

Møte mellom rådmenn og regionkoordinator 18. november 2011.

Sted, tid: Jevnaker samfunnshus. Kl. 10.40 – 12.00.

Til stede:

Fra kommunene: Rådmann Tore M. Andresen, Lunner kommune
Rådmann Arne Skogsbakken, Gran kommune
Konst. rådmann Henrik Brørby, Jevnaker kommune

Fra reg.adm: Regionkoordinator Edvin Straume

I tillegg møtte: K. sjef Frode Holst, Lunner kommune - til sak 44/11
K. sjef Gaute Øvrebotten, Gran kommune - til sak 44/11
P. medarbeider Elisabeth Raastad Kjørven - til sak 47/11

Forfall:

10.00 – 10.30 Nytt fra kommunene.

Saker av felles interesse for rådmennene ble drøftet.

Sak 44/11 Samhandlingsreformen.

Frode Holst, prosjektansvarlig for utviklingsprosjektet for Gran og Lunner orienterte om framdrift og utvikling av prosjektet.

Påfølgende drøfting hadde fokus på følgende:

- Regionvise møter 16. feb. 2012.

Invitasjon til møte 16. feb., fra SI var vedlagt innkallinga til møtet.

Prosjektgruppa og kommunal ledelse må forberede seg godt til møtet. Prosjektansvarlig finner tidspunkt for møte mellom rådmennene/kommuneledelse og prosjektgruppa.

Det forberedende møtet bør legges så nært opp til møtet med S som mulig.

- Behandling av forslag til avtale med SI.

KS Hedmark og Oppland utarbeider forslag til avtalesforslag for de første avtalepunktene. Denne vil etter planen bli oversend kommunene i løpet av des.

Kommunene må behandle denne avtalen i januar, eller så tidlig som mulig i 2012.

- Tilhørighet Jevnaker, psykiatri.

Jevnaker er en del av Vestre Viken HF, men det er fremdeles uklarerhet rundt psykiatrien. Dep. forutsetter at Jevnaker er overført men Vestre Viken sier at dette ikke er tilfelle.

Jevnaker vil henvende seg til adm.dir. for SI for å få saken avklart. Det er viktig å få dette avklart før regionmøtet 16. feb. Jevnaker ønsker å være representert på møtet dersom saken ikke er avklart da. En vurderer å ta saken opp direkte med Helse Sør-Øst.

- Rapport fra prosjektgruppa for Gran og Lunner.

Rapporten er under utarbeidelse og vil etter planen foreligge før jul (21. des.)

Sak 45/11 IS-møte 25. okt.

Regionkoordinator orienterte om at protokollene fra møtene ennå ikke var ferdig. Han beklaget dette.

Det finnes imidlertid ikke konklusjoner i protokollene som er ukjente for kommunene og som har konsekvenser for budsjettarbeidet.

Rådmennene gav uttrykk for at kommunenes forberedelser til møtet kunne vært bedre.

Til tross for dette må møtet karakteriseres som vellykket.

Regionkoordinator vil ta initiativ til evalueringsmøte før neste IS-møte i april.

Ett års erfaringer vil danne grunnlag for å vurdere behovet for justering av praksis og rutinehåndbok.

Sak 46/11 Biofyringsolje – aktuelt for kommunene på Hadeland.

Saken var oppfølging av behandling av tilsvarende sak på forrige møte. (Se sak 38/11).

Regionkoordinator har hatt kontakt med innkjøpsleder som har gitt skriftlig tilbakemelding.

Tilbakemeldingen kan kort oppsummeres slik:

- Kommunene på Hadeland og i Gjøvikregionene har avtale med YX Energi Norge om levering av Fyringsolje.
- Avtalen utløper 31.03. 12 og har opsjon på ytterligere et år.
- Det vurderes som sannsynlig at opsjonen vil bli benyttet bl.a. fordi det er nødvendig å prioritere ander avtaleområder hvor avtaleperioden har utløpt.
- Ved ny anbudskonkurranse vil det være interessant å vurdere bruk av biofyringsolje på hele eller på deler av leveranseområdet.

Skriftlig tilbakemelding fra innkjøpsleder var vedlagt innkallinga til møtet.

Sak 47/11 Miljøfyrtårnsertifisering.

Det er for tiden bare HRA som har godkjent miljøfyrtårnsertifisør på Hadeland. Hun skal dekke både Hadeland og Ringerike og har i tillegg til dette ansvaret for skoleopplegg og utadrettet virksomhet ved bedriften. Det er derfor lang ventetid på å bli sertifisert på Hadeland og mange bedrifter står i kø. Regionkoordinator har vært i kontakt med daglig leder ved HRA for å undersøke muligheten for at de kan utvide kapasiteten.

HRA har lovet tilbakemelding innen vårt neste i des.

Sak 47/11 Saker til møte i regionrådet 25. nov.

Regionkoordinator orienterte om at følgende saker vil bli behandlet på møtet i regionrådet 25. nov:

- Orienteringssaker
Bl.a. med:
 - presentasjon av areal- og transportstrategi for Hadeland. V/Rolf Lea fra Civitas.
 - videre arbeid med «Våre fortrinn» - oppfølging etter seminar på Hotell Hadeland 23. nov.
- Regional Handlingsplan for Hadeland 2012.
Bruk av partnerskapsmidler.
- Inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser.
- Hadeland Ringerike Reiseliv. Evaluering av fellestjenester – finansiering 2012.
- Lokal transport på Hadeland. Revidert prosjektbeskrivelse – Bruk av partnerskapsmidler.
- Regional plan for klima- og energi for Oppland - Høringsuttalelse til planprogram.
- Landbrukets fagråd – valg av kommunal representant.
- Møteplan for 2012

Prosjektmedarbeider Elisabeth Raastad Kjørven deltok under behandlingen av denne saken og orienterte om revidert prosjektbeskrivelse for prosjektet «Lokal transport på Hadeland – Reduksjon av klimagassutslipp fra privatbilbruk».

Et av grepene som gjøres er å arbeide for å knytte en «pilotskole» i hver kommune til prosjektet. De justeringer som er foreslått i prosjektplanen fikk tilslutning.

EDS

8.12.11

Møte mellom ordførere, rådmenn og regionadministrasjon 18. november 2011

Tid, sted: Jevnaker samfunnshus. Kl. 12.30 - 15.00.

Tilstede:

Fra Gran: Ordfører Knut M. Lehre og rådmann Arne Skogsbakken.
Fra Jevnaker: Ordfører Hilde Brørby Fivelsdal og konst.rådmann Henrik Brørby
Fra Lunner: Ordfører Harald Tyrdal og rådmann Tore M. Andresen
Fra reg. adm: Reg.koord. Edvin Straume og prosjektmedarbeider Elisabeth Raastad Kjørven.

I tillegg møtte: Styreleder Per Sønsteby, Friluftsteateret Bronsebukkene - til sak 71/11

Sak 71/11 Friluftsteateret Bronsebukkene.

Leder for stiftelsen, Per Sønsteby, orienterte om arbeidet i 2011 og forberedelsen til ny-oppsettingen i 2012. Viktige punkter i orienteringen var:

- Har tilsatt daglig leder i ½-stilling. Nødvendig dersom organisasjonen skal utvikle seg.
- Arrangementet for øvrig er tuftet på frivillighet.
- Det er nå skrevet ny musikk og manuskriptet er bearbeidet.
- Arnulf Haga vil ha regien også i 2012.
- En vil satse på to profesjonelle skuespillere. I tillegg vil ca. 100 amatører delta, mange barn og unge.
- Målet er å få på plass nytt amfi, med 800 sitteplasser. Mulig uten inngrep i naturen.
- Det er utviklet en strategiplan med bl.a. følgende mål for utvikling fram mot 2015:
 - Kunstnerisk kvalitetsheving.
 - Fordoble tilskuerantallet i løpet av fem år – spesielt gjennom økt tilstrømming fra Osloregionen.
 - Skape en arena for utvikling av nye talenter.
 - Øke interessen for bronsealderen.

Det årlige budsjettet vil ligge på mellom 2,2 og 2,8 mill. Vil være avhengig av offentlig støtte og gode sponsorer

En legger opp til å følge opp regionrådets føringer for bidrag fra kommunene og regionrådet. Ordførerne bekreftet at kommunene tar sikte på å følge opp disse føringene. Det gjøres på litt forskjellig måte i den enkelte kommune. Noen tar dette som egen sak til kommunestyret mens andre innarbeider dette i årsbudsjettet som vil bli behandlet i desember.

Regionrådets føringer er som følger:

År	Gran	Lunner	Jevnaker	Reg	Totalt
2011	40 000	40 000	40 000	250 000	370 000
2012	60 000	60 000	60 000	200 000	380 000
2013	80 000	80 000	80 000	100 000	340 000
2014	90 000	90 000	90 000	50 000	320 000
2015	100 000	100 000	100 000	30 000	330 000

Sak 72/11 Regional plan for folkehelse i Oppland – forslag til høringsuttalelse.

Forslag til høringsuttalelse var utarbeidet av folkehelsekoordinator i Gran og kommunelege samme sted. Forslaget var oversendt møtedeltakerne to dager før møtet.

Regional plan for folkehelse i Oppland ble presentert på møtet i regionrådet 28. oktober og ordførerne hadde fått fullmakt til å avgi uttalelse.

Forslag til høringsuttalelse ble gjennomgått. Det var enighet om å «stramme den in» på noen punkter.

Konklusjon:

Regionkoordinator redigerer uttalelsen og oversender den til Oppland fylkeskommune innen fristen. Uttalelsen legges fram som referatsak på møtet regionrådet 25. november.

Sak 73/11 Skoleskyss – ny avtale.

Rådmann Arne Skogsbakken orienterte om saken.

Det ble henvist til forslag til avtale, oversendt fra Oppland fylkeskommunene og protokoll fra rådmannsutvalget i Oppland, vedlagt beregning av kostnadene ved ny avtale. Disse dokumentene var vedlagt innkallingen til møtet.

Saken ble diskutert. Det kom fram ulike synspunkter på det oversendte avtaleforslaget.

Konklusjon:

Gran kommune vil utarbeide forslag til faller saksframlegg ved. Forslag til ny avtale om skoleskyss. Synspunkter som kom fram under drøftingen vil bli forsøkt innarbeidet i saken.

Sak 74/11 Eierstrategi.

For å sette de nye ordførerne inn i saken ble arbeidet som er gjennomført på dette området ble raskt repetert. Hovedvekten ble lagt på arbeidet med eierstrategi og oppfølging som er gjennomført mot Hadeland Energi (HE) og Hadeland Kraft (HK).

Konklusjon:

Saken tas opp til ny og grundig drøfting på Ordfører-/rådmannsmøtet 3. januar.

Sak 75/11 Regionmøte med Fylkesmannen - innmelding av tema.

Invitasjon fra fylkesmannen og brev vedr. forberedelser til møtet var sendt ut sammen med innkallinga. Det ble også vist til innledende drøfting om saken på forrige møte (sak 70/11, fra møtet 4. okt.

Etter en lengre drøfting var det enighet om å spille inn følgende forslag til tema fra regionen:

- Omstillings- og fornyingsarbeid i kommunene.
v/rådmann Arne Skogsbakken, Gran.
- Når frie inntekter ikke strekker til.
v/rådmann Tore M. Andresen, Lunner kommune.
- Hvordan få fokus på miljø- og klimautfordringer, når lovpålagte oppgaver må prioriteres?
v/konst. rådmann Henrik Brørby, Jevnaker kommune.

Hvert av innspillene, medregnet diskusjon og kommentarer, beregnes til ca. 30 min.

Sak 76/11 Regional ungdomssatsing.

Regionkoordinator henviste til orienteringen regionrådet fikk 28. okt. og orienterte om at søknad om videreføring av prosjektet var oversendt fylkeskommunen innen fristen 15. nov.

Satsingen forutsetter kommunale egenandeler.

Kommunene gav tilbakemelding om at disse var innarbeidet i forslagene til budsjett for 2012 som vil bli lagt fram til vedtak i des.

Sak 77/11 Regional plan for Hadeland - Arbeidsseminar 23. nov.

Regionkoordinator orienterte kort om arbeidsseminaret som vil bli gjennomført på Hotell Hadeland 23. nov. og hva en ønsker å oppnå med dette.

Sak 78/11 Hadelandsmessa - Tilbakemelding/– oppsummering.

Det kom ikke fram sterke ønsker om justering av opplegget.

Når ny vg.skole tas i bruk nest høst gir dette muligheter for videre utvikling.

At det blir mer å få kjøpt (mer småhandel), ble pekt på som noe som kan gi mer liv til messa.

Sak 79/11 Nasjonalt Glassmuseum.

Regionkoordinator orienterte om at Randsfjordmuseene snart har utkast til mulighetsstudie klar. Denne vil bli drøftet på møte i styringsgruppa på Hadeland Folkemuseum 1. des.

Sak 80/11 Møteplan for regionrådet 2012.

Utsendt møteplan ble drøftet.

Det ble enighet om å innstille på følgende i sak som vil bli lagt fram for regionrådet 25. nov.:

Møter i regionrådet 2012: 27. jan., 24. feb, 4. mai, 22. juni. 21. sept. 26. okt. og 7. des.
Felles formannskapsmøte: 1. juni.
IS-møter: 20. april og 19. okt.

Sak 81/11 Andre saker til neste møte i regionrådet.

Regionkoordinator orienterte kort om at følgende:

Norsk Folkehjelp Hadeland er Opplands kandidat til Frivillighetsprisen 2011.

De vil få overrakt plakett og diplom innledningsvis i møtet.

Om sakene ble følgende referert:

- Orienteringssaker
Presentasjon av hovedkonklusjon i areal- og transportstrategi for Hadeland.
v/Rolf Iles, Civitas
- Regional handlingsplan for Hadeland 2012
- Lokal transport på Hadeland – revidert prosjektplan og bruk av partnerskapsmidler.
- Reiselivssamarbeid med Ringerike. Evaluering og videreføring for 2012.
- Inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser – forslag til uttalelse.
- Regional plan for klima- og energi for Oppland - høringsuttalelse til planprogram
- Landbrukets fagråd – valg av kommunal representant.

Sak 82/11 Fra møtet rådmannsmøtet tidligere på dagen.

Fra møtet tidligere på dagen ble det referert fra behandling av følgende saker:

- Samhandlingsreformen
- IS-møtet 25. okt.
- Miljøfyrånsertifisering.

Sak 83/11 Eventuelt

Det var ingen saker under eventuelt.

EDS

1.12.11

Møte mellom ordførere, rådmenn og regionadministrasjonen 9. desember 2011

Tid, sted: Jevnaker samfunnshus. Kl. 8.00 - 9.00.

Tilstede:

Fra Gran: Ordfører Knut M. Lehre og rådmann Arne Skogsbakken.
Fra Jevnaker: Ordfører Hilde Brørby Fivelsdal og konst.rådmann Henrik Brørby
Fra Lunner: Ordfører Harald Tyrdal og rådmann Tore M. Andresen
Fra reg. adm: Reg.koord. Edvin Straume og prosjektmedarbeider Vibeke Buraas
Dyrnes.

Sak 83/11 Flerkulturelt råd.

Hilde Brørby Fivelsdal og Tore M. Andersen gav tilbakemelding fra møte vdr. mulig etablering av regionalt flerkulturelt råd, som av avholdt i Lunner rådhus 28. nov.

Det var mange sykdomsforfall til møtet. Det ble derfor ikke trukket noen konklusjon i dette møtet. Saken ble drøftet så langt tiden tillot.

Konklusjon:

Tore MA., Harald T., Vibeke BD. og Edvin S. drøfter saken videre.

De legger, i løpet av jan., fram notat med forslag til hvordan en bør arbeide videre med denne saken.

Sak 84/11 Fylkesmannens regionmøte.

Rådmennene presenterte kort innholdet i innspillene de vil komme med i fylkesmannens regionmøte seinere på dagen.

Innspillene ble koordinert med sikte på å unngå «overlapping».

Sak 85/11 Miljøfyrårnsertifisering – behov for kommunal sertifisør.

Regionkoordinator orienterte om negativ tilbakemelding vedr. mulighet for utvidet kapasitet hos HRA. Landbrukskontoret har for tiden heller ikke ansatte det er aktuelt å skolere for å ivareta funksjonen.

Saken vil bli drøftet videre på neste møte 3. jan.

Sak 86/11 Oppfølgingsprosjekt – Klimapådriver.

Oppfølgingsprosjekt er under planlegging. Arbeidsgruppe med representanter fra kommunene, fylkesmannen, tidligere klimapådriver og regionrådet er etablert. De skal ha sitt første møte 4. jan. Prosjektmedarbeider Elisabeth Raastad Kjørven har hovedansvar for arbeidet.

Målet er å ha prosjektet tilstrekkelig avklart til at en kan søke fylkesmannen om skjønnsmidler i 2012.

Sak 87/11 Møter 3. januar.

Neste rådmannsmøte og ordfører-/rådmanns-møte er allerede 3. jan.

Saker til møtene og innkalling ble kort drøftet.

Regionkoordinator vil forsøke å sende ut innkalling i løpet av romjula.

Møtene neste år vil være i Lunner rådhus.

Sak 88/11 Eventuelt.

Regionkoordinator minnet om «Samarbeidsavtale om entreprenørskap med Innovasjon Norge og Oppland fk.» Kommuner som ikke har returnert denne må gjøre det så fort som mulig.

Videre orienterte han fra:

- Konstituerende møte i Osloregionen 6. des.
Harald Tyrdal ble valgt til ny nestleder.
- Hadelandshagens møte med Opplandsbenken på Stortinget 8. des.
Hovedtema var: - næringslivets rammevilkår.

- samferdsel: - Rv. 4, Utbygging på Hadeland og i Nittedal/Oslo.
- Gjøvikbanen, kjøretid og sammenkobling med Dovrebanen.

Stortingspresident Dag Terje Andersen kommer til Oppland.

Alle ordførerne er invitert til møte med han på Lillehammer 16. jan.

Alle regionrådslederne får 5-6 min til å presentere sin regions utfordringer og muligheter.

Harald Tyrdal ba om innspill.

Følgende innspill kom i møtet: - Hadeland: Nær Oslo – men i Oppland.

- Utfordringer med samferdsel/infrastruktur.

Tiden tillot ingen grundig drøfting.

Alle ble oppfordret til å gi direkte tilbakemelding til Harald om andre viktige tema.

EDS

31.12.11

Møte mellom rådmenn og regionkoordinator 3. januar 2012.

Sted, tid: Lunner rådhus Kl. 10.15 – 12.00.

Til stede:

Fra kommunene: Rådmann May-Britt Nordli, Jevnaker kommune
Rådmann Tore M. Andresen, Lunner kommune
Rådmann Arne Skogsbakken, Gran kommune
Fra reg.adm: Regionkoordinator Edvin Straume

I tillegg møtte: K. sjef Frode Holst, Lunner kommune - til sak 1/12
K. sjef Gaute Øvrebotten, Gran kommune - til sak 1/12

Innledningsvis ble ny rådmann i Jevnaker, May-Britt Nordli, ønsket velkommen til kollegiet og orientert om hvilken funksjon disse møtene har og hvordan de gjennomføres.

10.15 – 10.40 Aktuelt fra kommunene.

Saker av felles interesse ble drøftet.

Sak 1/12 Samhandlingsreformen.

Frode Holst og Gaurer Øvrebotten, prosjektansvarlige for utviklingsprosjektet for Gran og Lunner, orienterte om arbeidet som utføres:

- Hovedrapport fra forprosjektet er i det alt vesentlige ferdig. Foreløpig versjon ble oversendt før jul. Mindre justeringer vil fremdeles bli gjort. Dette vil være justeringer av mindre vesentlige detaljer. Hovedkonklusjonene i rapporten som er oversendt ligger fast.
- KS Hedmark og Oppland har oversendt forslag til avtale med Sykehuset Innlandet HF. (SI) Dette forslaget vil være første del av avtalen med SI. De ha også utarbeidet forslag til saksframlegg. Saken må behandles av kommunestyrene i første møte i 2012.
- KS Hedmark og Oppland vil fortsette forhandlingene med SI. Avtale verd. gjenstående punktene skal foreligge slik at den kan behandles av kommunene juni.

Drøfting – konklusjon:

I drøftingen konsentrerte en seg om behandling av hovedrapporten fra forprosjektet.

Fra drøftingen kan følgende oppsummeres:

- En godt skrevet hovedrapport – med god struktur og klart innhold.
- Kan komme klarere fram at noe av det rapporten omhandler er en videreføring nåværende praksis og samarbeid, mens andre deler er nye grep som en direkte konsekvens av samhandlingsreformen.
- Det viktigste nå er å utvikle politisk eierskap til prosessen. Hvordan dette skal skje må avklares med ordførerne i møte seinere på dagen. Arbeidet med politisk forankring bør starte så fort som mulig. Mulige tidspunkt for felles forankringsmøte, i månedsskiftet jan./feb. ble avklart.

Sak 2/12 Miljøfyrtårnsertifisering.

Regionkoordinator henviste til tidligere orientering om at HRA ikke så seg i stand til å utvide sin kapasitet på området og landbrukskontoret heller ikke for tiden hadde ansatte det var aktuelt å skolere til formålet. (Se sak 85/11 fra i ordfører-/rådmannsmøte 9. des.-11)

Rådmannen i Gran orienterte om at kommunen nå ville skolere en av sine ansatte. Men kapasiteten vil i første rekke måtte prioriteres til sertifiseringsoppdrag i egen kommune.

Rådmannen i Lunner vil rette henvendelse til ansatt i egne kommune, med aktuell utdanning og som har fått noe redusert stilling i 2012, for å avklare om slikt sertifiseringsarbeid kan være et aktuelt oppdrag.

Sak 3/12 Felles opplæringskontor for fag i offentlig sektor.

På IS-møter 25. okt. ble det avklart at Jevnaker og Lunner ønsker å undersøke muligheten for å få etablert et felles opplæringskontor på Hadeland. Regionkoordinator har fått ansvaret for ta initiativ for å avklare dette. Kontakt er i første omgang tatt med Gran kommune og Opplæringskontoret for Håndverks- og industrifag.

Rådmannen i Gran gav tilbakemelding om at saken var drøftet, men at kommunen ikke så det som aktuelt å gå inn i et slikt samarbeid på nåværende tidspunkt. Ordningen kommunen har i dag fungerer godt og det er mange fordeler med å ha eget opplæringskontor integrert i kommunens personalavdeling.

Regionkoordinator tar denne tilbakemeldingen med seg tilbake til ansvarlig kontaktperson for «Opplæringskontoret for fag i offentlig sektor for Jevnaker og Lunner» for vurdering av hvordan en nå bør gå videre med prosessen.

Sak 4/12 Oppfølgingsprosjekt Klimapådriver.

Regionkoordinator orienterte kort om planlagt møte i arbeidsgruppa 4. jan. Dagsorden for møtet ble delt ut.

På møtet vil representanter fra kommunene, fylkesmannen, tidligere klimapådriver og regionrådet delta. Prosjektmedarbeider Elisabeth Raastad Kjørven har hovedansvar for arbeidet.

Målet er å ha prosjektet tilstrekkelig avklart til at en kan søke fylkesmannen om skjønnsmidler i år.

Sak 5/12 Saker til møte i regionrådet 27. jan.

Foreløpig oversikt over aktuelle saker ble presentert.

Sak 6/12 Eventuelt.

Det var ingen saker under eventuelt.

EDS

8.1.12

Møte mellom ordførere, rådmenn og regionadministrasjonen 3. januar 2012

Tid, sted: Lunner rådhus, Kl. 12.00 - 15.10.

Tilstede:

Fra Gran: Ordfører Knut M. Lehre og rådmann Arne Skogsbakken.
Fra Jevnaker: Ordfører Hilde Brørby Fivelsdal og rådmann May-Britt Nordli
Fra Lunner: Ordfører Harald Tyrdal og rådmann Tore M. Andresen
Fra reg. adm: Reg.koord. Edvin Straume og prosjektmedarbeider Vibeke Buraas
Dyrnes.

Sak 1/12 Eierstrategi.

Rådmann Arne Skogsbakken og konsulent Per Bjarte Hanstveit repeterte aktuelle punkter fra:

- Eierskapspolitikk, vedtatt av kommunene.
- Kommunenes eierstrategi for Hadeland Energi (HE) og Hadeland Kraft (HK)

I tillegg ble kommunikasjon og samspill med Energiselskapet Buskerud (BE) gjennomgått.

Aktuelle problemstillinger ble drøftet. Foreløpige konklusjoner fra drøftingene ble oppsummert og notert av Per Bjarte Hanstveit.

Det vil være viktig å utvikle felles holdninger til praktisering av kommunenes eierstrategi overfor HE og HK sammen med kommunenes nye styrerepresentanter i selskapene.

Saken vil bli drøftet videre på neste ordfører-/rådmannsmøte.

Dette møtet flyttes til onsdag 1. februar. Møtet begynner kl. 9.00, og det settes av tilstrekkelig tid til saken.

Sak 2/12 Evaluering BIOREG.

Evalueringsrapport utarbeidet av Østlandsforskning var vedlagt innkallinga til møtet.

Rapporten ble ikke gjennomgått eller drøftet.

Regionkoordinator orienterte om at han hadde fått reaksjoner på at det i rapporten var lite selvstendig drøfting av om målsettingene for prosjektet var nådd, men mye oppsummering og presentasjon av synspunkter fra respondenter. Tilbakemeldingene fra respondentene må oppsummeres som gjennomgående positive.

Det var enighet om å invitere Østlandsforskning til neste møte i regionrådet for å få rapporten presentert og gjennomgått.

Sak 3/12 Inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser – Høringsuttalelse.

Regionkoordinator henviste til forslag til høringsuttalelse som var sendt møtedeltakerne dagen i forveien.

Han refererte justering av teksten i begrunnelsen av hvorfor Fv. 241 må plasseres i funksjonsklasse B. På spørsmål bekreftet han at forhold tatt opp gjennom behandling av saken i Gran kommunestyre var innarbeidet i saken.

Møtet sluttet seg til uttalelsen, som vil bli sendt fylkeskommunen innen fristen og lagt fram som referatsak på neste møte i regionrådet.

Sak 4/12 Bedriftskontakt.

Regionkoordinator viste til prosjektbeskrivelse som var vedlagt innkallinga til møtet.

NAV har nå tilsatt prosjektleder og det arbeides for å få fullfinansiert prosjektet.

Rektor ved Hadeland vgs., leder for NAV Hadeland og regionkoordinator vil presentere prosjektet for Ny Giv-forum på Lillehammer 12. jan. Det arbeides også med å knytte prosjektet tett mot Ung i Oppland.

Det vil trolig være aktuelt å søke skjønnsmidler til prosjektet.

Sak 5/12 Regional plan for Hadeland.

Det ble henvist til delrapport om «Våre fortrinn» som lå vedlagt invitasjonen til møtet.

Vidar Vanberg fra NIBR vil gjennomgå og drøfte rapporten med regionkoordinator fredag. Rapporten, og anbefalingene i denne, vil så bli drøftet av arbeidsgruppa og etter planen lagt fram for styringsgruppa (regionrådet) i møtet 27. jan.

Areal og transportanalysen, som regionrådet fikk presentert hovedkonklusjonene fra i møtet 25. nov, er dessverre blitt noe forsinket. Årsaken til dette er sykdom i nær familie til prosjektleder hos Cvitas. En håper imidlertid at denne rapporten også vil foreligge slik at den kan bli drøftet i arbeidsgruppa og lagt fram for regionrådet på samme måte som rapporten om «Våre fortrinn».

Sak 6/12 Møte om Gjøvikbanen på Stortinget.

Regionkoordinator orienterte om møte på Stortinget tirsdag 10 jan. med leder av transportkomiteen Knut Arild Hareide og høyres fraksjonsleder Ingjerd Schou.

Møtet har kommet isand etter initiativ fra Høyre på Hadeland og Toten.

Tema for møtet vil være behovet for, og potensiale ved, å knytte Gjøvikbanen sammen med Dovrebanen.

Det er ønskelig at en av ordførerne fra Hadeland deltar på møtet. Knut Lehre og Harald Tyrdal avklarer seg imellom hvem som deltar.

Sak 7/12 Møteplanen for 2012.

Vedtatt møteplan, med utgangspunkt i møter første tirsdag i hver måned, ble det ut.

Noen nødvendige justeringer ble gjort, slik at edelig møteplan ser slik ut:

- 1. feb. Nødvendig å flytte pga. møtekollisjoner for flere – se også sak 1/12
- 6. mars Som planlagt
- 30. mars April-møtet flyttet pga. påsken
- 8. mai Som planlagt
- 29. mai Juni-møtet flyttet pga. kollisjon med rådsmøtet i Osloregionen
- 4. sept. Som planlagt
- 2. okt. Som planlagt
- 6. nov. Som planlagt
- 4. des. Som planlagt

Regionkoordinator sender ut innkalling til møtene i Outlook

Sak 8/12 Fra rådmannsmøtet tidligere på dagen.

Regionkoordinator orienterte fra rådmannsmøtet tidligere på dagen.

Orienteringen dreide seg i det alt vesentligste om drøftingen av Samhandlingsreformen for Lunner og Gran, og det videre arbeidet med hovedrapporten fra forprosjektet.

Det var enighet om at det nå var viktig å utvikle et godt politisk eierskap til prosessen.

Siden det tidligere i prosessen er høstet gode erfaringer med å gjennomføre fagdager for de to kommunestyrene, var det enighet om å legge opp til et tilsvarende opplegg for behandling og oppfølging av rapporten som nå i det alt vesentligste er ferdig.

Det ble bestemt at opplegget gjennomføres torsdag 2. feb. innenfor tidsrammen: 17 – 21.

Ordførerne og rådmennene må bli aktivt med i forberedelsene til fagdagen og ta medansvar for gjennomføringen.

Regionkoordinator informerer de prosjektansvarlige og en regner med at prosjektleder tar ansvar for den videre prosessen.

Sak 10/12 Eventuelt.

- Prosjektmedarbeider Vibeke Buraas Dyrnes avklart forhold vedrørende elektronisk utsending av saksdokumenter til neste møte.

- Hun orienterte også om fylkeskommunens tilsagn om prosjektmidler til ungdomssatsing. Vi har fått følgende tilsagn:
 - 60 000 til Transportordning for ungdom
 - 40 000 til Filmprosjekt
 - 200 000 til Aktiv sommerDette er 160 000 mindre enn det som er søkt om og 60 000 mindre enn i fjor.
- Osloregionen skal delta på stor internasjonal eiendomsmesse i Cannes 6.-9. mars. Vi er invitert til å sende over bilder som kan vises på Osloregionens stand. Bildene bør vise nye spennende prosjekter/tiltak/planer/bygg. Har noen bilder som bør vises vil det være fint om disse sendes regionrådet innen 11. jan.
- Møte med Stortingspresidenten. Harald Tyrdal minnet om besøket til Stortingspresident Dag Terje Andersen 16. Jan. Han er tildelt 5 min. til å presentere regionens utfordringer og muligheter og har spilt inn følgende tema:
 - Hadeland: Nær Oslo – men i Oppland.
 - Utfordringer med samferdsel/infrastruktur.Han vil gjerne ha flere innspill til hva han skal ta opp. Innspillene må sendes ham så fort som mulig.

EDS

8.1.12

Referat fra konstituerende styremøte i Osloregionen, 06.12.2011 (utkast)

Strangerrommet, Oslo rådhus

Dato: 12.12.11

Arkivkode: 014

Arkivnr. 2011 – 279

Saksansv.: Theis Juell Theisen

e-post: theis.theisen@osloregionen.no

TILSTEDE:

Byrådsleder Stian Berger Røsland, Oslo kommune (leder)
Ordfører Harald Tyrdal, Rådet for Hadelandsregionen (nestleder)
Varafylkesordfører Per I. Bjerknes, Østfold fylkeskommune (tom sak 48)
Fylkesordfører Nils Aage Jegstad, Akershus fylkeskommune
Fylkesordfører Morten Eriksrød, Buskerud fylkeskommune
Ordfører Lisbeth Krogh, Vestregionen (møtte for Lene Conradi)
Ordfører Thor Edquist, Halden kommune/Haldenregionen
Ordfører Tage Pettersen, Regionrådet for Mosseregionen
Ordfører Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen
Ordfører Terje Bråthen, Regionrådet for Midt-Buskerud
Ordfører Harald Espelund, Øvre Romerike Utvikling
Ordfører Thor Hals, Regionrådet for Indre Østfold
Ordfører Johan Alnes, Follorådet
Ordfører Are Tomasgard, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
Ordfører Jon-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd

FORFALL:

Ordfører Karl E. Haslestad, Rådet for Drammensregionen
Ordfører Lene Conradi, Vestregionen
Ordfører Alf Johan Svele, Region Nordre Vestfold
Ordfører Per Berger, Rådet for Ringeriksregionen

DESSUTEN MØTTE:

Oslo kommune: Hallvard Lunde
Folleregionen: Kari Marie Swensen
Øvre Romerike Utvikling: Kurt Gøran Adriansen
Hadelandsregionen: Edvin Straume
Samarbeidsrådet for Nedre Romerike: Hans Hagene
Drammensregionen: Dankert Freilem
Sekretariatet: Theis Juell Theisen, Kari Garmann

Sakskart styremøte 6. desember 2011

Sak 42/11: Godkjenning av innkalling

Innkalling med sakskart og vedlegg ble utsendt pr. e-post 29. november.

Vedtak:

Innkalling til møtet 06.12.11 godkjennes.

Sak 43/11: Valg av leder og nestleder til styret (2år)

I henhold til vedtektene skal det av og blant styrets medlemmer velges styreleder og nestleder for en periode av to år.

I møtet fremmet Nils Aage Jegstad forslag om at byrådsleder Stian Berger Røsland gjenvelges som styrets leder. Stian Berger Røsland foreslo at ordfører Harald Tyrdal velges som styrets nestleder.

Vedtak:

Som styreleder velges: Stian Berger Røsland

Som nestleder velges: Harald Tyrdal

Sak 44/11: Godkjenning av referat fra møte 4. oktober

Utkast til referat fra styremøte 4. oktober ble utsendt pr e-post 13. oktober. Det er ikke innkommet merknader til referatet som følger vedlagt.

Vedtak:

Referat fra møte 04.10.11 tas til orientering.

Sak 45/11: Innlegg - orienteringer og refleksjoner

Stian Berger Røsland innledet om bakgrunnen for etableringen av samarbeidsalliansen Osloregionen. Han trakk fram at Osloregionen står overfor to hovedutfordringer, nasjonalt vekstpress og internasjonal konkurranse, som begge fordrer aktiv og målrettet regional innsats. Videre viste han til den samarbeidsplattformen som ligger til grunn for Osloregionens virksomhet, der frivillig samarbeid og strategisk innretning er sentrale punkter. Han understreket behovet for god forankring av samarbeidsalliansens virksomhet. Avslutningsvis pekte han på den pågående prosess med å fornye samarbeidsalliansens strategiske føringer og samarbeidsområder, der et utkast er sendt ut på høring til samarbeidsalliansens medlemmer.

Sekretariatet gikk gjennom hovedtrekkene i forhold til samarbeidsalliansens roller, organisering og økonomi. Deretter ble det gitt en kort presentasjon av arbeidet som er gjort innen de ulike satsingsområdene, og de planlagte tiltak og prosjekter for 2012 med utgangspunkt i forslag til handlingsprogram.

Refleksjoner i etterkant av presentasjonene var knyttet til bl.a.:

Per I. Bjerke:

- Osloregionens fokus på kompetansebaserte arbeidsplasser er riktig, jfr. NOU 2011:3 Kompetansearbeidsplasser - drivkraft for vekst i hele landet.
- Selv om sosial infrastruktur evt. tas ut som hovedsatsingsområde så bør sosialt entreprenørskap/helseinnovasjon fortsatt være interessant som en del av samarbeidsalliansens fokus på verdiskaping.
- For Østfold er det av betydning å utvikle relasjonene så vel mot Stockholm som mot Gøteborg.

Nils Aage Jegstad:

- Klima er et viktig tema, og både kommunene og fylkeskommunene har ansvarsområder av stor betydning for en samlet innsats.
- Stort interesse for å få samarbeidet om takster og rutetider, som Oslo og Akershus i dag har gjennom kollektivselskapet Ruter, utvidet til å gjelde et større område.

Thor Edquist:

- Fokus på gods og logistikk viktig. Transportveksten på vei er en betydelig utfordring.

Harald Espelund:

- Samarbeidsalliansen burde få til ennå mer. Vi må bli flinkere til å jobbe inn mot staten, spesielt i forhold til prioritering av samferdselsinfrastruktur.

Morten Eriksrød:

- Understreket at Buskerud går inn i samarbeidsalliansen med engasjement. Man ønsker å slå hull på skottene som har eksistert mot Akershus, spesielt i forhold til kollektivtransport.

Lisbeth Krogh:

- Sosialt entreprenørskap/helseinnovasjon viktig del av verdiskapningsfokuset, jfr NOU 2011:11 Innovasjon i omsorg.
- Viktig å lære av hverandre i klimaarbeidet. Erfaringer/kunnskapsutvikling i Smart city prosjektet i Trondheim vil kunne være av verdi. Samarbeidsalliansen bør også lære av andre europeiske land.

Are Tomasgaard:

- Klima og transport er sentrale utfordringer. Konkret problemstilling er bl.a. gjenvinning av betong til bruk i veier.

Sak 46/11: Handlingsprogram 2012

Vedlagt møteinnkalling var saksfremlegg og forslag til handlingsprogram 2012 for samarbeidsalliansen Osloregionen.

Vedtak:

Styret godkjenner forslag til handlingsprogram for 2012.

Sak 47/11: Budsjett 2012

Vedlagt møteinnkalling var saksfremlegg med forslag til budsjett 2012 for samarbeidsalliansen Osloregionen

Vedtak:

1. Styret godkjenner sekretariatets forslag til budsjett for 2012.
2. Styret godkjenner den foreslåtte fordelingen av budsjettposten for prosjekter og tiltak som ramme for gjennomføring av handlingsprogram for 2012.
3. Sekretariatet gis fullmakt til å gjennomføre tildelingen av midler til prosjekt- og tiltaksansvarlige i tråd med de premisser som fremgår av saken, herunder anledning til å utvise skjønn for det enkelte tiltak innenfor den samlede rammen. Sekretariatet har overordnet ansvar for inngåelse av avtaler og innkjøp på vegne av Osloregionen i hht Oslo kommunes innkjøpsreglement.
4. Rapportering for bruk av prosjektmidler skjer i forbindelse med budsjetterapporteringen til styret hver tertial.

Sak 48/11: Forslag til møteplan 2012

Som del av saksdokumentene ble det sendt ut forslag til møter for styret og for samarbeidsrådet i 2012:

14. februar
20. mars

24. april
5. juni (samarbeidsrådet)
12. juni (dersom behov)
11. september
27. november

Styrets møter legges til tirsdager og det ble i møtet enighet om at de normalt skal begynne kl. 14.15, og avholdes i Oslo rådhus. I forhold til møtet 14. februar ble man imidlertid enige om at dette, pga KS landsmøte, søkes avholdt på Hotell Plaza, på et tidspunkt tilpasset landsmøtets program.

Rådsmøtet 2012 arrangeres også etter planen i Oslo Rådhus, i utgangspunktet med en tidsramme ca 12.00-17.00.

Osloregionen arrangerer normalt studietur for styret hvert annet år. I og med at det har vært studietur i 2011, legges det ikke opp til tur i 2012. Det ble imidlertid informert om at det, som oppfølging av møte i Oslo i april inneværende år, kan være aktuelt med et felles møte for styrene i Osloregionen og Mälardalsrådet i Stockholm høsten 2012. Dette vil i så tilfelle bli lagt fram for styret i egen sak.

Vedtak:

Styret godkjenner fremlagt møteplan for 2012

Sak 49/11: Runde rundt bordet

Styrets medlemmer orienterte om politiske saker, herunder valgresultater, fra sin region/fylkeskommune.

Sak 50/11: Orienteringssaker

Avisbilag: Det ble gitt en kort orientering om status for arbeidet med et avisbilag om Osloregionen som del av sekretariatets presentasjon under sak 45. Avisbilaget skal etter planen distribueres med Aftenposten i begynnelsen av februar.

Oppland fylkeskommune
Postboks 988

2626 LILLEHAMMER

Vår ref.
11/03991-4
edst

Arkiv
---, Q13

Deres ref.

Vår dato
05.01.2012

Inndeling av fylkesvegnettet i funksjonsklasser. Høringsuttalelse fra Regionrådet for Hadeland.

Det vises til oversendelsesbrev, med vedlegg, sendt fra Oppland fylkeskommune 24. oktober. Saken ble behandlet av Regionrådet for Hadeland i møte 25. nov. Her ble følgende vedtak fattet:

- *Det nedsettes et administrativt utvalg, med en representant fra hver kommune oppnevnt av rådmannen, til å utarbeide forslag til uttalelse i saken. Regionkoordinator er sekretær for arbeidet.*
- *Synspunkter som framkom under behandlingen av saken søkes innarbeidet i uttalelsen*
- *Forslag til høringsuttalelse vil bli lagt fram for godkjenning på første ordførermøte i januar 2012 og som referatsak på første møte i regionrådet neste år.*

Høringsuttalelsen er utarbeidet i samsvar med regionrådets vedtak.

I tillegg bygger uttalelsen på de vurderinger som er gjort gjennom politisk behandling av saken i Gran kommune.

Kriterier for inndeling av fylkesveger i funksjonsklasser.

I oversendt saksframlegg fra fylkeskommunen presenteres 8 momenter fylkeskommunen anbefaler vektlagt ved inndelingen.

Regionrådet kan, med følgende tillegg, slutte seg til de foreslåtte momentene og beskrivelsen av disse:

Det forholdet at mange veger med liten trafikk har stor betydning for transport fra landbruket (inkludert skogbruket), er ikke nevnt. Det samme vil gjelde for veger til masseuttak (pukkverk, steinbrudd)

Her vil en økning fra 8 til 10 tonns akseltrykk ha svært stor betydning. Bare i Gran kommune vil dette redusere skogbrukets transportbehov med 500 tømmerlass pr. år.

- Hensynet til næringslivets transportbehov, herunder skogbrukets, samt transportbehov knyttet til masseuttak, må vektlegges ved plassering av veger i funksjonsklasser.

Ander forhold som burde vært omtalt/vurdert.

To viktige riksveger går gjennom Hadeland. (Rv. 4 og Rv. 35). For deler av disse har kommunale veger funksjon som omkjøringsveger ved ulykker. Dette er vegstrekninger i alle tre kommuner.

- En savner en omtale og vurdering av kommunale veger som benyttes som omkjøringsveg for riksveger.

Forslag til endring av foreslått klassifiseringen av vegnettet på Hadeland.

- Fv. 241 plasseres i funksjonsklasse B.

Begrunnelse:

Må betegnes som «viktig veg for kryssing av fylkesgrenser», uten tvil den viktigste på Hadeland når riksvegene holdes utenfor.

Anbefalt veg for trafikk fra Hadeland og Gjøvikregionen mot Drammen, Vestfold og Sørlandet. Omkjøringsveg for Rv. 35 for biler med høy last. (Lav undergang ved Hadeland Glassverk).

- Følgende veger bør plasseres i funksjonsklasse C

Fv. 16 - arm til Roa stasjon (Roalinna) og Fv. 22 Harestua st. – x Fv. 16.

Adkomst mellom hovedveg og viktig kollektivknutepunkt.

Må justeres når nye Harestua holdeplass er etablert.

- Følgende veger bør plasseres i funksjonsklasse D.

Fv. 13. Hele vegstrekningen. Viktig veg for masseuttak/pukkverk. Omkjøringsveg for Rv. 4 for biler med høy last. Hele vegstrekningen bør utbedres til å tåle 10 tonns akseltrykk.

Fv. 14. Hele vegstrekningen, både i Gran og Lunner. Vegen bør ha funksjonsklasse D av hensyn til næringslivets transportbehov, både skogbruk og masseuttak/pukkverk.

Fv. 15 Hele strekningen. Omkjøringsveg for Rv. 35. Høye kjøretøy kan ikke benytter Fv. 4 pga. lav undergang.

Fv. 16 Strekningen Grua – Stryken. Hele strekningen Roa – Akershus grense må ha funksjonsklasse D. Er omkjøringsveg for Rv. 4 på hele strekningen.

Fv. 44, 48, 56 og 57.

Disse fylkesvegene bør plasseres i funksjonsklasse D fordi de har svært stor betydning for næringslivet (skogbruket).

I tillegg er Fv. 44 og Fv. 57 viktige for å binde grendesamfunn sammen med kommunesenteret og resten av bygda.

Fylkesveg 48 er i tillegg adkomstveg til nasjonalt viktig friluftsområde. (Fjorda)

Kommentar til vedlagt vegliste.

Det kan til tider være vanskelig å skaffe seg oversikt over vegstrekningene som beskrives i vedlagt vegliste. Hovedgrunnen til dette er at vegnavnene refererer til hele vegstrekningen, mens det ofte bare er en del av denne som er foreslått klassifisert til den aktuelle vegklassen.

Dette bør justeres i endelig utgave, slik at det går tydelig fram hvilken vegstrekning klassifiseringen gjelder for.

Ellers er det noen opplagte feilopplysninger i liste. Både Fv.14. og Fv. 23 er beskrevet som omkjøringsveger fro Rv. 4. Riktig beskrivelse her skal vel være omkjøringsveg for Rv. 35.

Med vennlig hilsen

Regionrådet for Hadeland

Edvin Straume

regionkoordinator

Saksbehandlers telefon: 61 33 83 55

Kopi til:

Lunner kommune	Sandsvegen 1	2730 LUNNER	
Gran kommune	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
Jevnaker kommune	Kirkegata 6	3520 JEVNAKER	

Mottaker	Adresse	Post	Kontaktperson
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626 LILLEHAMMER	

ØF-rapport nr. 21/2011

Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland

- prosjektperioden 2006-2010

av

Merethe Lerfald

og

Tor Arnesen

Østlandsforskning

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984 med fylkeskommunene og høgskolestyrene/de regionale høgskolesentra i fylkene Oppland, Hedmark og Buskerud som stiftere i samarbeid med Kommunaldepartementet.

Østlandsforskning er lokalisert i høgskolemiljøet på Lillehammer og har i tillegg kontorer i Hamar. Instituttet driver anvendt, tverrfaglig og problemorientert forskning og utvikling.

Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

Næringsliv og regional utvikling
Velferd, organisasjon og kommunikasjon

Østlandsforskning sine viktigste oppdragsgivere er departement, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

Østlandsforskning har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Lillehammer, Høgskolen i Hedmark og Norsk institutt for naturforskning. Denne kunnskapsressursen utnyttes til beste for alle parter.

ØF-rapport nr. 21/2011

Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland

- prosjektperioden 2006-2010

av

Merethe Lerfald

og

Tor Arnesen



Tittel: Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland - prosjektperioden 2006-2010

Forfattere: Merethe Lurfald og Tor Arnesen

ØF-rapport nr.: 21/2011

ISBN nr.: 978-82-7356-697-3

ISSN nr.: 0809-1617

Prosjektnummer: 1190

Prosjektnavn: Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland

Oppdragsgiver: Regionrådet for Hadeland

Prosjektleder: Merethe Lurfald

Referat:

På oppdrag fra Regionrådet for Hadeland er det gjennomført en resultatevaluering av prosjektet Bioreg Hadeland med vekt på perioden 2006-2010.

Sammendrag: Norsk

Emneord: Bioenergi, energi, evaluering, klynger, klyngeutvikling

Dato: Desember 2011

Antall sider: 80

Pris: Kr ,-

Utgiver: Østlandsforskning
Postboks 223
N-01illehammer
Telefon 61 26 57 00
Telefax 61 25 41 65
e-mail: post@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

Dette eksemplar er fremstilt etter KOPINOR, Stenergate 1 0050 Oslo 1. Ytterligere eksemplarframstilling uten avtale og i strid med åndsverkloven er straffbart og kan medføre erstatningsansvar.

Forord

Østlandsforskning har fått i oppdrag å gjennomføre en resultatevaluering av prosjektet Bioreg Hadeland.

Rapporten består av følgende kapitler:

1. Om Bioreg Hadeland og evalueringen 2011
2. Energiforbruksstatistikk
3. Resultater
4. Måloppnåelse og omverdenens oppfatning av prosjektet Bioreg Hadeland
5. Oppsummering og anbefaling videre

Oppdragsgiver har vært Regionrådet for Hadeland. Arbeidet har vært ledet av Merethe Lurfald i samarbeid med Tor Arnesen. Prosjektperioden har vært fra juni til desember 2011.

Avslutningsvis vil vi takke alle som har bidratt i prosjektperioden og takke oppdragsgiver for et interessant oppdrag.

Lillehammer, desember 2011.

Svein Erik Hagen
forskningsleder

Merethe Lurfald
prosjektleder

Innhold

Sammendrag	7
1 Om Bioreg Hadeland og evalueringen 2011	9
1.1 Bioreg Hadeland med vekt på perioden 2006-2010	9
1.1.1 Mål.....	9
1.1.2 Aktiviteter i prosjektperioden	12
1.1.3 Ressursbruk	14
1.2 Datainnsamling og metode	15
1.2.1 Dokumentanalyser	15
1.2.2 Intervju	15
1.2.3 Enquete	16
1.2.4 Kunnskap om bioenergisektoren i regionen og i landsdelen	17
1.3 Rapportens oppbygging	18
2 Energiforbruksstatistikk	19
2.1 Datagrunnlag.....	19
2.1.1 Om statistikken	20
2.1.2 Sammenliknbare regioner	22
2.2 Status og utvikling for energiforbruket for Hadeland og andre utvalgte regioner	23
2.3 Fjernvarme på Hadeland	37
3 Resultater	41
3.1 Resultater fra dokumentanalyser og intervju	41
3.2 Gjennomgang av resultater fra enquetene.....	42
3.3 Bedriftene.....	42
3.3.1 Bedriftenes synspunkt på prosjektet	46
3.3.2 Kommunene	51
3.4 Omverdenens oppfatning av Bioreg Hadeland	56

4	Måloppnåelse og omverdenens oppfatning av prosjektet Bioreg Hadeland	63
4.1	Hadeland 2020	64
4.2	Er det utviklet en næring innenfor bioenergi på Hadeland?	64
4.2.1	Om bioenergimiljøet på Hadeland.	64
4.3	Klynger.....	67
4.3.1	Bioreg Hadeland – en integrert del av et miljø	68
4.3.2	Klyngeegenskaper i regionen?	68
4.3.3	Har Hadeland blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion? Har satsingen ført til mer kunnskap om bioenergi i regionen enn generelt? Har næringslivet og kommunene fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?	72
4.3.4	108 GWh innen 2015.....	76
5	Oppsummering og anbefalinger videre	79
5.1	Anbefalinger videre.....	80

Figurliste:

Figur 1: Energiforbruk innen de ulike forbrukssektorene i utvalgte økonomiske regioner og i landet i 2009. Prosentandeler.....	24
Figur 2: Energiforbruket i 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og landet/100 og forbrukssektor. GWh. Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB.....	24
Figur 3: Energiforbruk pr innbygger 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og forbrukssektor. KWh. 25	
Figur 4: Energiforbruk i 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og landet og energivare. Prosentandeler.....	26
Figur 5: Samlet energibruk i 2009 etter økonomisk region og landet/100 og energitype. GWh.	26
Figur 6: Utvikling i samlet energiforbruk (stasjonært og mobilt) for perioden 2005-2009. GWh.....	27
Figur 7: Utvikling i samlet energiforbruk (stasjonært og mobilt energiforbruk) pr innbygger for Hadeland og utvalgte regioner og landet for perioden 2005-2009. KWh.	28
Figur 8: Utviklingen i stasjonært energiforbruk i husholdningene etter valgte økonomiske regioner og og landet 2005-2009. GWh.	29
Figur 9: Utvikling i stasjonært energiforbruk pr innbygger i husholdningene etter valgte økonomiske regioner og i landet for perioden 2005-2009. KWh.	30
Figur 10: Stasjonært energiforbruk i husholdningene i 2009 etter energivare. GWh.	31
Figur 11: Energiforbruk i husholdningene i 2009 etter energivare. Prosentandeler.....	32
Figur 12: Stasjonært energiforbruk 2009 etter energivare for valgte regioner og landet/100. GWh.....	32
Figur 13: Bioenergiandel av stasjonært energiforbruk for valgte regioner og landet. 2009.	33
Figur 14: Biobrensel etter forbrukssektor 2009. GWh.	33
Figur 15: Biobrensel etter forbrukssektor 2009. Prosentandeler.....	34
Figur 16: Utvikling i samlet bioenergiforbruk i utvalgte regioner og landet 2005-2009. GWh.	35
Figur 17: Utvikling i samlet bioenergiforbruk pr innbygger i utvalgte regioner og i landet 2005-2009. KWh.	35
Figur 18: Utvikling og forventet utvikling i samlet bioenergiforbruk i Hadelandsregionen etter råstoff. GWh.....	37
Figur 19: Respondentene er også selv forbrukere av bioenergi; Er det potensial for økt bruk av bioenergi som energikilde i bedriften? (N=11)(X-akse= antall respondenter).....	43
Figur 20: Hvor stor andel av bedriftens omsetning (salg av varer og tjenester - ikke internsalg) i 2010 vil du anslå er knyttet til bioenergi-relatert virksomhet? (N=11) (X-akse= antall respondenter).....	44
Figur 21: Sysselsetting i årsverk og etter kategorier hos respondentene. (N=11).....	44
Figur 22: Respondentenes vurdering av årlig vekstpotensial for engasjement i bioenergisektoren. (X-akse= antall respondenter).....	45
Figur 23: Respondentbedriftenes konkrete arbeid med å øke salg (N=10) (X-akse= antall respondenter).	45
Figur 24: Realisering av potensial i bioenergisegmentet – respondentenes synspunkt på barrierer og utfordringer (N=10) (X-akse= antall respondenter).	46
Figur 25: Former for kontakt mellom respondentbedriftene og prosjektet (N=12)(X-akse= antall respondenter).....	47
Figur 26: Har prosjektet direkte påvirket etablering eller utvikling av bedriftens virksomhet knyttet til bioenergi? (N=11) (X-akse= antall respondenter).	47
Figur 27: Vurdering av ulike funksjoner ved prosjektet. (X-akse= antall respondenter).	48
Figur 28: Vurdering av mulige resultater av prosjektet. (X-akse= antall respondenter).	49
Figur 29: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet? (N=10). (X-akse= antall respondenter).	50
Figur 30: I hvilken grad mener du kommunene på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner/fylker i andre områder i landet? (N=10) (X-akse= antall respondenter).....	50
Figur 31: Kommunerespondentene på Hadeland sin kontakt med prosjektet (Spørsmålet var: Har du selv deltatt på aktiviteter (møter, seminarer, kurs ol) i regi av Bioreg Hadeland?) (X-akse= antall respondenter).....	52
Figur 32: På hvilken måte har prosjektet påvirket kommunens bruk eller mål om bruk av bioenergi? (X-akse= antall respondenter).....	52
Figur 33: I hvilken grad har prosjektet hatt betydning for kommunens engasjement og bruk av bioenergi som energikilde? (X-akse= antall respondenter).	53
Figur 34: Kommunale respondenters vurdering av måloppnåelse. (X-akse= antall respondenter).	54

Figur 35: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder av landet? (X-akse= antall respondenter).....	54
Figur 36: I hvilken grad har kommunene på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi andre kommuner og fylker i landet? (X-akse= antall respondenter).	55
Figur 37: Har du deltatt på aktiviteter i regi av Bioreg Hadeland?(N=12) (X-akse= antall respondenter).	57
Figur 38: Har du selv deltatt på aktiviteter hvor Bioreg Hadeland også har deltatt? (N=12) (X-akse= antall respondenter).....	57
Figur 39: Har du hørt om/fått informasjon om prosjektet Bioreg Hadeland?(N=12) (X-akse= antall respondenter).....	58
Figur 40: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland etter din oppfatning generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder av landet? (N=11) (X-akse= antall respondenter).	58
Figur 41: I hvilken grad har kommunene på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylke(r) i andre områder i landet? (N=11) (X-akse= antall respondenter).	59
Figur 42: I hvilken grad mener du prosjektet Bioreg Hadeland har påvirket bioenergiutviklingen? (N=11) (X-akse= antall respondenter).	60
Figur 43: Illustrasjon av akkumulert vekst i antall bedrifter som har bioenergirelaterte produkter eller tjenester etter etableringsår. Kilde: Respondenter på ØF's spørreundersøkelse – se rapportteksten.....	66
Figur 44: Skisse av noen sentrale dimensjoner ved klynger.	67
Figur 45: Bedriftsnettverk på Hadeland mellom bedrifter med bioenergirelatert produkter eller tjenester. For fargekoding – se påfølgende rapporttekst.	69

Tabelliste

Tabell 1: Oppgaver og fokus for prosjektet i perioden 2006 - 2010.....	13
Tabell 2: Ressursbruk Bioreg Hadeland (ekskl mva).....	15
Tabell 3: Oversikt enqueter	17
Tabell 4: Utvikling i graddagatall for Oppland og Gran for perioden 2005-2010	29
Tabell 5: Andel av befolkningen som bor i tettsted	30
Tabell 6: Utvikling i samlet bioenergiforbruk Hadeland og etter forbrukssektor. GWh.....	36
Tabell 7: Fjernvarmeanlegg innvilget konsesjon på Hadeland	37
Tabell 8: Småskalaanlegg på Hadeland	38
Tabell 9: Bedrifter på Hadeland som har bioenergirelaterte produkter eller tjenester i sin portefølje.....	64
Tabell 10: Andel bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet av totalt listet som bioenergi-bedrifter (Kilde: Ravn Info)	65
Tabell 11: Endring i bruk av bioenergi på Hadeland i perioden 2005-2009. 2005 utgjør basisåret. Endringene i forhold til foregående år er presentert for 2006-2009. GWh.	78
Tabell 12: Stasjonært energiforbruk etter energitype i 2009. Prosentandeler	78

Sammendrag

Østlandsforskning har på oppdrag fra Regionrådet på Hadeland gjennomført en resultatevaluering av prosjektet Bioreg Hadeland.

Oppdragsgiver ønsket at vi i evalueringen la hovedvekt på prosjektperioden 2006-2010 og ga svar på følgende:

1. Hvordan har måloppnåelsen vært i forhold til utarbeidet prosjektplan? Har vi greid å utvikle en næring innenfor bioenergi på Hadeland? Har vi blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion, som blir verdsatt av andre regioner?
2. Hvordan har energibruken på Hadeland vært i forhold til sammenlignbare regioner, både i mengde energiforbruk og sammensetning (bioenergi, strøm og fossil energi), også relatert til befolkningsutvikling og eventuelt næringsutvikling i regionen?
3. Har satsingen på bioenergi ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen? Har næringslivet og kommunene fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?

Hvilke faglige anbefalinger gis i forhold til videre bioenergisatsing på Hadeland?

I rapporten presenteres og analyseres tilgjengelig statistikk for Hadeland og følgende valgte økonomiske regioner; Askim/Mysen, Hønefoss, Jessheim/Eidsvoll og Valdres. I tillegg presenteres og analyseres resultatet av to enquirer gjennomført i forbindelse med dette prosjektet. Med grunnlag i dette vurderes måloppnåelsen for prosjektet.

Hadeland er en region som over tid har fokusert på bioenergi. I tillegg til prosjektet er Energigården en sentral aktør i miljøet lokalt og også nasjonalt. I perioden 2008-2010 ble det gjennomført et klyngeutviklingsprosjekt Arena Bioenergi Innlandet, hvor prosjektledelsen satt på Energigården. Man kan si at Hadeland i perioden har hatt et stimuleringsmiljø både i forhold til forbruk og næringsutvikling knyttet til bioenergi.

Evalueringen har vist at det ikke er godt nok samsvar mellom prosjektets mål og dets omfang og innretning. Evalueringen viser at prosjektet har spilt en rolle som inspirator og koblingsboks

mellom aktører og myndigheter – og det er også i forhold til disse funksjonene at det realistisk sett kan forventes resultater.

Når det gjelder anbefalinger videre er følgende spørsmål sentrale og vurdert:

1. Ønsker regionen fortsatt på å fremme utviklingen av bioenergi både som energiform og som grunnlag for næringsutvikling i regionen?
2. Hvor viktig er dette prosjektet isolert sett for det miljøet som fremmer bioenergi på Hadeland?
3. Hvis videreføring, er det behov for å justere målsetting og innretting/virkemidler?

Rapporten kan i sin helhet lastes ned fra www.ostforsk.no.

1 Om Bioreg Hadeland og evalueringen 2011

Bioenergiregionen Hadeland (Bioreg) har i perioden 2003-2010 vært et felles prosjekt for kommunene Gran, Jevnaker og Lunner. Prosjektet finansieres for en stor del ved bruk av midler fra partnerskapsavtalen mellom Hadelands-kommunene og Oppland fylkeskommune. Prosjektet, som ble etablert av Regionrådet for Hadeland har hatt fokus på å utvikle Hadeland til en kompetanse-, utviklings- og demonstrasjonsregion for bioenergi.

Oppdragsgiver ønsker at vi i evalueringen legger hovedvekt på prosjektperioden 2006-2010 og gir svar på følgende:

1. Hvordan har måloppnåelsen vært i forhold til utarbeidet prosjektplan? Har vi greid å utvikle en næring innenfor bioenergi på Hadeland? Har vi blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion, som blir verdsatt av andre regioner?
2. Hvordan har energibruken på Hadeland vært i forhold til sammenlignbare regioner, både i mengde energiforbruk og sammensetning (bioenergi, strøm og fossil energi), også relatert til befolkningsutvikling og eventuelt næringsutvikling i regionen?
3. Har satsingen på bioenergi ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen? Har næringslivet og kommunene fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?
4. Hvilke faglige anbefalinger gis i forhold til videre bioenergisatsing på Hadeland?

Oppdragsgiver ønsker en evaluering av prosjektets måloppnåelse. Organiseringen av prosjektet omfattes derfor ikke av denne evalueringen. Det gis allikevel i det følgende en kortfattet beskrivelse av prosjektet, med vekt på prosjektperioden 2006-2010.

1.1 Bioreg Hadeland med vekt på perioden 2006-2010

1.1.1 Mål

Hadelandsregionen har relativt lenge hatt et fokus på bioenergi.

Før prosjektet Bioreg Hadeland ble etablert, ble det gjennomført et forprosjekt. Av denne rapporten framgår at Hadeland Bioenergiutvalg ble etablert så tidlig som i 1986. Dette utvalget

la fram en regional energiplan for bruk av bioenergi i Hadelandskommunene. Det ble foretatt en vurdering av potensialet på råstoffsidan. Sluttbruken av bioenergi viste en ubalanse mellom råstofftilgang og faktisk sluttbruk. Det ble foretatt en vurdering av potensialet for økt sluttbruk ved bl.a. å erstatte mer av den fossile energibruken. Allerede tidlig på 2000-tallet er det flere ulike aktører som er tilknyttet bioenergiaktivitet på Hadeland. Utfordringen framover vil være å stimulere til økt satsing på bioenergi samt informasjon- og kunnskapsspredning. Ambisjonen for Hadelands-regionen er å være en foregangsregion (Bioregion Hadeland 2002).

I januar 2003 ble det ansatt en prosjektleder i hel stilling for Bioreg Hadeland i et treårig engasjement. Prosjektet er organisert med en styringsgruppe bestående av representanter for eierne, ved bl.a. rådmennene. Styringsgruppe vil i noen grad være dynamisk sammensatt og således kunne endre sammensetning etter behov (prosjektbeskrivelse av 16.mai 2003). Prosjektbeskrivelsen ble vedtatt 16.mai 2003. Av denne framgår følgende visjon: "Ikke bruk av fossilt brensel på Hadeland etter 2030", og følgende hovedmål: "Hadeland skal befeste og styrke sin posisjon som en ledende bioenergi-region i Norge. Hadeland skal være ledende innen kompetanse og utvikling i praktisk anvendelse, samt innen næringsutvikling, produksjon – og bruk av bioenergi". Prosjektbeskrivelsen fastsetter mer konkrete delmål og virkemidler og arbeidsmåter for å nå disse. I omkring halve første prosjektperioden var det også ansatt en prosjektmedarbeider.

Høsten 2005 fikk Østlandsforskning i oppdrag å evaluere Bioreg Hadeland etter 2,5 års drift. Evalueringen skulle belyse følgende problemstillinger¹:

1. Prosjektets innretning
 - a. Organisering, arbeidsmåter, virkemidler og gjennomførte/igangsatte aktiviteter
 - b. Hvilke resultater og effekter har Bioreg Hadeland bidratt til i prosjektperioden, først og fremst når det gjelder arbeidet med å posisjonere Hadeland som landets fremste "kompetanse- og utviklingsregion"?
2. Hvordan har prosjektet bidratt til disse resultatene?
 - a. Hvilke forventninger har eierne og andre aktører hatt til prosjektet, og i hvilken grad er det samsvar mellom disse forventningene og de resultatene som er oppnådd?
3. Hvordan vurderer prosjektets eiere og andre involverte prosjektet?

¹Stubberud og Vaagland (2005). Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland. ØF-rapport nr. 20/2005 s. 7-8.

- a. Organisering, arbeidsmåter, samarbeidet innad i prosjektet og med eksterne aktører
- b. Resultater og effekter på kort og lang sikt (både sett i forhold til oppsatte målsettinger og eventuelle andre resultater og effekter).

Evalueringen er presentert i ØF-rapport nr 20/2005 (Stubberud og Vaagland 2005). Resultatene fra denne evalueringen er relevant grunnlagsmateriale for evalueringen som nå gjennomføres etter endt 8-års prosjektperiode.

I mai 2006 vedtok regionrådet en prosjektbeskrivelse med følgende mål:

- Bioenergibruken på Hadeland skal dobles fra år 2003 til 2013.
- Hadeland skal videreutvikles som demonstrasjons- og kompetanseregion.
- Hadeland skal være motoren for bioenergisatsinga i Oppland og Innlandet.
- Hadeland-regionen skal være navet i Arena-prosjektet "Bioenergi i Innlandet" og samspillet med andre bioenergiregioner".

Samtidig som man vedtok målene, ble det bestemt at prosjektbeskrivelsen skulle omarbeides i samråd med ny prosjektleder. Prosjektleder ble ansatt i halv stilling og prosjektlederens kontorsted ble samlokalisert med landbrukskontoret for Hadeland.

Et forslag til ny prosjektbeskrivelse ble drøftet høsten 2006, men det ble vedtatt å utsette behandling av ny prosjektbeskrivelse til 2007. I 2007 ble Hadelandskommunene utnevnt til Grønne energikommuner og Arena Bioenergi Innlandet sin søknad om arenaprojektstatus ble innvilget. Dette er prosjekter som kunne påvirke arbeidet til Bioreg, arbeidet med ny prosjektbeskrivelse og reviderte mål for Bioreg ble dermed utsatt til våren 2008.

Det er utarbeidet en prosjektbeskrivelse for Bioreg Hadeland for perioden 2008-2010, vedtatt 18. august 2008. Av denne framgår følgende hovedmål og delmål:

- "Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne.
- Dobling av bruken av bioenergi på Hadeland i perioden 2003-2015 fra 54 til 108 GWh.
- Bidra til næringsutvikling innen bioenergi i regionen.
- Videreutvikle Hadeland som demonstrasjons- og kompetanseregion.
- Hadeland-regionen som legger til rette og er best til å samspille med Arena-prosjektet "Bioenergi i Innlandet".

Av denne prosjektbeskrivelsen framgår at målene skal nås gjennom systematisk og målrettet arbeid innenfor fire områder (1-4 nedenfor). Arbeidsoppgavene som er konkretisert framgår som underpunkter innenfor det enkelte området.

1. næringslivet på Hadeland
 - a. bidra til næringsutvikling innen bioenergi i regionen (offentlig og privat)
 - b. arbeide for å videreutvikle Hadeland som demonstrasjonsregion
 - c. biodrivstoff
 - d. lokale varmeprosjekter - oppfølging
2. Samhandling med Arenaprojekt med administrasjon på Hadeland
 - a. gjøre Hadeland til et "nav" og en god "tomleplass" for Arenaprojektet
 - b. være kontaktpunkt mellom lokalt næringsliv og FoU-institusjoner og bidra til at lokalt næringsliv tar i bruk resultater fra FoU-prosjekter
3. Nettverksbygging og informasjonsutveksling
 - a. bidra til nettverk for næringsutvikling og kommersialisering i regionen
 - b. drive informasjonsutveksling knyttet til bioenergi i og utenfor regionen
4. Kommunene utvikler egen kompetanse om bioenergi som energikilde
 - a. bidra til at kommunene er dyktige aktører og tilretteleggere for bruk av bioenergi
 - b. Gjennom deltakelse i Bioreg-prosjektet forplikter kommunene seg til å:
 - I) legge til rette for at bioenergi kan nyttes som energikilde i flest mulig sammenhenger og
 - II) sørge for god kompetanse om bioenergi som energikilde i kommunens organisasjon

Styringsgruppen har i denne perioden bestått av rådmenn eller representant for disse, ordførerne i Hadelandskommunene, regionkoordinator og daglig leder for Energigården. Leder av styringsgruppene har vært en av ordførerne.

1.1.2 Aktiviteter i prosjektperioden

Til grunn for kartlegging av aktiviteter i perioden ligger intervju med prosjektleder samt dokumentstudier (se kapittel 1.2).

Det er gjennomført mellom to til fire styringsgruppemøter pr år. Referatene fra disse foreligger.

For perioden 2007-2010 er det utarbeidet arbeidsplaner som er lagt fram for og behandlet av styringsgruppen. I hver årsrapport er det gitt en redegjørelse for arbeidet gjennom året 'Status for gjennomførte tiltak'. Denne omfatter også informasjon om aktiviteter som ikke er gjennomført og årsaken til disse.

For prosjektperioden har oppgaver og fokus for prosjektet vært (oppsummeringsvis):

Tabell 1: Oppgaver og fokus for prosjektet i perioden 2006 - 2010

År	Aktiviteter
2006	Bioenergidager for 10.klasse (400 elever)
	Formidling, herunder både innenfor og utenfor regionen
	Hadelandsmessa
	Studietur
	Biodrivstoff - bl.a. bruk i kommunene
	Oppfølging av ulike fjernvarmeprosjekter på Hadeland
	Rådgivende funksjon (kunnskapsformidler) i forhold til nye initiativ
2007	Formidling, herunder både innenfor og utenfor regionen
	Hadelandsmessa
	Grønne energikommuner
	Biodrivstoff – bl.a. bruk i kommunene
	Oppfølging av ulike fjernvarmeprosjekter på Hadeland
	Rådgivende funksjon (kunnskapsformidler) i forhold til nye initiativ
2008	Energi- og klimaplan Hadelandskommunene
	Formidling, herunder både innenfor og utenfor regionen
	Hadelandsmessa
	Biodrivstoff - bl.a. bruk i kommunene
	Oppfølging av ulike fjernvarmeprosjekter på Hadeland
	Rådgivende funksjon (kunnskapsformidler) i forhold til nye initiativ
	Samarbeid/kontakt mot Arena Bioenergi (ABI)
	Nord-Sør-samarbeid Munkono og Lugasi (begge Uganda og Hadelandskommunene)
2009	Følge opp konkrete prosjektinitiativ fra næringslivet og kommunene på Hadeland
	Revidering av bioenerguiden for Hadeland (i samarbeid med ABI)
	I samarbeid med landbrukets fagråd arbeidet for å etablere en faggruppe i landbruket for å se på produksjon av biogass, bioenergikvaster og utnytting av halm
	Søkt og fått innvilget midler til et studieopplegg for faggruppe landbruk
	Formidling, herunder både innenfor og utenfor regionen
	Hadelandsmessa

År	Aktiviteter
2010	Følge opp konkrete prosjektinitiativ fra kommunene på Hadeland
	Videreutvikling av bioenerginæringen på Hadeland <ul style="list-style-type: none"> - arrangering av fagkveld - gårdsvarmekurs
	Dag-seminar for gårdbrukere med tema bioenergi/biogass i jordbruket
	Samarbeid med Ringerike med sikte på å etablere et felles Bioreg-prosjekt
	Formidling, herunder både innenfor og utenfor regionen
	Hadelandsmessa

Hadelandsmessa ble arrangert for åttende gang i 2011 og ble etablert som et samarbeid mellom Bioreg Hadeland, Mat fra Hadeland og Hadeland Reiseliv. Fra og med 2010 er det Hadeland Ringerike Reiseliv som er arrangør i samarbeid med Hadeland videregående skole, avdeling Roa. Formålet med messa er å kunne vise fram næringsliv, reiseliv, handel, foreninger og kulturaktiviteter på Hadeland².

I forbindelse med Hadelandsmessa utgis en messeavis. Gjennom denne er bioenergi profilert bredt til befolkningen på Hadeland.

Hjemmesiden bioreg.no er driftet ved hjelp av lenker til avisoppslag om prosjektet eller til oppslag på grunnlag fra initiativ fra prosjektet.

1.1.3 Ressursbruk

Av Tabell 2 framgår ressursbruk i prosjektet for perioden 2006 til 2010. På årsbasis har prosjektet hatt en ramme på kr 400 000 finansiert via partnerskapsmidler. Forbruket det enkelte år har, med unntak av 2010 ligget på om lag kr 350 000 av dette har lønn til prosjektleder utgjort fra 66 til 85 % det enkelte år. Av årsrapportene framgår at midlene i all hovedsak er disponert til lønn, informasjonstiltak og direkte prosjektkostnader slik som husleie, reisekostnader bevertning m.m. I 2006 ble det brukt kr 12 000 til bioenergidag for 10. klasse. Tilskudd til andre utgjorde i 2007 kr 6 000, i 2008 kr 5 750, i 2009 kr 0 mens det i 2010 utgjorde kr 2 000.

Prosjektet har i all hovedsak hatt midler til å dekke prosjektlederstillingen og har i liten grad hatt frie midler til disposisjon.

² Hentet fra hjemmesiden: <http://hadelandsmessa.no/company.htm>. Lastet ned 5.12.2011.

Tabell 2: Ressursbruk Bioreg Hadeland (ekskl mva)

År	Budsjett	Forbruk	Andel lønn av forbruk
2006	230 000	250 400	66 %
2007	400 000	352 448	83 %
2008	400 000	346 587	72 %
2009	400 000	345 135	85 %
2010	400 000	422 188	73 %

1.2 Datainnsamling og metode

Informasjon og kunnskap som grunnlag for evalueringen er hentet fra fire kilder:

1. Dokumentanalyser
2. Intervju
3. 2 enqueter, med kvalitativ profil
4. Kunnskap om bioenergisektoren i regionen og landsdelen

Utkast til rapport er oversendt prosjektledelsen for kommentar. Østlandsforskning har tatt hensyn til disse i den utstrekning vi finner det korrekt og påkrevet.

Det er ikke innhentet ytterligere informasjon om økonomiske eller prosjektinterne styrings- og organisasjonsforhold. Dette er ikke del av mandatet for evalueringen. Vi viser til gjennomgang av mandatet for evalueringen, kapittel 1.1.

1.2.1 Dokumentanalyser

Dokumentanalysen er en gjennomgang av tilsendte dokumenter fra arkivet til Bioreg Hadeland. Disse er oversendt fra prosjektledelsen på vår spesifiserte forespørsel om å få tilgang til prosjektets arkiv. Vi har mottatt prosjektbeskrivelser, referater, arbeidsplaner og årsrapporter. I tillegg har vi mottatt noen presentasjoner som prosjektleder har holdt i ulike fora. En gjennomgang og vurdering av oversendt materiale er gjort i kapittel 3.

1.2.2 Intervju

Det ble gjennomført intervju med Helge Midttun, prosjektleder for Bioreg Hadeland, 12. oktober 2011 på Quality hotell, Øyer.

Det ble gjennomført intervju med Ole Helmer Bjørlien og Erik Eid Hohle, hhv. prosjektleder og styringsgrupped medlem for Arena Bioenergi Innlandet, 18. oktober 2011 på Energigården, Hadeland. Informasjonen fra dette intervjuet inngår i det samlede vurderingsgrunnlaget.

1.2.3 Enquete

To enqueter ble utformet og distribuert per epost.

Den ene enqueten ble distribuert til bedrifter³ på Hadeland i egenskap av å være aktive ett eller annet sted i verdikjeden fra produksjon til konsum av bioenergi og til aktører i kommunen. I kommunene mottar ordførerne og rådmennene, samt enkelte andre administrativt ansatte slik som eiendomsansvarlig etc. spørreundersøkelsen. Til sammen 40 personer ble invitert til å respondere, hvorav 26 fra bedrifter, se Tabell 3.

Den andre enqueten ble sendt aktører som vi kan si observerer og stimulerer aktivitet i verdikjeden. Denne ble sendt ut bredt til representanter for næringslivet (eiendom) for øvrig på Hadeland, andre aktører innenfor bioenergi regionalt, Oppland fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Fylkesmannen i Oppland, Hedmark og Buskerud, Innovasjon Norge i Oppland og Hedmark samt sentralt (Oslo) og FoU (en aktør). Til sammen 28 aktører ble invitert til å respondere på denne enqueten.

Relevante kontaktpunkter for begge enquetene ble bestemt i samarbeid med prosjektledelsen. Prosjektledelsen ble gitt anledning til å foreslå spørsmål og tema, samt å kommentere utkast underveis. Enquetene ble utformet av og sendt ut fra Østlandsforskning.

Respondentene ble gitt tre valg; 1) å besvare spørsmålene og gi ytterligere kommentarer til den tematikken som ble presentert elektronisk, 2) å besvare spørsmålene og gi ytterligere kommentarer til den tematikken som ble presentert i et telefonintervju og 3) å ikke besvare spørsmålene.

Enqueten ble dermed utformet med spørsmål som både gav rom for å krysse av på forhåndskategoriserte svaralternativ, og for å supplere eller kun besvare med egne begrep og svaralternativer. Hensikten var å legge undersøkelsen så tett opp til en intervjusituasjon som mulig,

³ Bedriftene som mottar undersøkelsen er bedrifter prosjektet har vært i kontakt med i løpet av prosjektperioden samt bedrifter som framkommer i Rognerud (2010). Småskala bioenergiselskaper i Innlandet.

samtidig som respondenten selv tok stilling til om det var behov for å kontakte Østlandsforskning for supplerende opplysninger eller svar som best dekket respondentens oppfatning. Enquetene fikk på denne måten en kvalitativ funksjon i analysen. For en evaluering av denne typen er det nemlig ikke aktuelt å innhente informasjon gjennom spørreskjema som kan analyseres statistisk. Til det har respondentfeltet for få aktører.

Samtidig er det vår vurdering at denne måten å innhente respondentenes oppfatninger om og kontakt med prosjektet som evalueres, er effektiv og gir tilstrekkelig dekkende informasjon.

Til denne type undersøkelse må bemerkes at det vil være en viss grad av selvrekuttering når det gjelder respondenter, noe som kan føre til et skjevt utvalg. I tillegg er det relativt få respondenter. Dette må allikevel ses i sammenheng med prosjektets geografiske avgrensning og tilhørende aktørbilde.

Enquetene følger rapporten som vedlegg - Vedlegg 1 og Vedlegg 2. Resultatet fra enquetene er presentert i kapittel 3.

Tabell 3: Oversikt enqueter

Antall	Bedrifter (stk)	Kommuner (stk)	Andre aktører (stk)
Utsendt	26	13	28
Feil i adresse	1		
Bedt om å bli strøket	1		
Ønsker ikke å besvare	1	2	2
Ikke besvart	11	3	13
Antall besvart	12	8	13

1.2.4 Kunnskap om bioenergisektoren i regionen og i landsdelen

Østlandsforskning har over lengre tid arbeidet med bioenergisektoren på Innlandet. Av sentrale arbeider som danner en kunnskapsbakgrunn for denne evalueringen er:

- Lurfald, M., Arnesen, T. og Hagen, S.E. (2010). Bioenergi i Innlandet - næringsmiljøets klyngeegenskaper. ØF-rapport 10/2010. Lillehammer.
- Lurfald, M. og Vasaasen A. (2009). Bioenergi i Innlandet. I T. Johnstad og A. Hauge (Eds.), Samhandling og innovasjon -aktører, systemer og initiativ i Innlandet (s. 401-432)

- Lurfald, M., Vasaasen A. og Ørbeck, M. (2009). Energistatus i Innlandet. ØF-rapport 10/2009. Lillehammer.
- Langerud, B., Størdal, S., Wiig, H. og Ørbeck, M. (2007). Bioenergi i Norge – potensialer, marked og virkemidler. ØF-rapport 17/2007. Lillehammer.

1.3 Rapportens oppbygging

Det er lagt opp til en tredelt disposisjon for evalueringen:

1. Energiforbruksstatistikk
2. Måloppnåelse og omverdenens oppfatning av prosjektet Bioreg Hadeland
3. Faglige anbefalinger for videre bioenergisatsing på Hadeland

Rapporten vil følge samme struktur som evalueringen.

2 Energiforbruksstatistikk

I det følgende presenteres

- Samlet energiforbruk for Hadeland og andre utvalgte regioner.
- Utviklingen i samlet energiforbruk for Hadeland og andre utvalgte regioner.
- Energiforbruket i husholdningene for Hadeland og andre utvalgte regioner. Nivå og utvikling.
- Bioenergiforbruk og bioenergiandel (av stasjonært energiforbruk) for Hadeland og andre utvalgte regioner. Nivå og utvikling. Spesielt vil en analysere hvordan en ligger an i forhold til målet om et bioenergiforbruk på 108 GWh i 2015.
- Bioenergiforbruk fordelt på husholdninger, industri, tjenesteyting. For Hadeland og andre utvalgte regioner. Nivå og utvikling.

For å belyse betydningen av folketall og befolkningsutvikling, og for å kunne sammenlikne energibruken på Hadeland med gjennomsnittstall for landet, presenteres og analyseres energiforbruk pr innbygger.

- Samlet energiforbruk pr innbygger, for Hadeland, andre utvalgte regioner og landsgjennomsnitt.
- Utviklingen i samlet energiforbruk pr innbygger, for Hadeland, andre utvalgte regioner og landsgjennomsnitt.
- Energiforbruk pr innbygger i husholdningene. For Hadeland, andre utvalgte regioner og landsgjennomsnitt. Nivå og utvikling.
- Bioenergiforbruk pr innbygger for Hadeland, andre utvalgte regioner og landsgjennomsnitt.

2.1 Datagrunnlag

Til grunn for å analysere energibruken på Hadeland ligger SSBs kommunefordelte energibruksstatistikk for perioden 2005-2009. Denne suppleres i den grad det er mulig med mer spesifikke oversikter over produksjon og forbruk av biovarme, biobrensel og biodrivstoff på Hadeland.

Evalueringen omfatter først og fremst stasjonær energibruk. Tall for mobil energibruk inngår i tallene for samlet energiforbruk, og for øvrig dersom de gir nyttig informasjon om bruken av biodrivstoff på Hadeland.

2.1.1 Om statistikken⁴

Det nasjonale energiforbruket framkommer ved utarbeidelsen av energiregnskap og energibalanse.

Nasjonalt forbruk kan allokere til kommunene ved hjelp av to alternative metoder;

- 1) Faktisk kunnskap om energibruken
- 2) Fordelingsnøkler

Til grunn for fordelingsnøklerne ligger relevant bakgrunnsstatistikk. Alternativt benyttes surrogatdata. Dette er et datasett som har en mer eller mindre sterk sammenheng med aktiviteten som står for energiforbruket. Eksempel på surrogatdata kan være antall ansatte innenfor en næring, antall husstander og befolkning. Kvaliteten på surrogatdataene og sammenhengen mellom disse dataene og aktiviteten vil begge påvirke kvalitetene av fordelingsnøkkelene. Siden det nasjonale forbruket er gitt og man benytter en top-down-metode, vil systemet med fordelingsnøkler medføre at feil for en kommune fører til feil i alle andre kommuner.

Det kommunefordelte energiforbruket for årene 2005-2009 er delt inn i 8 energityper: 1) elektrisitet, 2) kull, koks og petrolkoks, 3) ved, treavfall og avlut, 4) gass, 5) bensin, parafin, 6) diesel-, gass- og lett fyringsolje, spesialdestillat, 7) tungolje og spillolje og 8) avfall. Med andre ord inngår ulike former for bioenergi sammen med ved i kategorien "Ved, treavfall og avlut".

Den kommunefordelte statistikken er videre inndelt i 4 forbrukssektorer for stasjonær energibruk (husholdninger, tjenesteyting, industri/bergverk mv, primærnæring) og 4 forbrukssektorer for mobil energibruk (veitrafikk, fly, skip, annen mobil).

SSB har vurdert de kommunefordelte tallene for energiforbruk og bemerker at usikkerhet og feilkilder i forbrukstallene varierer avhengig av datakilder og beregningsmetode. Mest pålitelig er informasjon om totalt stasjonært energiforbruk i kommunene, og elektrisitetsforbruket,

⁴ Kilder:

- Finstad m.fl. (2004). Energiforbruk utenom elektrisitet i norske kommuner – en gjennomgang av datakvalitet
- Kommunefordelt energibruk/om statistikken <http://www.ssb.no/vis/energikomm/om.html>

mens opplysninger om forbruk av andre energivarer og mobil energibruk er mer usikre. SSB vurderer det også slik at fordelingen på andre forbruksgrupper også kan være noe usikker.

Videre sier SSB om statistikken at kommuner som har en stor andel av forbruket knyttet til aktiviteter med stor usikkerhet, bør ta spesiell høyde for det i tallmaterialet for kommunen. I alle kommuner må det tas forbehold om usikkerhet i tallene og at de i mindre grad fanger opp lokale tiltak. Det er derfor viktig at man sjekker om tallene er egnet til å fange opp lokale tiltak før disse eventuelt benyttes til resultatoppfølging. Bruken av tallene bør derfor kombineres med lokalkunnskap.

Fra SSBs side 'Om statistikken' framgår:

” **Primærnæringer** Nasjonale tall hentes enten direkte fra forbruker eller beregnes ved hjelp av ulike statistikker i SSB, som jordbrukstillinger, salgsstatistikken for petroleumsprodukter og nasjonalregnskapet. I tillegg kommer tall fra Budsjettnemnda for jordbruket. Kvaliteten på de nasjonale tallene varierer avhengig av kvaliteten på de ulike statistikkene som benyttes.

Kommunefordelingen for næringen jordbruk er for de fleste varer basert på data om bruk til oppvarming av veksthusgartneri. 10-årige data hentes fra landbrukstillinger, mens for oljeprodukter benyttes fylkestall for salg til årlige fremskrivninger. For noen av de andre varene brukes andre datakilder av tilsvarende kvalitet. Fordelingsnøkklene er vurdert som gode. Nøkklene som benyttes til fordeling av forbruk i fiskeopprett er kommunefordelte data for produksjon av fisk. Her mangler imidlertid datagrunnlag for årlig oppdatering.

Industri og bergverk Opplysningene er basert på den årlige utvalgsundersøkelsen om industriens energibruk og statistikk for energiforbruket i alle industribedrifter som beregnes på dette grunnlag. Alle store bedrifter er med i undersøkelsen, samt et utvalg av små og mellomstore bedrifter. Til sammen dekker disse bedriftene vel 90 prosent av industriens totale energiforbruk. Kvaliteten på disse tallene og kommunefordelingen er god siden utvalget er stort og den er basert på data fra enkeltbedrifter. På kommunenivå er det imidlertid en kilde til usikkerhet, særlig for endringstallene for små og mellomstore bedrifter, at forholdet mellom innhentede og beregnede opplysninger kan variere mellom årene, avhengig av endringer i hvordan industribedriftene i kommunen er dekket av utvalget.

Tjenesteyting For energivarer utenom elektrisitet og naturgass, der det er innhenting av kommunefordelte data, gjøres det for tjenesteytende næringer en del beregninger basert på fordelingsnøkler og fremskrivninger av tidligere undersøkelser. Disse tallene er derfor relativt usikre.

Forbruk av fyringsparafin, fyringsolje og tungdestillat beregnes ved hjelp av salgstall fra petroleumstatistikken i SSB, sammen med sysselsettingstall. For Forsvaret og statlig virksomhet ellers benyttes det blant annet tall fra Forsvarets bygningstjeneste og en årlig rapport fra Statsbygg med innrapporterte tall for energibruk i bygninger eid av staten eller forvaltet av Statsbygg.

Husholdninger For ved se avsnittet ” Ved, trevfall, avlut” over. For elektrisitet og naturgass er tallene gode, mens det for andre energivarer er relativt usikre tall basert på beregninger. Dette utgjør imidlertid en begrenset andel av det totale energibruket i husholdninger. For elektrisitet er kvaliteten og detaljeringsgraden på data så god at dette publiseres både for husholdninger totalt og fordelt på undergruppene boliger og hytter og fritidshus.”

For mer informasjon om statistikken, se: <http://www.ssb.no/vis/energikomm/om.html>.

2.1.2 Sammenliknbare regioner

Energibruken i Hadelandsregionen (mengde og sammensetning) kan sammenliknes med regioner i Innlandet og med regioner i andre deler av landet. Flere faktorer kan ligge til grunn for valg av sammenliknbare regioner, slik som folketetthet, næringsliv (blant annet omfanget av skogbasert industri) og avstand/utpendling til Oslo eller en annen større by. I denne analysen har vi valgt å sammenligne statistikk for et utvalg av økonomiske regioner⁵.

På grunnlag av en kombinasjon av disse faktorene er følgende regioner valgt ut:

- Askim/Mysen-regionen (kode 0194). Denne regionen består av kommunene Marker, Rømskog, Trøgstad, Spydeberg, Askim, Eidsberg, Skiptvet og Hobøl. Dette er en region med mye pendling til Oslo, lite skogbasert industri, og folketetthet, næringsliv og avstand til Oslo som kan sammenlignes med Hadeland.
- Hønefossregionen (kode 0693). Denne regionen består av kommunene Ringerike, Hole og Krødsherad. Denne regionen har tilsvarende folketetthet og avstand til Oslo som Hadeland. Imidlertid har skogbasert industri et atskillig større omfang i denne regionen sam-

⁵ Økonomisk region er en regional inndeling mellom fylke og kommune og skal representere et hensiktsmessig nivå for publisering av statistikk samt tilsvare det regionale nivået som EU har definert som sin NUTS 4-inndeling. En konsekvens er at regionene ikke kan krysse fylkesgrensene (Hustoft m.fl. 1999)

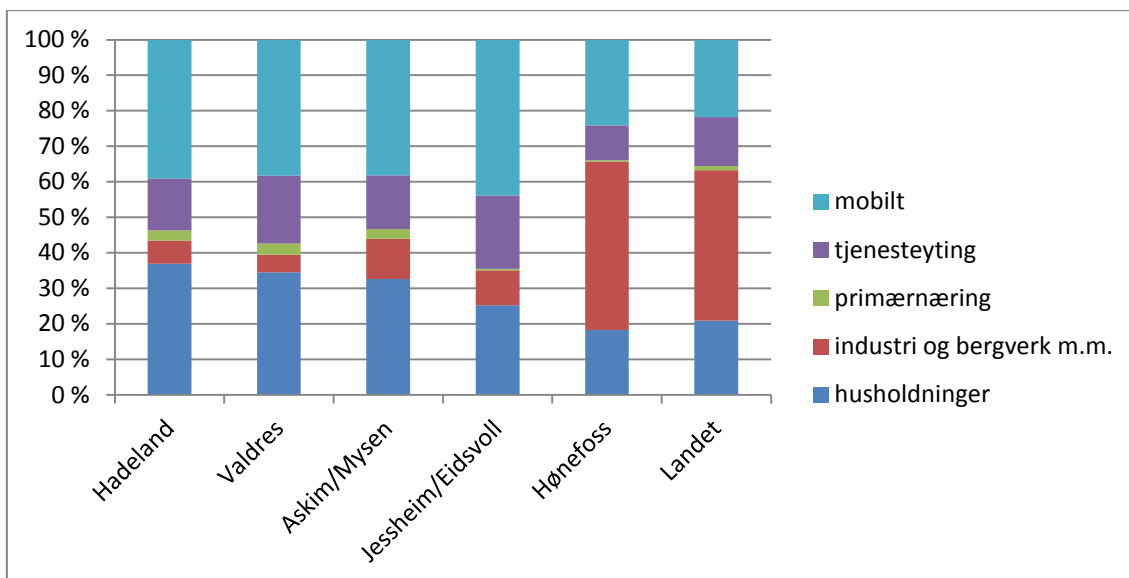
menlignet med Hadeland, blant annet med Norske Skog Follum og Soknabruket, som til sammen står for en stor andel av bioenergibruken i industrien i denne regionen.

- Valdresregionen (kode 0596). Denne regionen består av kommunene Sør-Aurdal, Etnedal, Nord-Aurdal, Øystre-Slidre, Vestre-Slidre og Vang. Dette er en region med mindre pendling til Oslo, men som for øvrig kan sammenlignes med Hadeland.
- Jessheim/Eidsvoll-regionen (kode 0294). Denne regionen består av kommunen Ullensaker, Eidsvoll, Nannestad og Hurdal. Dette er en vekstregion med kort avstand til Oslo.

2.2 Status og utvikling for energiforbruket for Hadeland og andre utvalgte regioner

Innledningsvis presenteres det relative energiforbruket (2009) mellom de ulike forbrukssektorene. Denne følges opp av faktisk energiforbruk og energiforbruk pr innbygger. Vi har i denne evalueringen valgt å utelate mobil energibruk- fly.

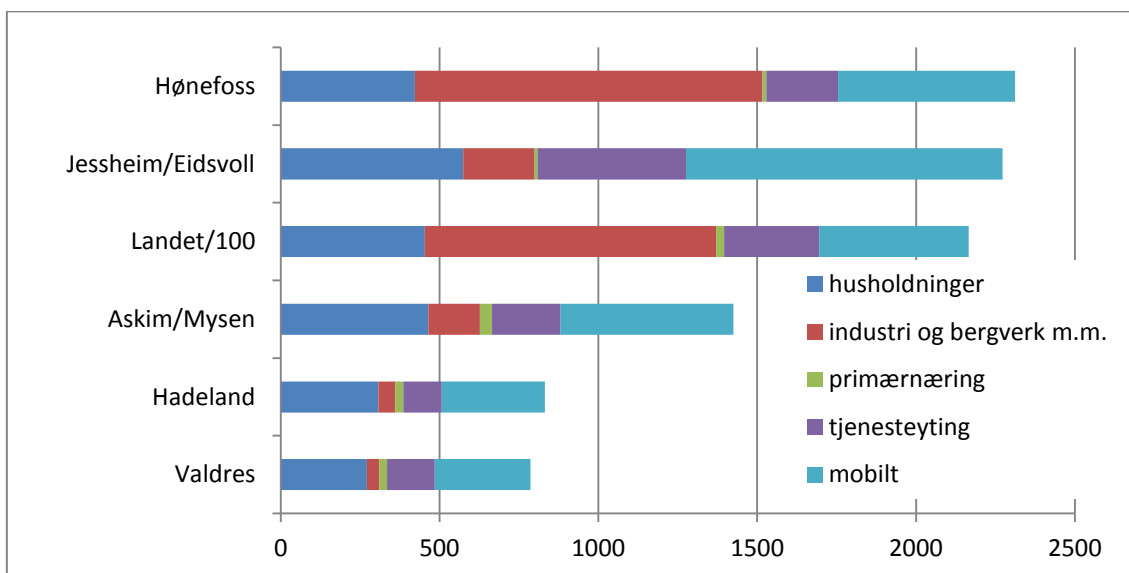
Av figuren fremgår at det er særlig Hønefoss-regionen som skiller seg fra de andre økonomiske regionene (Figur 1) ved at energiforbruket innenfor industrisektoren utgjør en større andel enn for de andre regionene. Hønefoss-regionen er mer lik landet når en ser på forholdet mellom energibruken innenfor de ulike sektorene, hvor industri er den største forbrukssektoren. Felles for regionene Hadeland, Valdres, Askim/Mysen og Jessheim/Eidsvoll er at den største forbrukssektoren er mobil forbrenning, mens husholdningene er den største sektoren når det gjelder stasjonært energiforbruk. Hadeland og Valdres har tilnærmet lik fordeling mellom de ulike sektorene. Energiforbruket innenfor tjenesteyting utgjør noe mer av det totale energiforbruket i Valdres, mens industri og bergverk m.m. utgjør noe mindre når en sammenligner med Hadeland.



Figur 1: Energiforbruk innen de ulike forbrukssektorene i utvalgte økonomiske regioner og i landet i 2009. Prosentandeler.

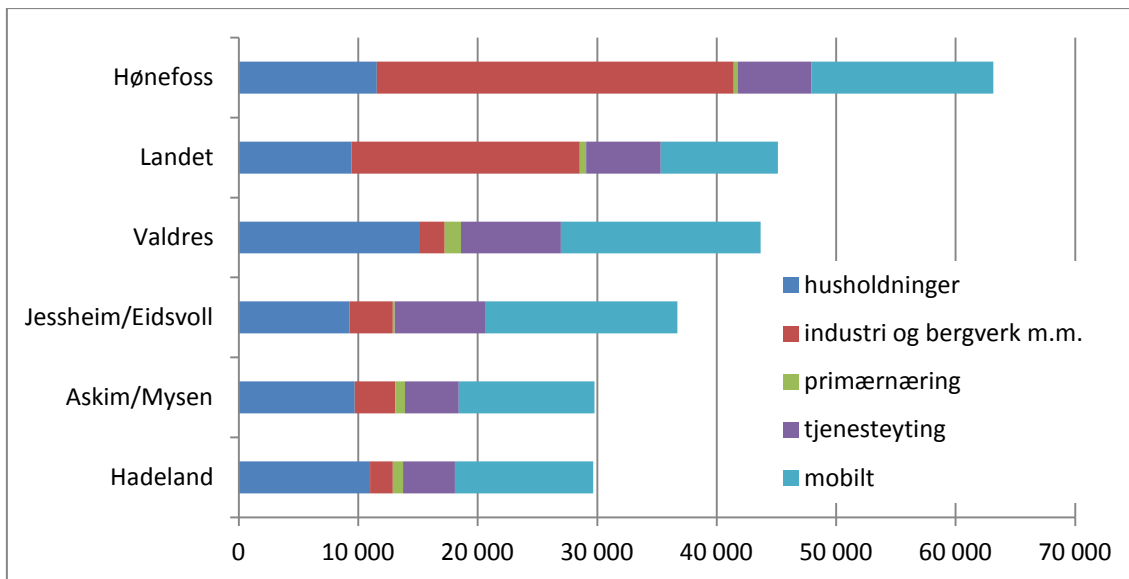
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I Figur 2 er faktisk energiforbruk innen de ulike forbrukssektorene for 2009 presentert (i GWh), mens vi i Figur 3 presenterer energiforbruk pr innbygger. Energiforbruket i fastlands-Norge er i figuren presentert som 1/100 av faktisk forbruk innenfor den enkelte sektor⁶.



Figur 2: Energiforbruket i 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og landet/100 og forbrukssektor. GWh. Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

⁶ Forbruket for fastlands-Norge presenteres ved 1/100 av faktisk forbruk for å få presentable figurer.

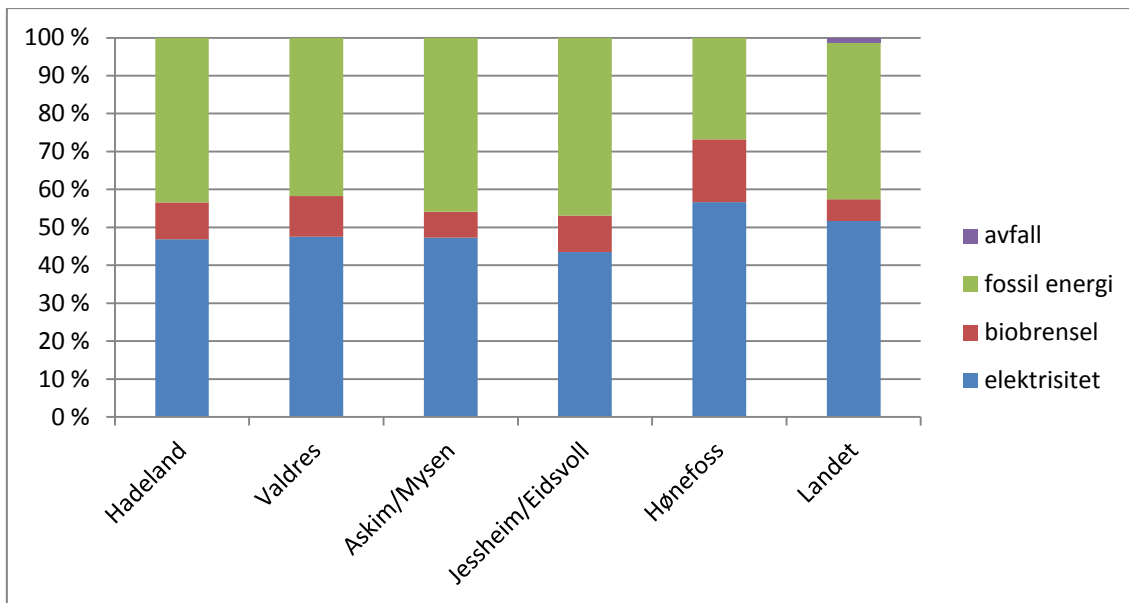


Figur 3: Energiforbruk pr innbygger 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og forbrukssektor. kWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

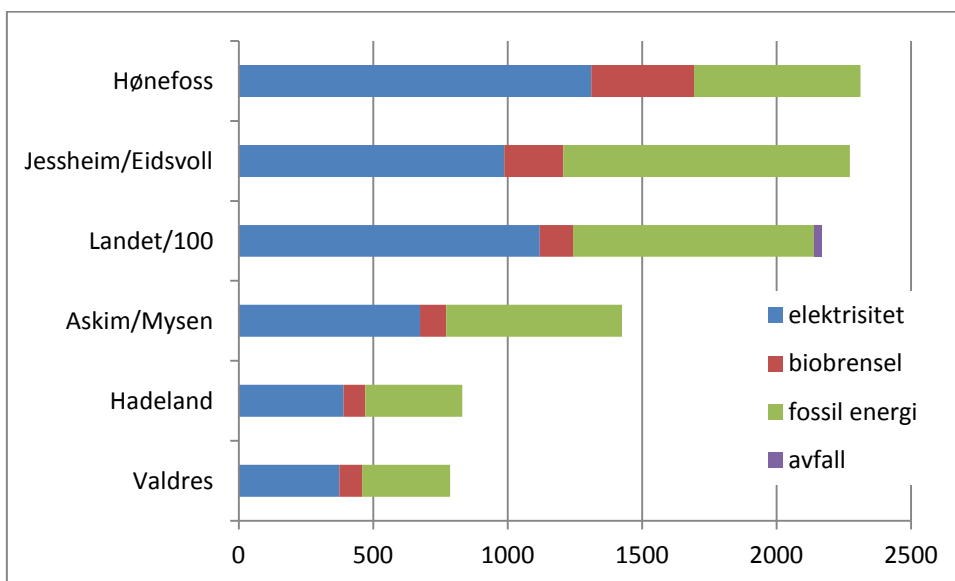
Figur 2 og Figur 3 viser at energiforbruket på Hadeland er lavt både i absolutt verdi og pr innbygger. Det er særlig Valdres-regionen som skiller seg ut med et høgt forbruk pr innbygger i husholdningene. Av de valgte økonomiske regionene er det kun Hønefoss-regionen som har et høyere energiforbruk pr innbygger i industrisektoren enn fastlands-Norge.

I Figur 4 er det relative energiforbruket etter energitype i 2009 presentert, mens Figur 5 viser det absolutte energiforbruket etter type. Av disse framgår at det er små forskjeller mellom de valgte økonomiske regionene og landet i det relative energiforbruket etter energitype. Videre framgår at Hadeland og Valdres har omtrent lik fordeling når en ser energiforbruk etter energitype. I Hadelandsregionen forbrennes 90 % av fossil energi innenfor mobil sektor. I landet er det 51 % av den fossile energibruken som forbrennes innenfor mobil sektor.



Figur 4: Energiforbruk i 2009 etter utvalgte økonomiske regioner og landet og energivare. Prosentandeler.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

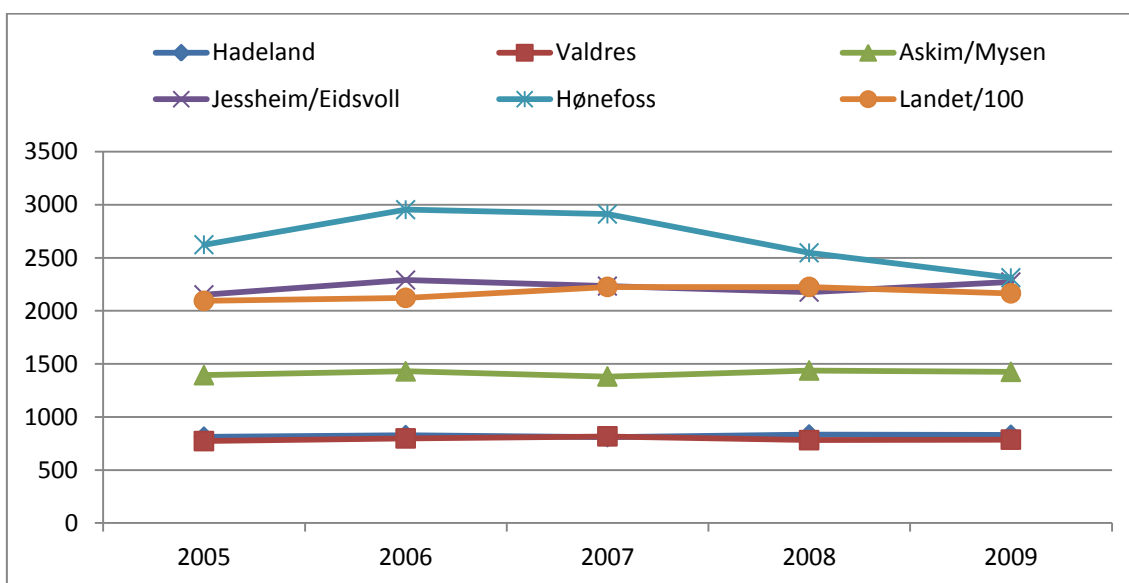


Figur 5: Samlet energibruk i 2009 etter økonomisk region og landet/100 og energitype. GWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I Figur 6 er utviklingen i samlet energiforbruk for de økonomiske regionene vi sammenligner presentert. Av denne framgår at energibruken på Hadeland, i Valdres og i Askim/mysen har endret seg lite i perioden 2005-2009. Energibruken i Jessheim/Eidsvoll har endret seg noe i perioden og har endt på en svak økning sammenlignet med 2005. I Hønefoss-regionen økte

Samlet energibruk fra 2005 til 2006. Etter dette har det vært en nedgang, og energiforbruket i 2009 er lavere enn i 2005. I landet var det en svak økning i forbruket fram til 2007. Dette nivået holdt seg i 2008, for så å reduseres noe i 2009. I vedlegg 3 (se figur 1 til 6 i vedlegget) er utviklingen i samlet energibruk etter sektor for Hadeland og de andre valgte økonomiske regionene samt landet presentert. Med unntak av Hønefossregionen som har en nedgang i samlet energiforbruk i perioden har de andre regionene en svak økning i samlet energiforbruk i perioden 2005-2009. Hønefoss-regionen er også den eneste regionen som har en reduksjon i energiforbruket innenfor sektoren tjenesteyting. Det som ellers er verdt å nevne for Hønefoss-regionen er reduksjonen i energiforbruk innenfor industrisektoren. Samlet energiforbruk i Hønefoss-regionen er i perioden 2005-2009 redusert med 12 %. I de andre økonomiske regionene og landet har det vært en svak økning i samlet energiforbruk i samme periode. Samlet energiforbruk i husholdningene har økt i perioden, med unntak av Hadelandsregionen hvor det har vært en svak reduksjon (2 %). Det samme gjelder samlet mobilt energiforbruk, hvor det i perioden har vært en økning, med unntak av regionene Jessheim/Eidsvoll og Valdres hvor det har vært en reduksjon på 5 %.

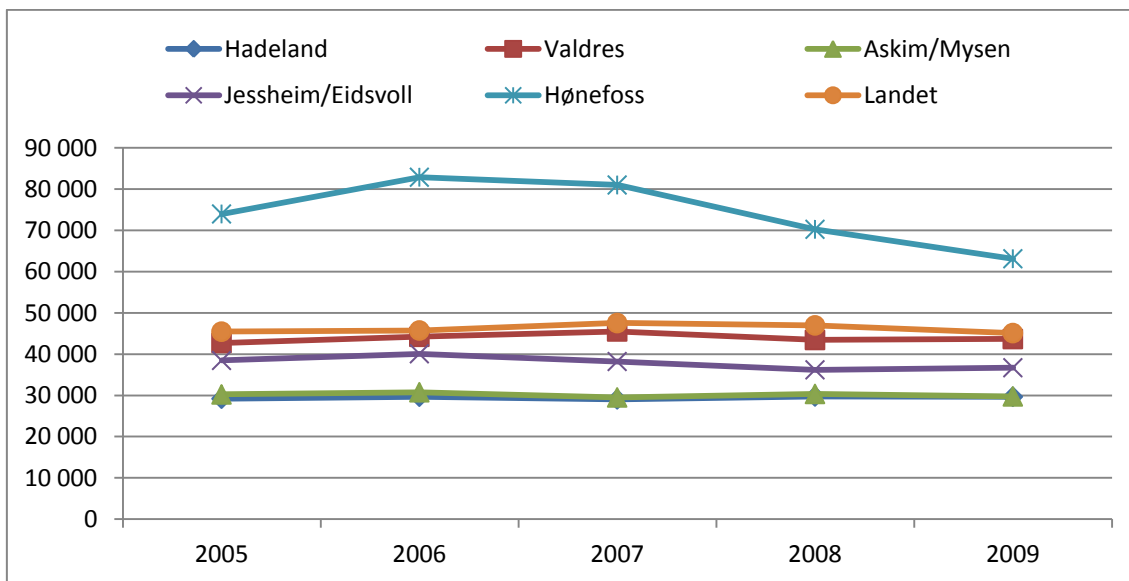


Figur 6: Utvikling i samlet energiforbruk (stasjonært og mobilt) for perioden 2005-2009. GWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Av Figur 7 framgår utviklingen i samlet energiforbruk pr innbygger for Hadeland, andre utvalgte regioner og landet. Av Figur 6 framgår at samlet energiforbruk har økt svakt for de valgte regioner og i landet, med unntak for Hønefossregionen. Samlet energiforbruk pr innbygger har hatt en svak økning i perioden for regionene Hadeland og Valdres, mens den har hatt en svak reduksjon i regionene Askim/Mysen og Jessheim/Eidsvoll og i landet. Reduksjonen i samlet

energiforbruk pr innbygger er på 15 % i Hønefoss-regionen, mens reduksjonen i samlet energiforbruk i denne regionen er på 12 %. Dersom en går nærmere inn i tallene, jfr. vedlegg 3 Figur 4, ser en at denne regionen har over dobbelt så stort samlet energiforbruk, som Hadelandsregionen, og at dette ene og alene skyldes det store energiforbruket i industrien. En ser også at energibruken i industrien er redusert med omkring 25 % fra 2006 til 2009. En kan anta at dette er konjunkturavhengig, knyttet til redusert avispapirbruk i finanskrisen. I denne regionen vil tallene bli snudd på hodet når Norske Skog Follum legges ned i 2012.



Figur 7: Utvikling i samlet energiforbruk (stasjonært og mobilt energiforbruk) pr innbygger for Hadeland og utvalgte regioner og landet for perioden 2005-2009. KWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

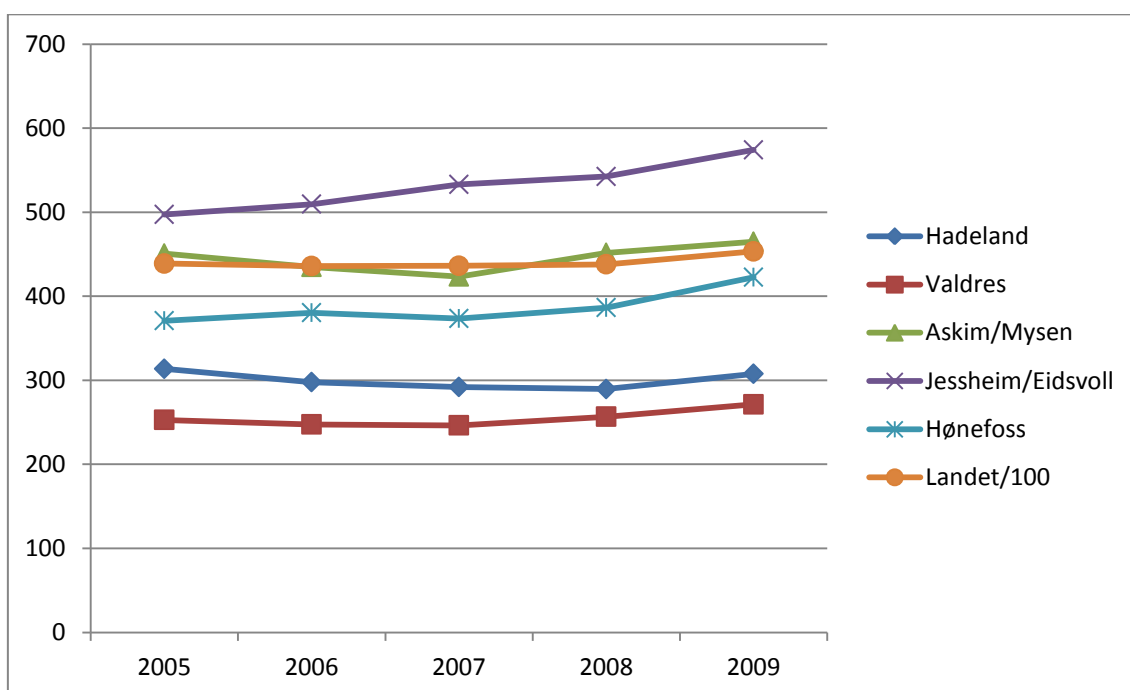
I Figur 8 presenteres utviklingen i energiforbruket i husholdningene i utvalgte økonomiske regioner og i landet for perioden 2005-2009. Av denne framgår at energiforbruket i husholdningene har økt i perioden, med unntak av Hadelandsregionen hvor det har vært en svak reduksjon i perioden. Om dette kan ha sammenheng med mer bevissthet omkring energibruk, vites ikke. Men regionen har ikke hatt noen dårligere økonomisk utvikling enn andre regioner de siste årene (pers.med. Helge Midttun). I landet har samlet energiforbruk i husholdningene i perioden økt med 3 % (sammenlignet med 2005). Det er variasjoner innenfor de utvalgte regionene, hvor Askim/Mysen-regionene har en økning på samme nivå som for landet (3 %), Valdres har en økning på 5 %, mens Hønefoss- og Jessheim/Eidsvoll-regionen har en økning på hhv. 14 % og 15 %. Det er flere forhold som spiller inn på forbruket, bl.a. nevnes klima og befolkningsutvikling.

Av tabellen nedenfor ser en utviklingen i graddagstall⁷, denne har stor betydning for samlet stasjonær energibruk det enkelte år. Vi ser at energibehovet til oppvarming økte med ca 5 % i 2009 i forhold til årene før, og så mye som omkring 20 % til det uvanlig kalde året 2010.

Tabell 4: Utvikling i graddagatall for Oppland og Gran for perioden 2005-2010

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Oppland	Tall mangler	4376	4752	4705	4982	5604
Gran	4401	4549	4465	4387	4761	5720

Kilde: Publisert av Enova; <http://naring.enova.no/sitepageview.aspx?sitePageID=2074>



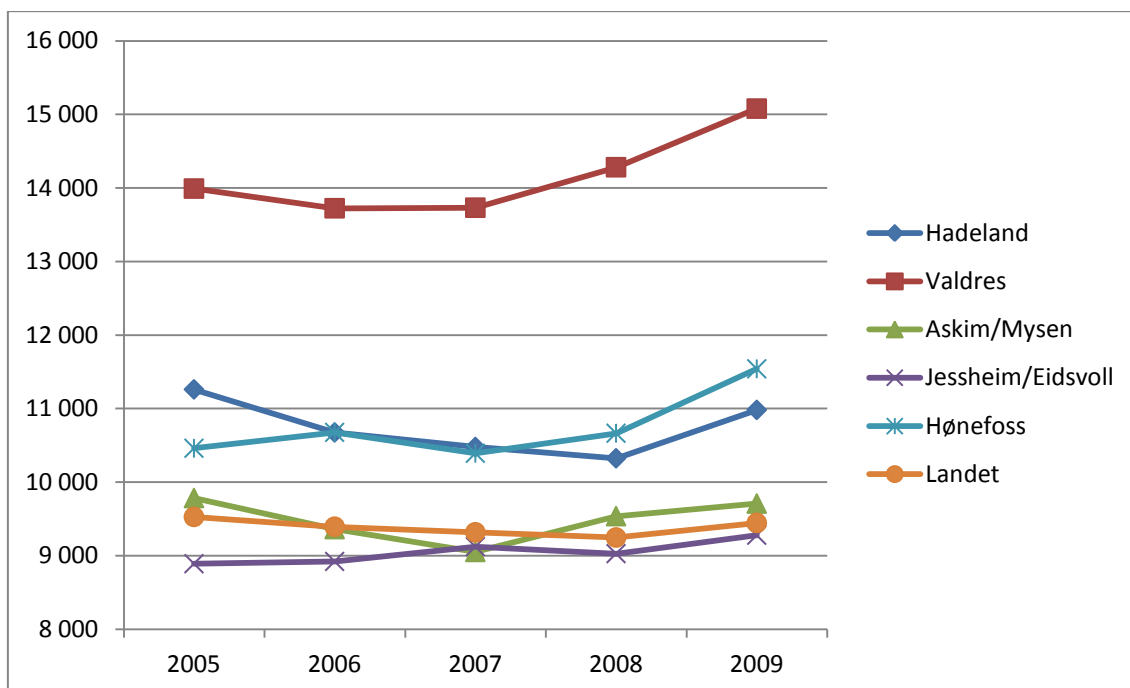
Figur 8: Utviklingen i stasjonært energiforbruk i husholdningene etter valgte økonomiske regioner og landet 2005-2009. GWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I Figur 9 er energiforbruket pr innbygger i husholdningene i utvalgte økonomiske regioner og i landet for perioden 2005-2009 presentert. Av denne framgår at Valdres-regionen har et vesentlig høyere energiforbruk pr innbygger i husholdningene i hele perioden sammenlignet med

⁷ Graddagstallet er et uttrykk for oppvarmingsbehovet og er differansen mellom valgt innetemperatur og utetemperatur for døgnet, ganget med antall dager i perioden man ønsker graddagstall for. Her er graddagene beregnet pr måned og summert til årsverdier.

de utvalgte regionene og gjennomsnittet for landet. Regionene Hadeland og Høynefoss har også et høyere energiforbruk pr innbygger enn gjennomsnittet i landet i hele perioden. En faktor som kan bidra til å forklare at Valdres-regionen har et høyere energiforbruk pr innbygger er andel av befolkningen som bor i tettsted, jf. Tabell 5. Av denne framgår at Valdres-regionen har en mindre andel av befolkningen som bor i tettsted sammenlignet med de andre regionene og i landet. Et annet moment er at en, med unntak av Valdres-regionen ser en gradvis sentralisering av befolkningen, jf. Tabell 5.



Figur 9: Utvikling i stasjonært energiforbruk pr innbygger i husholdningene etter valgte økonomiske regioner og i landet for perioden 2005-2009. KWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

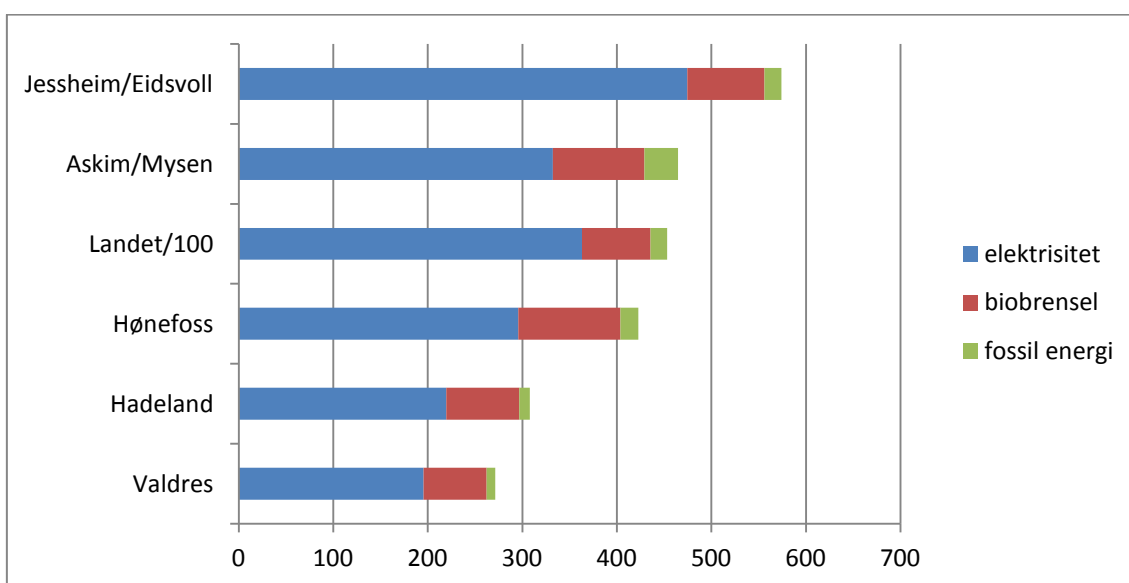
Tabell 5: Andel av befolkningen som bor i tettsted

	Hadeland	Valdres	Askim/ Mysen	Jessheim/ Eidsvoll	Høynefoss	Landet
2005	53 %	27 %	67 %	75 %	63 %	77 %
2006	54 %	27 %	67 %	76 %	64 %	78 %
2007	54 %	27 %	67 %	76 %	64 %	78 %
2008	54 %	30 %	68 %	77 %	64 %	79 %
2009	54 %	28 %	69 %	78 %	65 %	79 %

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

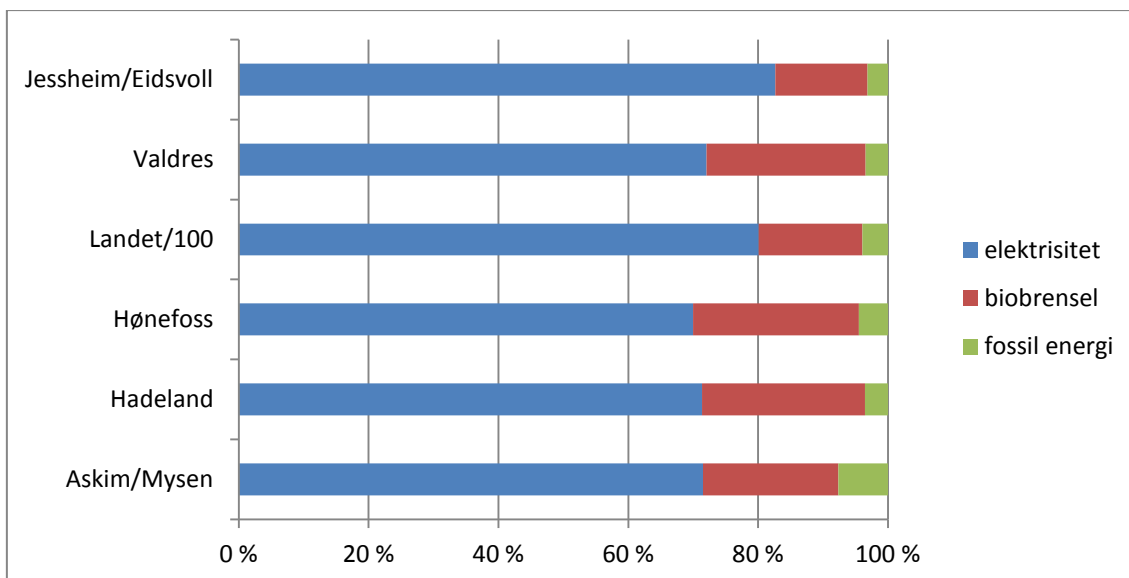
Fra generell statistikk over energibruk i husholdningene, ser en at det er betydelig forskjell på energibruk til oppvarming i en frittliggende enebolig i forhold til en leilighet i en bygård med bare 2 av 4 vegger som vender ut mot kulda om vinteren. Av figuren og tabellen over ser en tydelig disse sammenhengene.

Figur 10 og Figur 11 viser stasjonært energiforbruk i husholdningene etter energivare 2009, hhv i absolutte verdier og i prosentandeler. Av sistnevnte figur fremgår at andelen fornybar energi av energiforbruket i husholdningene er høg. Askim/Mysen-regionen har den laveste fornybarandelen på 92 %. Regionene Hadeland, Hønefoss og Landet har en fornybarandel på 96 %, mens Valdres- og Jessheim/Eidsvoll-regionen har en andel på 97 %. Utviklingen i energiforbruket i husholdningene for den enkelte region og i landet framgår av figurene 7-12 i vedlegg 3. Av disse framgår at elektrisitetsforbruket har økt i de valgte regionene og i landet i perioden 2005-2009, mens det fossile energiforbruket er redusert. Når det gjelder biobrensel er forbruket økt i regionene Jessheim/Eidsvoll og Hønefoss. For de andre regionene og i landet er forbruket av biobrensel redusert.



Figur 10: Stasjonært energiforbruk i husholdningene i 2009 etter energivare. GWh.

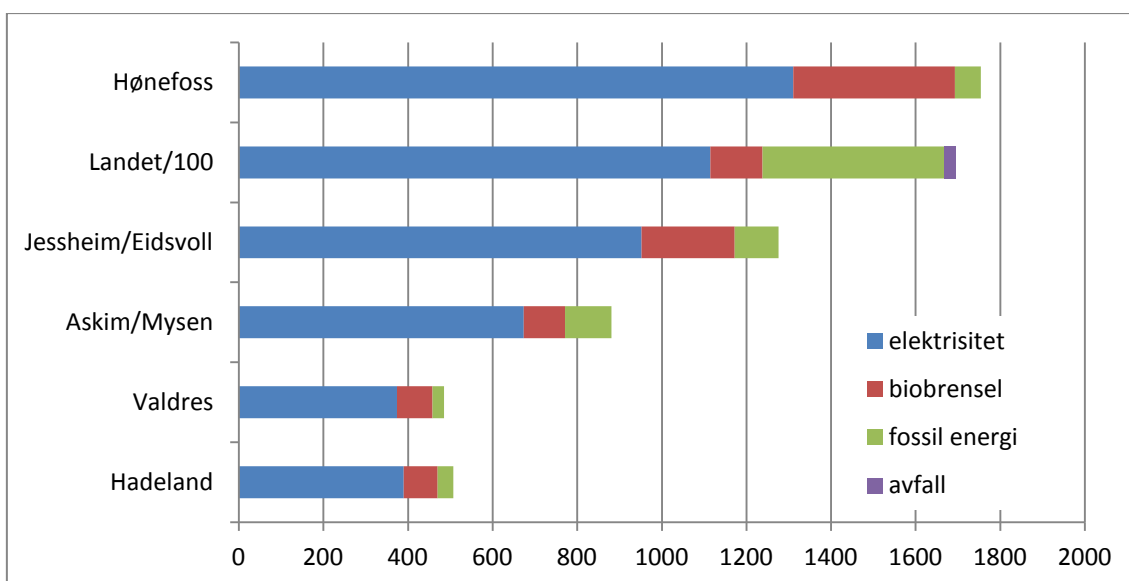
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB



Figur 11: Energiforbruk i husholdningene i 2009 etter energivare. Prosentandeler.

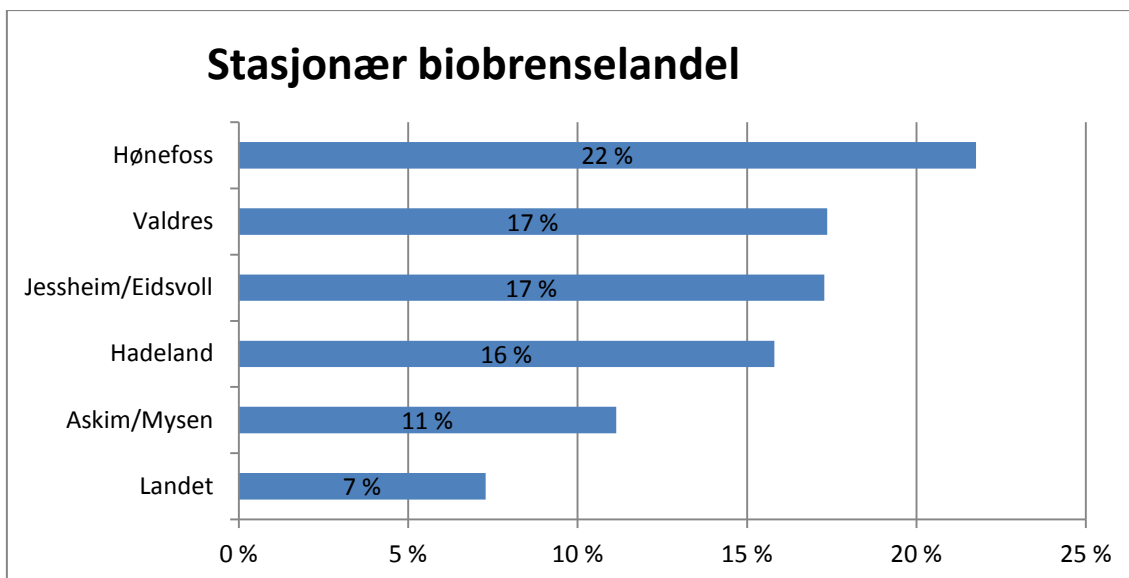
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Av Figur 12 framgår stasjonært energiforbruk etter kilde i 2009 for valgte regioner og landet/100, mens det av Figur 13 framgår stasjonær biobrenselandel i 2009 for valgte regioner og landet. Av denne framgår at biobrenselandelen er større i alle de valgte regionene enn i landet. Askim/Mysen-regionen har en biobrenselandel på 11 % av det stasjonære energiforbruket, mens Hønefossregionen har en andel på 22 %. Regionene Hadeland, Jessheim/Eidsvoll og Valdres har en andel på 16/17 %.



Figur 12: Stasjonært energiforbruk 2009 etter energivare for valgte regioner og landet/100. GWh.

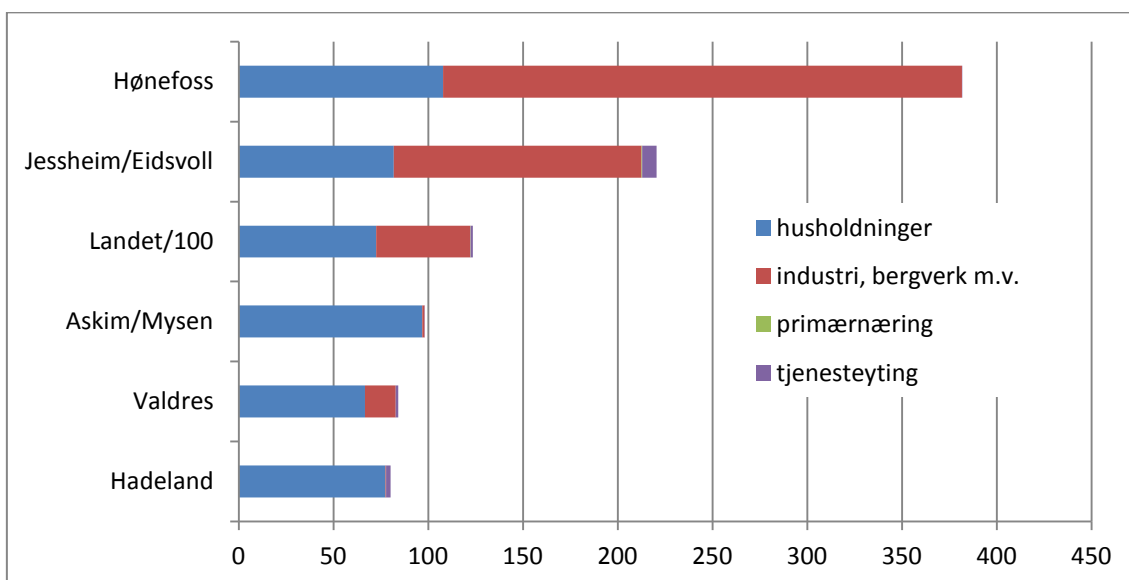
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB



Figur 13: Bioenergiandel av stasjonært energiforbruk for valgte regioner og landet. 2009.

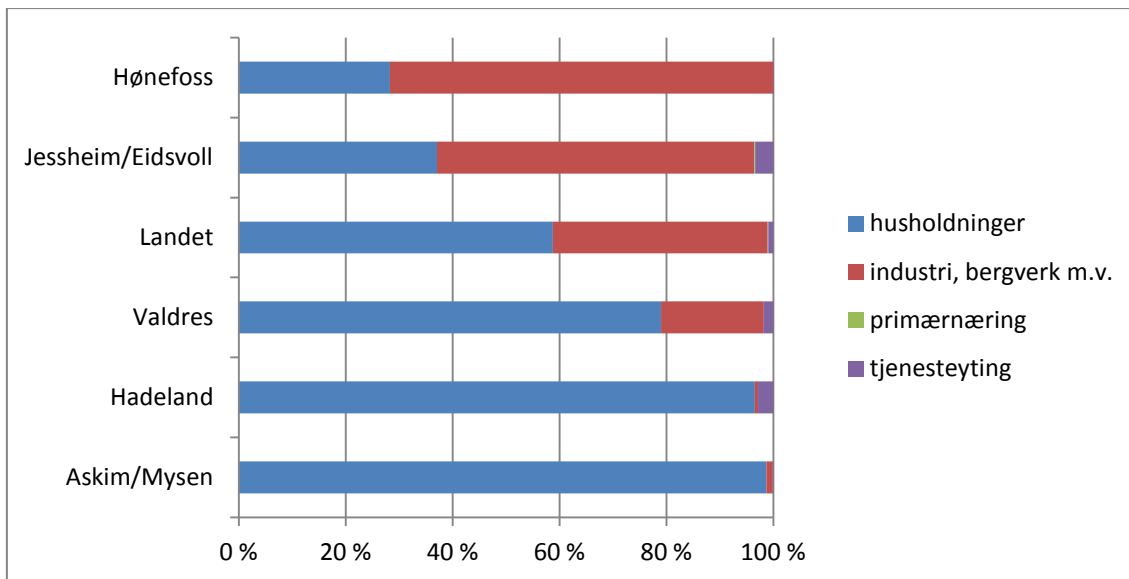
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I Figur 14 og Figur 15 er biobrenselforbruket etter forbrukssektor i 2009 presentert i hhv absolute tall og i prosentandeler. Av disse framgår at regionene Valdres, Hadeland og Askim/Mysen har en høyere andel biobrensel forbruk i husholdningssektoren enn landet. Andelen biobrensel innenfor industrisektoren i regionene Askim/Mysen og Hadeland er marginal og henger sammen med type industri og omfang.



Figur 14: Biobrensel etter forbrukssektor 2009. GWh.

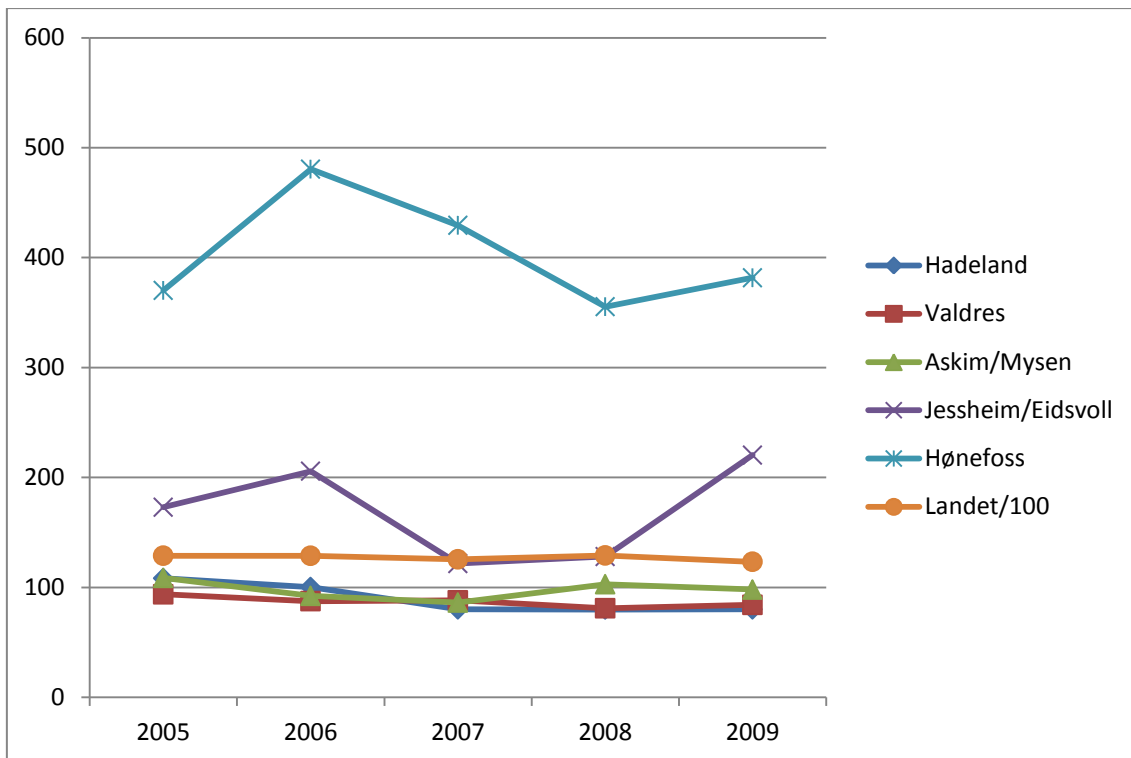
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB



Figur 15: Biobrensel etter forbrukssektor 2009. Prosentandeler.

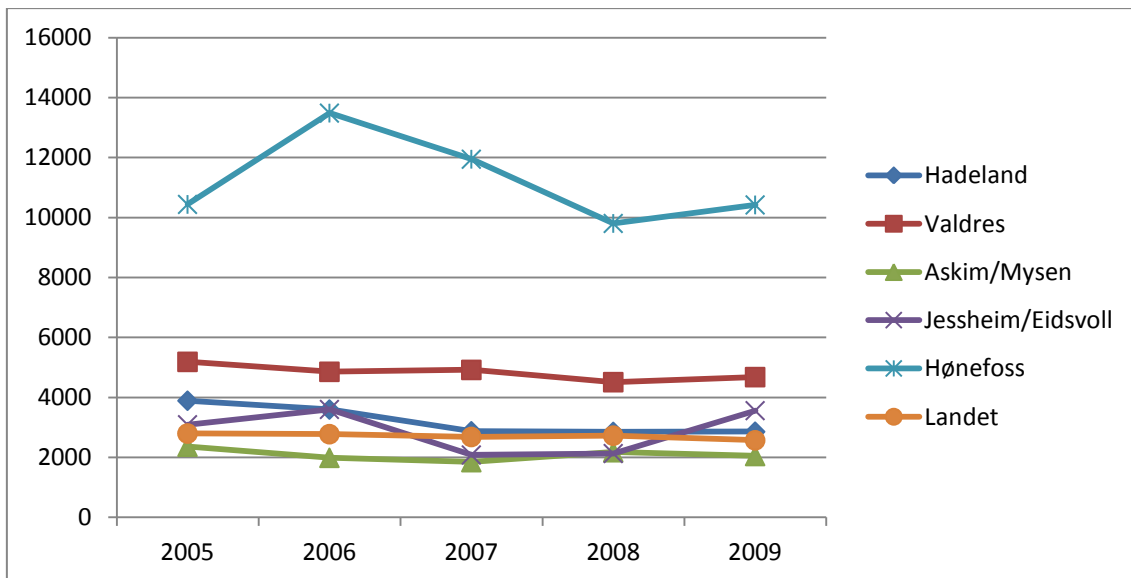
Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

I Figur 16 og Figur 17 er utviklingen i bioenergiforbruket presentert for valgte regioner og for landet/100 for perioden 2005-2009 og utviklingen i bioenergiforbruk pr innbygger. I figurene 13-18 i vedlegg 3 er utviklingen i den enkelte region og i landet presentert. Av disse framgår at bioenergiforbruket varierer i perioden. De mest dramatiske endringene i forbruket ser man innenfor industrisektoren, jf. utviklingen i regionene Hønefoss, Jessheim/Eidsvoll og Hadeland. Det er her grunn til å vise til punkt 2.1.1 Om statistikken hvor usikkerhet og feilkilder omtales. Bruken av statistikken bør derfor kombineres med lokal kunnskap.



Figur 16: Utvikling i samlet bioenergiforbruk i utvalgte regioner og landet 2005-2009. GWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB



Figur 17: Utvikling i samlet bioenergiforbruk pr innbygger i utvalgte regioner og i landet 2005-2009. kWh.

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Figur 16 og Figur 17 indikerer at det har vært liten ekstra utvikling av bioenergibruk på Hadeland i forhold til de utvalgte regionene. I Tabell 6 er utvikling i samlet bioenergiforbruk for Hadelandsregionen presentert samt etter forbrukssektor.

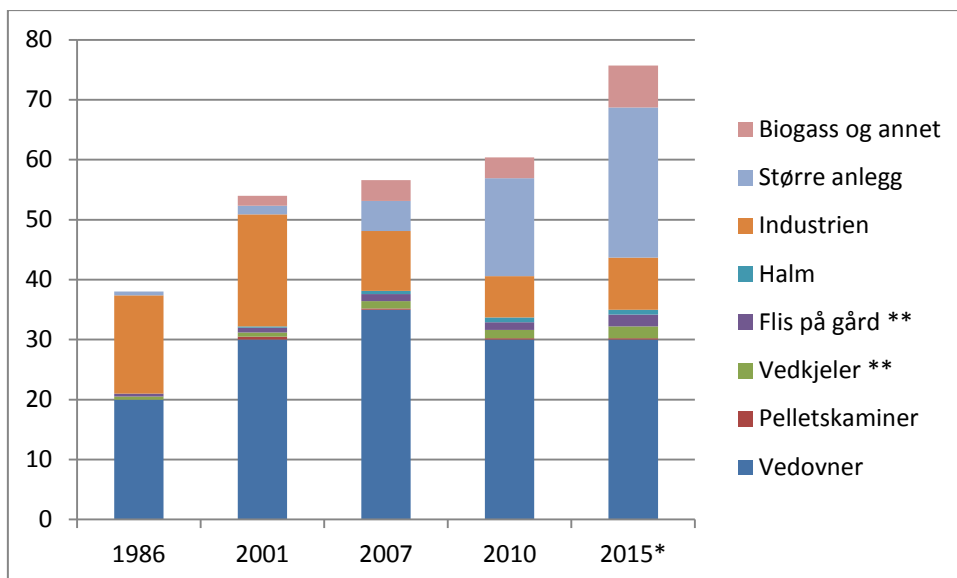
Bioreg Hadeland ved prosjektleder sitter med god kunnskap til status og utvikling når det gjelder bioenergi i denne regionen. I Figur 18 er samlet bioenergiforbruk på Hadeland presentert med grunnlag i slik informasjon. Av denne framgår at utviklingen har vært jevnt oppadgående fra før prosjektet startet og at prognosene for bioenergibruken er økende. Utfasing av bioenergi både i industrien og ved økt bruk av varmepumper i husholdningen har ført til at den økte bioenergibruken først og fremst er knyttet til større (etter Hadelandsmålestokk) kommersielle anlegg (fjernvarmeanlegg) (se også 2.3 om fjernvarme og småskalaanlegg på Hadeland).

Tabell 6: Utvikling i samlet bioenergiforbruk Hadeland og etter forbrukssektor. GWh.

	2005	2006	2007	2008	2009
Hadeland	108,4	100,4	80,1	80	80,1
<i>hvorav</i>					
Husholdning	89,9	77	70,5	69,9	77,3
Industri, bergverk m.v.	16,4	20,2	6,1	8,1	0,5
Primærnæring	0	0	0	0	0
Tjenesteyting	2,1	3,2	3,5	2	2,3

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Det er interessant å sammenligne lokal kunnskap om bioenergiforbruk på Hadeland med offisiell statistikk. Det er her kun mulig å sammenligne samlet sluttforbruk. Av denne framgår at offisiell statistikk visere et høgere bioenergiforbruk i perioden 2005-2009. Det har ikke innenfor dette prosjektet vært rammer for å undersøke årsakene til disse forskjellene, men vi viser her til 2.1.1 Om statistikken hvor feilkilder og usikkerhet kommenteres.



Figur 18: Utvikling og forventet utvikling i samlet bioenergiforbruk i Hadelandsregionen etter råstoff. GWh.

Kilde: Bioreg 2011

*Sannsynlig utvikling i etablerte anlegg i følge Bioreg fram til 2015

** Tall her er justert opp ca. 10 %, fordi Bioreg ikke har full oversikt over alle gårdsanlegg

2.3 Fjernvarme på Hadeland

For produksjon og forbruk av bioenergi suppleres SSBs statistikk med oversikter over produksenter, anlegg og produksjon. I det følgende presenteres fjernvarmeanlegg innvilget konsesjon i Hadelandskommunene, samt resultater fra en kartlegging av småskala bioenergianlegg som ble gjennomført i 2010 i Hedmark og Oppland (Rognerud 2010).

Tabell 7: Fjernvarmeanlegg innvilget konsesjon på Hadeland

	Tiltakshaver	Kommune	Ny effekt	Produksjon
Gran	Norske varmeløser AS	Gran	10,20MW	16,32GWh
Mohagen	Miljøvarme VSEB AS	Gran	6,2MW	9,92GWh

Kilde: NVE⁸

På oppdrag fra Arena Bioenergi Innlandet har Rognerud⁹ gjennomført en kartlegging av småskala bioenergiselskaper i Innlandet. Bioreg Hadeland har, ved prosjektleder avgitt informasjon om anleggene på Hadeland i denne kartleggingen. Av denne framgår at det er 94 småskalaanlegg med en total leveranse på 297GWh i Hedmark og Oppland som leverer varme til andre

⁸ <http://nve.no/no/Konsesjoner/Konsesjonssaker/Fjernvarme/> Lastet ned 15.11.2011.

⁹Rognerud, Per Anthony.2010. Småskala bioenergiselskaper i innlandet. Rapport 12.10.2010.

enn eierens private forbruk. Oversikten omfatter ikke anlegg med produksjon på over 20GWh og små gårdsanlegg som ikke selger varme til andre utenfor gården. Av Tabell 8 framgår selskaper registrert på Hadeland. Tabellen er sortert etter byggeår for anlegget. Kartleggingen fra 2010 er supplert med oppdatert informasjon fra Bioreg Hadeland.

Denne kartleggingen av anlegg er interessant i forhold til å vurdere den videre utviklingen når det gjelder bruk av bioenergi på Hadeland. Statistikken som ligger til grunn for analysene er fra 2009. Anlegg med byggeår 2009 og 2010 er dermed ikke inkludert i denne statistikken. Produksjonen ved disse anleggene vil bidra til å øke forbruket av biobrensel/bioenergi gitt alt annet konstant. Dette samsvarer også med utviklingen man i prosjektet anslår for bioenergiforbruk på Hadeland, jf. Figur 18. Vi har dog ikke hatt grunnlag, innenfor dette prosjektet å verifisere prosjektets anslag når det gjelder omfang.

Tabell 8: Småskalaanlegg på Hadeland

Anlegg	Bedrift/eier	Kom.	Bygge- år	Type anlegg	Levert GWh/år
Gran sentrum	Norskevarmeleveranser	Gran	2010	Fjernvarme	4,0
Harestua skole	Miljøvarme Hadeland	Lunner	2010	Punktvarme	0,83
Lunner omsorgs-senter	Miljøvarme Hadeland	Lunner	2010	Punktvarme	63
Mohagen næringsområde	Miljøvarme Hadeland	Gran	2009	Fjernvarme	1,8
Treholt gartneri	Treholt gartneri	Gran	2009	Industri	1,5
Nøkleby boligfelt	Karl Jacob Nøkleby	Jevnaker	2008	Fjernvarme	0,5
Peder Flatla	Peder Flatla	Lunner	2008	Gardsvarme	0,4
Lunner kommune	Lunner kommune	Lunner	2007	Punktvarme	0,8
Grinaker vev	Jo Lyngstad	Gran	2007	Gardsvarme	0,16
De Haes gartneri	De Haes gartneri	Jevnaker	2006	Industri	1,5
Marka sjukeheim	Biovarme Hadeland	Gran	2006	Punktvarme	0,96
Petter Erik Haga	Petter Erik Haga	Lunner	2006	Gardsvarme	0,16
Ringen boligfelt	Kai Glemmestad	Jevnaker	2006	Fjernvarme	0,12
Øst næringspark – tidl. Norema	Martinsengruppen	Jevnaker	1982/ 2006	Industri	3
Hadeland og Ringerike avfalls-selskap	Interkommunalt selskap ¹⁰	Jevnaker	2005	Avfallsselskap	3,6

¹⁰ Selskapet er eid av kommunene Gran, Lunner og Jevnaker i Oppland og Ringerike og Hole i Buskerud.

Anlegg	Bedrift/eier	Kom.	Bygge- år	Type anlegg	Levert GWh/år
Hadeland kornsilo/ mølle	Hadeland kornsilo/ mølle	Gran	1996	Industri	1,2
Brandbu vgscole	Hadeland Energi AS	Gran	1995	Punktvarme	0,4
Guttorm Hof	Guttorm Hoff	Gran	1995	Gardsvarme	0,16
Energigården	Erik Eid Hohle	Gran	1994	Gardsvarme	0,225
Gran Tre	Gran Tre ANS	Gran	1986	Industri	4,7
Bjertnæs sag	Bjertnes sag AS	Jevnaker		Industri	0,7

Kilde: Rognerud 2010 og Bioreg 2011.

Prognosene for økt energiproduksjon er spesielt store for Norske Varmeleveranser i Gran sentrum. I løpet av få år vil energiproduksjonen her være over 10 GWh (pers.med. Helge Midttun, prosjektleder Bioreg Hadeland).

3 Resultater

I dette kapitlet blir det gjort en gjennomgang av resultatene fra evalueringen som danner grunnlag for en analyse av måloppnåelsen og omverdenens oppfatning av prosjektet (se pkt 4).

I forbindelse med evalueringen ønsket man en vurdering av om Hadeland har blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion som blir verdsatt av andre regioner. I tillegg ønsker man en vurdering av om satsingen på bioenergi har ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen og om satsingen har ført til at næringslivet og kommunene har fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?

En utfordring er hvordan man skal måle i hvilken grad Hadeland har blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion som verdsettes av andre regioner og om kunnskapen om bioenergi er høyere blant befolkningen på Hadeland enn generelt i den norske befolkningen og om næringslivet og kommunene på Hadeland har fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet.

3.1 Resultater fra dokumentanalyser og intervju

Som nevnt innledningsvis ønsker oppdragsgiver en evaluering av prosjektets måloppnåelse. Organiseringen av prosjektet omfattes derfor ikke av denne evalueringen.

Det foreligger relativt lite skriftlig materiale fra prosjektperioden. Som vist i pkt 1.1.2 foreligger det arbeidsplaner for det enkelte prosjektår samt referater fra møter i styringsgruppen. Det er utarbeidet årsrapporter som redegjør for aktiviteten den enkelte år i forhold til vedtatt arbeidsplan. Redegjørelsen omfatter også aktiviteter det ikke har vært ressurser til å gjennomføre.

Det er satt ambisiøse mål for prosjektet. Dette til tross for at prosjektets ressurser er begrenset. Prosjektlederen har hatt lite disponible ressurser til å iverksette aktiviteter. Dette fremgår av Tabell 2 hvor disponering av prosjektets ressurser framgår. I prosjektperioden 2007-2010 har lønn til prosjektleder utgjort 72-85 % av forbruket det enkelte år, med unntak av 2006 hvor lønn utgjorde 66 % av samlet forbruk.

Ved skifte av prosjektleder ble det vedtatt å revidere prosjektbeskrivelsen. Gjeldende prosjektbeskrivelse ble vedtatt av styringsgruppen 18. august 2008. Det foreligger ikke materiale som tilsier at det ble gjort en vurdering i forhold til måloppnåelse før ny revidert prosjektbeskrivelse ble vedtatt.

Det foreligger heller ikke materiale som synliggjør i hvilken grad styringsgruppen har vurdert aktivitetene og resultatene av disse det enkelte år i forhold til målene som er satt for prosjektet og perioden.

3.2 Gjennomgang av resultater fra enquetene

Som redegjort for under kapittel 1.2 om metode ble det utformet to enqueter, som til sammen er sendt tre grupperinger:

- bedrifter¹¹ på Hadeland i egenskap av å være aktive ett eller annet sted i verdikjeden fra produksjon til konsum av bioenergi
- Respondenter i kommunene på Hadeland, dvs. ordførerne og rådmennene, samt enkelte andre administrativt ansatte slik som eiendomsansvarlig etc.
- Respondentene i virkemiddelapparatet og i det offentlige utenfor Hadelandsregionen, representanter for næringslivet (eiendom) for øvrig på Hadeland og andre aktører innenfor bioenergi regionalt.

3.3 Bedriftene

Til sammen 26 bedrifter ble kontaktet. Respondenter fra 12 bedrifter responderte på henvendelsen. Vi har ingen grunn til å tro at de som valgte ikke å respondere på henvendelsen valgte slik fordi de ikke kjente til prosjektet.

De 12 bedriftene som er representert i denne analysen er dermed:

- HRA AS
 - Ring 1 AS
 - Nordiske Industriovner A/S
 - Norske Varmeleveranser AS
-

¹¹ Bedriftene som mottar undersøkelsen er bedrifter prosjektet har vært i kontakt med i løpet av prosjektperioden samt bedrifter som framkommer i Rognerud (2010). Småskala bioenergiselskaper i Innlandet.

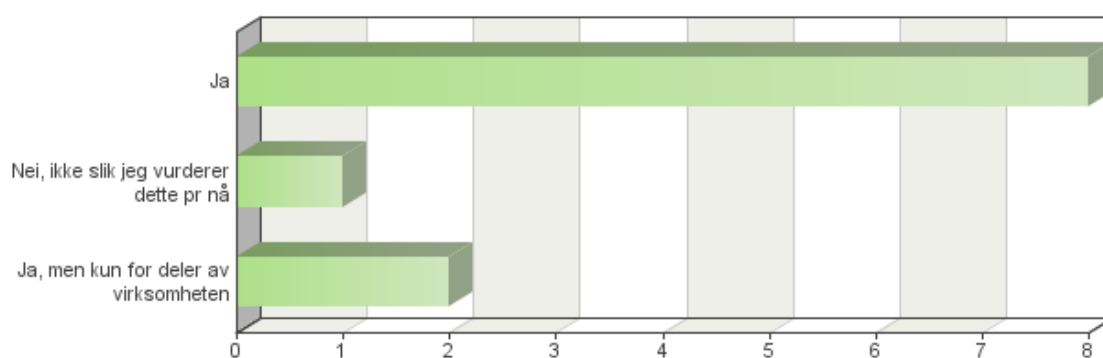
- Habiol as
- Struksnæs Skog AS/Bjoneroa bioenergi
- Miljøvarme Hadeland AS
- de Haes Gartneri
- Gran Tre ans
- Bio-Tech Montasje AS
- Energigården
- Bioland AS

Alle respondenter har med ett unntak funksjon som daglig leder og / eller styreformann i bedriften de representerer.

Ved gjennomgang av hva respondentene har gitt uttrykk for i enqueten, er det gjennomført en anonymisering. Vi følger i den sammenheng SSB sin norm, hvilket betyr at data ikke brykkes ned til under tre bedrifter i en gruppe.

Åtte av de tolv bedriftene leverer varer eller tjenester til verdikjeden for bioenergi (dvs enten til produksjon eller salg av bioenergi uten selv å være en selger av bioenergi).

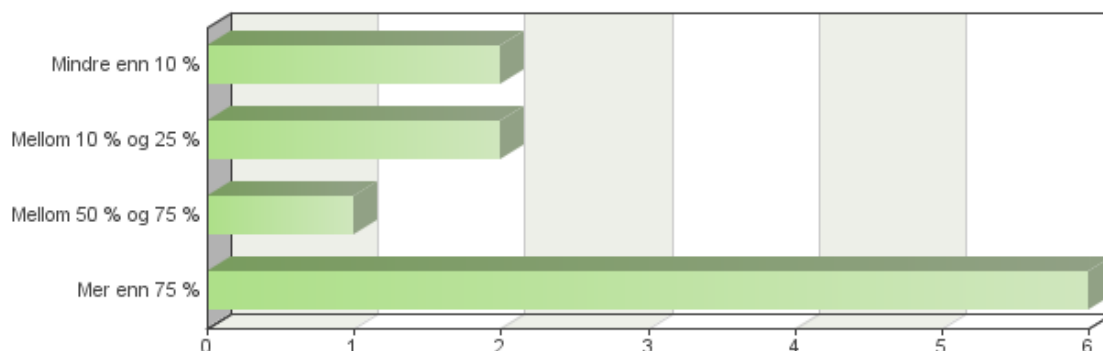
Seks av bedriftene leverer også bioenergi til sluttforbruker. Seks av bedriftene er også selv sluttbruker av bioenergi. For disse seks er bioenergi den primære energikilden. Ti bedrifter mener det er potensial for økt bruk av bioenergi som energikilde i bedriften.



Figur 19: Respondentene er også selv forbrukere av bioenergi; Er det potensial for økt bruk av bioenergi som energikilde i bedriften? (N=11)(X-akse= antall respondenter)

For syv av de tolv bedriftene er det bioenergirelaterte (faktor)markedet kjernevirksomheten, forstått som bedriftens grunnleggende basisvirksomhet - gjerne det foretaket kunne overleve på i motgangstider. For seks av elleve bedrifter som har bioenergi(faktor)markedet som kjerne-

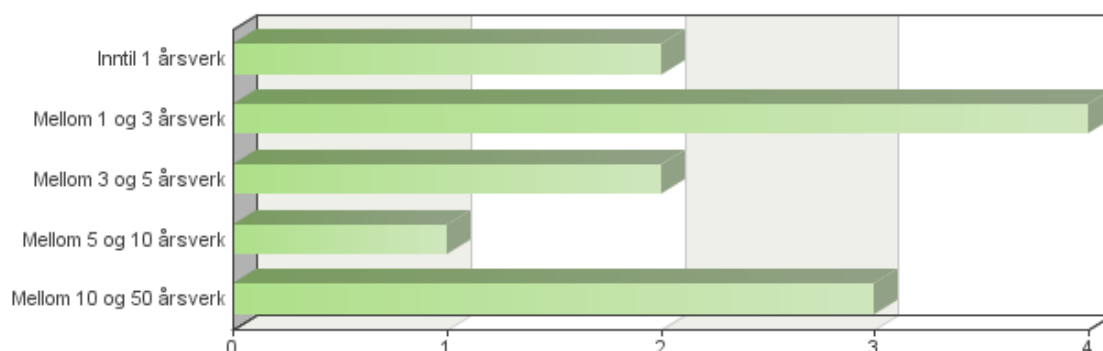
virksomhet utgjør bioenergiprodukter 75 % eller mer av bedriftens omsetning - internsalg ikke medregnet.



Figur 20: Hvor stor andel av bedriftens omsetning (salg av varer og tjenester - ikke internsalg) i 2010 vil du anslå er knyttet til bioenergirelatert virksomhet? (N=11) (X-akse= antall respondenter)

For fem av bedriftene har omsetningen i bioenergisektoren økt, for resten har den vært stabil. Ingen av respondentene har opplevd omsetningsnedgang i sektoren.

Fire av bedriftene har en årlig omsetning på 10 MNOK eller mer, fire av bedriftene har en årlig omsetning mellom 1 MNOK og 5 MNOK. Åtte av bedriftene sysselsetter mellom 0 og 5 årsverk i året, og fire av bedriftene mellom 5 og 50 årsverk i året.

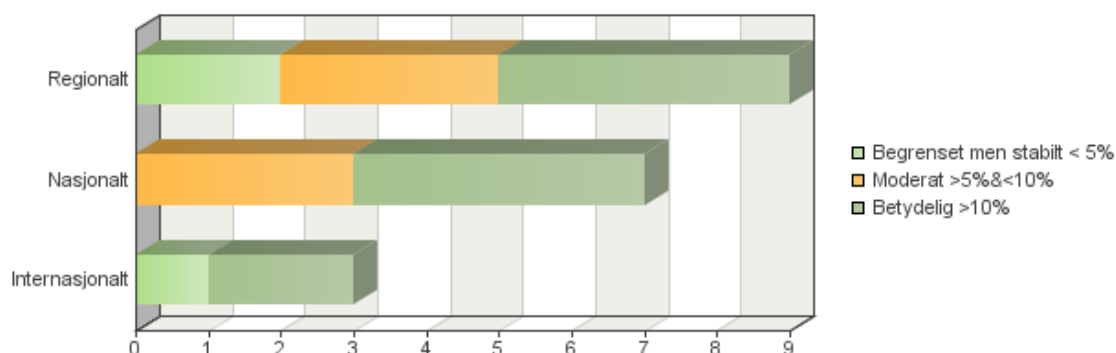


Figur 21: Sysselsetting i årsverk og etter kategorier hos respondentene. (N=11)

Samlet sett representerer dermed respondentene bedrifter fra hele bioenergifeltet - selv om det ikke betyr at disse elleve bedriftene kan påta seg å være representative for bedriftsfeltet som sådan.

Bedriftenes oppfatning av prosjektet og bioenergi kompetanse og -miljø på Hadeland er ventligvis også påvirket av hvordan de vurderer markedspotensialet i sektoren. Hvordan ser så bedriftene på markedspotensialet i bioenergisektoren? På spørsmål om "Hvordan karakterise-

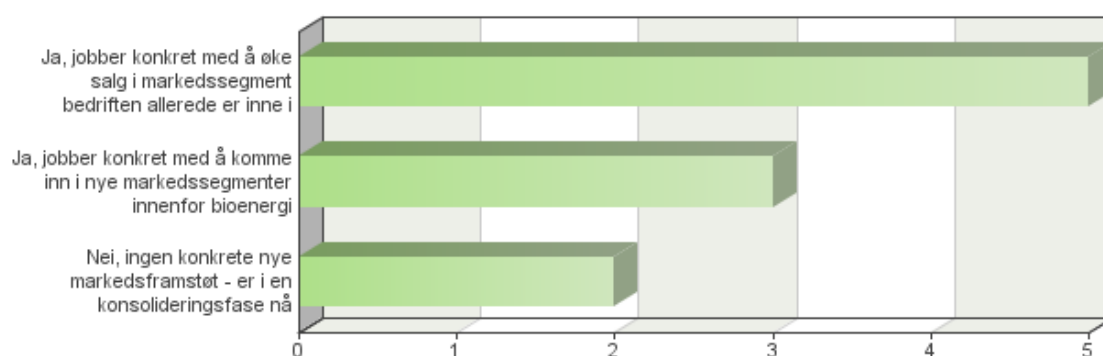
rer du årlig vekstpotensial for bedriftens engasjement i bioenergisektoren?”, svarte respondentene slik:



Figur 22: Respondentenes vurdering av årlig vekstpotensial for engasjement i bioenergisektoren. (X-akse= antall respondenter)

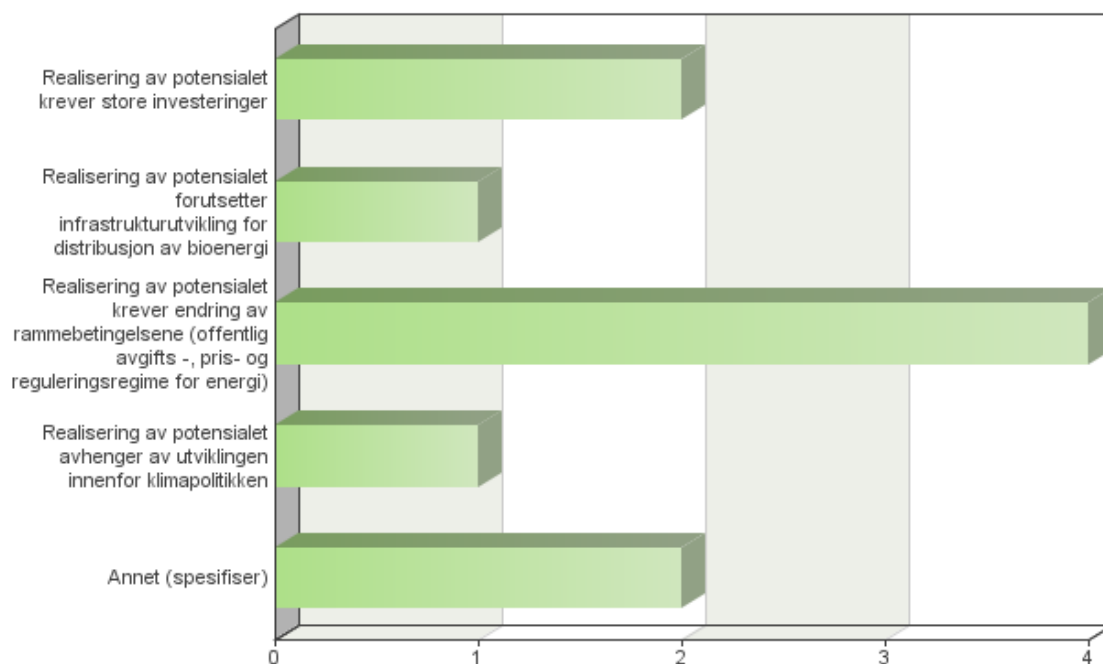
For ni bedrifter er det regionale markedet viktig, og her vurderer syv av ni bedrifter at det årlige vekstpotensialet er 5 % eller mer, og fire av disse mener det er mer enn 10 % årlig vekstpotensial. Syv av bedriftene opererer også på det nasjonale markedet, og vurderer dette som lovende i den forstand at det er et vekstpotensial på mer enn 5 % årlig - fire av de syv mener det er på minst 10 % årlig.

Åtte av ti respondentbedrifter jobber konkret med å øke salg i etablerte markeder, og / eller å komme inn på nye markeder:



Figur 23: Respondentbedriftenes konkrete arbeid med å øke salg (N=10) (X-akse= antall respondenter).

Hva bedriftene opplever av utfordringer for å realisere vekstpotensialet i bioenergisegmentet og hva de mener er barrierer for å realisere et vekstpotensial i bioenergisegmentet, har betydning for eventuell videreføring og justering av prosjektet. Bedrifter angav følgende momenter:



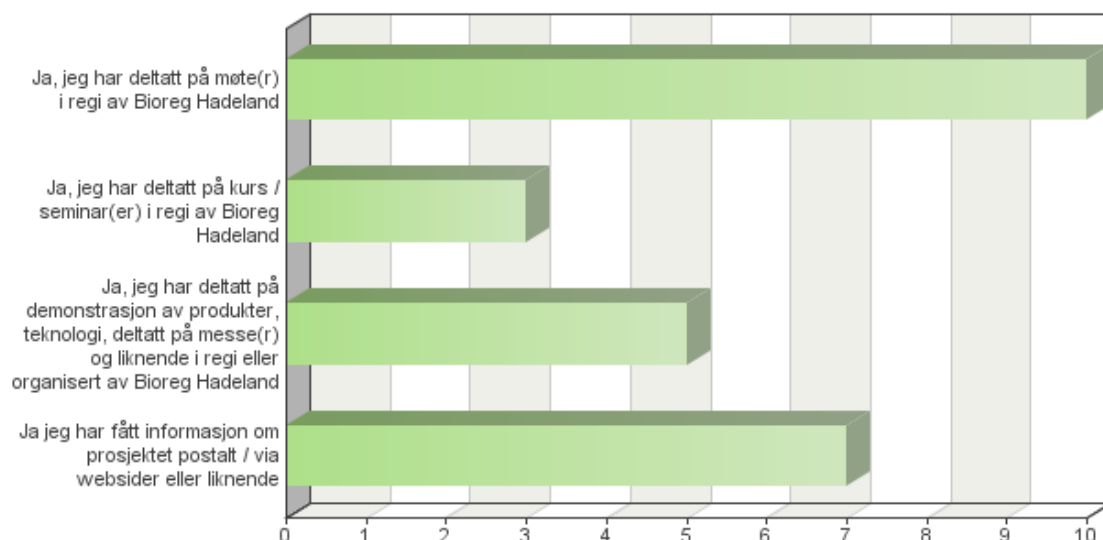
Figur 24: Realisering av potensial i bioenergisegmentet – respondentenes synspunkt på barrierer og utfordringer (N=10) (X-akse= antall respondenter).

Følgende tilleggskommentarer utdyper omtalen av enkelte barrierer:

- Utslippstillatelse
- Venter på byggetillatelse for nye boliger
- Den vanlige energibruker trenger informasjon om at bioenergi er et reelt alternativ. Dette både på kommunalt og privatmarkedet.
- Avstand til forbruk (kunder) er for stor. Kostbar utbygging av forsyning.

3.3.1 Bedriftenes synspunkt på prosjektet

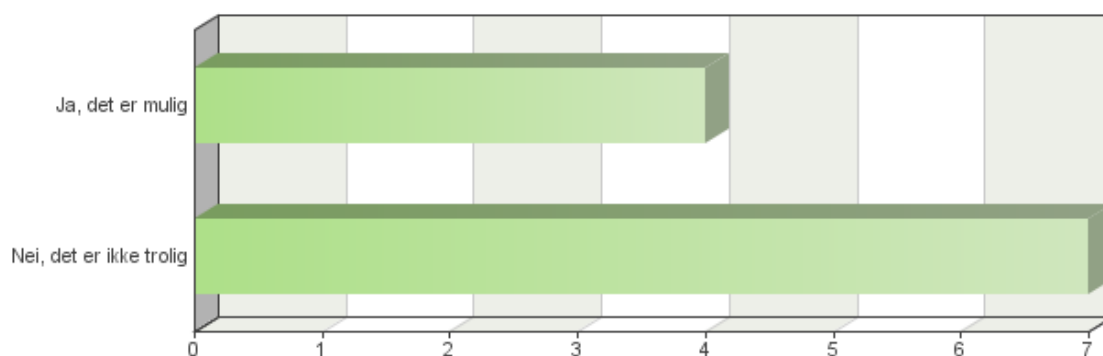
Samtlige respondenter fra bedriftene kjenner til prosjektet. Ti av bedriftene har deltatt på møter i regi av prosjektet, og flere har også hatt andre former for kontakt med prosjektet, jf. Figur 25.



Figur 25: Former for kontakt mellom respondentbedriftene og prosjektet (N=12)(X-akse= antall respondenter).

Basert på det begrensede utvalget av respondenter, må man kunne konkludere med at prosjektet er vel kjent i bedriftsmiljøet og at prosjektet også har hatt en utstrakt kontakt med miljøet gjennom flere kanaler.

Vi har videre spurt bedriftene om prosjektet Bioreg Hadeland direkte har påvirket etablering eller utvikling av bedriftens virksomhet knyttet til bioenergi. Med "direkte påvirket" menes da at den virksomheten bedriften har innen bioenergi har en innretning som er påvirket av impulser fra Bioreg Hadeland - det være seg teknologiske løsninger, produksjonsmåter, underleverandører, kunder, produkter ol. Resultatet framgår av Figur 26.



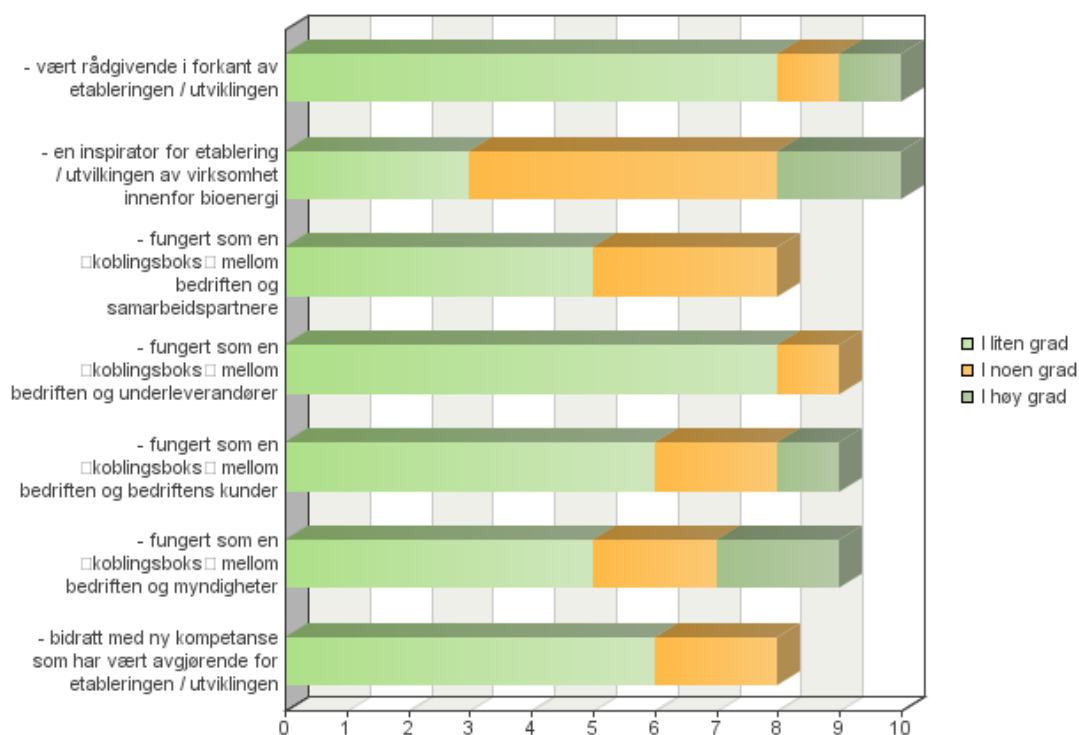
Figur 26: Har prosjektet direkte påvirket etablering eller utvikling av bedriftens virksomhet knyttet til bioenergi? (N=11) (X-akse= antall respondenter).

Fire av ti bedrifter mener at prosjektet har påvirket etablering og / eller utvikling av bedriften, seks mener at det ikke er tilfelle. Hva har så vært de sentrale funksjonene som prosjektet har hatt i forhold til egen bedrift slik våre respondenter ser det? Resultatet framgår av Figur 27.

I liten grad er rollen som rådgivende ved etablering / utvikling av bedriften viktig. Derimot er inspiratorrollen framholdt som i noen grad og i høy grad viktig av et klart flertall av bedriftene. Rollen som koblingsboks i forhold mellom bedrift og kunder er ikke framholdt som sentralt. Det er et noe viktigere forhold for flere bedrifter i forhold til myndighetene.

Enkelte respondenter utdypet sitt synspunkt på dette med kommentarer som gir noe mer innblikk i typer rolle som prosjektet har hatt i forhold til bedrifter - her ved tre av dem:

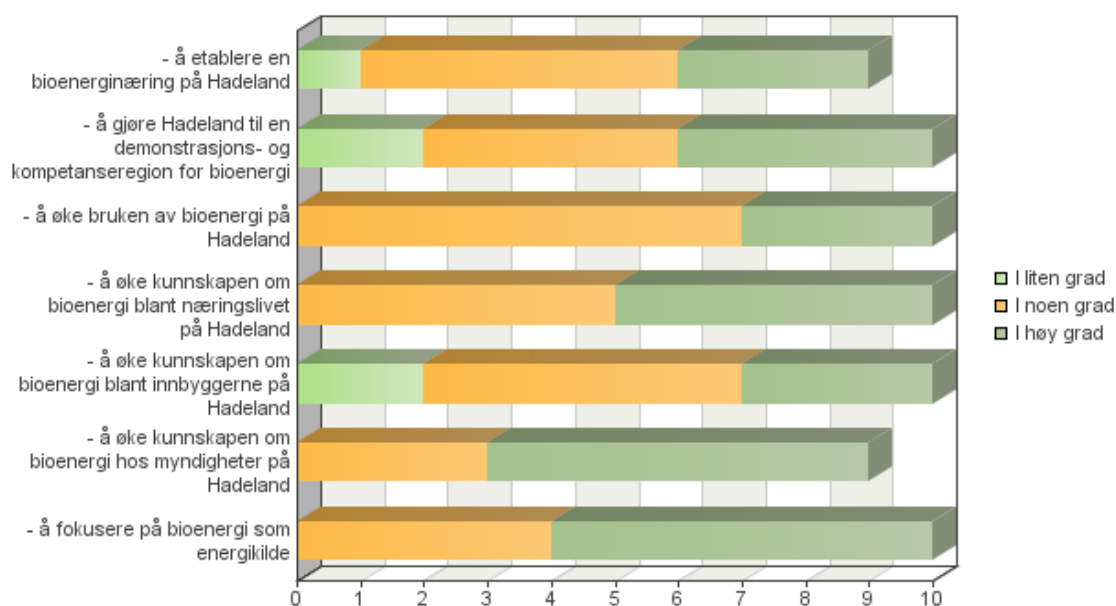
- “Bioreg Hadeland koplet meg sammen med forsker ved SINTEF som rådgiver for løsninger.”
- “I liten grad” er å forstå som “ikke i det hele tatt”
- “ofte gjort ting sammen”



Figur 27: Vurdering av ulike funksjoner ved prosjektet. (X-akse= antall respondenter).

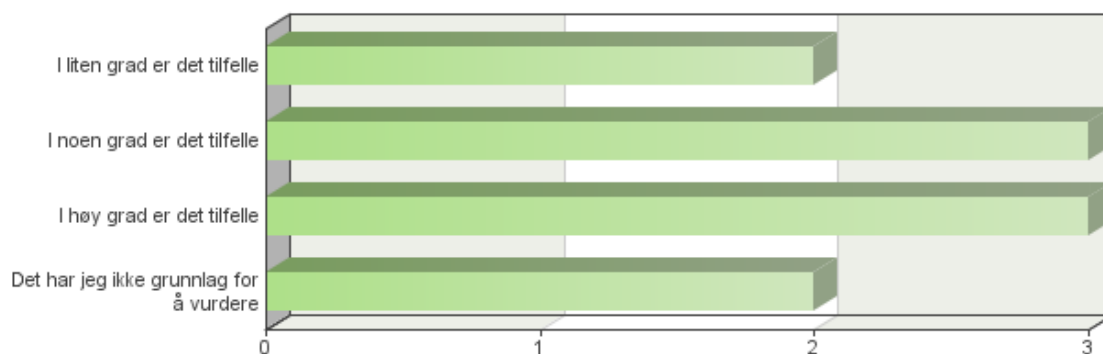
Vi har videre spurt bedriftene om i hvilken grad de mener Bioreg Hadeland har bidratt til næringsutvikling innen bioenergisegmentet på Hadeland, dvs miljøet som sådan og ut over egen bedrift? Se Figur 28.

Igjen, man skal ta i betraktning at antall respondenter er begrenset her. Gitt det forbeholdet viser figuren en høy score på alle dimensjonene som er spurt etter. Prosjektet tillegges åpenbart stor betydning som kunnskapsformidler, både i forhold til næringsliv, myndigheter og befolkning.



Figur 28: Vurdering av mulige resultater av prosjektet. (X-akse= antall respondenter).

Gitt den sentrale funksjonen bedriftene mener prosjektet har i kunnskapsformidling, er det naturlig å følge opp med et spørsmål om sammenlikning med andre regioner. Det er gjort som et spørsmål om bedriftenes oppfatning av i hvilken grad næringslivet på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet? Med "andre områder i landet" presiserte vi at det skal ikke tolkes for strengt men snarere i retning av "hvordan oppfatter du kunnskapsnivået om bioenergi i næringslivet utenfor egen region, ligger Hadeland her foran / i front? På dette spørsmålet sprer bedriftene seg over hele feltet av synspunkter, jf. Figur 29.

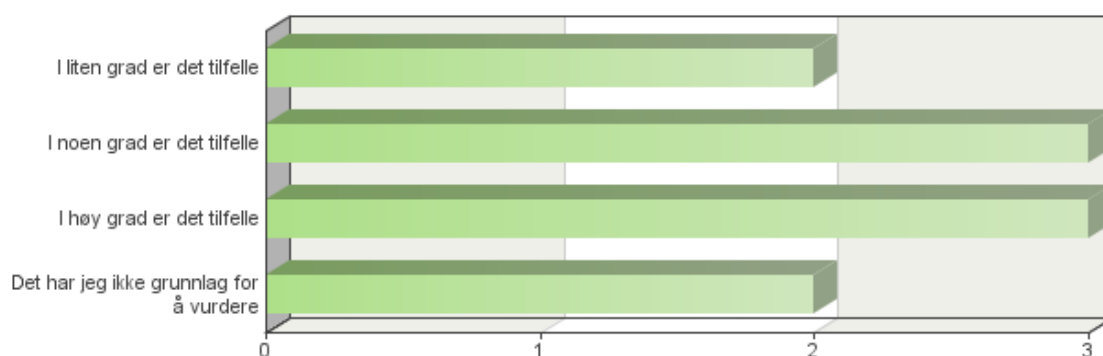


Figur 29: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet? (N=10). (X-akse= antall respondenter).

En respondent (som ikke er Energigården) utdypet sitt svar slik: “Hadeland har i lengre tid hatt ressurspersoner som har bidratt til å sette bioenergi på dagsordenen. Dette gjelder i særlig grad miljøet rundt Energigården. “

Vi tar med dette fordi det i flere kommentarer fra bedriftene understrekes den betydningen Energigården synes å ha på områder som toucher inn på prosjektets. Det er høyst rimelig å forvente at respondentene ser Energigården og prosjektet som en samlet ressurs. Det er også et pluss for både prosjektet og Energigården.

Vi fulgte opp spørsmålet om næringsmiljøet lå “i front”, med et spørsmål om bedriftene mente at kommunene på Hadeland har høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylke(r) i andre områder i landet?



Figur 30: I hvilken grad mener du kommunene på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner/fylker i andre områder i landet? (N=10) (X-akse= antall respondenter).

Også her er det av interesse å trekke fram et par kommentarer til dette spørsmålet:

- "Hovedårsak er vel Energigården med sine kurs" (respondent som ikke er Energigården)
- "men variabelt, var kanskje bedre for noen år siden, utfordring å opprettholde kompetansen, nyansatte, nye kommunepolitikere etc "

Avslutningsvis er bedriftene gitt mulighet til å kommentere fritt hva de mener er de viktigste resultatene av det arbeidet Bioereg Hadeland gjør og har gjort, det være seg for bedriften og/eller næringslivet og samfunnet generelt på Hadeland? Følgende kommentarer er gitt:

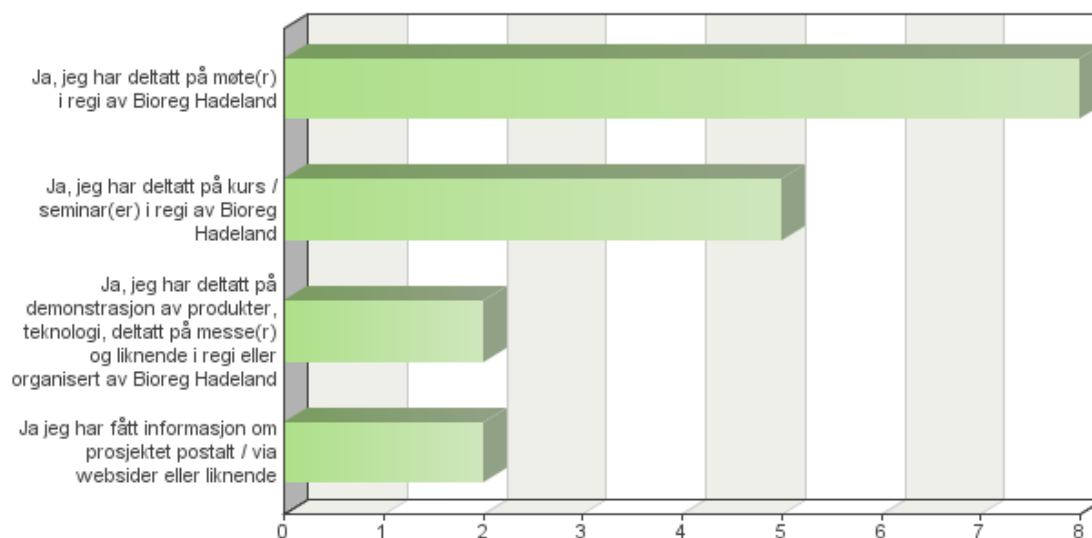
- "Øke interessen og forståelse av bruk av bioenergi."
- "Vært pådriver i en viktig startfase for etablering av bioenergi som alternativ energibærer i forhold til elektrisk energi og tradisjonell vedfyring."
- "Fått flere til å gå over til bioenergi som energibærer."
- "Kontaktpunkt mellom myndigheter og næring."
- "Informasjonsaktør."
- "Fokus på bioenergi."
- "Å gi førsteråd, lav terskel."
- "Det viktigste er bidraget til at flere offentlige bygg er forsynt med varme fra bioenergi."
- "Samlet sett å bidra til økt kunnskap og økt bruk av bioenergi. Jo mer kunnskap markedet og myndighetene får, jo mer interesse. Men har utfordringer i forhold til å markedsføre seg - bl.a. miljø, bærekraft, klimanytte/forsinket klimanytte. Gjelder ikke bare Hadeland. Vedlikehold av kommunikasjonsapparat viktig - godt grunnlag, men jobben er ikke ferdig."

3.3.2 Kommunene

Kommunene på Hadeland - Gran, Jevnaker og Lunner - ble også spurt om sin oppfatning av prosjektet. Til sammen åtte respondenter representerer kommunene. Deres funksjon i kommunene er som ordfører, rådmann, leder for landbrukskontor, eiendomssjef eller kommunalsjef.

Seks av respondentene representerer kommuner som selv er sluttbruker av bioenergi. Fem respondenter mener det er potensial for økt bruk av bioenergi i kommunen (som organisasjon), tre at det ikke er tilfelle.

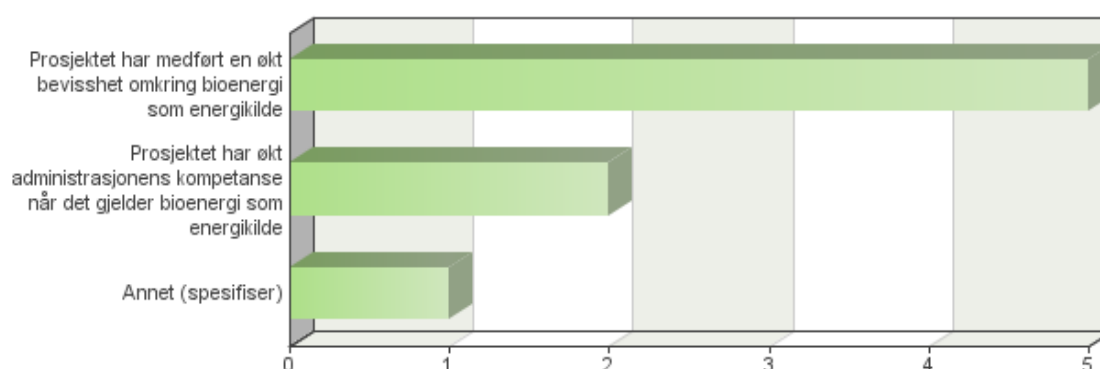
Respondentene kjenner prosjektet. Deres personlige kontakt med prosjektet framgår av Figur 31.



Figur 31: Kommunerespondentene på Hadeland sin kontakt med prosjektet (Spørsmålet var: Har du selv deltatt på aktiviteter (møter, seminarer, kurs ol) i regi av Bioreg Hadeland?) (X-akse= antall respondenter).

Alle respondentene mener at prosjektet Bioreg Hadeland direkte har påvirket egen kommune sin bruk eller målsetning om bruk av bioenergi som energikilde. Med "direkte påvirket" ble dette utdypet med at vi mener at den bruk/den målsetningen om bruk kommunen har innen bioenergi har en innretning som er påvirket av impulser fra Bioreg Hadeland - det være seg teknologiske løsninger, produksjonsmåter, underleverandører, kunder, produkter ol.

Et oppfølgende spørsmål om på hvilken måte har Bioreg Hadeland påvirket egen kommune sin bruk eller mål om bruk av bioenergi, svarte fem av respondentene at prosjektet har medført en økt bevissthet omkring bioenergi som energikilde. Andre svar framgår av Figur 32.

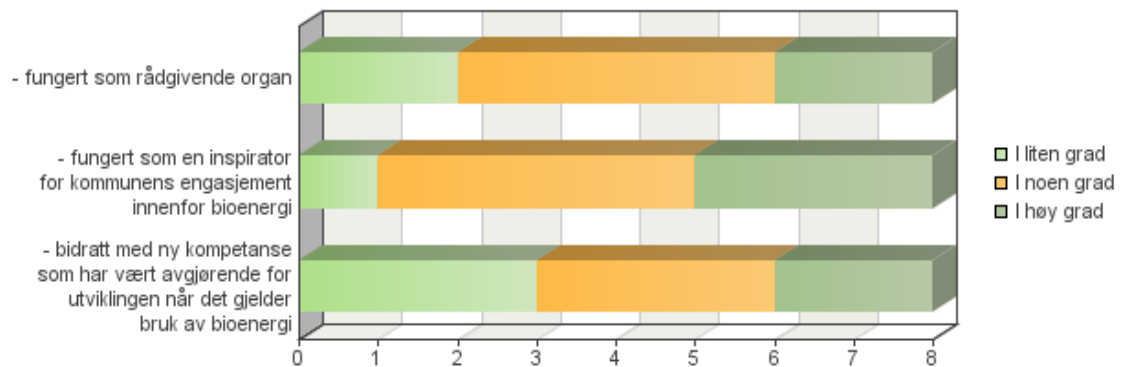


Figur 32: På hvilken måte har prosjektet påvirket kommunens bruk eller mål om bruk av bioenergi? (X-akse= antall respondenter).

Følgende kommentarer ble gitt som utdyping av svar:

- “Her kunne jeg ha markert på alle punkter, men det lot seg ikke gjøre teknisk.”
- “Prosjektet har økt bevissthet og kompetanse om bioenergi, generelt for alle ledd innad i kommunen, inkl. politikere. Prosjektet har også økt bevisstheten om bioenergi ut blant befolkningen. Vi hadde ikke kommet så langt som vi har gjort her på Hadeland, uten bioreg-prosjektet.”

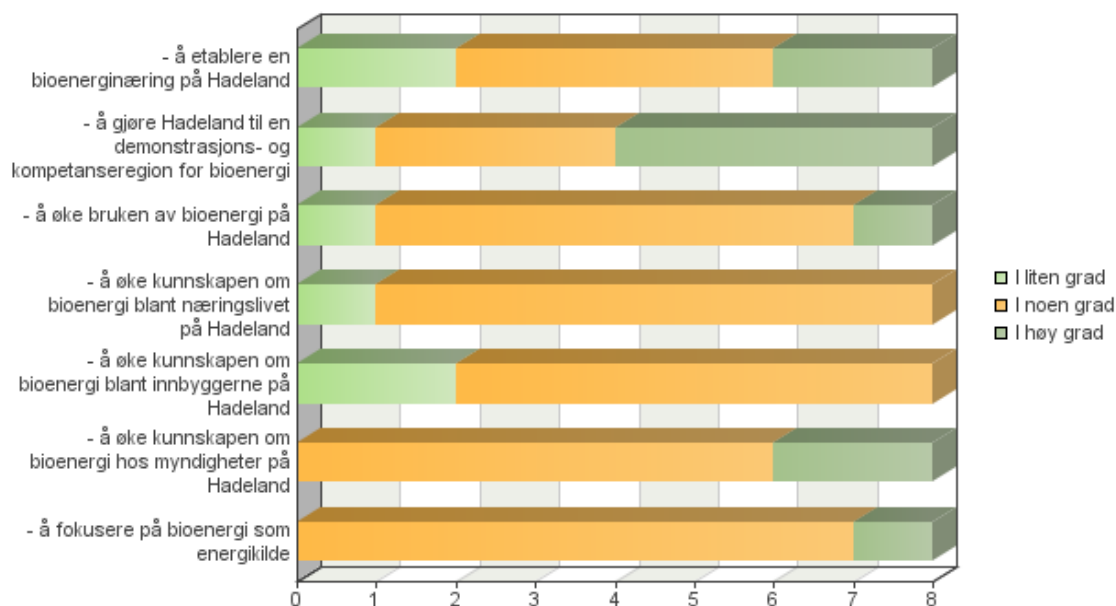
Videre spurte vi de kommunale respondentene om i hvilken grad kontakten med Bioreg Hadeland etter respondentens oppfatning har hatt betydning for egen kommunes engasjement og bruk av bioenergi som energikilde? Svarene framgår av Figur 33.



Figur 33: I hvilken grad har prosjektet hatt betydning for kommunens engasjement og bruk av bioenergi som energikilde? (X-akse= antall respondenter).

Det er også her et rimelig høyt score, men særlig for prosjektets rolle som inspirator. Men også om rådgiver og kompetanseleverandør scorer prosjektet godt.

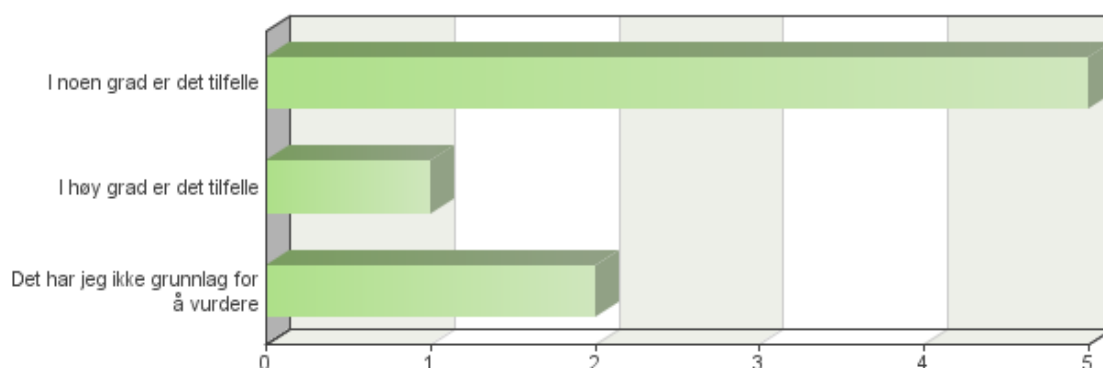
I hvilken grad har Bioreg Hadeland etter de kommunale respondentens oppfatning bidratt til næringsutvikling innen bioenergisegmentet på Hadeland?



Figur 34: Kommunale respondenters vurdering av måloppnåelse. (X-akse= antall respondenter).

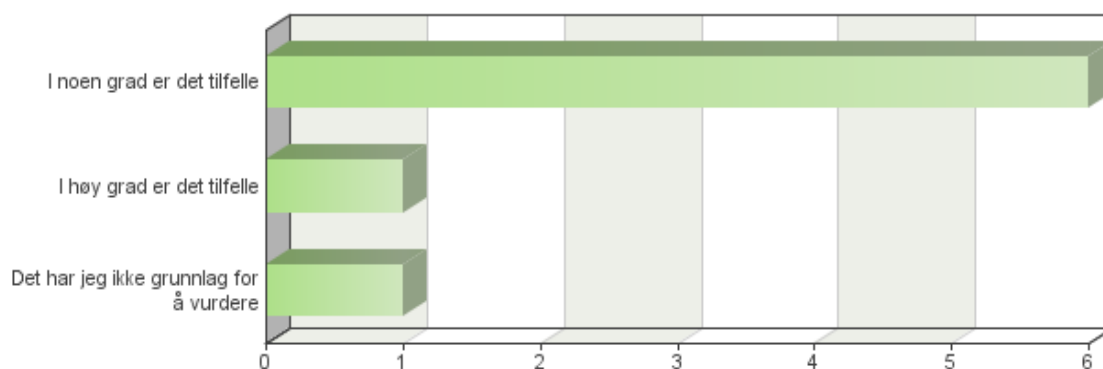
Særlig høyt scorer prosjektet på respondentenes oppfatning av prosjektets rolle for å etablere Hadeland til en demonstrasjons- og kompetanseregion for bioenergi. Det generelle inntrykket er at de kommunale respondentene tillegger prosjektet en rolle og tildels en viktig rolle i å utvikle Hadeland som en bioenergiregion.

Hva mener så de kommunale respondentene om det komparative perspektivet? I hvilken grad har næringslivet på Hadeland etter deres oppfatning generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet? Svarene framgår av Figur 35. Kun en respondent mener at det i høy grad er tilfelle, mens fem mener det i noen grad er tilfelle. To respondenter mener at de ikke har grunnlag for å vurdere dette.



Figur 35: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder av landet? (X-akse= antall respondenter).

Vi spurte videre om en sammenligning de kommunale respondenter har en større forutsetning for å vurdere: I hvilken grad har kommunene på Hadeland etter din oppfatning generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylke(r) i andre områder i landet? Av Figur 36 framgår at seks respondenter mener at dette i noen grad er tilfelle, mens en mener at dette i høy grad er tilfelle.



Figur 36: I hvilken grad har kommunene på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi andre kommuner og fylker i landet? (X-akse= antall respondenter).

Avslutningsvis er også de kommunale respondentene gitt mulighet til å kommentere fritt hva de mener er de viktigste resultatene av det arbeidet Bioreg Hadeland gjør og har gjort, det være seg for bedriften og/eller næringslivet og samfunnet generelt på Hadeland? Følgende kommentarer er gitt:

- “Bioreg har gitt oss økt kompetanse og erfaring med bioenergi. I noen tilfeller er det kanskje blitt for mye fokus på dette på bekostning av eks. varmepumper. Det har i denne fasen kunne vært bedre med en sammensatt agenda der redusert forbruk hadde en mer framtreddende rolle. Vi har sett en utvikling der det muligens er redusert forbruk i boliger som er stemoderlig behandlet. I dagens marked og i små kommuner vil potensialet være betydelig større med varmepumper enn biovarme. På boligsiden vil kombinasjonen mellom vedfyring og varmepumpe være løsningen. Det har vært nyttige diskusjoner rundt disse temaene som har resultert i at jeg har måtte lære meg mer om bioenergi og varmepumper. Dette har vært nyttig.”
- “Prosjektet har bidratt til å bygge opp under regionens profil som bioregion. Det har i seg selv vært viktig for å holde interessen og engasjementet oppe, og for å sørge for at bioenergi blir vurdert som energikilde både for offentlige og private aktører.”

- “Bioreg har bidratt til økt fokus, økt kompetanse og økt bruk av bioenergi totalt sett på Hadeland. Prosjektet har hatt positiv effekt på dannelse av bondevarme på Hadeland og vært en sterk pådriver for varmeanleggene i Gran sentrum og Mohagen.”
- “Bioreg har vært svært positivt for utviklingen av bioenergi på Hadeland. “

3.4 Omverdenens oppfatning av Bioreg Hadeland

I forbindelse med evalueringen ønsket man en vurdering av om Hadeland har blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion som blir verdsatt av andre regioner. I tillegg ønsket man en vurdering av om satsingen på bioenergi har ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen og om satsingen har ført til at næringslivet og kommunene har fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?

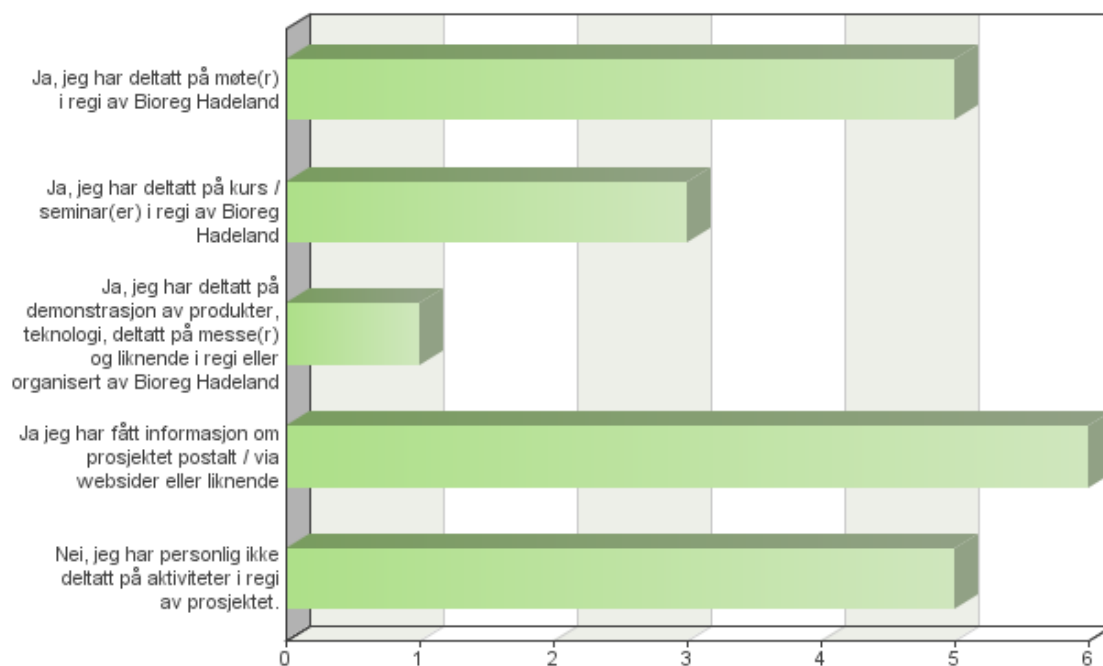
En utfordring er hvordan man skal måle i hvilken grad Hadeland har blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion som verdsettes av andre regioner og om kunnskapen om bioenergi er høyere blant befolkningen på Hadeland enn generelt i den norske befolkningen og om næringslivet og kommunene på Hadeland har fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet.

I dette tilfellet har vi utarbeidet en enquete som er sendt bredt ut til representanter for virkemiddelapparatet og i det offentlige utenfor Hadelandsregionen, representanter for næringslivet (eiendom) for øvrig på Hadeland og andre aktører innenfor bioenergi regionalt.

Av de tolv som har besvart enqueten oppgir elleve at de har hørt om prosjektet. Graden av kjennskapen til prosjektet varierer.

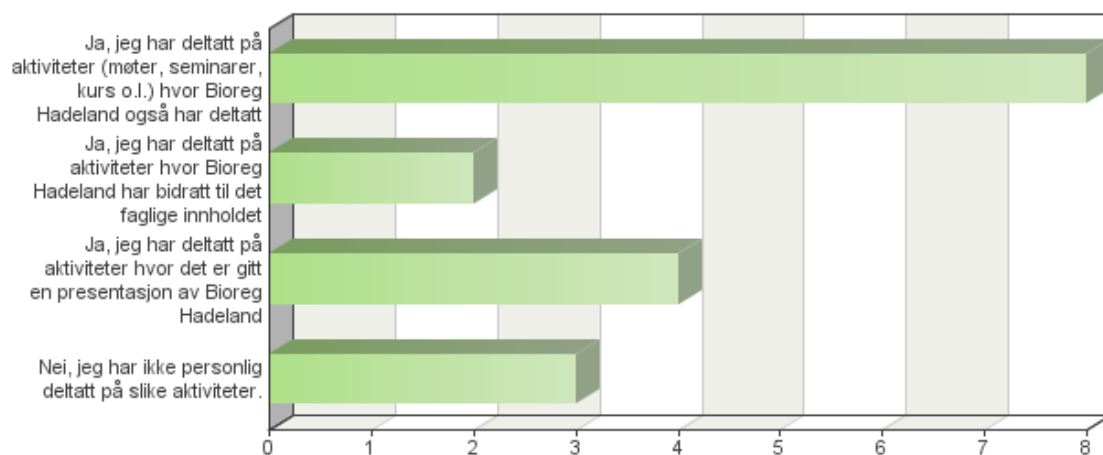
Tiltross for få besvarelser rapporteres resultatet her og inngår som en del av grunnlaget for evalueringen. Dette må ses i sammenheng med at spørsmålene som stilles i stor grad er til dels sammenfallende med spørsmålene sendt bedrifter og kommuner på Hadeland.

Det er fem respondenter som ikke personlig har deltatt på aktiviteter i regi av Bioreg Hadeland. De resterende syv oppgir å ha deltatt på en eller flere typer aktiviteter i regi av Bioreg Hadeland. Disse er lokalisert lokalt og i tilgrensende fylker i tillegg til Oppland.



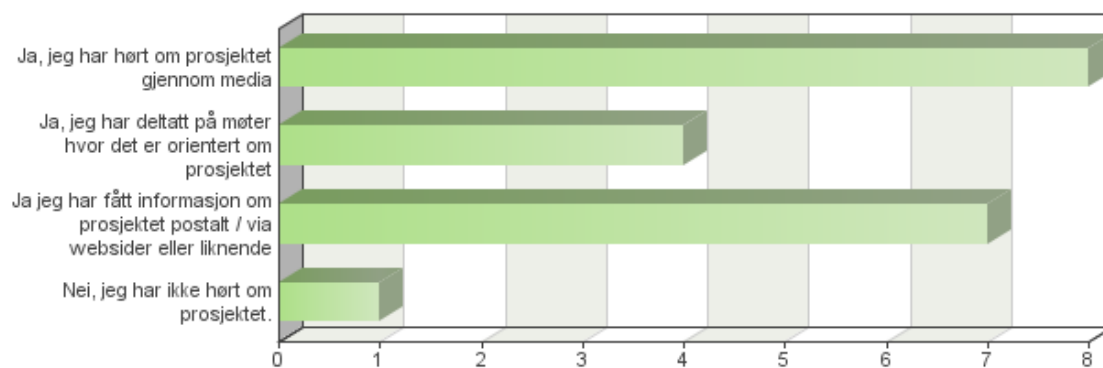
Figur 37: Har du deltatt på aktiviteter i regi av Bioreg Hadeland?(N=12) (X-akse= antall respondenter).

To av de fem som ikke har deltatt på aktiviteter i regi av Bioreg Hadeland, har deltatt på aktiviteter hvor Bioreg Hadeland også har deltatt.



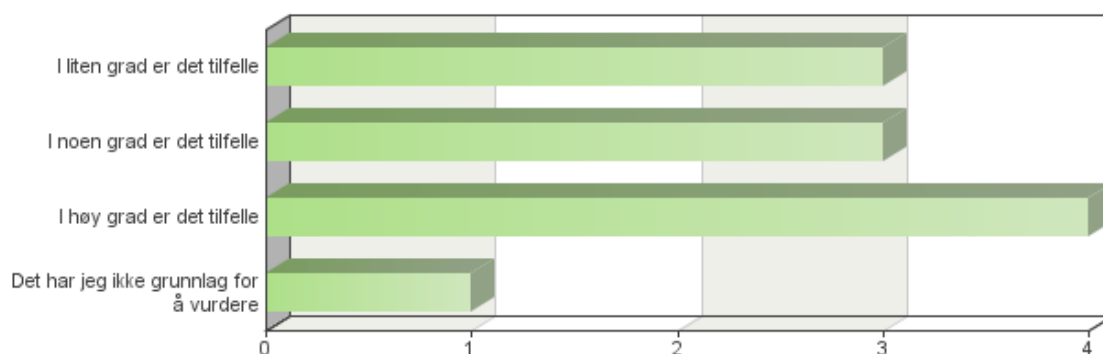
Figur 38: Har du selv deltatt på aktiviteter hvor Bioreg Hadeland også har deltatt? (N=12) (X-akse= antall respondenter).

Av de som ikke har deltatt på aktiviteter i regi av eller hvor Bioreg Hadeland har deltatt er det kun én som ikke har hørt om/fått informasjon om prosjektet.



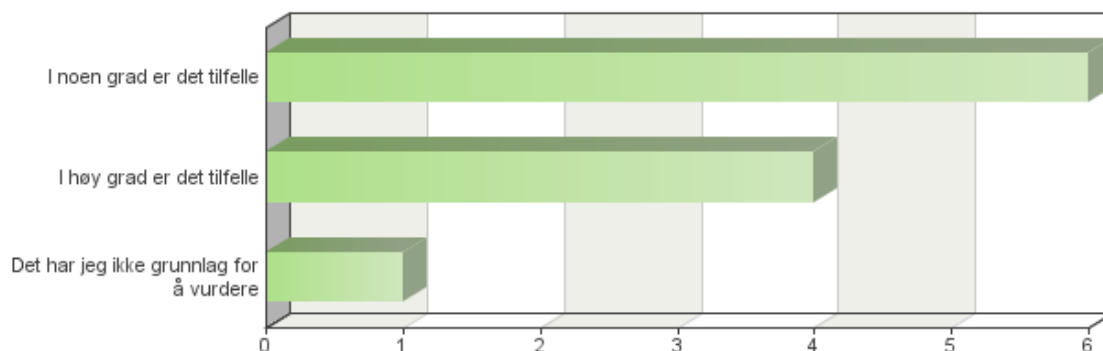
Figur 39: Har du hørt om/fått informasjon om prosjektet Bioreg Hadeland?(N=12) (X-akse= antall respondenter).

Respondentene mener at næringslivet på Hadeland i noen grad og i høy grad har en generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet. Tre av ti mener at dette 'i liten grad er det tilfelle', jf. Figur 40. Det er viktig å understreke at antall respondenter er veldig lite og at dette er et vanskelig spørsmål å besvare noe som også belyses av følgende kommentar til spørsmålet: "Jeg kjenner ikke alle områder i landet, men opplever at Hadelandsregionen er en av flere regioner som utpeker seg i positiv retning mhp bioenergi". En annen kommentar vi ønsker å trekke fram er følgende: "Spesielt gjennom Energigården på Brandbu er det i samarbeid med BioReg og Arena Bioenergi Innlandet gjort svært mye for å bevisstgjøre næringslivet om anvendelsen av bioenergi både for stasjonær og transportbruk". Denne siste kommentaren knytter an til en relevant problemstilling som drøftes senere i rapporten: I hvilken grad klarer respondentene å skille mellom effekten fra ulike aktiviteter og tiltak som sammenfaller i tid og rom?



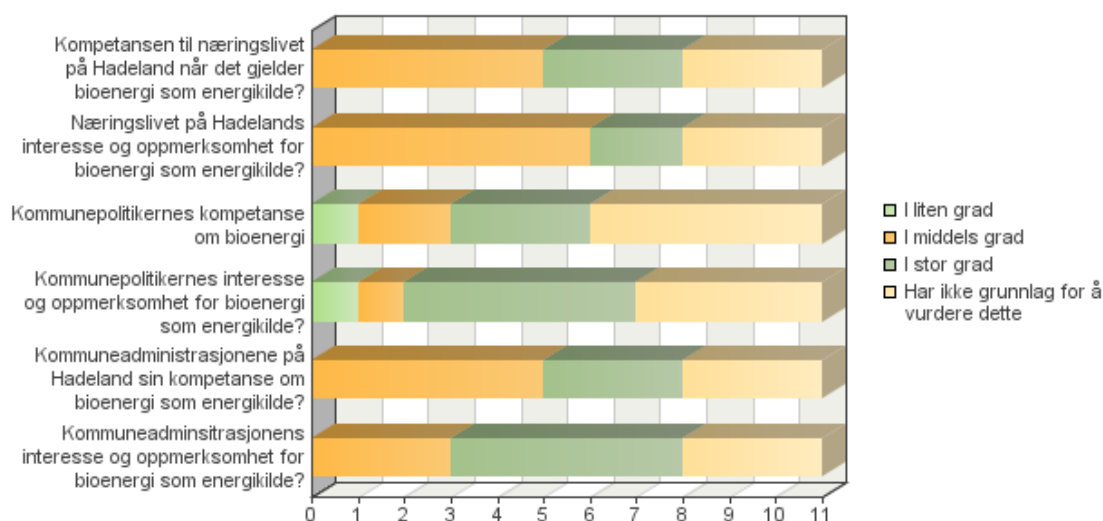
Figur 40: I hvilken grad har næringslivet på Hadeland etter din oppfatning generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder av landet? (N=11) (X-akse= antall respondenter).

Tilsvarende spørsmål ble stilt når det gjaldt kommunene på Hadeland; I hvilken grad har kommunene på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylke(r) i andre områder i landet? Seks respondenter mener dette i noen grad er tilfelle, mens fire mener at det i høy grad er tilfelle. En kommentar til dette spørsmålet er at kompetansen ”varierer i høy grad både innenfor og utenfor Hadeland. Viktige beslutningstakere på Hadeland har varierende kompetanse og det samme gjelder andre”.



Figur 41: I hvilken grad har kommunene på Hadeland generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylke(r) i andre områder i landet? (N=11) (X-akse= antall respondenter).

Respondentene er spurt om i hvilken grad de mener prosjektet Bioreg Hadeland har påvirket kompetansen og interesse og oppmerksomhet for bioenergi som energikilde hos hhv næringslivet, kommunepolitikerne og kommuneadministrasjonene på Hadeland. Av Figur 42 framgår at prosjektet i større grad har påvirket kompetansen hos næringslivet og kommuneadministrasjonen enn hos kommunepolitikerne. Det samme kan man si når det gjelder interesse og oppmerksomhet, men forskjellen er mindre.



Figur 42: I hvilken grad mener du prosjektet Bioreg Hadeland har påvirket bioenergiutviklingen? (N=11) (X-akse= antall respondenter).

Det er et mål for prosjektet å bidra til næringsutvikling innen bioenergi i Hadelandsregionen og bidra til at Hadeland blir en demonstrasjons- og kompetanseregion verdsatt av andre regioner. Av respondentene er det ni av elleve som mener prosjektet har bidratt i middels og høy grad til næringsutvikling innen bioenergi i Hadelandsregionen. Ti av elleve mener det i middels og høy grad har bidratt til å videreutvikle Hadeland som en demonstrasjons- og kompetanseregion.

Vi legger her til at det kan være vanskelig å skille ut Bioreg Hadelands påvirkning alene. Følgende kommentar er avgitt til dette spørsmålet: "Vanskelig å skille ut Bioreg Hadeland sin påvirkning alene, også andre aktører har bidratt til den utvikling som har vært". Denne kommentaren må ses i sammenheng med at Hadeland over en tid har vært et sentralt område når det gjelder bioenergi med flere sentrale aktører og aktiviteter i samme periode. Konkret kan i tillegg til dette prosjektet, nevnes Energigården, som har vært og er en sentral aktør når det gjelder kurs-/informasjonsvirksomhet om bioenergi. Arena-prosjektet Arena Bioenergi Innlandet, med prosjektledelsen lagt til Energigården, har også blitt tett knyttet til Hadelandsmiljøet.

Avslutningsvis ble respondentene gitt anledning til å si noe om egen oppfatning i forhold til resultatene av prosjektet "Hva er etter din oppfatning de viktigste resultatene av det arbeidet Bioreg Hadeland gjør og har gjort, det være seg for bedriften og/eller næringslivet og samfunnet generelt på Hadeland?" Svarene er gjengitt i sin helhet nedenfor. Det er flere som trekker fram at man i prosjektet har jobbet godt mot offentlig sektor, og at prosjektet har bidratt til å sette bioenergi på dagsorden blant kommunepolitikere og -administrasjonen.

- "Bioreg hadde sin "storhetstid" rundt 2005-2006, etter det har prosjektet blitt mindre synlig."
- "Bioreg hadeland har vært flinke mot offentlig sektor."
- "BioReg har først og fremst bidratt til å heve bevissthetsnivået og kunnskapen omkring anvendelsen av ulike former for Bioenergi-løsninger både for næringsliv og i offentlig virksomhet. Det har virket som en kontinuerlig pådriver, og denne type prosjektprosesser er nødvendige for å sikre dreining i energibruk og løsninger i en mer bærekraftig retning."
- "Etter min oppfatning har Bioreg Hadeland og nøkkelpersoner innen prosjektet vært viktige for å sette bioenergi på dagsorden, både i lokalpressen og blant kommunepolitikere og administrasjon. Det er viktig at regional utvikling knyttet til bioenergi er godt forankret lokalt, og her mener jeg Bioreg Hadeland har bidratt på en positiv måte."

- "Hadelandskommunene har vært pådrivere for bioenergi. Bioreg har vært med på å bygge opp under det generelle bionergimiljø på Hadeland. Bioreg var særlig de første årene en pådriver også nasjonalt og var viktig for etablering av Nobio. Bioreg bidro positivt til å etablere Klimakommunene. Bioreg har bidratt til å skape mange arbeidsplasser og sikre etablerte på Hadeland."
- "Nettverksbygging – oppmerksomhetsbygging"
- "Noen flere bedrifter som bruker bio-energi til oppvarming, bla. i Gran sentrum"

4 Måloppnåelse og omverdenens oppfatning av prosjektet Bioreg Hadeland

Det er fastsatt følgende mål og delmål i gjeldende prosjektbeskrivelse for Bioreg Hadeland for perioden 2008-2010:

- "Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne.
 - Dobling av bruken av bioenergi på Hadeland i perioden 2003-2015 fra 54 til 108 GWh.
 - Bidra til næringsutvikling innen bioenergi i regionen.
 - Videreutvikle Hadeland som demonstrasjons- og kompetanseregion.
 - Hadeland-regionen som legger til rette og er best til å samspille med Arena-prosjektet "Bioenergi i Innlandet".

I anbudsforespørselen bes det om at evalueringen gir svar på:

1. Hvordan har måloppnåelsen vært i forhold til utarbeidet prosjektplan? Har vi greid å utvikle en næring innenfor bioenergi på Hadeland? Har vi blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion, som blir verdsatt av andre regioner?
2. Hvordan har energibruken på Hadeland vært i forhold til sammenlignbare regioner, både i mengde energiforbruk og sammensetning (bioenergi, strøm og fossil energi), også relatert til befolkningsutvikling og eventuelt næringsutvikling i regionen?
3. Har satsingen på bioenergi ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen? Har næringslivet og kommunene fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?
4. Hvilke faglige anbefalinger gis i forhold til videre bioenergisatsing på Hadeland?

I det følgende vil vi på grunnlag av presenterte resultater analysere disse i forhold til prosjektets mål.

4.1 Hadeland 2020

Hovedmålet for Bioreg-prosjektet er følgende: "Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne".

2020 er p.t. 8 år fram i tid. Målformuleringen er dermed slik at det er ikke nå er tiden for å vurdere måloppnåelse. Et bidrag til de drøftingene som med tiden tilhører spørsmålet om måloppnåelse er gitt i egen sluttnote – Sluttnoteⁱ

4.2 Er det utviklet en næring innenfor bioenergi på Hadeland?

4.2.1 Om bioenergimiljøet på Hadeland.

Er det en bioenerginæring på Hadeland? I teknisk forstand brukes begrepene næring, næringsgruppe etc. primært av SSB for å klassifisere og samle bedrifter med visse felles trekk i grupper, dvs. for å skape struktur og orden i statistikken. Det er ingen fasitsvar på hvor mange bedrifter eller hvor stor omsetning bedriftene (i en region) må ha før de kan sies å utgjøre "en næring" - dvs. hva som er "kritisk masse". I den grad det er små andeler av bedrifter i en region som har en type kjernevirksomhet som for eksempel kan oppsummeres som bioenergirelatert, kan det i et regionalt perspektiv være mer treffende å benytte begrepet "tilleggsnæring".

I det tilgjengelige materialet er det 25 bedrifter som har bioenergirelaterte produkter eller tjenester i sin portefølje. De 25 bedriftene er:

Tabell 9: Bedrifter på Hadeland som har bioenergirelaterte produkter eller tjenester i sin portefølje

Bedrift	K / IK*	Etab.:	Produkt (iht. næringskode)
Biodrift AS	K	2009	Tjenester tilknyttet skogbruket
Øst næringspark AS	IK	2009	Utleie av egen eller leid fast eiendom ellers
Miljøvarme Hadeland AS	K	2008	Damp- og varmtvannsforsyning
Biol AS	K	2007	Engroshandel med drivstoff og brensel
Bioland	K	2007	Engroshandel med maskiner og utstyr til kraftproduksjon og installasjon
Bio-tech Montasje AS	K	2007	vvs-arbeid
Habiol	K	2006	Annen forskning og annet utviklingsarbeid innen naturvitenskap og teknikk
Norske varmeleveranser	K	2006	Byggeteknisk konsulentvirksomhet
Ring 1 AS	IK	2005	Utvikling og salg av egen fast eiendom ellers
Biovarme Hadeland	K	2003	Bygging av andre anlegg ikke nevnt annet sted
Hadeland energi AS	IK	2003	Handel med elektrisitet
De Haes gartneri ANS	IK	2002	Dyrking av grønnsaker, meloner, rot- og knollvekster
Struksnæs skog	IK	1996	Tjenester tilknyttet skogbruket

Bedrift	K / IK*	Etab.:	Produkt (iht. næringskode)
Grinaker Gård og vev	IK	1995	Dyrking av korn (unntatt ris), belgvekster og oljeholdige vekster/Produksjon av annet yttertøy
Grinaker Gård og vev	IK	1995	Dyrking av korn (unntatt ris), belgvekster og oljeholdige vekster/Produksjon av annet yttertøy
Guthorm Hoff ENK	IK	1995	Annen spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet
Karl Jakob Nøkleby ENK	IK	1995	Dyrking av korn (unntatt ris), belgvekster og oljeholdige vekster/ Utleie av egen eller leid fast eiendom ellers
Peder Flatla ENK	IK	1995	Kombinert husdyrhold og planteproduksjon
Petter Erik Haga ENK	IK	1995	Dyrking av korn (unntatt ris), belgvekster og oljeholdige vekster
Thor Erik Treholt ENK	IK	1995	Dyrking av ettårige vekster ellers/Sauehold
HRA Hadeland og Ringerike avfallsselskap	IK	1992	Behandling og disponering av ikke-farlig avfall
Energigården	K	1991	Bedriftsrådgivning og annen administrativ rådgivning
Bjertnæs sag AS	IK	1981	saging, høvling og impregnering av tre
Gran Tre ANS	IK	1973	saging, høvling og impregnering av tre
Nordiske Industriovner	IK	1969	Produksjon av industri- og laboratorieovner samt brennere
Hadeland kornsilo & mølle BA	IK	1953	Produksjon av kornvarer

* K: Bioenergiprodukter & -tjenester er kjernevirksomhet

IK: Bioenergiprodukter & -tjenester er ikke kjernevirksomhet, men del av porteføljen

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av Ravn Info

Påfølgende tabell viser omsetningsvolum og sysselsatte hos de bedriftene som har bioenergi-relaterte produkter eller -tjenester som kjernevirksomhet. For de bedriftene som har bioenergi-relaterte produkter eller tjenester, men som ikke har dette som sin kjernevirksomhet, foreligger ikke opplysninger som gir informasjon om omsetning og sysselsatte i den delen av virksomheten som kan henregnes til bioenergi.

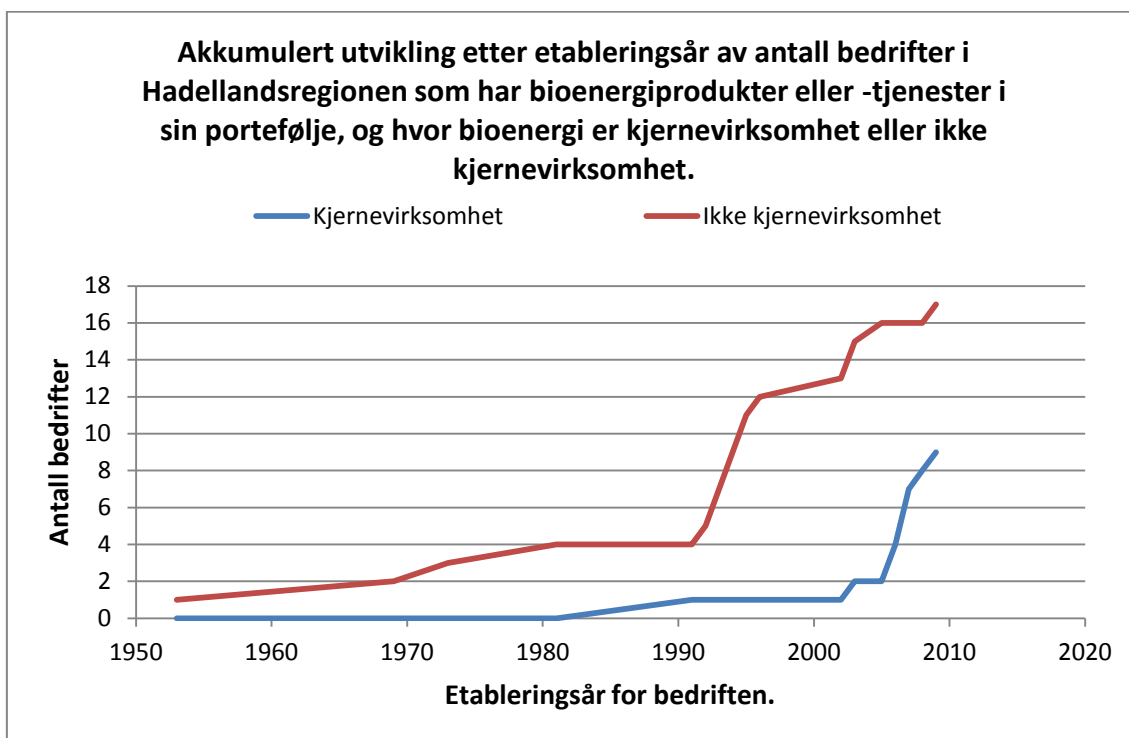
Tabell 10: Andel bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet av totalt listet som bioenergi-bedrifter (Kilde: Ravn Info)

Andel bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet av totalt listet som bioenergi-bedrifter	9 av 25 bedrifter dvs. 36 %
Omsetning 2010 for bedrifter hvor bioenergi er kjernevirksomhet	39 216 000 NOK
- Herav bioolje-produkter	21 042 000 NOK
- Øvrig bioenergi – varer og tjenester	18 174 000 NOK
Sysselsatte i bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet i 2010	15 sysselsatte

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av Ravn Info

Vurdert på bakgrunn av disse bedriftene – og med den forutsetning at dette i hovedsak fanger opp bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet – er det ennå snakk om et relativt begrenset antall sysselsatte og omsetningsvolum. Slik sett er det snarere rimelig å karakterisere bioenergi som en tilleggsnæring i regionen, en tilleggsnæring som har bedrifter med bioenergi som kjernevirksomhet og bedrifter med bioenergi som tilleggsvirksomhet.

Alle bedrifter med bioenergirelaterte produkter og tjenester som sin kjernevirksomhet er etablert etter 2003, med unntak av én bedrift (1991). 7 av de 9 bedriftene med bioenergirelaterte produkter og tjenester som sin kjernevirksomhet er etablert etter 2006 slik figuren illustrerer.



Figur 43: Illustrasjon av akkumulert vekst i antall bedrifter som har bioenergirelaterte produkter eller tjenester etter etableringsår. Kilde: Respondenter på ØF's spørreundersøkelse – se rapportteksten.

Det er med andre ord et sammenfall i tid mellom den perioden hvor bedrifter med bioenergi har blitt etablert, og prosjektets løpetid. Det er ikke ensbetydende med at det kan tilordnes et årsak-virkning-forhold mellom etablering av prosjektet og senere etablering av bedrifter. Men det kan fastslås at prosjektet har vært operativt i en periode hvor det har vært en rekke bedriftsetableringer i regionen. Vi har også tidligere i Figur 26 og Figur 27 (se pkt 3.3.1) sett at bedriftene legger vekt på den rollen prosjektet har hatt som en inspirator for etablering av bedrifter.

Det er ikke urimelig å konkludere med at prosjektet, og i denne sammenheng prosjektet som et element i det kunnskapsmiljøet det har operert (se diskusjon pkt. 4.3.1, side 68) har hatt en sentral rolle overfor etablere.

Når det gjelder spørsmålet om det er etablert en næring evt. tilleggsnæring på Hadeland innenfor bioenergi, er det som nevnt ingen fasitsvar på hvor mange bedrifter eller hvor stor

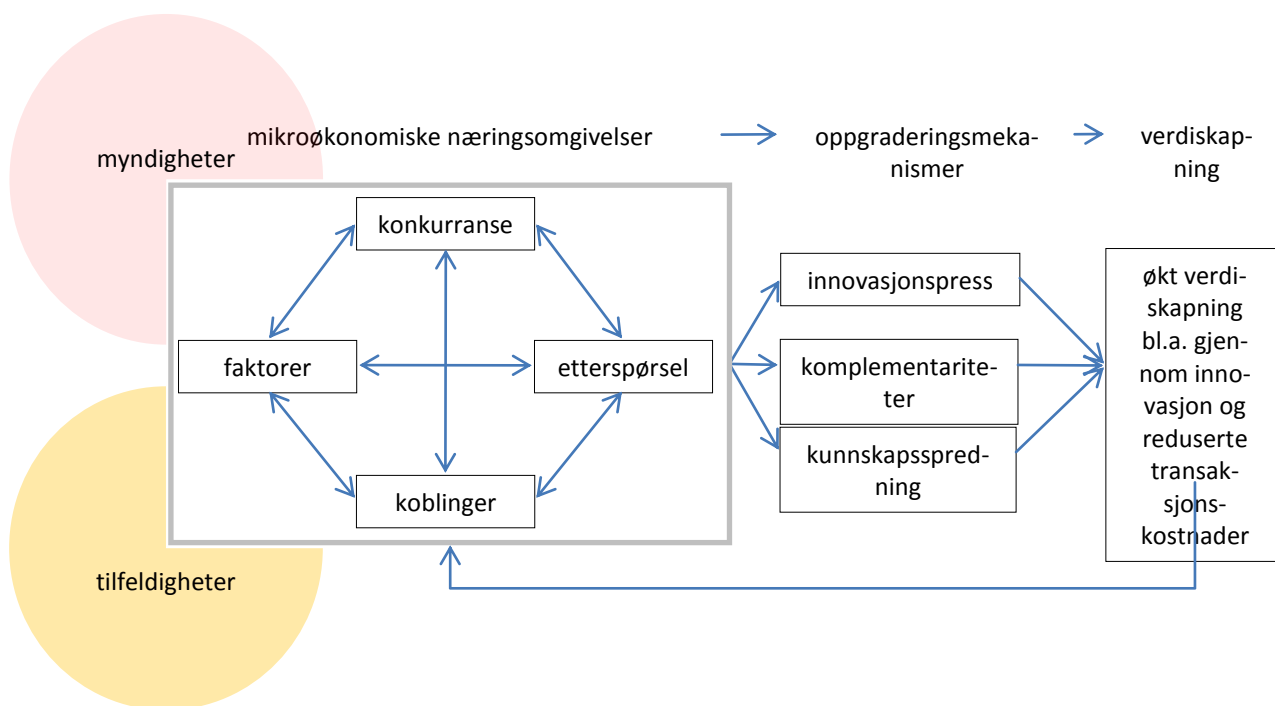
omsetning bedriftene (i en region) må ha før de kan sies å utgjøre "en næring" - dvs. hva som er "kritisk masse". Realiteten er at Hadeland er en region bestående av tre kommuner med en befolkning på om lag 30 000, hvorav 54 % er bosatt i tettsted¹². Det er en region med en liten industrisektor. Dette er faktorer som påvirker potensialet for bioenergi i regionen, og dermed også aktørbildet innenfor næring (se også punkt 4.3.4).

Se for øvrig avsluttende drøfting om måloppnåelse.

4.3 Klynger

Bedriftsrespondentene er spurt om hvilke underleverandører, kunder, samarbeidspartnere og konkurrenter de har. Dette er grunnlaget for å vurdere i hvilken grad det kan sies å foreligge en næringsklynge eller at regionen har klyngelignende egenskaper. For en analyse av dette forholdet er det behov for en kort presentasjon av hva vi mener med klynger og klyngeegenskaper.

Påfølgende figur gir et bilde av forhold som tillegges vekt i analyse av næringsklynger og deres egenskaper.



Figur 44: Skisse av noen sentrale dimensjoner ved klynger.

¹² SSB 2009

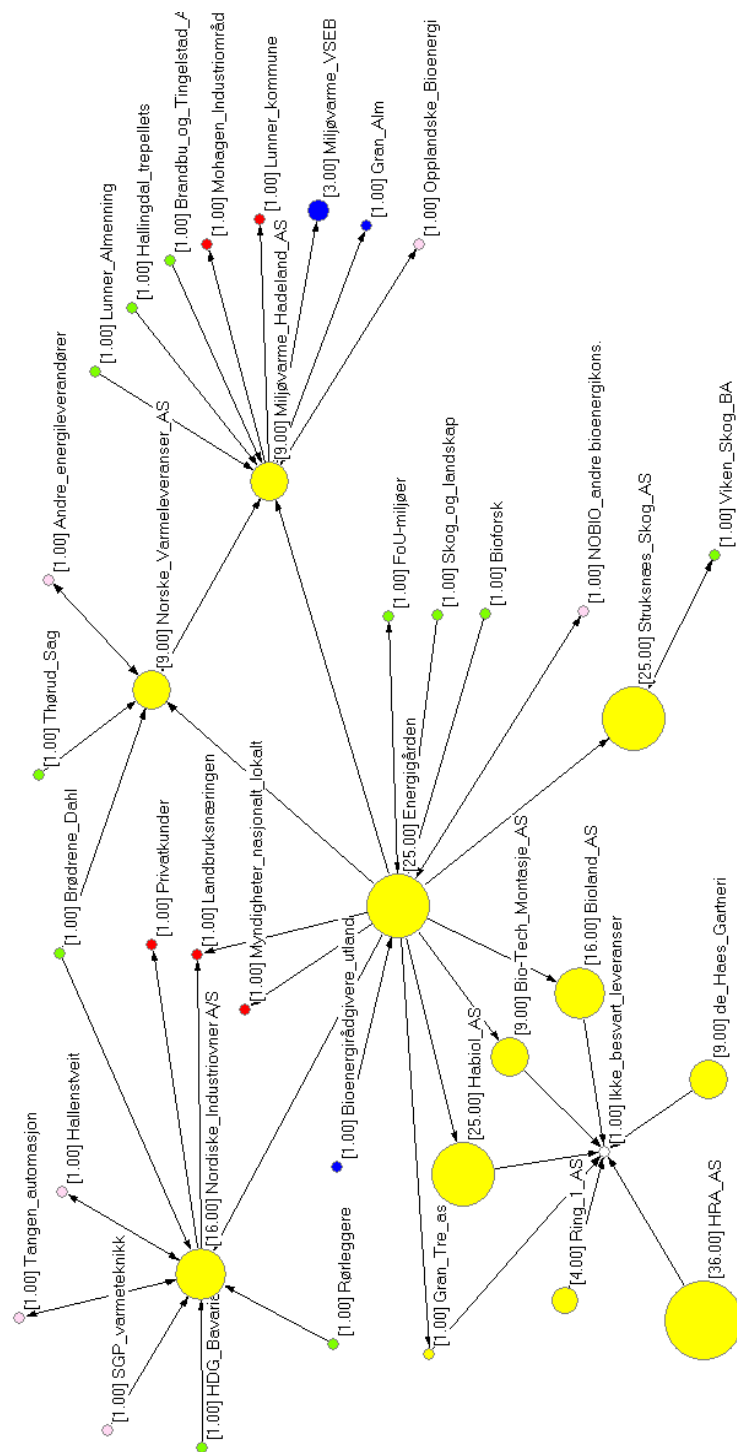
Et hovedbudskap er at bedrifter (og myndigheter) innenfor et geografisk avgrenset område – som Hadelandsregionen - danner næringsklynger ved å være knyttet sammen i leveransestrømmer og andre koblinger, og hvor det både er samarbeid og konkurranse. Med referanse til figuren er det i første rekke det mikroøkonomiske næringsmiljøet og kunnskapsspredningen som ett element i oppgraderingsmekanismer vi er opptatt av her, i tillegg til lokale myndigheter, som er grunnlaget for de spørsmål vi har stilt bedriftene.

4.3.1 Bioreg Hadeland – en integrert del av et miljø

For denne delen av analysen er det ett forhold som er viktig å ta høyde for i tolking av materialet: I evalueringen trekker vi et teknisk skille mellom prosjektet Bioreg Hadeland og det stimuleringsmiljøet som er skapt for å fremme utvikling av bioenergi på Hadeland, og som prosjektet "lever sitt liv" i, så å si. Dette skillet trekker rimeligvis ikke respondentene på samme måte, sett utenfra forholder respondentene seg rimeligvis til dette stimuleringsmiljøet som en helhet. Stimuleringsmiljøet som helhet kan sies å bestå, i tillegg til dette prosjektet av Energigården, som har vært og er en sentral aktør når det gjelder kurs-/informasjonsvirksomhet om bioenergi og arenaprosjektet Arena Bioenergi Innlandet, med prosjektledelsen lagt til Energigården. For respondentene er det sannsynligvis det samlede miljøet her som de markerer sine relasjoner til. Det gjelder særlig for de deler av analysen som skal klarlegge typiske næringsmiljøforhold – som for eksempel klyngeegenskaper. Vi velger derfor her – men og begrenset til dette forholdet – ikke å trekke et skille mellom Energigården og prosjektet når relasjoner i næringsmiljøet vurderes.

4.3.2 Klyngeegenskaper i regionen?

Et problem for denne delen av analysen er at respondentene har vært tilbakeholdne med å besvare dette spørsmålet i denne omgang. Figur 45 gir et bilde av leveransestrømmer og koblinger som er klyngerelevante forhold; et bilde som er generert på basis av respondentenes svar.



Figur 45: Bedriftsnettverk på Hadeland mellom bedrifter med bioenergirelatert produkter eller tjenester. For fargekoding – se påfølgende rapporttekst.

Figuren gir et bilde av bedriftsnettverk identifisert gjennom enqueten til bedriftene på Hadeland. Gule noder er respondentbedriftene – størrelsen på disse reflekterer størrelsen på omsetningsvolumet. Grønne noder er underleverandører til respondentene. Rød noder er kunder. Rosa node er konkurrenter. Blå noder er respondentenes samarbeidspartnere. Pilene viser hvilke vei strømmene går og omfatter varer, tjenester og annet "samarbeid". "Samarbeid" kan være kommersielt men det trenger ikke nødvendigvis være en betalingsrelasjon mellom partene. Det siste gjelder for eksempel Energigården. Deltakelse på møter, messer og likende regnes som en relasjon mellom partene der Energigården leverer en tjeneste hvor mottaker ikke nødvendigvis betaler Energigården for deltakelsen.

Syv av respondentene fra bedriftssektoren har valgt ikke å svare på spørsmålet om underleverandører, kunder, konkurrenter og samarbeidspartnere – det vi samlet kan omtale som klynge-relevante spørsmål. Dette gir et svekket grunnlag for å vurdere klyngeegenskapene for en eventuell bioenerginæring i regionen. En tolking av lav respons på spørsmål om klynge-relevante spørsmål kan være et uttrykk for at bedriftene i liten (for liten?) grad er opptatt av eller oppmerksom på verdien av å utvikle en næringsklynge.

Så kan man gjerne spørre hvor skillet går, eller hvordan en skal trekke skillet, mellom et vanlig (tilleggs)næringsmiljø og en klynge. Jakobsen (2001) har satt opp følgende kjennetegn ved en næringsklynge – kommentarer til det enkelte punkt er gitt fortløpende (✓):

- Mobilitet av ansatte mellom bedriftene i næringen (fører til at ansatte tar med seg kunnskap og erfaring fra en jobb til en annen og utvikler kompetansen videre i møte med nye oppgaver og kolleger)
 - ✓ Det foreligger ikke informasjon om dette.
- Mange og rike kommunikasjonsarenaer (bidrar til at kunnskap spres i hele næringen). Geografisk nærhet mellom bedriftene (muliggjør økt mobilitet av folk, fører til flere og rikere kommunikasjonsarenaer)
 - ✓ Dette er langt på vei innfridd gjennom møteplasser som Energigården og herunder den virksomhet som prosjektet bidrar med i dette miljøet – se også Figur 45 (side 69).
- Kompetente rådgivningsselskaper som har hele klyngen som kunder (bygger opp unik kompetanse som spres gjennom oppdrag til hele næringen)
 - ✓ Tilgang på rådgivningsselskaper synes god, og så vel prosjektet som Energigården er her eksempler på det. I tillegg er det konkurrerende rådgivningsselskaper som kommer til utenfra – se også Figur 45 (side 69).

- Nærhet til avanserte og krevende kunder (bidrar til at innovasjonsimpulser fra markedet formidles bakover i verdisystemet)
 - ✓ Det foreligger ikke informasjon om dette.
- Effektiv konkurranse i alle markeder (kombinert med krevende kunder fører konkurranse til et innovasjonspress som forplanter seg gjennom hele verdisystemet)
 - ✓ Det foreligger ikke informasjon som skulle tilsa at ikke konkurransen i markedene bioenergibedriftene opererer er effektiv. Dels er konkurransen fra andre energikilder – særlig el. – krevende, og dels er bedriftene og den varmetekniske infrastrukturen de er avhengige av i en investeringstung fase.
- Samarbeid mellom bedriftene i næringen (bidrar til kunnskapsdeling, samtidig som stor-driftsfordeler realiseres, f.eks. i FoU-prosjekter)
 - ✓ Det samarbeidet som er tema materialiserer seg i koblinger i form av vare og tjenesteleveranser mellom bedriftene i en næringsklynge. Det foreligger for lite informasjon fra bedriftene for å gi en dekkende drøfting av dette forholdet. Som illustrert i Figur 45 (side 69) og med det begrensede innblikket i de regionale leveransestrømmene og koblingene dette gir, er det i liten grad koblinger mellom de bedriftene som har gitt opplysninger.
- Kompetente leverandører i området (sikrer at bedriftene har tilgang på innsatsfaktorer, noe som er nødvendig for at selv skal være internasjonalt konkurransedyktige)
 - ✓ Med referanse til Figur 45 (side 69) er det ingen grunn til å tro at en eventuell næringsklynge på Hadeland skulle slite med ulemper her.
- Forskningsmiljøer med kritisk masse og internasjonale kontakter (bidrar til at næringsklyngen er i den globale kunnskapsfronten, nær kontakt mellom bedrifter og FoU-miljøer er nødvendig for at kunnskap skal bli tatt i bruk)
 - ✓ Dette er godt dekket for aktørene på Hadeland.
- Godt utbygd infrastruktur, både samferdsel og kommunikasjon (øker bedriftenes effektivitet og gjør klyngen mer attraktiv for nyetableringer)
 - ✓ Den rent samferdselsmessige og kommunikasjonstekniske infrastrukturen er god. For sentrale segmenter i biovarmeproduksjon er derimot utfordringene større på infrastrukturensiden, og utgjør rimeligvis en barriere for næringsutvikling.
- Entreprenørmentalitet og markedsorientert kultur (er både årsak til og resultatet av en sterk klynge)
 - ✓ Det er rimelig å anta at entreprenørmentalitet er en årsak så langt til den utviklingen som har foregått på Hadeland – se også Figur 43 (side 66).

- Koblinger til internasjonalt ledende kunnskapsmiljøer (bidrar til at markeds- og kunnskapsimpulser fra hele verden tilflyter næringsklyngen)
 - ✓ Det foreligger ikke nok opplysninger til å vurdere dette.

Oppsummert er det grunnlag for å hevde at det er ansatser til klyngedannelser, men at næringsmiljøet ennå er lite, kanskje for lite, til å hevde at det er en klyngedynamikk i de prosessene som er på gang. Med et bilde kunne man kanskje si at disse prosessene ennå er i en "kick-start-modus". De sterkeste sidene ved prosessen så langt er:

- Miljøet sentrert rundt Energigården og dens rolle som kunnskaps- og kompetansespreder. Med henvisning til Figur 44 er funksjonen "kunnskapsspredning" dermed godt dekket, og i spørsmålet om videreføring av prosjektet Bioreg Hadeland blir dermed spørsmålet om hvor viktig prosjektet er for den kunnskapsspredningen som skjer med utgangspunkt i Energigården sentralt. Dette kommer vi tilbake til i drøftingen.
- Videre gjelder det de lokale myndighetenes rolle som både etterspørrere og som stimuleringsaktører for å utvikle feltet. Dette er behandlet i kapittel 3.3.2 (side 51). Selve prosjektet er et signal om at kommunene som lokal myndighet er tilstede i sin rolle som stimulator for klyngeetablering.

4.3.3 Har Hadeland blitt en demonstrasjons- og kompetanseregion? Har satsingen ført til mer kunnskap om bioenergi i regionen enn generelt? Har næringslivet og kommunene fått en generelt høyere kompetanse innenfor fagområdet?

I denne delen av analysen setter vi sammen resultatene fra enquetene. Når det gjelder denne analysen må man ta i betraktning at antall respondenter er begrenset. Videre understrekes at drøftingen baseres på aktørenes oppfatning, og ikke på det man kan kalle objektive kriterier for kompetansekartlegging. Vi har ikke kartlagt på hvilket grunnlag disse respondentene baserer sin vurdering.

En ytterligere kompliserende faktor er følgende: For evalueringsformålet trekkes som nevnt et teknisk skille mellom prosjektet Bioreg Hadeland og det stimuleringsmiljøet som er skapt for å fremme utvikling av bioenergi på Hadeland, og som en kan si prosjektet "lever sitt liv" i. Dette skillet trekker rimeligvis ikke respondentene på samme måte. Sett utenfra forholder respondentene seg til dette stimuleringsmiljøet som en helhet. Stimuleringsmiljøet kan sies å bestå av, i tillegg til dette prosjektet, Energigården og arenaprosjektet Arena Bioenergi Innlandet. Dette synliggjøres gjennom bl.a. følgende kommentar som er avgitt: *"Spesielt gjennom Energigården på Brandbu er det i samarbeid med BioReg og Arena Bioenergi Innlandet gjort svært*

mye for å bevisstgjøre næringslivet om anvendelsen av bioenergi både for stasjonær og transportbruk”.

Et mål for prosjektet har vært å etablere Hadeland som en demonstrasjons- og kompetanseregion for bioenergi. Respondentene er bedt om å vurdere i hvilken grad prosjektet har bidratt til å gjøre Hadeland til en demonstrasjons- og kompetanseregion for bioenergi. Respondentene fra både bedriftene og kommunene er relativt samstemte i sin vurdering på dette punktet; åtte av ti bedriftsrepresentanter mener dette i noen grad (fire) og i høy grad (fire) er tilfelle. Tilsvarende for de kommunale respondentene er at syv av åtte mener at dette i noen grad (tre) og i høy grad (fire) er tilfelle. En vurdering av måloppnåelsen på dette punktet må også ses i sammenheng med hvilken rolle respondentene mener prosjektet har hatt. Fra bedriftenes side tillegges prosjektet åpenbart stor betydning som kunnskapsformidler, både i forhold til næringsliv, myndigheter og befolkning. Også prosjektets inspiratorrolle må trekkes fram. Dette trekkes fram både fra bedriftene og kommunene som viktig for både næringslivets og kommunenes engasjement innenfor bioenergi. Når det gjelder de kommunale respondentene er det generelle inntrykket at de tillegger prosjektet en viktig rolle i det å utvikle Hadeland som en bioenergiregion. Dette må også ses i sammenheng med rollen som koblingsboks mellom bedrifter og myndigheter som bedriftene også trekker fram som en viktig rolle prosjektet har hatt.

Når dette er sagt må det bemerkes at prosjektets ressurser har vært begrenset. Det har vært lite ressurser utover lønnsmidler til prosjektleder, jf. 1.1.3. Prosjektet har i liten grad initiert eller gjennomført aktiviteter slik som for eksempel demonstrasjoner. Her er det nærliggende å stille spørsmål ved i hvilken grad respondentene klarer å skille Bioreg Hadeland fra stimuleringsmiljøet som er skapt for å fremme utvikling av bioenergi på Hadeland. Dette underbygges med bl.a. følgende kommentar som er avgitt i forbindelse med spørsmålet om i hvilken grad næringslivet på Hadeland har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet: “Hadeland har i lengre tid hatt ressurspersoner som har bidratt til å sette bioenergi på dagsordenen. Dette gjelder i særlig grad miljøet rundt Energigården”. Dette understreker den betydningen Energigården synes å ha på områder som grenser inn mot prosjektet. Det er høyst rimelig å forvente at respondentene ser Energigården og prosjektet som en samlet ressurs. Samtidig som dette er et pluss for både prosjektet og Energigården, innebærer det en utfordring i evalueringsoyemed; det er vanskelig, for ikke å si umulig å skille effektene fra det ene fra det andre.

Når det gjelder vurderingen av om prosjektet har bidratt til at næringslivet har fått en høyere kompetanse innen fagområdet er bedriftene på Hadeland klare i sin tilbakemelding på dette punktet. Av ti respondenter mener halvparten at prosjektet i noen grad har bidratt til å øke kunnskapen om bioenergi blant næringsaktørene på Hadeland (se Figur 28). Halvparten (fem respondenter) mener at dette i stor grad er tilfelle. Merk at dette er en vurdering som går ut over egen bedrift, og omfatter næringsaktørene på Hadeland som sådan. De kommunale respondentene tillegger ikke prosjektet like stor vekt; Syv av åtte respondenter mener dette i noen grad er tilfelle, mens en mener dette i liten grad er tilfelle, jf. Figur 34. Eksterne respondenter har vurdert i hvilken grad prosjektet har påvirket kompetansen til næringslivet på Hadeland når det gjelder bioenergi som energikilde. Av elleve respondenter er det tre som mener de ikke har grunnlag for å vurdere dette, fem mener at dette i noen grad er tilfelle, mens tre mener dette i høy grad er tilfelle, jf. Figur 42.

I tillegg til å spørre om prosjektet har bidratt til å øke kunnskapen om bioenergi i næringslivet er det også spurt om en sammenligning i forhold til andre regioner; I hvilken grad har næringslivet på Hadeland generelt har en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet? Resultatet fra bedriftene er ikke like klart som i forhold til foregående og respondentene sprer seg i større grad over hele feltet av synspunkter, dog med et tyngdepunkt på at dette i noen grad og i stor grad (seks av ti) er tilfelle (se Figur 29). Av de kommunale respondentene svarer fem av åtte at dette i noen grad er tilfelle, mens en mener at dette i stor grad er tilfelle. To respondenter mener de ikke har grunnlag for å vurdere dette, jf. Figur 35). Når det gjelder aktører som står utenfor prosjektet mener respondentene at næringslivet på Hadeland i noen (tre respondenter) og i høy grad (fire respondenter) har en generelt høyere kompetanse innenfor bioenergi enn næringslivet i andre områder i landet. Tre av elleve mener at dette 'i liten grad er det tilfelle', mens én ikke har grunnlag for å vurdere dette, jf. Figur 40.

Gitt de begrensningene i materialet som er angitt, er det rimelig å konkludere med at prosjektet har bidratt til å øke kompetansenivået i næringslivet på Hadeland. Fra et rent kvalitativt perspektiv kan denne målsetningen hukes av som innfridd.

Tilsvarende spørsmål er stilt i forhold til prosjektets resultat når det gjelder å påvirke kunnskapsnivået hos kommunene (administrasjon og politikere) på Hadeland. Konkret er bedriftene spurt om man mener prosjektet har bidratt til å øke kunnskapen om bioenergi hos myndighetene på Hadeland. Bedriftene er klare på at prosjektet har påvirket kunnskapsnivået; seks av ni respondenter mener at prosjektet i stor grad har påvirket kunnskapen om bioenergi hos politikere på Hadeland, tre mener at dette i noen grad er tilfelle, jf. Figur 28. De kommunale res-

pondentene tillegger ikke prosjektet så stor rolle når det er snakk om øking av kunnskapen om bioenergi hos myndighetene på Hadeland; seks av åtte respondenter mener at dette i noen grad er tilfelle, mens to mener dette i stor grad er tilfelle (se Figur 34). Eksterne respondenter har vurdert i hvilken grad prosjektet har påvirket kompetansen til om bioenergi til hhv kommunepolitikere og kommuneadministrasjonen på Hadeland. Av Figur 42 framgår at de eksterne aktørene mener at prosjektet i større grad har påvirket kommuneadministrasjonens kompetanse enn politikernes kompetanse.

I tillegg til å spørre om prosjektet har bidratt til å øke kunnskapen om bioenergi på Hadeland, er det også spurt om en komparasjon i forhold til andre regioner; i hvilken grad har kommunene på Hadeland en høyere kompetanse innenfor bioenergi enn andre kommuner/fylker. På dette spørsmålet sprer bedriftsrespondentene seg over hele skalaen, dog med et tyngdepunkt på at dette i noen grad og i stor grad (seks av ti) er tilfelle (se Figur 30). Seks av åtte av de kommunale respondentene mener at dette i noen grad er tilfelle, mens en mener at dette er tilfelle i høy grad. Når det gjelder aktører som står utenfor prosjektet mener respondentene at kommunene på Hadeland har høyere kompetanse innenfor bioenergi enn kommuner og fylker i andre områder i landet. Seks av elleve respondenter mener at dette i noen grad er tilfelle, mens fire mener at dette i høy grad er tilfelle. Én har ikke grunnlag for å vurdere dette (se Figur 41).

I forbindelse med evalueringen ønsket man også en vurdering av om satsingen på bioenergi har ført til mer kunnskap om bioenergi (og fornybar energi) i regionen enn generelt i den norske befolkningen? Det er innenfor dette prosjektets rammer vanskelig å foreta en reell vurdering av dette. Det foreligger ingen kartlegging av kunnskapsnivået om bioenergi i den norske befolkningen. Dette innebærer at selv om en foretok en grundig kartlegging av kunnskapsnivået blant befolkningen på Hadeland ville det ikke foreligge noe komparasjonsgrunnlag.

Tidlig i prosjektperioden (før 2006) ble det gitt ut to informasjonsblad pr år til alle husstander i Hadelandsregionen. Hadelandsmessa har også bidratt til en profilering og informasjon om prosjektet, men også av bioenergi som sådan. Bioreg har vært et 8-årig prosjekt. På Hadeland har prosjektet, og dermed bioenergi vært profilert i lokal presse, særlig gjennom avisa Hadeland. Hjemmesiden bioreg.no er driftet ved hjelp av lenker til avisoppslag om prosjektet eller til oppslag på grunnlag fra initiativ fra prosjektet.

Enquetene omfatter også spørsmål om hvordan respondentene vurderer prosjektets påvirkning når det gjelder å øke kunnskapen om bioenergi blant innbyggerne på Hadeland. Åtte av ti

bedriftsrespondenter mener at prosjektet i høy grad (tre) og i noen grad (fem) har bidratt til å øke kunnskapen blant innbyggerne på Hadeland når det gjelder bioenergi. To respondenter mener at dette i liten grad er tilfelle. De kommunale respondentene mener at prosjektet i litt mindre grad har påvirket kunnskapsnivået; seks av åtte mener at dette i noen grad er tilfelle, mens to mener at dette i liten grad er tilfelle.

På grunnlag av prosjektets virketid, ressursomfanget tidlig i prosjektperioden (før 2006), profilering i lokal presse og i forbindelse med Hadelandsmessa mener vi det er grunnlag for å anta at kunnskapsnivået blant befolkningen på Hadeland er minst like godt eller bedre enn i befolkningen for øvrig.

4.3.4 108 GWh innen 2015

Det er et mål for prosjektet å bidra til en dobling av bruken av bioenergi på Hadeland i perioden 2003-2015 fra 54 til 108 GWh. 2015 ligger 3 år fram i tid. Det betyr at det p.t. er for tidlig å konkludere med hensyn til måloppnåelse.

Vi kan allikevel gi et bidrag til den endelige vurderingen om regionen i dag er på vei mot dette målet.

Tidligere er tilgjengelig offisiell statistikk presentert (2005-2009). Av denne framgår at bruken av bioenergi på Hadeland i 2005 utgjorde 108,4 GWh. I Tabell 11 er endring i bruk av bioenergi på Hadeland presentert. Av denne framgår at det totale forbruket av bioenergi i perioden 2005-2009 er redusert med 28,3 GWh og er pr 2009 på 80,1 GWh. Det er imidlertid flere forhold som må bemerkes.

Det er avvik mellom offisiell statistikk og lokal kunnskap knyttet til sluttforbruk av bioenergi på Hadeland, jf. Figur 18. Av sammenligningen mellom offisiell statistikk og lokal kunnskap framgår at offisiell statistikk visere et høyere bioenergiforbruk i perioden 2005-2009. Det har ikke innenfor dette prosjektet vært rammer for å undersøke årsakene til disse forskjellene, men vi viser her til 2.1.1 Om statistikken, hvor feilkilder og usikkerhet kommenteres.

Det er p.t. ikke tilgjengelig statistikk for 2010. Det er grunn til å tro at bioenergiandelen vil øke noe som følge av oppstart av fjernvarmeanlegg i Gran sentrum og Mohagen industriområde. I tillegg er det flere mindre anlegg med byggeår 2009, som en må forvente gir en positiv effekt på sikt når de starter opp. Om dette vil være tilstrekkelig i forhold til å nå målet om 108 GWh innen 2015 er vanskelig å vurdere.

En del av denne evalueringen er å vurdere om prosjektet har bidratt til økt bruk av bioenergi på Hadeland. Resultatene fra både bedriftene og kommunene viser at prosjektet har hatt en inspiratorrolle i miljøet på Hadeland. I tillegg trekker bedriftene fram at prosjektet har hatt en rolle som en koblingsboks mellom bedrifter og myndigheter. På grunnlag av dette samt etableringen av flere anlegg i perioden, er det grunn til å tro at Bioreg Hadeland, som en aktør har bidratt til en økt bruk av bioenergi enn tilfellet ville vært om prosjektet ikke hadde vært gjennomført. Det nevnes igjen at det i denne perioden har vært flere aktører og aktiviteter (slik som Energigården og prosjektet Arena Bioenergi Innlandet), og det kan være vanskelig å skille effektene fra det ene fra det andre.

Når det er sagt er det viktig å foreta en vurdering av hvilke muligheter som finnes i de tre Hadelands-kommunene når det gjelder å øke bioenergibruken (sluttbruker).

For å sikre størst mulig verdiskaping lokalt vil tilgangen på råstoff være sentralt. Det er da særlig skog- og jordbruksressursene som er viktige. Også avfall kan være en ressurs inn i energiproduksjon.

Dette må ses i sammenheng med sluttbruker potensialet. Momenter som kan nevnes i den forbindelse er;

- Andelen fossil energi i det stasjonære energiforbruket kan sammen med elektrisitetsforbruket representere et potensial for omlegging til bioenergi. For Hadelands-kommunene utgjør fossil energi og elektrisitet hhv. 7 % og 77 % av det stasjonære energiforbruket i 2009.
- Andelen biobrensler i det stasjonære energiforbruket utgjør 16 % mot gjennomsnittet for landet som er 7 %, jf. Tabell 12.
- Antall innbyggere og innbyggere i tettsted og størrelsen på disse kan være en indikator i forhold til muligheten for å realisere utbygging av bioenergibasert fjernvarme. Det er flere mindre tettsteder på Hadeland, men ingen by. Det er i overkant av 50 % av befolkningen på Hadeland som bor i tettsted. Det er utbygd fjernvarme i Gran sentrum.
- Næringsstrukturen vil og være relevant når en skal vurdere potensialet i for økt bruk av bioenergi. I Hadelandsregionen er industrisektoren relativt liten sammenlignet med de valgte økonomiske regionene og landet.

Relativt høg andel biobrensel i det stasjonære energiforbruket, små tettsteder og liten industri- sektor er alle elementer i forhold som må vurderes når potensialet for økt bioenergiforbruk i Hadelandsregionen skal vurderes.

Generelt for Hedmark og Oppland er det en ubalanse mellom råstofftilgangen og sluttbruker- potensialet. Det er trolig at dette også er tilfelle for Hadelands-kommunene. Sett i lys av en slik ubalanse vil en viktig utfordring være å fokusere på markeder utenfor regionen. For å sikre at mest mulig av verdiskapingen skjer lokalt må fokus være på mulig omforming av råstoffet til produkter egnet for distribusjon over lengre avstander.

På dette grunnlag bør en stille spørsmål ved om det er hensiktsmessig med et mål om økt sluttbruk for bioenergi på Hadeland.

Tabell 11: Endring i bruk av bioenergi på Hadeland i perioden 2005-2009. 2005 utgjør basisåret. Endringene i forhold til foregående år er presentert for 2006-2009. GWh.

	2005	2006	2007	2008	2009
Husholdning	89,9	-12,9	-6,5	-0,6	7,4
Industri, bergverk m.m.	16,4	3,8	-14,1	2	-7,6
Primærnæring	0	0	0	0	0
Tjenesteyting	2,1	1,1	0,3	-1,5	0,3
Sum	108,4	-8	-20,3	-0,1	0,1

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

Tabell 12: Stasjonært energiforbruk etter energitype i 2009. Prosentandeler

	Elektrisitet	biobrensel	fossil energi	avfall
Hadeland	77 %	16 %	7 %	0 %
Valdres	77 %	17 %	6 %	0 %
Askim/Mysen	76 %	11 %	12 %	0 %
Ullensaker/Eidsvoll	75 %	17 %	8 %	0 %
Hønefoss	75 %	22 %	4 %	0 %
Landet	66 %	7 %	25 %	2 %

Kilde: Østlandsforskning på grunnlag av SSB

5 Oppsummering og anbefalinger videre

Bioreg-Hadeland har vært et 8-årig prosjekt med ambisiøse mål – her brykker vi dette opp i 5 kulepunkt:

- Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne.
- Dobling av bruken av bioenergi på Hadeland i perioden 2003-2015 fra 54 til 108 GWh.
- Bidra til næringsutvikling innen bioenergi i regionen.
- Videreutvikle Hadeland som demonstrasjons- og kompetanseregion.
- Hadeland-regionen som legger til rette og er best til å samspille med Arena-prosjektet "Bioenergi i Innlandet".

I kapittel 0 er det foretatt en vurdering av prosjektets måloppnåelse.

De to første målsetningene strekker seg til 2015 og 2020. Det er dermed ikke grunnlag for å konkludere nå i desember 2011 om disse målene er nådd.

5.1 Ambisjonsnivå – to mål utenfor rekkevidde

Det er satt ambisiøse mål for prosjektet. Om man sammenholder dette med prosjektets ressurser framstår prosjektet isolert sett som i overkant ambisiøst. Prosjektleder har hatt lite disponible ressurser til å iverksette aktiviteter som direkte initierer eller ansporer slike prosesser som de to første kulepunktene i lista over målsetninger foran krever.

Vi registrerer at det ikke foreligger materiale som dokumenterer egenvurderingsprosesser i løpet av prosjektperioden (2006-2010), herunder i hvilken grad prosjektets innretning og valg av aktiviteter bidrar til å realisere vedtatte mål for prosjektet. For de to første kulepunkt-målene er det vår vurdering at det er lite samsvar mellom prosjektets omfang, innretning og aktiviteter gjennomført i prosjektperioden sett i forhold til målene om at "Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne".

Også når det gjelder målet om å doble bruken av bioenergi på Hadeland i perioden 2003-2015 fra 54 til 108 GWh er det grunnlag for å stille spørsmål ved om forholdet mellom ressurser tilført prosjektet (omfang og tilgjengelige virkemidler) og mulighetene prosjektet reelt sett har hatt for å påvirke en slik utvikling.

5.2 Ambisjonsnivå – tre mål innenfor rekkevidde

Hva angår de tre siste målsetningene, næringsutvikling, demonstrasjons- og kompetanseregion og samarbeid med Arena-prosjektet er situasjonen en annen. Prosjektet har etter vår vurdering og basert på tilbakemeldinger fra aktører i og utenfor regionen, positive resultater å vise til. I den sammenheng dette vurderes, er det viktig å ikke kun se på prosjektet isolert sett, men som en del av et kunnskaps- og kompetansenettverk på Hadeland – viktigst her er antakelig at prosjektet har tilført miljøet rundt Energigården funksjoner og ressurser som gjør dette miljøet mer attraktivt og slagkraftig for næringsliv og myndigheter på Hadeland.

Til tross for at prosjektet i sin innretning, omfang og tilgjengelige virkemidler i liten grad direkte kan påvirke sluttforbruket, har prosjektet i kraft av sin rolle som inspirator og koblingsboks mellom aktører og myndigheter bidratt til å påvirke utviklingen av bioenerginæringen og dermed også sluttforbruket på Hadeland.

Når det gjelder spørsmålet om videreutvikling av Hadeland som en demonstrasjons- og kompetanseregion er respondentene klare på at prosjektet har bidratt til å realisere dette. Når dette er sagt må det bemerkes at prosjektets ressurser har vært begrenset. Det har vært lite ressurser utover lønnsmidler til prosjektleder. Prosjektet har i liten grad initiert eller gjennomført aktiviteter slik som for eksempel demonstrasjoner. Her er det nærliggende å peke på at respondentene ikke nødvendigvis skiller mellom prosjektet isolert sett og det miljøet det inngår i.

5.3 Anbefalinger videre

Hadeland er en region som over tid har fokusert på bioenergi. I tillegg til prosjektet er Energigården en sentral aktør i miljøet lokalt og også nasjonalt. I perioden 2008-2010 ble det gjennomført et klyngeutviklingsprosjekt Arena Bioenergi Innlandet, hvor prosjektledelsen satt på Energigården. Man kan si at Hadeland i perioden har hatt et stimuleringsmiljø både i forhold til forbruk og næringsutvikling knyttet til bioenergi.

Evalueringen har vist at det ikke er godt nok samsvar mellom prosjektets mål og dets omfang og innretning. Evalueringen viser at prosjektet har spilt en rolle som inspirator og koblingsboks

mellom aktører og myndigheter – og det er også i forhold til disse funksjonene at det realistisk sett kan forventes resultater.

Når det gjelder anbefalinger videre er følgende spørsmål sentrale:

1. Ønsker regionen fortsatt på å fremme utviklingen av bioenergi både som energiform og som grunnlag for næringsutvikling i regionen?
2. Hvor viktig er dette prosjektet isolert sett for det miljøet som fremmer bioenergi på Hadeland?
3. Hvis videreføring, er det behov for å justere målsetting og innretting/virkemidler?

Opprinnelig var målformuleringene satt for en periode fram til 2020 og må antas å være ett vedvarende uttrykk for regionens strategisamarbeid. Vi har tidligere pekt på at det overordnede målet om Hadeland i 2020 og samlet bioenergiforbruk i 2015 ikke hører hjemme på prosjektnivå. Denne type overordnede mål bør være et mål for regionsamarbeidet som sådan. Derav følger *ikke* at prosjektet ikke bør videreføres. Snarere fører dette oss over på neste spørsmål; hvor viktig er prosjektet i sin nåværende form for bioenergimiljøet på Hadeland? Respondentene sier at prosjektet fyller en funksjon i kraft av å være en koblingsboks mellom næringsaktører og myndigheter. Det tilhører ikke evalueringsprosjektet å vurdere alternative metoder for å fylle denne funksjonen. Mener man at denne funksjonen bør være der, og videre mener at det i hovedsak er prosjektet som kan fylle en slik rolle, bør det videreføres. Dette bringer oss over på det siste spørsmålet; hvis videreføring, er det behov for å justere målsetting og innretting/virkemidler for prosjektet?

Vurderingen av siste spørsmål bringer oss tilbake til første spørsmål. Er målsettingen "Hadeland har i 2020 utviklet bioenergi som basis for et samfunn der energibruken er i balanse med naturens bæreevne" fortsatt et uttrykk for Hadelandskommunenes strategi fram mot 2020? Vi legger her til grunn at et prosjekt i regi av regionrådet er et virkemiddel for å realisere regionalt strategisamarbeid. I dette ligger også at en eventuell revidering av Hadelandskommunenes strategi fram mot 2020 kan gi konsekvenser for videreføringen av prosjektet med hensyn til mål og innretning. Dette har i prosjektperioden 2003-2010 vært et fokusert prosjekt som har bidratt til positiv effekt i forhold til bioenergi både når det gjelder forbruk og næringsutvikling på Hadeland. For regionen kan det være en svakhet at det er et ensidig fokus på bioenergi til fordel for for eksempel energieffektivisering. Dette må vurderes i forbindelse med en eventuell videreføring av prosjektet, dog kanskje primært noe som fanges opp i et annet prosjekt. Vi mener det er en styrke og ikke en svakhet ved prosjektet som sådan at det har bioenergi som

sin fokus, men snarere en svakhet for regionen som sådan at det ikke arbeides like målrettet med for eksempel energieffektivisering eller andre energistrategier.

Ved en videreføring av prosjektet er det viktig at målene som vedtas ses i sammenheng med prosjektets innretning og omfang. Med dagens ressursinnsats videreført er det de tre målene innenfor rekkevidde som bør videreføres, og det er i forhold til disse at resultatene på prosjektnivå bør monitoreres.

Referanser

Bioregion Hadeland. (2002). Hadeland som kompetanse- og utviklingsregion for bioenergi. Forprosjekt. Energigården 14.august 2002.

Finstad, A., Flugsrud, K., Høgset, L. og Haskonsen, G. (2004). Energiforbruk utenom elektrisitet i norske kommuner – en gjennomgang av datakvalitet. SSB-notat 2004/40.

Hustoft, A.G., Hartvedt, H., Nymoen, E., Stålnacke, M. og Utne, H. (1999). Etablering av publiseringsnivå mellom fylker og kommuner. SSB-rapport nr 99/6. ISBN 82-537-4671-7.

Jakobsen E.W. (2001). Et verdiskapende Norge. Teori, metode og resultater. PP-presentasjon. home.bi.no/fgl99012/strategi3/forelesning0606.ppt (5.10.2011)

Miljøverndepartementet (2007). Norsk klimapolitikk. St.meld. nr. 34 (2006-2007).

Rognerud, P. A. (2010). Småskala bioenergiselskaper i Innlandet. Rapport bestilt av Arena Bioenergi Innlandet.

Stubberud, K.V. og Vaagland, J. (2005). Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland. ØF-rapport nr.: 20/2005. Lillehammer.

Sluttnoter:

ⁱ Målformuleringen er av en slik art at det er ikke uten videre gitt å finne et mål på om målet er nådd. Begrepet "naturens bæreevne" omfatter flere dimensjoner av miljøhensyn som klimagassutslipp, forurensninger, biologisk mangfold og menneskenes behov for mat og andre ressurser. Den geografiske avgrensingen gjør det også vanskelig å operasjonalisere ettersom Hadeland som en avgrensbar del av naturen utveksler både energi og materie med sine omgivelser på måter som er svært krevende å skulle kartlegge og måle utviklingen i. Dette gjelder for evaluator, men også for prosjektet. Hovedmålet må derfor forstås som noe annet enn et kvantitativt mål. Spørsmålet om balanse og naturens bæreevne kan eksempelvis forstås som en handlingsveiviser – på samme måte som "tenke globalt, handle lokalt", eller "føre var" er det. Man kan da spørre om det i perioden fram til 2020 har vært en prosess i Hadelandssamfunnets energibruk som i økende grad baserer seg på biologiske kretsloppsressurser. Omfanget av denne endringsprosessen kan kvantifiseres, og tas som et uttrykk for hvordan hovedmålet ligger til grunn for den utviklingen Hadelandssamfunnet er i.

I tillegg kan man knytte an til begrep som klima- eller karbonnøytralitet som ett aspekt ved "balanse i naturen". Begrepet klimanøytralitet eller karbonnøytralitet har blitt mye brukt de siste årene knyttet til energibruk. Begrepet er også brukt av bedrifter, kommuner, regioner og fylker.

Om begrepet karbonnøytralitet heter det i St.meld. nr. 34 (2006-2007) kapittel 1.4:

"Dersom et rikt land påtar seg en forpliktelse som innebærer at det ikke får tildelt kvoter, men må kjøpe alle kvoter det trenger fra andre land, kan man si at landet er karbonnøytralt. Utslippene i eget land motsvares da fullt ut av utslippsreduksjoner finansiert i andre land."

Videre heter det i kapittel 3.2 i meldingen:

"Målet om karbonnøytralitet i 2050 innebærer at Norge tar ansvar for å redusere de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 100 prosent av egne utslipp innen 2050ⁱ. Utslippene fra norsk territorium vil da være nøytralisert av reduksjoner Norge betaler i andre land, gjennom kjøp av kvoter eller andre tilsvarende mekanismer som er tilgjengelige på det tidspunktet. Dette målet sier ingenting om størrelsen av norske utslipp i 2050, bare at de skal nøytraliseres uansett størrelse."

Klimaforsker Steffen Kalbekken i CICERO har gitt følgende definisjon av begrepet: "Hvis en aktivitet (eller en bedrift) skal være klimanøytral, må man gjennomføre tiltak som til sammen

sørger for at klimaeffekten blir den samme som om aktiviteten ikke hadde funnet sted. Det betyr at man først må beregne hvor store utslipp aktiviteten vil gi, deretter må man undersøke mulighetene for å redusere disse utslippene, og til slutt kjøpe klimakvoter for å kompensere for de utslippene som fortsatt finner sted etter at man (eventuelt) har gjennomført tiltak for å redusere utslippene. Denne definisjonen innebærer at kun kjøp av klimakvoter for å nøytralisere egne utslipp ikke er tilstrekkelig for å kunne være klimanøytral. Et faglig problem når en skal vurdere klimanøytralitet er hvor man skal sette grensene når man beregner utslippene fra aktiviteten. Direkte utslipp som følge av en aktivitet er relativt enkelt å beregne. Spørsmålet er hvor store de indirekte utslippene er og i hvilken grad disse skal inngå.”

Et faglig problem når en skal vurdere klimanøytralitet er hvor man skal sette grensene når man beregner utslippene fra aktiviteten. Direkte utslipp som følge av en aktivitet er relativt enkelt å beregne. Spørsmålet er hvor store de indirekte utslippene er og i hvilken grad disse skal inngå.

Med grunnlag i definisjonen er det fem spørsmål som må besvares for å vurdere mulighetene for at en region, en organisasjon eller en aktivitet skal bli klimanøytral:

1. Hvor store er netto utslipp av klimagasser?
2. Hvor mye kan brutto utslipp av klimagasser reduseres?
3. Er det satt mål og gjennomført tiltak for å redusere utslippene?
4. Hvor mye kan netto karbonbinding i skog (og jord) økes?
5. Kan gjenstående netto utslipp av klimagasser kompenseres ved å kjøpe klimakvoter?

Med grunnlag i forannevnte finner ikke vi grunnlag i prosjektets omfang, innretning eller aktiviteter i perioden som gir grunnlag for en nærmere vurdering av en eventuell måloppnåelse på dette punktet.

Evaluering av prosjekt Bioreg Hadeland

- prosjektperioden 2006-2010

På oppdrag fra Regionrådet på Hadeland er det gjennomført en resultatevaluering av prosjektet Bioreg Hadeland med vekt på prosjektperioden 2006-2010.

Rapport nr.: 21/2011

ISBN nr: 978-82-7356-697-3



HADELAND

Sekretariatet for Osloregionen
Rådhuset

0037 OSLO

Vår ref.
12/00141-4
edst

Arkiv
026

Deres ref.

Vår dato
18.01.2012

Fornylse av Osloregionens strategier - Høringsuttalelse fra Regionrådet for Hadeland

Det vises til sak behandlet i styret i Osloregionen 4. oktober i år og saksdokumenter oversendt deltakerkommunene og regionrådene i brev av 11.10. 2011.

Følgende høringsuttalelse ble enstemmig vedtatt av Regionrådet for Hadeland i møte 27. januar, etter forutgående behandling i kommunestyrene.

Hovedmålet for samarbeidsalliansen.

Gjennom medlemskap i Osloregionen har deltakerkommunene markert tilhørighet til den arbeids-, bolig- og serviceregionen som hovedstadsområdet utgjør.

Med dette som utgangspunkt vil Regionrådet for Hadeland understreke behovet for at hovedmålet som er utformet for samarbeidsalliansen ligger fast.

Arbeidet med «**Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa**» vil ha stor betydning for medlemskommunene. Hvordan en lykkes her vil kunne få konsekvenser for velstandsutviklingen i medlemskommunene og næringslivets muligheter for å utvikle seg.

Innsatsområder og strategier:

En strategisk samarbeidsallianse med mange deltaker må ikke spre seg på for mange innsatsområder.

Temaene som er foreslått er sentrale for å nå alliansens hovedmål. En støtter på denne bakgrunn valget av innsatsområdene og at en søker å utvikle felles strategier i tilknytning til disse.

En har følgende kommentarer til de foreslåtte innsatsområdene:

- Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport.
Dette vil være spesielt viktig for å få til tunge og koordinerte innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP). Innspillene bør ta utgangspunkt i regionens areal- og transportstrategi som kommunene sluttet seg til i 2008.
Behovet for gjennomgående gang og sykkelveier bør innarbeides i strategien.
- Styrke kompetanse og verdiskaping (FoU/næringsutvikling).
Dette er et viktig men utfordrende arbeid. Både næringslivet og virkemiddelapparatet er u hensiktsmessig organisert og imøtekommer i liten grad behovet til den funksjonelle Osloregionen. Det meste er organisert etter fylkesgrenser som ikke er en naturlig avgrensning for verdiskapingen i Osloregionen.



- Styrke felles profilering – nasjonalt og internasjonalt.
Et et sentralt og avgjørende arbeid for å bli en konkurransedyktig og bærekraftig hovedstadsregion.
- Klimapolitikk.
Klimapolitikken vil være avgjørende i arbeidet med å skape en bærekraftig regionutvikling. Arbeidet med å utvikle en samordnet strateg for klimapolitikk bør igangsettes tidlig i valgperioden. Strategien må ta utgangspunkt i kommunene kima- og energiplaner. Osloregionens areal- og transportstrategi vil være et annet sentralt utgangspunkt. Et felles strategidokument for klimapolitikk vil også være hensiktsmessig for å oppnå dialog med nasjonale myndigheter om rammevilkårene for klimapolitikken i kommunene.

Roller:

Med utgangspunkt i hovedmålsetting og foreslåtte innsatsområder, er det nødvendig at Osloregionen prioriterer arbeidet med å utvikle:

- Gode møteplasser og nettverk.
- Felles strategier og holdninger i forhold til overordnet mål om konkurransedyktighet og bærekraft.
- Alliansen til å bli et tydelig talerør overfor nasjonale myndigheter innenfor de prioriterte innsatsområdene.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Edvin Straume
regionkoordinator
Saksbehandlers telefon: 61 33 83 55

Kopi til:

Lunner kommune	Sandsvegen 1	2730 LUNNER	
Gran kommune	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
Jevnaker kommune	Kirkegata 6	3520 JEVNAKER	

Mottaker	Adresse	Post	Kontaktperson
Sekretariatet for Osloregionen	Rådhuset	0037 OSLO	

Samarbeidsalliansen Osloregionen:

Fornyelse av Osloregionens strategier

Høringsutkast, 4. oktober 2011



FORORD

Forut for etableringen av Osloregionen 1.1.2005 hadde stiftelsesmøtet 17.12.2004 sluttet seg til en samarbeidsplattform som fokuserte på fire tematiske innsatsområder og tilhørende oppgaver for det nyetablerte samarbeidet. Etter mer enn 6 års virksomhet er tiden inne for å tenke gjennom innsatsområder og arbeidsoppgaver med sikte på å bekrefte og fornye strategiene. Som grunnlag for en fornyelse av strategiene drøftet Styret i mars 2010 viktige utfordringer og oppgaver for alliansen for de nærmeste årene med bakgrunn i notatet ”Osloregionens rolle i det regionale samarbeidet?”. Styret samlet seg om følgende:

- *Samarbeidsalliansens tematiske innsatsområder bør i hovedsak videreføres. Arbeidet innen innsatsområdene bør spisses. Knyttet til å styrke Osloregionens konkurransekraft ble viktigheten av å arbeide med areal og transport, næringsutvikling/verdiskapning og profilering understreket. Vekstutfordringen Osloregionen står overfor bør være et sentralt utgangspunkt for spissingen.*
- *Samarbeidsalliansens politiske initiativ og påvirkning overfor staten bør trappes opp. Samarbeidsalliansen bør fungere som en tydelig og synlig regional kraft, og må bli flinkere til å utnytte sin tyngde overfor staten når medlemmene er enige om strategiske retningsvalg.*

I Handlingsprogrammet for 2011 er det lagt opp til en prosess for rullering av de strategiske føringene for perioden 2012-2014. Osloregionen representerer et omfattende nettverk av samarbeidende kommuner og fylkeskommuner og strategiprosesser er ganske krevende. Styret har derfor kommet til at strategiene bør være mest mulig robuste og legge til grunn et perspektiv ut over perioden 2012-14.

Dette utkastet til ”Fornyelse av Osloregionens strategier” er utarbeidet av Osloregionens sekretariat i dialog med Administrativ koordineringsgruppe. Tidligere seniorrådgiver Jan Terjer Hanssen (Akershus fylkeskommune) har bistått sekretariatet med utarbeidelsen.

INNHOLD

Forord	2
Utgangspunktet	5
Nettverk for å møte utfordringene i fellesskap	5
Roller for alliansen	8
Samspill og relasjoner	9
Mål, innsatsområder og strategier framover	10
Økonomiske og administrative konsekvenser	15
Sammendrag	16

FORNYELSE AV OSLOREGIONENS STRATEGIER

UTGANGSPUNKTET

Ved etablering av Osloregionen pr. 1.1.2005 samlet deltakerne seg om følgende hovedmål

Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Det ble formulert følgende fire innsatsområder og strategier som premissgivende for en samarbeidsplattform for Osloregionen

- *Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kommunikasjon*
- utvikle en felles, overordnet areal- og transportstrategi for regionen
- *Styrke kompetanse og verdiskaping*
- etablere utvidet samarbeid om innovasjon og utvikling av internasjonalt konkurransedyktig næringsliv i regionen
- *Styrke felles profilering, nasjonalt og internasjonalt*
- etablere utvidet samarbeid om internasjonal markedsføring av Osloregionen som en konkurransedyktig næringsregion og et attraktivt besøksmål
- *Utvikle samarbeid om sosial infrastruktur*
- utvikle felles utnyttelse av investeringer i sosial infrastruktur

NETTVERK FOR Å MØTE UTFORDRINGENE I FELLESSKAP

Forvaltningsreformen ble iverksatt 1.1.2010 og resulterte ikke i vesentlige endringer for hovedstadsområdet. Fylkesinndelingen og hovedtrekkene i oppgavefordelingen ble beholdt i det alt vesentlige uten endringer - med unntak av samferdselssektoren der riksvegene utenom stamvegene ble overført til fylkeskommunene. Samtidig ble fylkeskommunene gitt tydeligere oppgaver i næringspolitikken ved bl.a. opprettelsen av regionale forskningsfond og medeierskap i Innovasjon Norge. Oslo og Akershus ble videre gitt i oppdrag å utarbeide en felles areal- og transportstrategi under ledelse av Miljøverndepartementet. Alt i alt påvirket ikke forvaltningsreformen utfordringer, oppgaver og roller for Osloregionen på noen særlig avgjørende måte. For deltakerne i Osloregionen vil det også framover være viktig å utvikle felles strategier for løsning av Osloregionens utfordringer og oppgaver.

Osloregionen vokser

Det er antatt at hovedstadsområdet vil få en betydelig befolkningsvekst i årene framover. Det er anslått at bare Oslo og Akershus vil få en tilvekst på 380 000 i perioden fram mot 2030. Også øvrige deler av Osloregionen antas å få betydelig vekst i folketallet.

Flere kommuner og delregioner enn de opprinnelige stifterne av Osloregionen har funnet det hensiktsmessig å slutte seg til det strategiske fellesskapet for å kunne møte strukturendringer og vekst i sin del av regionen. Nye regioner er midtre Buskerud (Sigdal, Modum, Krødsherad) og Glåmdalsregionen (Eidskog, Sør-Odal, Nord-Odal, Kongsvinger, Grue, Åsnes, Våler). Fra 1.1.2012 vil også Buskerud fylkeskommune bli med. Med disse utvidelsene vil det alt vesentlige av det framtidige området som kan nåes i løpet av en time fra Oslo med moderne inter-city tog ("timesregionen"), være med i Osloregionen.

Fokusområder

I drøftingsnotatet til Styrets seminar 11.3.2010 ble det pekt på hvor viktig det er at Osloregionen tar opp utfordringer og temaer som favner bredt blant deltakerne og er relevante for de to hovedutfordringene – konkurransedyktighet og bærekraft. I notatet står det:

Riktig tematisk fokus

Samarbeidsalliansen må fokusere på tema som er viktige for medlemmene og som har relevans i forhold til Osloregionen som konkurransedyktig region. Tematikken bør i tillegg være knyttet til Osloregionens funksjonalitet.

Samarbeidsalliansens tematiske fokus ble fastlagt gjennom vedtak av satsingsområder ved etableringen, og betydelige prosesser lå bak utforming av disse føringene. Nye trender, og nye prosesser og arenaer i det regionale utviklingsarbeidet, reiser imidlertid spørsmål om behovet for justeringer og nye prioriteringer. Det er dermed viktig at man med jevne mellomrom drøfter alliansens innsatsområder og tematiske fokus.

I arbeidet med å utvikle Osloregionen som en konkurransedyktig region er det også viktig med kunnskap om hvor man faktisk står i "konkurransen" med andre regioner. Samarbeidsalliansen har så langt bare i beskjedne grad engasjert seg i arbeidet med å få fram kunnskap om status i forhold til andre regioner. I mange andre storbyregioner er imidlertid systematisk sammenligningsarbeid et viktig innsatsområde.

Arbeidet med felles strategier har så langt vært knyttet til de fire politikkområdene som ble fokusert ved stiftelsen:

- Utbyggingsmønster, arealbruk, transport og klima
- Verdiskaping, næringspolitikk og kompetanse
- Profilerings- og markedsføring av Osloregionen
- Sosial infrastruktur

Innenfor hvert av disse områdene har det vært gjennomført prosjekter av varierende omfang for utvikling av felles strategier. Det kan nevnes bl.a.

- Felles areal- og transportstrategi. Vedtatt januar 2008 i styret.
- Strategier for godsstrømmer, godshåndtering og logistikkentra. Igangsatt i 2008 og ventes sluttbehandlet i 2011-12.
- ”Den grenseløse region”. Modeller for interkommunal integrering av kommunale tjenester. Pilotforsøk i 2008-10. Avsluttet desember 2010.
- Merkevarer- og omdømmebygging og internasjonal profilering av Osloregionen. Forprosjekt på høring våren 2011.
- Felles strategier for verdiskaping og næringspolitikk. Oppstart i 2008 og arbeidet pågår.
- Hovedstadsprosjektet/klyngeutvikling. Oslo Teknopol har vært ansvarlig for dette arbeidet, samarbeidsalliansen har bidratt økonomisk siden 2006.

Det har dessuten vært tatt opp en rekke prosjekter med sikte på å klarlegge ulike problemstillinger, være pådriver og finne fram til sammenfallende holdninger i aktuelle spørsmål. Styret har gjennomført studieturer til bl.a. Stockholm (Mälardalsrådet), Brussel (Osloregionens Europakontor) og Eindhoven for erfaringsutveksling og kunnskapsinnhenting, og for å synliggjøre Osloregionen hos relevante samarbeidsparter.

Innen rammen av samarbeid med Stockholmsregionen/Mälardalsrådet er det utarbeidet rapporter om kontaktintensitet og relasjoner, og status for infrastrukturen som forbinder de to regionene.

Med sikte på samordning og dialog med nasjonale myndigheter har Styret hatt møter med Regjeringen (fagstatsråder) og relevante komiteer i Stortinget med grunnlag i omfattende drøftinger i Styret. Dette gjelder bl.a. arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP), hovedstadsmeldingen og forvaltningsreformen. Som grunnlag for Styrets behandling har sakene vært forberedt og drøftet i faglige og administrative grupper.

ROLLER FOR ALLIANSEN

I drøftingsnotatet til Styrets seminar 11.3. 2010 er det gitt en beskrivelse av de viktigste rollene for alliansen (sitat).

Sentrale roller for samarbeidsalliansen

Det unike ved samarbeidsalliansen er det geografiske perspektivet som omfatter hele den ”funksjonelle” Osloregionen og at den er en felles samarbeidsarena for både kommuner og fylkeskommuner. Med dette utgangspunktet har samarbeidsalliansen Osloregionen vært aktiv først og fremst i forhold til følgende roller:

Møteplass

Som møteplass for Osloregionens ordførere og fylkesordførere skal samarbeidsalliansen legge til rette for informasjonsutveksling og drøfting av regionale utfordringer og initiativer, og bidra til politisk nettverksbygging i regionen. Det er

først og fremst gjennom Osloregionens politiske organer, rådmøtet og styret, at rollen som møteplass ivaretas.

Rådmøtet avholdes årlig med alle ordførere/fylkesordførere fra samarbeidsalliansens medlemmer. Her er tema overordnede problemstillinger og fremtidige utfordringer for Osloregionen.

Styret er samarbeidsalliansens viktigste besluttsende og utøvende organ, og består i utgangspunktet av lederne for de regionrådene som inngår i samarbeidsalliansen, samt Oslos byrådsleder og fylkesordførerne fra Akershus og Østfold.

...

Politisk samordnings- og påvirkningsorgan

Som samordningsorgan kan samarbeidsalliansen opptre på regionens vegne i saker som er viktige for hele Osloregionen. Dette må være basert på medlemmenes engasjement og erklærte vilje. Utvikling av felles strategier vil ofte kunne være grunnlag for slik samordning og felles opptreden. Et eksempel på dette er at samarbeidsalliansen, med utgangspunkt i arbeidet med en samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, har opptrådt på regionens vegne inn mot staten i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Videre var styret for Osloregionen kontaktorgan for politisk ledelse av Kommunal- og regionaldepartementet under utarbeidelsen av Hovedstadsmeldingen (St.meld. 31, 2006/07), noe som ga mulighet for dialog om hovedstadspolitikken i Norge.

...

Tilrettelegger for felles strategiutvikling.

Som tilrettelegger for felles strategiutvikling må samarbeidsalliansen fokusere på gode prosesser som ivaretar eierskap og forankring blant medlemmene. Samarbeidsalliansens arbeid med samordnet ATP-strategi har demonstrert at denne rollen kan ivaretas med godt resultat.

...

Styrets drøfting i seminaret 11.03.2010 bekreftet disse tre hovedrollene. Rollen som talerør overfor nasjonale myndigheter ble i denne sammenhengen framhevet.

For alliansens videre arbeid vil dette bety at det legges vekt på å framstå som talerør for kommuner og fylkeskommuner i Osloregionen på grunnlag av felles holdninger i utviklingsspørsmål av mer langsiktig karakter, for eksempel i forhold til Nasjonal Transportplan, verdiskaping/næringspolitikk og eventuelle andre politikkområder. Rollene for den strategiske alliansen Osloregionen framover vil da fortsatt være:

- Møteplass og nettverk
- Utvikling av felles strategier og felles holdninger i forhold til Osloregionens overordnede mål om å være konkurransedyktig og bærekraftig
- Talerør for nettverket av kommuner, delregioner og fylkeskommuner overfor nasjonale myndigheter (Regjering, Storting)

Osloregionens egenart og styrke ligger i å være et samarbeidende nettverk for utvikling av felles holdninger og strategier, men uten å være en samarbeidsarena for gjennomføring av konkrete tiltak, tjenesteproduksjon eller felles oppgaveløsning. Dette bør likevel ikke være til hinder for at Osloregionen tar initiativ til, er pådriver for eller bidrar til at deltakerne i nettverket danner samarbeidsorganer for løsning av konkrete oppgaver, dvs. en rolle som ”fødselshjelper”.

SAMSPILL OG RELASJONER

Osloregionen består av 67 kommuner (inkl Oslo) og 2 fylkeskommuner (Østfold, Akershus) ved inngangen til 2011. Buskerud fylkeskommune blir med fra 2012. Dette betyr at det er stor spennvidde i oppgaver og utfordringer, og betydelige forskjeller i forutsetninger for valg av oppgaveløsninger. En slik spennvidde i grunnlaget for å engasjere seg krever at deltakerne er bevisste på hvilke funksjoner fellesskapet kan ha og hva den enkelte forventes å kunne bidra med inn i fellesskapet.

De enkelte kommuner og fylkeskommuner har sine oppgaver definert i lover og forskrifter med tilhørende ansvar og myndighet. I forhold til oppgavegjennomføring er det derfor viktig å være klar over at Osloregionen som ”strategisk allianse” i et samarbeidende nettverk, ikke vil kunne påta seg gjennomføring av konkrete oppgaver med mindre alle aktuelle deltakere gir uttrykkelig fullmakt til det. Sett i forhold til kommunesektorens oppgaver med forvaltning og tjenesteyting er neppe noen av de formelle samarbeidsmodellene i Kommuneloven (§§ 27, 28) aktuelle som ramme for Osloregionen som gjennomføringsorgan.

Fellesskapet i Osloregionen vil ha sin merverdi i den nytten deltakerne kan ha ved å velge felles holdning til løsning av oppgaver, for eksempel i form av felles strategier som grunnlag for egen politikktutforming. Dette er kanskje mest tydelig i den felles areal- og transportstrategien som både uttrykker en felles holdning samtidig som det også gir klare signaler overfor nasjonale myndigheter som grunnlag for overordnede prioriteringer.

Oppgaven for Osloregionen vil ligge i å være en nettverksorganisasjon der deltakerne utformer felles overordnede og gjerne langsiktige strategier mens ansvaret for gjennomføring og iverksetting ligger hos fylkeskommuner og kommuner. Osloregionen framstår dermed som en ”strategisk allianse” mellom kommuner og fylkeskommuner i et frivillig nettverk av aktører med bevissthet om å tilhøre den funksjonelle hovedstadsregionen.

Samarbeid i kommunesektoren er ofte basert på en ”kost-nytte” betraktning ut fra at løsninger i fellesskap gjerne vil framstå som mer kostnadseffektive eller rasjonelle enn ved å løse oppgavene hver for seg. Konkret samarbeid om gjennomføring av tjenesteyting eller andre oppgaver er det tradisjon for å løse innen rammen av interkommunalt samarbeid. De utfordringene som deltakerne i Osloregionen velger å ta opp innen rammen av fellesskapet, må derfor kunne løses av kommunene og fylkeskommunene enkeltvis eller i samarbeid, eller ha en karakter som innebærer gjennomføring i regi av særskilte organer, selskaper eller andre. Eksempelvis har Oslo og Akershus valgt å legge sine virkemidler overfor næringslivet til et eget selskap som disse to eier og har ansvar for (under etablering).

MÅL, INNSATSOMRÅDER OG STRATEGIER FRAMOVER

Ved stiftelsen av Osloregionen pr. 1.1.2005 ble det formulert et hovedmål

Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

I de etterfølgende årene har dette framstått som en god målformulering – både hensiktsmessig og operativ. I tilknytning til målsettingen ble det stilt opp fire innsatsområder og alle disse er i ettertid fulgt opp med utvikling av felles strategier og prosjekter/tiltak. De fire innsatsområdene er

- *Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kommunikasjon*
- *Styrke kompetanse og verdiskaping*
- *Styrke felles profilering, nasjonalt og internasjonalt*
- *Utvikle samarbeid om sosial infrastruktur*

Styrets drøfting i seminaret våren 2010 signaliserte både et ønske om å være tydeligere i rollen som talerør og å ”spisse” de politiske innsatsområdene. Oppfølging av dette i forhold til innsatsområdene kan bestå i å vektlegge arbeidet med å utvikle felles holdninger og strategier på politikkområder som samler bred oppmerksomhet og samtidig er sentrale for kommuner og fylkeskommuner.

Av de fire innsatsområdene som ble formulert innledningsvis, har det vist seg vanskelig å konkretisere ”*Utvikle samarbeid om sosial infrastruktur*”. Det kan reises spørsmål om temaet grenser så nært opp til allerede etablerte interkommunale samarbeidstiltak, at det kan være vanskelig å få det forankret som tema for samarbeidsalliansen. Osloregionen kan være mer egnet som arena for informasjon og ideutveksling for interkommunalt samarbeid og kan eventuelt ha en fasilitatorrolle i slik sammenheng. Ut fra ønsket om å ”spisse” innsatsen, bør dette innsatsområdet utgå og videre fokus settes på de tre øvrige.

Hovedmålet for alliansen ligger fast og begrepene ”konkurransedyktig” og ”bærekraftig” bør være styrende for valg av innsatsområder, prosjekter og tiltak. Ved utformingen av Osloregionens strategier og i prioriteringen av hvilke oppgaver man velger å følge opp, må disse to dimensjonene tillegges betydelig vekt. En ytterligere markering kunne være å gruppere strategier og oppgaver framover ut fra dette. Det har imidlertid vært fokusert mye på de tre gjenværende innsatsområdene over lengre tid, de er godt innarbeidet som innsatsområder man forbinder med Osloregionen og gir en viss ”identitet” til Osloregionen. Dette taler for å beholde gjeldende struktur. Klimapolitikken har kommet sterkere i fokus i løpet av de siste 5-6 årene og det synes å være behov for at Osloregionen følger opp dette med et nytt fjerde innsatsområde for ”klimapolitikk”.

En videre konkretisering av arbeid som er i gang eller som kan tenkes igangsatt, ville dermed kunne omfatte innsatsområdene:

Utvikle utbyggingsmønstre, samferdsel og kollektivtransport

Regionens vekstutfordringer og fokus hos deltakerne i Osloregionen på samferdsel og ikke minst behovet for opprusting av transportinfrastrukturen (veg, jernbane), har gitt dette innsatsområdet en sentral plass. Samtidig er det klart at den kraftige befolkningstilveksten som ventes i hovedstadsområdet de nærmeste ti-årene, må møtes med en bevisst styring av utbyggingsmønsteret for å kunne ivareta overordnede nasjonale mål for klimapolitikk og naturbruk. I denne sammenhengen bør det også settes et sterkere fokus på utvikling av kollektivtransporten.

I perioden 2005-08 ble det utformet en felles areal- og transportstrategi for å møte disse utfordringene. De felles strategiene er akseptert av alle deltakerne i Osloregionen og legges til grunn i den langsiktige planleggingen i regionen samtidig som den gir grunnlag for dialog med nasjonale myndigheter om regionens utbyggingsmønstre og investeringer i infrastruktur. Det synes å være alminnelig oppslutning om å følge opp og supplere den felles areal- og transportstrategien med nærmere utdyping av utvalgte temaer.

Ved etableringen av Osloregionen var deltakerne opptatt av at næringsliv og publikum i alle deler av regionen skulle ha tilgang til velfungerende IKT-tjenester. "Kommunikasjon" var derfor en del av dette innsatsområdet. Behovet for å være en pådriver for utbygging av IKT er imidlertid ikke lenger aktuelt. "Kommunikasjon" bør derfor kunne utgå og erstattes av "kollektivtransport". Videre innsats bør kunne omfatte følgende oppgaver:

Felles strategier for å møte vekstutfordringene i regionen

Utfordringene knyttet til den sterke befolkningsveksten i Osloregionen bør kunne møtes med felles strategier, bl.a. basert på de felles holdningene i "Areal- og transportstrategier for Osloregionen". Målsettingen om en flerkjernet ("polysentrisk") utvikling bør følges opp og utdypes.

Felles strategier for gods og logistikk i Osloregionen

For oppfølging og utdyping av den felles areal- og transportstrategien har Styret igangsatt et prosjekt for nærmere å avklare problemstillinger og eventuelt utforme felles strategier for håndteringen av godsstrømmer og varedistribusjon i regionen. Forslag til strategier skal etter planen sendes på høring høsten 2011.

Innspill til nasjonale strategiprosesser, herunder Nasjonal Transportplan (NTP)

Dialogen på regionalt nivå mellom transportetatene, brukerinteresser og kommunesektorens aktører under arbeidet med Nasjonal Transportplan er noen av de viktigste premissene for utformingen av den fire-årige planen. I denne prosessen er det viktig at Osloregionens aktører sammen med Østlandssamarbeidet og andre, kan synliggjøre og prioritere de tiltakene som er viktigst for det funksjonelle hovedstadsområdet. I denne sammenhengen bør det fokuseres på videre utvikling av kollektivtransporten i regionen.

Styrke kompetanse og verdiskaping

Betydelige deler av landets utdanningsinstitusjoner på universitetsnivå og ressurser innen høykompetent forskning og utvikling, er lokalisert til hovedstadsområdet. Dette gir regionen et stort potensiale for kompetanseutvikling, innovasjon og verdiskaping. Ambisjonen om å kunne spille en rolle i internasjonal sammenheng tilsier fokusering på innovasjon. Gjennom utvikling av felles strategier og samordning av innsats ønsker Osloregionen å bidra til å styrke regionen som en konkurransedyktig region i Europa.

Felles strategier kan utvikles på følgende områder:

Felles strategier for FoU- og næringsutvikling med fokus på innovasjon, dvs felles innovasjonsstrategi

Med den vekt som er lagt på hovedstadsregionens konkurransedyktighet i forhold til andre europeiske regioner, er det svært påkrevet at Osloregionen kommer opp med en felles langsiktig strategi for tilrettelegging og stimulering av næringslivet. Vilkår og muligheter for innovasjon kan være et fokus i denne sammenhengen. Arbeidet har pågått noen tid og er høgt prioritert framover (jfr styresak 18/11 i møtet 12.04.2011).

Harmonisering av virkemiddelbruk

Oslo og Akershus har i lang tid, også lenge før etableringen av Osloregionen, hatt et samarbeid om utformingen av tiltak og virkemidler overfor næringslivet. ”Oslo Teknopol iks” ble etablert som selskap for bl.a. å håndtere dette. Oslo og Akershus har nå besluttet å erstatte dette selskapet med en annen konstruksjon der bl.a. de fylkeskommunale/kommunale virkemidlene for stimulering av næringslivet vil bli integrert.

Vektleggingen av Osloregionen som en konkurransedyktig region tilsier at virkemiddelbruken overfor næringslivet til enhver tid bør stå i fokus. Deltakerne i nettverket vil derfor ha en særlig oppgave i å legge til rette for dialog mellom private og offentlige aktører, forskning og næringsliv om utformingen av virkemidlene. Sett fra næringslivets ståsted må man anta det vil være hensiktsmessig å møte mest mulig ensartede insitamenter og rammebetingelser i hele det sammenhengende arbeids-, bolig- og serviceområdet som Osloregionen utgjør. Muligheten for en best mulig harmonisering av virkemidlene bør derfor klarlegges.

Samordning av FoU-strategier

Gjennomføring av forvaltningsreformen fra 1.1.2010 inneholdt også etablering av *Regionale forskningsfond* og med forutsetning om utforming av regionale FoU-strategier. Oslo og Akershus utgjør ett område for det regionale forskningsfondet. Hedmark og Oppland utgjør en annen fondsregion, mens Østfold, Buskerud, Vestfold og Telemark utgjør en tredje. For næringslivet i de ulike delene av Osloregionen kan man se for seg en interesse for å kunne møte noenlunde samsvarende holdninger i hele Osloregionen og gjennom nettverket i Osloregionen bør kommunene og fylkeskommunene kunne ha en drøftingsarena for en slik harmonisering.

Strategier for utvikling av universitets- og høyskoletilbudet

I debatten om framtidens næringsliv fokuseres det bl.a. på forventningen om et stadig høyere kunnskapsinnhold. I målsettingen om å være en konkurransedyktig region ligger det i så fall også en utfordring om å utvikle og tilpasse utdanning og forskning til de utfordringer regionen vil møte. Osloregionen bør kunne tilby en arena der offentlige aktører møter næringsliv, forsknings- og utdanningsinstitusjoner for dialog om kunnskapsbehovet i nærings- og arbeidsliv.

Strategier for utvikling av fagskoletilbudet

Med forvaltningsreformen fikk fylkeskommunene overført ansvaret for å utvikle fagskoletilbudet. Dette utdanningstilbudet er vel etablert og i stor grad er det dimensjonert og innrettet på behovet for spesialutdanning i nærings- og arbeidsliv. Det kan imidlertid være et spørsmål om tilbudet kan ytterligere tilpasses og at aktørene i Osloregionen kan bidra til dette.

Styrke felles profilering – nasjonalt og internasjonalt

En viktig begrunnelse for etablering av Osloregionen var deltakernes ønske om i fellesskap å synliggjøre og markedsføre regionen i europeisk sammenheng. Ulike oversikter og rangeringer indikerer at Oslo har en forholdsvis svak posisjon som lokaliseringssted for internasjonale virksomheter. Det er et mål for regionen å bli bedre kjent som lokaliseringssted for næringslivet internasjonalt og å gjøre regionens næringsliv bedre kjent i europeisk sammenheng. Innen rammen av Osloregionen bør det derfor arbeides videre med følgende oppgaver:

Klargjøre ambisjoner og innsats i arbeidet med synliggjøring og profilering

Prosjekter og tiltak for å profilere og synliggjøre Osloregionen har det vært arbeidet med siden starten. Sammenliknet med Københavns- og Stockholmsregionene har profileringen av Osloregionen vært svært nøktern og det som er utredet om en eventuell styrking av innsatsen har indikert behov for betydelige ressurser for å bringe markedsføringen av regionen mer på linje med andre storbyregioner i Europa.

Felles profilering er ett av de fire prioriterte innsatsområdene for samarbeidsalliansen og det er bred enighet om at Osloregionen er riktig nivå for profilering som er internasjonal rettet. Styret har fått utarbeidet et forslag til videre arbeid og har ut fra dette lagt opp til en klarlegging av hvilke ambisjoner deltakerne i Osloregionen har for profileringen og på hvilken måte dette eventuelt kan realiseres. Profilering av hovedstadsområdet i europeisk og annen internasjonal sammenheng, er en oppgave også for nasjonale myndigheter og en avklaring av ambisjoner og innsats bør gjøres i samråd med disse.

Statistisk bilde av Osloregionen

Markedsføring og profilering av hovedstadsregionen har hele tiden vært en sentral målsetting for Osloregionen. I en slik sammenheng er det aktuelt å kunne gi et bilde av regionen begrunnet med data om viktige samfunnsparametre. Omfang og innhold i et slikt ”regionalt bilde” bør klarlegges.

Sammenlikning med andre nordiske og europeiske byområder og regioner.

I forhold til målsettingen om Osloregionen som konkurransedyktig region er spørsmålet om sammenlikning med andre regioner stadig aktuelt. En slik sammenlikning forutsetter imidlertid at man både har kjennskap til Osloregionens eget ”bilde” og at man kan relatere de ulike parametrene til sammenliknbare data for andre regioner. Omfang og innhold i et slikt sammenliknende materiale bør klarlegges. Det betyr at man i tillegg til kunnskap om Osloregionen også må etablere metoder for innhenting av kunnskap om andre aktuelle regioner.

Klimapolitikk

I hovedmålsettingen for Osloregionen inngår både ”konkurransedyktig” og ”bærekraft”. Felles strategier for ”areal/transport” reflekterer begge begrepene mens ”verdiskaping” og ”profilering” helst reflekterer ”konkurransedyktig”. ”Bærekraft” omfatter mange elementer i tillegg til ”areal/transport” og flere av dem, for eksempel. ”energiøkonomisering” og ”klimagassutslipp”, inngår i klimapolitikken. I takt med nasjonale føringer for klimapolitiske tiltak arbeides det også med regionale og lokale tilpasninger og det kan være riktig for Osloregionen å legge opp til et arbeid for å avklare om det vil være hensiktsmessig å utvikle felles strategier også for dette politikkområdet.

Samordning av strategier for klimapolitikk

Kommunene vil etter hvert utarbeide klimapolitiske planer og det samme gjør fylkeskommunene. Det bør avklares om det er aktuelt for Osloregionen å ta på seg å sammenstille de lokale og regionale føringene for klimapolitikken med sikte på å utvikle en felles klimapolitisk strategi. Dette kan være hensiktsmessig bl.a. for å tilrettelegge for en felles dialog med nasjonale myndigheter om rammevilkårene for klimapolitikken.

Samarbeid med nordiske storbyområder

På en måte kan de nordiske storbyområdene framstå som konkurrenter til Osloregionen, men i en europeisk sammenheng vil det være langt viktigere å utvikle partnerskap og samarbeid mellom storbyområdene i Norden. Gøteborg/Oslo-samarbeidet er formalisert og tunge aktører i Osloregionen (Oslo kommune, Akershus og Østfold fylkeskommuner) deltar i dette. Samarbeidsalliansen har fått mandat til å utvikle relasjonene til Stockholmsregionen og Mälardalsrådet. Et samarbeid har vært under utvikling de seinere åra og bør utvikles videre samtidig som det holdes åpent for å utvikle kontakten med de øvrige nordiske storbyområdene..

Gode transportforbindelser både til Stockholmsregionen og mot Gøteborg, Øresundsregionen og kontinentet er viktige strategier for å bidra til å styrke Osloregionens konkurransedyktighet. Sammen med fylkeskommunene og andre aktører bør Osloregionen ha et aktivt forhold til videre utvikling av samarbeidet om ”Det Nordiske triangelet”, samarbeidet med Västres Götalandsregionen og Øresundsregionen.

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Samarbeidsalliansens arbeid er i hovedsak finansiert av kontingenter. I 2011 er kontingentinntekten ca 4,7 mill kr. Årlig anvendes omtrent halvdel til faste utgifter knyttet til sekretariatet og styrets virksomhet. Resten disponeres til utredningsarbeid, prosjekter og tiltak. Virksomheten har vært basert på et nøkternt sekretariat og i all hovedsak kjøp av utredninger etc. fra aktuelle kompetansemiljøer. Oppfølging i forhold til de utredningsoppgaver som er skissert i forslaget til felles strategier i det foregående, og medfølgende prosesser og arbeid i organisasjonen, tilsier ikke vesentlige endringer i ressursbehovet. Oppfølging av store og ressurskrevende prosjekter, for eksempel realiseringen av en bred felles omdømmesatsing, vil måtte finansieres særskilt og fortrinnsvis sammen med andre aktører som næringsliv, nasjonale myndigheter o.a.

For Osloregionen er det samtidig avgjørende at deltakerne engasjerer seg både politisk og administrativt i arbeidet med strategier, uttalelser og utforming av felles holdninger til aktuelle spørsmål. Ved siden av å bidra med uvurderlig fagkompetanse til fellesskapet, gir det god forankring blant deltakerne og sikrer oppslutning om de felles løsningene som velges. Utfordringen for Styret og sekretariatet ligger slik sett i å sikre at samarbeidsalliansen får nytte ut den faglige og politiske kompetansen hos deltakende kommuner og fylkeskommuner.

SAMMENDRAG

Hovedmål

Nettverket av samarbeidende kommuner og fylkeskommuner i Osloregionen vil i de nærmeste årene framover legge vekt på å videreutvikle Osloregionen som en strategisk allianse med hovedmål:

Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa

Roller

Osloregionen tar sikte på å være aktiv i forhold til følgende roller

- Møteplass og nettverk
- Utvikling av felles strategier og felles holdninger i forhold til Osloregionens overordnede mål om å være konkurransedyktig og bærekraftig
- Talerør for nettverket av kommuner, delregioner og fylkeskommuner overfor nasjonale myndigheter (Regjering, Storting)

Innsatsområder og felles strategier

Osloregionen vil i de nærmeste årene fokusere på fire innsatsområder og vil på disse områdene søke å utvikle felles strategier for bl.a følgende oppgaver.

Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport

Felles strategier for å møte vekstutfordringene i regionen

Felles strategier for godslogistikk

Innspill til nasjonale strategiprosesser, herunder Nasjonal Transportplan (NTP)

Styrke kompetanse og verdiskaping (FoU/næringsutvikling)

Felles innovasjonsstrategi

Harmonisering av virkemiddelbruk

Samordning av FoU-strategier

Strategier for utvikling av universitets- og høgskoletilbudet

Strategier for utvikling av fagskoletilbudet

Styrke felles profilering – nasjonalt og internasjonalt

Klargjøre ambisjoner og innsats i arbeidet med synliggjøring og profilering.

Statistisk bilde av Osloregionen

Sammenlikning med andre nordiske og europeiske byområder og regioner

Klimapolitikk

Samordning av strategier for klimapolitikk

Samarbeid med nordiske storbyområder

På en måte kan de nordiske storbyområdene framstå som konkurrenter til Osloregionen, men i en europeisk sammenheng vil det være langt viktigere å utvikle partnerskap og samarbeid mellom storbyområdene i Norden. Særlig god kontakt har det vært med Stockholmsregionen og Mälardalsrådet. Samarbeidet har vært under utvikling de seinere åra og bør utvikles videre samtidig som det holdes åpent for å utvikle kontakten med de øvrige nordiske storbyområdene.

Til Osloregionens kommuner og fylkeskommuner

Deres ref.

Vår ref.
2011 –270

Saksansv.: Theis Juell Theisen
tlf. 23 46 11 75
e-post: theis.theisen@osloregionen.no

Dato: 11.10.2011
Arkivkode: 014

Fornyelse av Osloregionens strategier - høring

Styret i Osloregionen behandlet 4. oktober utkast til reviderte strategier for organisasjonen fra 2012 og framover. Før Styret tar endelig stilling til utkastet er det ønskelig at medlemmene, dvs. kommuner og fylkeskommuner som er med i Osloregionen, uttaler seg.

Tid for fornyelse

Samarbeidsalliansen Osloregionen ble etablert 1.1.2005 og etter mer enn 6 års virksomhet er tiden inne for å tenke gjennom innsatsområder og arbeidsoppgaver med sikte på å bekrefte og fornye strategiene. Som grunnlag for en fornyelse av strategiene drøftet Styret i mars 2010 viktige utfordringer og oppgaver for alliansen og samlet seg om følgende:

- *Samarbeidsalliansens tematiske innsatsområder bør i hovedsak videreføres. Arbeidet innen innsatsområdene bør spisses. Knyttet til å styrke Osloregionens konkurransekraft ble viktigheten av å arbeide med areal og transport, næringsutvikling/verdiskapning og profilering understreket. Vekstutfordringen Osloregionen står overfor bør være et sentralt utgangspunkt for spissingen.*
- *Samarbeidsalliansens politiske initiativ og påvirkning overfor staten bør trappes opp. Samarbeidsalliansen bør fungere som en tydelig og synlig regional kraft, og må bli flinkere til å utnytte sin tyngde overfor staten når medlemmene er enige om strategiske retningsvalg.*

I Osloregionens Handlingsprogram for 2011 er det lagt opp til en prosess for rullering av de strategiske føringene for perioden 2012-2014. Osloregionen representerer et omfattende nettverk av samarbeidende kommuner og fylkeskommuner og strategiprosesser er ganske krevende. Styret har derfor kommet til at strategiene bør være mest mulig robuste og legge til grunn et perspektiv ut over perioden 2012-14.

Temaer i høringen

Hovedmålet ligger fast

Da Osloregionen ble etablert 1.1.2005 ble det formulert et hovedmål. Styret baserer seg på at dette ligger fast. Nettverket av samarbeidende kommuner og fylkeskommuner i

Osloregionen vil i de nærmeste årene framover legge vekt på å videreutvikle Osloregionen som en strategisk allianse med hovedmål: "Å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa".

Roller og oppgaver

Gjennom høringen hos kommuner og fylkeskommuner er det ønskelig å få tilbakemelding på følgende temaer:

Rollene for alliansen

Osloregionen er en felles samarbeidsarena for både kommuner og fylkeskommuner og med dette utgangspunktet bør Osloregionen være aktiv først og fremst i forhold til følgende roller:

- Møteplass og nettverk
- Utvikling av felles strategier og felles holdninger i forhold til Osloregionens overordnede mål om å være konkurransedyktig og bærekraftig
- Talerør for nettverket av kommuner, delregioner og fylkeskommuner overfor nasjonale myndigheter (Regjering, Storting).

Det er ønskelig med tilbakemelding på om dette er de riktige rollene for alliansen.

Samspill og relasjoner

Samarbeidet i Osloregionen har karakter av "en strategisk allianse" og oppgaven for Osloregionen vil ligge i å være en nettverksorganisasjon der deltakerne utformer felles overordnede og gjerne langsiktige strategier mens ansvaret for gjennomføring og iverksetting ligger primært hos fylkeskommuner og kommuner. En ser gjerne at dette blir vurdert og eventuelt bekreftet.

Innsatsområder og strategier

Det er foreslått fire innsatsområder

- Utvikle utbyggingsmønster, samferdsel og kollektivtransport
- Styrke kompetanse og verdiskaping (FoU/næringsutvikling)
- Styrke felles profilering – nasjonalt og internasjonalt
- Klimapolitikk (nytt innsatsområde)

Det er viktig å gi tilbakemelding på valg av innsatsområder og temaer for felles strategiutvikling.

Samarbeid med nordiske storbyområder

Det legges opp til at Osloregionen fortsatt skal jobbe for å utvikle partnerskap og samarbeid mellom storbyområdene i Norden, med spesielt fokus på Stockholmsregionen. Gi gjerne tilbakemelding i forhold til dette.

Det er også åpent for at man i høringsuttalelsene eventuelt tar opp andre temaer for videre utvikling av samarbeidet i Osloregionen.

Som grunnlag for høringen oversendes notat fra sekretariatet "Fornyelse av Osloregionens strategier" (september 2011).

Sekretariatet har også utarbeidet et notat "Saker i perioden 2005-10" (mai 2011) med en oppsummering av de saker Osloregionen har arbeidet med i de 6 årene siden etableringen. Dette notatet er tilgjengelig på Osloregionens hjemmeside www.osloregionen.no.

Høringsprosessen

Styret tar sikte på å behandle ferdig utkastet vinteren 2012 slik at strategiene kan drøftes i rådsmøte sommeren 2012.

Kommunene i Osloregionen er alle med i interkommunale regionråd og for gjennomføring av høringen ville det være praktisk om kommunene søkte å samordne sine uttalelser gjennom regionrådene.

FRIST FOR UTTALELSE SETTES TIL UTGANGEN AV JANUAR 2012

Uttalelser sendes - gjerne pr. e-post - til Osloregionens sekretariat ved fungerende direktør Theis Juell Theisen.

Med vennlig hilsen



Siljan Berger Røslund
Byrådsleder i Oslo kommune
Leder av styret for Osloregionen



Theis Juell Theisen
Fung. direktør

Vedlegg:

"Fornyelse av Osloregionens strategier" (september 2011)



HADELAND

Sekretariatet for Osloregionen
Rådhuset

0037 OSLO

Vår ref.
12/00140-3
edst

Arkiv
026, N00

Deres ref.

Vår dato
17.01.2012

Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen. Høringsuttalelse fra Regionrådet for Hadeland

Det vises til oversendt høringsbrev av 10. okt. 2011 og høringsutkast for «Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen», samt vedlagt analysegrunnlag.

Saken er behandlet av Regionrådet for Hadeland i møte 27. januar.
Følgende uttalelse ble enstemmig vedtatt:

Forslag til «Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen».

Det oversendte strategidokumentet framstår som en god beskrivelse av hovedutfordringen for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionene.
Regionrådet for Hadeland slutter seg til de overordnede målene, slik disse framkommer på side 10 i strategidokumentet.

En slutter seg også til de foreslåtte strategiene og oppfølgingen av disse, men har følgende kommenterer til forslagene:

Strategier på lang sikt (2040).

Regionrådet for Hadeland vil spesielt understreke behov for å bygge ut ytre ringveg nord for Oslo Oslo (Ring 4 /rv 35/E 16). Bli denne koblet til en av satellittene i terminalsystemet vil den på en god måte avlaste behov for godsframføring gjennom Oslo.
Å legge til rette for at mer godstransport kan foregå med bane må ha høyeste prioritet. Dersom godsstrømmer forsvare det, må en på lang sikt også vurdere å utrede avlastingsløsninger på bane nord for Oslo.

Strategi på kort sikt (NTP 2014-2023).

En viktig forutsetning for å få de foreslåtte strategiene gjennomført er at alle medlemmene i Osloregionen står sammen om disse i forb. med høringsarbeidet til NTP 2014-2023.
Regionrådet for Hadeland vil spesielt peke på behovet for å bygge dobbeltsporparseller og lange kryssningsspor på Gjøvikbanen-Bergensbanen.

Videre vil en be om at sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen innarbeides i strategien. Dette vil være et viktig tiltak for å få et mer robust jernbanenett for gods i Osloregionen.



Klimaendringer fører til hyppigere flom og ras. Skal Osloregionen fungere som et godt nasjonalt nav er en avhengig av omkjøringsmuligheter dersom en korridor er stengt, slik vi opplevde flere ganger sist sommer . En sammenknytning av Gjøvikbanen og Dovrebanen er nødvendig for å sikre regulariteten og mulighetene for å nå målsettingene om mer gods på bane mot Trøndelag, Møre og Nord-Norge.

I tillegg til disse tiltakene på bane må medlemmene i Osloregionen stå fast på prioriteringen som er innarbeidet i vedtatt «Areal- og transportstrategi for Osloregionen» når det gjelder veg. Dette innebærer utbygging av hovedvegnettet hvor «høytrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer» skal prioriteres, sammen med forbindelser utenom Oslo. For vår region innebærer det en prioritering av Rv 4 og Rv35 (E 16)

Oppfølging av strategiene.

Den viktigste årsaken til at regionrådet for Hadeland støtter den foreslåtte «Nav-satellitt»-strategien er den betydelige miljøgevinst som utredningsarbeidet viser at dette vil medføre. Å få etabler godstog i pendeltrafikk mellom knutepunktene vil trolig være en viktig forutsetning for denne gevinsten.

Godstrafikk har til nå vært et lite fokusert område i forbindelse med utarbeidelse og behandling av NTP. Osloregionen er navet for godstransport i Norge. Skal en lykkes med å få redusert veksten i godstransport på veg må en langsiktig gods- og logistikkstruktur i Osloregionen inngå som særskilt tema i neste NTP.

Får Akershus fylkeskommune ansvar for å konkretisere løsninger for et godsknutepunkt i nordøst, nær Gardermoen, må Oppland og Hedmark fylkeskommuner tas med i dette arbeidet

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Edvin Straume
regionkoordinator
Saksbehandlers telefon: 61 33 83 55

Kopi til:

Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626 LILLEHAMMER	
Lunner kommune	Sandsvegen 1	2730 LUNNER	
Gran kommune	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	
Jevnaker kommune	Kirkegata 6	3520 JEVNAKER	

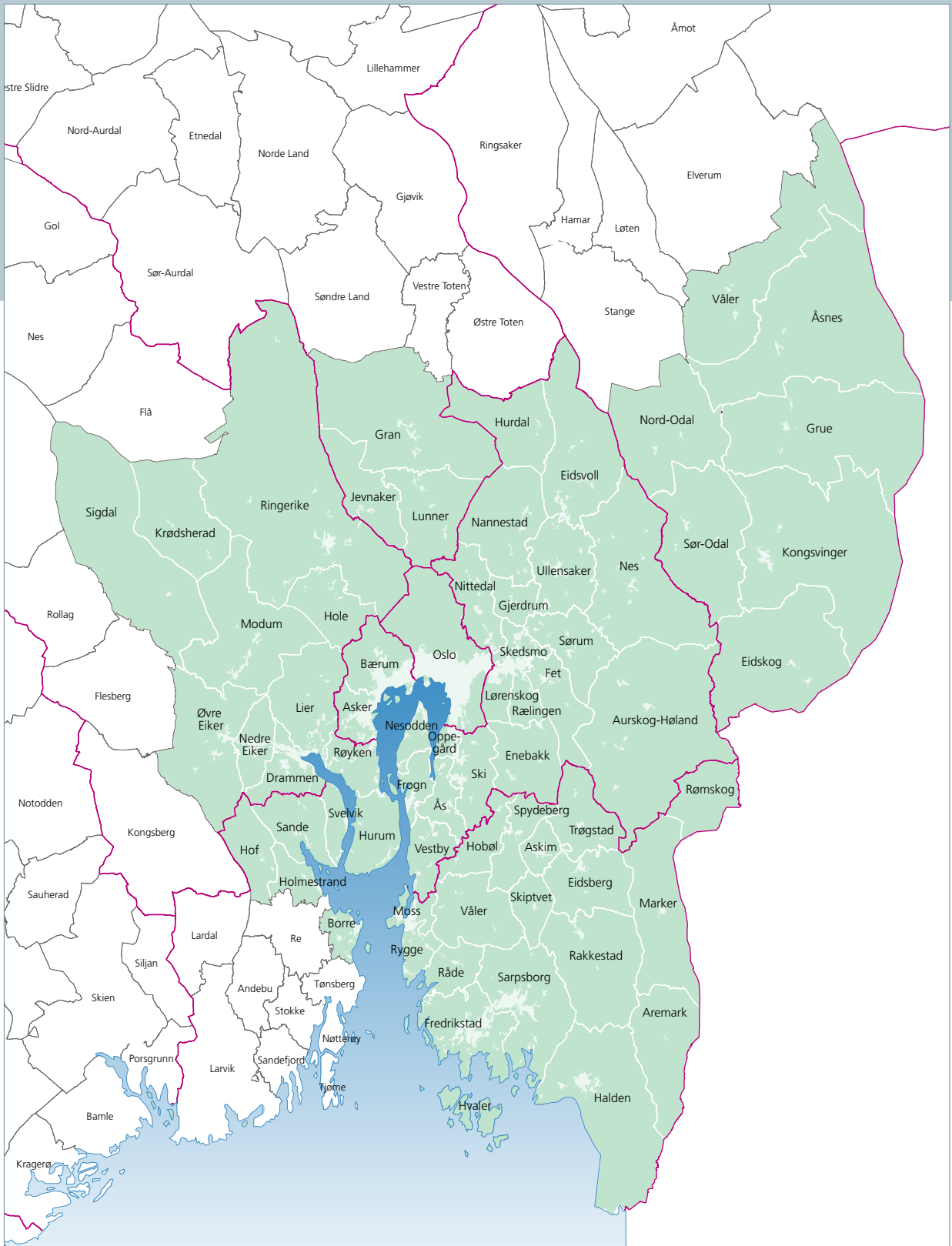
Mottaker	Adresse	Post	Kontaktperson
Sekretariatet for Osloregionen	Rådhuset	0037 OSLO	

FELLES STRATEGI FOR GODS OG LOGISTIKK I OSLOREGIONEN

Høringsutkast 4. oktober 2011



OSLO
regionen



Forord



Foto: Anniken Sandvig

Prosjektets organisering

Arbeidet har vært prosjektorganisert med Osloregionens styre som styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe med representanter for fylkeskommuner og delregioner i Osloregionen:

Prosjektgruppens sammensetning:

Ole Helmick Øen, Akershus fylkeskommune (prosjektledelse)

Hans Erik Fosby, Østfold fylkeskommune (prosjektledelse)

Bjørn Helgesen, Oslo kommune, PBE (prosjektledelse)

Gunnar Holme, Regionrådet for Nedre Glomma

Peter Austin, Oslo kommune, Byrådet

Trond Wangen, Follorådet

Espen Sørås, Haldenregionen

Sølve Bjørkevoll, Regionrådet for Indre Østfold

Terje Pettersen, Mosseregionen

Njål Nore Akershus fylkeskommune

Dag Olsen, Vestregionen

Erlend Eggum, Øvre Romerike Utvikling

Hilde Nygaard, Glåmdalsregionen

Edvin Straume, Hadelandsregionen

Frode Graff, Drammensregionen

Andreas Bjørnnes, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike

Elin Tangen Skeide, Østfold fylkeskommune

Anders Jordbakke, Statens Vegvesen, region øst, Bjørn Egede-Nissen, Jernbaneverket, Plan og utvikling øst og Arne Sandvik, Kystverket har deltatt i arbeidet og gitt faglige råd og synspunkter.

Tre fra prosjektgruppen, sammen med Theis Juell Theisen og Jan Terjer Hanssen, Osloregionens sekretariat, har vært prosjektledelse og styrt forberedelser til møter i prosjektgruppen og oppfølgingsarbeidet mellom møtene.

Njål Arge, Civitas AS og Geir Berg, SITMA AS har vært engasjert som fagkonsulenter sammen med Rolv Lea og Gaute Taarneby, begge Civitas. Arge har vært prosjektleder og Berg har hatt ansvaret for utarbeiding av analysegrunnlaget.

Det har under arbeidets gang vært en rekke kontakter med offentlige og private i gods- og logistikkbransjen. 25. februar 2011 ble det holdt eget seminar om arbeidet med bred deltakelse fra de nevnte aktørene

Prosjektets organisering og arbeidsformer har tilstrebet en bredest mulig forankring i medlemsorganisasjonene, samarbeid med statlige samferdselsmyndigheter, kontakt med relevante aktører og andre relevante prosesser, spesielt utredningsfasen for NTP 2014 – 2023.

Innhold

Forord	3
Prosjektets organisering	5
1. Sammendrag og forslag til felles gods- og logistikkstrategier	8
1.1 Sammendrag	8
1.2 Forslag til felles gods- og logistikkstrategi	10
2. Gods og logistikk i Osloregionen	14
2.1 Mandat	14
2.2 Føringer fra ATP-strategien	14
2.3 Styring av godstransporten	15
2.4 Rollen til offentlige myndigheter overfor godstransporten	15
2.5 Rollen til Osloregionen i forhold til godstransporten	16
2.6 Gods i Nasjonal transportplan 2010 - 2019	18
2.7 Utdyping av oppgaven	19
3. Godsstrømmer i Osloregionen	20
3.1 Utviklingen i godstransporten i Norge fram til i dag	20
3.2 Godsstrømmer i Osloregionen	21
3.3 Stykkogods er utgangspunkt for strategien	22
3.4 Godstransportsystemet	22
3.5 Osloregionen er Norges import- og eksportsenter	23
3.6 Import av stykkogods til Osloregionen	24
3.7 Fordeling på transportmidler	25
3.8 Transportårene	26
4. Godsknutepunkter i Osloregionen	28
4.1 Funksjoner og interesser	28
4.2 Ulike typer godsknutepunkt og verdiskaping	28
4.3 Mange havner, få jernbaneterminaler	29
4.4 Godsknutepunkter i de enkelte delregionene	30
4.5 Havner i Oslofjorden	32
4.6 Engroshandelsbedrifter	34
5. Utviklingstendenser og utfordringer	38
5.1 Utenriks	38
5.2 Innenriks	38
5.3 Osloregionen	39
5.4 Mangel på areal vil bli den største utfordringen	40
5.5 Utfordringer fra veksten i godsstrømmene	40
5.6 Kapasitetsutfordringer på lang sikt	41

6. Strategiske valg: Nav og satellitt på sikt	42
6.1 Behov for en langsiktig strategi	42
6.2 Strategiske valg ved utvikling av godsknutepunkter	42
6.3 Prinsipper bak en langsiktig strategi	43
6.4 Alnabrus rolle i framtiden	43
6.5 Fortsatt sentralisering eller spesialisering og satellitter?	43
6.6 Nye godsknutepunkter i Osloregionen	44
6.7 Eksempler på tre "satellitter" og aktuelle lokaliseringer	45
6.8 Pendeltog med gods mellom nav og satellitter?	46
7. Virkninger av strategien	48
7.1 Energi- og miljøvirkninger	48
7.2 Sysselsettings- og regionale virkninger	48
7.3 Virkninger på samtransportørene	50
7.4 Knutepunktens rolle – virkninger for varedistribusjon	51
8. Andre initiativ	52
8.1 Plansamarbeidet for Oslo og Akershus viser til Osloregionen	52
8.2 Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien	52
8.3 COINCO: Oslo – Göteborg	52
8.4 KVU for alternative kryssinger av ytre Oslofjord	53
9. Oppfølging av Felles strategi	54
9.1 Videre utredningsarbeid	54
9.2 Fylkeskommunene og staten må ta oppfølgingsansvaret	54
9.3 Aktuell utbyggingsrekkefølge av satellitter	55
9.4 Alliansebygging	55
Vedlegg:	56
Begreper i gods og logistikk	56
Referanseliste	57

1

Sammendrag og forslag til felles gods- og logistikkstrategier

1.1 Sammendrag

Gods og logistikk i Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker å utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig gods- og logistikkstrategi for å håndtere den sterke veksten i godstransporten generelt og dempe veksten i lastbiltransporten spesielt. Alnabruterminalen i Oslo er det nasjonale godsknutepunktet, men kan ikke ta all vekst i overskuelig framtid og trenger supplering fra andre terminaler.

Det skjer en gradvis utflytting av logistikkvirksomhet fra de sentrale byområdene i Osloregionen. De siste ti årene er det bygget omlag like mye lagerkapasitet utenfor hovedstaden som det som i dag er igjen i Oslo. Tendenser til tilfeldig spredning langs hovedvegene må møtes med en felles strategi for desentralisert konsentrasjon.

Godsstrømmer i Osloregionen

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkgoods. Stykkgodset skal dels til den store og voksende befolkning i Osloregionen og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet.

En felles godsstrategi konsentrerer seg om stykkgoodsstrømmer til og fra Osloregionen. Strategien kan påvirke fordelingen av godstransporten mellom bil, tog og båt. Den interne transporten i Osloregionen går i all hovedsak med lastebil. Strategien må også bidra til at denne lastebiltransporten kan skje på en effektiv og mest mulig miljøvennlig måte.

Godsknutepunkter i Osloregionen

Godstransportsystemet i Osloregionen er dominert av Alnabru og Oslo Havn, men det er også flere mellomstore godsknutepunkter og havner ellers i regionen. Med sin sentrale plassering i jernbanenettet er Alnabru meget gunstig for godstransport på tog. At store samlastaktører er lokalisert samme sted bestyrker dette.

Når vareeierne flytter ut, oppstår behov for at godsknutepunktene følger etter slik at avstanden til jernbanen blir kortest mulig, og sjansene for at tog blir benyttet til godstransport øker.

Oslo Havn er Norges største offentlige havn for containergoods. De mange havnene i Oslofjorden kan være gunstig for å dempe den lokale lastebiltransporten til og fra havnene.

Utviklingstendenser og utfordringer framover

Osloregionen har i dag 1,8 mill innbyggere og vil kunne vokse med 40 % fram til 2040. Veksten i godstransportarbeidet forventes å bli det dobbelte av dette. Veksten vil være stor både med tog og båt, men aller størst med lastebil.

Importen med lastebil fra Sverige og via Sverige fra de østeuropeiske land vil bli meget stor og denne trafikkveksten vil sette hovedvegssystemet i Osloregionen, spesielt i Østfold, under sterkt press.

Strategisk valg: Nav og satellitter på sikt

Alnabru må, pga sin strategiske beliggenhet i sentrum av jernbanenettet i Norge, forbli "navet" i det nasjonale godstransportsystemet. Alnabru har også en sentral beliggenhet i forhold til det store markedet i Oslo og omegn. Det må utvikles arealeffektive godsknutepunkter av en viss størrelse andre steder i Osloregionen for å supplere Alnabru.

Et konsept med nav og satellitter foreslås – med mulighet for godstog i pendeltrafikk i mellom. Godsknutepunkter som satellitter må lokaliseres nær jernbane og stamveg, de må samlokaliseres med annen logistikkvirksomhet og de må koples til havn og havnefunksjoner. Behov for areal til slike godsknutepunkter vil være i størrelsesorden 500 daa for hver av dem.

Virkninger av strategien

"Nav-satellitt" strategien vil i et langsiktig perspektiv gi en betydelig miljø- og klimagevinst sammenliknet med en situasjon hvor fremtidig gods- og logistikkvekst skjer i navet på Alnabru, og vesentlig mye bedre enn en utvikling med spredt og ikke koordinert lokalisering.

Satellitter på 500 dekar kan i et langsiktig perspektiv gi en sysselsetting på 1.400 arbeidsplasser.

Erfaringene viser at det er vanskelig å få konkurrerende transportører til å samarbeide om bedre lokal bylogistikk. En felles politikk i Osloregionen om miljøsoner etc. må tas opp som et eget arbeid.

Andre initiativ

Felles strategi kan legge viktige føringer for det videre planarbeidet i Oslo og Akershus. Utredningen COINCO Oslo-Göteborg har sammenfallende interesser med Felles strategi.

Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien og har for øvrig som mål full utbygging av IC-trianglet innen 2023 og hovedveger i fem korridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo. Prioriteringene støtter opp under strategien med gode forbindelser mellom satellittene og til navet. KVVU om fast forbindelse over ytre Oslofjord reiser interessante perspektiver.

Oppfølging av Felles strategi

Oppfølging med et videre utredningsarbeid må avklare hvilke lokaliseringer som kan være aktuelle. Både fylkeskommunene og staten oppfordres til å ta på seg oppfølgingsansvar. Et mål bør være at Stortinget får satt i gang en samordnet planprosess med sikte på sluttbehandling i forbindelse med stortingsmelding om NTP 2018-2027.



Foto: JBV, Øystein Grue

1.2 Forslag til felles gods- og logistikkstrategi

Overordnede mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen

(Vedtatt av Osloregionen i 2008)

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen

- Gods- og logistikkvirksomheten i Osloregionen skal bidra til å styrke konkurransevnen for eksportrettet industri og legge til rette for nye vekstnæringer basert på regionens ressurser.
- Gods- og logistikkvirksomheten skal levere varer til næringsliv og forbrukere i Osloregionen og til øvrige Norge på en effektiv og miljøvennlig måte.
- Godstransporten skal gi sitt bidrag til reduksjon av veksten i klimagassutslipp. Veksten i godstransport på veg skal dempes og mest mulig gods skal gå på sjø og jernbane.
- Godsknutepunkter (mottak, omlasting og distribusjon av gods) skal ha høy arealeffektivitet. Lokalisering og utviklingen av godsknutepunkter skal ta hensyn til behovet for byutvikling i regionen og slik at arealkonflikter og lokale miljøvirkninger blir minst mulig.
- Transportårer for gods skal utvikles slik at de ivaretar framkommelighet for godset på en effektiv og trafiksikker måte og med minst mulige negative virkninger på naturmiljø og lokalsamfunn.



Foto: CargoNet

Strategi på lang sikt (2040)

- Befolkningen i Osloregionen er i dag på 1,8 millioner innbyggere og forventes å øke med 40 prosent fram til 2040. Godstransportarbeidet vil i samme periode kunne øke til det dobbelte av dette. Godstransport på veg vil øke mest. Statlige, regionale og lokale myndigheter må bli enige om en felles strategi for å møte denne utfordringen for Osloregionen slik at både logistikknæringen og kommunene gis klare føringer for utviklingen på lang sikt.
- Alnabruerterminalen og Oslo Havn vil være viktige godsknutepunkter, både for landet og Osloregionen. Deres potensial for å håndtere godsveksten har likevel sin begrensning, og det må derfor etableres andre godsknutepunkter i Osloregionen som kan supplere dette "navet". Det bør skje en desentralisert konsentrasjon i nye godsknutepunkter i form av et "nav-satellitt" konsept. Både "nav" og "satellitter" bør utvikles i takt med endring og økning i godsstrømmene. Arealer for framtiden til slike store godsknutepunkter må bestemmes og reserveres i tide før de blir bundet opp av annen virksomhet.
- Det er ikke ønskelig at all logistikkvirksomhet i Osloregionen i framtiden samles i et fåtall store godsknutepunkter. Eksisterende terminaler vil bestå og utvikles. Men hovedtyngden av veksten i gods og logistikkvirksomhet må konsentreres til et begrenset antall for at gods volumene skal bli store nok til at kollektiv godstransport på jernbane og sjø skal være konkurransedyktige i forhold til lastebil, og for å oppnå en høy arealeffektivitet.
- Nye store godsknutepunkter må lokaliseres ved jernbane og hovedveg og med god tilknytning til havn. Det må søkes samlokalisering av terminaler, produsenter, grossister og store kjøpere av varer. Kortest mulig transport mellom vareeierne og terminalen øker mulighetene for mer gods på bane og på sjø. Utvikling av næringsklynger av logistikkbedrifter vil skape et relativt bredt spekter av arbeidsplasser.
- Kapasiteten for godstransport på jernbane gjennom Oslo må styrkes. Aktuelle tiltak som ny Oslostunnel og Bryndiagonalen mellom Follobanen og Bryn, må utredes og eventuelt gjennomføres for å øke kapasiteten og redusere konkurransen mellom framføring av persontog og godstog. Transportkapasiteten må styrkes for gods på jernbane mot Europa gjennom Sverige, spesielt over Kornsjø, men også over Charlottenberg.
- Det må også legges vekt på tilrettelegging for godsframføring på hovedveger utenom Oslo gjennom utvikling av en ytre ringveg (Ring 4).



Foto: Oslo Lufthavn

Strategi på kort sikt (NTP 2014-2023)

- Utbygging av dobbeltspor på InterCity - strekningene må knyttes til utvikling av godstransportsystemet i Osloregionen slik at de store investeringene her kan komme både persontransporten og godstransporten til gode.
- Follobanen, inklusive Bryndiagonalen, må fullføres og utbygging av Østfoldbanen med dobbeltspor til Halden, videre til Kornsjø må forsøres for blant annet å settes i stand til å ta en større andel av godstransporten fra og gjennom Sverige.
- Staten må få etablert en avtale med Sverige knyttet til oppgradering av jernbanen på strekningen Kornsjø til Øksnered i Sverige der banen møter jernbaneforbindelsen Gøteborg-Karlstad.
- Dobbeltsporparceller og lange krysningsspor på Gjøvikbanen-Bergensbanen og Kongsvingerbanen må gjennomføres av hensyn til godstogavvikling.
- Utbygging av hovedvegnettet i fem nasjonale transportkorridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo. Når det gjelder prioriteringer vises det til tidligere vedtatt Areal- og transportstrategi for Osloregionen.
- Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabruterminalen kan videreutvikles som et effektivt knutepunkt for godstransporten
- Staten må styrke sin rolle når det gjelder godsknutepunkter, særlig mht. jernbanen. Staten må gå inn som eier eller deleier av arealene og gjennom dette sørge for et nøytralt eierskap og hindre uønsket konkurransevridning eller monopoldannelser blant aktørene i gods- og logistikknæringen.
- Nåværende havnestruktur må utvikles med en klarere spesialisering og et bedre samarbeide for å utnytte stordriftsfordeler, og slik av havnene i Oslofjorden samlet sett kan betjene Osloregionen på en god og konkurransedyktig måte.



Foto: DB Schenker

Oppfølging av strategiene

“Nav-satellitt” - strategien går ut på utvikling av tre gods- og logistikklynger, ett i hver retning med Oslo Havn og Alnabru som “nav”:

1. Et gods- og logistikknutepunkt i sørøst, for eksempel i Follo/Østfold med tilknytning til sjø, veg og bane, med tilleggsfunksjon rettet mot import og avlastning av Alnabru for containerisert gods.
2. Et gods- og logistikknutepunkt i nordøst, for eksempel i nærheten av Gardermoen (fly, bil, bane), med spesielt fokus på temperert gods (kjøle- og frysevarer).
3. Et gods- og logistikknutepunkt i sørvest for eksempel i Nedre Buskerud/Vestfold med tilknytning til sjø, veg og bane og med fokus på industrigods og tredjepartslogistikk (håndtering av gods på vegne av sender og mottaker) på bane.

Målet med oppfølgingsarbeidet vil være å konkretisere og fastlegge lokalisering, arealbehov og framgangsmåte for å sikre arealer for fremtiden, avklarer hvilke offentlig terminalinvesteringer og jernbane- og veginvesteringer dette konseptet forutsetter, og finansiering av disse.

Oppfølgingsarbeidet forutsetter et samarbeid mellom staten, de mest berørte kommuner og fylkeskommuner samt gods- og logistikknæringene. Det er viktig at arbeidet kommer i gang raskt slik at det kan bli mulig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringsvalgene for satellittene innen rimelig tid, fordi utflytting av logistikkvirksomhet skjer så raskt og fordi aktuelle arealer med nødvendig størrelse vil kunne bli disponert til andre formål. For ikke å tape tid, bør det arbeides parallelt med et helhetsgrep for hele regionen (hvor staten har et hovedansvar) og løsninger for hver av satellittene (hvor fylkeskommune har hovedansvar).

- Osloregionen ber de statlige transportetatene om å inkludere en langsiktig gods- og logistikkstruktur i Osloregionen som særskilt tema i NTP 2014-23. Siktemålet er å få Stortinget til å bestille igangsatt en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP hvor veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner.
- Osloregionen ber fylkeskommunene vurdere hvordan arbeidet med å konkretisere løsninger for de ulike satellittene best kan organiseres; som et samlet prosjekt eller som delprosjekter for hver av de tre satellittene, for eksempel at Østfold og Akershus tar ansvar for satellitt 1, Akershus tar ansvar for satellitt 2, og Buskerud i samarbeid med Vestfold tar ansvar for satellitt 3. Oslo kommune tar ansvar for samspillet mellom nav og satellitter.

2

Gods og logistikk i Osloregionen

Samarbeidsalliansen Osloregionen ønsker å utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig gods- og logistikkstrategi for å håndtere den sterke veksten i godstransporten generelt og dempe veksten i lastbiltransporten spesielt. Alnabruterminalen i Oslo er det nasjonale godsknutepunktet, men kan ikke ta all vekst i overskuelig framtid og trenger supplering fra andre terminaler.

Det skjer en gradvis utflytting av logistikkvirksomhet fra de sentrale byområdene i Osloregionen. De siste ti årene er det bygget omlag like mye lagerkapasitet utenfor hovedstaden som det som i dag er igjen i Oslo. Tendenser til tilfeldig spredning langs hovedvegene må møtes med en felles strategi for desentralisert konsentrasjon.

2.1 Mandat

Prosjektet skal realisere følgende:

- Utforming og politisk behandling av en felles, overordnet strategi for godslogistikken i Oslo-regionen
- Gjennomføring av en prosess som sikrer innspill fra og forankring i samarbeidsalliansens medlemskommuner og hos relevante eksterne aktører

Prosjektet skal innen sin tematikk fylle ut og konkretisere strategidokumentet "Samordnet ATP for Osloregionen"

De sentrale problemstillingene vil være knyttet til:

Gods- og logistikkvirksomhetenes lokalisering:

Å legge til rette for lokaliseringer som bidrar til en effektiv og rasjonell godshåndtering og:

- som begrenser arealkonflikter
- som ikke skaper unødig mye transportarbeid
- som bidrar til å legge forholdene til rette for bruk av jernbane og båt

Infrastruktur og transportkorridorer:

Vekstprognosene for godstransporten i regionen innebærer at det er en betydelig utfordring å utvikle transportkorridorer og alternative, avlastende korridorer for å ivareta:

- framkommelighet
- viktige klima- og miljømål

2.2 Føringer fra ATP-strategien

Samordnet ATP-strategi sier at Osloregionen skal utvikles som en flerkjernet region. Vedrørende godslogistikk peker ATP-strategien på at økt godstransport på veg er en hovedutfordring. Strategien vektlegger viktigheten av at Alnaterminalen og Oslo havn effektiviseres og støtter de nasjonale målsettingene om mest mulig gods på sjø og bane.

Samtidig skal Osloregionen være en konkurransedyktig og bærekraftig region med best mulig utviklet infrastruktur både for næringsliv og innbyggere.

Hensikten med godsstrategien vil som ved ATP-strategien være todelt:

- Felles regionale føringer for samarbeidspartene i Osloregionen (kommuner og fylkeskommuner) i deres eget planarbeid, og i samarbeid innenfor delregioner.
- Grunnlag for felles syn og felles påvirkning fra Osloregionens side overfor statlige myndigheter når det gjelder investeringer, reguleringer, avgifter mv., i første omgang i forhold til NTP.



Foto: NHO Oslo og Akershus

Omforente strategier kan gi bedre løsninger innad og større gjennomslag utad

Osloregionen er en frivillig sammenslutning basert på interessefellesskap. Alliansen har ingen formell myndighet, og den må søke å oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning. Utarbeiding av regionale strategier innenfor samarbeidsalliansens satsingsområder er én måte å drive meningsdannelse på: gjennom brede, demokratiske prosesser meisler samarbeidsalliansen ut omforente mål og vegvalg som grunnlag for bedre løsninger innad og større gjennomslag utad.

2.3 Styring av godstransporten

Godstransport og logistikkvirksomhet er i utgangspunktet privat næringsvirksomhet som benytter seg av offentlig infrastruktur som veg, jernbane, havner og farleder og som betaler sine skatter og spesielle kjørevegsavgifter for dette. Det kan reises spørsmål om hvorfor offentlige myndigheter sentralt eller lokalt skal engasjere seg i denne sektoren. Til det kan det svares at både næringsliv og forbrukere har interesse av at godset håndteres på en effektiv og rasjonell måte og med minst mulige negative virkninger for miljø og samfunn. I tillegg er gods og logistikk en viktig næring med mange arbeidsplasser.

Når det gjelder styring av godstransporten er dette ikke enkelt. Offentlige myndigheter kan legge til rette, men de kan i begrenset grad styre hvorvidt godstransportørene vil benytte seg av tilretteleggingen. Aktørene velger løsninger som er mest hensiktsmessige ut fra økonomiske, bedriftsmessige, organisatoriske og lovmessige rammebetingelser for lokaliseringer av sine virksomheter, transportveger, bruk av terminaler med mer. Slike betingelser er også under stadig endring. Som det gjerne heter i logistikknæringen: "Godset finner alltid sin vei – den billigste".

Konkurranselovgivningen og EØS avtalen legger betydelige begrensninger for hvilke tiltak som kan gjennomføres for å styre godstransporten, bl.a. for å flytte gods fra lastebil til sjø og bane, for innføring av tekniske miljøkrav og for tilrettelegging for samarbeid mellom aktørene. I stor grad er det positive og ikke negative virkemidler som velges.

De regionale og lokale myndighetene har to typer virkemidler som kan fattes på relativt selvstendig grunnlag:

- Tilrettelegging for utvikling av godsknutepunkt på strategiske steder i regionen og i forhold til transportnett
- Prioritering av infrastrukturutvikling som skaper fortrinn for sjø – og baneløsninger

2.4 Rollen til offentlige myndigheter overfor godstransporten

Kommunen

Kommunenes rolle er først og fremst som lokal arealmyndighet. Kommunene er også engasjert i næringsutvikling og alt som kan bidra til arbeidsplassvekst. Kommunene har en sentral rolle i



Foto: Mick Tully

forbindelse med planlegging og konsekvensutredning ved utvidelse og nylokalisering av godsknutepunkt.

En del kystkommuner har havn som er kommunalt eid, og havnene har en viktig rolle i godshåndtering. Havnene konkurrerer seg i mellom om gods.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunene og Oslo kommune står i dag som eier av et omfattende hovedvegnett som skal betjene godstransport på veg i tillegg til persontrafikken. Fylkeskommunene har også en viktig rolle som utviklingsaktør i sammenheng med næringsutvikling og i den sammenheng også gods- og logistikknæringen. Fylkeskommunen har en koordinerende rolle som arealplanmyndighet, samt har en viktig rolle som innsigelsesmyndighet i alle plansaker etter Plan- og bygningsloven.

Staten

Staten er eier av jernbanens kjøreveg og eier av riksvegnettet og er derfor en svært viktig aktør for den fysiske godstransporten, både for framkommeligheten på jernbane og riksvegnettet og for veg- og banetilnknytning til godsknutepunkter. Staten er også gjennom Jernbaneverket eier av hele eller deler av jernbaneterminaler for gods. Staten besitter også økonomiske midler til investeringer og er derfor en svært viktig aktør for godstransporten.

Staten spiller i praksis også en sentral rolle som arealmyndighet dels når det gjelder jordvern og naturvern og dels gjennom innsigelsesinstituttet og statlig regulering i plan- og bygningsloven.

Det er derfor viktig at alle tre myndighetsområdene samarbeider for å utvikle godstransportsystemet i Osloregionen.

2.5 Rollen til Osloregionen i forhold til godstransporten

Når samarbeidsalliansen Osloregionen tar opp spørsmålet om utviklingen av en felles gods- og logistikkstrategi har dette sin bakgrunn i flere forhold:

Utviklingen går i feil retning

Osloregionen støtter de nasjonale målsettingene om mest mulig gods på sjø og på bane. Men utviklingen går i feil retning for Osloregionens vedkommende. Selv om det siste året har vært en viss vekst i godstransport på jernbane, er veksten i godstransport på veg så mye sterkere. Det skjer liten eller ingen overføring til sjø og bane og utslipp av klimagasser øker. Lokale miljøvirkninger i form av støy og forurensing fra lastebiltransporten er økende og tett befolkede områder i Osloregionen får merke disse virkningene sterkt. Det overordnede spørsmålet er om utviklingen fortsatt skal skje i samme retning eller om nye tanker og løsninger skal presenteres og utredes videre.



Foto: Moss Havn KF

Vareeierne flytter ut av byen

Produsenter, grossister og store kjøpere av varer (vareeiere) i de største byene i Norge flytter i økende grad ut av det sentrale byområdet og til rimeligere og romsligere tomter nær god transportinfrastruktur i utkanten av byområdet eller enda lenger ut. Skal veksten i lastebiltrafikken dempes, må også godsknutepunktene flytte etter og samlokaliseres i størst mulig grad med vareeierne. Slik kan behovet for mellomtransporter dempes. Store godsvolumer som er samlet gir også grunnlag for gods på bane og på sjø.

Samfunnsperspektivet må fram

I dag har store logistikkbedrifter på flyttefot ingen samlet plan eller strategi å forholde seg til. Hver kommune eller hver delregion kan riktignok ha planer, men det er ingen overordnet plan for lokalisering av gods- og logistikkvirksomhet i forhold til kommunikasjonsårer, byutvikling og øvrig arealbruk i Osloregionen.

Aktørene forhandler gjerne direkte med enkeltkommuner om etablering av virksomhet. Men det som kan være bedriftsøkonomisk optimalt (på kort sikt) for den enkelte aktør eller hensiktsmessig for den enkelte kommune vil nødvendigvis ikke være samfunnsøkonomisk optimalt med mange aktører og flere kommuner sett under ett (og på lengre sikt). En felles regional strategi kan bidra til at samfunnsperspektivet kommer bedre fram og at usikkerheten reduseres.

Bidrag til regional næringsutvikling

Regionale myndigheter kan ønske at godsknutepunkt skal være noe mer enn upopulære trafikkterminaler som skaper konflikt med omgivelsene i form av lastebiltrafikk og støy. Sysselsettingseffekten er også relativt beskjeden med rene trafikkterminaler mens større logistikknutepunkt med en rekke tilleggstjenester kan gi god effekt samt bidra til å gjøre regionens næringsliv mer konkurransedyktig.

Usikkerhet om Oslos rolle

Det har over lengre tid pågått en diskusjon hvorvidt framtidens godsterminaler skal bli liggende i sentralt i Oslos bybebyggelse, flyttes ut eller begge deler. Planer om byutvikling i Groruddalen skapte usikkerhet både om framtiden for Alnabruterminalen og om godsvirksomheter vil bli relokalisert i stor skala på Romerike og i Follo. Plan- og bygningsetaten har registrert at 550.000 m² gulvareal til logistikk i Groruddalen er "under press" fra byutviklingsinteresser.

Liknende usikkerhet har vært knyttet til framtiden for Oslo Havn og til hvorvidt andre havner i Oslofjorden skulle eller burde ta over mye av godsstrømmene over Oslo Havn. Oslo kommunes forbyvedtak satte ekstra fart i denne diskusjonen.

Det er etter hvert blitt avklart, både fra Oslo kommune og fra staten, at virksomheten på Alnabruterminalen og i Oslo Havn skal fortsette. Men det hersker likevel usikkerhet om hvor "taket"

ligger, dvs. hvor store disse godsknutepunktene kan bli og hvor mye av veksten i godsvirksomhet som vil måtte skje ellers i Osloregionen. En felles regional strategi kan skape den nødvendige sikkerhet og forutsigbarhet for aktørene – både for offentlige myndigheter og private aktører.

Desentralisert konsentrasjon

Flere av kommunene i de tre transportkorridorene i Osloregionen har lagt til rette for lokalisering av virksomheter med godshåndtering, lagerfunksjoner og varedistribusjon. I punkt 4.4 er det redegjort kort for logistikkvirksomhet i dag og planer for fremtiden i de ulike delregionene. Denne rapporten med forslag til mål og strategier støtter dels opp under denne utvikling og dels utfordrer en videre spredning av logistikkfunksjonene.

All logistikkvirksomhet i Osloregionen i fremtiden må nødvendigvis ikke samles i et fåtall store godsknutepunkt. Det må fortsatt være rom for mangfold og for at eksisterende terminaler kan bestå og utvikle seg videre. Men hovedtyngden av veksten i gods og logistikkvirksomhet må konsentreres til et begrenset antall knutepunkter dersom Osloregionens mål om bærekraft og konkurransedyktighet skal kunne oppfylles. Dette krever et regionalt samarbeid med deltaking av kommuner, regionale organer og staten.

2.6 Gods i Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Selv om det er en uttrykt nasjonal målsetting om mest mulig gods på sjø og bane, er ikke NTP 2010 – 2019 videre ambisiøs når det gjelder tilrettelegging for dette og for godstransporten i sin alminnelighet. Godstransport behandles riktignok ganske grundig i flere rapporter i utredningsfasen for NTP-arbeidet, men så langt har dette i liten grad materialisert seg tiltak og prioriteringer av gods på sjø og på bane.

Av de 16 delmålene for NTP er det bare ett om gods hvor det heter: *“Reduserte avstandskostnader for tunge kjøretøyer på veg”*. Regjeringen begrunner prioriteringen av riksvegutbyggingen med at det er relativt begrenset konkurranseflate mellom transportmidlene. Satsing på sjøtransport utgjør en marginal del av de statlige investeringene og på jernbanen prioriteres dobbeltspor på IC-nettet av hensyn til persontransporten.

Gods og logistikk er næringsvirksomhet som staten kanskje i begrenset grad ønsker å ville engasjere seg i. Satt på spissen kan tiltakene i NTP karakteriseres som “utbedring av flaskehalsen så langt det er midler igjen til det etter at persontransporten har fått sitt”.



Foto: JBV

2.7 Utdyping av oppgaven

Hvorfor en langsiktig strategi?

- Forventet økende press på transport- og logistikkinfrastrukturen i Osloregionen pga. kraftig vekst i godstransporten, spesielt på lastebil, som skyldes befolkningsvekst og økt materielt forbruk. Dette må møtes med en helhetlig strategi for utviklingen.
- En ukoordinert utflytting av gods- og logistikkvirksomhet er lite arealeffektiv og reduserer mulighetene for framtidig bruk av jernbanen. Samles virksomhetene til et begrenset antall godsknutepunkt øker muligheten for horisontal integrasjon i forsyningskjeden, dvs. at flere logistikkbedrifter kan benytte samme transportmiddel og derved reduserer belastningen på transportnettet.
- Godsknutepunkter må lokaliseres ved jernbane og hovedveg og der vareeierne er. Om vareeiere og transportører av gods kan lokaliseres sammen med godsknutepunktet, kan man få en styrt utvikling som øker mulighetene for mer gods på bane og på sjø og mindre mellomtransporter med lastebil. Det kan også utvikles næringsklynger av logistikkbedrifter med et betydelig antall arbeidsplasser.
- Arealer for framtiden til slike store godsknutepunkt må bestemmes og reserveres i tide før de blir belagt med annen virksomhet i for stor grad.

Føre-var og helhetlig

På bakgrunn av det som er sagt over om behandlingen av gods i NTP, bør mandatet kunne fortolkes dit hen at det må innebære noe mer "føre-var" og helhet enn det som kommer til uttrykk i NTP.

Samfunnsutviklingen må danne premisser for samferdselsinvesteringene i en slik strategi. På den ene side må transporttilbudet forbedres. På denne side må gods og logistikk ta mindre plass, være mer miljøvennlig og tilpasses endringer i samfunnet. Det krever en strategisk og langsiktig tilnærming.

Statlig politikk og statlige rammebetingelser kan ikke tas for gitt. Det må andre og sterkere virkemidler til for å dempe godsveksten, spesielt på lastebil. Et godstransportsystem som skal ta hensyn til byutvikling, miljø og arealbruk krever virkemidler som går lenger enn nåværende samferdselspolitikk.

Strategien må være langsiktig, robust og gjennomførbar og målene kan deles i fire delmål jf. mandatet (punkt 2.1 og 2.2):

- Konkurransedyktig næringsliv
- Bærekraftig infrastruktur
- Høy arealeffektivitet
- Tilpasset behovet for byutvikling

3

Godsstrømmer i Osloregionen

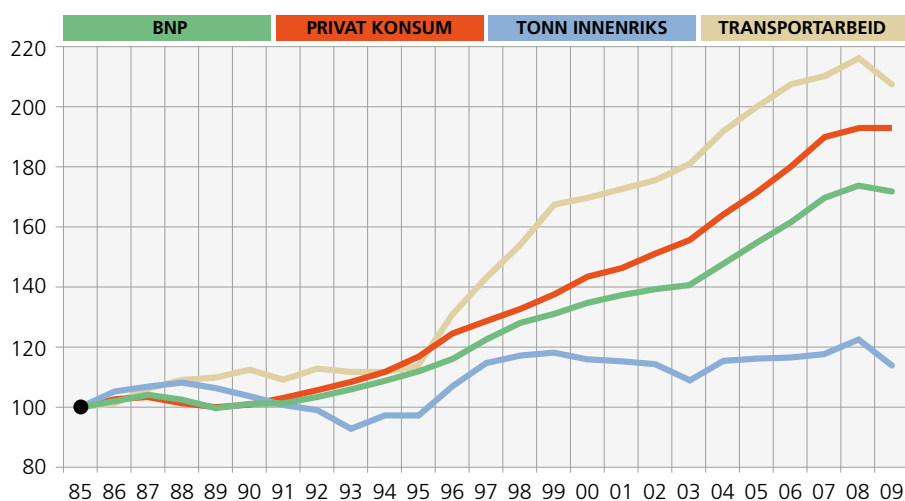
Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykk gods. Stykkgodset skal dels til den store og voksende befolkning i Osloregionen og dels pakkes om for videresending til andre deler av landet.

En felles godsstrategi konsentrerer seg om stykkgodsstrømmer til og fra Osloregionen. Strategien kan påvirke fordelingen av godstransporten mellom bil, tog og båt. Den interne transporten i Osloregionen går i all hovedsak med lastebil. Strategien må også bidra til at denne lastebiltransporten kan skje på en effektiv og mest mulig miljøvennlig måte.

3.1 Utviklingen i godstransporten i Norge fram til i dag

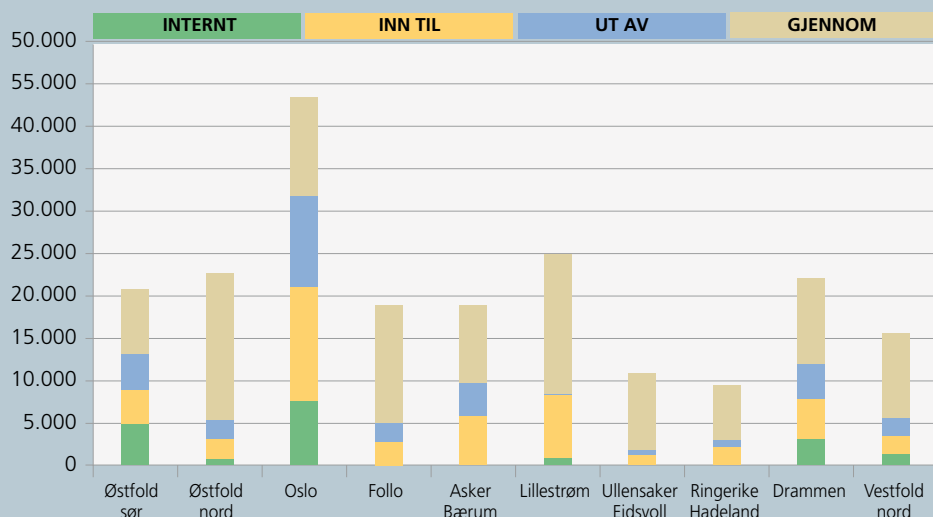
Veksten i transporterte tonn gods har økt med ca 20 % de siste 25 år. Men godstransportarbeidet (tonnkilometer) innenlands i Norge har doblet seg i samme periode fordi mer gods fraktes over lengre avstander. Det betyr stadig mer gods underveis i transport langs kysten og på jernbanenettet, men først og fremst stadig flere lastebiler i trafikken døgnet rundt på vegnettet. Veksten i transportarbeid er langt sterkere enn for privat konsum og bruttonasjonalproduktet (BNP). Dette er vist i figur 3.1.

Lastebiltrafikken har derfor økt dramatisk, med 250 % siden 1985. Importen med lastebil gjennom Sverige til Osloregionen er den lastebiltrafikken som øker mest, med 52 % volumvekst bare i perioden 2003-2008.



Figur 3.1 Prosentvis utvikling i innenlands godstransport og transportarbeid fra 1985 til 2009 sammenlignet med utvikling i BNP og privat konsum, 1985 = 100
kilde: NTP 2014-2023, Effektive godsknutepunkter

Norge har vært usedvanlig heldige med det internasjonale varebyttet, med stor etterspørsel etter bearbejdede råvarer som olje, metaller, sjømat etc., mens forbruksvarer som importeres har blitt stadig rimeligere som følge av produksjon i lavkostland. Vårt høye velstandsnivå har gjort landet meget attraktivt å bo og jobbe i, og ikke minst å selge varer til. Stadig flere internasjonale handelskjeder etablerer seg i Norge, og mange av disse transporterer til butikkene og kundene med lastebil fra distribusjonssentra i Sverige og andre land.



Figur 3.2 Godstrafikken på veg i hver delregion i Osloregionen (Kilde: TØI-rapport 1022/2009)

3.2 Godsstrømmer i Osloregionen

Godsstrømmer inn- og ut av Osloregionen

Det kommer noe mer gods inn til Osloregionen enn det går ut (sum innenriks- og utenrikshandel). Årlig går det 17,9 mill. tonn inn og 16,8 mill. tonn ut. Unntatt fra dette er massevarer som jord, sand og stein som transporteres over korte avstander. Drøyt 70 % av godset er på lastebil, 18 % på båt og 10 % på jernbane. Ca. 40 % av varestrømmene går til/fra industribedriftene (primært treforedling og byggevarer) og ca. 60 % er ferdigvarer (stykkegoods).

Transportmiddel	Inngående varestrømmer (mill tonn)	Utgående varestrømmer (mill tonn)
Lastebil	12,2	12,7
Skip	3,9	2,3
Jernbane	1,8	1,8
Alle	17,9	16,8

Tabell 3.1 Inn- og utgående varestrømmer (bulk ikke medtatt) til Osloregionen fordelt på transportmiddel, kilde: Sitma

Godsstrømmer internt i Osloregionen

For Osloregionen er den totale godstransporten til/fra utlandet større enn godstransporten til/fra andre landsdeler. Når det gjelder lastebiltransporten er det gods internt i Osloregionen som er størst.

De interne godsstrømmene er vesentlig kortere enn de eksterne. Lastebilen dominerer totalt. Innenriks i Norge transporterte i 2008 toget 3 %, skip 8 % og lastebil 89 % av alle tonn (Hovi og Grønland). SSBs lastebilundersøkelse fra 2009 viser at 85 prosent av alt godset på bil målt i tonn, transporteres kortere enn 100 km.

Mest godstrafikk internt i delregionene er det i Oslo, Østfold, Romerike og Drammensregionen, målt i tonn. I de minst transportintensive delregionene preges godstrafikken av transport av stykkegoods. For de mest trafikkintensive delregionene er omkring halvparten av trafikken relatert til andre vareslag. Bulkprodukter utgjør et betydelig innslag i Østfold sør som følge av industri-sammensetningen i denne delregionen. Tømmer, papir og trelast påvirker transportbildet i Oslo, Østfold og Drammen. Distribusjon av petroleumsprodukter har betydning for godstrafikken i Oslo og i Vestfold nord. Sammensetningen av godstrafikken på veg fremkommer av figur 3.2.

Figur 3.2 viser gjennomgangstrafikken innen hver av delregionene. Mye av dette vil imidlertid være internttrafikk i Osloregionen som helhet. Vi har foreløpig ikke tilgang til data som viser gods-trafikken som går gjennom hele Osloregionen.

3.3 Stykk gods er utgangspunkt for strategien

Godset kan deles inn i følgende kategorier:

- **Stykk gods** – ferdigvarer og annen type gods som transporteres i containere eller andre standardiserte lastbærere
- **Temperert gods** – fisk og andre kjølevarer
- **Bulk** – sement, stein, jord, råvarer, avfall og industrigods i bulk
- **Kjemikalier** – petroleum, olje og kjemikalier
- **Trelast** – tømmer, annen trelast og papir

De første kategoriene er lagt til grunn for strategiene. Begrunnelse for dette er at de tre siste kategoriene – bulk, kjemikalier og trelast – transporteres i stor grad direkte mellom leverandør og mottaker i skip eller vognlaster/systemtog, for eksempel med tømmer. Slike transporter er sjelden innom godsknutepunkt for omlasting. De to første kategoriene derimot – temperert gods og stykk gods – er ofte innom for omlasting. Disse to kategoriene utnytter hele godstransport-systemet i Osloregionen og er derfor fokus i denne rapporten og utgangspunkt for utforming av strategien.

3.4 Godstransportsystemet

Godsstrømmer av ulikt slag og på ulike nivåer

Godstransportsystemet bidrar til at varene flyttes fra der de produseres til der befolkning og næringsliv etterspør varene. Godstransport foregår i samspill mellom:

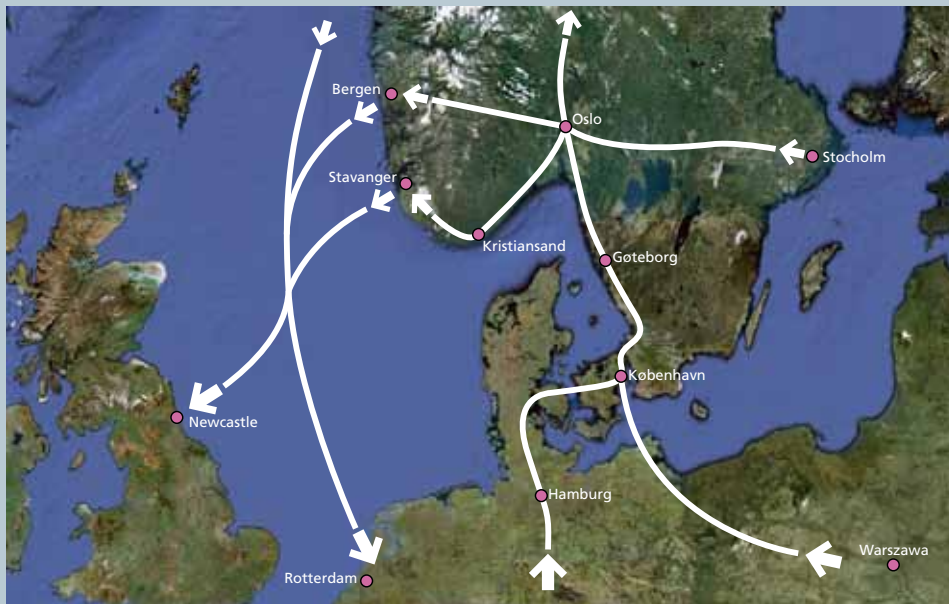
- Engroshandelsbedrifter
- Transportører
- Virksomheter ved godsknutepunkt (mottak, omlasting og distribusjon av gods)

Godsinfrastrukturen består av transportårer (veg, bane, sjø, luft) og godsknutepunkt (samlasterterminaler, jernbaneterminaler og havner)

Godsstrømmene i transportsystemet kan deles i tre nivåer med ulik transportlengder og sammensetning av aktuelle transportmidler for godstransporten:

Nivå i Osloregionen	Aktuelle transportmidler for godstransport
Til / fra utlandet og Norge ellers	Lastebil / godstog / skip / fly
Mellom fylker / delregioner	Lastebil
Internt i fylker / delregioner	Lastebil / varebil

Tabell 3.2 Nivåer for godstransport i Osloregionen med aktuelle transportmidler



Figur 3.3 Forenklet bilde av godsstrømmer ut og inn av Norge

Felles strategi med fokus på de to øverste nivåene

En felles strategi vil ha fokus på det øverste nivået med godsstrømmer ut, inn og gjennom Oslo-regionen med alle transportmidlene involvert og hvor spørsmålet om overføring fra veg til båt og bane er viktig.

Samtidig er det slik at kostnadene ved den interne transporten i Osloregionen utgjør en betydelig del av de totale transportkostnadene for importen og eksporten til utlandet og for gods til og fra Norge ellers. Derfor må strategiene også ta hensyn til det midterste nivået som i stor grad omhandler distribusjon av gods til lokale mottakere i Osloregionen. Her vil det bl.a. være viktig med lokalisering av godsknutepunkter som gir kort avstand til lokale produsenter, leverandører og kunder.

Det nederste nivået dreier seg i stor grad om varedistribusjon til lokale butikker og kjøpesentre. Her vil samordnet varetransport være et viktig spørsmål, men dette er ikke foreslått tatt med i strategien denne gang fordi det i stor grad skjer innenfor den enkelte kommune eller delregion og "faller gjennom maskestørrelsen" og er Osloregionalt i mindre grad enn de to øverste nivåene.

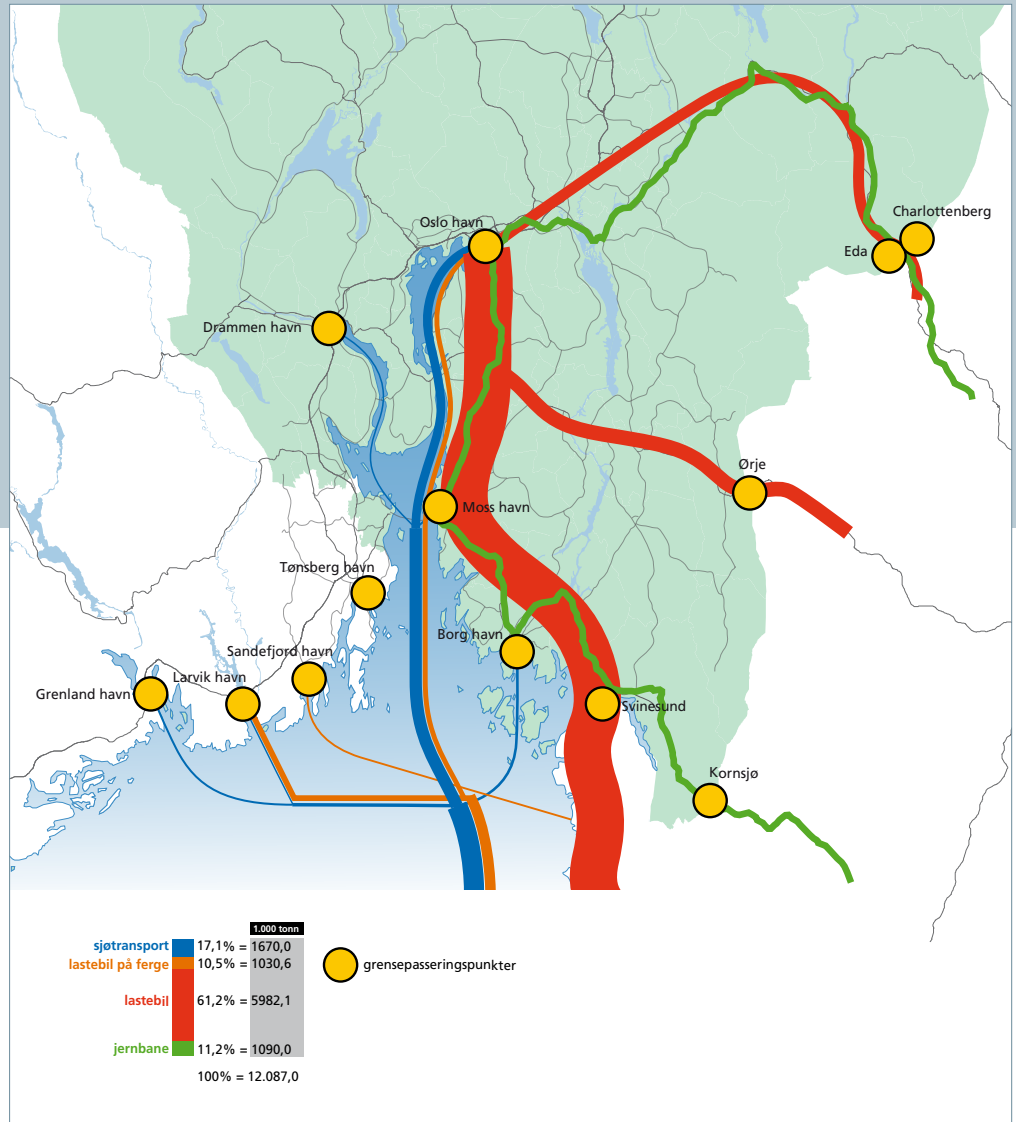
3.5 Osloregionen er Norges import- og eksportsenter

På Vestlandet domineres utenrikshandelen av eksport av råvarer og halvfabrikata, mens det på Østlandet er importen som er størst. I Osloregionen er det relativt sett mer vareeksport fra de ytre deler av Oslofjorden enn fra de indre deler, dvs. Oslo.

Osloregionen er Norges eksport- og importsenter for stykkogds. 80 % av all import av stykkogds mottas her. De største havnene og godsknutepunktene i landet ligger i Osloregionen. Oslo utgjør i navet for veg- og jernbanenettet for landtransport i Norge. Import av ferdigvarer (stykkogdsvarer) fra utlandet medfører derfor mye godstransport innen Osloregionen, spesielt i selve Oslo. Av godset som skal til andre deler av landet utgjør lastebil om lag 3,5 mill tonn og bane 0,7 mill tonn. Det siste er i hovedsak samlastgods fra jernbaneterminalen på Alnabru. Av lastebiltransporten over Svinesund skal 60 % av varene til Osloregionen og 40 % videre til andre deler av landet.

Mange importører har sitt sentrallager i regionen og leverer varer ikke bare til Osloregionen, men til hele landet. Osloregionen er et naturlig valg for lokalisering av sentrallagre fordi det også gir nærhet til det største forbruksmarkedet i landet.

Gods- og logistikkstrategien er ikke bare viktig for Osloregionen, men viktig for hele landet.



Figur 3.4 Import av stykkgoods til Osloregionen (tonn) 2009 (Kilde: TØI)

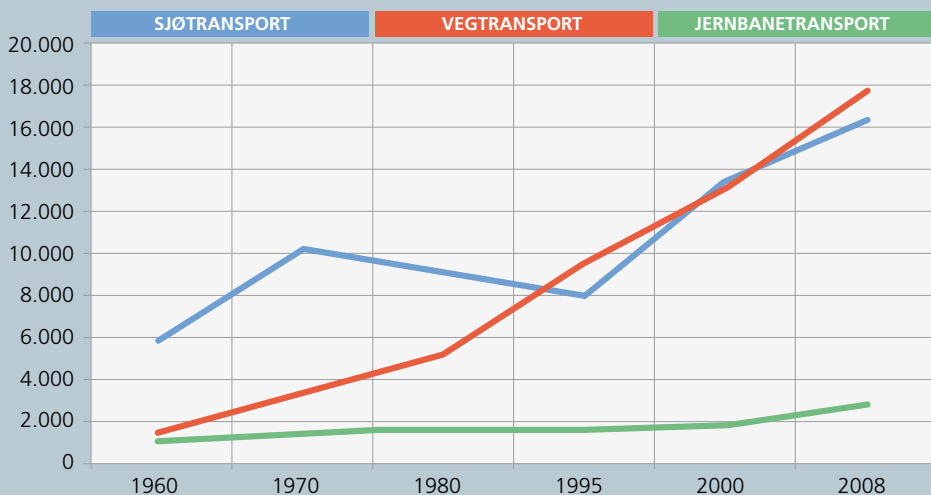
3.6 Import av stykkgoods til Osloregionen

Til Osloregionen kommer godset sjøveien til Oslo havn eller andre havner i regionen, på bane eller på veg for videre distribusjon lokalt og nasjonalt. Kommer varene til kai, fraktes de derfra gjerne i containere til et varelager der containeren eller annen lastbærer åpnes, før varene videreføres på rute innen Osloregion eller til andre deler av landet.

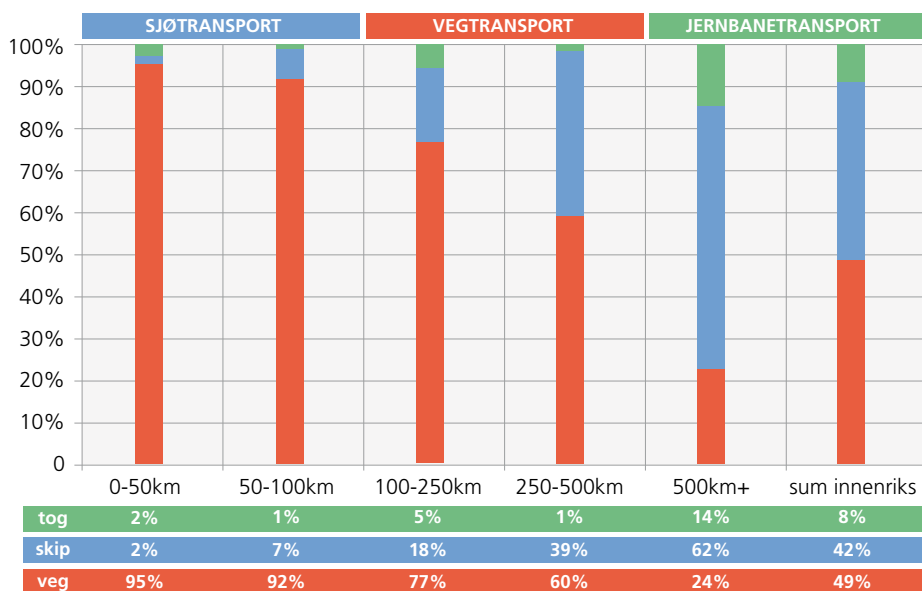
Varer fra Kina kommer sjøveien. Drøyt halvparten av godset inn til Norge ved Svinesund kommer fra Sverige, mens den andre halvparten har Sverige som transitland. Varer fra de nye EU-landene i Øst-Europa kommer på lastebil gjennom Sverige.

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2011) peker på at de siste årene har det vært en kraftig økning i vogntog og semitrailere ved Svinesund og at det er små muligheter for å flytte dette godset over på sjøtransport. Grunnen til dette er at godset i stor grad kommer fra Sverige og i økende del fra Øst-Europa. Retningsbalansen er meget skjev. I 2004 gikk 44 % av lastebilene tomme over Svinesund (Vägverket konsult). Lønnsomhetsmarginene for de utenlandske transportørene er så små at de må hente returgods fra distrikter langt utenfor Osloregionen. Et typisk eksempel er polske sjåførere som leverer varer til IKEAs kjøpesentre i Osloregionen fra fabrikker i Øst-Europa, tar aluminiumsprofiler i retur fra Norsk Hydros fabrikk i Årdalstangen på Vestlandet.

Hovedrapporten fra NTP peker også på at godsbiler med transport mellom sør og nord på Vestlandet legger kjøringen om Osloregionen for å spare utgifter til ferger, bruer og tunneler langs Kysttamveien (E39).



Figur 3.5 Utvikling i transportmiddelfordeling for gods innenriks i Norge 1960 – 2008. Mill tonn km, kilde: TØI rapport 1074/2010



Figur 3.6 Transportmiddelfordeling innenriks for gods etter avstand i 2009. Alle typer gods (Bulk, stykk gods etc.), kilde: TØI rapport 1074/2010

3.7 Fordeling på transportmidler

Vegtransporten dominerer i godstransporten i Norge og i særlig grad i Osloregionen (se også tabell 4.3). Lastebil står meget sterkt på avstander under 250 km og den har nesten ingen konkurranse med andre transportmidler på avstander under 50 km.

Slik situasjonen er i dag kan verken sjø eller bane uten betydelig offentlig støtte konkurrere med en lastebil for levering av gods dør-til-dør i løpet av én arbeidsdag. Dette vil i praksis si mellom Osloregionen og 400 km i alle retninger og under forutsetning av at lastevolumet passer for vegtransport og transportmidlene ellers konkurrerer på like vilkår. Jernbanen er mest konkurransedyktig ved over natta transporter mellom landsdelssentrene. Sjøtransport må også ha en avstandsfordel langs kysten eller til utlandet.

Jernbanetransport på distanser lengre enn 400 km er dominert av containertog mellom de store byene med Oslo som nav. Vognlast av nye biler til de store byene benytter Drammen som nav. Jernbanen har store markedsandeler for endepunktstransport. Fra Oslo til henholdsvis Stavanger, Bergen, Kristiansand og Trondheim har toget markedsandeler på 50-70 prosent for stykk gods, mens lastebilen har omtrent all stykk godstransport på destinasjonene mellom endepunktene.

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2011) peker på at helt korte transporter med jernbane (under 50 km) er industrilaster for eksempel frakt av flydrivstoff fra Sjørsøya til Gardermoen. Sjøtransport over svært korte distanser er i hovedsak frakt av ulike massevarer, men kan også være feedertransport mellom ulike havneavsnitt innen samme havnedistrikt, som for eksempel tømmer fraktet fra tømmerterminalen på Lierstranda (Drammen) til cellulosefabrikken på Hurum.

3.8 Transportårene

Konkurransen mellom gods- og persontrafikk

Gods og persontransporten konkurrerer om kapasiteten både på veg og jernbane. Jernbanenettet generelt og den pågående jernbaneutbygging spesielt kan synes å være prioritert for passasjertransporten. Godstransport på veg forsinkes mest av persontransporten i rushtidene.

Vegtransporten

Godstrafikken på veg øker mot Oslo. Trafikktellinger i 2003 og 2008 på E6 viser at antall tunge kjøretøyer på E6 er doblet ved Storebaug før Moss og tredoblet på fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus. Mest trafikk har E6 ved Furuset, med 10.800 tunge kjøretøyer som passerer hvert døgn (ÅDT). Dette er likevel "bare" 12 % av antall kjøretøyer på veggen, men andelen er økende. Antall tunge kjøretøyer har økt med ca. 23 % på E6 nord og sør og nord for Oslo i løpet av de siste fem årene. Med samme utvikling videre vil lastebiltrafikken være 50 % høyere om 10 år og dobbelt så høy i 2030.

Køene i vegsystemet er overkommelige sammenlignet med europeiske storbyer, men dette kan endre seg etter hvert som transportbehovet overstiger kapasitetsgrensene i rushtidene. Veksten i vegtrafikken vil i økende grad kunne føre til at trafikken "flyter over" på sidevegene når kapasitetsgrensen er nådd på hovedvegene.

Jernbane

Den sterke veksten i persontrafikken på bane bekymrer operatørene for gods. Kapasiteten i linjenettet vil kunne bli en solid bremsekloss for flere operatører på sporet og for tilgangen til flere godsterminaler samt for overføring av gods fra veg til bane

Jernbaneverkets godstrategi fra 2007 er først og fremst opprusting av banene mellom landsdelene. I NTP 2010-2019 er det planer for om flere krysningsspor. At prioritering av banene mellom landsdelsentrene går foran banene til Sverige og kontinentet kan bli et problem for Osloregionen. For at jernbanen skal kunne konkurrere mest mulig effektivt mot den økende biltransporten fra Sverige, bør det investeres i banene fram mot grenseovergangene på hhv. Kornsjø og Charlottenberg (Østfold- og Kongsvingerbanen). I Sverige bygges banen mellom Gøteborg og Trollhättan ut til dobbeltspor og maksimalhastighet på 250 km/t.



Foto: SVV, Kristian Wærsted



Foto: JBV

4

Godsknutepunkter i Osloregionen

Godstransportsystemet i Osloregionen er dominert av Alnabru og Oslo Havn, men det er også flere mellomstore godsknutepunkter og havner ellers i regionen. Med sin sentrale plassering i jernbanenettet er Alnabru meget gunstig for godstransport på tog. At store samlastaktører er lokalisert samme sted bestyrker dette.

Når vareeierne flytter ut, oppstår behov for at godsknutepunktene følger etter slik at avstanden til jernbanen blir kortest mulig, og sjansene for at tog blir benyttet til godstransport øker.

Oslo Havn er Norges største offentlig havn for containergods. De mange havnene i Oslofjorden kan være gunstig for å dempe den lokale lastebiltransporten til og fra havnene.

4.1 Funksjoner og interesser

Funksjonene i et godsknutepunkt er et samspill mellom terminalen, transportørene og vareeiere. De fleste godsknutepunkt er lokalisert og tilrettelagt med følgende forhold for øye:

- Kortest mulige avstander til det lokale kundeområdet
- Samlokalisering med transportører og samlastere for kortest mulig mellomtransporter ved omlasting
- Samlokalisering med jernbane for fjerndistribusjon (mellom landsdessentrene) slik at varer kan hentes så sent som mulig hos vareeierne og likevel komme fram innen begynnelsen av neste arbeidsdag
- Stordriftsfordeler ved konsentrert og stort godsvolum

Basisaktiviteten i et godsknutepunkt er omlasting fra ett transportmiddel til et annet. I tillegg er det behov for areal til annen nødvendig aktivitet for brukere av knutepunktet. Dette kan være oppstillingsplasser for konteinere eller manøvreringsareal, men også areal for samlastere (sammenstilling av gods for å sendes andre steder) og utvidete tredje part logistikkjenester (transport på vegne av andre) og til serviceareal som er nær knyttet til terminalen.

4.2 Ulike typer godsknutepunkt og verdiskaping

Rene trafikkterminaler der det bare foregår omlasting av containere uten at disse åpnes og varene omfordeles er lite populære i kommunene. Men med ulike former for tilleggstjenester øker antall arbeidsplasser og verdiskapingen, noe de fleste kommuner likevel vil kunne være interessert i.

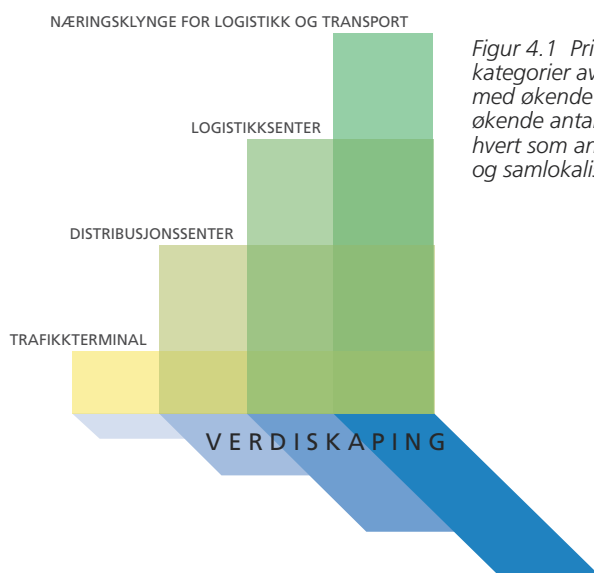
På grunn av de mange interesser involvert har gjerne godsknutepunktene komplekse eierforhold med langsiktige kontrakter i en blanding av private, kommunale og statlige instanser.

Kategori godsknutepunkt	Trafikkterminaler	Distribusjonssentre	Logistikkentre	Næringsklynger for logistikk og transport
Eksempler i Osloregionen	3 baneterminaler 5 havneterminaler 1 flyteterminal	17 samlastere (Bring, Posten, DHL, Schenker) samt for mindre aktører og spesielle bransjer	Dagligvaregrossister, produksjon av nærings- og nytelsesmidler. Byggevare- og møbelgrossister	Vestby Næringspark Ski næringspark Gardermoen næringspark

Tabell 4.1. Fire kategorier godsknutepunkt og eksempler i Osloregionen



Foto: DB Schenker



Figur 4.1 Prinsippskisse for ulike kategorier av godsknutepunkt med økende verdiskaping og økende antall arbeidsplasser etter hvert som andre tjenester leges til og samlokaliseres

4.3 Mange havner, få jernbaneterminaler

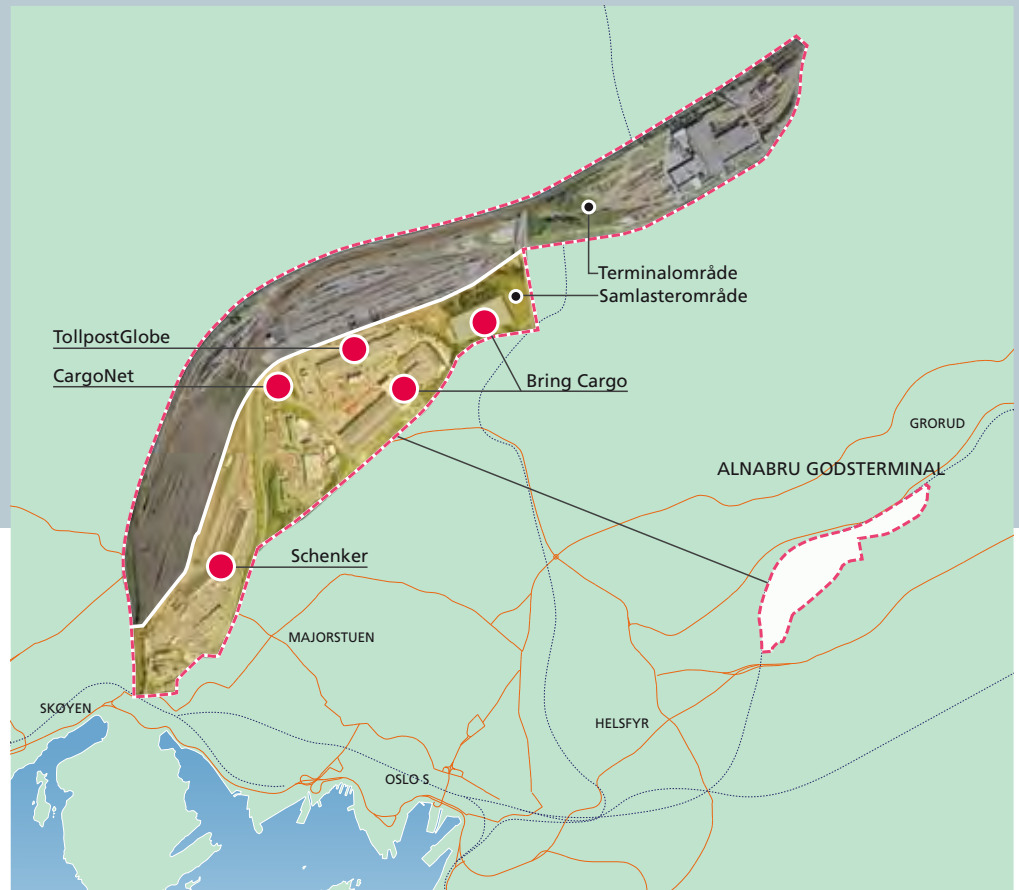
By- og tettstedshierarkiet i Osloregionen er Osلودominert, men også flerkjernet. Det samme gjelder for godssystemet. Alnabru godsknutepunkt og Oslo havn er de klart største knutepunktene for veg, bane og sjø mens det er flere mellomstore godsknutepunkt og havner ellers i regionen.

På sjø er valg av havn relativt fleksibelt fordi skip kan endre hvilke havner de anløper uten at det knytter seg store kostnader til investeringer i leden. I og med at jernbanen er avhengig av spor og det er langt færre godsterminaler for jernbane enn det er havner, blir de enkelte terminalene mer direkte avhengige av hverandre. Mengde containergods i de ulike terminalene er for eksempel avhengig av at Alnabru fungerer effektivt, og vice versa er nytten av Alnabru avhengig av at de øvrige terminalene fungerer effektivt.

94 % av alle containere på jernbane i Osloregionen håndteres på Alnabru. Drammen havn er senter for vognlast og billogistikk. Fra terminaler i Østfold går det eksport med industritog. Mange av havnene betjener et lokalt godsgrunnlag.

Flyfrakt til og fra Gardermoen, som er den viktigste flyfraktkterminalen i Norge, utgjør mindre godsmengder, men med svært høy verdi per tonn. Ingen av de andre to flyplassene har flyfrakt foreløpig.

Regionen har 11 havnedistrikter, derav 6 offentlige havner med containertrafikk. En containerterminal på bane (Alnabru), en fleksitogterminal (Drammen) og tre industriterminaler (Hønefoss, Rolfsøy, Berg.) Vareproduserende industri i regionen er primært foredling av skogsvirke.



Figur 4.2 Alnabru godsterminal. Terminalområde, samlasterområde og samlastere

4.4 Godsknutepunkter i de enkelte delregionene

Samlastterminaler

Hovedtyngden av samlastterminaler ligger i umiddelbar nærhet av jernbaneterminalen på Alnabru. I tillegg er det flere samlastterminaler i Nedre Glomma og Drammen, dels i tilknytning til havn og dels i tilknytning til jernbane. Det finnes flere samlastterminaler langs E6 både sørover i Follo og Østfold og nordover på Romerike.

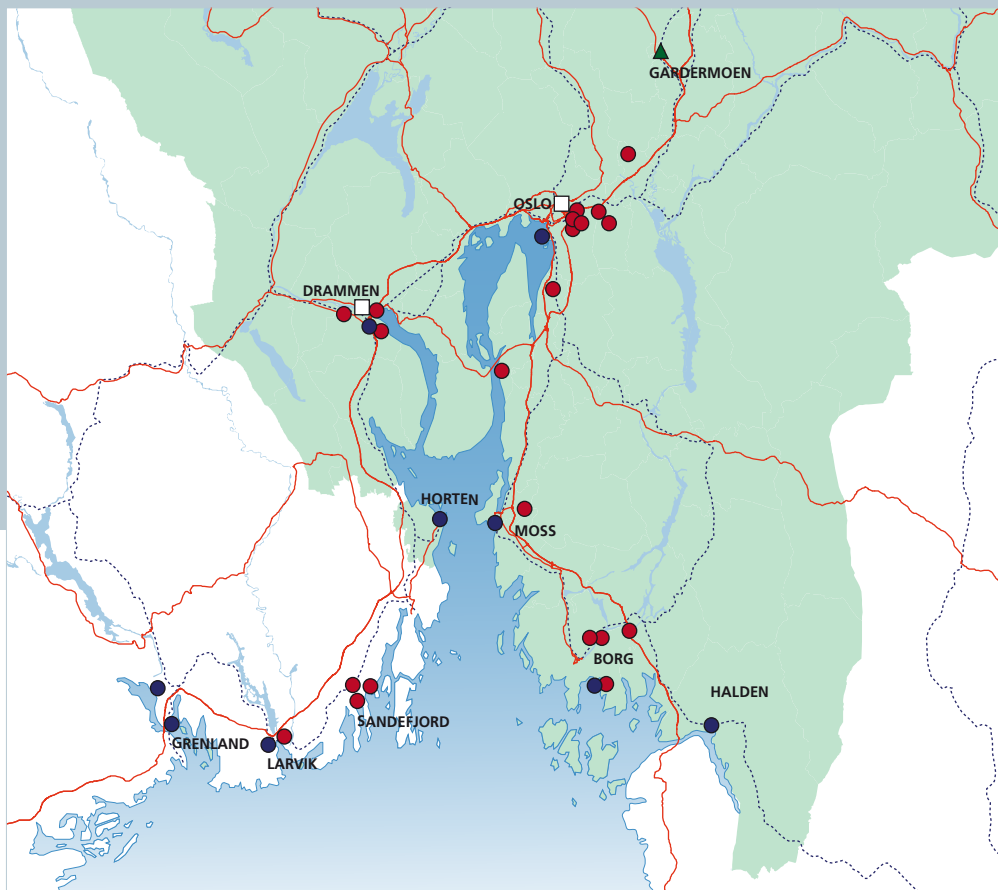
Oslo - Alnabru

Alnabru er det nasjonale knutepunktet for både samlast og jernbanetransport i Norge. Den måten jernbanenettet i Norge er utformet på medfører at Alnabru på samme måte som Oslo S er lokalisert i "navet". For å sikre mest mulig transport på bane til andre landsdeler er derfor Alnabru nærmest optimalt lokalisert. Det "optimale" skyldes også at de største samlastaktørene i landet er lokalisert i umiddelbar nærhet. Det gir både dem og jernbanen en fordel ved bruk av lasting på containertog til andre landsdeler

Jernbanen frakter ikke bare gods ut fra terminalen på Alnabru til resten av landet, men forsyner også Osloregionen med gods fra andre deler av landet. Det kommer ca 1,3 millioner tonn gods med jernbane inn til Alnabru, mens det går ca 1,8 millioner tonn ut fra Alnabru med jernbane

For samlasterne er også Alnabrus sentrale lokalisering i forhold til det store markedet i Oslo og nærmeste omegn, en stor fordel. Alle aktørene som befinner seg på Alnabru ønsker å utvide sine terminaler, mens andre aktører har Alnabru øverst på ønskeliste som lokaliseringssted.

Jernbaneverket ønsker å bygge ut Alnabruterminalen slik at kapasiteten fordobles. Figur 4.2 viser et kart over terminalen med en del av utbyggingstiltakene markert. Kapasitetsutvidelsen vil medføre at også tilknytningsvegene må utbedres, noe Statens vegvesen nå arbeider med. Oppgraderingen av Alnabru med tilknytningsveger er anslått til å koste i størrelsesorden 5-6 mrd kr. Oslo kommune har igangsatt kommuneplanarbeid for området.



Figur 4.3 Lokalisering av ulike typer godsterminaler i Osloregionen, kilde: TØI og Plan- og bygnings-etaten i Oslo kommune

De andre delregionene

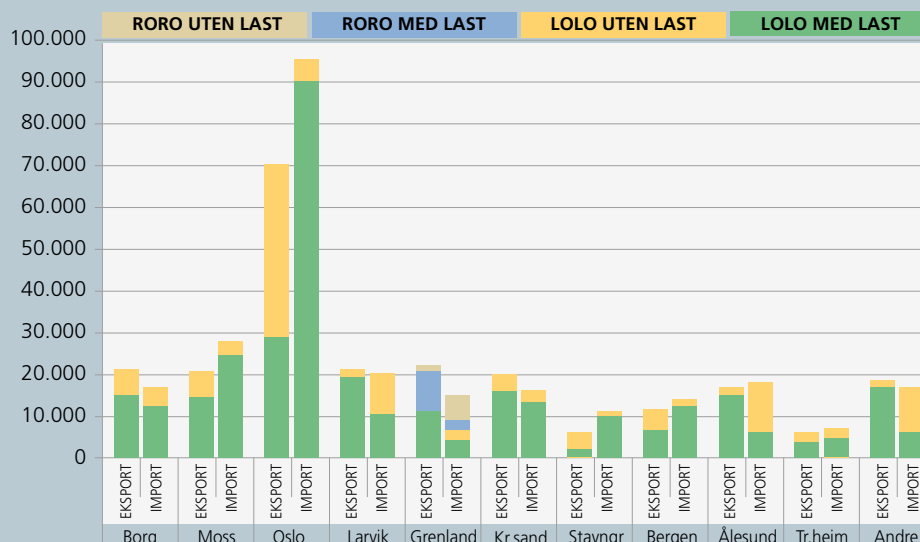
Hadelandsregionen sammen med Glåmdalsregionen har fulgt opp stalige vedtak om en omklassifisering av Rv2 og deler av Rv35 til europaveg slik at E16 blir forbindelse vest-øst og over til Sveriges østkyst samt del av en ytre ringveg rundt Oslo.

Glåmdalsregionen vil søke å utnytte den strategiske beliggenheten som Kongsvinger har med fem riksveger og tre jernbanestrekninger i begrepet "Skandinaviakrysset". Norges største tømmerterminal ligger på Norsenga i Kongsvinger og det planlegges å etablere et logistikk-senter med servicefunksjoner på det tidligere industriområdet SIVA like utenfor byen. Området har god kobling til den nye Rv 2 og med sidespor fra Kongsvingerbanen. En mulighetsstudie underbygger at det vil være økonomisk og markedsmessig grunnlag for å etablere og utvikle et slikt logistikk-senter på Kongsvinger.

Vestregionen har lokalt vedtak om at Drammen havn over tid konsentreres til Holmen slik at flere av dagens logistikkarealer kan transformeres til byutviklingsområder. Knyttet til dette har Jernbaneverket igangsatt arbeidet med KVVU for ny jernbaneterminal for gods i Drammensregionen.

Godstrafikken over Drammen havn supplerer Alnabru og Oslo Havn i dag. Drammen er mye billogistikk med klargjøring av biler som distribueres over hele landet. Drammen er også det nasjonale godsnavet for industrigods på bane. Majoriteten av industrigodset fra utlandet losses her. Men det totale godsvolumet er foreløpig beskjedent (6 %) sammenlignet med Alnabru (94 %). Dette kan imidlertid endre seg noe med flere konkurrenter på sporet.

Romerike (Øvre og Nedre) har vedtak om at logistikk- og distribusjonsbedrifter bør lokaliseres langs E6-korridoren, nærmeste bestem til Berger/Steinerud på Nedre og Gardermoen næringspark på Øvre samt at frakttterminaler bør legges inn til jernbanen. Det er planavklaring for 850 da nye logistikkarealer på Romerike.



Figur 4.4 Containerne (i antall TEU) ved import og eksport i norske havner, kilde: NTP 2014-2023 Effektive godsknutepunkt

Follorådet har vedtak om at godsintensive bedrifter bør lokaliseres ved Deli Skog i Vestby hvor det kan være mulig å få til en jernbanetilknytning. Ellers skal gods lokaliseres langs E6, E18 og Rv23.

Nedre Glomma regionråd prioriterer utvikling av Borg havn som stamnetthavn og forbedring av innseiling. Det siste er tatt opp i det pågående NTP-arbeidet. Rolvsøyterminalen (veg og bane) vil få økt tilgjengelighet til hovedvegnettet ved ny bro over Glomma like ved. Broa vil være en del av Fredrikstadpakka.

Indre Østfold har i regional næringsplan for Indre Østfold pekt ut tre regionale næringsområder hvor det er forutsatt tilrettelegging for plasskrevende logistikkvirksomheter. De tre områdene ligger i hhv. kommunene Hobøl-Spydeberg, Marker og Rakkestad.

Halden har i dag to godsterminaler. Den ene ligger inntil E6 med veg- og bantilknytning. Den andre er i havneområdet med sjø-, veg- og bantilknytning. Det pågår arbeid med ny godsterminal i havneområdet som er ment å skulle håndtere lokalt, regionalt og nasjonalt gods, bl.a. med tilknytning til Norske Skogs terminal, for å bidra til å redusere den store lastebiltrafikken gjennom sentrum. I Halden ser man også for seg at terminalen skal kunne betjene et økende behov for godshåndtering på svensk side i Dalsland og Bohuslän. I farledene inn til Halden havn, der det er behov for fjerning av terskel, er arbeid med KU iverksatt.

Regionrådet for Moss har vedtatt strategiplan for Moss Havn KF med planer om effektiv vegforbindelse, jernbanetilknytning og samvirke med Rygge flyplass.

4.5 Havner i Oslofjorden

Containergods

Oslofjorden dominerer som anløpsted i Norge for stykkogods med skip. I avsnittene under omtales bare containergods, og statistikken gir derfor ikke et helhetlig bilde av de totale godsmengdene over havnene i Oslofjorden.

Oslo er største havn med om lag 120.000 TEU (twenty foot equivalent unit, dvs 20 fot container) med last sum import og eksport mens de andre havnene i Oslofjorden til sammen har ca 100.000 TEU med last. Skjevhet i retningsbalansen med mer gjør at mange av containerne er tomme

Oslo havn har konsentrert sin virksomhet til Sydhavna med containertrafikken på Sjursøya. Det er planer om en utbygging med bl.a. utfylling som kan doble kapasiteten i et første byggetrinn og flerdoble kapasiteten i eventuelle senere utbyggingstrinn.

Moss havn har hatt en kraftig vekst mellom 2006 og 2008, mens Oslo havn ikke har hatt vekst. Figur 4.4 viser at ved siden av Oslo er havnene i Moss, Larvik og Borg blant de større i landet, mens Drammen og Halden er små på containertransport. Begge disse har betydelig industri med store mengder gods over private kaier.

Havnene i Østfold og indre Oslofjord merker en økende konkurranse fra Gøteborg.



Foto: NHO Oslo og Akershus

Samvirke mellom havner i Oslofjorden

Når det gjelder samvirke mellom havnene har det skjedd relativt lite de siste ti årene. Østmoe-utvalget foreslo i 1999 tre interkommunale hovedhavner, men dette er ikke blitt realisert.

I takt med at skipene blir stadig større og lastebilen vinner markedsandeler, er det et ønske blant de ledende rederiene om bedre samarbeider mellom havnene og ulike former for spesialisering framfor betjening av alle transportbehov i sine respektive geografiske område. Man kan for eksempel tenke seg at Moss konsentrerer seg om stykkgoods, Borg om industrigods og bulketransport mens Halden betjener skogindustrien.

I forhold til ønsket om minst mulig lokal vegtransport til/fra havna kan nåværende havnestruktur med mange havner være gunstig. Den er også utmerket når det gjelder å gi plass til et mangfold av konkurrerende transportører. Det vanskelige og uavklarte spørsmålet er om ytterligere gods-konsentrasjon kan føre til så mye besparelse at mer gods fra utlandet overføres til sjøtransport.

Når det gjelder samarbeid og spesialisering er havnene i ferd med å ta disse utfordringene på alvor. Moss havn, Horten havn og Borg havn har nylig innledet et samarbeid for å styrke felles drift, i første rekke på det tekniske og det økonomiske området. Ikke minst innen fagområder som krever spisskompetanse er det viktig at havnene samarbeider, både når det gjelder forvaltning og forretningsdrift. Havnene er bl.a. sårbare når det gjelder drift av kraner, med få ansatte. Samarbeid vil styrke fleksibiliteten og bidra til stordriftsfordeler på viktige områder. Havnensamarbeidet i Østfold (inkl. Horten) oppmuntres både av næringslivet og av de fylkeskommunale myndighetene. Halden er invitert til å delta i samarbeidet.

Utvidelse av arealer

Viktigste tiltak for havnene er kanskje at de får mulighet til å ekspandere arealmessig. Arealer er viktig for å tiltrekke seg nye samarbeidspartner. Inntekter fra utleie av arealene er viktigste inntektskilde og sentralt for at havna skal kunne ivareta sine gjøremål og realisere ambisjoner. I dag utvides arealene mest ved utfylling i sjøen.

Utvikling av "Dry ports" eller "Rail ports" kan være et alternativ til utfylling i sjøen. Konseptet innebærer havnerelaterte aktiviteter på land et stykke fra sjøen og mellomtransport og videre med jernbane. Konseptet krever store godsvolumer og er til nå ikke prøvd i Norge, men flere havner i Oslofjorden har potensial til å utvikles til "Rail ports".

"Avstandene mellom havnene i Oslofjorden er omtrent som avstanden mellom utkantene i Rotterdam by. Grenlandsområdet bør gå sammen om en containerhavn, og Moss og Borg bør samarbeide mer. Oslo havn har riktig beliggenhet. Det ikke er nødvendig med en ny storhavn i Oslofjorden. Den ekstra seilingstiden på tre timer kan forsvares ved at Oslo havn betjener det største markedet."

Fredrik Kampermann, daglig leder for Team Lines i Norge og Sjursøya Containerterminal (oversatt fra engelsk)

4.6 Engroshandelsbedrifter

Spredning mot nord og sørøst

Konsentrasjonen av bedrifter i Osloregionen innen industri og engroshandel fremgår av kartet i figur 4.6. Engroshandelslagrene i Osloregionen ligger i dag spredt rundt i varierende avstand fra Oslo, men med Oslo som tyngdepunkt. Det er større lagerkapasitet i sørøst og nordøst enn på vestsiden av Oslofjorden. Dette framgår av kart i figur 4.5 b.

De store vareeierne terminaler flytter seg gradvis ut av Oslo med Follo (Ski/Vestby) og Mosse-regionen som det viktigste lokaliseringsområdet for grossister. En del vareeiere med overveiende nasjonal virksomhet har lokalisert seg nordøst for Groruddalen og videre opp til Gardermoen. Dette framgår av kart i figur 4.5 a.

Veksten i engrosbedrifter 2000 til 2010 har vært stor både i Oslo og utenfor (se figur 4.5 a). Karakteristisk for de nye anleggene utenfor Oslo er at de er mye større i areal enn de mange eldre anleggene som ligger igjen i Oslo. Likevel har Oslo i sum fortsatt et volum per 2010 som er større enn summen av anleggene utenfor Oslo kommune.

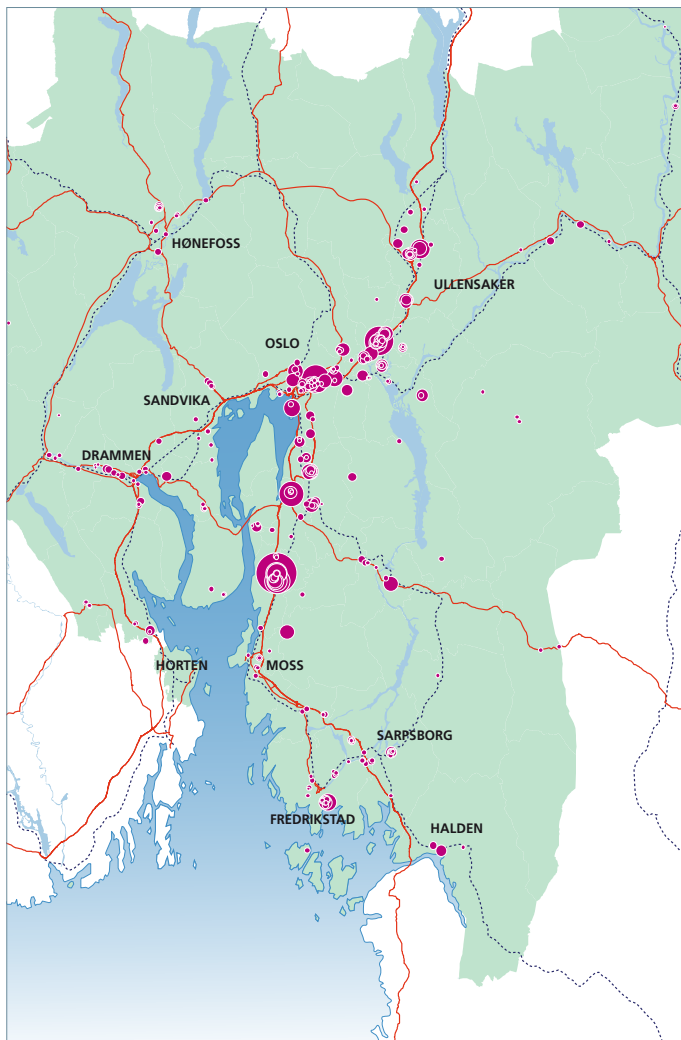
Aksen nord for Oslo er Norges nye "ferskvaresentrum" mens aksen sør for Oslo mot Østfold mer lokaliserer bedrifter som har en høy andel import fra og via Sverige. Mange bedrifter er også lokalisert i dette området fordi kommunene Ski og Vestby var tidlig ut med å tilrettelegge næringsparker for transport- og logistikorientert virksomhet.

Stadig større sentrallagre

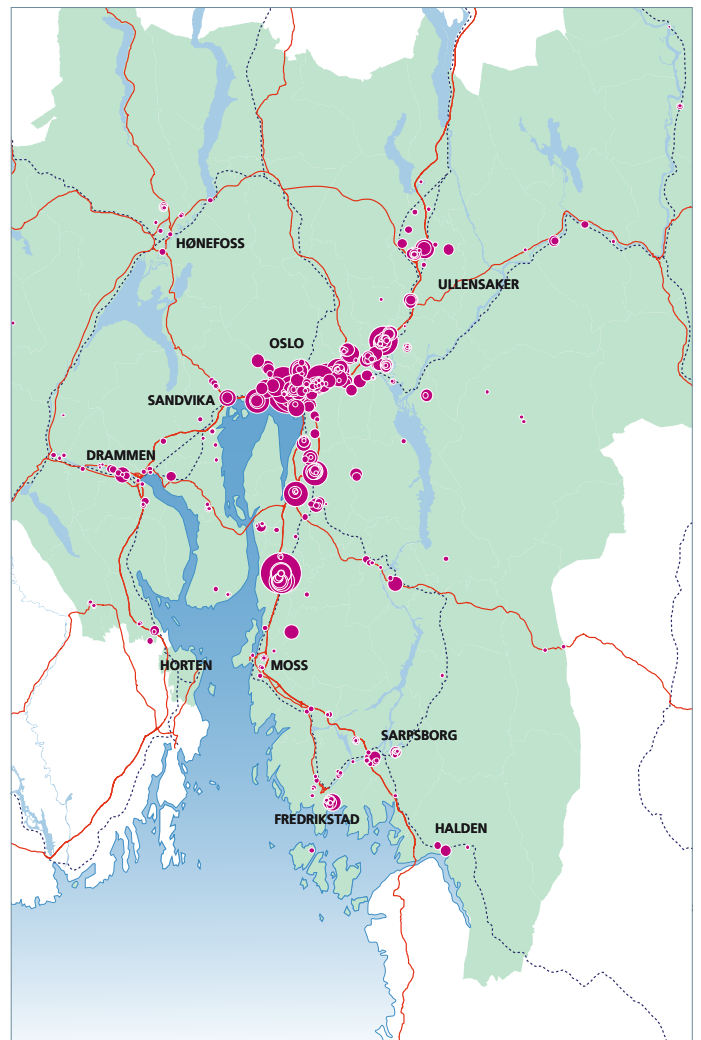
Stordriftsfordeler i lagerhold har bidratt til at større og flere sentrallagre som betjener hele landet lokaliseres i Østlandsområdet og til dels i Sverige. Økende befolkningstyngdepunkt på Østlandet og raskere og mer påliteligere godstransport på lange avstander vil forsterke sentraliseringen av slike logistikkbedrifter. Hele Sør-Norge nås innen 24 timer (tur-retur) med lastebil fra Osloregionen, eventuelt i kombinasjon med bane mellom landsdelene. Det blir stadig færre og mindre regionale lagre og distribusjonssentra (sentralisering til byregionene).

Den daglige vareproduksjonen leveres til samlastterminalen på ettermiddagen/kvelden, for lokal distribusjon neste morgen med lastebil. Volumkrevende last (som byggevarer) konsolideres ikke i terminaler, men distribueres direkte til mottakerne.

I takt med økende internasjonal konkurranse har spesialisering og stordriftsfordeler kommet tydeligere fram. Osloregionen er en liten region i europeisk sammenheng, der stordrift hos oss er småskala i utlandet. Forskjellene må derfor utlignes gjennom samarbeid mellom bedriftene og mellom næringslivet og myndighetene. Dette er ikke bare viktig for eksportrelatert virksomhet, men også for import. For de store importørene er det et alternativ å ha et hovedlager i Sverige eller Danmark framfor å ha det i Osloregionen. Det finnes mange eksempler på direkte distribusjon fra utenlandske importørs sentrallagre utenfor Norge (Elkjøp, Ikea, Clas Ohlsson, Bauhaus). Men det finnes svært få eksempler på norske eksportører som forsyner svenske eller danske butikker med varer fra sentrallagre i Norge.



Figur 4.5 a
 Vekst i engroshandelsbedrifter i perioden 2000 - 2010 i Osloregionen,
 kilde: Plan- og bygningsetaten Oslo kommune, matrikkelen



Figur 4.5 b
 Engroshandelsbedrifter i Osloregionen, totalt i 2010,
 kilde: Plan- og bygningsetaten Oslo kommune, matrikkelen





Konsekvenser av større enheter og utflytting

For at jernbanetransport skal være et konkurransedyktig alternativ til lastebiltransport, er det viktig at ikke tilbringertransporten med lastebil blir for lang. Desto lenger unna jernbaneterminalen engrossbedriftene er lokalisert, desto mindre er sannsynligheten for at disse benytter jernbanetransport for de varene som skal til andre deler av landet. Lokalisering av både jernbaneterminaler og engros-handelsbedrifter er av sentral betydning for godstransport på jernbane. Nettopp derfor har Alnabru en så gunstig lokalisering.

Større geografiske distribusjonsområder og forventet sterk befolkningsvekst vil bringe mange areal- og transportintensive bedrifter på flyttefot i regionen. Først har industrien flyttet ut, og nå følger engrosbedriftene etter. For samfunnets muligheter til å styre areal- og transportutviklingen er det viktig at myndighetene har en aktiv rolle i tilretteleggingen av logistikknæringsens lokalisering. Samtidig er det slik at denne tilretteleggingen ikke kan gå på tvers av næringslivets ønsker, men må bygge opp under felles interesser.

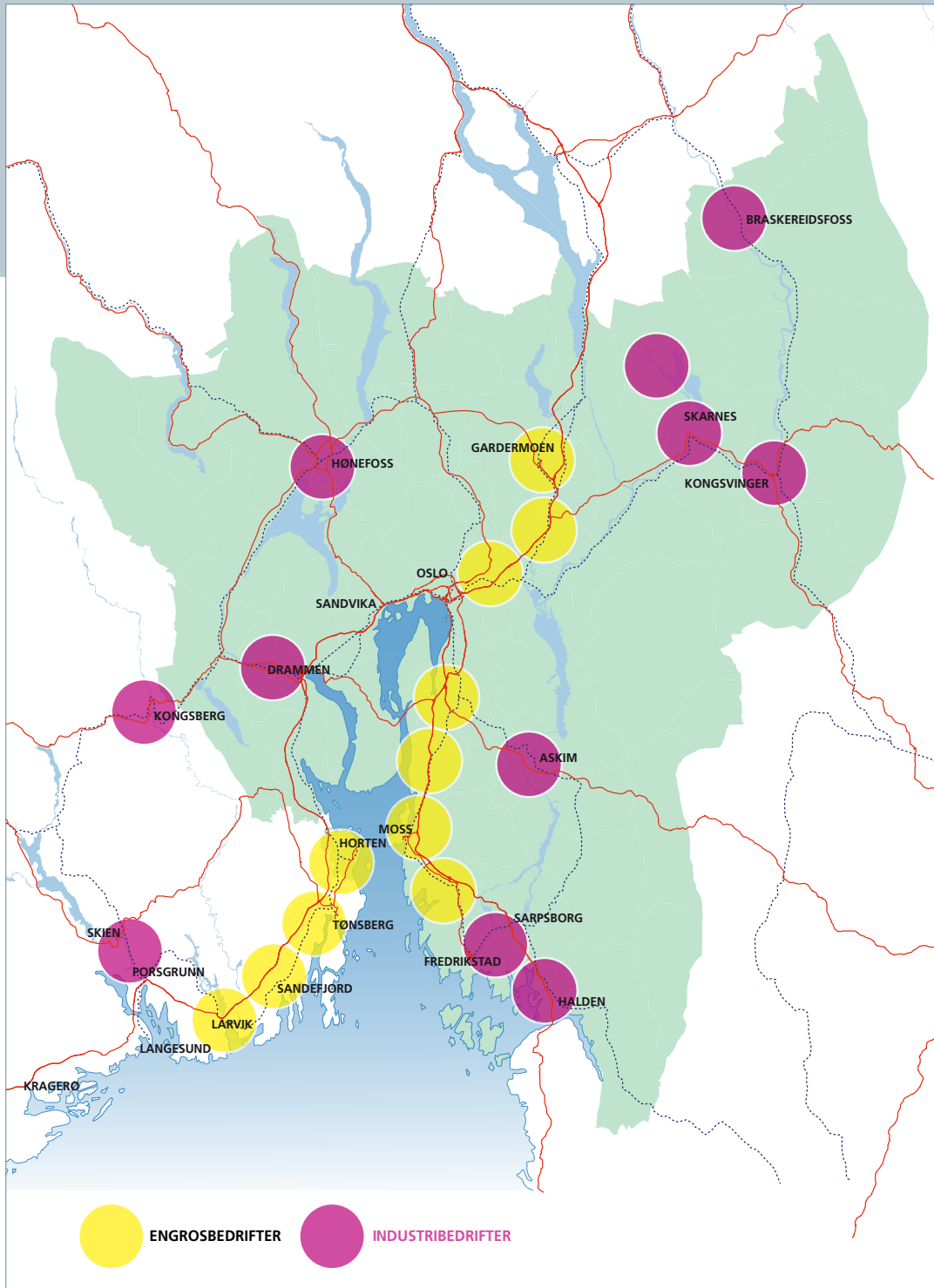
Faksimile fra
Lokalavisen Groruddalen
21. august 2011

Flyttingen av bedriften
Ontime Logistics betyr
at rundt halvparten av
trailerne ikke lenger må
kjøre gjennom Oslo for
å komme til Grorud og
Lillestrøm. Det er store
miljøgevinster og øko-
nomiske gevinster som
venter når alt kommer
på ett sted. Bedriften
omsetter for ca 1 mrd
kroner i året, og har
120 ansatte i Norge



GIGANT Det er tre store trailerterminaler som nå flyttes fra Grorud og Lillestrøm, og til Ski. Det betyr store besparelser for miljøet og veinettet i Oslo, sier adm.dir. Anneli Ojas i Ontime Logistics sammen med Peder Nærbe i Bulk, Elendem på Langhus i Ski. (Foto: Privat)

Transportgigant flytter fra Groruddalen



Figur 4.5 Lokalisering av engrosbedrifter og industribedrifter, kilde: Sitma

5

Utviklingstendenser og utfordringer

Osloregionen har i dag 1,8 mill innbyggere og vil kunne vokse med 40 % fram til 2040. Veksten i gods-transportarbeidet forventes å bli det dobbelte av dette. Veksten vil være stor både med tog og båt, men aller størst med lastebil.

Importen med lastebil fra Sverige og via Sverige fra de østeuropeiske land vil bli meget stor og denne trafikkveksten vil sette hovedvegsystemet i Osloregionen, spesielt i Østfold, under sterkt press.

5.1 Utenriks

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2014-2023):

Globaliseringen, den forventede økonomiske veksten og inntektsutviklingen vil bidra til fortsatt vekst i Norges handel med omverden. Importen vil øke mest, men eksporten vil være større enn importen også i 2040. Sjøtransporten vil dominere utenrikshandelen kraftig, men økt import gir også mer lastebiltransport over grensen. Denne vil øke relativt sett mer enn sjøtransporten, blant annet på grunn av økt import fra de østlige europeiske land der sjøtransport ikke er et reelt alternativ. Dette blir først og fremst en utfordring for vegsystemet på Østlandet, der det allerede er tidvis trengsel.

En tenkelig utvikling er økt jernbanetransport til og fra Gøteborg havn, men kapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Gøteborg er lav og det er svært mye raskere å transportere godset på lastebil på E6. Det vil imidlertid kunne bli bedre muligheter til å flytte mer transport fra veg til bane i framtiden.

I Grunnprognosene for godstransport til NTP 2014-2023 drøftes utviklingen i et svært langsiktig perspektiv (50 år). Der sies at den største usikkerheten vil være knyttet til hvordan næringsstrukturen i Norge og Europa vil bli i forhold til Asia. Vil det bli økt utvikling av tjenester i Europa og fortsatt vareproduksjon i Asia eller vil utviklingen svinge tilbake til Europa i stor grad?

5.2 Innenriks

NTPs hovedrapport fra utredningsfasen (NTP 2014-2023):

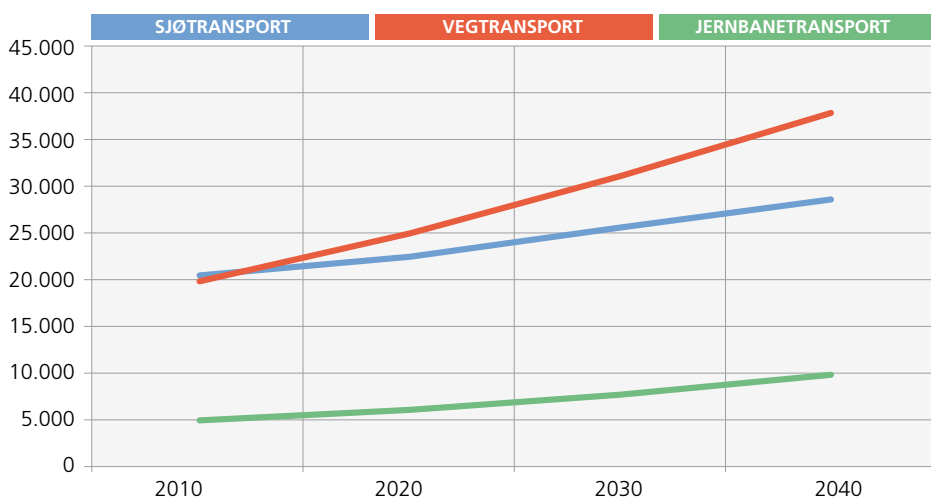
Økt handel og produksjon i Norge gir også vekst i innenlands godstransport. Jernbanen forventes å øke relativt sett mest, men lastebil og skip vil fortsatt dominere kraftig totalt sett. Jernbanen vil imidlertid fortsatt kunne ha store markedsandeler på visse strekninger. Utfordringen er å bygge ut kapasiteten i spor og terminaler. For vegtransporten ventes økningen i godstransporten å utfordre kapasiteten på Østlandet og i de største byregionene. Det er en utfordring å ivareta behovene for pålitelig og forutsigbar godstransport på hele vegnettet, inklusive ferjene.

I Grunnprognosene drøftes også muligheten for overføring av gods mellom transportmidlene, for eksempel fra veg til bane. Dette vil i stor grad være avhengig av effektive løsninger lasthåndtering, lasting/lossing og leveranser til mottakere. Nye teknologiske styringssystemer, førerløse robotsystemer etc. vil kunne bidra til dette. Men det er ukjente faktorer, og prognosene som i figur 5.1 er derfor bare trendforlengelser av de siste års utvikling. Her har bl.a. jernbanen framvist en relativt sett sterk vekst de siste år som avspeiler seg i framskivingene.

5.3 Osloregionen

Trender av stor betydning for Osloregionen forventes å være

- Høy befolkningsvekst. SSBs framskrivning midlere alternativ sier 40 % befolkningsvekst innen 2040. Flere mennesker vil etterspørre mer varer og varetransport. Godsveksten forventes å bli det dobbelte av befolkningsveksten.
- Importen med lastebil fra Sverige og via Sverige til Osloregionen og landet for øvrig vil fortsette å øke kraftig. Modulvogntog (lengde opp til 25 m og 60 tonn) vil dominere godstransportene fra utlandet på veg.
- Samfunnet kan bli mer miljøbevisst og staten kan ønske å legge forholdene til rette for høyere godsvekst med sjø og bane enn med lastebil. Det er uklart om virkemidlene vil være kraftige nok.
- Utbygging av jernbanen i IC-nettet vil bli forsert og vil kunne være bygget ut med dobbeltspor fram til Lillehammer, Halden og Porsgrunn innen 2030.
- Sterk befolkningsvekst fører til sterk byvekst og konkurranse om arealer i byområdene. Dette i kombinasjon med stadig større kundeomland fører til fortsatt utflytting fra Oslo av dagligvaregrossister og andre store handelsbedrifter, dels mot nordøst og dels mot sørøst fortrinnsvis nær stamnettene for veg og jernbane.
- Det er mer usikkert hva som vil skje på vestsiden av Oslofjorden. Området har en gunstig beliggenhet i forhold til samferdselsnettet i Sør-Norge. Drammen har en del logistikkbedrifter i dag mens for Vestfolds vedkommende er det så langt registrert få signaler om at man ønsker gods- og logistikkbedrifter lokalisert dit.



Figur 5.1 Utviklingen i transportmiddelfordeling for gods innenriks i Norge 1980 – 2010 og framskrivning til 2040. Transportarbeid i mill tonn km (Kilde: Laget på basis av Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023)



Foto: JBV

5.4 Mangel på areal vil bli den største utfordringen

I byene er det generelt mangel på areal. Areal til logistikkformål er den viktigste flaskehalsen for utvikling av effektive godsknutepunkter.

Mangel på areal er et større problem for utvikling av jernbaneterminalene enn for godstransport på sjø. Nærhet til jernbaneknutepunktene er avgjørende for at samlastere skal velge jernbane mellom byene i Sør-Norge. Hensynet til minst mulig kjørelengde i lokal distribusjon tilsier at jernbaneknutepunkt bør ligge nær befolkningstyngdepunkter.

Jernbaneterminaler er i seg selv arealkrevende. Investeringene er høye og langsiktige, og for å kunne utvikle store og effektive terminaler med diverse tilleggsfunksjoner må det reserveres areal til formålet. Dette er vanskelig å løse innenfor planapparatet til den enkelte kommune og vil kreve regionalt plansamarbeid, og statlig vilje til eventuelt å frigjøre landbruks-, natur- og friarealer (LNF). Slikt plansamarbeid kan bli motivert av at de store knutepunktene vil kunne bli effektive midtpunkt i næringsklynger som tiltrekker seg andre arbeidsplasser og høy kompetanse, noe som bidrar til å styrke regionene.

I Europa skjer det en utvikling mot færre og større næringsklynger innen gods og logistikk, nettopp for å øke kapasitetsutnyttelsen i arealer og i bruken av transportmidlene. Godsknutepunktene får flere tilleggstenester av ulikt slag, bl.a. plasser for hvile og service for sjåførere og biler som det store omfanget av lastebiltransport fører med seg.

5.5 Utfordringer fra veksten i godsstrømmene

Den sterke veksten i godstransport generelt og lastebiltransporten spesielt, stiller Norge og Osloregionen overfor store utfordringer og vanskelige valg. Mer direkte import og eksport av stykkgods til og fra andre deler av landet med båt eller ferge synes ikke å kunne redusere presset vesentlig. Mest påtrengende er den sterke veksten i lastebiltransport fra Sverige og via Sverige fra kontinentet.

Staten prioriterer tiltak for gods på jernbanen mellom landsdelsentrene mens det for Osloregionen er viktigst med jernbaneforbindelsene til utlandet via Sverige som bidrag til å få mer av godset fra veg over på bane. Trafikkpresset på E6 og E18 av den økende godstrafikken samt på hovedvegnettet i og nær Oslo, gjør at dette vegnettet må få økt oppmerksomhet i framtiden.

Dersom staten tar i bruk avgiftssystemet i større grad for å få mer gods over på sjø og bane i framtiden, er det viktig at disse transportformene har tilstrekkelig kapasitet til raskt å takle betydelige endringer i godsstrømmene fordi selv små endringer i priser kan påvirke konkurranseflatene for stykkgoods over lange avstander.

Jernbanens konkurransedyktighet i godstransport er et spørsmål om frekvens og volum. Kan godstransport på jernbane på IC-strekningene bli aktuelt slik det i dag er mellom landsdelsentrene? Kan de store investeringer for persontransporten på IC-strekningene også komme godstransport på jernbane til nytte?

5.6 Kapasitetsutfordringer på lang sikt

Grunnprognosene for godstransport til NTP 2014-2023

Ut fra dagens infrastruktur vil terminal- og tunnelkapasitet (jernbane) kunne bli flaskehals, spesielt ut fra kombinasjonen økt godstransport og økt persontrafikk. For vegsystemet rundt Oslo vil også økningen i godstrafikk kreve en større del av kapasiteten enn i dag, og det antas at det i liten grad er en ønskelig løsning å lede godstrafikk på veg gjennom selve Oslo, slik at "korridorer" rundt Oslo med tilstrekkelig kapasitet bør utvikles videre. I den forbindelse er det også vesentlig at videre utvikling av nasjonale distribusjonssentra og lokalisering av disse sees i sammenheng med fremtidig transportmønster og infrastruktur rundt Oslo.

En videre utvikling basert på at Osloregionen fortsatt skal være sentral for videredistribusjon til landet for øvrig vil øke behovet for areal og kapasitet til logistikkvirksomhet. Dette vil sannsynligvis, som vi har sett for større byer enn Oslo i andre land, medføre en ytterligere økning i logistikkområder utenfor i form av "fraktlandsbyer" og integrerte terminaler. Rent praktisk vil det ikke være tilstrekkelig store arealer til slike løsninger innenfor nåværende byområde, uten at vesentlige rivninger/ombygninger eventuelt finner sted. For en slik "fraktlandsby" vil det være viktig at den konsentrasjon av gods som vi vil få der også vil kunne kobles mot jernbane og/eller sjø.

Attraktiviteten for jernbane og eventuell sjøtransport vil i stor grad avhenge av at man oppnår integrasjon og intermodalitet ved tilknytning til infrastruktur som jernbanespor inn på distribusjonsområdet, eventuell havnetilknytning direkte eller indirekte via "dry-port" løsning og bruk av bane terminalhavn. Det siste konseptet innebærer en viss grad av kapasitetsforskyvning fra havn og over til godsbehandling i "dry-port" området som ligger et stykke fra havna. Løsningen forutsetter en effektiv transportløsning mellom dry-port og havn, for eksempel basert på lette, små pendeltog, og et relativt høyt volum.

6

Strategiske valg: Nav og satellitt på sikt

Alnabru må, pga sin strategiske beliggenhet i sentrum av jernbanenettet i Norge, forbli "navet" i det nasjonale godstransportsystemet. Alnabru har også en sentral beliggenhet i forhold til det store markedet i Oslo og omegn. Det må utvikles arealeffektive godsknutepunkter av en viss størrelse andre steder i Osloregionen for å supplere Alnabru.

Et konsept med nav og satellitter foreslås – med mulighet for godstog i pendeltrafikk i mellom. Godsknutepunkter som satellitter må lokaliseres nær jernbane og stamveg, de må samlokaliseres med annen logistikkvirksomhet og de må koples til havn og havnefunksjoner. Behov for areal til slike godsknutepunkter vil være i størrelsesorden 500 daa for hver av dem.

6.1 Behov for en langsiktig strategi

Utbygging av samfunnets transportinfrastruktur er komplisert og kostnadskrevenende. Tidshorisonen må bli lang. En godsstrategi for Osloregionen bør derfor minst ha et 30-års perspektiv, dvs. fram til 2040. I mange sammenhenger er det behov for å se ennå lengre fram.

I analysegrunnlaget og tidligere i dette dokumentet er det argumentert for at statens godstransportpolitikk, som spissformulert er kalt "utbedring av flaskehals" ikke er tilstrekkelig for å møte de utfordringer som Osloregionen står overfor på dette området. Utviklingstendenser og forestående kapasitetsbrister tilsier at det kan være nødvendig med større endringer eller suppleringer av gods- og logistikkstrukturen i Osloregionen. Det må etableres en langsiktig strategi som kan gi aktørene klare og stabile rammebetingelser.

6.2 Strategiske valg ved utvikling av godsknutepunkter

Når det gjelder godsknutepunkter vil regionale organer kunne spille en viktig rolle. I et overordnet perspektiv kan de strategiske utfordringene sammenfattes i noen få sentrale emner:

- Skal det fortsatt være konsentrasjon av godsveksten til navene i hovedstaden (Alnabru og Oslo havn), eller skal det være en villet utvikling av desentraliserte knutepunkter som supplerer og avlaster de offentlige terminalene i Oslo?
- Skal det være et "fritt marked" innen etablering av transport- og logistikkterminaler for den enkelte aktører og vareeier, eller skal det legges tydelige føringer for at godset i større grad skal konsentreres i næringsklynger?
- Skal arealmyndighetene se an og følge etter utviklingen, eller være i forkant av utviklingen med å sikre arealer på strategisk riktige steder ved stamnettene og godsknutepunktene?
- Hvilke tiltak på veg, bane og havn er nødvendig for en aktiv tilrettelegging for overføring av gods fra veg til sjø og bane i forhold til utenrikshandel, spesielt økning i lastebiltransport fra Sverige og gjennom Sverige fra Øst-Europa? Det samme gjelder for transporter innenlands mellom landsdelene.
- I forhold til utfordringene i punktet over – hva kan og i tilfelle bør regionale myndigheter bidra med?
- De offentlige godsknutepunktene for sjø og bane i Osloregionen er i dag lokalisert i eller nær bykjernene, som i Oslo, Moss og Drammen. Den nasjonale transportstrategien (NTP) innebærer at terminaler for omlasting og håndtering av gods fortsatt skal konsentreres i dagens knutepunkter. Er dette forenlig med Osloregionens interesser i et langsiktig perspektiv?



Foto: Moss Havn KF

6.3 Prinsipper bak en langsiktig strategi

- Godsknutepunktene bør tilrettelegges der annen transportinfrastruktur er bygd ut(eller planlegges bygget ut) for å spare arealer og redusere tilknytningskostnader
- Transport- og logistikkindustrien, inklusive de offentlige trafikkterminalene, bør samles så nær vareeierne som mulig
- Godsknutepunktene lokaliseres og organiseres slik at det også er hensiktsmessig å lokalisere bilterminaler for regional distribusjon i Osloområdet i en eller flere av satellittene
- Næringsklyngene for gods og logistikk bør legge forholdene til rette for samlokalisering av bedrifter innenfor samme bransje dersom skip eller tog kan anvendes
- Næringsklynger tilpasses regionale behov og konkurransefortrinn, innenfor rammen av en forventet utvikling av by- og tettsteder i en flerkjernestruktur

6.4 Alnabrus rolle i framtiden

Kapasiteten på Alnabru er i dag fullt utnyttet i "rushtiden", morgen og kveld. Dette gjelder både sporkapasitet og produksjonskapasitet hos samlasterne. Med flere operatører i gods på bane i stedet for én som i dag (Cargo Net), vil trengselen kunne bli enda større.

Jernbaneverket ønsker å bygge ut Alnabruterminalen, fra dagens 0,5 mill. TEU (20-fots containereenheter) til 1,0-1,3 mill. TEU, dvs. en fordobling. En utvidelse av kapasiteten i denne størrelsesorden vil også medføre betydelige behov for tiltak i terminalens nærområde.

Alnabru vil i overskuelig framtid fortsette å være det viktigste godsknutepunktet i Norge og selve "navet" i godstransportssystemet i Osloregionen. Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabruterminalen blir et enda mer effektivt knutepunkt for godstransporten og samtidig oppfyller EUs krav til standard for jernbaneterminaler.

Alnabrus begrensede kapasitet krever at det må planlegges for supplerende godsknutepunkt andre steder i Osloregionen.

6.5 Fortsatt sentralisering eller spesialisering og satellitter?

Alnabruterminalen har dannet grunnlaget for konkurransedyktig godstransport av forbruksvarer mellom landsdelene, i konkurranse med biltransport. En viktig årsak er samlokalisering med de største transportørene for samlastet gods, samtidig som det er relativt kort avstand til store logistikksentra i regionen. Den sentrale plasseringen i hovedstaden er imidlertid lite forenlig med satsingen på jernbane som et moderne og fremtidsrettet transportmiddel, med tredoblet vekst innen 2040. Investeringsbehovet er svært høyt for å oppgradere terminalen og Alnabruområdet til et moderne og effektivt godsknutepunkt som kan møte forventet etterspørsel om 30 år. Transportårene til/fra terminalen må oppgraderes, både for tog og lastebiler. Samtidig forventes økt press på samferdselsinfrastrukturen i Groruddalen gjennom kraftig vekst i sysselsetting og befolk-



Foto: Moss Havn KF

ning. Alnabruterminalen behandlet ca. 530.000 containerenheter (TEU) i 2010. Det er vanskelig å tenke seg at godsomslaget øker til 1,6 mill. enheter i samme terminalområde i 2060, tilsvarende 6.400 containere per arbeidsdag.

Det forventes at areal- og transportintensivt næringsliv fortsetter utflyttingen fra de sentrale delene av Groruddalen, og fortrinnsvis mot Gardermoen i nord og mot Mossregionen i sør-øst. Lengre transportavstander til terminalen svekker jernbanens konkurransevne med dør-til-dør transporter med lastebil.

Alternativene til videre ekspansjon på Alnabru for å ta hånd om den sterke økningen i godstransporten og virkningene av at vareeierne flytter ut, er et spredt mønster av mindre godsterminaler eller tre supplerende terminaler som foreslått i "nav-satellitt" strategien. På bakgrunn av begrensningene i utbyggingen av Alnabru, er det derfor egentlig bare spredning eller satellitter som i praksis er aktuelle utviklingsalternativer. Ingen utbygging overhodet vil føre til at den kraftige veksten i transportarbeidet med lastebil videreføres.

6.6 Nye godsknutepunkter i Osloregionen

Størrelse på terminalen, arealer og vegnett rundt setter imidlertid begrensninger på Alnabrus totale kapasitet. Dette leder naturlig til spørsmålet om man i Osloregionen bør utvikle komplementære, store godsknutepunkter i en "satellittstrategi" for å håndtere den prognostiserte godsveksten i regionen.

Arealmessige vil slike store godsknutepunkt trolig være i størrelsesorden 500 da eller mer. Det vil omfatte selve terminalen med sporområder og tilførselsveger samt arealer for håndtering av containere og en rekke tilleggsfunksjoner for lagring, kvalitetskontroll, distribusjon etc. og samlokalisering med samlastere og vareeiere.

Utgangspunktet for nye, store godsknutepunkt er den pågående utflytting av logistikkvirksomhet – mot Gardermoen, mot Moss/Rygge og Vestfold nord. Dersom man samtidig skal ta på alvor at veksten i biltrafikken for både gods- og persontransport skal dempes, så må samferdselsinfrastrukturen utvikles i takt med disse endringene. Det må etableres et distribusjonsnett som både reduserer veksten i godstrafikken gjennom regionen, til/fra regionen og internt i regionen

Etter det som er sagt før i denne rapporten er det enkelte forhold som vil være spesielt viktige i en vurdering av den strategiske plasseringen for eventuelle nye gods- og logistikknutepunkter (terminaler, næringsklynger, etc.):

- Hvor flytter vareeierne seg?
- Hvor er det ledige arealer nær stamnettet for veg, sjø og bane?
- Hvor er det ledige arealer innenfor ABS-området for Oslo og hvor det store markedet for nærdistribusjon ligger, mao. innenfor timesregionen med bil fra Oslo?

Tre avlastnings- og/eller suppleringsknutepunkter for en sentral kjerne er ikke et nytt tema i Osloregionen. Vi har en hovedflyplass og to sekundære lufthavner i regionen. De største rederiene



Foto: Oslo Lufthavn

for containertrafikk fra Europa ønsker seg tre havner i Oslofjorden; Oslo havn og én havn på hver side av fjorden. Stor-Oslo vokser primært i tre retninger, langs de mest trafikkerte korridorane, og hele Osloregionen tar sikte på en flerkjernet utvikling.

6.7 Eksempler på tre "satellitter" og aktuelle lokaliseringer

Ut fra det som vi dag vet om utviklingen kan man tenke seg en strategisk utvikling av tre gods- og logistikklynger i hvert sitt hjørne av et tenkt triangel med Oslo havn og Alnabru i sentrum av triangelet:

- Et gods- og logistikknutepunkt ved Gardermoen (fly, bil, bane) med fokus på temperert gods (kjøle- og frysevarer). Andre funksjoner kan være:
 - Som alternativ til biltransport for bedrifter i den ekspanderende Gardermoregionen
 - Avlastning av Alnabru mht skifte og parkering av tog for gods
 - Samarbeidsløsninger fly-bane
 - Kobling mot E16 Bergen-Gävle i neste fase
- Et gods- og logistikknutepunkt i Follo eller Østfold med tilleggfunksjon rettet mot import og avlastning av Alnabru for containerisert gods. God lokalisering for distribusjon i Østlandsområdet, basert på import til Norge via Sverige eller med skip. En næringsklynge med baneterminal der har flere muligheter:
 - Banetransport av gods til/fra industrien i Østfold som i dag går til/fra Alnabru og Gøteborg.
 - Betjening av de store varedistribusjonene som lokaliseres i området.
 - Redusere lastebiltrafikken fra Sverige gjennom Osloregionen med tilbud om overføring av trailere til bane jf tanken om pendeltog (se punkt 6.7).
- Et gods- og logistikknutepunkt i sørvest (f eks i Nordre Vestfold) eller lenger sør, med tilknytning til sjø, veg og bane og med fokus på tredjepartslogistikk (håndtering av gods på vegne av sender og mottaker). Ambisjonene for et slikt godsknutepunkt bør være mer enn utflytting av godsfunksjoner fra det sentrale byområdet i Drammen:
 - Videre utvikling av det nasjonale godsnavet for industrigods og styrke mulighetene for mer gods på bane sørover langs Oslofjorden
 - Felles lokalisering av samlasterne i regionen som i dag ligger i Larvik, Sandefjord og Drammen
 - Kopling til kai slik at Lierstranda kan frigjøres for transport av skogsvirke med båt, enten til Tofte eller bedriftene på andre siden av fjorden
 - Avlaste og supplere Alnabru både i utbyggingsperioden for Alnabru og senere

I første omgang er det ønskelig med en kartlegging av aktuelle arealer. Aktuelle lokaliseringene vil også måtte ses i forhold til andre og foreløpig usikre faktorer, som for eksempel en eventuell fast forbindelse over Oslofjorden ved Moss-Horten, alternativt Drøbak-Svelvik-Sande eller økt banekapasitet for godstransport gjennom Oslo, se også kapittel 7.

Strategisk tilrettelegging av godsknutepunktene i Osloregionen er ingen enkel sak. Et knutepunkt bør være 500-600 daa for å kunne samlokalisere offentlige trafikkterminaler, samtransportører og vareeiere med store transportbehov. Konkurransen er økende om ikke utbygde områder langs motorvegene. Sannsynligheten er derfor høy for at de attraktive arealene i nærheten av stamnettet for veg, sjø og bane vil være disponert til andre formål hvis aktuelle lokaliseringer ikke sikres på et tidlig tidspunkt.

6.8 Pendeltog med gods mellom nav og satellitter?

En "nav-satellitt" strategi vil være nødvendig, men ikke tilstrekkelig for å dempe veksten i lastebiltrafikken i ønsket grad og overføre gods fra veg til bane.

Godstransport på bane er normalt ikke konkurransedyktig med lastebil på avstander under 400 km. Men langt kortere avstander er aktuelt for tog hvis volumene er store nok og start- og endepunkt for godset er tilstrekkelig konsentrert. Hvis godsknutepunktene er samlokalisert med effektive lokal distribusjon vil dette kunne konkurrere med lastebiltransport internt i Osloregionen.

Kan det derfor tenkes pendeltog mellom satellittene og navet som kan utnytte de store investeringene som skal gjøres i intercity-triangelet på Østlandet? Kan det for eksempel tenkes en togpendel som starter med gods fra Moss havn, fortsetter via en baneterminal i området Moss-Vestby, videre gjennom en Bryndiagonal (godsspor mellom Follobanen og Bryn og utenom Oslo S) til Alnabru og så til området ved Jessheim-Gardermoen?

Kan det tilsvarende tenkes en togpendel som starter i Larvik med gods fra fergene fra Danmark via jernbaneterminal i Nordre Vestfold-Drammen til Alnabru og Jessheim-Gardermoen? Kan det videre tenkes at slik tilrettelegging for godstog internt i Osloregionen kombineres med restriksjoner på lastebiltrafikken, dels tidmessig i rushtid og dels områdemessig i byområdene.



Figur 6.1 "Nav - satellitt" strategi

7

Virkninger av strategien

”Nav-satellitt” strategien vil i et langsiktig perspektiv gi en betydelig miljø- og klimagevinst sammenliknet med en situasjon hvor fremtidig gods- og logistikkvekst skjer i navet på Alnabru, og vesentlig mye bedre enn en utvikling med spredt og ikke koordinert lokalisering.

Satellitter på 500 dekar kan i et langsiktig perspektiv gi en sysselsetting på 1.400 arbeidsplasser.

Erfaringene viser at det er vanskelig å få konkurrerende transportører til å samarbeide om bedre lokal bylogistikk. En felles politikk i Osloregionen om miljøsoner etc. må tas opp som et eget arbeid.

7.1 Energi- og miljøvirkninger

Energi- og miljøgevinstene ved en ”nav-satellitt” strategi slik den skissert i punkt 6.6 og 6.7 foran kan inndeles i tre hovedgrupper:

- Redusert vegtransport for gods til og fra Osloregionen
- Kortere vegtransport fra vareeierne til jernbaneterminalene
- Redusert lastebiltrafikk mellom satellittene

Ved vårt anslag på transportarbeidet som grunnlag for energiforbruk og klimagassutslipp, er det bare tilrettelegging av arealer og infrastruktur som er trukket inn. Spesielt forutsetter strategien en betydelig oppgradering av jernbanen for å dempe veksten i gods på lastebil. Virkninger av andre tiltak for å overføre mer gods fra veg til bane, som bruk av økonomiske virkemidler, kapasitetsbegrensninger i vegnettet, miljøkrav til transportmidler og begrensninger i kjøreruter og kjøretidspunkt, er ikke anslått og vil ytterligere bidra til fremgang for de kollektive godstransportmidlene.

Forutsetninger og beregninger som ligger til grunn for anslagene er redegjort for i Analysegrunnlaget. Konklusjonene er ca 30 mill. årlige sparte kjøretøykilometer med lastebil i 2040 i ”nav-satellitt”strategien sammenlignet med en teoretisk videreføring av dagens situasjon. Ca 1/3 av virkningene kommer fra hver av de tre hovedgruppene nevnt over. Sparte kjøretøykilometer gir ca 20.000 tonn mindre CO₂ – utslipp per år, i Osloregionen alene. Disse direkte og langsiktige reduksjonene av energiforbruk og klimautslipp ved sammenligning av en «nav-satellitt»strategi opp mot en «ett-nav»strategi utgjør 3-4 % i forhold til all lastebiltransport i Osloregionen.

I tillegg kommer reduserte lokale miljøvirkninger av redusert godstrafikk på veg og indirekte effekter av at sentrale byområder kan frigjøres til konsentrert byutvikling i et område med godt kollektivtilbud i stedet for spredt lokalisering. Potensialet for redusert klimagassutslipp er større for persontransport enn for godstransport. Sammenlignet med en spredt lokalisering av gods- og logistikk, som ikke er styrt mot funksjonelle satellitter, vil de beregnede virkningene være vesentlig større, men å anslå størrelsen av dette vil kreve forutsetninger om den spredte lokaliseringen som er vanskelig å foreta innenfor rammene av denne utredningen.

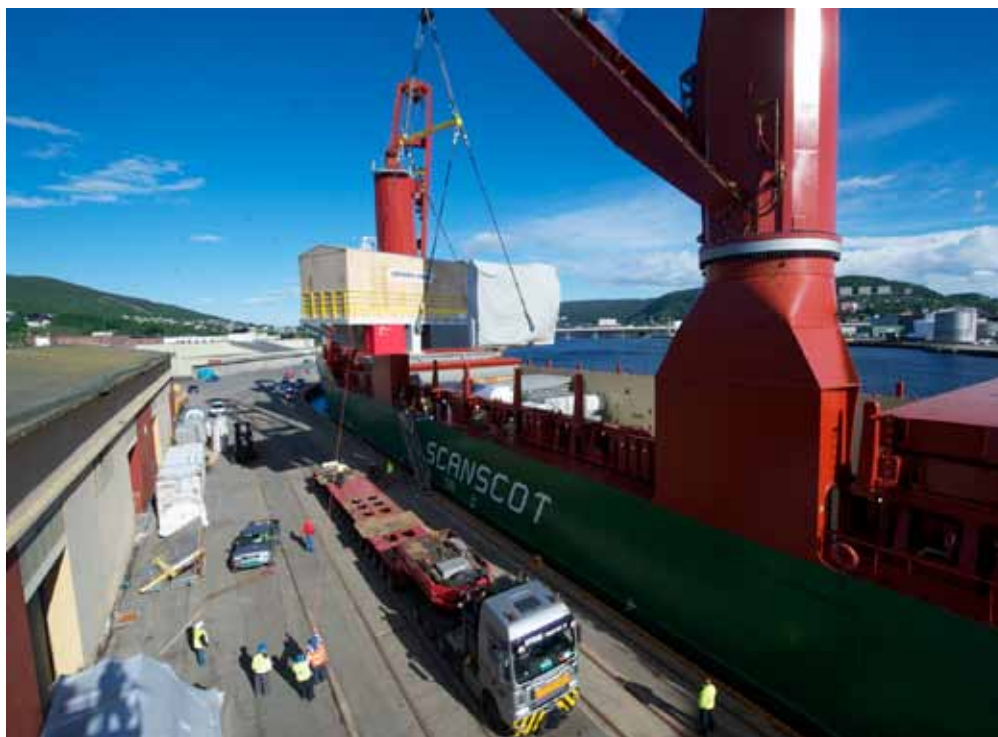
7.2 Sysselsettings- og regionale virkninger

Investeringer i samferdsel gir vekstimpulser til en region, vanligvis sterkere jo mer sentralt regionen ligger. I Osloregionen er derfor forutsetningene til stede for betydelige virkninger. Godsterminaler alene gir noen direkte virkninger, men mest effekt oppstår gjennom indirekte virkninger ved at omkringliggende arealer gjøres tilgjengelig for transport og logistikkintensiv industri og underleverandører til disse, samt behov for boliger for ansatte og handel og service for å betjene

den økte befolkningen. Slike ringvirkninger er bl.a. grundig studert i forbindelse med hovedflyplassen på Gardermoen.

Syssetningen skapt av et stort godsknutepunkt er direkte relatert til tilgjengelige arealer for næringsutvikling i samme område. Forutsetninger og beregninger som ligger til grunn for anslagene om syssetningsvirkninger er redegjort for i Analysegrunnlaget. De viser til svenske tall som sier én arbeidsplass per dekar (godsterminal i Umeå) i løpet av 10 år etter etablering og norske tall (Asplan Viak om Drammen havneområde) som sier 2,8 arbeidsplasser per dekar når området er vel etablert. Dette kan innebære at satellitter av en størrelse på 500 dekar kan gi syssetning i godsknutepunktet på 1.400 arbeidsplasser på lang sikt.

Regionale virkninger som kommer i tillegg er først og fremst at sentralt beliggende og verdifulle arealer kan nyttes til byutvikling. I Osloregionen hvor befolkningen vokser sterkt er dette virkninger av svært stor betydning.



Drammen havn,
foto: Ingar Holm, Godt Sagt as

7.3 Virkninger på samtransportørene

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) har vist stor interesse og forståelse for behovet for en overordnet strategi for gods og logistikk i Osloregionen. Investeringer i nye godsterminaler har et 30-års perspektiv. Stabile rammebetingelser må til for at samtransportørene utvider eller relokaliserer sine terminalanlegg.

Samlokalisering med kundene er en avgjørende suksessfaktor fordi mellomtransporter mellom ulike terminaler er kostbart og tidkrevende. De intermodale godsformene (overføring mellom ulike transportmidler) er mest konkurransedyktig når bilterminalene for regional distribusjon er samlokalisert med baneterminalen eller havneterminalen.

Mye tyder på at samtransportørene vil søke å samlokalisere seg med nye baneterminaler sør for Oslo og utvide distribusjonsområdet tilsvarende. En samlastterminal i området ved Gardermoen kan være mindre aktuell til å ta over for Alnabru fordi denne fortsatt vil være mer sentralt lokalisert for det aktuelle distribusjonsområdet Oslo og Akershus. Terminalene i Innlandet (Hamar/Rudshøgda) er riktig lokalisert i forhold til betjening av Hedmark og Oppland, og det regionale distribusjonsmønsteret i Oslo/Akershus og i Innlandet synes å forbli stabilt i årene som kommer. Se for øvrig Analysegrunnlaget.



Fra bil til bane, foto: JBV



Foto: JBV

7.4 Knutepunktene rolle – virkninger for varedistribusjon

Utfordringer for godslogistikken i Osloområdet er på tre nivåer:

- Rollen som nasjonalt logistikknutepunkt i form av å ha mange sentrallagere, importhavner, jernbanenav for omlasting av gods til og fra utlandet og andre landsdeler
- Fordeling av gods mellom delregioner internt på Østlandet, for eksempel mellom Follo og Drammen
- Distribusjon av gods i delregionene, for eksempel Osloområdet

Nav-satellittstrategien tar primært for seg de to øverste punktene. Den har likevel konsekvenser for distribusjon og trafikkarbeidet som følger av å betjene de lokale og regionale markedene. Utflyttingen av vareeiere fra Oslo og de andre byene øker trafikkarbeidet som skal til for å betjene regionen. Når godsknutepunktene sentraliseres, øker også de samlede distribusjonsavstandene. Dette betyr at strategien bør følges av strategier og tiltak for å redusere ulempene ved økt lastebiltrafikk i distribusjon.

Eksempler på tiltak som kan være aktuelle: Utvikle Alnabru som et distribusjonssenter for city-logistikk for Oslo, basert på mating med tog fra de andre knutepunktene. Gjennomføre tiltak i vegnettet for å unngå at distribusjonsbilene står fast i morgentrafikken inn til byen, f.eks tungtrafikkfelt. Øke omfanget av nattleveranser. Gjøre tiltak for å redusere lossetidene ved varemottak. Legge til rette for parkeringsplasser for hengere i utkanten av byen, slik at hver bil kan få med to- tre hengere inn til byen i stedet for ett skap. Etablere felles varemottak i handlegater slik at leveranser til småbutikker går raskere. Etablere betjente mottak i kjøpesenter. Slike tiltak er også aktuelle for andre byregioner og bysentra.

8

Andre initiativ

Felles strategi kan legge viktige føringer for det videre planarbeidet i Oslo og Akershus. Utredningen COINCO Oslo-Göteborg har sammenfallende interesser med Felles strategi.

Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien og har for øvrig som mål full utbygging av IC-triangelet innen 2023 og hovedveger i fem korridorer og tverrforbindelser nord og sør for Oslo.

Prioriteringene støtter opp under strategien med gode forbindelser mellom satellittene og til navet. KVVU om fast forbindelse over ytre Oslofjord reiser interessante perspektiver.

8.1 Plansamarbeidet for Oslo og Akershus viser til Osloregionen

I planstrategi og planprogram for areal- og transport i Oslo og Akershus (høringsutkast 16.3.2011) heter det at resultatet av Felles regional strategi for gods- og logistikkvirksomhet i Osloregionen vil være et viktig innspill i forbindelse med areal- og transportplanen for Oslo og Akershus, og at den vil gi et strategisk grunnlag for samordnet utvikling av logistikkarealer og de tunge transportstrukturene i en større regional sammenheng. Felles strategi kan mao. legge viktige føringer for det videre planarbeidet i Oslo og Akershus.

Plansamarbeidet har studert transportsystemets kapasitet og konstaterer at med de planlagte infrastrukturprosjektene vil det bli sviktende kapasitet i veg- og jernbanesystemet i Oslo og Akershus fram mot 2030. Dette kan skape et betydelig problem med tanke på å få til et effektivt godstransportsystem i Osloregionen.

8.2 Østlandssamarbeidet støtter "nav-satellitt" strategien

I revidert Østlandspakke - innspill til NTP 2014-2023 (juni 2011) peker Østlandssamarbeidet på at en "nav-satellitt"-strategi kan være en aktuell løsning for å møte den sterke veksten i gods-transporten og framtidige behov. Østlandssamarbeidet tar på nåværende tidspunkt ikke stilling til størrelse og omfang av hver satellitt, rekkefølgen de eventuelt tenkes utviklet i eller den eksakte geografiske plasseringen, men peker i første rekke på at staten i NTP 2014-2023 må ta opp den utfordringen og påbegynne arbeidet med en løsning som kan møte de framtidige behov. Det sies videre at er viktig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringvalgene innen rimelig tid, da aktuelle arealer med nødvendig størrelse raskt vil kunne bli disponert til andre formål. I så måte likner denne situasjonen et stykke på vei situasjonen med hovedflyplassen for Østlandet i annen halvdel av forrige århundre.

Østlandssamarbeidets øvrige prioriteringer av riksvegutbyggingen er i stor grad sammenfallende med prioriteringer angitt av Osloregionen i samordnet ATP-strategi fra 2008. Det satses på de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet samt vegprosjektene i Oslopakke 3. Prioritering av gode transportårer utenom Oslo, spesielt tverrforbindelse vest og nord for Oslo, dvs. Rv35 (framtidig E16) og sør for Oslo Rv23 med Oslofjordforbindelsen og tilførselsveger til Moss-Horten.

8.3 COINCO: Oslo – Göteborg

COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) er et EU-prosjekt. Korridoren Oslo-Göteborg-Malmö utgjør det vestlige benet i Det Nordiske Triangel. Formålet med arbeidet er å styrke bærekraftig vekst knyttet til gods og persontransport ("Grønn godskorridor").

Grønn godskorridor innebærer fast jernbaneforbindelse mellom Danmark og Tyskland over Fehrmann Belt. Dette internasjonale arbeidet om bedre jernbaneforbindelse til det europeiske kontinentet trekker i samme retning som felles strategi for Osloregionen generelt og spesielt vedrørende bedre jernbaneforbindelse til Sverige og godsknutepunkt i Østfold/Follo.

8.4 KVV for alternative kryssinger av ytre Oslofjord

Samferdselsdepartementet ga høsten 2010 Statens vegvesen i oppgave å starte en konseptvalgutredning (KVV) for en fast forbindelse over Ytre Oslofjord. Begrunnelsen ligger i at fergeforbindelsen Moss-Horten er den mest trafikkerte i landet (1,5 mill kjøretøy i året) og at en fast forbindelse vil kunne gi store besparelser i reisetid. Videre vil en slik forbindelse styrke kontakten og lette transporten mellom Vestfold; Telemark og Agder på den ene siden og Follo, Østfold og utlandet på den andre siden. Oslofjordforbindelsen over Drøbak ligger for langt nord og betjener i liten grad disse transportmarkedene.

Prosjektplanen som Statens vegvesen leverte i juni 2011 til Samferdselsdepartementet inneholder ulike konsepter, hvorav de mest ambisiøse er:

1. Knytte Rv23 (Oslofjordtunnelen) via bro ved Svelvik og ny veg til Sande og E18.
2. Ulike varianter av veg- og/eller jernbaneforbindelse på bro eller i tunnel mellom Moss og Horten. Et slikt prosjekt vil bli omfattende og kan bli svært kostbart.

KVV ventes ferdig i slutten av 2013. Med tanke på forbindelse mellom to satellittene på hver side av Oslofjorden nær både Moss og Horten, byr denne utredningen på svært interessante perspektiver. Dersom det både blir en fast vegforbindelse og en fast jernbaneforbindelse på tvers av ytre Oslofjord kan det tenkes å være tilstrekkelig med ett godsknutepunkt sør for Oslo og ikke ett på hver side av fjorden.

9

Oppfølging av Felles strategi

Oppfølging med et videre utredningsarbeid må avklare hvilke lokaliseringer som kan være aktuelle. Både fylkeskommunene og staten oppfordres til å ta på seg oppfølgingsansvar. Et mål bør være at Stortinget får satt i gang en samordnet planprosess med sikte på sluttbehandling i forbindelse med stortingsmelding om NTP 2018-2027.

9.1 Videre utredningsarbeid

I et videre utredningsarbeid vil en viktig oppgave være å avklare hvilke lokaliseringer som kan være aktuelle med hensyn til arealtilgang for de ulike terminalkonseptene, og som vil være gunstigst i forhold til mål om effektiv godstransport, dempet transportarbeid og lokale miljøvirkninger.

Mye tyder på at en desentralisert konsentrasjon av godsknutepunkter vil skape mindre arealkonflikter enn en fortsatt konsentrasjon sentralt i byområder eller enn spredning av mange mindre godsknutepunkter i regionen. Spesialisering og konsentrasjon er samtidig viktig for mest mulig effektiv arealutnyttelse. Dessuten oppnås det stordriftsfordeler som følge av økende tjeneste- og oppgavedeling mellom aktørene.

Videre tyder mye på at gods konsentrert i næringsklynger, med kortest mulig vei mellom terminalene og til de store vareeierne vil gjøre transportørene på sjø og bane mer konkurransedyktige med lastebiltransport. Målet om en transportmiddelfordeling med økt andel for jernbane og sjøtransport forutsetter nærhet mellom havneterminaler og jernbane-/samlassterminaler, og bidrar til reduserte overføringskostnader ved at lange mellomtransporter unngås.

9.2 Fylkeskommunene og staten må ta oppfølgingsansvaret

Målet med oppfølgingsarbeidet vil være å konkretisere og fastlegge lokalisering, arealbehov og framgangsmåte for å sikre arealer for fremtiden, avklarer hvilke offentlig terminalinvesteringer og jernbane- og veginvesteringer dette konseptet forutsetter, og finansiering av disse.

Oppfølgingsarbeidet forutsetter et samarbeid mellom staten, de mest berørte kommuner og fylkeskommuner samt gods- og logistikknæringene. Det er viktig at arbeidet kommer i gang raskt slik at det kan bli mulig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringvalgene for satellittene innen rimelig tid, fordi utflytting av logistikkvirksomhet skjer så raskt og fordi aktuelle arealer med nødvendig størrelse vil kunne bli disponert til andre formål. For ikke å tape tid, bør det arbeides parallelt med et helhetsgrep for hele regionen (hvor staten har et hovedansvar) og løsninger for hver av satellittene (hvor fylkeskommune har hovedansvar).

- Osloregionen ber de statlige transportetatene om å inkludere en langsiktig gods- og logistikkstruktur i Osloregionen som særskilt tema i NTP 2014-23. Siktemålet er å få Stortinget til å bestille igangsatt en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP hvor veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner.
- Osloregionen ber fylkeskommunene vurdere hvordan arbeidet med å konkretisere løsninger for de ulike satellittene best kan organiseres; som et samlet prosjekt eller som delprosjekter for hver av de tre satellittene, for eksempel at Østfold og Akershus tar ansvar for satellitt 1, Akershus tar ansvar for satellitt 2, og Buskerud i samarbeid med Vestfold tar ansvar for satellitt 3. Oslo kommune tar ansvar for samspillet mellom nav og satellitter.



Foto: Anniken Sandvig

9.3 Aktuell utbyggingsrekkefølge av satellitter

Når det gjelder rekkefølge i utbygging synes det som det er mest behov for å øke kapasiteten i jernbaneterminalene, dvs. Alnabru og i Drammensregionen. Det skal igangsettes en KVVU for Alnabru og det pågår en konseptvalgutredning (KVVU) i regi av Jernbaneverket for lokalisering av ny godsterminal i Drammensregionen.

Det neste er en satellitt i området Moss/Vestby. Sørkorridoren er inngangsporten for gods fra utlandet i retning Oslo og der bør tilrettelegges for mer import av gods på bane.

Til sist bør det investeres i en jernbaneterminal i området ved Gardermoen hovedflyplass og knyttet til et kryss mellom dagens veg- og jernbanekorridor nord-sør og en tilsvarende, framtidig korridor øst-vest.

9.4 Alliansebygging

Fylkeskommunene er sentrale aktører i dialogen med transportetatene i NTP-arbeidet og overfor stortingskomiteen ved behandlingen av stortingsmeldingen om NTP. Østlandssamarbeidet, som omfatter sju fylkeskommuner og Oslo kommune, støtter også "nav – satellitt" strategien. Østlandssamarbeidet kan som fellesorgan for fylkeskommunene bli en viktig alliansepartner i det videre oppfølgingsarbeidet.

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) og Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) har vist interesse for "nav-satellitt" – strategien. Disse organene, sammen med Landsorganisasjonen (LO) vil være viktige alliansepartnere i oppfølgingsarbeidet.

Kommunene som eventuelle vertskap for satellitter vil være viktigste aktører i alliansebyggingen. Med positiv holdning fra aktuelle kommuner vil det bli lettere å realisere strategien. I Follo/Østfold er det allerede betydelig interesse for å utvikle en satellitt. Vestby kommuneplan 2007-2019 har planer om jernbanespor til logistikkterminalen Deli skog. Mossregionens Næringsutvikling AS i samarbeid med Mossregionens maritime nettverk, logistikknnettverket i Mossregionen/Vestby og Vestby Næringssselskap AS søker Innovasjon Norge om midler til å utrede en multimodal gods- og logistikkterminal der Moss Havn KF og Vestby godsterminal inngår.

Osloregionen kan oppfordre til lignende initiativ i vest og i nord. Borre kommune med Horten by er medlem i Osloregionen. Sammen med nabokommunen Re kan potensialet for en satellitt ved for eksempel Kopstadområdet utredes. Øvre Romerike Utvikling (ØRU) er et samarbeidsorgan for kommunene på Øvre Romerike som kan vurdere potensialet for en satellitt med fokus på flyplassrelaterte varestømmer i kombinasjon med ny E16 Bergen-Gardermoen-Gävle og der jernbanetrasé inkluderes.

Vedlegg:

Begreper i gods og logistikk

En del begreper i fagområdet for gods og logistikk som er brukt i rapporten er definert nedenfor.

Bulk – gods i store mengder som ikke er pakket

Distribusjon – innsamling og spredning av gods fra terminal i et avgrenset geografisk område

Gods- og varestrømmer – sum av varer i transport fra leverandør til sluttbruker

Godsknutepunkter – de geografiske områdene/lokasjonene hvor gods møtes, omlastes eller behandles

Grossister – funksjoner som ivaretar vareflyten mellom produsent og detaljist (engross)

Intermodalt – overføring av gods mellom ulike transportmidler

Lastbærere – de enhetene (modulene) som varene lastes på eller inn i for transport, for eksempel en containere

Logistikk – betrakningsmåtene og prinsippene som man legger til grunn for å planlegge, utvikle, organisere, samordne, styre og kontrollere materialstrømmen fra leverandør til sluttbruker

Logistikklynger – samling av logistikkutøvere eller transporttilbydere, med lagre og terminaler, innenfor et avgrenset geografisk område (speditører, samlastere, transportører mv.)

Logistikkcenter – samling av produsenter og grossister

LO-LO – lift on – lift off (containere og andre lastbærere)

Mellomtransporter – transport mellom terminaler eller innen terminaler (ikke distribusjon)

Modulvogntog – ekstra lange og tunge vogntog opp til 25 m og 60 tonn.

Næringsklynger – geografisk nærhet mellom samme type næringer som dels samarbeider i nettverk og dels konkurrerer og som utnytter i fellesskap areal, infrastruktur og supplerende tjenester

Operatører – de som utfører den fysiske forflytningen av gods eller den fysiske står for håndteringen av gods på en terminal

Partigods – transport av større partier til en og samme mottaker, uten terminalbehandling

RO-RO – roll on – roll off (trailere)

Samlast – sammenstille gods fra forskjellige enheter til en enhet, som igjen sendes til (forskjellige mottakere på) annet sted

Stykkogods – last som fraktes i containere eller andre lastbærere og kan håndteres med kraner

Terminalbehandling – alle aktiviteter som utføres i en godsterminal (lasting, lossing, sortering, samling og splitting, lagring, ekspedisjon, etc)

TEU – Twenty-foot equivalent unit. Statistisk enhet som har basis en 20 fots ISO container (sjøcontainer). Det vil si at en 40 fots ISO container regnes som 2 enheter i statistikken

Trafikkterminal – havn eller jernbane der det skjer omlasting mellom ulike transportmidler

Tredjeparts logistikk – betegnelse på aktør som styrer typiske logistikkaktiviteter for andre firmaer

Vareiere – produsenter, grossister og kjøpere av varene

Referanseliste

Andersen, Jardar og Anita Vingan: Potensial for overføring av gods til intermodale transportløsninger. TØI-rapport 1074/2010

Berg, Geir: Gods og logistikk i Osloregionen mot 2040. Analysegrunnlag. SITMA 2011

Hovi, Inger Beate, Stein Erik Grønland, Wiljar Hansen: Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023. TØI-rapport 1126/2011

Jean-Hansen, Viggo og Inger Beate Hovi: Godstransport og logistikk i Osloregionen. Sammen-
dragsrapport. TØI-rapport 1022a/2009.

Samarbeidsalliansen Osloregionen: Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.
Januar 2008

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2014-2023: Effektive godsknutepunkt. 2011

Statens vegvesen Region øst: Prosjektplan. KVVU for fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold,
Moss - Horten. juni 2011

Plansamarbeidet: Planstrategi og planprogram for areal og transport i Oslo og Akershus. Hørings-
utkast. mars 2011

Østlandssamarbeidet: Revidert Østlandspakke - innspill til Nasjonal transportplan 2014 - 2023.
juni 2011



Osloregionen · Rådhuset · 0037 Oslo · tlf. 02180

Se vedlagt adresseliste

Deres ref.

Vår ref.
2011-269

Saksansv.: Theis Juell Theisen
tlf. 23 46 11 75
e-post: theis.theisen@osloregionen.no

Dato: 11.10.2011
Arkivkode: 014

Felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen - høring

Osloregionens prosjekt "Felles strategi for gods og logistikk for Osloregionen" startet opp vinteren 2010, og skal etter planen avsluttes vinteren 2012. Prosjektet skal supplere tidligere vedtatt "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" og bygger på overordnede mål fra denne.

Prosjektets ambisjon er å bidra til å utarbeide og forankre tydelige strategiske føringer for utviklingen av godslogistikksystemet i regionen. Sentrale tema i arbeidet er gods- og logistikkvirksomhetenes lokalisering, i tillegg til transportkorridorene og infrastrukturens kapasitet. Strategien vil være en del av grunnlaget for samarbeidsalliansens innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023, og skal legge til rette for bedre samordning av overordnet fysisk planlegging i Osloregionen.

Styret sender med dette forslag til felles strategi for gods og logistikk i Osloregionen på høring.

Målgruppe for høringen

Høringen er åpen, og alle som ønsker det kan komme med innspill. Forslaget sendes til alle kommuner og fylkeskommuner som er medlem i samarbeidsalliansen Osloregionen, samt til relevante regionale aktører i hovedstadsregionen, jfr vedlagt adresseliste.

Organisering og prosess

God forankring er en forutsetning for at en felles gods- og logistikkstrategi skal kunne få reell betydning for utviklingen i Osloregionen. Prosjektets organisering og arbeidsformer legger til rette for medvirkning fra medlemsorganisasjonene og samordning med relevante eksterne planprosesser, spesielt arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014-2023. Forut for høringen har utkast til strategidokument vært på intern kvalitetssikring i medlemsorganisasjonene i Osloregionen. Kvalitetssikringen sammen med høringen det nå inviteres til skal sikre en bred forankring av dokumentet. Styret i Osloregionen har lagt vekt på at høringen skal gjennomføres etter kommune- og fylkesvalget høsten 2011, slik at nyvalgte politikere får anledning til å sette seg inn i dokumentet og delta i høringen

Temaer i høringen

I høringen er Styret spesielt opptatt av å få tilbakemelding i forhold til følgende:

1. Er strategiforslaget dekkende i beskrivelsen av hva som er hovedutfordringene for utvikling av en effektiv og miljøvennlig godslogistikk i Osloregionen?
2. Kan man stille seg bak forslaget til overordnede mål for utvikling av gods og logistikk i Osloregionen slik disse er formulert på strategidokumentets side 10?
3. Er punktene under "Strategi på lang sikt" (side 11) dekkende for å håndtere de viktigste utfordringene regionen står overfor.
4. Er man enig i at punktene formulert under "Strategi på kort sikt" (side 12) er de viktigste i arbeidet inn mot NTP 2014-2023?
5. Er man enig i punktene som angir hvordan strategien må følges opp (side 13)?

I tillegg til forslaget til strategidokument er det også utarbeidet en analyserapport. Denne er vedlagt i høringsutsendelsen og gir en mer utfyllende beskrivelse av det faglige grunnlaget som strategiforslaget bygger på. Analyserapporten vil imidlertid ikke inngå som eget element i den endelige gods- og logistikkstrategien.


Høringsprosessen

Kommunene i Osloregionen er alle med i interkommunale regionråd og for gjennomføring av høringen ville det være praktisk om kommunene søkte å samordne sine uttalelser gjennom regionrådene.


FRIST FOR UTTAELSE SETTES TIL UTGANGEN AV JANUAR 2012

Uttalelser sendes - gjerne pr. e-post - til Osloregionens sekretariat ved fungerende direktør Theis Juell Theisen.

Med vennlig hilsen



Stian Berger Røsland
Byrådsleder i Oslo kommune
Leder av styret for Osloregionen



Theis Juell Theisen
Fung. direktør

Vedlegg:

Forslag til "Felles strategi for gods og logisitkk i Osloregionen" (september 2011)
Analysegrunnlag (august 2011)

Adresseliste:

Kommunene i samarbeidsalliansen Osloregionen
Fylkeskommunene i samarbeidsalliansen Osloregionen
Regionrådene i Osloregionen
Buskerud, Oppland, Hedmark og Vestfold fylkeskommuner
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Østfold
Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Vestfold
Statens Vegvesen
Jernbaneverket
NSB
Kystdirektoratet
Ruter
Østfold kollektivtrafikk
Vestviken kollektivtrafikk
NHO, region Oslo og Akershus
NHO, region Østfold
NHO, region Buskerud
NHO Transport
Norsk Industri
Logistikk- og Transportindustriens landsforening
Landsorganisasjonen i Norge
YS
Norges Rederiforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Hovedorganisasjonen Virke
Dagligvareleverandørenes forening
Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter
Transportbedriftenes landsforening
Oslo Havn KF
Moss Havn KF
Borg Havn IKS
Drammen Havn IKS
Larvik Havn KF
Grenland Havn IKS
KS Bedrift
KS, region Oslo
KS, region Akershus og Østfold
KS, region BTV
Østlandssamarbeidet
Norges Naturvernforbund
Den Norske Turistforening
Oslo og Omland Friluftsråd

Oppland fylkeskommunes strategiplan for idrett

Innholdsfortegnelse

Innledning

Mandat og prosess

Status 2011

Spillemiddelordningen

Støtte til store idrettsanlegg

Støtte til store idrettsarrangement

Støtte til idrettsorganisasjonen

Støtte til toppidretten

Mål og satsingsområder

1. Idrett som ledd i regional utvikling
2. Utvikling av idrettsanlegg
3. Sterk og mangfoldig lokalidrett

Innledning

Formålet med strategiplanen er å utarbeide en idrettspolitikk for Oppland fylkeskommune som bidrar til både utvikling og forutsigbarhet. En strategiplan betinger bevisst prioritering og spissing. Oppland fylkeskommunes strategiplan for idrett er avgrenset til å omhandle den organiserte idretten, og den skal gi en samlet oversikt over fylkeskommunens mål og innsatsområder på fagområdet. Fysisk aktivitet i et bredere perspektiv er tema i den regionale folkehelseplanen, som blir behandlet og vedtatt av fylkestinget i februar 2012.

Den organiserte idretten har en sentral plass i mange opplendingers hverdag. Norges Idrettsforbund med 2,1 millioner medlemskap, er landets desidert største frivillige organisasjon. Cirka hver fjerde nordmann er medlem i et idrettslag, og nesten samtlige barn i alderen 6 – 12 år deltar eller har deltatt aktivt i organisert idrett. Idretten har en betydelig rolle i samfunnet og skaper mange positive ringvirkninger, blant annet:

- som et viktig sosialt samlingspunkt i lokalsamfunn.
- som en betydelig bidragsyter til økt fysisk aktivitet i et folkehelseperspektiv.
- som en fremmer av lokal identitet og stolthet på tvers av generasjoner og kulturell bakgrunn.
- som en skole i god oppdragelse, der barn og unge lærer betydningen av regler, felles laginnsats, fair play, yte sitt beste, ha respekt for motstanderen osv.

Idretten har med andre ord en viktig samfunnsnyttig funksjon, og i tillegg har den har en verdi i seg selv ved å gi de som deltar følelser som glede, mestring og fellesskap.

Oppland er en betydelig idrettsregion i nasjonal sammenheng. Særlig i og rundt Lillehammer finner vi idrettsanlegg og -miljøer med stor oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt. Regionen har bevisst valgt idrett som et hovedsatsingsområde og ønsker å jobbe mot en visjon om å gjøre Lillehammerregionen til Europas mest komplette region for vintersport og opplevelser.

Hovedmålsetningen i strategiplanen er å styrke Oppland som idrettsregion. Oppland fylkeskommune ønsker å bidra til en sterk og mangfoldig lokalidrett, samt jobbe for en god og samordnet utvikling av idrettsanlegg. I tillegg ønsker fylkeskommunen i sterkere grad enn tidligere å se på idrett som et ledd i regional utvikling, og som et verktøy for å jobbe mot fylkeskommunens visjon om "et attraktivt og konkurransedyktig Oppland".

Mandat og prosess

Kommunalkomiteen fikk i april 2011 et mandat og oppdrag om å gjennomgå Oppland fylkeskommunes idrettspolitiske engasjement, og ut fra det å utarbeide et idrettspolitisk dokument som skulle legges fram for fylkestinget første halvår 2012. I mandatet het det at dokumentet skulle gi en beskrivelse av Oppland som idrettsregion, og ha en gjennomgang av mål, strategier, muligheter og utfordringer i fylkeskommunens idrettspolitiske engasjement, blant annet innenfor følgende temaer:

- Spillemiddelprosessen
- Idrettsanlegg som ledd i regional utvikling
- Idrettsarrangement og -mesterskap
- Toppidrett
- Idrettsorganisasjonen

En arbeidsgruppe har vært nedsatt for å jobbe med Oppland fylkeskommunes strategiplan for idrett. En politisk omorganisering i fylkeskommunen etter fylkestingsvalget i oktober, medførte at komité for kultur, miljø og næring overtok saken for kommunalkomiteen.

28. september inviterte fylkeskommunen til et dialog-/innspillsmøte med de regionale idrettsorganisasjonene. På dette møtet kom det inn mange nyttige innspill som ble tatt med i det videre arbeidet med planen.

Videre prosess:

- ✓ 28. november 2011: forslag til høringsutkast behandles av komiteen.
- ✓ Desember 2011: Strategiplanen blir sendt ut på offentlig høring.
- ✓ Februar/mars 2012: Innkomne høringsinnspill og nytt utkast til strategiplan legges fram og behandles av komiteen.
- ✓ 24. – 26. april: Fylkestinget vedtar strategiplanen.

Status 2011

Oppland fylkeskommune samarbeider tett med både staten, kommunene og den organiserte idretten på fagområdet idrett, og under følger en kort beskrivelse av fylkeskommunens hovedinnsatsområder per dags dato.

Spillemiddelordningen

Spillemiddelordningen til anlegg for idrett og fysisk aktivitet er en omfattende tilskuddsordning med stor betydning for idretten. Staten har bemyndiget fylkeskommunene til å foreta detaljfordeling av de spillemidler som hvert år stilles til disposisjon i fylkene. Forvaltningen av spillemiddelordningen skjer i tett samarbeid med Kulturdepartementets idrettsavdeling, og det er fastsatt særskilte krav til prosedyre og behandling av søknadene gjennom egne bestemmelser (V-0732).

I Oppland har samlet beløp til fordeling de siste par år vært mellom 20 – 30 millioner kroner, mens totalt søknadsbeløp har vært på over 100 millioner kroner de to siste årene. Etterslepet og ventetida på å få tilskudd er med andre ord lang. I 2010 vedtok fylkestinget et handlingsprogram for store idrettsanlegg i Oppland, som legger føringer for når de største anleggsprosjektene i fylket kan forvente å få tildelt midler. I tillegg til denne handlingsplanen har forslag til detaljfordeling av spillemidlene blitt utarbeidet i samarbeid med Oppland Idrettskrets sitt anleggsutvalg. Utgangspunktet har vært å fordele midlene mellom de seks regionene i fylket prosentvis ut fra samlet søknadssum. Idrettsrådslederne i kommunene har deretter møttes og satt opp forslag til detaljfordeling av midler innad i regionen. Anleggsutvalget i Oppland Idrettskrets har med bakgrunn i de regionale prioriteringene presentert et forslag til spillemiddelfordeling for hele fylket til fylkeskommunens administrasjon. Til slutt har fylkesrådmannen lagt fram en saksinnstilling med forslag til fordeling av spillemidler for fylkesutvalget, som har vedtaksmyndighet i saken.

I tillegg til å forvalte spillemiddelordningen har fylkeskommunen en viktig rolle som veileder og koordinerende ledd for kommunene når det gjelder planlegging og bygging av anlegg for idrett og fysisk aktivitet. De siste årene har det fra fylkeskommunens side blant annet blitt lagt stor vekt på interkommunalt samarbeid og erfaringsutveksling mellom kommunene i Hedmark og Oppland. Samarbeidsavtaler mellom to eller flere kommuner ligger til grunn for flere store idrettsanleggsprosjekter i Oppland de senere år.

Støtte til store idrettsanlegg

Oppland fylkeskommune har, foruten spillemiddeltilskudd, i enkelte tilfeller gitt økonomisk støtte til utbygging eller rehabilitering av store regionale idrettsanlegg. De siste fem årene er det blant annet gitt tilskudd til Beitostølen skiarena, Olympiaparken i Lillehammer (bl.a. Lysgårdsbakkene og rullerløype på Birkebeineren stadion), Dombås skiarena, Karidalen skiarena og Stav ridehall. Disse anleggene er blitt gitt regionale utviklingsmidler med bakgrunn i at de er blitt vurdert å ha en betydelig nærings- og samfunnsmessig funksjon utover det å være et anlegg for idrettslig aktivitet.

Støtte til store idrettsarrangement

Å gjennomføre idrettsarrangement av regional, nasjonal og internasjonal karakter har stor betydning for lokalidretten, skaper engasjement, har markedsføringsverdi, og gir også positive ringvirkninger for lokalt næringsliv. Fylkeskommunen har i flere år hatt en mesterskapstilskuddsordning der arrangør eller anleggseier kan søke om støtte til oppgradering av anlegg/utstyr i forbindelse med gjennomføring av store idrettsmesterskap. Tilskuddspotten har vært på 450 000 kroner, og primært er det blitt gitt støtte til nasjonale og internasjonale mesterskap. I tillegg til tilskuddsordningen er det blitt gitt regionale utviklingsmidler til enkelte ekstra store idrettsarrangementer, slik som høyt profilerte norgesmesterskap, europamesterskap, world cup-arrangementer o.l.

Støtte til idrettsorganisasjonen

Oppland fylkeskommune har i mange år gitt driftsstøtte til Oppland Idrettskrets. Idrettskretsen er fellesorgan for mer enn 400 idrettslag/-klubber/-foreninger i Oppland, og er Norges Idrettsforbunds "forlengede arm" i fylket. De siste årene har det årlige tilskuddsbeløpet fra fylkeskommunen til idrettskretsen vært på 1 350 000 kroner. I perioden 2008 – 2011 har dessuten Oppland fylkeskommune samarbeidet med Norges Idrettsforbund og Hedmark fylkeskommune om et prosjekt kalt Idrettens Kompetansesenter Innlandet. De tre prosjekteierne har bidratt med 700 000 kroner årlig til drift av kompetansesenteret. Hensikten med dette prosjektet har blant annet vært å etablere såkalte kompetanseknutepunkt for idretten ute i regionene. I Oppland har det i et par år vært et slikt kompetanseknutepunkt i Nord-Gudbrandsdal, med en ansatt idretts- og fysakkoordinator. Dette har vært en nyttig tilvekst for idretten i denne regionen.

Støtte til toppidretten

Oppland fylkeskommune har for tiden et prøvesamarbeid med eliteserielagene i fylket. For sesongen 2011-2012 gjelder dette Lillehammer Ishockeyklubb og Gjøvik Håndballklubb. I samarbeidsavtalene heter det at fylkeskommunen bidrar med 150 000 kroner i støtte for sesongen, blant annet mot at eliteserielagene profilerer Oppland fylkeskommune og bidrar i fylkeskommunens folkehelsearbeid.

Mål og satsingsområder

Hovedmål

Hovedmålsetningen med Oppland fylkeskommunes strategiplan for idrett er å styrke Oppland som idrettsregion.

Satsingsområder

For å styrke Oppland som idrettsregion vil fylkeskommunen (OFK) jobbe for og prioritere følgende satsingsområder :

1. OFK vil i sterkere grad se på idrett som et ledd i regional utvikling ved å:
 - a) bidra til at det jevnlig gjennomføres store idrettsarrangement i Oppland
 - b) se på muligheten til å bedre utnytte potensialet rundt idrett, utdanning og arbeidsplassutvikling
 - c) synliggjøre Oppland gjennom toppidretten i fylket
2. OFK ønsker å bidra til utvikling av idrettsanlegg i fylket ved å:
 - a) gjennomføre en god prosess ved fordeling av spillemidler til idrettsanlegg
 - b) jobbe for enda bedre samordnet utvikling av store idrettsanlegg i Oppland
3. OFK ønsker å styrke en mangfoldig idrett lokalt og regionalt ved å:
 - a) inngå partnerskapsavtale med Oppland Idrettskrets
 - b) se på løsninger som gjør idrettslederverv og –utdanning mer attraktivt
 - c) støtte opp under bedre utnyttelse og samordning av den regionale idrettsorganisasjonen

OFK vil i sitt arbeid og sine prioriteringer innen idrett legge vekt på folkehelseperspektivet.

1. Idrett som ledd i regional utvikling

Mange oppsøker og bosetter seg i fylket vårt på grunn av gode idretts- og friluftrelaterte tilbud, og flere arbeidsplasser i Oppland er allerede relatert til idrett. Det er også riktig å si at mediaoppmerksomhet rundt kjente idrettsutøvere og –arrangement har en betydelig markedsføringsseffekt for Oppland. Fylkeskommunen ønsker å bidra til at potensialet idrett har som et ledd i regional utvikling blir enda bedre utnyttet.

Oppland fylkeskommune vil i sterkere grad se på idrett som et ledd i regional utvikling ved å:

1 a) bidra til at det jevnlig gjennomføres store idrettsarrangement i Oppland		
<p>Hovedgrep: Jobbe for bedre koordinering og samarbeid rundt store idrettsarrangement i Oppland.</p>	<p>OFK skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i samarbeid med berørte parter se på muligheten til å utarbeide en felles strategi og tenke langsiktighet når det gjelder store, internasjonale skiarrangementer i fylket. - i samarbeid med staten, idretten og berørte kommuner, utnytte mulighetene som Ungdoms OL i 2016 gir Innlandet på arrangementssida. - fortsatt gi økonomisk støtte til arrangører av internasjonale, nasjonale og større regionale mesterskap. 	

1 b) se på muligheten til å bedre utnytte potensialet rundt idrett, utdanning og arbeidsplassutvikling		
<p>Hovedgrep: Utnytte eksisterende kompetanse og fortrinn for å bidra til flere idrettsrelaterte studie- og arbeidsplasser.</p>	<p>OFK skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ta lærdom av andre sterke idrettsregioner og hvordan de har koblet høgskolemiljø (idrettsutdanning), gründerskap og arbeidsplassutvikling. - bidra til at det i forbindelse med Ungdoms OL i 2016 blir etablert et internasjonalt kompetansesenter for vinteridrett i Lillehammerregionen (Olympic Legacy Centre). - jobbe sammen med Lillehammer kommune, NIF og andre interessenter for å få på plass et Idrettens Hus på Lillehammer. 	

1 c) synliggjøre Oppland gjennom toppidretten i fylket		
<p>Hovedgrep: Samarbeide med toppidretten for å markedsføre Oppland.</p>	<p>OFK skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - videreutvikle samarbeidet med eliteserielagene i fylket. - bruke toppidrettsutøvere fra fylket til å markedsføre Oppland og som inspiratorer til idrettsmiljøet i Oppland. 	

2. Utvikling av idrettsanlegg

Gode og tidsriktige anlegg er en forutsetning for å kunne drive idrett. I Oppland er det en generelt god anleggsdekning, men det vil alltid være ønsker og behov om flere idrettsarenaer. I tillegg må allerede eksisterende anlegg jevnlig bli oppdatert og rehabilitert for å holde mål. Fylkeskommunen har en viktig rolle når det gjelder utvikling av idrettsanlegg, blant annet som forvalter av spillemiddelordningen til idrettsanlegg, men også ved å veilede, koordinere og sørge for erfaringsutveksling mellom kommuner og idrettsmiljøer. Fylkeskommunen som regional utviklingsaktør ser dessuten at enkelte store idrettsanlegg er viktige bidrag til lokal samfunns- og næringsutvikling.

Oppland fylkeskommune ønsker å bidra til utvikling av idrettsanlegg i fylket ved å:

2 a) gjennomføre en god prosess ved fordeling av spillemidler til idrettsanlegg	
<p>Hovedgrep: Sørge for en mest mulig rettferdig fordeling av spillemidler til idrettsanlegg mellom kommuner og regioner</p>	<p>OFK skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ta utgangspunkt i de føringer staten legger for tilskuddsordningen gjennom stortingsmelding om idrett og de til enhver tid gjeldende spillemiddelbestemmelser. - i samarbeid med Oppland Idrettskrets og kommunene i løpet av 2012 bli enig om en god prosess og fordelingsmodell når det gjelder spillemidler til idrettsanlegg. - fortsatt samarbeide med Hedmark fylkeskommune om erfaringsutveksling og kompetansehevende tiltak for kommunene når det gjelder spillemiddelordningen/idrettsanleggutvikling.
2 b) jobbe for enda bedre samordnet utvikling av store idrettsanlegg i Oppland	
<p>Hovedgrep: Være et kompetent og koordinerende ledd når det gjelder planlegging, behovsvurdering og finansiering av idrettsanlegg.</p>	<p>OFK skal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i størst mulig grad være involvert i behovsvurdering ved planlegging av store idrettsanleggprosjekter. - videreføre arbeidet med handlingsprogram for store idrettsanlegg i Oppland. - fortsatt legge føringer for at anlegg basert på interkommunalt samarbeid blir prioritert ved spillemiddelfordelingen. - gi økonomisk støtte ved bygging av store, regionalt viktige idrettsanlegg med nærings- og samfunnsmessig betydning. - samarbeide med eierne av OL-anleggene når det gjelder videre utvikling.

3. Sterk og mangfoldig lokalidrett

Idretten har både stor nytte- og egenverdi for befolkningen i Oppland, og det er ønskelig for fylkeskommunen å bidra til å styrke lokalidretten og idrettsmangfoldet i fylket. Rekruttering av frivillige, særlig til lederverv, samt ungdomsfracfall, trekkes fram som to av de største utfordringene for den organiserte idretten i framtida. Økt kompetanse og nytenkning er viktige forutsetninger for å møte utfordringene.

Oppland fylkeskommune ønsker å styrke en mangfoldig idrett lokalt og regionalt ved å:

3 a) inngå en partnerskapsavtale med Oppland Idrettskrets		
Hovedgrep: Inngå partnerskapsavtale med Oppland idrettskrets.	OFK skal: - i løpet av 2012 inngå en partnerskapsavtale med Oppland Idrettskrets med føringer for hvilke oppgaver idrettskretsen skal løse som bidrar til å styrke en mangfoldig lokalidrett i fylket.	
3 b) se på løsninger som gjør idrettslederverv- og utdanning mer attraktivt		
Hovedgrep: Tenke nytt når det gjelder kompetanseheving i idretten.	OFK skal: - etablere et prosjekt for å se på muligheten til å formalisere idrettslederutdanningen, slik at den gir studiepoeng.	
3 c) støtte opp under bedre utnyttelse og samordning av den regionale idrettsorganisasjonen		
Hovedgrep: Støtte opp under samling og koordinering av idrettskompetansen på regionalt nivå.	OFK skal: - jobbe for å samle mest mulig idrettskompetanse for Innlandet i et Idrettens Hus på Lillehammer. - legge til rette for bedre samarbeid mellom Hedmark og Oppland Idrettskrets, samt se på muligheten til å videreutvikle konseptet fra Idrettens Kompetansesenter Innlandet med idrettskompetanseknutepunkter ute i regionene.	

Areal- og transportanalyse for Hadeland

Januar 2011



Forord

Civitas har på oppdrag fra Regionrådet for Hadeland gjennomført en areal- og transportanalyse for Hadeland.

Målet med analysen har blant annet vært å vise dagens transportarbeid og en sannsynlig utvikling for denne med aktuelle scenarier for befolkningsvekst som utgangspunkt.

Analysen er gjennomført av Rolv Lea (prosjektleder), Jomar Lygre Langeland, Njål Arge og Ola Bettum (In'by).

Kontaktperson for oppdragsgiver har vært Edvin Straume.

Prosjektgruppen hos Civitas har hatt flere møter med oppdragsgiver underveis.

Analysen ble presentert for Regionrådet for Hadeland på rådets møte på Øvre Vang gård, Jevnaker, 25. november 2011.

Forsidefoto: Arild Kristiansen, M8 Design AS (øverst, venstre og under, høyre).

Januar 2012

Rolv Lea
Civitas AS

Innhold

Forord	2
Innhold	3
Sammendrag	4
1 Bakgrunn for analysen	8
2 Hadeland i dag	12
2.1 Viktigste transportinfrastruktur og tettsteder	12
2.2 Trafikk innen, til og fra og gjennom Hadeland	13
2.3 Kollektivtilbud og -bruk	15
2.4 Befolkningsutvikling på Hadeland	16
2.5 Andre generelle demografiske utviklingstrekk	19
2.6 Boligstruktur på Hadeland og utvikling siste 5-10 år	21
2.7 Sentrumsfunksjoner og tettstedstruktur på Hadeland	22
2.8 Blir tettstedene tettere eller mer spredt?	25
2.9 Pendling	28
2.10 Oppsummering – Hadelands areal- og transportutfordringer i dag	28
3 Tettstedutvikling som legger grunnlag for måloppnåelse	29
3.1 Drøfting av Hadelands sentrale mål knyttet til attraktiv tettstedsutvikling	29
3.2 Nærmere om betydningen av fortetting og tette strukturer	31
3.3 Prinsipper for en mer bærekraftig og attraktiv tettstedsutvikling	31
3.4 Utdyping av viktige problemstillinger på regionalt nivå	33
3.5 Noen eksempler	35
4 Alternative utviklingsretninger for Hadeland	38
4.1 Trendforlengelse	38
4.2 Den idealiserte tettstedstrukturen - Gran sentrum	40
4.1 Konsentrert vekst i Gran, Harestua og Jevnaker	42
4.2 Potensial for redusert bilavhengighet	44
5 Konklusjoner og anbefalinger	47

Sammendrag

Bakgrunn

Kommunene har mål om miljøvennlig utvikling og en klart definert vekst i folketallet.

Regionen ønsker å utvikle attraktive tettsteder og ha en utvikling med redusert transportbehov.

Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig og med lavest mulig behov for biltransport.

Hadeland i dag

Befolkningsutviklingen er ganske lik for de tre kommunene, og har ligget på om lag 0,5 prosent i året i gjennomsnitt for de siste 10 årene. De respektive kommuneplanene har forskjellige mål om vekst i folketallet. I gjeldende planer har Gran kommune et mål om 1,5 prosent vekst i året, Jevnaker ikke mindre enn 1 prosent og Lunner 0,5 prosent. Statistisk sentralbyrå sine framskrivinger av folketallet på Hadeland ligger på mellom 0,5 og 1 prosent vekst pr år.

Det er innflyttingen til regionen som gjør at det i det hele tatt er en positiv vekst i folketallet. Både i Jevnaker og i Gran kommune har det i perioden fra 1997 nesten konsekvent vært et fødselsunderskudd, stort sett ned til -0,2 prosent av folketallet. I Lunner kommune har det de fleste årene vært et fødselsoverskudd. Utviklingen i Lunner kommune mer enn oppveies av utviklingen i Jevnaker og Gran kommune.

Det er en relativt liten befolkning fordelt over et betydelig geografisk område, og fordelt på syv definerte tettsteder. Utviklingen de siste ti årene viser ingen sterke tendenser til å endre dette.

Boligstrukturen på Hadeland er preget av høy andel eneboliger (81 prosent). Det bygges også mest eneboliger, selv om det i Jevnaker de siste 5 år er bygget flest leiligheter.

Lokalisering Virksomheter og tjenester som naturlig kan lokaliseres sammen, i sentrum av et tettsted eller by, ligger i for stor grad ~~stor grad~~ spredt over store deler av regionen. Dette bidrar til mangel på attraktivitet i eksisterende tettsteder. Det blir ikke tilstrekkelig tetthet i tjenester, tilbud og opplevelser.

Tettstedene De fleste av de 7 definerte tettstedene har i følge offentlig statistikk blitt mindre arealeffektive de siste 10 år. Dette er en utvikling som er i ferd med å snus i hvert fall i Jevnaker og Gran, kanskje også flere steder.

Bosettingsstrukturen på Hadeland er ikke velegnet til å få reisende til å gå, sykle eller å bruke kollektive transportmidler.

Trafikk Om lag 68 prosent av all biltrafikk i regionen er reiser som kun foregår innenfor regionen. Gjennomgangstrafikk, det vil si bilreiser som verken begynner eller slutter på Hadeland, utgjør om lag 7 prosent av all biltrafikk i regionen. Bilreiser som enten begynner eller slutter på Hadeland utgjør om lag 25 prosent av biltrafikken.

For en svært stor del består kollektivtilbudet innen regionen av bussruter som primært er skoleskyss. Tider og ruter er tilpasset skolenes beliggenhet og skoledagens begynnelse og slutt. Det er også ruter som er effektive transportmidler mellom tettstedene, og også ut av regionen. Gjøvikbanen er selvfølgelig et svært viktig eksempel på det siste.

Aktuelle problemstillinger

Kommunenes mål om vekst i folketallet ligger i hovedsak godt over den historiske veksten de siste 25 årene. Målene er rimelige som et bilde på hvilken vekst regionen bør påta seg av den folketallsøkning som etter alt å dømme vil komme i Osloregionen de neste 20 – 30 årene. Veksten i Oslo er for eksempel beregnet av statistisk sentralbyrå til å være mellom 1 og 2 prosent pr år. Hadelandskommunene er derfor forholdsvis langt unna ”å ta sin del av veksten i Oslo-området”.

Slik regionen har utviklet seg de siste 10-20 årene er det vanskelig å se hvordan disse målene skal kunne nås i praksis, uten at det gjøres vesentlige endringer for å øke attraktiviteten ved tettstedene.

Den eksisterende boligstrukturen og den generelle, forventede demografiske utviklingen, taler for at det vil være behov for flere og mindre boenheter.

All arealutvikling som foregår som fortetting av et allerede spredt utbyggingsmønster vil fortsatt bidra til vekst i biltrafikken. Om utviklingen skal kunne sies å foregå som en bilreducerende fortetting framfor spredning, må det meste av kommunenes arealutvikling skje som fortetting i forholdsvis biluavhengige lokaliteter.

Kommunene har gjennom sine respektive kommuneplaner, samt de forventninger som ligger i de regionale strategiene, forpliktet seg til en utvikling der reisebehovet i økende grad skal dekkes av kollektivtransport og der miljøhensyn skal prioriteres høyere.

Befolkningsvekst kan bidra til investeringer, som igjen kan bidra til utvikling av attraktive tettsteder. Det er viktig å legge til rette for at investeringene blir lønnsomme i de prioriterte tettsteds- og sentrumsområder.

Mål om bærekraftig by- og tettstedsutvikling med mindre bilbruk er i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling. Tettere tettsteder med flere sentrumsfunksjoner vil redusere behovet for bil, og det blir lettere å nå gjøremål til fots eller med sykkel. Videre er mål om redusert nedbygging av jordbruksarealer og ivaretagelse av kulturlandskap svært ofte i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling.

Tettstedutvikling

Ideelt skulle all befolkningsvekst i en region med ca 30 000 innbyggere konsentreres til ett tettsted. Dette er ønskelig for at det skal bli nok kraft, energi og puls i tettstedet, med urban karakter og med innhold. Slik konsentrasjon ville også gi den største konsentrasjonen av reiser i alle transportkorridorer, og dermed det beste grunnlaget for betjening med kollektivtransport. Helst skulle dette tettstedet også ha et togtilbud i sentrum.

Tettsteder det satses på må bli tettere, det vil si med høyere arealutnyttelse, og inneholde mange funksjoner, det vil si med boliger, arbeidsplasser og kulturtilbud. Virksomheter og tjenestetilbud bør lokaliseres umiddelbart ved tettstedets sentrale møteplasser.

Innholdet i næringsområder må styres tydelig og nyanseres mer gjennom kommuneplanene. Rett virksomhet må lokaliseres på rett sted; dette gjelder også handelsdestinasjoner. Handel er svært viktig for et tettsteds attraktivitet.

Regionens boligstruktur må gjenspeile behovet som følger av befolkningsstrukturen.

Det er nødvendig at stat, fylkeskommune, kommuner samarbeider om å utvikle et kollektivtilbud som passer til en endret tettstedstruktur. Mange ulike virkemidler må benyttes.

Trafikkscenarier

Trend I en trendmessig framskriving av trafikken – hvor tettstedstrukturen ikke endres – finner vi at antallet reiser i de viktigste transportkorridorene øker med 6 – 9 prosent over 10 år.

- Økningen i reiseaktivitet vil ikke være kollektivbasert. Fordi folk bor og arbeider forholdsvis spredt vil det aller meste av trafikkøkningen være bilbasert.
- Befolkningsveksten vil ikke nå mål om regional befolkningsvekst, særlig ikke i Gran kommune. Den trendmessige befolkningsveksten ligger godt under dette. Regionen vil ikke ta sin del av veksten i Oslo-regionen.

Konsentrert utvikling I en framskriving der det satses på konsentrert utvikling av Gran, Harestua og Jevnaker på en slik måte at befolkningsmålet nås, finner vi at antallet reiser i de viktigste transportkorridorene øker med 8 – 27 prosent over 10 år. Disse tre tettstedene er valgt fordi de til sammen kan dekke et behov for boliger internt i regionen (Gran), i retning Oslo (Harestua) og i retning Ringerike (Jevnaker).

- Økningen i reiseaktivitet vil kunne være kollektivbasert, forutsatt at tettstedutviklingen støttes av et bedre kollektivtilbud, eller vil kunne gjøres til fots eller med sykkel. Fordi folk bor og arbeider forholdsvis tett vil det aller meste av trafikkøkningen ikke måtte være bilbasert.
- Befolkningsveksten vil kunne nå mål om regional befolkningsvekst. Regionen vil kunne ta sin del av veksten i Oslo-regionen.

Potensial for kollektivreiser

De regionale reisene er i dag antagelig fordelt med 5-6 prosent på kollektivtransport, 60 prosent på bil og 15 prosent på sykkel og gange. Med konsentrert vekst i noen få utvalgte tettsteder vil disse stedene, og dermed et stadig større antall og andel beboere og arbeidstakere, kunne få en mye bedre kollektivtilgjengelighet. For denne delen av Hadelands befolkning kan vi forvente at bilturene og reisene til fots vil stå for om lag 30 prosent av reisene hver, og at kollektivandelen kommer opp i om lag 20 prosent. For Hadeland sett under ett kan kollektivandelen anslås å kunne komme opp i 10 – 12 prosent. En kollektivandel på 10 prosent vil være på nivå med dagens gjennomsnitt for omegnskommunene til Oslo.

Ut av regionen er Gjøvikbanen allerede det viktigste kollektivtilbudet. Konsentrert utvikling av tettsted hvor reisende kan få gang- eller sykkelavstand til toget er viktig for å dempe etterspørselen etter biltransport, men også for å bygge opp under dette tilbudet.

1 Bakgrunn for analysen

Planprogrammet for ”Regional plan for Hadeland” beskriver bakgrunnen for at det utarbeides en felles areal- og transportanalyse for Hadeland:

”Skal kommunene på Hadeland framstå som attraktive for bosetting og næringsutvikling er en avhengig av å finne gode fellesløsninger på tvers av kommunegrenser. Avstandene på Hadeland er relativt små. Ofte vil en avgjørelse og arealdisponering i en kommune få konsekvenser for utviklingen i nabokommunen.

Nasjonale mål om å halvere årlig omdisponeringen av verdifull dyrka mark innen 2010 og vedtatt Jordvernstrategi for Oppland, setter strenge krav til omdisponering av dyrka mark og tvinger fram løsninger på tvers av kommunegrenser. Det samme gjør Naturmangfoldloven og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Skal Regional planstrategi for Oppland følges opp og få reell betydning for Hadeland er en avhengig av å beskrive hvilke konsekvenser dette får for vår del av fylket.

Hadeland grenser til Buskerud i vest, Oslo i sør og Akershus i øst. Dette innebærer at regionen må finne gode fellesløsninger på tvers av fylkesgrensene. Dette er spesielt viktig for utbygging av kommunikasjoner og mulighetene for næringsutvikling.

I følge SSB befolkningsframskrivning vil Oslo-området ha en befolkningsvekst på ca. 40 % fram til 2040. Dette vil føre til en befolkningsøkning på 450 000 mennesker. Planen må drøfte hvordan vår region ønsker å forholde seg til dette og hvilke ambisjoner regionen har for å ta imot deler av denne befolkningsveksten.

Forholdene nevnt over er eksempler på hvorfor regional planlegging er viktig. Mange utfordringer kan ikke løses innenfor rammene av kommunal planlegging men krever løsninger hvor kommunal og regional planmyndighet finner fram til felles løsninger. Ambisjonen er at planen for Hadeland skal gi strategiske føringer for samfunnsutviklingen på Hadeland innenfor de tema planarbeidet konsentrerer seg om.”

Med fremskrivingen av folketallet i Oslo-regionen som bakteppe er det viktig å trekke den tilsvarende utviklingen på Hadeland inn i areal- og transportanalysen. Planprogrammet viser til at det

”I kommuneplanene er følgende definert som mål for befolkningsvekst:

- Gran kommune +1,5 % årlig vekst
- Jevnaker kommune +1 % årlig vekst
- Lunner kommune >0,5 % årlig vekst

Hvordan regionalt samarbeid kan bidra til å nå kommunens mål om befolkningsveksts vil være et viktig spørsmål i planarbeidet. Kommunenes

vilje og evne til å legge til rette for å ta større deler av Osloregionens befolkningsvekst vil bli drøftet. En vil også vurdere muligheten for å utarbeide felles målsetting for befolkningsveksten på Hadeland.”

Et ”annet sentralt forhold” som nevnes i planprogrammet, men som er relevant for denne analysen, er perspektivet på enkelte kvaliteter ved bomiljøet:

”(....)

- bomiljø som ivaretar forpliktelser innen miljø og energibruk, herunder redusert transportbehov og nærhet til varehandel.”

Under overskriften ”tettstedutvikling” siteres planprogrammet fylkesdelplanen for Hadeland som navngir regionens tettsteder og beskriver egenskaper ved tettsteder som vi i denne analysen skal vise er av stor betydning for regionen:

”I Fylkesdelplan for Hadeland 2004 – 2015 står følgende i Kap. 8.1 Stedsutvikling /utbyggingsmønster:

”(...) Som regionens tettsteder regnes: Harestua, Roa, Lunner, Gran, Jaren, Brandbu og Jevnaker. Erfaring tilsier at regioner med et klart definert senter oftest har en mer positiv utvikling enn regioner hvor senterstrukturen er uklar. I Viggadalen har Gran sentrum vokst fram som det viktigste senter for handel og service. For å legge til rette for fortsatt vekst og utvikling bør Gran sentrum få anledning til å fortsette denne utviklingen. (...).”

I planarbeidet som skal gjennomføres vil en vurdere om tettstedstrukturen slik den er presentert i fylkesdelplanen fra 2004 fremdeles skal gjelde. Til grunn for denne vurderingen vil en bl.a. legge godkjent ATP-strategi for Osloregionen. Målet skal være å utvikle attraktive, levende og gode tettsteder med tilstrekkelig servicenivå og befolkningsgrunnlag – bygge på lokal egenart m/levende kjerner og redusert transportbehov.”

Planprogrammet siterer også de enkelte kommuneplanene som på viktige tema for areal- og transportanalysen sier:

”Gran kommune ønsker å legge opp til en politikk som bygger opp under den eksisterende grendestrukturen, med positiv befolkningsvekst, både i grendene og sentrumsområdene. Kommunen skal legge spesiell vekt på at det utvikles gode boligområder.

Gran kommune skal, som «Grønn energikommune», ha en bærekraftig utvikling og arbeide for å redusere klimautslippene vesentlig. (...).”

(Jevnaker) ”(...) mulighetene til å gå og sykle til og fra jobb, skole og butikk, tilgang til rekreasjonsområder i kort avstand fra hjemmet og hvordan alt dette er utført slik at de er tilgjengelig for alle i samfunnet (universell utforming).

Fokuset innebærer at Jevnaker vil fortsette å prioritere at større nye byggeområder og nyetableringer kun skal skje i nærheten til sentrum.

(Lunner)

- ”Planlegge for en utvikling av samfunnet som bidrar til reduksjon av klimagassutslippene. ...
- Utbygging skal i hovedsak skje fra og med Grua og sørover. Her er det et stort potensial for utbygging av boliger i gangavstand til kollektivknutepunkt, skoler og næringsarealer. ...
- Det skal være varierte tilbud av boliger ved at vedtatte reguleringsplaner skal gi mulighet for etablering av eneboliger, tomannsboliger og leiligheter. (...)

I tillegg til forpliktelsene som ligger i kommuneplanene medfører også regionale avtaler forventninger til kommunene. ”Overordnet mål for areal- og transportutviklingen i Osloregionen” siteres med følgende tekst:

- ”Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.”

Tilsvarende fra ”Overordnet strategi for areal og transportutvikling”:

- ”Vekstkraften i Oslo skal utnyttes til beste for Osloregionen. Vekst i andre delregioner skal kunne avlaste vekst i Oslo som skaper problemer. Slik balansert vekst skal kunne skje ved en bolig- og næringsutvikling knyttet til de viktigste transportaksene for jernbane og veg. Utbygging bør konsentreres til byer og tettsteder. Grønne korridorer mellom dem skal opprettholdes.
- Utbyggingsmønsteret skal ta utgangspunkt i raske, skinnegående kollektivmidler med stor kapasitet samt et godt vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Og til sist fra ”Delstrategi for utvikling av transportsystemet”:

- ”Regional kollektivtrafikk må ta hovedtyngden av veksten i trafikken i en flerkjernet Osloregion. Jernbanen skal være ”ryggraden” supplert med et nett av ekspressbusser og langrutebusser fra områder som mangler eller ikke har et godt togtilbud.”

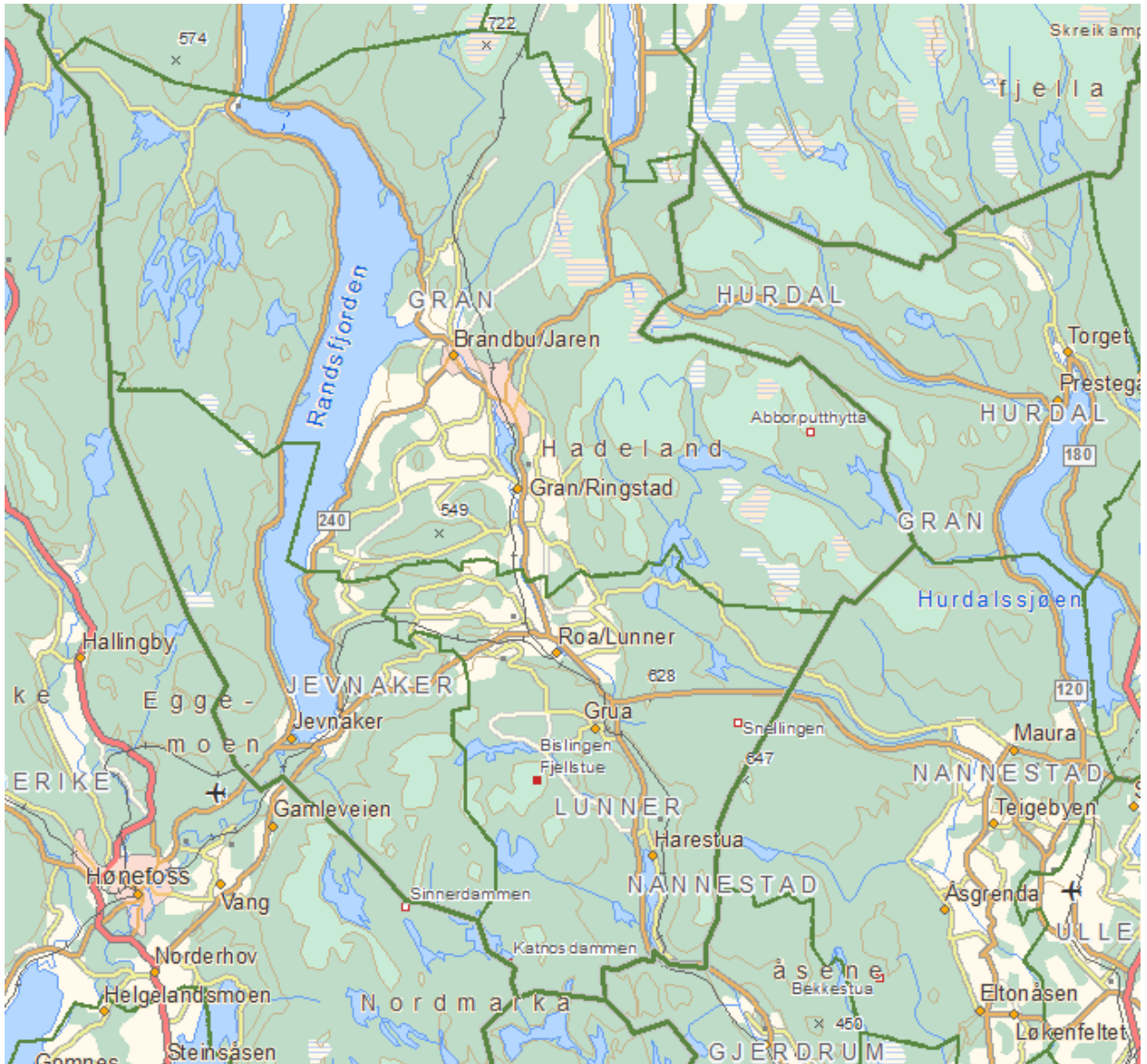
For denne analysens formål kan planprogrammet og de dokumenter dette henviser til og siterer fra oppsummeres med følgende:

- Kommunene har mål om miljøvennlig utvikling og en klart definert vekst i folketallet.
- Det er ikke klart om kommunenes mål om vekst i folketallet samsvarer med Oslo-regionens behov for å legge til rette for at Hadeland kan ta ”sin del” av den kommende befolkningsveksten som framskrivninger av folketallet viser.

- Den regionale planen, og dermed i noen grad areal- og transportanalysen, skal gi strategiske føringer for samfunnsutviklingen på Hadeland.
- Tettstedstrukturen bør vurderes, med mål om å utvikle attraktive tettsteder og redusert transportbehov.
- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig og med lavest mulig behov for biltransport.

2 Hadeland i dag

2.1 Viktigste transportinfrastruktur og tettsteder



Figur 2.1: Hadeland – Jevnaker, Gran og Lunner kommune. Kilde: Visveg.no

Hadeland er den sørligste delen av Oppland og består av kommunene Gran, Jevnaker og Lunner. Ved begynnelsen av 2011 hadde regionen 28.447 innbyggere. Befolkningsveksten de siste 10 årene har i gjennomsnitt vært på ca. 0,5 prosent pr år.

Regionen har en sentral plassering midt mellom hovedstaden i sør og Mjøsbyene i nord, hovedflyplassen på Gardermoen i øst og Ringerike i vest. Kommunene er en del av Osloregionens bo- og arbeidsmarked med mange dagpendlere. De fleste av disse pendler til Osloområdet, men fra

Jevnaker er pendling til Ringerike dominerende. Pendling til Osloområdet har de siste åra hatt en svakt avtakende tendens. Det er i løpet av de siste 10 årene skapt i underkant av 500 nye arbeidsplasser i regionen. Dette har også ført til en liten økning i pendlingen inn til regionen.

Gjennom Hadeland krysser riksvei 4 fra Nittedal og Oslo i sør, og forsvinner ut til Vestre Toten og Gjøvik mot nord. Riksvei 4 passerer tettstedene Harestua, Grua, Roa og Lunner. Videre mot nord går riksveien gjennom Gran sentrum og Jaren.

Fra øst kommer riksvei 35 fra Nannestad og Gardermoen, og passerer ut mot vest til Ringerike og Hønefoss. (Veien vil fra sommeren 2012 bli skiltet om og bli en del av E 16 Bergen - Gävle.)

Gjøvikbanen går i stor grad parallelt med riksvei 4 fra sør. De to skiller lag på Jaren, men møtes igjen på Eina i Vestre Toten. Gjøvikbanen passerer Harestua, hvor det er aktuelt å flytte stasjonen til et nytt sentrum i nordenden av den eksisterende bebyggelsen. Banen går også gjennom Grua, Roa og Lunner.

I Roa tar Hønefoss – Roa (jernbane)linjen av mot vest og passerer gjennom Jevnaker på veien ned til Hønefoss. Hønefoss – Roa linjen er i dag mest brukt av godstog mellom Oslo og Bergen. Også persontog blir rutet denne veien hvis det er trafikkstopp på strekningen Oslo – Drammen – Hønefoss. Disse har ikke planlagte stopp på Hadeland.

2.2 Trafikk innen, til og fra og gjennom Hadeland

Gjennomgangstrafikk, det vil si bilreiser som verken begynner eller slutter på Hadeland, er beregnet å utgjøre om lag 7 prosent av all biltrafikk i regionen.

Bilreiser som enten begynner eller slutter på Hadeland utgjør om lag 25 prosent av biltrafikken. De siste 68 prosentene av all biltrafikk er reiser som kun foregår innenfor regionen.

I følge Nasjonal vegdatabank (Statens vegvesen) er riksvei 4 mellom Lunner og Gran sentrum den mest trafikkerte veistrekningen av det overordnede veinettet på Hadeland. Årsdøgntrafikken (ÅDT) rett sør for Gran sentrum er vel 12.000 (kjøretøy pr døgn), og vel 10.000 lenger sør mot Lunner.

Årsdøgntrafikken avtar ytterligere enda lenger sør på riksvei 4. Mellom Lunner og avkjøringen til riksvei 35 mot øst er den vel 9.000 ÅDT, sørover mot Harestua faller trafikken til i overkant av 7.000 ÅDT, men øker igjen sør for Harestua.

Årsdøgntrafikken på riksvei 35 mot øst ligger på om lag 2.500, mens den på riksvei 35 mot vest er om lag 6.500 like vest for riksvei 4, faller til vel 5.000 for så å øke til over 7.000 ned mot Jevnaker sentrum. Sør for Jevnaker har trafikken øket noe igjen til om lag 8.500 ÅDT.

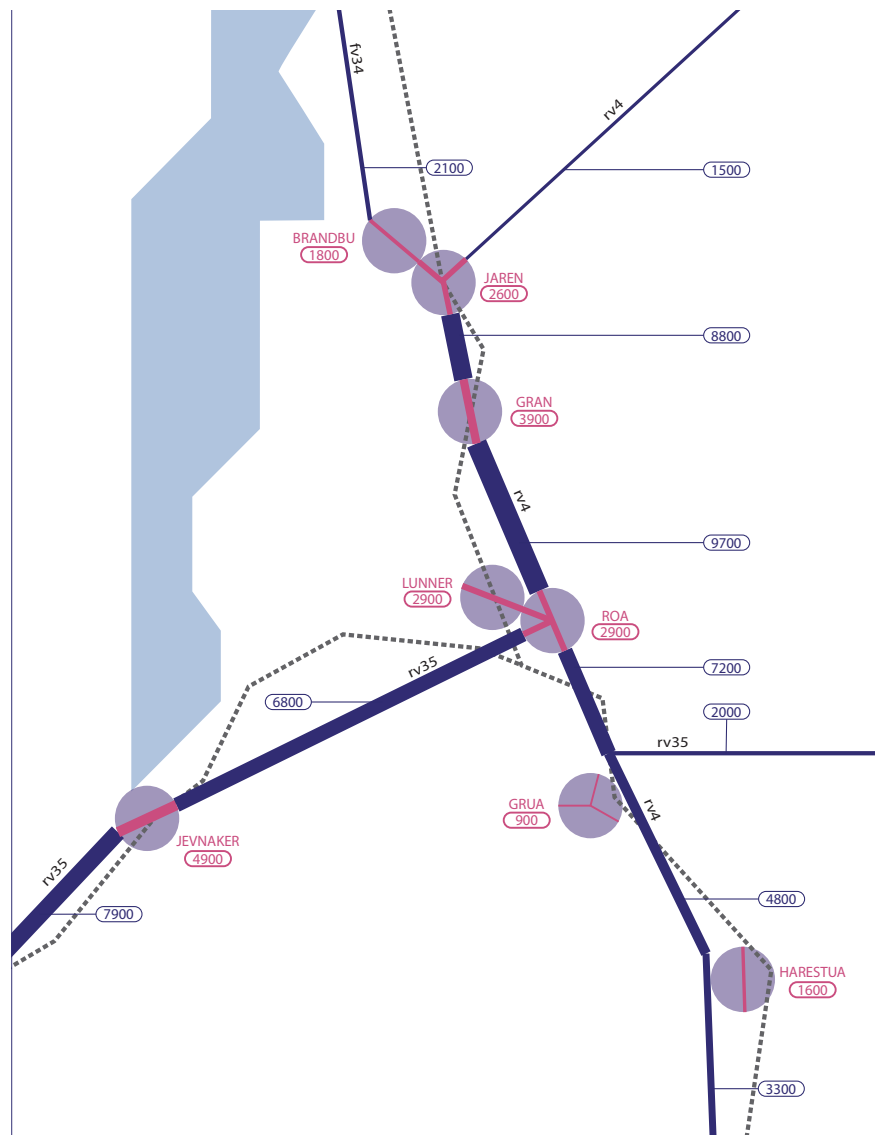
Nord for Gran sentrum er årsdøgntrafikken oppe i over 11.000. Enda lenger nord, på riksvei 4 nord for Jaren, er årsdøgntrafikken om lag

6.000, mens det på fylkesvei 34 nord for Brandbu er i overkant av 2.000 ÅDT.

Trafikken på fylkesvei 240, som i stor grad følger Randsfjordens østbredd mellom Jevnaker sentrum og Brandbu, ligger på om lag 1.000 ÅDT, eller under dette. Trafikken tar seg betydelig opp, til om lag 2.000 ÅDT, den siste strekningen inn til Brandbu.

Fylkesvei 245 nord for Jevnaker og på Randsfjordens vestside, har en trafikk på 900 ÅDT opp til Tangen. Nord for dette er trafikken enda mindre.

Figur 2-2
Dagens situasjon: Reiser med bil
(årsdøgnetrafikk) på hovedveinettet,
eksklusiv gjennomgangstrafikk.



I denne analysen er det forholdsmessig grove trafikkberegninger som kan gjennomføres. I disse beregningene er gjennomgangstrafikken utelatt, siden dette er trafikk Hadelandskommunene ikke har mulighet til å påvirke i særlig grad. Det vil også bli altfor krevende å skulle inkludere gjennomgangstrafikken i beregningene. Resultatene av beregningene

gjort til denne analysen er vist i figur 2-2. Som en sammenligning med tallene fra Nasjonal vegdatabank har vi for strekningen Lunner – Gran sentrum kommet fram til 9.700 ÅDT for hele strekningen. I tillegg kommer gjennomgangstrafikken. Differansen antas å skyldes den litt grove metoden vi har benyttet for å modellere trafikken, samt at tallene ikke refererer seg til samme år.

Beregningsresultatene synes å treffe dårligst i regionens utkanter, men vurderes likevel å gi et godt nok grunnlag for analysens formål.

Sykkel eller apostlenes hester som transportmiddel er i svært liten grad benyttet for reiser mellom tettstedene, eller ut av regionen. Avstandene mellom tettstedene på Hadeland er store nok til at sykkel som transportmiddel er for de spesielt interesserte. Andelen syklende eller gående på disse strekningene er 1-2 prosent. Innen tettstedene er den høyere.

Reisende som bruker kollektivtransport står for 7-8 prosent av alle reiser i regionen. Det kan synes som kollektivandelen mellom Hadeland og Oslo er undervurdert i datamaterialet fra Statens vegvesen, og at den på disse strekningene derfor er høyere. I en rapport utarbeidet for Jernbaneforum Gjøvikbanen i 2008 ("Utvikling av Gjøvikbanen", Civitas AS) fremgår det at det på hverdager i 2007 var om lag 900-1.000 påstigende passasjerer på hver av stasjonene Jaren, Gran, Roa og Grua. Antallet påstigende på Lunner og Harestua lå på om lag det halve av dette.

Forutsetninger

Trafikkdata som er benyttet i analysen er basismatrisen i Statens vegvesens regionale transportmodell for Hedmark og Oppland. Dette datamaterialet beskriver årsdøgntrafikken for biler, bilpassasjerer, gående og syklende, samt kollektivpassasjerer. Reisende med kollektivtrafikk er ikke fordelt på transportmiddel.

For Hadeland finnes det også trafikkdata i konsekvensutredningen og kommunedelplanen for Rv 4 Roa – Jaren. Denne er fra 2003, og har vært vurdert som både i eldste laget og å være for snever for bruk i areal- og transportanalysen.

2.3 Kollektivtilbud og -bruk

For en svært stor del består busstilbudet innen regionen av ruter som primært er skoleskyss. Tider og ruter er tilpasset skolens beliggenhet og skoledagens begynnelse og slutt.

Rute 703 er et unntak fra dette. Ruten er en pendelrute mellom Brandbu og Harestua med faste avganger hver time. Ruten ble åpnet i 2010 og ansees for å være en suksess med om lag 13.000 passasjerer det første driftsåret.

Også Landekspresen (rute 153) mellom Dokka og Oslo er viktig og mye brukt. Fra Gran kommune og sørover hadde ruten om lag 65.000 reisende. Av disse var ca 7 prosent skoleelever. Introduksjonen av rute 703 har overtatt en del lokale passasjerer som tidligere benyttet

Landekspresen, og dermed bidratt til at Landekspresen i større grad kan være en ekspressrute for lange strekninger.

Rute 150 mellom Lillehammer og Hønefoss har en høy andel skoleelever, om lag 29 prosent av snaut 30.000 passasjerer.

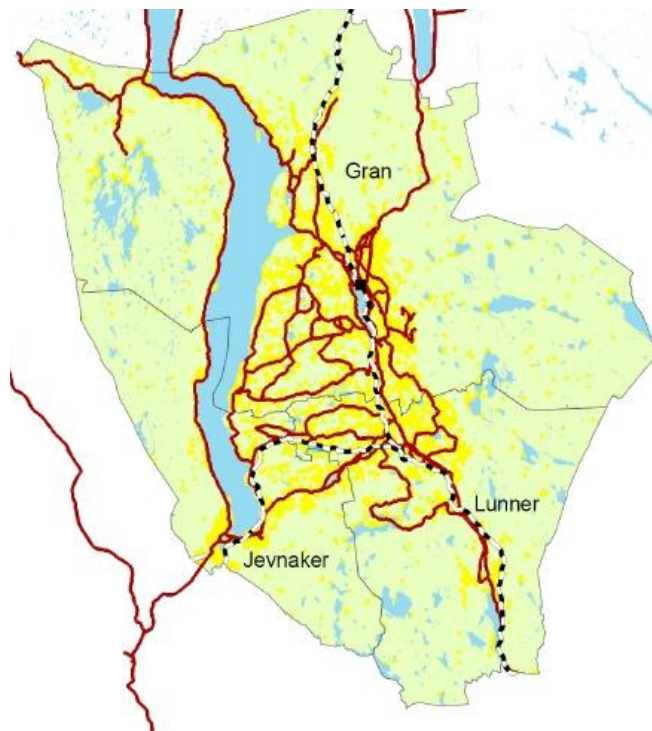
Til sammen på Hadeland var det i 2010 i overkant av 230.000 passasjerer på rutebussene. Elevandelen er dominerende på de lokale rutene med unntak av pendelruta 703.

Randsfjordfergen mellom Tangen og Horn har avgang om lag hver halvtime om morgenen og ettermiddag, og om lag hver time ellers. Fergen korresponderer med rute 703 og 153.

Gjøvikbanen har om lag halvtimes avganger morgen og ettermiddag, og én avgang hver halvannen eller to timer ellers, mellom Oslo S og Jaren. Det er først og fremst sørover til Oslo toget er viktig for Hadeland, selv om toget internt i regionen transporter like mange passasjerer årlig som noen av de ovenfor nevnte bussrutene.

Bussen mellom Sundvollen og Gardermoen ("flybussen") via Jevnaker og Lunner har avgang på hverdager om lag hver andre til tredje time. Om lag 5.000 passasjerer til og fra Hadeland.

Figur 2-3
Buss- og togtraseer på
Hadeland (2008/2009).
Kilde: Strategisk kollektivplan
for Oppland 2011 – 2015.



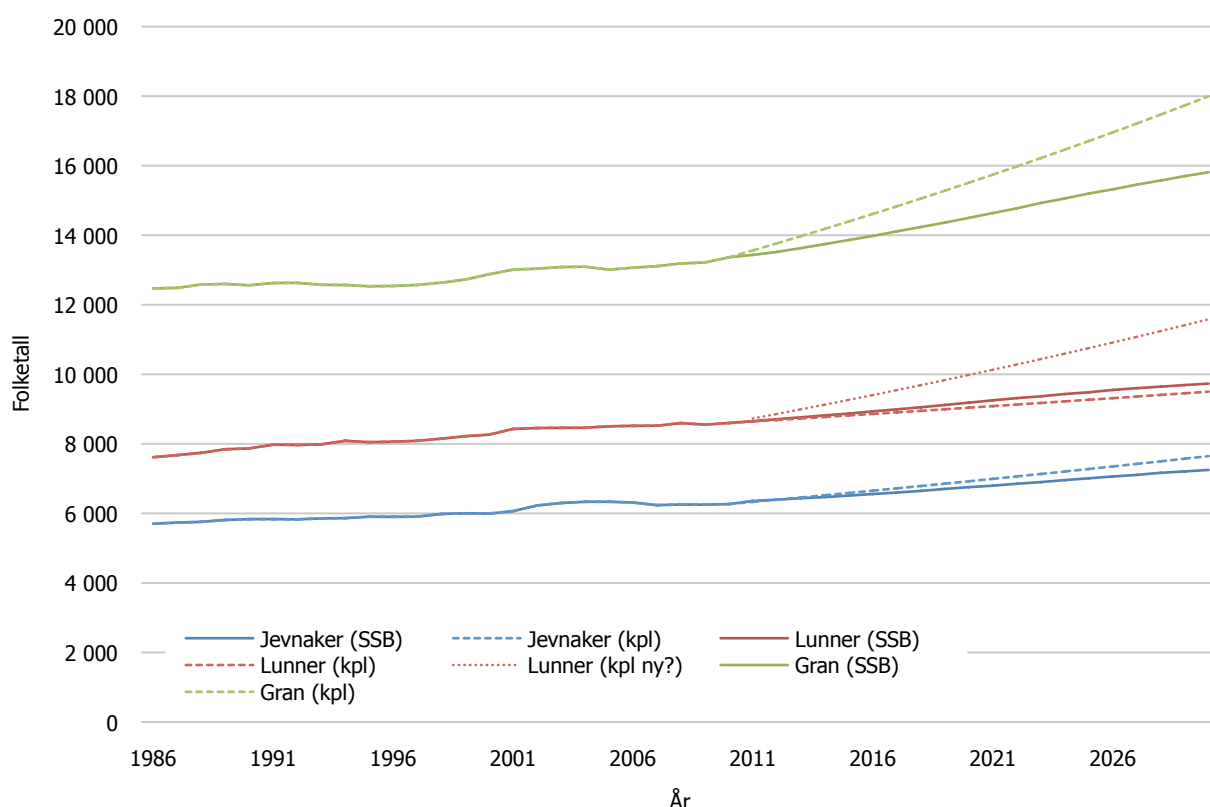
2.4 Befolkningsutvikling på Hadeland

Hadelands 28.447 innbyggere var fordelt med 13.434 på Gran kommune, 8.654 på Lunner kommune, og 6.359 på Jevnaker kommune.

Det er allerede nevnt at det i kommuneplanene er satt som mål en årlig tilvekst på henholdsvis 1 prosent (Jevnaker), 1,5 prosent (Gran) og over

0,5 prosent (Lunner). Sett i lys av kommunenes forhistorie er dette ganske ambisiøse mål: Befolkingstilveksten i hver av kommunene har de siste 25 årene typisk variert mellom -0,5 prosent (altså en tilbakegang) og om lag 1,3 prosent. Det er like typisk store forskjeller fra år til år, noe som sannsynligvis i stor grad skyldes at det i hver kommune er så vidt lave folketall at selv små endringer i netto innflytting fører til betydelige endringer i vekst fra det ene året til det neste.

Statistisk sentralbyrå har i sin siste framskriving av folkekemngden (alternativ MMMM, 2011) lagt seg på en årlig vekst for de tre kommunene på mellom 0,5 og 1,0 prosent. Lunner kommune arbeider i skrivende stund med en ny kommuneplan, hvor det er aktuelt at vekstmålet settes til 1,5 prosent årlig.

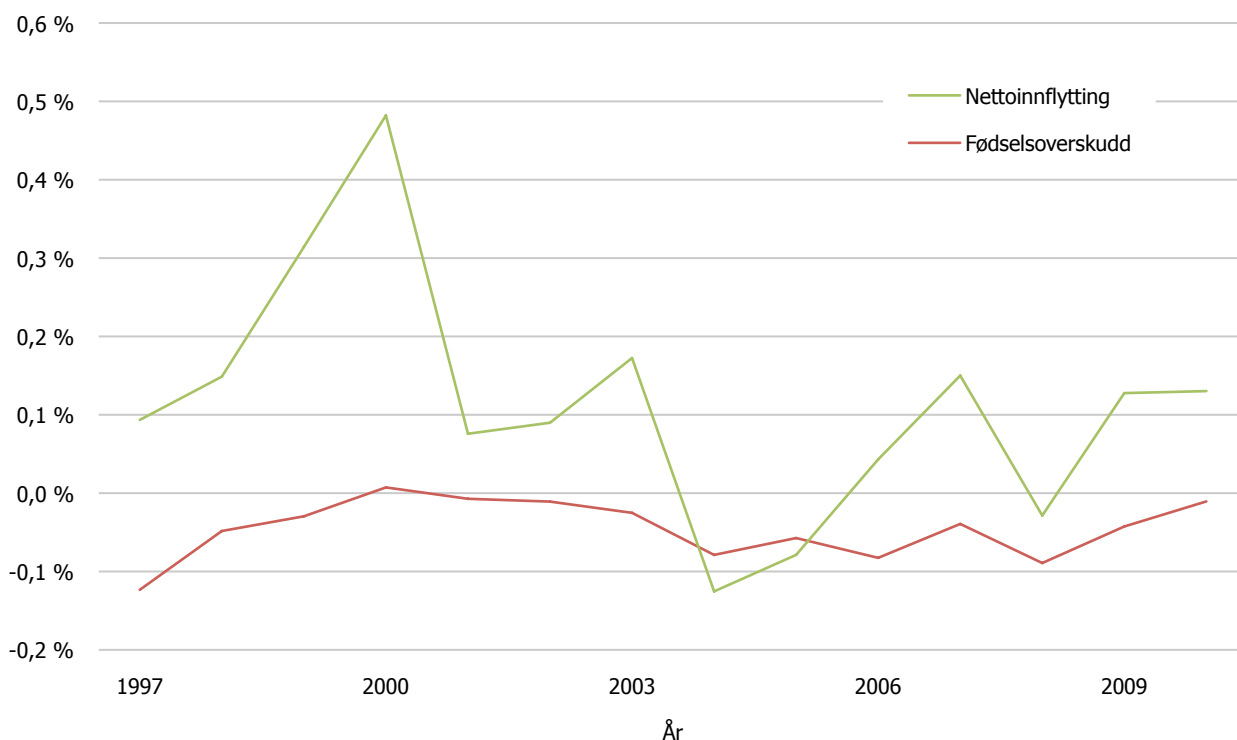


Figur 2-4: Utviklingen i folketall i hver av Hadelandskommunene. Framskriving fra 2011 etter Statistisk sentralbyrå (alt MMMM) og kommuneplanene.

Det er betydelig inn- og utflytting i Hadeland. Sett under ett har Hadelandskommunene stort sett hatt en positiv netto innflytting de siste 10 årene, men de har også stort sett hatt et fødselsunderskudd: Det fødes ikke mange nok hadelendinger til å opprettholde folketallet. Den eneste grunnen til at det er blitt flere hadelendinger de siste 10 årene er innflyttingen.

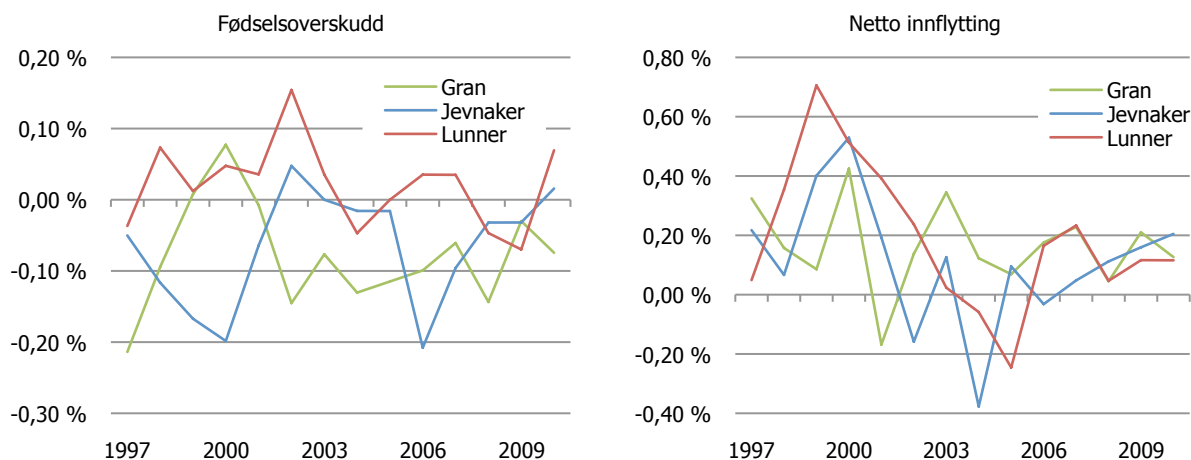
Både i Jevnaker og i Gran kommune har det i perioden fra 1997 nesten konsekvent vært et fødselsunderskudd, stort sett ned til -0,2 prosent av folketallet. I Lunner kommune har det de fleste årene vært et

fødselsoverskudd. Det er små tall det er snakk om, og utviklingen i Lunner kommune mer enn oppveies av utviklingen i Jevnaker og Gran kommune.



Figur 2-5: Bidrag til prosentvis, årlig vekst i Hadelands folketall. (På grunn av måten Statistisk sentralbyrå bygger opp de ulike statistikkene er ikke summen av bidrag fra fødselsoverskudd og nettoinnflytting identisk med endringene vist i figur 2-3.)

En rapport fra Norsk institutt for by- og regionforskning om flyttekjeder på Hadeland konkluderer grovt sett med at lunbyinger flytter til Oslo, jevnakringer flytter til Ringerike (Hønefoss), mens granasokninger ikke har noen veldig klar flyttestruktur. Det rapporten ikke sier noe om er årsakene til at man flytter ut av Hadeland.



Figur 2-6: Fødselsoverskudd og netto innflytting i forhold til folketallet i hver kommune. Kilde: SSB

Befolkningsstatistikken viser imidlertid at det er forskjeller også i netto innflytting til Hadelandskommunene. Omkring år 2000 var det positiv netto innflytting i alle kommunene, men i forhold til folketallet mest i Lunner og minst i Gran. Denne innflyttingstoppen varte også lenger i Lunner. I siste halvdel av perioden har det utviklingen i hver av kommunene vekslet mellom netto innflytting og utflytting, men hvor Gran i større grad enn de øvrige kommunene har opplevd en mer vedvarende innflytting.

I tillegg til at befolkningsstrukturen endrer seg ved fødseloverskudd og -underskudd, inn- og utflytting, skjer det en geografisk omfordeling innenfor regionen ved at det blir flere folk i tettstedene, og færre utenfor disse: Mens det i år 2000 var bosatt til sammen 13.794 personer i tettsteder på Hadeland (51 prosent av samlet folketall), var dette økt til 15.506 personer i 2011 (55 prosent). Dette tilsvarer en årlig, gjennomsnittlig vekst i folketallet i tettsteder på 1,1 prosent, mens det tilsvarende tallet for de øvrige områdene i regionen kan beregnes til -0,3 prosent. Veksten i tettsteder har vært sterkest i Gran kommune, hvor den årlige, gjennomsnittlige veksten i folketall i tettsteder har vært 1,4 prosent, med en nedgang på 0,4 prosent utenfor tettsted. I både Lunner og Jevnaker har det tilsvarende vært en årlig vekst på 0,9 prosent i tettsteder, og -0,2 prosent utenfor.

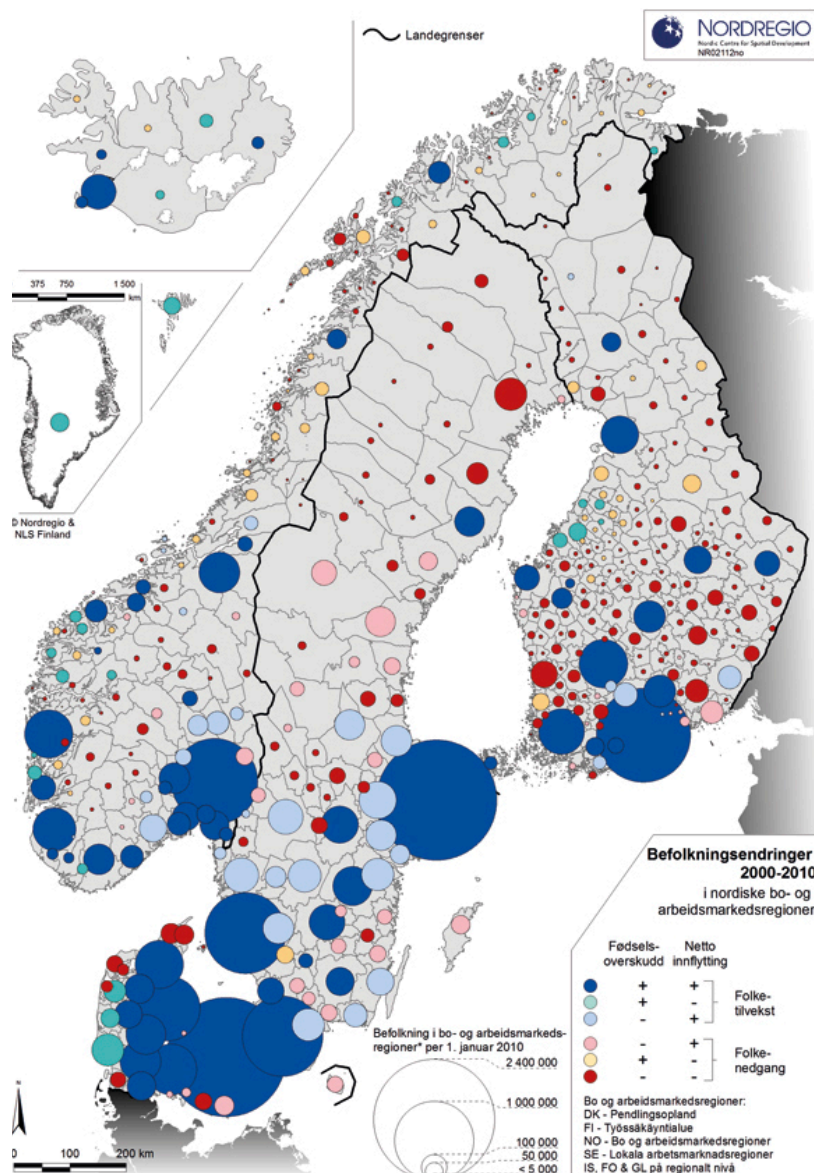
2.5 Andre generelle demografiske utviklingstrekk

I Norge kan den demografiske utviklingen beskrives med følgende, som bekreftes av statistikk og framskrivninger fra SSB:

- Befolkningsvekst samlet for landet
- Sentralisering til de større byområder og hele Østlandet.
- Aldring; eldrebølgen gjelder hele landet
- Innvandring

I tillegg har det lenge vært en utvikling med stadig mindre husholdningsstørrelser, blant annet som følge av flere oppsplittede familier.

Figur 2-7
 Sentralisering i Norden;
 befolkningsendringer 2000-
 2010. Befolkningen flytter fra
 de røde til de blå områdene.
 Kilde: Nordregio



På Hadeland vil antall 80+ åringer doble seg fram mot 2040. Det er også forventet at andelen i alderssegmentet 45+ øker, om enn ikke like sterkt som de eldste aldersgrupper. Utviklingen er generell og gjelder de fleste kommuner i Norge.

Tabell 2-1
 Framskrivning av antall
 innbyggere i aldersgruppen
 80+.
 Kilde SSB 2011

	2011	2040
Jevnaker	312	605
Lunner	349	918
Gran	772	1333
Hadeland	1433	2856

Befolkningen i Norge har også dramatisk endret sine flyttemotiver de siste 40 år. NORUT og NIBR har studert bostedsvalg og flyttemotiver og funnet at mens man i 1972 hadde arbeid som viktigste flytteårsak, har fokus i langt større grad nå endret seg til sted og miljø. Også familie betyr

mer, trolig på grunn av mer oppsplittede familiestrukturer og samtidig ønske om å bo i nærheten av resten av familien. Utdanning betyr mindre i dag enn for 40 år siden, trolig på grunn av at det i dag er bredere geografisk fordeling av utdanningstilbud.

Tabell-2-2

Motiver for flytting (i %) i Norge i 1972 og i 2008.

Kilde NORUT og NIBR

	Arbeid	Bolig	Sted og miljø	Familie	Utdanning	Helse	Sum
1972	37	29	9	13	10	2	100
2008	20	25	21	27	4	3	100

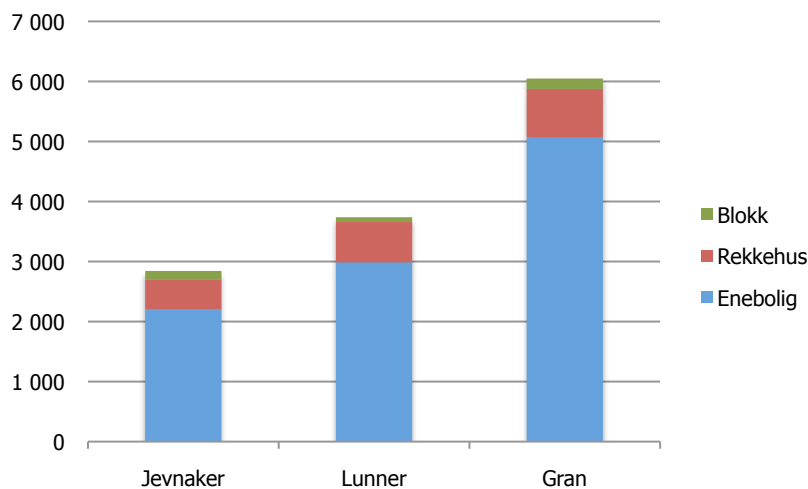
2.6 Boligstruktur på Hadeland og utvikling siste 5-10 år

Boligstrukturen på Hadeland er i stor grad preget av høy andel eneboliger. Dette gjelder alle kommunene, se figur 2-8.

Det er grunn til å stille spørsmål ved om denne boligstrukturen er den beste å møte den demografiske utviklingen med. Et tilsvarende spørsmål kan stilles ved om boligstrukturen vil kunne gi den fleksibiliteten som er nødvendig for ønskede flyttekjeder. En ikke uvanlig flyttekjede er; hybel → leilighet for ungdom → rekkehus → enebolig → eventuell leilighet for en periode → ny enebolig → leilighet for eldre.

Figur 2-8

Antall boliger i 2011, etter kommune og type bolig. Rekkehus inkluderer tomannsboliger, rekkehus, kjedehus og andre småhus. Bygning for bofellesskap og boliger i andre bygningstyper (f eks i garasjer, næringsbygg) inngår ikke. Kilde: SSB 2011



I Jevnaker kommune har det de siste 5 år vært en vært bygget 43 leiligheter, 22 rekkehus og 15 eneboliger. Denne utviklingen synes å være positiv. På sikt kan en slik utvikling føre til en mer balansert boligstruktur.

I Lunner kommune har det de siste 5 år vært bygget 4 leiligheter, 68 rekkehus og 9 eneboliger. Det er positivt at det bygges flere rekkehus, men antallet ny leiligheter er svært lavt de siste 5 år. Andelen leiligheter er i utgangspunktet også svært lav.

I Gran har det de siste 5 år vært bygget 28 leiligheter, 16 rekkehus og 95 eneboliger. Den skjeve boligstrukturen ser ut til å forsterkes.

Boligstrukturen i Hadelandskommunene er ikke helt ulik den vi finner i de mindre kommunene i Buskerudbyen, som utgjøres av Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier. Drammen, som har hatt en av landets sterkeste boligvekstrater de siste to år, har fått en stor del av denne veksten i form av leiligheter. Boligstrukturen i Drammen er tredelt, en tredjedel eneboliger, en tredjedel rekkehus og en tredjedel leiligheter. Dette gir fleksibilitet og det er mulig å ha en boligkarriere innen samme kommune.

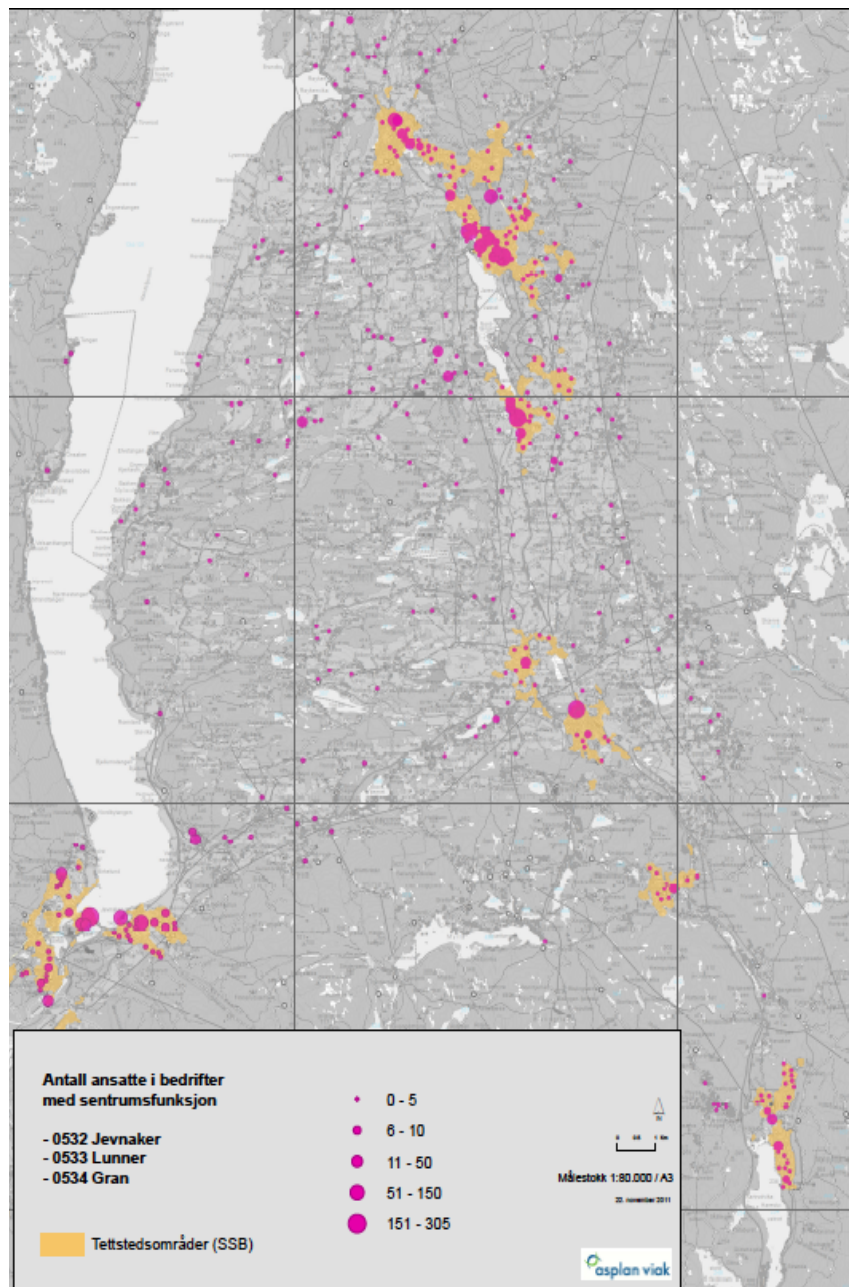
2.7 Sentrumsfunksjoner og tettstedstruktur på Hadeland

Mindre tettsteder i Norge bærer sjelden preg av å være tette, urbane og bymessige - med mange sentrumsfunksjoner lokalisert i gangavstand fra hverandre og med flotte torg og uterom – møteplasser og kulturtilbud som inspirerer til samvær og opplevelser i det offentlige rom. Slik er det også på Hadeland, hvor sentrumsfunksjonene i dag i betydelige grad ligger spredt i regionen, slik figur 2-9 viser. Arbeidsplasser med et større antall ansatte ligger i de fleste tilfellene i tettstedene. I tabell 2-3 er det vist hvilke næringskategorier som er regnet som sentrumsfunksjoner, samt hvilket antall ansatte som ligger til grunn for de etterfølgende figurene.

Senterfunksjoner (SSB)	0532 Jevnaker	0533 Lunner	0534 Gran
G - Varehandel. Reparasjon av kjøretøyer og husholdningsapparater	121	73	524
H - Hotell og restaurantvirksomhet	72	23	171
I - Transport og kommunikasjon	23	11	49
J - Finansiell tjenesteyting og forsikring	43	21	54
K - Eiendomsdrift, forretningsmessig tjenesteyting og utleievirksomhet	75	78	254
L - Offentlig forvaltning	80	121	330
N - Helse- og sosialtjenester	45	41	47
O - Andre sosiale og personlige tjenester	27	6	21
	486	374	1450

Tabell 2-3: Sentrumsfunksjoner på Hadeland (antall ansatte i ulike næringskategorier). Kilde SSB 2011.

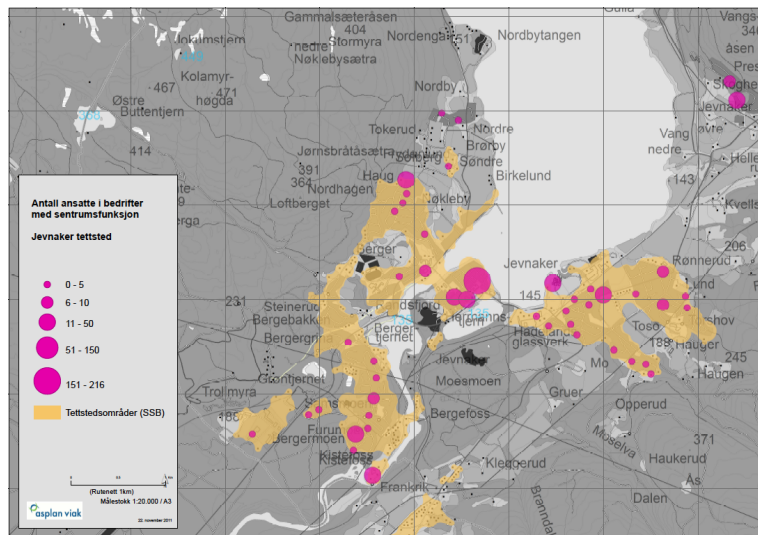
Figur 2-9
Antall ansatte i bedrifter med
sentrumsfunksjoner på
Hadeland.
Kilde: Asplan Viak, basert på
data fra SSB (2011).



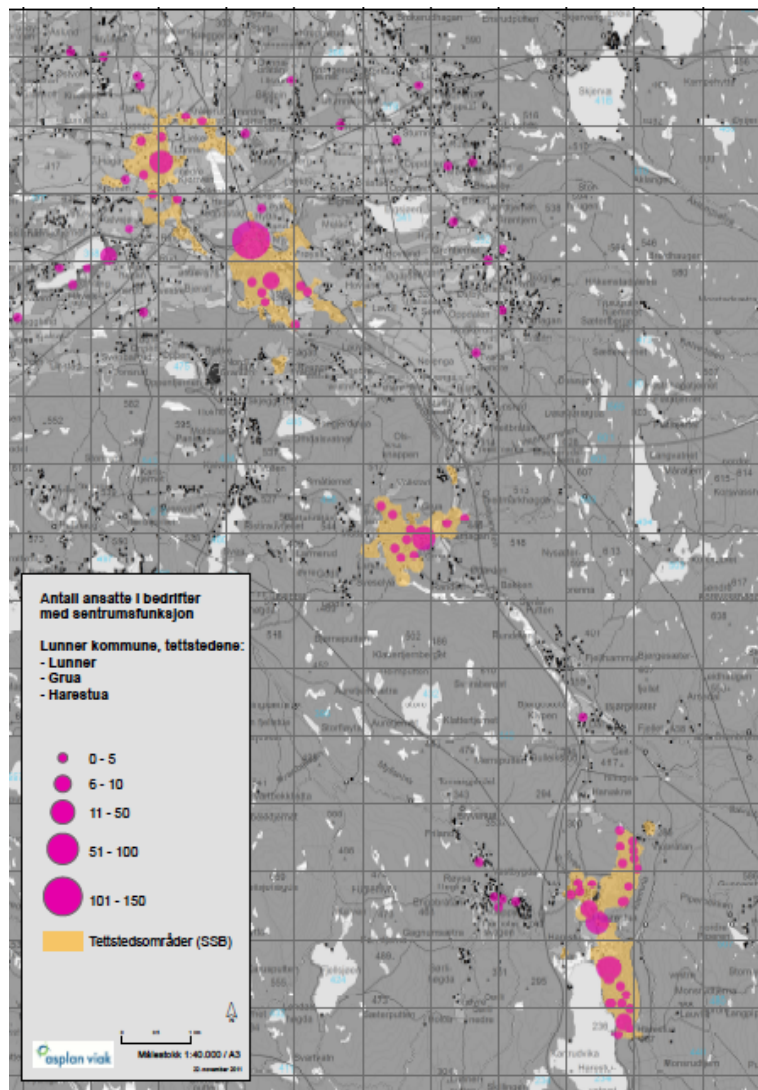
Antagelig har ikke kommuneplanene vært spesifikke nok på hvor ulike typer næringsliv bør lokalisere seg. Rett virksomhet bør lokaliseres på rett sted, og slik at de riktige funksjoner bidrar til attraktiv tettstedsutvikling.

I de følgende figurene er det vist mer detaljert hvordan sentrumsfunksjonene er geografisk spredt.

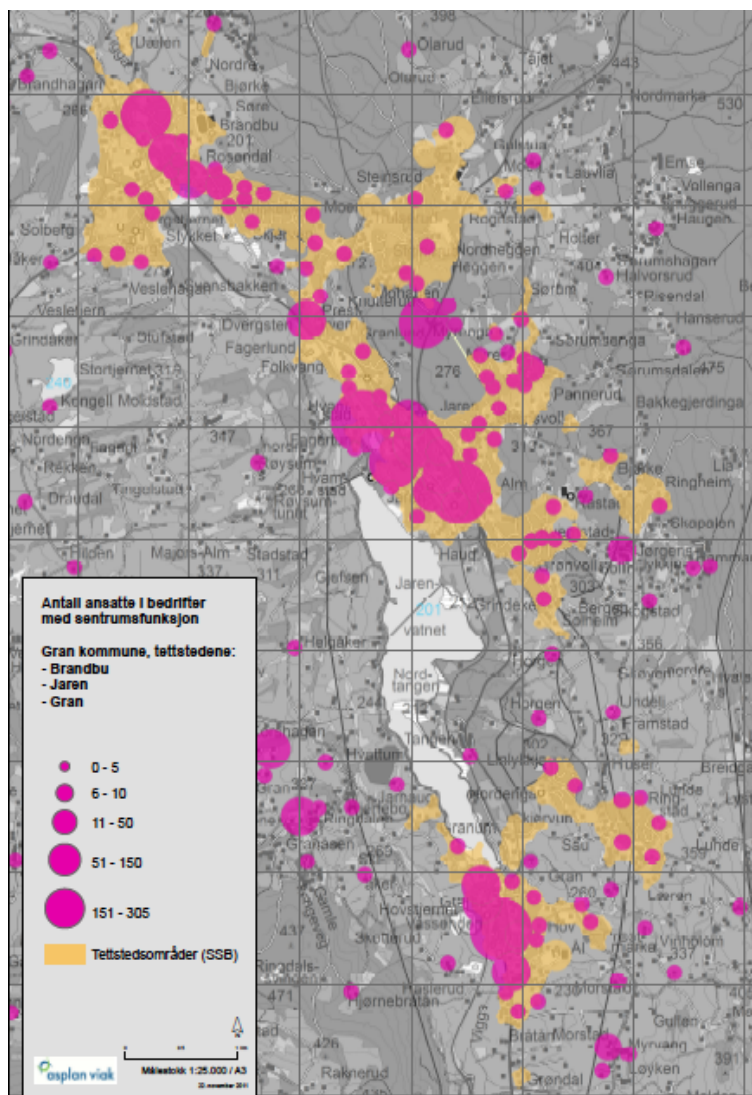
Figur 2-10
 Sentrumsfunksjoner i Jevnaker tettsted.
 Kilde: Asplan Viak, basert på data fra SSB (2011).



Figur 2-11
 Sentrumsfunksjoner i Lunner kommune med tettstedene Lunner, Roa, Grua og Harestua.
 Kilde: Asplan Viak, basert på data fra SSB (2011).



Figur 2-12
 Sentrumsfunksjoner i Gran kommune med tettstedene
 Brandbu, Jaren og Gran.
 Kilde: Asplan Viak, basert på
 data fra SSB (2011).



En kan spørre seg om en fordeling av sentrumsfunksjoner slik disse figurene viser bidrar til å skape levende og attraktive tettsteder der en kan bevege seg til fots mellom ulike gjøremål, gjør det mulig å bygge opp et effektivt kollektivtransportnett.

2.8 Blir tettstedene tettere eller mer spredt?

De fleste tettstedene på Hadeland har i følge Statistisk sentralbyrå blitt mindre tette de siste 10 år. Unntaket er Gran sentrum (eller Gran/Ringstad som tettstedet er benevnt i SSBs statistikk). I Gran sentrum har antallet bosatte pr kvadratkilometer økt fra 781 i 2000 til 832 i 2011. Folketallet har økt med 17 prosent, mens arealet beslaglagt av tettstedet har økt med 10 prosent.

Et eksempel på den motsatte utviklingen er Jevnaker, hvor det i 2000 var bosatt 1.204 personer pr kvadratkilometer. I 2011 var dette falt til 1.176 personer. Antallet bosatte har i denne perioden økt med 11 prosent, mens tettstedsarealet hadde økt med 13 prosent. Forklaringen ligger i at det i

denne perioden kom til to nye utbyggingsfelt: Ved Øvre Berger på vestsiden av det opprinnelige tettstedet, og på Toso på østsiden.

Kommunene ytes ikke rettferdighet hvis det ikke gjøres oppmerksom på at det kan være et element av ”statistisk bedrag” i disse tallene: Også Harestua viser en utvikling hvor tettstedets tetthet har falt. Mens folketallet har økt med 18 prosent, har arealet økt med 32 prosent. I følge Lunner kommune skyldes dette at Statistisk sentralbyrå delvis har endret grensene ved at det i tettstedsarealet er lagt til arealer som ikke er bebygget. På Harestua har det kommet et nytt byggefelt som er under utbygging i de nordlige delene av tettstedet. Dette vil tette seg igjen etter hvert som feltet fylles opp. I tillegg er det også arealer i SSBs framstilling av tettstedet som Lunner kommune ikke kan forklare. Tilsvarende finner vi på Grua og Lunner/Roa.

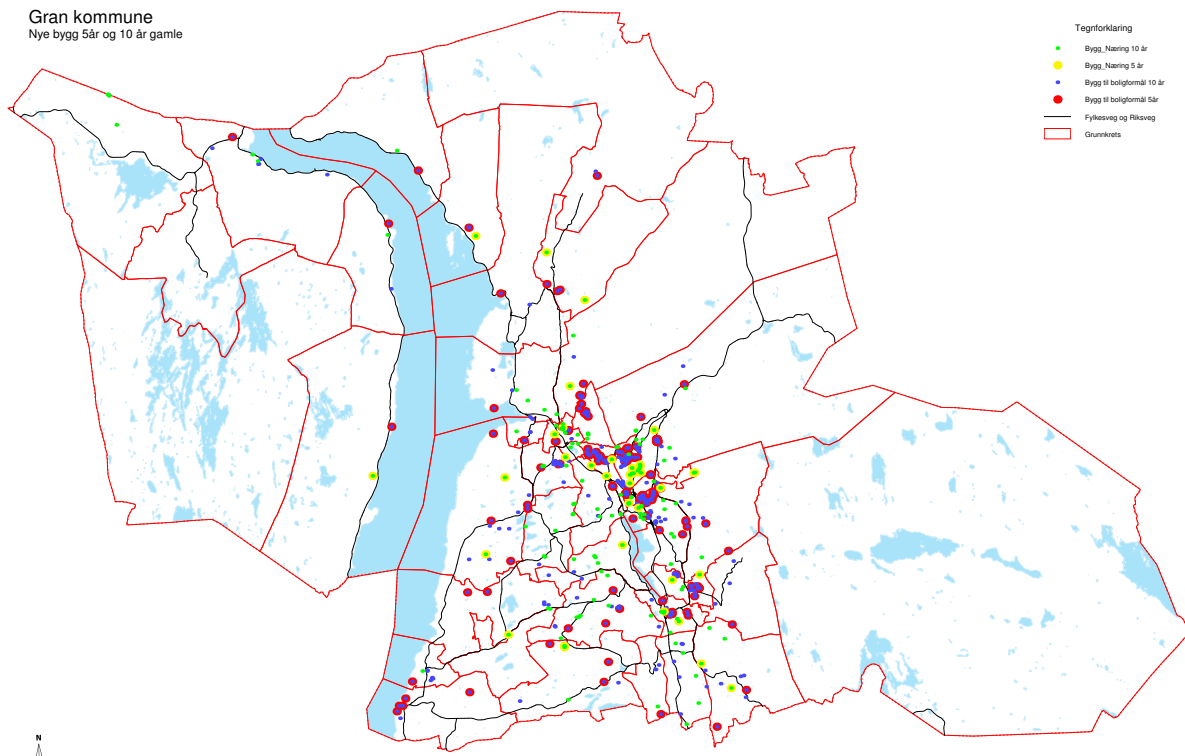
Selv om tettstedsutviklingen ikke har gått i retning av å bli mer spredt i den grad denne statistikken viser, tror vi det er trygt å konkludere med at det heller ikke er slik at tettstedene er blitt tettere. I beste fall er tettheten relativt uendret fra år 2000.

Tabell 2-4
Befolkningstetthet i tettstedene på Hadeland i 2000 og 2011.
Kilde: SSB

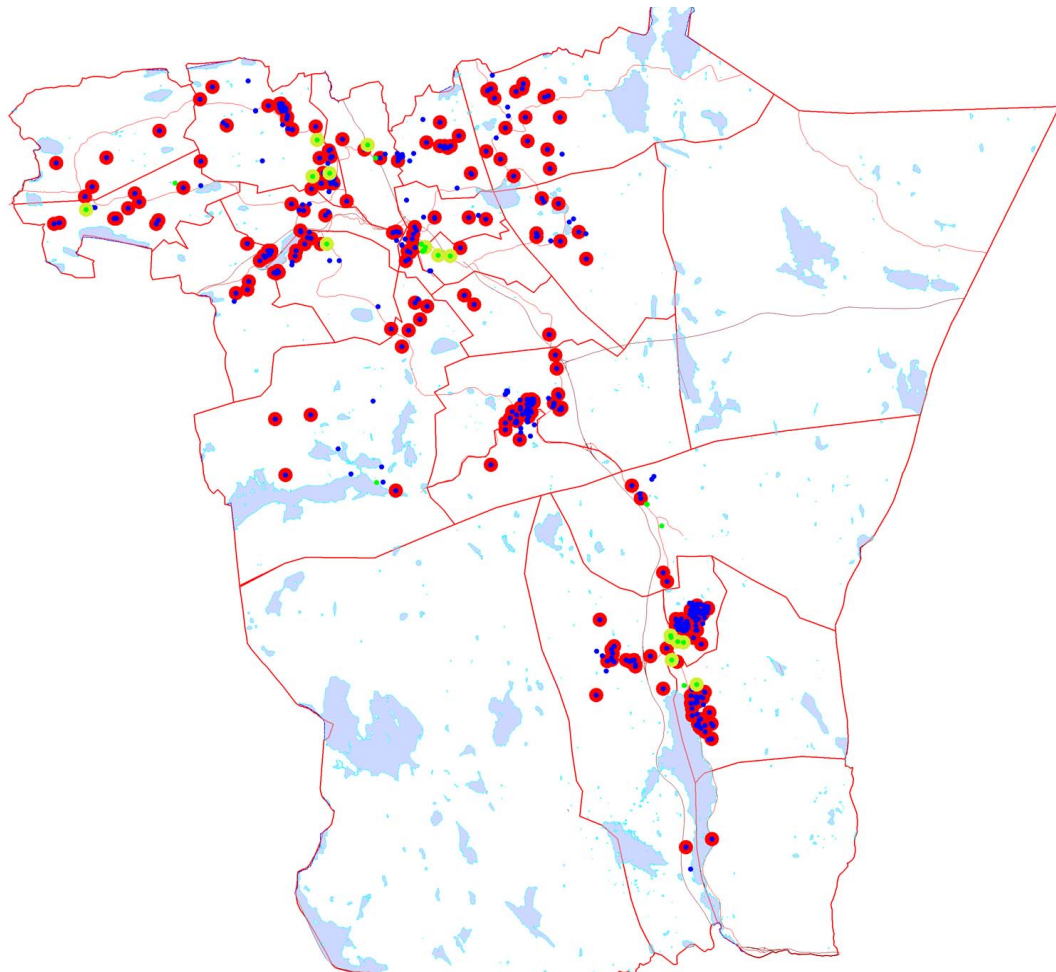
	Bosatte pr km ²		Folketall, gjennomsnittlig årlig vekst 2000 - 2011
	År 2000	År 2011	
Jevnaker	1 204	1 176	0,9 %
Grua	1 923	1 611	0,4 %
Harestua	1 399	1 254	1,5 %
Roa/Lunner	701	691	0,6 %
Brandbu/Jaren	742	709	1,3 %
Gran/Ringstad	781	832	1,5 %

Nybygging i perioden 2001 – 2005 og 2006 – 2010 var spredt utover kommunene. Dette gjelder både nye boliger og nye næringsbygg. Her må det tas med i betraktningen at dette er jordbrukskommuner hvor det er naturlig at nybygg for jordbruksformål reises på de enkelte bruk. Siden norsk kultur er at gardbrukeren og dennes familie bor på bruket, er det like naturlig at det reises nye boliger på brukene. Antagelig forklarer dette en svært stor del av det bildet som vises i figurene 2-13 og 2-14 under.

Selv om den spredte byggeaktiviteten kan ha sin naturlige forklaring, blir resultatet av dette en spredt befolkning uten en klar tettstedstruktur og uten de kvaliteter som et tett tettsted kan gi.



Figur 2-13: Nye bygg oppført i 2001 – 2005 og 2006 – 2010 i Gran kommune. Kilde: Gran kommune.



Figur 2-14: Nye bygg oppført i 2001 – 2005 og 2006 – 2010 i Lunner kommune. Tegnforklaring som i over. Kilde: Lunner kommune.

2.9 Pendling

Den tettest befolkede delen av Hadelandsregionen utgjør en trekant omsluttet av en større arbeidsmarkedsregion. I sørøst ligger Oslo som utgjør den tyngste delen av dette markedet. I sørvest ligger Hønefoss og Drammen. I nord ligger blant annet Raufoss og Gjøvik. Fra Harestua, som er det tettstedet på Hadeland som ligger nærmest Oslo, er det 44 km (50 minutter uten kø) å kjøre til Oslo sentrum. Fra Gran sentrum er det 66 km, og 15 – 20 minutter lengre. Togturen fra Harestua til Oslo S tar fra 42 til 60 minutter, fra Gran sentrum 68 – 83 minutter.

Fra Jevnaker sentrum er det 12 km og like mange minutter å kjøre til Hønefoss. Fra Gran sentrum er det 36 km, og fra Harestua 42 km, og om lag like mange minutter å kjøre. Her er det som nevnt foran ikke togtilbud.

Fra Gran sentrum til Gjøvik er det 58 km og drøyt 50 minutter å kjøre. Fra både Jevnaker og Harestua er det om lag 80 km og en vel 80 minutters kjøretur. Togturen tar mellom 46 og 54 minutter fra Gran sentrum, og mellom 71 og 79 minutter fra Harestua.

Pendlingen til og fra Hadeland synes å være en naturlig følge av Hadelands plassering i arbeidsmarkedsregionen: Fra Lunner pendler man i stor grad til Oslo. Fra Jevnaker pendler man til Ringerike (Hønefoss). Fra Gran pendler man i mindre grad, og i den grad det skjer foregår pendlingen litt mer i alle retninger. Oslorettet pendling er imidlertid dominerende også når det gjelder pendling fra Gran.

2.10 Oppsummering – Hadelands areal- og transportutfordringer i dag

Kommunenes mål om vekst i folketallet ligger i hovedsak godt over den historiske veksten de siste 25 årene. Målene er rimelige som et bilde på hvilken vekst regionen bør påta seg av den folketallsøkning som etter alt å dømme vil komme i Osloregionen de neste 20 – 30 årene. Slik regionen har utviklet seg de siste 10-20 årene er det vanskelig å se hvordan disse målene skal kunne nås i praksis, uten at det gjøres vesentlige endringer for å øke attraktiviteten ved tettstedene.

Det er en relativt liten befolkning fordelt over et betydelig geografisk område, og fordelt på syv definerte tettsteder. Utviklingen de siste ti årene viser ingen sterke tendenser til å endre dette.

Hadeland har en bosettingsstruktur som ikke er velegnet til å få reisende til å gå, sykle eller å bruke kollektive transportmidler.

3 Tettstedutvikling som legger grunnlag for måloppnåelse

3.1 Drøfting av Hadelands sentrale mål knyttet til attraktiv tettstedsutvikling

Basert på den historiske utviklingen (figur 2-4) virker det rimelig å anta at *hvis* Gran og eventuelt Lunner – og dermed i praksis også Hadeland – skal lykkes med å oppnå en befolkningsvekst i tråd med kommuneplanene, så må det gjøres noe med regionens forutsetninger for slik vekst. Uten en vesentlig endring virker det lite sannsynlig en plutselig skal oppleve et brudd med den trenden som befolkningsutviklingen tilsynelatende er inne i.

Kommuneplanenes vekstmål er likevel ikke ekstreme: Statistisk sentralbyrå sin framskrivning av folketallet i Oslo viser en årlig vekst de første årene på i overkant av 2 prosent i året, fallende til om lag 1 prosent rundt 2025. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig, årlig vekst på om lag 1,5 prosent. Hvis derfor Hadelandskommunene kan realisere en årlig vekst på dette nivået kan de med god grunn hevde at de har tatt sin del av befolkningsveksten i Oslo-regionen.

Målene om at Hadeland skal ta sin andel av forventet befolkningsvekst i østlandsområdet, og dermed økt vekst sammenliknet med dagens situasjon i kommunene, er fornuftig når man samtidig har mål om mer attraktive byer og tettsteder. Befolkningsvekst kan bidra til investeringer, som igjen kan bidra til utvikling av attraktive tettsteder. Det er da viktig å legge til rette for at investeringene lønner seg i de prioriterte tettsteds- og sentrumsområder.

Også mål om bærekraftig by- og tettstedsutvikling med mindre bilbruk er i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling. Tettere tettsteder med flere sentrumsfunksjoner vil redusere behovet for bil, og det blir lettere å nå gjøremål til fots eller med sykkel.

Videre er mål om redusert nedbygging av jordbruksarealer og ivaretagelse av kulturlandskap svært ofte i tråd med mål om attraktiv tettstedsutvikling. Tydeligere grenser mellom tettsteder og kulturlandskap vil tydeliggjøre tettstedenes tilstedeværelse, og tettere arealbruk i tettstedene vil kunne spare arealer andre steder i kommunene. Både tettstedene og kultur- og jordbrukslandskapet vil slik framstå som mer attraktive.

I tillegg til befolkningsvekst og økt sentralisering er innvandring og aldring sterke demografiske utviklingstrekk i Norge. Eldre og innvandrere er i dag en potensiell ressurs for en tettstedsutvikling: De eldre etterspør gjerne en boligtype som passer i sentrumsområder, og de har tid og penger til å bruke på sentrumsfunksjoner som for eksempel kulturopplevelser, bibliotek, kino, restaurant og kafe, tjenester innen velvære og helse. Innvandrere med behov for å etablere seg på nytt i et

marked med høye boligpriser, starter gjerne av økonomiske årsaker boligkarrieren med en leilighet. Mindre familier med færre personer pr husholdning er også et utviklingstrekk.

Alle disse forholdene peker mot et behov for flere og mindre boenheter. Imidlertid er det ofte fokus på eneboligtomter i omegnkommunene til de større byene. Det kan stilles spørsmålstegn ved om flere eneboliger er svaret på det kommende, større behovet for boliger for eldre, innvandrere, små eller oppsplittede familier, og også middelet for å nå et mål om tettere og mer attraktive tettsteder.

Jevnaker kommunes mål om at større, nye byggeområder og etableringer kun skal skje i nærhet til sentrum er prisverdig. Dette vil kunne redusere avstanden til daglige gjøremål, men man går kanskje ikke langt nok. Rene eneboligfelt i nærheten av sentrum vil ikke nødvendigvis gjøre tettstedet mer attraktivt. Tvert imot kan man risikere at investeringer ikke kommer i sentrum: Bosatte i eneboliger har ofte en bilbasert livsstil, på tross av at man bor nær sentrum. I små tettsteder er det ofte ikke parkeringsbegrensninger eller avgifter på parkering. På tross av at avstandene er korte, er gjerne bilbruken høy. Funn fra siste nasjonale reisevaneundersøkelse viser at om avstanden er over 900 meter, så er det flere i Norge som kjører bil, enn som går på reisen.

Gran kommunes mål om å utvikle gode boligområder er også et prisverdig mål. Gode boligområder kan også utvikles i multifunksjonelle sentrumsområder. Om man ensidig legger vekt på godt bo- og nærmiljø i landlige omgivelser, kan resultatet bli en bilavhengig boligsatellitt hvor barn, ungdom og andre uten førerkort ikke har mulighet til å bevege seg til sine gjøremål på egen hånd.

Lunner har mål om bygging av boliger i gangavstand til kollektivknutepunkt, skoler og næringsarealer. Dette er et fornuftig mål såfremt man med dette sikter til boligbygging som en del av tettsteds- og sentrumsutviklingen. Det sies videre at det skal være varierte tilbud av boliger ved at vedtatte reguleringsplaner skal gi mulighet for etablering av eneboliger, tomannsboliger og leiligheter. Vi vil da igjen minne om boligstrukturen og spørre om ikke bygging av leiligheter er en bedre måte å møte framtidens behov på. Ofte vil de som flytter inn i leiligheter, særlig eldre og fraskilte, flytte fra en enebolig og således frigjøre denne for bruk av andre.

Tettere og mer attraktive tettsteder vil igjen kunne føre til at målet om økt befolkningsvekst lettere kan nås, da flere vil ønske å bo i regioner med attraktive tettsteder. Av drøftingen over ser vi at både mål og utviklingstrekk er nært knyttet til hverandre: Tettere, mer attraktive tettsteder synes å være løsningen på mange av målsettingene og behovene til kommunene, oppsummert i figur 3-1 under.

Figur 3-1

Tettere og mer attraktiv by- og tettstedsutvikling synes å være et godt svar på også andre mål og utviklingstrekk for Hadeland.

Mål; økt befolkningsvekst
Mål; bærekraftig utvikling (mindre bilavhengighet)
Mål; redusert nedbygging av jordbruksareal
Fakta; økt sentralisering
Fakta; økt innvandring
Fakta; flere eldre
Fakta; reduserte familiestørrelser
Fakta; ensidig boligstruktur på Hadeland

Tettere og mer attraktiv by- og tettstedsutvikling, med både flere bosatte og flere tjenester i sentrum av tettstedene vil være et godt utgangspunkt for å nå mål for samfunnsutvikling og samtidig for å imøtegå sentrale demografiske utviklingstrekk

3.2 Nærmere om betydningen av fortetting og tette strukturer

Kommunene har gjennom sine respektive kommuneplaner, samt de forventninger som ligger i de regionale strategiene, forpliktet seg til en utvikling der reisebehovet i økende grad skal dekkes av kollektivtransport og der miljøhensyn skal prioriteres høyere.

All fortetting vil ikke nødvendigvis bidra til måloppnåelse. All arealutvikling som foregår som fortetting av et allerede spredt utbyggingsmønster vil fortsatt bidra til vekst i biltrafikken. Om utviklingen skal kunne sies å foregå som en bilreducerende fortetting framfor spredning, må det meste av kommunenes arealutvikling skje som fortetting i forholdsvis biluavhengige lokaliteter.

En reisevaneundersøkelse for Oslo og Akershus fra 2003 illustrerer på en interessant måte effekten på bilbruk og bilhold av by- og tettstedsområders tetthet og tilgang på kollektivtransport. Blant bosatte i Akershus foregikk om lag 70 prosent av alle reiser med bil. Blant bosatte i Oslos ytre deler var denne andelen om lag 50 prosent. I Indre Oslo by var andelen helt nede i 30 prosent.

Tilsvarende finner vi i bilhold: 46 prosent av alle husstander i Norge har minst to biler. 43 prosent har én bil, mens 15 prosent ikke har bil. I Oslo har 40 prosent av alle husstander ikke bil.

For Hadeland vil vi anta at bilhold og reisevaner er omtrent som for Akershus, eventuelt at bilbruken er enda høyere på Hadeland. I SSBs statistikk er bilhold kun oppgitt på fylkesnivå.

3.3 Prinsipper for en mer bærekraftig og attraktiv tettstedsutvikling

De etterfølgende prinsippene er ikke uttømmende for attraktiv tettstedsutvikling, men er viktige strategier som bør ivaretas som et grunnlag for mer detaljert planarbeid. For å lykkes med utvikling av attraktive tettsteder er det mye som skal samordnes, det er mange fallgruber. Hver eneste beslutning av betydning må bidra til å støtte strategien om attraktiv tettstedsutvikling.

1) HVA ER HOVEDUTFORDRINGENE?	2) HVA ER LØSNINGEN PÅ PROBLEMSTILLINGENE?	3) STRATEGIER FOR GJENNOMFØRING
A) Regionalt nivå, f eks knyttet til byen og tettstedets rolle i den regionale kontekst.	A) Løsninger (gode og dårlige) på plannivå regionplan og kommuneplan	Iverksettingsstrategier for realisering av de gode løsningene, f eks hvilke aktører må mobiliseres
B) Lokalt nivå, f eks knyttet til stedets karakter og interne struktur	B) Løsninger (gode og dårlige) på plannivå områdeplan / reguleringsplan	
C) Stedet / byrommet, f eks knyttet til det enkelte byrommets rolle og tilknytning til resten av byveven	C) Løsninger (gode og dårlige) på prosjektnivå / detaljutføring	

Tabell 3-1: For å lykkes med attraktiv tettstedsutvikling, må man lykkes med mange beslutninger, store og små, på ulike nivå innen areal- og transportpolitikken.

Regionalt nivå

Hva?

- Byen og tettstedets rolle i den nasjonale og regionale kontekst.

Hvordan?

- Fordeling av vekst: By- og tettstedsdannelser i forhold til infrastruktur, kollektivnett og attributter ved natur og landskap. Konsentrer vekst til få tettsteder.
- Senterstruktur og lokalisering av ulike handelskonsepter. Kunsten å si nei, bransjegliding. Kun plasskrevende handel utenfor sentrum.
- Strategier for næringslokalisering – rett virksomhet på rett sted. Kommuneplaner uten styring – alt tillates over alt.
- Boligstruktur i forhold til demografiske trender. Er eneboliger svaret? Etabler flere leiligheter og en mer balansert boligstruktur.
- Strategier for transportløsninger på regionalt og kommunalt nivå inkludert parkering. Samarbeid kommune, fylke, stat.

Lokalt nivå

Hva?

- Stedets karakter og interne struktur.

Hvordan?

- Naturmessige fortrinn og utfordringer. Vend tettstedet til kvalitetene.
- Etablering av sentrumsfunksjoner – sentrumsdannelse. Fokuset lokalisering og der intime byrom kan etableres.
- Etablering av byrom – ulike typer for ulike målgrupper. Torg, lek, idrett, kultur, kollektivknutepunkt.
- Kompetanse og opplevelsesbyen – etablering av funksjoner som undervisning, kultur, idrett, m.m. Sentraliser til tettstedet, til glede for hele kommunen.
- Vei og gatebruk – sammenknytning til landskap, funksjoner og prioritering mellom trafikantgrupper. Bygg gate i tettsted, ikke vei.

Stedet / byrommet

Hva?

Det enkelte byrommets rolle og tilknytning til resten av by- og tettstedsveven.

Hvordan?

- Byrommets formål, målgrupper og dimensjoner. Ikke for stort, menneskelig dimensjon.
- Forbindelses- og kommunikasjonslinjer. Folk må gjerne se hverandre inn i øynene, møtes i gangkryss.
- Innhold i byrommet og i tilgrensende områder. Det må være innhold, ikke bare granitt.
- Detaljer og utforming. Variasjon og opplevelser, ikke bare kvalitet, svært god kvalitet!

3.4 Utdyping av viktige problemstillinger på regionalt nivå

I det etterfølgende vil vi på regionalt nivå utdype noen av temaene nevnt over, og som det videre planarbeidet bør drøfte. Vår hypotese er at det innen disse områdene kan være behov for presiseringer i regionale og kommunale plandokumenter.

Antallet tettsteder det satse på bør begrenses

I små kommuner som det er på Hadeland bør man kun satse på ett tettsted, og helst med jernbanestasjon sentralt plassert i sentrum. Dette er ønskelig for at det skal bli nok kraft, energi og puls i tettstedet, med urban karakter og med innhold. Målet er altså ikke bare større tettsteder, men også mer spennende og innholdsrike tettsteder og dermed mer attraktive tettsteder. Ved å satse på færrest mulig tettsteder forenkles også hele transportstrukturen og det blir enklere på sikt å etablere et mer attraktivt kollektivtilbud mellom tettsteder og mellom allerede etablerte boligområder og tettsteder. Om tettstedet i Hadelands tilfelle også har direkte jernbanetilknytning til Osloområdet kan et robust og lite bilavhengig utbyggingsmønster utvikles.

Tette tettsteder med mange funksjoner

De tettstedene det satses på må bli tettere, det vil si med høyere arealutnyttelse, og inneholde mange funksjoner, det vil si med boliger, arbeidsplasser og kulturtilbud. Utvikling av sentrumsplaner kan være et godt grep for en ønsket tettsteds- og sentrumsutvikling. Virksomheter (handel, m.m.) og tjenestetilbud (kulturtilbud, m.m.) bør lokaliseres umiddelbart ved tettstedets sentrale møteplasser (torg, gågater og lignende) og slik at møteplassene kan fylles med innhold: Det er ikke nok at torget er estetisk godt utformet, det må også skje noe der. Befolkningen har stadig høyere utdanning og eldre lever lenger og har god økonomi. Konsum av kultur er økende i disse gruppene og tettstedene bør kunne tilby kulturopplevelser og godt utformede møteplasser med variert tilbud.

Næringslokalisering – rett virksomhet på rett sted

Innholdet i næringsområder må styres tydelig gjennom kommuneplanene, alt kan ikke være over alt. Sentrumsfunksjoner (f eks hotell, de fleste handelskonsepter, restaurant, arbeidsplassintensive virksomheter, kontorbygg) bør lokaliseres til sentrum i tettstedene og ikke tillates andre steder. Arealkrevende virksomheter (lager, logistikk, industri) bør lokaliseres nær hovedveinettet og slik at det ikke oppstår konflikt med boligområder eller annen støyfølsom bebyggelse (barnehager og institusjoner). Annen virksomhet (for eksempel kontor kombinert med lettere produksjon og lignende) bør etableres slik at etableringen styrker tettstedsstrukturen.

Handelsetablering

Handel er en svært viktig faktor for attraktiv tettstedsutvikling. Kun plasskrevende varer (byggevarer, trelast, plantesentre, bilforretninger og lignende) bør tillates utenfor tettstedene. Forretninger med arealkrevende varer (møbler, hvite- og brunevarer) inneholder også ofte mye detaljhandel. Dersom disse tillates etablert utenfor tettstedene vil dette kunne svekke tettstedsutviklingen. Slike virksomheter bør etableres slik at de samtidig bidrar til å styrke tettstedet, det vil si helst en lokalisering som en del av sentrum eller i umiddelbar nærhet til sentrum i tettstedet – ikke utenfor tettstedet. All annen handel (detaljhandel) bør kun tillates lokalisert i sentrum av tettstedene, gjerne rundt hovedgater og torg og slik at handelen bidrar til å skape ”byliv”.

Boligstruktur

Regionens boligstruktur må gjenspeile behovet som følger av befolkningsstrukturen. Det må være et tilbud av ulike boliger som gjør det mulig for innbyggere i ulike livsfaser å finne en egnet og ønsket bolig.

Den typiske flyttekjeden gjennom en persons livsløp kan vi tenke oss er om lag som følger: Vi flytter hjemmefra og inn på en hybel eller hybelleilighet mens vi fortsatt er under utdanning. Med fast jobb og noe bedre økonomi flytter vi videre til en liten leilighet. Vi får samboer og flytter videre til et rekkehus, eventuelt en noe større leilighet.

Samboerparet stifter familie og flytter inn i enebolig. Mange ekteskap blir oppløst, med den følge at minst en av partene flytter videre til en mindre bolig igjen. Deretter følger kanskje nye samboerforhold og større bolig. Som eldre flytter mange inn i en bolig med enklere atkomst og vedlikehold.

Samordnede transportløsninger

Dette innebærer en rekke aktører (stat, fylkeskommune og kommuner) og mange ulike typer virkemidler (kollektivtransport, hovedvegnett, lokalvegnett, parkeringspolitikk, etc). Det vil føre for langt å gå inn på løsninger for disse emner i denne sammenheng.

En tettstedsutvikling, hvor jernbanen er ryggrad i transportsystemet vil være ønskelig og i tråd med samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.

3.5 Noen eksempler

Fra utlandet: Sveits

I Sveits er selv mindre byer og tettsteder bygget tette med bymessig struktur, klart avgrenset fra det omkringliggende jordbruks- og kulturlandskapet. Dette står i kontrast til mange mindre, norske tettsteder hvor utbyggingsmønsteret er mer utflytende og grensene mellom tettsted og omland er uklare.

Det er mange forklaringer til at dagens tettstedsstruktur er som den er. Vi har alle vår historiske arv. Spørsmålet er imidlertid hvordan vi herfra og framover ønsker å organisere vår arealbruk og samfunnsutvikling. Vi er et moderne samfunn som klarer å få til det meste, hvis vi vil.

Figur 3-2
Frauenfeldt i Sveits med klar
tettstedsavgrensning til
kulturlandskapet.
Kilde: Google Earth



By: Drammen

Drammen er en av de byene i Norge som har fått mest oppmerksomhet for sin byutvikling de senere år. Den trafikkbelastede byen og forurensede elva er transformert til en attraktiv by og møtested for alle kommunens innbyggere.

Følgende strategier har vært sentrale i byutviklingen:

- Rensing av elva gjennom kloakkrammeplan. Vannet har i dag badevannskvalitet og det er sandstrender i byen.
- Omlegging av trafikksystemet. Gjennom vegpakke Drammen ble veisystemet bygget om, en sentrumsring er etablert og trafikken ledes inn i tunneler i begge åssider, på hver side av elva.
- Med rent vann i elva og trafikken borte, kunne elvebreddene tas tilbake. Elveparken ble utviklet med store parkmessige grøntområder og kilometervis med turveier langs elvefronten.
- Konsentrert innsats om sentrumsutvikling, en sterk byakse, og opprusting av byens møteplasser med torg, lekeplasser, skatepark og elvepark. Utvikling av sentrumsplan legger rammer for utbygging og ivaretagelse av kvaliteter i sentrum (blant annet grøntstruktur, siktakser, vern, aktivitet i første etasje i sentrum).



Figur 3-3: Den multifunksjonelle bydelen Grønland med boliger, arbeidsplasser og handel er etablert der tidligere papirfabrikker dominerte bybildet. Her er både boliger, kontorer, undervisningsinstitusjoner, bibliotek, kulturhus, hotell, butikker, gallerier, treningssenter, restauranter og kafeer. Gang- og sykkelbrua Ypsilon binder sammen den nye bydelen på Strømsø med Bragernes og byparken.

Landsby: Ringeby

Ringeby ble i 2010 erklært landsby. Tettstedet har kvartalsstruktur som ble lagt i en reguleringsplan allerede i 1899.

Ringeby har klart kunsten å si nei til feil virksomhet på feil sted, og nei til de etableringer som suger energien ut av tettstedsentrum. Dette kan kreve politisk mot og faglig klarsyn i enkeltsaker, når utviklere ønsker å investere i kommunen. Det er spesielt grunn til å være oppmerksom på ulike typer handelsetableringer. Disse er viktige å få lokalisert på riktig sted. Da er det ikke sikkert at en billig tomt, med rikelig

parkeringsplasser utenfor tettsteder er den riktige lokaliseringen for attraktiv tettstedsutvikling. En kortsiktig ”gevinst” kan bli vanskelig å reparere i ettertid.

Ringebu har så langt sagt nei til kjøpesenter. Dette fordi kommune og næringsliv ønsker å beholde særpreg og identitet som ligger i bygningsmassen, sentrumsinndelingen, aktivitetene og spesialbutikker.

Ringebu kommune har vist og viser en langsiktig og strategisk planlegging av sentrum. Kommunen har i kommuneplanens samfunnsdel målsetting om et aktivt, pent og funksjonelt sentrum.

Figur 3-4
Gågata i Ringebu, der spesialbutikker i gågata skaper særpreg og tiltrekningskraft. Kommunen og næringslivet har samarbeidet om strategier som gjør Ringebu til noe annet enn mange andre tettsteder.



Møteplasser i uterommene for ulike mennesker er viktig:

- Ringebu har ei gågate som er en aktiv møteplass for folk i alle aldre. Her er det kafe med uteservering, småarrangement som appellerer til ulike kjønn, aldre og tema og mange sitteplasser der folk kan sitte og nyte dagen "her og nå".
- Ringebu har også en park som folk møtes tilfeldig i og som er brukt til ulike arrangement.
- Ved siden av rådhuset er det etablert en lekeplass med sittebenker der voksne med barn møtes naturlig eller planlegger å møtes med matkurv en fin sommerdag.

4 Alternative utviklingsretninger for Hadeland

I utgangspunktet er det to utviklingsretninger for Hadeland som kan holdes opp mot hverandre. Den ene er at Hadeland i framtiden vil se ut om lag slik det gjør i dag. Denne utviklingsretningen kan vi kalle en trendforlengelse. Den andre utviklingsretningen er at kommunene gjør noen grep for å oppfylle kommuneplanenes og de regionale avtalenes mål om vekst i folketallet, kollektivbasert transportutvikling og redusert miljøbelastning. Dette er en utviklingsretning som vi kan kalle vekstalternativet.

4.1 Trendforlengelse

I dette alternativet antar vi at alle deler av regionen beholder sin nåværende struktur. Dette gjelder lokalisering av de ulike typer næringsvirksomhet inklusive handel, boligstruktur og tettstedenes utforming.

Vi antar videre at hver enkelt kommune og tettsted beholder den samme veksttakten de i gjennomsnitt har hatt de siste 10 år. Dette innebærer også at områder utenfor tettstedene fortsetter å ha negativ vekst.

Tabell 4-1:
Vekst i folketall i perioden 2000 – 2011. De samme vekstratene er benyttet i beregning av endret reiseaktivitet i 2021 i trendalternativet.

	Folketall i 2011	Gjennomsnittlig årlig vekst, prosent
Brandbu/Jaren tettsted	4 592	1,3
Gran tettsted	1 514	1,5
Gran ellers	7 328	-0,4
Gran kommune	13 434	0,5
Jevnaker tettsted	4 351	0,9
Jevnaker ellers	2 008	-0,2
Jevnaker kommune	6 359	0,6
Grua tettsted	1 498	0,4
Harestua tettsted	1 969	1,5
Lunner/Roa tettsted	1 582	0,6
Lunner ellers	3 605	-0,2
Lunner kommune	8 654	0,5
Hadeland	28 447	0,5

Med disse forutsetningen er det rimelig å anta at befolkningens reisevaner og ikke minst bruk av ulike transportmidler vil forbli om lag som i dag: Folk bor der de bor i dag, men det er en sakte sentralisering. Folk handler der de handler i dag, og jobber der de jobber i dag.

Transportaktiviteten i regionen kan dermed antas å endre seg stort sett i takt med utviklingen i folketallet. Fordi befolkningen over lang tid konsentreres til tettstedene vil et økende antall reiser gå til og fra disse

tettstedene. Motsatt vil det bli færre reiser som går til og fra steder utenfor tettstedene. Denne utviklingen går imidlertid svært sakte.

For å illustrere en ny situasjon 10 år fram i tid er det beregnet hva en befolkningsendring som vist i tabell 4-1 innebærer for reiser som i dag går med bil. I forhold til dagens situasjon (figur 2-1) er det beregnet at antallet regionale reiser på riksvei 4 mellom Jaren og Grua vil ha økt med om lag 6 prosent. På riksvei 4 sør for Grua vil antallet reiser ha økt med 8 prosent, og sør for Harestua med 9 prosent. Også på riksvei 35 mot øst vil økningen være på 6 prosent, mens den vestover vil øke med 5 prosent fram til Jevnaker og 7 prosent vest for Jevnaker. For riksvei 4 nord for Jaren er det beregnet en 8 prosents økning, mens det på fylkesvei 34 nord for Brandbu er beregnet en liten økning på 1 prosent. Reiser som foregår innenfor hver tettsted vil med stor sannsynlighet øke i takt med utviklingen i folketallet i tettstedet.

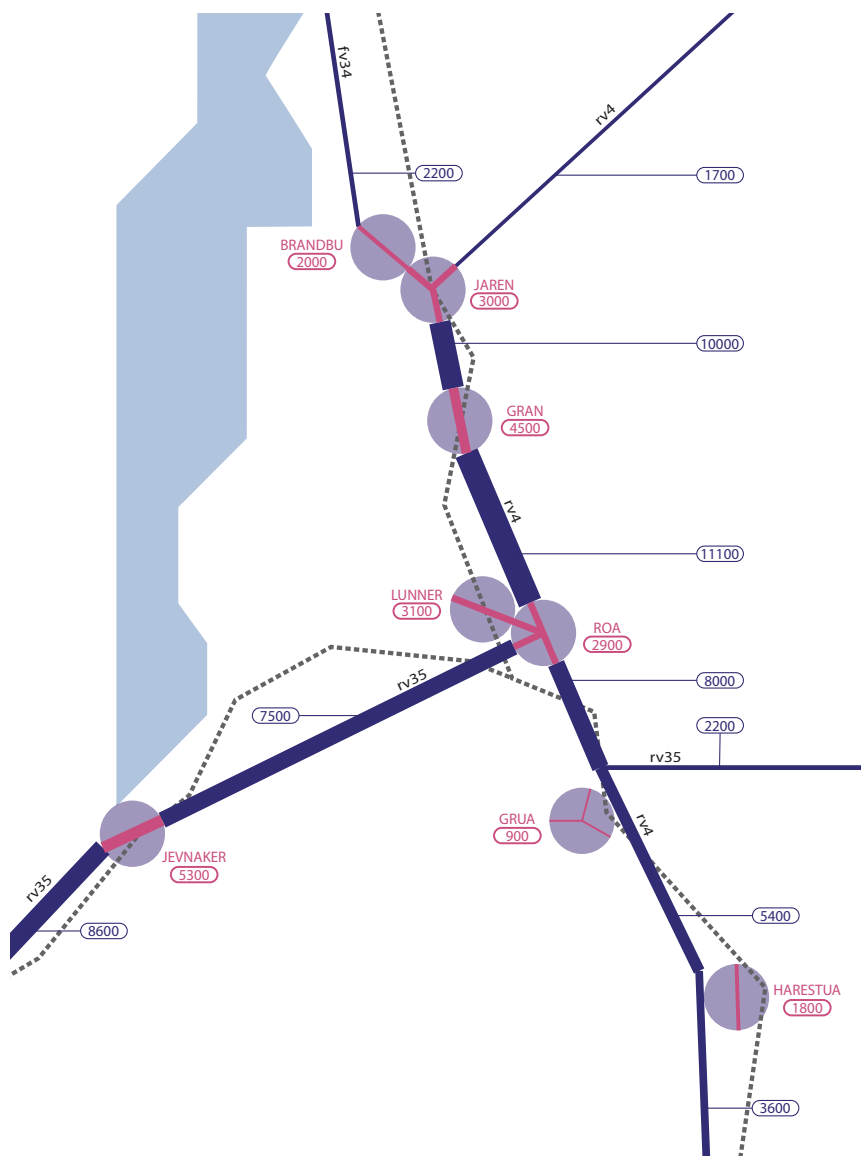
Økt trafikk på lokale veier er ikke beregnet. Fordi om lag halvparten av regionens innbyggere bor og fortsatt vil bo utenfor tettstedene, vil det bli en økning i trafikken også på de lokale veiene.

Som tidligere vil endringer i gjennomgangstrafikk komme i tillegg til dette. Trafikkvekst som skyldes økt husholdningsinntekt er heller ikke tatt hensyn til.

Det er to viktige poeng i dette trendalternativet:

- Økningen i reiseaktivitet vil ikke være kollektivbasert. Fordi folk bor og arbeider forholdsvis spredt vil det aller meste av trafikkøkningen være bilbasert. Den beregnede økningen i reiseaktivitet som ble gjennomgått i avsnittet over representerer derfor økning i biltrafikk. Andelen reiser som gjøres med kollektive transportmidler, til fots eller med sykkel, vil være om lag uendret fra i dag.
- Befolkningsveksten vil ikke nå mål om regional befolkningsvekst, særlig ikke i Gran kommune. Regionen vil ikke ta sin del av veksten i Oslo-regionen.

Figur 4-1
Trendforlengelse: Reiser med bil (årsdøgntrafikk) på hovedveinettet, eksklusiv gjennomgangstrafikk.



4.2 Den idealiserte tettstedstrukturen - Gran sentrum

Ideelt skulle all befolkningsvekst i en region med ca 30 000 innbyggere konsentreres til ett tettsted. Dette ville gi den største konsentrasjonen av reiser i alle transportkorridorer, og dermed det beste grunnlaget for betjening med kollektivtransport. Det ville også gi det beste utgangspunktet for betjening med jernbane, selvfølgelig forutsatt at det aktuelle tettstedet ligger ved en jernbanestasjon på en trafikkert linje. Til sist ville en slik konsentrasjon i ett tettsted være den raskeste veien til å utvikle et handels- og kulturtilbud som både ville bidra til å redusere behovet for transport i slike sammenhenger, og gjøre det til et mer attraktivt bosted.

Det aktuelle tettstedet for en slik konsentrert utvikling burde i så fall være Gran sentrum. Grunnen til det er delvis at det her er mulighet for å etablere et kollektivknutepunkt med overgang mellom buss og tog, delvis at Gran allerede er utpekt som framtidig regionsenter med ny videregående skole.

Hvis Hadeland skulle utvikles slik framover vil vekstfordelingen kunne se ut som vist i tabell 4-2. Vi har forutsatt at Hadeland kan betraktes som én region med felles mål. Samlet medfører kommuneplanene en befolkningsvekst på 1,1 prosent i året. Nedgangen i folketall utenfor tettstedene er antatt å fortsette. I et slikt alternativ må derfor veksten i Gran sentrum alene være stor nok til å oppfylle det regionale vekstmålet samtidig som deler av regionen har negativ utvikling i folketall. Folketallet i Gran sentrum må derfor øke med 13,2 prosent hvert år.

Tabell 4-2:

Forutsatt vekst i folketall i perioden 2011 – 2021 i alternativet med konsentrert utvikling i Gran sentrum alene.

	Folketall i 2011	Gjennomsnittlig årlig vekst, prosent
Brandbu/Jaren tettsted	4 592	0,0
Gran tettsted	1 514	13,2
Gran ellers	7 328	-0,4
Gran kommune	13 434	2,3
Jevnaker tettsted	4 351	0,0
Jevnaker ellers	2 008	-0,2
Jevnaker kommune	6 359	-0,1
Grua tettsted	1 498	0,0
Harestua tettsted	1 969	0,0
Lunner/Roa tettsted	1 582	0,0
Lunner ellers	3 605	-0,2
Lunner kommune	8 654	-0,1
Hadeland	28 447	1,1

Kun vekst i Gran sentrum er urealistisk

All regional vekst konsentrert til Gran sentrum er en teoretisk idealsituasjon begrunnet med at dette vil gi størst grad av måloppnåelse. Vi mener denne idealsituasjonen kommer til kort når den møter virkelighetens geografi:

Hadeland har én transportakse øst-vest (rv 35) og én transportakse nord-syd (rv 4/Gjøvikbanen). Gran sentrum ligger på den nord-syd-gående aksene om lag 8 kilometer nord for krysset mellom de to aksene. Dette bidrar til å redusere Grans sentralitet: Det vil være vanskelig å kollektivbetjene regionen ut fra Gran sentrum alene, fordi de 8 kilometerne nordover vil oppleves som en unødvendig omvei i mange sammenhenger.

Pendlingsmønsteret i regionen gir en annen grunn til at det neppe er noen god ide å konsentrere all vekst til Gran sentrum. En hypotetisk innflytter som allerede har en tilknytning til Ringerike og Hønefoss, men som godt kunne tenke seg å bosette seg på Hadeland, vil ikke flytte til Gran sentrum. Til det er avstanden for stor. Pendlingen viser jo at det er en relativt beskjeden arbeidskraftutveksling mellom Gran og Ringerike, mens den er stor mellom Ringerike og Jevnaker. Hvis den hypotetiske innflytteren ikke finner en egnet bolig i Jevnaker er det derfor lite sannsynlig at hun vil bosette seg lenger nord. Mer sannsynlig er det at hun vil bosette seg utenfor Hadeland.

Et tilsvarende resonnement kan vi føre for potensielle innflyttere som har arbeid og venner i Oslo. Vedkommende vil neppe flytte helt til Gran hvis det ikke er mulig å finne en egnet bolig nærmere Oslo.

Vi mener derfor geografien tilsier at Hadeland bør konsentrere veksten i Gran sentrum, Jevnaker tettsted og Harestua.

4.1 Konsentrert vekst i Gran, Harestua og Jevnaker

Hvis vi i et slikt alternativ lar hver kommune leve opp til vekstmålet i egen kommuneplan ved vekst i ett tettsted i hver kommune, nullvekst i alle andre tettsteder og nedgang i folketallet utenfor tettstedene, vil veksten være fordelt i regionen slik det er vist i tabell 4-3.

Årsaken til at Gran sentrum får en årlig vekst på hele 10 prosent er at tettstedet i dag har få innbyggere i forhold til hele kommunen. Dette er langt jevnere fordelt i Lunner og Jevnaker. Den samme regionale veksten kan oppnås hvis Gran sentrum, Harestua og Jevnaker alle vokser med 4 prosent pr år.

Tabell 4-3:

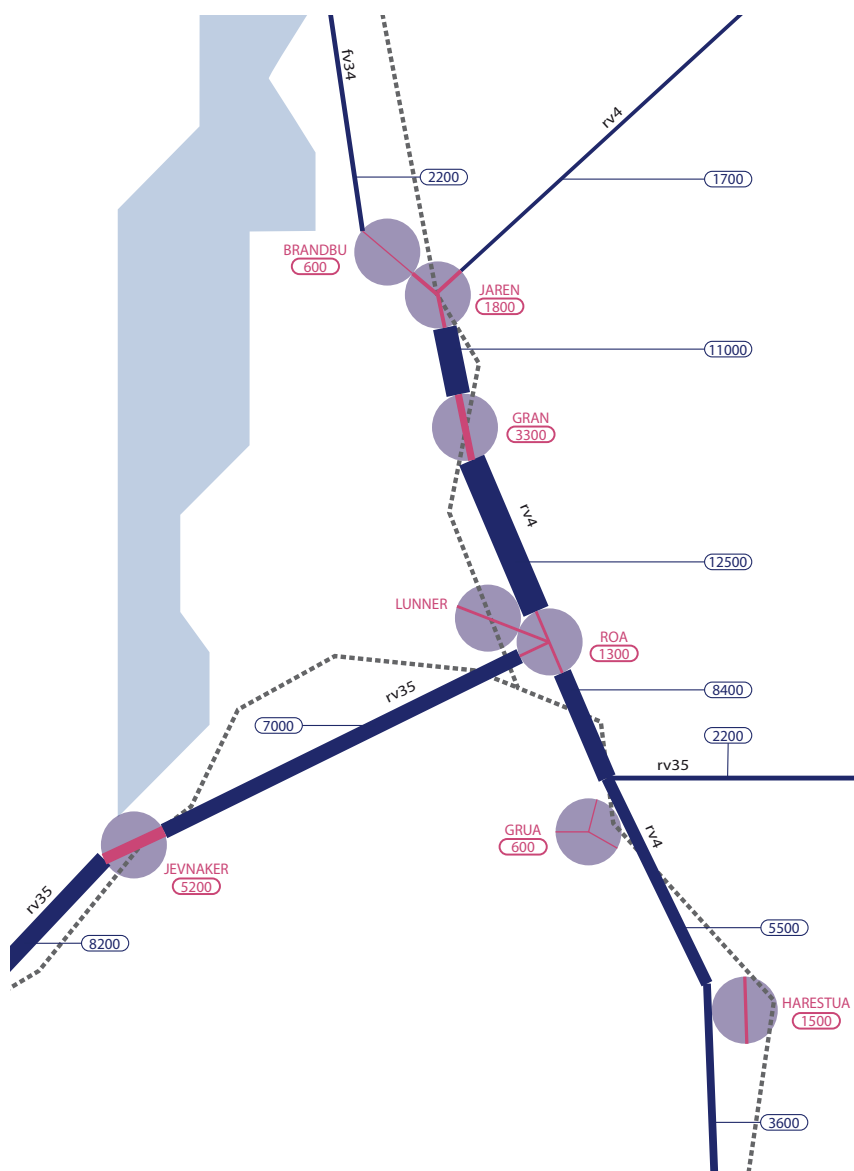
Forutsatt vekst i folketall i perioden 2011 – 2021 i alternativet med konsentrert utvikling i Gran, Harestua og Jevnaker.

	Folketall i 2011	Gjennomsnittlig årlig vekst, prosent
Brandbu/Jaren tettsted	4 592	0,0
Gran tettsted	1 514	10,0
Gran ellers	7 328	-0,4
Gran kommune	13 434	1,5
Jevnaker tettsted	4 351	1,5
Jevnaker ellers	2 008	-0,2
Jevnaker kommune	6 359	1,0
Grua tettsted	1 498	0,0
Harestua tettsted	1 969	2,2
Lunner/Roa tettsted	1 582	0,0
Lunner ellers	3 605	-0,2
Lunner kommune	8 654	0,5
Hadeland	28 447	1,1

Det er vanskeligere å beregne en framtidig reiseaktivitet og –mønster i dette alternativet enn i trendalternativet. Årsaken er at en konsentrert utvikling vil føre til endringer i befolkningens reisemål og reiseavstander som kun kan anslås skjønnsmessig. Konsentrasjon av arbeidsplasser, handelstilbud og boliger fører til at en større del av regionens befolkning vil ha kort vei til arbeidsplass, skole, innkjøp og fritidsaktiviteter. Med kortere avstander kan også en større andel av reisene gjøres til fots og med sykkel. Fordi reisenes start og endepunkter er langt mer konsentrert vil videre en større andel av de noe lengre reisene kunne gjøres med kollektivtransport. Hvordan tettstedene utvikles gjennom tilrettelegging for fotgjengere og syklist, lett atkomst til kollektivtransport og overgang mellom ulike transportmidler, vil også påvirke dette.

Vi kan beregne hvordan reiseaktiviteten ville øke med de vekstforutsetningene som er gitt i tabell 4-3, men *uten* endret reisemønster. Da ville antallet reiser på riksvei 4 mellom Roa og Gran øke med 27 prosent, sør for Roa med 12 prosent, og sør for Harestua med 9 prosent. På riksvei 35 mot øst ville økningen være 10 prosent, mens den mot vest ville være 12 prosent øst for Jevnaker og 8 prosent på vestsiden. Nord for Jaren ville reiseaktiviteten øke med 14 prosent på riksvei 4, og nord for Brandbu med 3 prosent på fylkesvei 34. Gjennomgangstrafikk er heller ikke her tatt hensyn til og kommer i tillegg. Det samme gjelder trafikkøkning som for eksempel skyldes økonomisk vekst.

Figur 4-2
Konsentrert vekst i Gran sentrum, Jevnaker tettsted og Harestua.
Reiser som i de andre scenariene vil foregå med bil (årsdøgnetrafikk) på hovedveinettet, men som i dette scenariet også kan overføres til andre transportmidler. Eksklusiv gjennomgangstrafikk.



Det er to viktige årsaker til at det beregnes å bli flere reiser på disse veistrekningene. Det ene er at befolkningsveksten er forutsatt å være høyere. Med flere mennesker følger flere reiser. Den andre er at en økt andel av befolkningen er forutsatt å bo i tettsteder. Dermed har vi i stor grad flyttet reiser fra lokale veier utenfor tettstedene, til hovedveiene

mellom tettstedene. Antallet reiser pr person er bare endret med det som følger med at bosetting i et tettsted kan medføre et litt annet antall reiser enn bosetting utenfor tettsted.

Konsentrert utvikling vil spesielt ha som effekt at

- Økningen i reiseaktivitet vil kunne være kollektivbasert, eller vil kunne gjøres til fots eller med sykkel. Fordi folk bor og arbeider forholdsvis tett vil det aller meste av trafikkøkningen ikke måtte være bilbasert.
- Befolkningsveksten vil kunne nå mål om regional befolkningsvekst. Regionen vil kunne ta sin del av veksten i Oslo-regionen.

4.2 Potensial for redusert bilavhengighet

Ser vi bort fra de helt lokale bussrutene er det i dag 4 – 5 buss- og togruter som binder Hadeland sammen og gir en tilknytning utenfor regionen. Disse er

- Pendelbussen mellom Brandbu og Stryken (rv 4, rute 703)
- Landekspresen mellom Dokka og Oslo (rv 4, rute 153)
- Lillehammerekspresen mellom Lillehammer og Hønefoss (rv 4 – rv 35, rute 150)
- Tog mellom Gjøvik/Jaren og Oslo.
- Flybussen mellom Sundvollen og Gardermoen, via Jevnaker og Lunner (rv 35).

I tillegg er det kollektivtilbud som i mindre grad binder regionen sammen, men som gir en tilknytning utenfor regionen. Disse er

- Bussruter mellom Jevnaker og Hønefoss.
- TIMEkspresen mellom Hønefoss og Oslo som for en del avganger har start eller endepunkt på Jevnaker (rv 35, linje 4).

Tar vi som eksempel utgangspunkt i Brandbu, finner vi at det for strekningen ned til Solvangkrysset er opptil 4 bussavganger i timen om morgenen (kl 7 – kl 8), mens store deler av dagen er det kun én avgang i timen. Sør for Solvangkrysset (riksvei 4) er det kun to avganger i timen også om morgenen.

På steder som har togbetjening er det hyppigere kollektivtilbud ved at Gjøvikbanen kommer inn med opp til to avganger i timen, men store deler av dagen mindre enn én avgang i timen i gjennomsnitt.

Transportøkonomisk institutt har i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (TØI-rapport 1130/2011) klassifisert kollektivtilbudet etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis benyttes av den reisende. En kopi av systematikken og forklaringen fra TØI-rapporten er vist i figur 4-3.

Figur 4-3: Klassifikasjon av kollektivtilgjengelighet etter avstand til holdeplass og avgangenes hyppighet. Kilde: TØI-rapport 1030/2011.

¹Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	1	2	5
2-3 pr. time	2	3	5
1 pr. time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

- 1) *Svært god tilgang*
Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen
- 2) *God tilgang*
2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 3) *Middels god tilgang*
1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 4) *Dårlig tilgang*
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen
- 5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Anvender vi TØIs klassifisering på kollektivtilbudet beskrevet over, vil deler av for eksempel Brandbu og Gran sentrum med kort avstand til skysstasjonene for kortere perioder av dagen kunne bli klassifisert som "Svært god tilgang" på kollektivtransport (minst fire avganger pr time). Andre deler av dagen vil klassifikasjonen for de samme stedene kunne være "Middels god tilgang" (én avgang pr time). Steder litt lenger unna holdeplassene vil i dag kunne bli klassifisert som "Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport".

Med en tettstedutvikling som foreslått, hvor flere mennesker i framtiden vil bo i relativt kort gangavstand til et kollektivtilbud, vil pr definisjon en større andel av hadelendingene få et kollektivtilbud som vil ligge i de øvre deler av TØIs skala. Både en tett utbygging og en konsentrasjon av veksten vil trekke i den retningen.

Kollektivandelen er høyere jo bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet er. Reisevaneundersøkelsen, som er for hele landet, viser at når tilgangen til kollektivtransport kan klassifiseres som "Svært dårlig" eller "Dårlig", er kollektivandelen 5 prosent av alle reiser (inklusive reiser som gjøres til fots eller med sykkel). Med en bedre tilgang blir kollektivandelen høyere: Et "Godt" kollektivtilbud har i landet som helhet en andel av reisene på 10 prosent, mens et "Svært godt" tilbud har 19 prosent av reisene.

Det er grunn til å anta at transportmiddelfordelingen på Hadeland totalt sett tilsvarer en situasjon i den nasjonale reisevaneundersøkelsen der tilgangen til kollektivtransport er "Middels god" eller dårligere enn dette. Det vil si at kollektivandelen er 5-6 prosent, bilandelen er om lag 60 prosent, og andelen reiser som skjer til fots er om lag 15 prosent. (De øvrige reisene skjer i hovedsak med sykkel eller som bilpassasjer.) Med konsentrert vekst i noen få tettsteder vil disse stedene, og dermed et

stadig større antall og andel beboere og arbeidstakere, kunne få en mye bedre kollektivtilgjengelighet. For denne delen av Hadelands befolkning vil situasjonen kunne tilsvare reisevaneundersøkelsens ”Svært godt”. Da kan vi forvente at bilturene og reisene til fots vil stå for om lag 30 prosent av reisene hver, og at kollektivandelen kommer opp i om lag 20 prosent. For Hadeland sett under ett kan kollektivandelen anslås å kunne komme opp i 10 – 12 prosent. En kollektivandel på 10 prosent vil være på nivå med dagens gjennomsnitt for omegnskommunene til Oslo (de aller fleste Akershus-kommunene pluss de nærmest til Oslo i Østfold og Buskerud, samt Lunner kommune.)

Hele Hadeland vil i framtiden ikke ha like stor befolkningstetthet som omegn til Oslo har i dag, ei heller samme nære forhold til Oslos store service- og arbeidsmarked. Derfor vil et det å doble kollektivandelen forutsette et ”løft” i kollektivtrafikken som må omfatte langt mer enn bare en økning i antall avganger og flere mennesker innenfor kortere gangavstand enn 1-1,5 km til holdeplass.

I oppdragsrapporten til NHO Transport ”Klimagassreduksjoner og bussens potensial: Fire scenarier for utviklingen av busstrafikken i Norge til 2020” (Civitas og TØI, 2011) er målsettingen i det ene scenariet en fordobling av antall kollektivreisende innen 2020 og senere en faktisk fordobling av kollektivandelen. Dette forutsetter blant annet en betydelig opptrapping av den økonomiske innsatsen fra Statens side, spesielt i form av infrastrukturinvesteringer og økning av støtten til kollektivdrift. ”Kollektivløftet” forutsetter også endringer i mange sektorer - hva transportbransjen selv kan gjøre, hva samfunnet ellers kan gjøre og hva man sammen kan gjøre for å utvikle kollektivtrafikken. Men det avhenger også av tiltak som direkte påvirker biltrafikkens utvikling.

Sammen med ”kollektivløftet” forutsettes det å skje en oppgradering av sykkelmulighetene, delvis for å bidra til å fange opp de korteste bilturene og delvis fordi gode og trygge sykkel- og gangforbindelser til buss- og togholdeplasser er viktig i hele reisekjeden. I tillegg kommer at mange som sykler i sommerhalvåret er aktuelle som kollektivpassasjerer i vinterhalvåret. Derved vil sykkel og kollektivtransport sammen kunne være en sterk konkurrent til privatbilen hele året.

Sammen klarer kollektivtransport og sykkel i dette scenariet å fange opp hele den prognostiserte biltrafikkveksten fram til 2020. I scenariet forutsettes det da at 43 prosent av de nye kollektivpassasjerene overføres fra bil og at sykkel klarer å fange opp 5 prosent av bilreisene, i hovedsak de aller korteste (under 5 km). Kollektivtransport og sykkel fanger opp om lag like stor del hver av veksten som ellers ville slått ut i økt biltrafikk.

På denne bakgrunn vil vi anslå at det maksimale potensialet for økning av kollektivtrafikken på Hadeland vil være en fordobling av passasjertallet fram til 2020 og en fordobling av kollektivandelen fra 5-6 prosent i dag til 10-12 prosent om 15 år, det vil si om lag i 2026. Da vil omtrent halvparten av den forventede biltrafikkveksten kunne fanges opp.

5 Konklusjoner og anbefalinger

Kommunenes mål om vekst i folketallet ligger i hovedsak godt over den historiske veksten de siste 25 årene. Målene er rimelige som et bilde på hvilken vekst regionen bør påta seg av den folketallsøkning som etter alt å dømme vil komme i Osloregionen de neste 20 – 30 årene. Slik regionen har utviklet seg de siste 10-20 årene er det vanskelig å se hvordan disse målene skal kunne nås i praksis, uten at det gjøres vesentlige endringer for å øke attraktiviteten ved tettstedene.

Det er en relativt liten befolkning fordelt over et betydelig geografisk område, og fordelt på syv definerte tettsteder. Utviklingen de siste ti årene viser ingen sterke tendenser til å endre dette.

Hadeland har en bosettingsstruktur som ikke er velegnet til å få reisende til å bruke kollektive transportmidler.

Vi anbefaler å utvikle tettstedene Gran sentrum, Jevnaker og Harestua slik at disse blir enda mer attraktive steder å bo, handle og generelt arbeide, og slik at disse tettstedene tar veksten i folketallet framover. Å legge til rette for en slik utvikling vil gjøre det mer attraktivt å bosette seg i tettstedene, det vil styrke lokal varehandel, og det vil gi et enda bedre grunnlag for et godt kollektivtilbud.

Vi anbefaler at det blir gjort en grundigere utredning av tettstedutvikling og fortetting i Gran sentrum, Jevnaker og Harestua. Samtidig med dette mener vi det vil være hensiktsmessig å se nærmere på regionens boligstruktur, og hvordan denne samsvarer med et fremtidig folketall og befolkningsstruktur. Utvikling av sentrumsplaner kan være hensiktsmessige planverktøy for å stimulere til ønsket utvikling.

Etter hvert vil det også være behov for å se nærmere på kollektivtilbudet, og hvordan dette i best mulig grad kan dekke behovet for reiser til og fra Hadeland. Med et oppgradert kollektivtilbud med avganger minst 4 ganger pr time antas det at det vil være mulig å doble kollektivandelen fra dagens 5 – 6 prosent, og at om lag halvparten av veksten i reiseaktivitet kan tas med kollektive transportmidler, sykkel og gange.



© Rådgivergruppen AS Civitas 2011
Prosjekt 11-053 Areal- og transportanalyse for Hadeland

Versjon 4
Sist datert 16.1.2012

Rolv Lea

Macintosh HD:Users:RolvLea:Documents:Prosjekter pågående:11-053 Hadeland AT:Rapport:Hadeland
AT rapputkast 120116.docx

Civitas
Grubbegata 14
0179 Oslo

Hadeland 6-7

Hadelandregionens fortrinn

Utdrag fra :

**Delrapport
til
Regional plan for Hadeland**

Desember 2011

**Vidar Vanberg
Norsk institutt for by- og regionforskning**

Forord

Følgende notat er kapittel 1, 6 og 7 fra rapporten om Hadelandregionens fortrinn, som er en delrapport til Regional plan for Hadeland. Rapporten er utarbeidet av Vidar Vanberg, NIBR, som oppdrag for Regionrådet for Hadeland.

Nærmere 70 personer fra kommunene Gran, Lunner og Jevnaker har bidratt med synspunkter på regionens fortrinn, dels gjennom seminardeltagelse med gruppearbeid, og dels gjennom personlige intervjuer.

Resultater fra medvirkningsprosessen finnes i fire vedlegg til delrapporten, og i kapittel 1-7 foretas en oppsummering av og en kommentar til resultatene, og forslag til hvordan resultatene kan brukes videre i det regionale og lokale planarbeidet.

NIBR, desember 2011

Vidar Vanberg

Innholdsfortegnelse for hele delrapporten

	Side
Forord Innhold	
1. Innledning	4
2. Noen konklusjoner fra samtaler med personer innen politisk og administrativ ledelse, offentlig og privat sektor – i Gran, Lunner og Jevnaker kommune	7
3. Synspunkter fra seminardeltagerne på fortrinn i de to kommunene de ikke bor/har tilhørighet til	21
4. Synspunkter fra seminardeltagerne på fortrinn innen 6 forskjellige temaområder, og hva som kan gjøre disse fortrinn enda bedre og mer synlige	27
5. Tre konkrete tiltak som seminardeltagerne mener vil gjøre Hadelandregionen mer attraktiv og synlig i årene som kommer	40
6. En sammenfatning av resultater fra medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn	42
7. Forslag til satsingsområder og arbeidsmetoder i videreutviklingen av Hadelandregionens fortrinn	47
 Vedlegg	 52
1. Hadelandregionens fortrinn. En kort sammenfatning av samtaler med 13 personer innen politisk og administrativ ledelse, offentlig og privat sektor - i Gran, Lunner og Jevnaker kommuner.	53
2. Seminarresultater: Deltagernes vurdering av fortrinn i de to av de tre kommunene i regionen de ikke bor i/har tilhørighet til	73
3. Seminarresultater: Deltagernes vurdering av fortrinn i regionens tre kommuner, innen temaområdene ”Bolig og bomiljø”, ”Næringsutvikling og arbeidsplasser”, ”Offentlig og privat tjenesteyting (kultur, skole, helse og annen tj.yting)”, ”Senterutvikling/tettstedsutvikling”, ”Turisme og besøkende”, ”Energi- og klimautvikling”. I tillegg 3 konkrete tiltak, tiltak som vil gjøre Hadelandregionen attraktiv og enda mer synlig i årene som kommer.	80
4. Seminarprogram og seminardeltagere, Hotell Hadeland 23 november 2011	97

1. Innledning

Arbeidet med Regional plan for Hadeland gjennomføres i regi av Regionrådet for Hadeland, med bistand av bl.a NIBR og Civitas. NIBR's oppgave er å sette fokus på regionens fortrinn, bl.a gjennom en bred medvirkning fra kommunenes innbyggere. Civitas gjennomfører en areal- og transportanalyse, som vil bli lagt til grunn for arbeid med bo-perspektivet, arealbruk og tettstedsutvikling.

Hovedtema for arbeidet med regional plan for Hadeland er:

- Våre fortrinn
- Bo-perspektivet
- Tettstedsutvikling
- Arealbruk
- Kompetanse
- Næringsutvikling – arbeidsplasser
- Kommunikasjon og transport

Barn og unge – klima, miljø, energi – universell utforming – folkehelse, vil være gjennomgående tema for planarbeidet. Målet med planen er at den skal legge til rette for felles ønsket utvikling på Hadeland. Den skal bidra til at regionen blir et sted hvor det er godt å vokse opp, bo og drive næringsvirksomhet.

NIBR's tilnærming til arbeidet med Hadelandregionens fortrinn er, foruten en gjennomgang av aktuelle plandokumenter, en bredt tilrettelagt medvirkningsprosess fra Hadelands innbyggere. Et viktig mål er at alle interessegrupper skal komme med synspunkter på hva de mener er regionens fortrinn, og hvordan disse fortrinn kan utvikles videre. Med fortrinn mener vi "områder hvor Hadeland har kvaliteter, kompetanse eller naturgitte forutsetninger som gir grunnlag for utvikling".

Kilder til kunnskap om kommunenes fortrinn er bl.a. sentrale ressurspersoner og ressursmiljøer i de tre kommune. Vi valgte derfor å innlede arbeidet med møter med 4-5 ressurspersoner fra hver kommune. De som ble valgt ut til samtaler er personer med gode forutsetninger for å gi synspunkter på det regionale samarbeidet, på hva som er kvalitative fortrinn i den enkelte kommune, og forhold som er negative i forhold til kvalitative fortrinn. Videre skulle de gi synspunkter på hva de ser som regionale utfordringer, og hvilke tiltak som gir regional styrke og synergieffekt. Formålet med samtalene var å ha et best mulig grunnlag for videre arbeid og ressursbruk. Intervjuene med i alt 13 personer er tatt med i Vedlegg 1. Samtalene ga et godt grunnlag for utforming av det videre arbeidet gjennom en medvirkningsprosess.

En medvirkningsprosess med formål å fokusere på regionale fortrinn og gjennomføring av regionale tiltak kan legges opp etter det mønster NIBR har god erfaring med, og som bl.a. er beskrevet i NIBR-rapport 2011: 9: Senterutvikling mot 2020. En slik prosess krever et grundig forarbeid i forhold til deltagelse. Prosessen kan gjennomføres i hver av de tre kommunene, eller i et samlet regionalt forum. Det er stor grad av fleksibilitet i gjennomføringen, dvs. alt fra et dagsseminar til en to-trinnsdeltagelse, der resultatene fra det første seminaret bearbejdes og videreføres av en eller flere arbeidsgrupper. Arbeidsgruppene

får da som oppgave å legge fram konkrete forslag/satsingsområder på kort sikt, lang sikt, av rituell karakter (årlige arrangement), og forslag/tiltak som skaper holdningsendringer til beste for regional styrke og regionalt samarbeid.

Det var enighet om å gjennomføre et dagsseminar med bred deltagelse, korte faglige innspill, og gruppearbeid med en leder og en referent i hver gruppe – som leverte referat fra gruppediskusjonene. På et senere tidspunkt vil det så bli tatt stilling til om en skal gå videre i en fase to, slik som nevnt over. I den forbindelse kan det også være nyttig å si litt om tankegangen og erfaringene som ligger til grunn for å legge opp til en så vidt bred medvirkningsprosess.

Det en generelt kan si er at mye tyder på at **medvirkning fra lokalbefolkningen, næringslivet og frivillig sektor** i årene som kommer vil få større oppmerksomhet i lokal og regional planlegging. Vi har erfaring med at hvis planprosesser legges opp med stor grad av medvirkning, får vi også et plangrunnlag som ivaretar lokal og regional utvikling og ikke minst ulike interessegrupper på en bedre måte enn tidligere. Områdeutvikling med stor grad av medvirkning fra næringsliv/innbyggere m.fl. vil skje i et mer forpliktende samvirke mellom mange aktører, der det å være resultatorientert er en forutsetning for å lykkes. Undervurderer vi den gevinst en god medvirkningsprosess (innbyggermedvirkning) kan gi i lokale planer, ender vi opp med planer der innbyggere og næringsliv i mindre grad føler eierskap til planen, og i mindre grad er opptatt av hvordan planen kan gi føringer i forhold til egne og lokalsamfunnets interesser.

Prosesser NIBR har gjennomført gir grunnlag for noen konklusjoner om hva som er viktig i gjennomføringen av bredt anlagte medvirkningsprosesser:

- Den innledende fasen er helt avgjørende for i hvilken grad en lykkes med prosessen
- Det må tas stilling til om en ønsker en bred satsing eller en spisset satsing
- Prosessen må bygge på et interessenøytralt faktagrunnlag
- Prosessen må være åpen, med bruk av media/internett
- Det må være en gjennomtenkt informasjonsstrategi
- Viljen til å utnytte lokal kompetanse må være til stede
- Alle sentrale interessegrupper må involveres tidlig og samtidig
- Prosessen må være resultatorientert
- Det må utarbeides handlingsplaner som er realistiske
- Ansvar for oppfølging må plasseres
- Kvalitetssikring av arbeidet er en del av prosessen
- Det må sikres gjennomføringskraft
- Noen tiltak kan settes i verk straks
- Signaleffekt og rekkefølgestrategi viktig

Overstående stikkord har vært med i diskusjoner om hvordan en medvirkningsprosess kan legges opp i arbeidet med Hadelandregionens fortrinn. Det har resultert i at det ble enighet om å legge opp arbeidet med et endagsseminar ut fra de erfaringer NIBR har med dette.

Regionalt samarbeid skal ikke være noe tvang, med skje på de områder og i det omfang som gir fordeler både for enkeltkommunene og regionen som helhet. Det er samtidig viktig at den regionale planen som utarbeides har en handlingsdel, i tillegg til at arbeidet med regionens fortrinn gir føringer for rammebetingelser som skal inn i den regionale planen. Målet er å sette i gang prosesser innenfor de områdene som det er sterkest interesse for å gå videre med.

Her vil resultatene fra medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn ha stor betydning for de valg som foretas. Rapporten fra endagsseminaret og de intervjuer som er foretatt i forbindelse med seminararbeidet bør kunne gi et bra grunnlag for å vurdere om det er ønskelig å gå videre med utforming av en handlingsrettet strategi for å styrke Hadelandregionens fortrinn.

Det også viktig å påpeke at det ikke er til å unngå at mye av det som kommer fram som kommunenes og regionens fortrinn er velkjent for mange. Det betyr ikke at det er uviktig å få det fram. Det betyr at en ved valg av strategier i arbeidet med regional og kommunal utvikling har en oppdatert plattform å stå på, en plattform som er forankret i en bred deltagelse fra mange sentrale interessegrupper som formidler sine tanker om hva som er sentralt og viktig for den regionale utviklingen framover, både på kort og lang sikt. En bred deltagelse som grunnlag for en handlingsplan gjør det også lettere å definere interessetyngdepunkter og legitimere valg av satsingsområder.

6. En sammenfatning av resultater fra medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn

Fra samtale med 13 ressurspersoner

Regionalt samarbeid

Det er uten tvil en styrke at det regionale samarbeidet mellom Gran, Lunner og Jevnaker oppfattes som godt forankret, at saker forberedes godt, og at samarbeidet gjennom Regionrådet ansees som sentralt og viktig. Vi merker oss at noen nevner at de gjerne hadde sett at rådet var enda mer handlingsorientert. Det administrative og politiske planarbeidet er også godt forankret ifølge informantene.

Jevnakers situasjon kan være krevende, i forhold til at det er naturlig at kommunen har flere samarbeidspartnere. Det nevnes også at Jevnaker kontaktnett til andre regioner kan gi positive innspill til Hadelandregionen. Ellers er sentrale oppgaver i det regionale samarbeidet senterutvikling - sammenhengen mellom turisme og landbruk - og kommunikasjonmessige forhold.

Hadelandregionens fortrinn

Hadelandregionens fortrinn dreier seg om naturgitte forutsetninger, kompetansefortrinn, attraksjoner av både tematisk og stedstilnyttet karakter, god livskvalitet mht. bomuligheter, fritidsmuligheter, offentlige og private tilbud og nærhet til storbymuligheter, flyplass m.m.

Innspillene er samlet i noen hovedkategorier: Regionale fortrinn, Bolig og bomiljø, Senter/stedsutvikling, Næringsutvikling, Fritidsmuligheter, Kulturtilbud/turisme og Historiske opplevelser. I tillegg nevnes fortrinn for den enkelte kommune. Innspillene gir et klart bilde av at mulighetene er mange i alle tre kommunene og for regionen som helhet, og at det er kvaliteter innen alle de nevnte hovedkategoriene.

Det påpekes under regionale fortrinn at fortrinnene hele tiden må utvikles og utnyttes – og synliggjøres. Det gjelder f. eks. nærheten til Oslo som basis for nærings- og boligutvikling, attraktiv nærservice, kulturhistorien, naturen, turmulighetene, friluftstiltak i for eksempel Lygnaområdet - og viderutvikling av Mohagenområdet. Det gir et grunnlag for at en virkelig kan få en samfunnsutvikling basert på de kvalitative fortrinn som regionen har.

Problemer/utfordringer

Det er tydelig at mange er opptatt av senter- og stedsutviklingen, og ser mange utfordringer i de tre kommunene i tiden som kommer. Ellers er kommunikasjoner et utfordringsområde som krever løsninger av både kortsiktig og langsiktig karakter. Noen påpeker også manglende investeringsvilje og utfordringer mht. arealdisponeringen.

Muligheter/satsingsområder/tiltak

Dette hovedavsnittet gir mange reflekterte innspill. Det nevnes at kulturhistorien er et viktig fortrinn i regionen, og at hadelendingene må bli mye mer bevisst på hvilke kvaliteter som regionen har i historisk sammenheng. I forhold til besøkende og turister er utfordringen å løfte fram de spennende historiske områdene og severdighetene i regionen. Stikkord er bl.a. Bronsebukkene, Søsterkirkene, Halvdan Svarte, Snefrid, Olav Tryggvason, Olav den Hellige (Olav Haraldsson), m.fl.

Det påpekes videre betydningen av å bygge felles identitet for hele Hadelandregionen. Det må også tas inn i utviklingsplanene hvilke behov ungdommene i regionen har og etterspør. Det kan gjøres ved at det tilrettelegges for at de selv får komme med innspill i fora der dette blir hørt. Fokus på områder som ligger inn til markagrensa er viktig, dvs. fokus på prosjekter som gir regionen økt attraktivitet (bl.a hotellplaner).

Det er korte avstander innen Hadelandregionen, noe som gir spennende utfordringer i det å tenke komplementært og regionalt. Her er det kvaliteter ved de enkelte tettstedene i de tre kommunene som må sees i sammenheng og utvikles ut fra en slik tankegang.

Flere har nevnt at urbanisering i Gran sentrum ikke må gå på bekostning av Hadelands kvaliteter. Det urbane og historiske og naturgitte må gå hand i hand. Brandbu rekker nå å områ seg, og utvikle nordområder i takt med sentrum – historisk og nærservicevennlig. Det nevnes at sentrum av Gran og utviklingen der må skje i samspill med en historisk forankring og estetiske kvaliteter, og at Harestua må utvikles tettstedsmessig i tråd med naturen/ landskapet.

Et annet tema mange er innom, og som representerer utfordringer i utviklingssammenheng, er begrepet Grønn Energi. Det dreier seg om bo- og etablererprosjekter som søker innbyggere som vil leve i pakt med naturen. Her er kompetanseutvikling et sentralt tema, og regionen har Energigården, som en sterk ressurs på dette utviklingsområdet. Bioenergisatsingen er også spennende. Et eksempel som kan gi erfaring til andre er Bergermoen, hvor det er planer om å utvikle et av Europas største drivhus, med en grønn profil.

Landbruksutviklingen blir sentral for Hadeland, som har mange store gårder i drift, og flere som etter hvert slutter med husdyrhold. Her er det en utfordring å opprettholde gårder, låvebygninger m.m. slik at kulturlandskapet fremstår med det fortrinn det stort sett har i dag: vakkert og velstelt.

En utfordring er dessuten knyttet til å videreutvikle samarbeidet mellom Hadelandsregionen og Ringerikeregionen, slik at begge gir positive innspill til områdenes utviklingsmuligheter. Kanskje bør en i enda større grad se nærmere på hvordan dette kan konkretiseres.

Reiselivssatsingen er et sentralt lokalt og regionalt utfordringsområde, som knytter seg til en annen utfordring, kommunikasjonsutviklingen. Det dreier seg både om en forbedring av øst-vestaksen Hønefoss – Gardermoen og syd – nordaksen Oslo – Gjøvik. Gjøvikbanen er en utfordring, og et viktig fokus er også tilrettelegging/ rutesamarbeid for videreforbindelsen fra Oslo Sentrum og til pendlernes arbeidsplasser i Osloområdet.

Seminarresultater – fortrinn i de to kommunene seminardeltagerne ikke bor

Jevnakers beliggenhet nær Hønefoss og Ringerikeregionen, med attraksjoner som Hadeland Glassverk og Kistefoss, og Nesbakkens nærhet til Randsfjorden og Glassverket, gir spennende utviklingsmuligheter. Ikke overraskende fremheves Hadeland Glassverk som kommunens viktigste fortrinn, men også Nesbakken får positiv omtale. Det sammen gjelder nærheten til et variert arbeidsmarked. Nærings-satsingen på Eggemoen blir også nevnt av flere av seminardeltagerne. En bedre utnyttelse av nærheten til Randsfjorden, med de attraksjoner som kan utvikles på begge sider av fjorden er helt klart et sentralt tema.

Gran har en sentral beliggenhet i regionen, med gode kommunikasjonsmuligheter og med en utvikling av Gran sentrum som et sterkt regionsenter. Det er en spennende næringsutvikling i kommunen, med et høyt kompetansenivå. I nord har Brandbu utfordringer som et særpreget tettsted, med historiske og nært beliggende Røykenvika.

Gran er uten tvil en kommune med unike historiske tradisjoner. I Tingelstodområdet med Halvdanshaugen kan det trekkes en linje gjennom norgeshistorien. Her fant Halvdan Svarte sin dronning, her så Olav Trygvason dagens lys, og her møttes helgenkongen Olav Haraldsson (Olav den Hellige) med fylkeskongene, og her ble det sluttet forbund som førte til Norges kristning.

De korte innspillene fra seminar deltagerne speiler disse temaene og områdene, der Gran kommune har sine fortrinn. Dette gir satsingsmuligheter i forhold til turisme, i forhold til Randsfjordområdet som en fremtidig attraksjon i regionen, og i forhold til opplevelser av et spennende kulturlandskap.

Lunners beliggenhet i forhold til Oslo og Gardermoen er et sentralt fortrinn. Det samme er nærheten til naturopplevelser og et attraktivt boområde. Kommunen har mange innbyggere med høy utdanning, og et stort arbeidsmarked innen akseptabel pendlingsavstand. Naturskjønne omgivelser rundt Harestua gir drakraft i utviklingen av et nærsenter med et tjenestetilbud som nå utvikles i et samarbeid mellom utbyggere og innbyggere.

Kort avstand til Gran sentrum, gode bomuligheter og et kulturlandskap med innslag av historisk interesse (Hadeland Bergverkmuseum) gir kommunen fortrinn som bidrar til regionens samlede attraktivitet.

Seminarresultater - Bolig og bomiljø

Kommunenes fortrinn som boområde fremheves, det samme gjelder naturkvaliteter og en god tilgjengelighet til det meste av det en har behov for. Stikkord for å gjøre kommunenes fortrinn enda bedre og mer synlige er markedsføring, økt satsing på veier og infrastruktur, og tettstedsutvikling i et forpliktende samarbeid for alle kommunene i regionen

Seminarresultater - Næringsutvikling og arbeidsplasser

Miljøet og kompetansen innen næringsutvikling er bra i regionen, det er god arealtilgang og stabil og kompetent arbeidskraft. Mange bedrifter er trekkplaster for ny næringsvekst, og regionen har et godt kurs- og konferansemarked.

Regionens fortrinn kan gjøres bedre og mer synlig ved bl.a. å tilby tomter til etablert eller ny næring, bedre markedsføring, og det bør lages en felles næringsstrategi for regionen i samarbeid med det etablerte næringslivet. Det nevnes også at det er viktig å kartlegge hvilke tjenester som utføres i regionen, og at det legges vekt på en tettstedsutvikling i et samarbeid mellom kommunene i regionen.

Seminarresultater - Offentlig og privat tjenesteyting

Det fremheves at regionen har en historiebasert kultur. Søsterkirkene, Hadeland Glassverk og Kistefoss nevnes spesielt. Det er videre et aktivt musikk-, idretts- og teatermiljø. Regionen har kulturskoletilbud i alle kommunene, et godt oppvekstmiljø som gir trygghet for barn og unge. For å gjøre regionens fortrinn enda bedre og mer synlige blir det viktig med positive

holdninger og felles dugnadsinnsats, Det må jobbes bevisst med å utvikle omdømmet, og få frem de gode historiene fra tjenesteytingen, ikke bare de dårlige.

Seminarresultater – Senterutvikling/tettstedsutvikling

Mange er opptatt av tettsteds- og senterutviklingen på Hadeland, og at sentrene ikke skal bli for like, men komplettere hverandre ved å forsterke de kvaliteter og særpreg som sentrene har. Gran har en rolle som regionsenter med utviklingspotensiale. En samlet tettstedsstrategi bør være et mål for en region som har korte avstander mellom sentrene. Det nevnes også at det må til en aktiv bruk av byggeskikk for å få en ønsket utforming av framtidens sentre på Hadeland. Dette vil i særlig grad bety at det stilles krav til utforming av boliger og forretningsbygg. Dette kan styres gjennom planarbeid. Flere nevner mulighetene for en spennende utvikling av et senter på Harestua, der nærservice bygges ut i et samarbeid mellom innbyggere og næringsaktører.

Seminarresultater – Turisme og besøkende

Turistmulighetene er mange på Hadeland, og regionen ligger i en avstand fra Oslo som er akseptabel både i forhold til kurs- og konferansevirksomhet og andre arrangementer. Det nevnes at det bør lages opplevelsespakker. Eksempler på dette kan inkludere Hadeland Glassverk, Granavollen, Kistefoss, og for eksempel forestilling om kvelden med Bronsebukkene. Randsfjorden nevnes av mange som et stort potensiale i forhold til besøkende og turister. Det gjelder bl.a i forhold til båttrafikk, historiske opplevelser (Røykenvika) og et samspill mellom Nesbakken, Glassverket og andre aktører. Regionen har i det hele tatt en lang rekke med spennende kulturminner og kulturaktiviteter som kan videreutvikles, noe som gjenspeiles i de mange stikkordene som nevnes under dette temaområdet.

Seminarresultater – Energi- og klimautvikling

Energi- og klimautvikling er et tema som vil få stadig større plass i kommunale og regionale utviklingsstrategier. Hadeland har Energigården – et fyrtårn på landsbasis. Energigården representerer mye kompetanse, og regionen er langt framme innen bioenergi. Det er god tilgang på biobrensel, mye skog, og Hadeland har et omdømme som en grønn region. Store prosjekter er i gang, prosjekter som får oppvarming fra bioenergi.

En rekke initiativ kan gjøre denne satsingen enda mer synlig, bl.a. mer skogplanting, energi-utnyttning fra landbruksvirksomhet (utnytte gjødselsgassene til energi). Bedre markedsføring, synliggjøring av kompetansemiljøer innen bioenergi - og arbeid for gode kollektivløsninger i regionen. Holdningsskapende arbeid er også viktig. Dvs. at det arbeides for at en ser på klima- og energitiltak som noe en kan tjene penger på i tillegg til at det er miljøvennlig, og ikke bare ser på det som unødvendige utgifter.

Seminarresultater – tre konkrete tiltak

Svarene under dette punktet er også svar en bør ta med seg inn i den videreføringen eller oppfølgingen som medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn gir grunnlag for. Mange nevner synliggjøringen og markedsføringen av Hadelandregionens mangfold og særpreg som viktig. Det gjelder både for de som bor der, de som ønsker å bosette seg der, de som arbeider/driver virksomheter i regionen og de som ønsker å etablere noe på Hadeland. Ikke minst også de som kommer til regionen som besøkende og turister. En gruppe nevner også betydningen av en bred medvirkning fra innbyggere og næringsliv som viktig på veien videre framover.

Det er et gjennomgående synspunkt i prosessen om Hadelandregionens fortrinn at en god tettstedsutvikling er helt sentral i arbeidet med regional utvikling. Stikkord er bl.a. særpreg, kvalitet, estetikk, samarbeid, komplementaritet og tilgjengelighet.

En god samferdselsutvikling er også helt sentralt i arbeidet med å styrke de fortrinn som regionen har. Utbyggingen av vei og jernbane nevnes flere ganger. Det kan også gi gevinst for et annet viktig tema som nevnes: klimatankegang i utbyggingsammenheng.

7. Forslag til satsingsområder og arbeidsmetoder i videreutviklingen av Hadelandregionens fortrinn

Det som har kommet fram gjennom de foregående kapitlene vil danne bakgrunn for forslagene til valg av satsingsområder, og hvordan dette arbeidet kan legges opp metodisk, handlingsrettet og med en ønsket gjennomføringskraft. Det betyr at en må vurdere hvilke prosesser som bør settes i gang for å oppnå målene om å styrke regionens fortrinn.

Vi har tidligere påpekt at det ikke er til å unngå at mye av det som har kommet fram av fortrinn er velkjent for mange. Det betyr ikke, for å gjenta det også, at det er uviktig å få det fram. Det betyr at en ved valg av strategier i det regionale og kommunale utviklingsarbeidet har en oppdatert plattform å stå på, en plattform som er forankret i en bred deltagelse fra mange sentrale interessegrupper som formidler sine tanker om hva som er sentralt og viktig for den regionale utviklingen framover, både på kort og lang sikt. En bred deltagelse som grunnlag for en handlingsplan gjør det også lettere å definere interesseløstypdepunkter og legitimere valg av satsingsområder.

Videreføringen av resultatene fra medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn bør ha to formål. Det ene formålet er å gi gode innspill til de rammebetingelser og forslag som skal inn i den regionale planen. Her vil det som står i planprogrammet som er utarbeidet for den regionale planen for Hadeland være en del av grunnlaget. Denne planen skal gi strategiske føringer for samfunnsutviklingen på Hadeland innenfor de tema planarbeidet konsentrerer seg om. Videre er det et overordnet mål at planen skal legge til rette for felles ønsket utvikling på Hadeland. Den skal bidra til at regionen blir et sted hvor det er godt å vokse opp, bo og drive nærings- virksomhet.

Det nevnes også at det til den regionale planen skal utarbeides et handlingsprogram for gjennomføring av planen. Det er spesiell grunn til å merke seg dette, da et fokus på Hadelandregionens fortrinn i seg selv ikke gir resultater, men kun er et utgangspunkt for å utforme en regional utviklingsstrategi.

Det er naturlig at de rammebetingelsene som skal inn i den regionale planen fra temaområdet "Våre fortrinn" har basis i resultater fra medvirkningsprosessen, og den spissede satsingen på regionens fortrinn. Dermed er vi over på hvordan den gjennomførte medvirkningsprosessens resultater kan videreføres, dvs. det andre formålet med utredningsarbeidet.

Satsingsområder

Medvirkningsprosessen om Hadelandregionens fortrinn har gitt et bredt grunnlag for å vurdere områder der det er stor interesse for å gå videre med å styrke regionens fortrinn. Det kan gjøres ved en bred satsing innen flere områder der regionen har åpenbare kvaliteter, og det kan gjøres ved en mer spisset satsing, for eksempel på to eller tre områder som er spesielt fremhevet av deltagerne i medvirkningsprosessen.

Med fortrinn menes områder hvor Hadeland har kvaliteter, kompetanse eller naturgitte forutsetninger som gir grunnlag for utvikling. Det siste punktet er gjennomgående i mye av det som er kommet fra. Det gjelder bl.a. nærheten til Oslo og Gardermoen, arealer av høy kvalitet til boligutvikling, tilgjengeligheten til en fantastisk natur, landlige omgivelser i et vakkert kulturlandskap, korte avstander mellom tettstedene og kort avstand til Marka og turområder.

Regionen har kompetansefortrinn innen flere områder, bl.a. innen næringsutvikling, der en rekke spennende utviklingsprosjekter er i gang. Det gjelder bl.a. innen IKT og bioenergi. I tillegg finnes det en tilrettelegging for gründere og næringsklynger med utdannelsetilbud. Regionen har dessuten handtverkstradisjoner av høy kvalitet og med høyt kompetansenivå, og et kurs- og konferansemarked som i høyeste grad er konkurransedyktig, også i forhold til hovedstaden.

Kvalitative fortrinn spenner over et bredt felt, og det er ikke vanskelig å finne områder på Hadeland der høy kvalitet er fremtredende. Skal en ha fokus på høy kvalitet i kombinasjon med spennende utviklingsmuligheter, gir svarene fra medvirkningsprosessen noen holdepunkter.

Vi har festet oss ved tre områder der en kan tenke seg en spisset satsing som kan gjøre Hadelandregionen enda mer attraktiv for både regionens innbyggere og de som kommer hit som besøkende og turister. Det dreier seg om å løfte fram og utvikle fortrinn som gjennomgående blir nevnt av deltagerne i medvirkningsprosessen, og der en ser potensialet for mer synliggjøring og videreutvikling. Det gjelder følgende temaområder:

- Randsfjordområdet
- Hadelandregionens historie
- Tettstedsutviklingen koblet til særpreg, estetikk og komplementære muligheter i en region med korte avstander mellom sentrene.

En innledende kommentar til dette er at de nevnte satsingsområdene har i gang arbeid i regionen som det vil være naturlig å involvere i en startfase, med en enda sterkere regional profil. For Randsfjordområdet dreier det seg bl.a. om det samarbeidet som nå foregår mellom Land kommune, Randsfjordforbundet, og Grunneierforeningen. Det foregår også en satsing og profilering på Hadelands historiske kvaliteter, og det gjennomføres hele tiden prosjekter innen tettstedsutvikling, eksempelvis på Gran, Nesbakken og Harestua.

Det å ha et sterkere regionalt fokus på Hadelands fortrinn kan gi ekstra drakraft til de satsingsområdene og samarbeidsprosjektene som allerede er i gang. Det er områder som hver for seg er spennende å videreutvikle, og der en også ser at en spisset satsing innen hvert av områdene vil gi en synergi som styrker regionens attraktivitet. Med andre ord er det en sammenheng mellom det å få fram kvalitative fortrinn ved de enkelte tettstedene, samtidig som en satsing på et mer attraktivt Randsfjordområde vil gi styrke til tettsteder som Nesbakken og Brandbu. Den historiske dimensjonen i dette utviklingsarbeidet gir spennende muligheter for både tettstedenes særpreg og estetikk, og kan gi en forsterket signaleffekt innen turisme og en attraktivitet som både kan komme næringslivet og boligutviklingen til gode.

Til dette bildet hører at den regionale planen for Hadeland inneholder langt mer enn temaet ”Våre fortrinn”. Andre temaområder i planen er som tidligere nevnt:

- Boperspektivet
- Tettstedsutvikling
- Arealbruk
- Kompetanse
- Næringsutvikling – arbeidsplasser
- Kommunikasjon og transport

Den første tanken er da at temaet ”Tettstedsutvikling” vil bli overlappende til et av de foreslåtte satsingsområdene. Tettstedsutvikling i tradisjonell forstand vil dreie seg om en vurdering av struktur (regionsenter, lokalsenter, nærsenter), arealdisponering, utvikling av servicetilbud og arbeidsplasser, sentrumsutforming, estetikk, tilgjengelighet, parkering, universal utforming, m.m.

Denne utviklingsprosessen, der blant annet en nylig utarbeidet areal- og transportanalyse vil være et viktig underlagsmateriale, kan gå parallelt med en satsing på tettstedene som ett av tre fortrinn. Kanskje kan det å løfte fram og videreutvikle tettstedenes kvalitative fortrinn, det å trekke inn lokal historie, særpreg og estetikk – i tillegg til å se på de komplementære mulighetene som kan ligge i en slik satsing – gi en tilleggsdimensjon til en mer klassisk strategi for tettstedsutvikling.

Det er også grunn til å tro at en spennende tettstedsutvikling som nå er på gang på Harestua kan ha nytte av en spisset tettstedssatsing, der kvalitative fortrinn og komplementære hensyn blir en viktig del av satsingen.

Noe som kan være nyttig for arbeidet med tettstedsutvikling, enten en velger det som et spisset satsingsområde under Hadelandregionens fortrinn, eller som kun et eget temaområde i den regionale planen, er å ha et oppdatert faktagrunnlag om senterinnhold og senterdynamikk i de tre kommunene. Det er viktig at faktagrunnlaget er interessenøytralt, slik at strategidiskusjoner innledes på et grunnlag som de fleste aktører kan enes om. Ved hjelp av offentlig statistikk (detaljhandel, forbruk, inntekt, m.m.) kan en si noe om en kommunes attraktivitet som handels- og tjenestested, selv om en ikke har statistikk for tettstedene i kommunen å holde seg til. En kan også si noe om utviklingen på regionalt nivå, som kommunen og hovedsenteret i kommunen er en del av som handels- og tjenestested.

I NIBR's database for nærings- og stedsutvikling har vi ved hjelp av modellberegninger kommet fram til årlige anslag på detaljhandelens dekningsgrad/handelslekkasjen i kommunene. En sammenstilling av beregninger for flere år gir et bilde av den enkelte kommunes posisjon i regionen, og utviklingen over tid. Vi kan på denne måten legge fram et bilde av utviklingen, og faktorer som påvirker utviklingen i Hadelandskommunene. Det gir et tilleggsgrunnlag i diskusjonen om hvilke strategier som bør velges i arbeidet med å styrke tettstedene i kommunene.

Mange har påpekt mulighetene for å gjøre Randsfjordområdet enda mer attraktivt. Her kan opplegg, innhold, tiltak og utviklingsstrategi ta tak i ideer og forslag som kommer fram i denne rapporten, i tillegg til at en gjennomfører en mer omfattende diskusjon om hvordan en kan legge opp dette arbeidet. Det er snakk om fjordens muligheter, i tillegg til tettstedsutvikling for Nesbakken og Brandbuområdet med Røykenvika, Glassverkets tilknytning, turismens muligheter, kulturlandskapet, området historie, m.m.

Et annet gjennomgående tema fra medvirkningsprosessen er alle attraksjoner som knytter seg til Hadelands historie. Uten å gå for mye i detalj her, er det nok å nevne Granavollen, Tingelstad, Søsterkirkene, Pilgrimsleden, Folkemuseet, Bergverksdriften, Glassverket, Kistefoss og Bronsebukkene.

Et av forslagene fra en deltager i prosessen var turisttilbudet ”Norge på tvers”, med 3-dagerstur fra Bergen til Gardermoen, med opphold på Hadeland. Det betinger bl.a. at en

lykkes med å løfte fram og synliggjøre de mange historiske kvalitetene Hadeland kan by på. Her ligger det en spennende utfordring, og et argument for at en spisset satsing innen Hadelands historiske fortrinn kan være riktig. Vi merket oss også at Oslos turistsjef, Tor Sannerud, på seminaret i november nevnte at Hadeland absolutt er en interessant destinasjon for Oslos turister, med sin beliggenhet innenfor en times reise fra Oslo.

Det må også sies at det kan være grunnlag for enda flere spissede satsingsområder, der Hadeland har interessante fortrinn. Det kan for eksempel dreie seg om mer direkte fokus på turisme, på landbruksutvikling og kulturlandskap og på klima- og energiutviklingen innen næringslivet. Til det siste er det å si at kompetanse og næring er et eget punkt i den regionale planen.

I et fremtidsscenario kan en også fokusere på hvilke utviklingsperspektiver en ønsker for Hadelandregionen om 20 år – på et tidspunkt da Oslo legger enda sterkere press på omegnskommuner, som da vil ha en kortere reisetid og et større pendlermarked til hovedstaden gjennom utviklingen av kollektivtrafikken. Det dreier seg bl.a. om press på og tilrettelegging av vekst i byer og tettsteder som er knutepunkter i og mellom større funksjonelle regioner enn det vi har i dag.

Arbeidsmetoder

Det er naturlig at de rammebetingelser og forslag som skal inn i den regionale planen fra temaområdet "Våre fortrinn" har basis i resultater fra medvirkningsprosessen, og den spissede satsingen på regionens fortrinn. Det betyr at det i den regionale planen legges rammebetingelser og føringer som er styrende for det videre arbeidet med regionens fortrinn. Det vil eksempelvis for temaet tettstedsutvikling si at komplementær satsing er ønskelig, at lokale kvaliteter, lokalt særpreg, estetikk og historiske referanser blir viktige føringer i arbeidet med å utvikle Hadelands tettsteder. Begrunnelsen ligger bl.a. i en bred vektlegging av dette blant deltagerne i medvirkningsprosessen.

En videreføring av arbeidet med Hadelandregionens fortrinn gjennom en spisset satsing på 2-3 områder kan som nevnt ta utgangspunkt i resultater og forslag fra medvirkningsprosessen, og den videre oppfølgingen kan for eksempel skje på følgende måte:

Det kan legges til rette for at utvalgte arbeidsgrupper på regionalt nivå arbeider med temaområdene i et samarbeid med lokale ressurspersoner og ressursmiljøer, og inkluderer prosjekter som allerede er i gang innen de enkelte satsingsområdene. Det dreier seg om å gå videre med de konkrete tiltakene og satsingsområdene, foreta prioriteringer, plassere ansvar for oppfølging - ikke bare hos kommune og region, men også hos andre med viktige oppfølgingsforutsetninger og kompetanse innen de aktuelle tiltaks- og satsingsområdene. Målet er å utvikle forslag til tiltak som skal inn i en handlingsplan. Vi kan skille mellom fire tiltakskategorier:

Forslag til tiltak på kort sikt

Forslag til tiltak på lang sikt

Forslag til tiltak av rituell karakter

Forslag til tiltak som skal bidra til å skape interesse/holdningsendringer m.m.

Dette gir videre et grunnlag for en handlingsplan for tiltakene, en handlingsplan som kan ha følgende hovedpunkter:

Tiltak/arbeidsoppgaver i prioritert rekkefølge
Hovedansvar for planlegging /gjennomføring
Andre medvirkende
Oppstart
Tidsramme
Finansiering
Informasjonsstrategi

Regionrådet og kommunene bør følge opp og kvalitetssikre arbeidet med realiseringen av tiltak.

Sist, men ikke minst, er det også viktig å ha fokus på **gjennomføringskraft**. Det er vel og bra med gode forslag til tiltak og løsninger. Erfaring tilsier at ofte stopper det opp her, og gode intensjoner løper ut i politiske omkamper, generelle planformuleringer og mangel på konkrete resultater. Etter en tid endrer forutsetningene for gjennomføring seg, og arbeidet med tiltak og handlingsplaner får begrenset eller ingen verdi når gjennomføringsprosessen strekkes ut, eventuelt stopper opp. I de tilfeller en lykkes med å nå snarlige konkrete resultater, melder også interessen seg raskt for å lære av de suksessfaktorene som har ført til resultater.

Dette tilsier at temaet gjennomføringskraft blir en del av gjennomføringsstrategien, der en legger opp til en diskusjon om hva begrepet kan innehold, og hva som må gjøres for å oppfylle intensjonene og forpliktelsene som er nedfelt i tiltakene og handlingsplanen.