



HADELAND

**VEDLEGG
TIL SAKSLISTE**

REGIONRÅDET FOR HADELAND

12.desember 2014

SAKENE 22/14 - 26/14



Gran
kommune



Jevnaker
kommune



Lunner
kommune



Oppland
Fylkeskommune

REGIONAL HANDLINGSPLAN FOR HADELAND 2015.

Planen skal beskrive de tiltakene Regionrådet for Hadeland planlegger å gjennomføre ved bruk av midler fra "Partnerskapsavtale mellom Oppland fylkeskommune og samarbeidende kommuner på Hadeland".

Regionadministrasjonen ønsker å løfte frem nye utviklingsprosjekter som vi mener bygger opp under allerede vedtatte satsninger og regionens profil, samt korresponderer med de store linjene i den kommende langtidsplanen for Hadeland.

Den årlige ramma er på 3 500 000 kr.

(2,5 mill fra Ofk + 1 mill fra kommunene)

I tillegg vil vi ha noen ubenyttede midler fra årets avtale.

I 2015 var det flere prosjekter som av ulike årsaker ikke blir igangsatt. Blant disse var:

- Meningsfull hverdag.
- Informasjonsskilt langs innfartsårer.
- Nasjonalt Glassmuseum.

Regionrådet har også avsatt midler til ubudne fond som kan disponeres i 2015.

Udisponerte midler ved utgangen av 2014 var derfor beregnet til 1 913 503,- kr.

Dette beløpet vil bli justert etter at regnskapet for 2014 er avsluttet.

Disponible midler for 2015	ca 5 413 503,-
<ul style="list-style-type: none">• Hadeland - Nært og naturlig Regionens bo- og etablererprosjekt. Regionrådets prosjektleder finansieres gjennom prosjektet. Gjennomføring i tråd med vedtatt prosjektplan og informasjon gitt regionrådet og kommunestyrene.	1 300 000,-
<ul style="list-style-type: none">• Arrangement-utvikling.	400.000,-
<ul style="list-style-type: none">• Stedsutvikling Nesbakken. Jevnaker 2020 Lunner. Gran.	300.000,-
<ul style="list-style-type: none">• UKM Fylkesmønstringen for ungdommens kulturmønstring. (UKM) 2015 til 2017. UKM skal arrangeres på Hadeland i tre år. Dette arrangementet går på rundgang i fylket.	100.000,-
<ul style="list-style-type: none">• Ungt Entreprenørskap, fylkesmessa 2015.	100.000,-

<ul style="list-style-type: none"> • Reiselivssamarbeidet Ringerike - Hadeland - Gjøvikregionen. Nødvendig bevilgning dersom kommunenes bidrag i 2015 skal holdes på dagens nivå 100 000. 	480 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Skilting Informasjonsskilt langs innfartsveger og på sentrale plasser. Foreløpig prosjektbeskrivelse ble utarbeidet av HRR i 2012. Prosjektplan må revideres. 	250 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Klimapådriver Prosjekt med varighet ut (2012 - 2015) 	500 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Kompetanseheving / utviklingsarbeid - landbruk Videreføring av arbeidet i regi av Hadelandsbonden 2020. Mål: - Motivere unge til å ta over gårdsbruk. - Faglig nettverksbygging - Lokal matproduksjon 	100 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Økolandsby 	100.000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Innlandsfiske Randsfjorden 	100 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Nasjonalt Glassmuseum. 	200 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Desentralisert utdanning. Bygger på avtale inngått med kommunene og medlemskap i Studiesenteret.no. 	300 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Samferdselsprosjekter 	200.000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Innovasjon og utvikling i kommunene 	600.000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Randsfjorden 	100 000,-
<ul style="list-style-type: none"> • Hadelands historie / Utstilling - Randsfjordsmuseene (150.000,-) 	200 000,-
Disponerte midler:	5 330.000,-
Udisponerte midler:	83 503,-



SLUTTRAPPORT

LOKAL TRANSPORT PÅ HADELAND

Reduksjon av klimagassutslipp fra privatbilbruk

Innhold

1. BAKGRUNN OG ORGANISERING	3
1.1 Bakgrunn for prosjektet	3
1.2 Organisering	3
2. MÅLSETTINGER FOR PROSJEKTET	4
2.1 Hovedmål	4
2.2 Delmål og effektmål	4
2.3 Presiseringer	4
3. GJENNOMFØRING	5
3.1 REISEVANEUNDERSØKELSENE	5
3.1.1 Første reisevaneundersøkelse (juni 2010)	5
3.1.2 Andre reisevaneundersøkelse (juni 2012)	6
3.1.3 Tredje reisevaneundersøkelse (juni 2014)	6
3.2 GJENNOMFØRING OG TILTAK	7
3.2.1 Tiltak knyttet til reisevaneundersøkelsene	7
3.2.2 Tiltak for skolene	8
3.2.3 Tiltak for private bedrifter/kommunale enheter	8
3.2.4 Andre tiltak	9
4. KONKLUSJON OG ANBEFALING	9

1. BAKGRUNN OG ORGANISERING

1.1 Bakgrunn for prosjektet

Bosettingsstrukturen på Hadeland er ikke velegnet til å få reisende til å gå, sykle eller bruke kollektive transportmidler. «Areal og transportanalyse for Hadeland» viser at «om lag ca. 68 prosent av all biltrafikk 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.» (Areal- og transportanalyse for Hadeland s 5, Civitas 2012).

Vi har blant annet følgende utfordringer:

- Klimagassutslipp fra vegtrafikk er stor og stadig voksende på Hadeland.
- Gjennomgangstrafikken er det vanskelig å gjøre noe med, en bør derfor konsentrere seg om lokaltrafikken.
- Den største veksten i biltrafikken skapes lokalt.
- Det må til en holdningsendring knyttet til bruk av privatbil over kortere distanser. (Til skole, arbeid og fritidsaktiviteter).
- Det lages ikke lokale statistikker som kan brukes til å måle effekten av tiltak.
- Skal en kunne arbeide med dette må lokal bilbruk kunne dokumenteres og klimaeffekt synliggjøres.

1.2 Organisering

Prosjektet «Lokal transport på Hadeland. Reduksjon av klimagassutslipp fra privatbilbruk» ble igangsatt av tidligere klimapådriver Live Ytrehus. I klimapådriverens prosjektbeskrivelse var det påpekt at det skulle arbeides spesielt med reduksjon av klimagassutslipp fra privatbilbruk.

Da klimapådriver sluttet i 2011 var det gjennomført en reisevaneundersøkelse og arbeidet med tiltak på de enkelte enhetene så vidt igangsatt. Prosjektet ble derfor justert, videreført og slutført med prosjektleder Elisabeth R. Kjørven. Regionrådet for Hadeland er prosjekteier og prosjektansvarlig er Sigmund Hagen. Rådmennene er styringsgruppe for prosjektet, og en deltager fra hver av bedriftene/enhetene i reisevaneundersøkelsen har deltatt i arbeidsgruppa. Arbeidsgruppa har bestått av:

Navn	Bedrift/enhet
Björg Westhagen (Manager Financial Control)	Aditro AS
Kari-Anne Steffensen Gorset (rådgiver natur og miljø)	Lunner kommune
Heidi Bergom (arealplanlegger)	Jevnaker kommune
Arild Sandvik (rektor)	Harestua skole
Hans Olav S. Rørvik (rektor)	Bergerbakken skole
Torleif Grønli (rektor)	Moen skole
Elisabeth Raastad Kjørven (prosjektleder)	Regionrådet for Hadeland

2. MÅLSETTINGER FOR PROSJEKTET

2.1 Hovedmål

Å redusere klimagassutslippene fra privatbilbruk ved utvalgte skoler og arbeidsplasser og dokumentere dette.

2.2 Delmål og effektmål

Delmål

Gjennom prosjektet skal en:

- Vise nivået av klimagassutslipp fra privatbilbruk ved utvalgte skoler og arbeidsplasser
- Gjennomføre tiltak for å redusere bruken av privatbil til utvalgte skoler og arbeidsplasser og registrere effekten av dette
- Dokumentere kjørelengder og valg av transportmiddel til arbeid og skole
- Identifisere lokale drivere og barrierer i valg av transportmiddel
- Gjennomføre tiltak som stimulerer til økt aktivtransport og gir helsegevinst

Effektmål:

- Reduserte klimagassutslipp
- Reduksjon i bruk av privatbil til jobb
- Redusert skolebarnkjøring
- Økt bruk av aktivtransport (sykle/gå)
- Bedret trafiksikkerhet i områdene rundt skolene
- Økt bruk av kollektive transportmidler eller samkjøring
- Økt andel elbiler og hybridbiler

2.3 Presiseringer

Prosjektets mål har bakgrunn i følgende:

- Framskrivninger viser at mobile klimagassutslipp på Hadeland vil øke betydelig hvis vi ikke endrer adferd mht. privatbilbruk.
- Det er en vanskelig utfordring å registrere og synliggjøre nå-status og årlige reduksjoner fra den lokale delen av biltrafikken.
- I de lokale energiutredningene brukes nasjonal statistikk fra Statistisk sentralbyrå til å framstille tall for klimagassutslipp fra veitrafikksektoren. Disse brytes ned på regioner uten at en klarer å ta hensyn til regionale tiltak. Tallene er ikke egnet til å måle effekten av tiltak lokalt/regionalt.
- I prosjektet ønsker vi å etablere en lokal statistikk som skal være grunnlag for å prøve ut virkemidler og måle effekten av tiltak i forhold til privatbilbruk. Beregningene som ble gjort etter andre reisevaneundersøkelser som viser reduksjonen i CO₂ – utslipp vil kunne brukes som verktøy til lokal bruk.
- Gjennom holdningsskapende arbeid vil vi påvirke befolkningen til å redusere klimagassutslippet fra privatbil ved å kjøre sammen, øke bruken av aktiv transport, benytte seg av eksisterende kollektivtilbud/skoleskysstilbud og velge lavutslippsbiler.

- Vi ønsker å bruke en avgrenset gruppe av befolkningen (utvalgte arbeidsplasser og skolekretser), til å registrere kjørelengde med privatbil, synliggjøre nå-situasjonen, sette inn tiltak/holdningsskapende arbeid, foreta en ny registrering og vurdere effekten av tiltaket.

3. GJENNOMFØRING

Ved prosjektets oppstart ble det valgt å gjennomføre en reisevaneundersøkelse i tre deler for å dokumentere kjørelengder til jobb og skole. Reisevaneundersøkelsene gjennomføres og resultatene dokumenteres i rapporter av konsulentfirmaet Vista Analyse AS. Til å delta i den første runden av undersøkelsen ble Moen skole i Gran kommune, bedriften Aditro i Gran kommune, bedriften Andritz Hydro i Jevnaker kommune og kommuneadministrasjonene i Lunner og Jevnaker valgt ut.

Undersøkelsen innebærer at alle ansatte i bedriften/kommuneadministrasjonen og alle foresatte til elever på skolen svarer på et spørreskjema som gjelder reise til jobb/skole.

Spørreskjemaene bearbeides statistisk av NORSTAT. Vista Analyse AS utarbeider delrapporter som presenterer resultatene og oppsummerer funnene. Rapportene peker også på utfordringer og muligheter og foreslår konkrete tiltak.

Undersøkelsen er gjennomført tre ganger. Første undersøkelse ble gjort i juni 2010 og andre undersøkelse i juni 2012. Tredje, og siste, reisevaneundersøkelse ble gjennomført i månedsskiftet mai/juni 2014. Utvalget fra andre reisevaneundersøkelse ble beholdt i tredje reisevaneundersøkelse.

3.1 REISEVANEUNDERSØKELSENE

3.1.1 Første reisevaneundersøkelse (juni 2010)

Første reisevaneundersøkelse viste blant annet at 57 % av elevene på Moen skole ble kjørt til skolen, og at 86 % av de kommunalt ansatte og 93 % av de privat ansatte kjørte bil til jobb. Med dette som utgangspunkt ble det iverksatt en del tiltak. Blant disse kan nevnes:

- Informasjonsbrosjyre til alle foresatte ved skolen med fokus på fordelene ved å gå/sykle
- Ulike trafiksikkerhetstiltak og tiltak i skolen
- Kampanjer
- Samarbeid mellom skolene og involverte bedrifter/enheter

I løpet av 2011 ble det foretatt både en økning og justering av antall deltagere i reisevaneundersøkelsene, etter drøfting med styringsgruppa og i forståelse med Vista Analyse AS. Det nye utvalget som var med i reisevaneundersøkelse 2 var Moen skole, Harestua skole og Bergerbakken skole, bedriften Aditro og kommuneadministrasjonene i Lunner og Jevnaker.

3.1.2 Andre reisevaneundersøkelse (juni 2012)

Andre reisevaneundersøkelse viser blant annet at:

For skolene:

- 31 % av elevene på Moen ble kjørt til skolen. Dvs. en reduksjon på 26 % siden 2010.
- Reisemiddelvalget varierer mye med alder.
- Samlet for alle skoler blir 47 % av de yngste elevene kjørt, mens 17 % av de eldste blir kjørt
- Vi har ulike utfordringer knyttet til skolene. En kan nevne; lengde på skolevei, grad av trafiksikkerhet og ulike holdninger i foreldregruppene.
- Bilbruken i regionen øker (Dette gjelder all bilkjøring – ikke kjøring til skolene spesielt)

For de privat/kommunalt ansatte:

- 91 % av kjørte til jobb
- ¾ har mer enn 4 km reisevei
- Blant de som har gode muligheter for å gå og sykle til jobben (under 4 km) er det svært få som faktisk velger det

Reduserte CO2 – utslipp ved Moen skole

Andre reisevaneundersøkelse viste en betydelig reduksjon i skolebarnkjøringen ved Moen skole. Vista Analyse ble derfor bedt om å beregne hva reduksjonen utgjør i CO2 - utslipp.

Moen skole har redusert utslippene av CO2 i forbindelse med skolebarnkjøring med ca. 3 tonn. Den samlede reduksjonen utgjør om lag en tredjedel av en persons gjennomsnittlige CO2 – utslipp i Norge, som er nesten 9 tonn.

På grunn av usikkerheten rundt utslippstallene er det viktig å merke seg at dette kun er et estimat og ikke nøyaktige beregninger på reduksjonene i utslipp.

Etter reisevaneundersøkelse 2 ble det foretatt en evaluering av tiltakene som var igangsatt etter reisevaneundersøkelse 1. Med utgangspunkt i «å jobbe med det som virker» ble det bestemt at hovedinnsatsen skulle gjøres mot skolene. Samtidig var det ønske om å fortsette å gjennomføre sykkelaksjoner for de privat/kommunalt ansatte i tillegg til å informere om kollektivtilbudet i regionen.

3.1.3 Tredje reisevaneundersøkelse (juni 2014)

Tredje reisevaneundersøkelse viser blant annet at:

For skolene:

- Det har vært en betydelig nedgang i antall barn som ble kjørt til skolen i perioden 2012 – 2014. Nedgangen er størst blant de minste barna, 7 %.
- Mens 57 % ble kjørt med bil i 2010, var denne andelen redusert til 34 % i 2012 og til 25 % i 2014. **Det har vært en nedgang i bilbruk på hele 32 % fra 2010-2014.**
- Det er fortsatt ulike utfordringer knyttet til skolene; lengde på skolevei, grad av trafiksikkerhet og ulike holdninger i foreldregruppene.

For de privat/kommunalt ansatte:

- 2014 var andelen som kjørte bil til jobb 86 prosent, det samme nivået som i 2010.
- Skolebarna i undersøkelsen er inne i en atferdsendring, situasjonen den motsatte blant de arbeidsreisene.
- Lang arbeidsreise, knapphet på tid og begrenset mulighet til kollektive transportmidler er viktige årsaker til høy bilbruk hos arbeidsreisene i undersøkelsen.
- Potensialet for å sykle og gå er imidlertid langt større enn de som faktisk sykler. Den helsemessige gevinsten ved å trimme synes å være undervurdert.

Reduserte CO2 – utslipp ved Moen skole

Vista Analyse AS anslår at foreldre og barn på Moen skole har redusert utslipp av CO2 i forbindelse med kjøring til skolen med cirka 3,2 tonn per år. Dette tilsvarer en reduksjon på 59 %, tilsvarende reduksjonen i kjørelengde. Selv om reduksjonen er stor, er omfanget relativt begrenset.

3.2 GJENNOMFØRING OG TILTAK

3.2.1 Tiltak knyttet til reisevaneundersøkelsene

Det er gjennomført ulike tiltak ved skolene og arbeidsplassene som er med i reisevaneundersøkelsene. Det har eksempelvis blitt utarbeidet informasjonsbrosjyrer med kart over sykkel- og gangveier til Moen, Harestua og Bergerbakken skole. Brosjyrene er senere revidert og trykt opp i stort antall. Brosjyrene deles ut til alle nye førsteklasinger ved skolene. Det er også laget annet informasjonsmateriell som blir distribuert ved skolene i sammenheng med kampanjer. Skolene har gjennomført registreringer, deltatt i nasjonale kampanjer og hatt kampanjer med ulike belønninger i tillegg jobber skolene med holdningsskapende arbeid hele året gjennom for å begrense biltrafikken til skolen. Arbeidet har foregått på tre områder; skoleadministrativt, gjennom elevrådsarbeid og gjennom FAU (Foreldrenes samarbeidsutvalg), og med et samarbeid mellom disse. Prosjektleder har hatt kontinuerlig samarbeid med enhetene og har vært direkte involvert i de fleste tiltakene.

Resultatene fra reisevaneundersøkelse 3 viser at det er mulig å endre holdninger og adferd gjennom enkle virkemidler og påvirkning over tid. 32 % nedgang i bilbruk fra 2010 til 2014 må sies å kunne være et godt grunnlag for å hevde dette. På mange måter kan man si at slik innsats er "ferskvare". Barna forlater sitt klasstrinn etter et år og hvert år kommer nye kull inn mens de gamle går ut. I denne sammenhengen er det viktig å presisere at prosjektet har arbeidet med tiltak som har et kort perspektiv og som trolig vil dø ut uten videre og kontinuerlig oppfølging.

For de privat/kommunalt ansatte er det gjennomført gå/sykkelkampanjer med belønningsordninger. Det er også gjennomført pendlerkampanjer og informasjonskampanjer i samarbeid med Opplandstrafikk. Prosjektleder har gjennom prosjektet opparbeidet et godt samarbeid med markedsavdelingen i Opplandstrafikk. En anser det som viktig at dette samarbeidet opprettholdes og det kan med fordel trappes opp. Hadelandsbefolkningen i for liten grad kjent med kollektivtilbudet som eksisterer i dag, og har derfor også dårlige forutsetninger for å benytte seg av det.

3.2.2 Tiltak for skolene

Under følger en liste med tiltak. Ulike tiltak er forsøkt ved skolene som har deltatt i prosjektet. Lista er også ment som et forslag til hvordan en kan arbeide videre med temaet:

- Gå/sykle til skolen bør jevnlig være tema i FAU. Samarbeid mellom FAU, elevråd og lærere (ledelse) er en forutsetning for at skolen lykkes med de ulike tiltakene.
- Gå/sykle til skolen bør jevnlig være tema i skolens elevråd. Elevrådet kan ha en viktig pådriverrolle og ha ansvar for gjennomføring av tiltak og kampanjer.
- Gjennomføring av årlige «gå til skolen kampanjer». Enkle registreringer og belønning (gjerne kollektive) har vist seg å ha god effekt. Kampanjene bør gå over en viss tid. Gjerne mer enn en mnd.
- I tillegg til egne kampanjer kan skolene delta i nasjonale kampanjer i regi av f.eks. Miljøagentene (www.miljøagentene.no)
- Reflekskampanjer hver høst. Med fokus på sikkerhet kan en holde tak i det holdningsskapende arbeidet også om høsten. Eksempelvis arrangerer Trygg trafikk hver høst «Den store refleksjakten».
- Utarbeidelse av informasjonsmateriell som er tilpasset den enkelte skole.
- Informasjon gjennom skolenes nettsider evt. andre digitale medier
- Gjennomføring av «gåbuss». Skolen/elevrådet/foreldrene kan lage et system som sørger for at flest mulig har følge til og fra skolen. Dette skaper trygghet for elever, foreldre og skole.
- Trafikkopplæringen ved skolene med fokus på sikkerhet for elever som går/sykler til skolen.
- Sykkeldager med fokus på skolevei. Politiet kan bistå med informasjon, sykkelkontroll osv.
- Klimauker/dager ved skolene. Klassene kan registrere ulike klimatiltak elevene selv kan gjennomføre. Gå/sykle til skolen gir reduserte CO2 utslipp!
- Bruk av facebook eller andre sosiale medier i foreldregruppa for å støtte opp om kampanjer ol. Positiv omtale i foreldregruppa er en suksessfaktor.
- Drop - soner ved skolene. (Restriksjoner der skolen eksempelvis setter opp skilt et stykke unna skolen der barna skal settes av bilen og avstigning forbudt-skilt rett ved skolen. Det bidrar til at barna må gå et stykke vei enten de blir kjørt eller ikke). Dette er ikke prøvd ut ved noen av skolene i prosjektperioden.

3.2.3 Tiltak for private bedrifter/kommunale enheter

Under følger en liste med tiltak. Ulike tiltak er forsøkt ved enhetene som har deltatt i prosjektet. Lista er også ment som et forslag til hvordan en kan arbeide videre med temaet:

- Samkjøringsordninger både til og fra jobb, og til møter i arbeidstida.
- Bookingsystem for lån av elbil/bil til møter for å unngå at de ansatte må disponere egen bil i arbeidstiden
- Utlånsordninger i og utenfor arbeidstiden, f.eks el – sykkel, sykkel, elbil
- Informasjonskampanjer med fokus på klima og helse.
- IA-tiltak knyttet til helse/aktiv transport til jobb.
- Bonusordninger/gratis transport ved bruk av buss og tog.
- Informasjonskampanjer med eksterne aktører, for eksempel Opplandstrafikk. De kan f.eks tilby gratis prøveordninger.

- Ulike belønningsordninger ved bruk klimavennlige transportmiddel. Lade elbil gratis.
- Interne konkurranser og konkurranser enheter/kommuner/bedrifter i mellom

3.2.4 Andre tiltak

Prosjektleder har gjennom perioden samarbeidet med Opplandstrafikk om kollektivtilbudet i Hadelandsregionen. Reisevaneundersøkelsene viser at mange oppfatter kollektivtilbudet i regionen som dårlig. I tillegg har det vist seg at svært mange ikke er kjent med hvilke tilbud som finnes og kvaliteten på dem. Det har gjennom prosjektperioden blitt justert avreisetider ved ulike stoppesteder og blitt utvidet med avganger på enkelte ruter for å tilpasse tilbudet til de arbeidsreisene. Dette arbeidet er, sammen med informasjon, viktig for å øke bruken av kollektive transportmidler. Opplandstrafikk har tilbud (Innlandskortet, Ungdomskortet) en mener med fordel kunne vært hyppig profilert i skolene og på arbeidsplasser som et alternativ til bil.

Et samarbeid mellom Gjøvikbanen og NSB er igangsatt i 2014. Samarbeidet er i en oppstartsfasen og bør følges tett for å sikre billettsamarbeid og god korrespondanse. Dette samarbeidet vil kunne gi Hadelandsbefolkningen noe helt nytt innen kollektivtransport og bør sees i sammenheng med skoleskysstilbudet til elever ved HVS og utbygging av Rv 4.

Skoleskysordningen har vært uforandret mht. kilometersgrenser i mange tiår. Prosjektet har vist at det er en kritisk grense knyttet til avstand mellom hjem og skole. Ikke bare i kilometer men også i tid. Er tiden inne for å evaluere om dagens kilometersgrenser er hensiktsmessige? Mange av elevene som har forholdsvis lang skolevei, og ikke krav på skoleskys, blir kjørt med bil. Gjerne en og en.

4. KONKLUSJON OG ANBEFALING

Prosjektet har i stor grad nådd sine mål. Siste reisevaneundersøkelse viser at blant annet vi har reduserte klimagassutslipp knyttet til skolebarnkjøring. Bilbruken er redusert med 32 % fra 2010-2014. Det er like mange som kjører bil til jobb i 2014 som i 2010, mens bilbruken generelt øker.

Holdningsendringene som er oppnådd gjennom prosjektet er som nevnt tidligere «ferskvare». Dersom en skal bygge videre på dette er det viktig å ikke «gi slipp». Arbeidet må pågå kontinuerlig og skolen har en viktig rolle i dette arbeidet. Dagens skoleelever er morgendagens arbeidstakere og en reduksjon i klimagassutslippene på sikt avhenger i stor grad av deres holdninger.

Tiltakene som er nevnt i kap. 3 over kan videreføres og nye kan legges til. En vil også hevde at tiltakene er gjennomførbare på alle skoler i regionen. Det vil imidlertid være utfordrende for skolene å bli overlatt til seg selv i dette arbeidet. En er av den oppfatning av at skolene er avhengig av en ekstern pådriver som initierer og følger opp underveis. En må ta stilling til hvordan dette skal følges opp.

En bør fortsatt ha fokus på å bedre kollektivtilbudet i regionen. Dette er avhengig av lokal oppfølging og et godt samarbeid med eksempelvis Opplandstrafikk, Brakar og Gjøvikbanen. Kollektivtilbyderne i regionen dekker store og veldig ulike områder. For at Hadelandsregionen skal få et tilbud som er tilpasset må en følge opp kontinuerlig. En må ta stilling til hvordan dette skal følges opp.

Plan- og bygningsetatene har et stort ansvar i forhold til se den samfunnsmessige helheten i planfasen når skoler, arbeidsplasser og boligområder skal etableres på Hadeland.

Reisevaneundersøkelsene viser at for mange i Hadelandsregionen ligger ikke forholdene til rette for å

benytte aktiv transport eller kollektivtilbud til jobb og skole. For å få de store klima og helsemessige gevinstene må en i arealplanarbeidet legge til rette for dette. En må ta stilling til hvordan dette skal følges opp.



HADELAND

Mottaker
jane.haave@oppland.org

Vår ref.
14/02407-2
siha

Arkiv

Deres ref.

Vår dato
18.11.2014

Høring- dimensjonering av påbygging Vg3 til generell studiekompetanse

Høring - dimensjonering av påbygging Vg3 .

Viser til forslag til vedtak om dimensjonering av tilbudet behandlet i fylkesutvalget 4.11.14. Høringsfrist er satt til 21.november 2014.

Det har ikke vært tid til å legge høringssaken fram til behandling i regionrådet for Hadeland. Denne uttalelsen er derfor utarbeidet av regionkoordinator og forelagt ordførere og rådmenn i de 3 kommunene. Ingen av ordførerne eller rådmennene har hatt innvendinger til innholdet i uttalelsen. Som et generelt utgangspunkt slutter Hadelandsregionen seg til forslaget til dimensjonering av påbygg til studiespesialisering, men ber samtidig om at halvårig påbygg opprettholdes på Raufoss som et tilbud til alle elevene i Vestoppland.

Vi kan ikke se at det er tungtveiende grunner til at påbygning kun skal opprettholdes for noen av elevene i Oppland. Et slikt tilbud må også tilbys i den mest befolkningsrike delen av fylket. Vi minner om at over halvparten av fylkets innbyggere bor i Gjøvikregionen eller på Hadeland. Dette er også de regionene som vokser mest og har størst potensiale for videre utvikling.

Regionrådet deler oppfatningen til komite for opplæring og kompetanse, og understreker at en endring med reduserte antall plasser til påbygg etter VG2 og forrang for elever som har fullført fag/svennebrev, vil bidra til en positiv effekt for gjennomføring i VGS. Dette grepet vil også bidra til å ivareta samfunns- og næringslivets behov for kompetanse.

Det er et tverrpolitisk, uttalt mål at flere elever skal velge yrkesfaglige studieretninger og at flere elever skal gjennomføre og bestå et planlagt løp i videregående opplæring.



Stortingsmelding nr. 20 Fastslår at Y-veien skal styrkes. Gjennom vedtak av *Strategiplan for videregående utdanning* i Oppland har Fylkestinget i Oppland bestemt at tilbudet om påbygging til generell studiekompetanse skal styrkes for elever som har fullført og bestått Vg3 og at tilbudet skal reduseres for de som bare har fullført Vg2.

Med vennlig hilsen
Regionrådet for Hadeland

Sigmund Hagen
Regionkoordinator
Saksbehandlers telefon: +47 924 64 255

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

<i>Vår ref.</i>	<i>Arkiv</i>	<i>Deres ref.</i>	<i>Vår dato</i>
12/01384-88 esti	033, ---, &16		01.12.2014

Melding om vedtak - Valg av nytt medlem til formannskapet, vara til regionrådet, medlem til eldrerådet, medlem til klagenemnda, vara til SU i Solheim barnehage og vara til KS Oppland

Kommunestyret behandlet sak om valg av nytt medlem til formannskapet, vara til regionrådet, medlem til eldrerådet, medlem til klagenemnda, vara til SU i Solheim barnehage og vara til KS Oppland, som sak 116/14 i møtet 20.11.2014, og vedtok følgende:

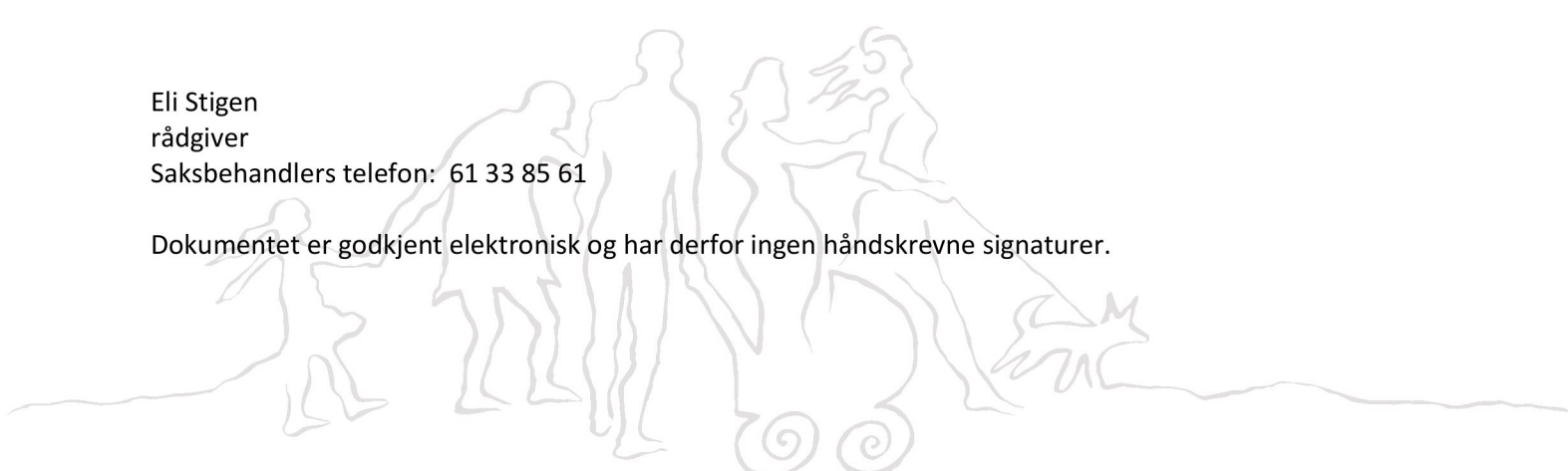
Kommunestyret velger følgende nye medlemmer, til råd og utvalg, perioden 2011-2015:

1. Medlem til formannskapet: Terje Asprusten, 1. vara: Wenche Strand, ny vara: Hildegunn Fallang
2. Varamedlem til regionrådet: Terje Asprusten
3. Medlem til eldrerådet: Bjørg Kværn
4. Medlem til klagenemnda: Ole Jacob Rognstad
Leder til klagenemnda: Wenche Strand
5. Vara til SU i Solheim barnehage: Evy Solheim Rief
6. KS i Oppland: vara Bjørg Kværn, ny 4. vara Evy Rief

Med vennlig hilsen
Ordfører- og rådmannssekretariatet

Eli Stigen
rådgiver
Saksbehandlers telefon: 61 33 85 61

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Mottaker

Bjørg Kværn	Sætergutua 29	2770 Jaren
Evy Solheim Rief	Rognstadvegen 25	2770 Jaren
Terje Asprusten	Fjordlinna 965	2750 Gran
Hildegunn Fallang	Midtgardsvegen 4	2750 Gran
Wenche Helene Strand	Hagalykkja 35	2750 Gran
Ole Jakob Rognstad	Furulyvegen 11	2770 Jaren

Kopi til rådmann, ordfører, gruppeledere:

Rune Meier	Linlykkja 9	2750 Gran	
Rådmannsledelsen	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	Arne Skogsbakken
Ordfører	Rådhusvegen 39	2770 JAREN	Knut Magnar Lehre
Øyvind Kvernfold	Skolebakken 5	2750 Gran	
Myhre			
Allan Bjerke	Bleikenvegen 68	2760 Brandbu	
Andersson			
Anne Marte Skari	Røysumlinna 29	2770 Jaren	
Tine Milda Øverlier	Søndre Ålsvegen 28 B	2750 Gran	
Gunnar Schulz	Gammevegen 30	2750 Gran	
Ole Dæhlen	Øgardsbakka 48	2750 Gran	

Referat fra styremøte i Osloregionen, 25.11.2014

Byrådslederens møterom, Oslo rådhus

Dato: 28.11.14

Arkivkode:

Arkivnr. 2014 – 385

Saksansv.: Øyvind Sâtvedt

e-post: oyvind.satvedt@osloregionen.no

TILSTEDE:

Byrådsleder Stian Berger Røsland, Oslo kommune (leder)

Fylkesordfører Morten Eriksrød, Buskerud fylkeskommune

Fylkesrådsleder Per Gunnar Sveen, Hedmark fylkeskommune

Fylkesvaraordfører Per Inge Bjerknes, Østfold fylkeskommune

Fylkesvaraordfører Lars B. Salvesen, Akershus fylkeskommune

Ordfører Ildri Eidem Løvaas, Follorådet

Ordfører Lisbeth Hammer Krogh, Vestregionen

Ordfører Runar Bålsrud, Øvre Romerike Utvikling

Ordfører Tage Pettersen, Regionrådet for Mosseregionen

Ordfører Kjersti N. Nilsen, Regionrådet for Indre Østfold

Ordfører Sven Tore Løkklid, Kongsbergregionen

Ordfører Thor Edquist, Halden kommune

Ordfører Per Berger, Ringeriksregionen

Ordfører Helene Justad, Region Vestviken

Ordfører John-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd

Ordfører Alf Johan Svele, Region Nordre Vestfold

Ordfører Ann Sire Fjerdingsstad, Drammensregionens 5-kommunesamarbeid

FORFALL:

Ordfører Harald Tyrdal, Regionrådet for Hadeland

Ordfører Nina Sandberg, Follorådet

Ordfører Lene Conradi, Vestregionen

Ordfører Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen

Ordfører Hilde Thorkildsen, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike

Fylkesordfører Anette Solli, Akershus fylkeskommune

Ordfører Tore Opdal Hansen, Drammensregionens 5-kommunesamarbeid

Ordfører Terje Bråthen, Midt-Buskerud

DESSUTEN MØTTE:

Oslo kommune: Nils Holm, Bjarne Haslund

Øyvind Michelsen, Akershus fylkeskommune

Sigurd Fjose, Buskerud fylkeskommune

Vestregionen: Nina Solberg

Jan Erik Lindøe, Region Vestviken

Øvre Romerike Utvikling: Kurt-Gøran Adriansen

Njål Nore, Transportøkonomisk Institutt

Sekretariatet: Øyvind Sâtvedt, Grethe Salvesvold, Erik Hansen

Neste møte er 3. februar 2015 kl. 14.15 – 16.00

Sakskart styremøte 25. november 2014

Sak 38/14 Godkjenning av innkalling

Innkalling med sakskart og vedlegg ble utsendt pr. e-post 19. november 2014

Vedtak:

Innkalling til møte 25. november 2014 godkjennes.

Sak 39/14 Godkjenning av referat fra møte 21. oktober 2014

Vedtak:

Under sak 31/14 endres overskriften fra «vedtak» til «oppsummering».

Sak 40/14 Revisjon av «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen»

Det ble gitt en presentasjon av utkast til faktarapport om areal- og transportutviklingen i Osloregionen de siste 10 årene. Utdrag av faktarapport og notat med kort sammendrag av rapporten var vedlagt saklisten. Lysark fra presentasjonen følger vedlagt. Faktarapporten ferdigstilles og publiseres på Osloregionens hjemmeside innen utgangen av året.

Forslag til program for politisk workshop 03.02.15 ble presentert i møtet. Styret ønsker at det under workshopens del II «Samordning» gis en kort presentasjon av alle relevante regionale utviklingsplaner i Osloregionen.

NTP 2018-2027: Orientering om programmet for regionale kontaktmøter med fylkeskommunene og større bykommuner:

Invitasjon til møte i hhv. Region sør (2/12) og Region øst (5/12) var vedlagt saklisten. Møtene er en viktig arena for å påvirke rammene for transportetatenes arbeid med neste NTP-versjon.

Vedtak:

Styret tar saken til orientering

Sak 41/14 Osloregionens profileringsprosjekt – status

Saken ble ikke behandlet. Presentasjon med statusrapport er vedlagt referatet.

Sak 42/14 Handlingsprogram for 2015

Vedtak:

Styret godkjenner forslag til handlingsprogram for 2015.

Sak 43/13 Budsjet for 2015

Vedtak:

1. Styret godkjenner sekretariatets forslag til budsjett for 2015.
2. Styret godkjenner den foreslåtte fordelingen av budsjettposten for prosjekter og tiltak som ramme for gjennomføring av handlingsprogram for 2015.
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 budsjettreporteringen til styret i august/september, november/desember, og regnskapsavleggelse i februar/mars

Sak 44/14 Orienteringer fra styremedlemmene

Saken ble ikke behandlet

Sak 45/14 Korte orienteringer fra sekretariatet

Sekretariatet orienterte om at det styret vil bli invitert til en mottagelse i Oslo Rådhus den 15. desember i anledning Osloregionens 10 års jubileum.

Sak 46/14 Eventuelt

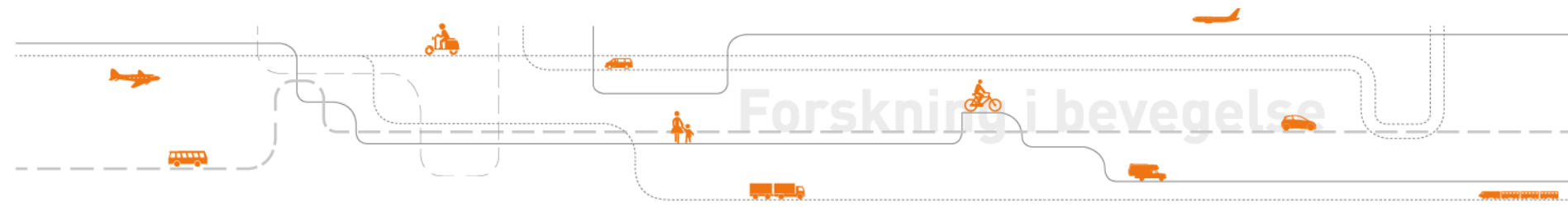
Fylkesvaraordfører Lars Salvesen ønsket svar på om sakene som utarbeides av sekretariatet i Osloregionen sendes til godkjenning i administrasjonen i Oslo kommune før de sendes ut til styrets medlemmer.

Øyvind Såtvedt svarte at dette ikke skjer. Osloregionens sekretariat arbeider uavhengig av Oslo kommunes administrasjon. Fra styreleder ble det presisert at han som styreleder for Osloregionen er ansvarlig for sakslisten som sendes styrets medlemmer.

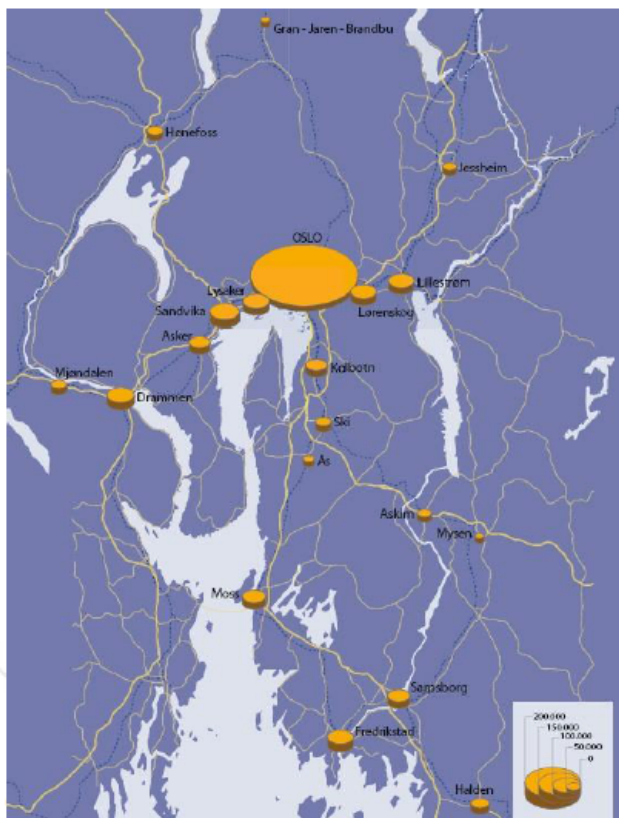
Areal- og transportutvikling i Osloregionen

FAKTAGRUNNLAG

Møte i styringsgruppa 25. november 2014
v/Njål Nore



Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen



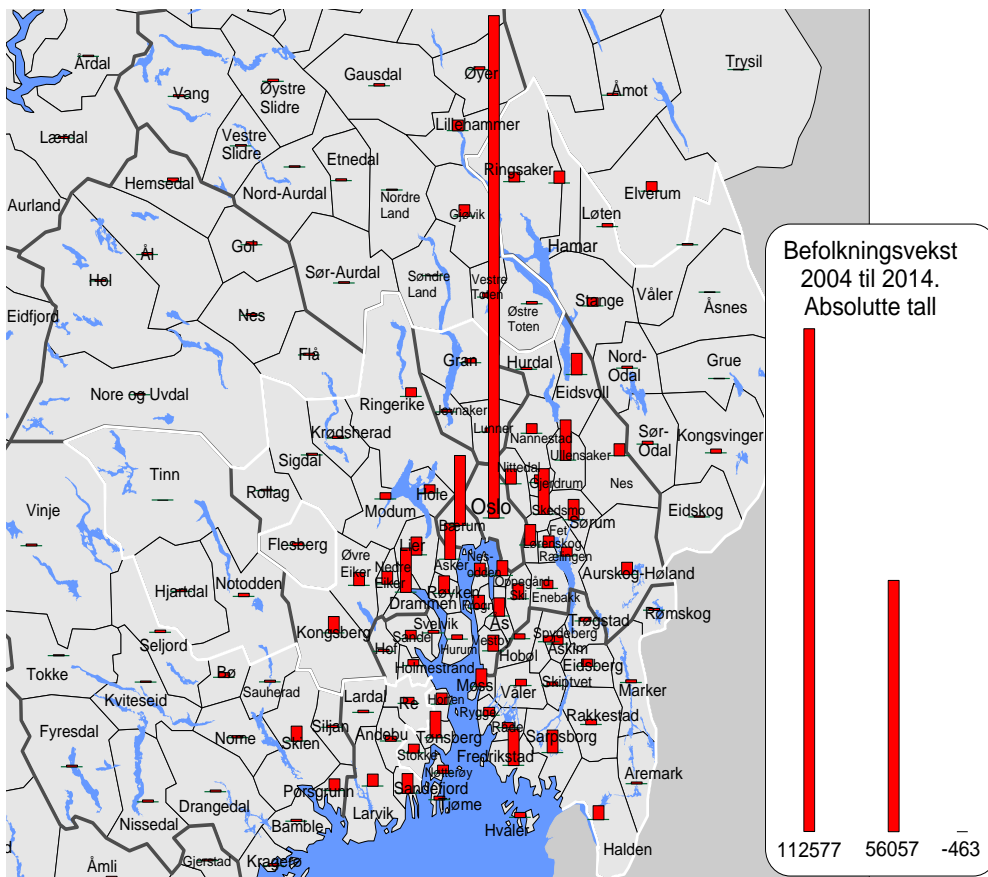
Vedtatt i januar 2008

ATP-strategiens overordnede mål:

- Konkurransedyktig Osloregion – balansert vekst
- Flerkjernet utvikling og arealeffektivitet. Utbygging av byer og tettsteder.
- Utbyggingsmønster med utgangspunkt i raske, skinnegående transportmidler, vegsystem med god fremkommelighet for buss

OSLO
regionen
www.osloregionen.no

Befolknings- og boligvekst siste ti år



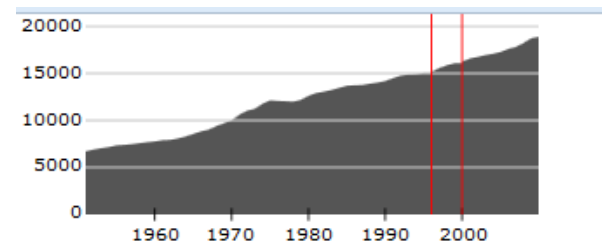
Befolkningsvekst i nesten hele regionen. Gjennomsnitt =15% (Norge 12%)

Størst prosentvis vekst i midtre deler av pendlingsområdet. Ullensaker 36%, Sørurum 33%, Hole 33% og Gjerdrum 33%.

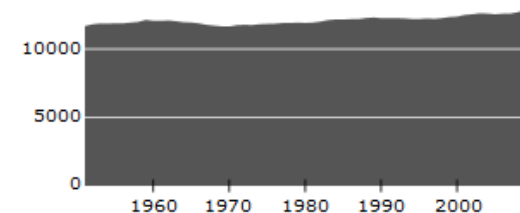
Større kommuner utenfor Oslos pendlingsomland: typisk 5-10 %, Kongsberg 14%, Tønsberg 15%

Oslo = 2/5 veksten (130 000 per)
-22% befolkningsvekst
-11% boligvekst
-all vekst innen dagens tettsted

Neste ti årsperiode: «Yngrebølgen» blir 25-35 år

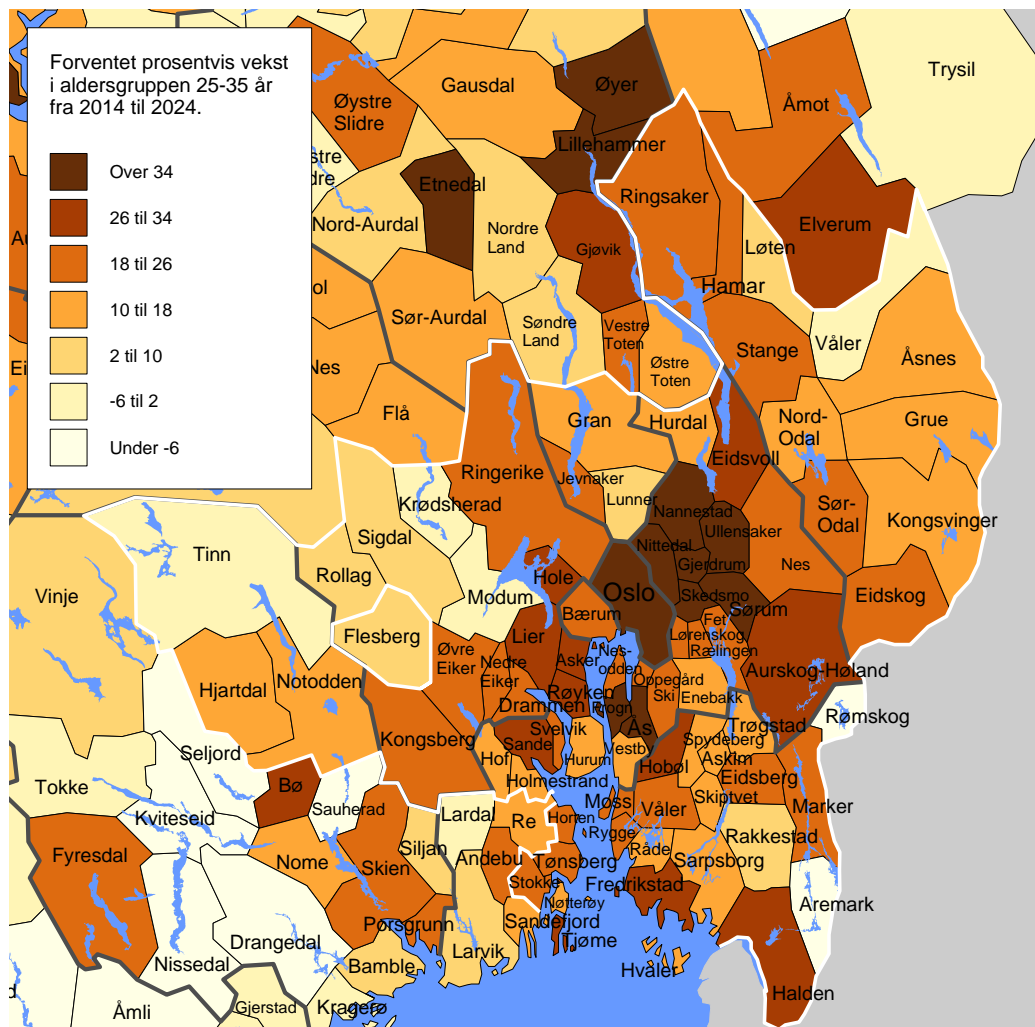


Bef.-vekst Røyken 1950-2014

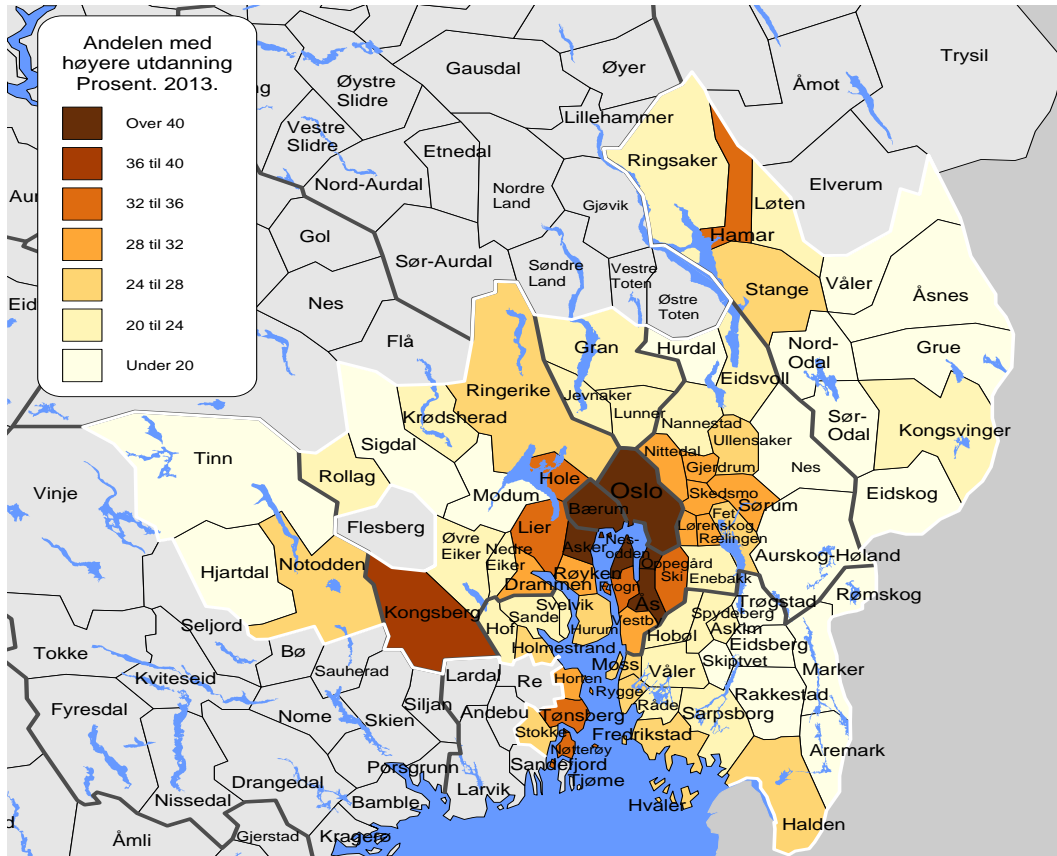


Bef.-vekst Modum 1950-2014

Yngrebølgen i Norge gir 23 % flere 25-35 år neste ti år. Slår sterkere inn i Oslo-regionen, men variasjoner. Vil medføre økt konkurranse på arbeids- og boligmarked. Kan gi flytting og pendling. Hva med eldrebølgen?



Andel med høyere utdanning

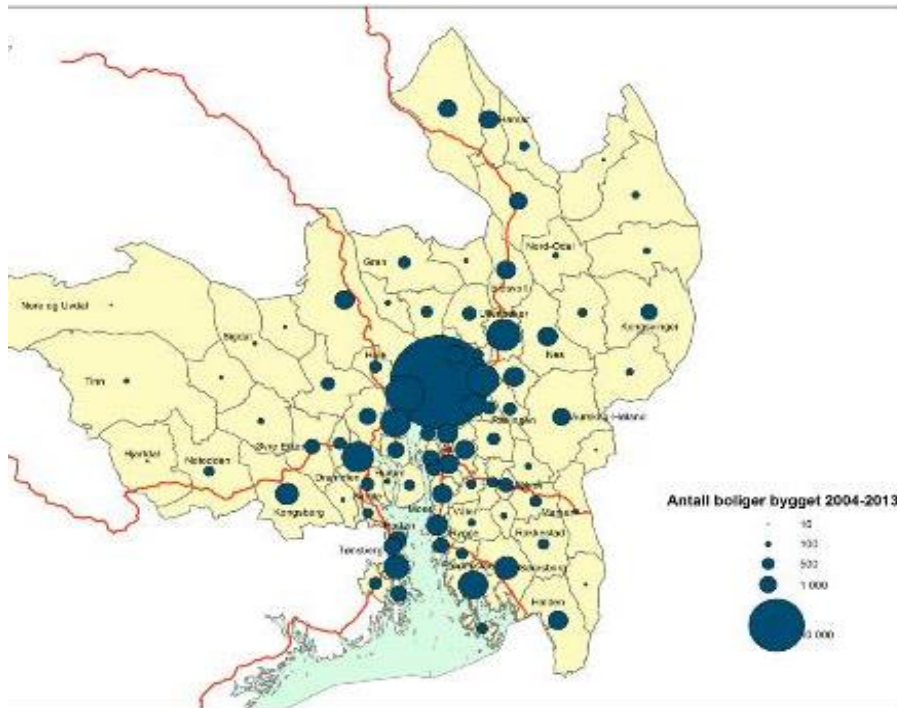


Økning i Norge 2004-13:
Fra 23 % til 30 %
(av yrkesaktiv befolkning)

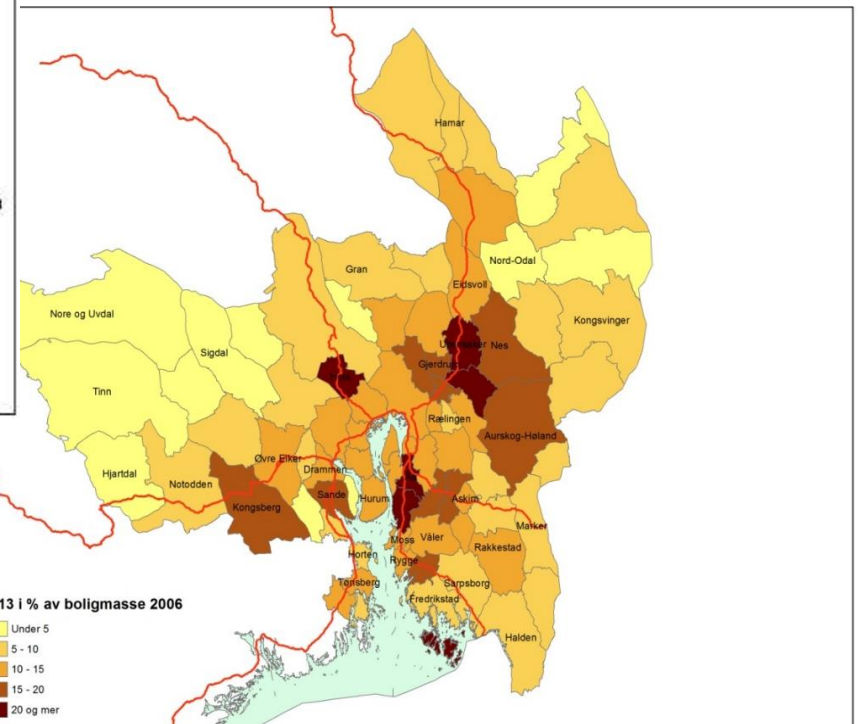
Oslo: Fra 38% til 48%

Landsgjennomsnittet +
Næromlandet til Oslo,
Kongsberg, Tønsberg,
Nøtterøy, Hamar.

Nye boliger 2004-2013



Størst prosentvis boligvekst i midtre del av pendlingsområdet Ullensaker 34%, Sørumsund 26%, Vestby 25%, Hole 22%

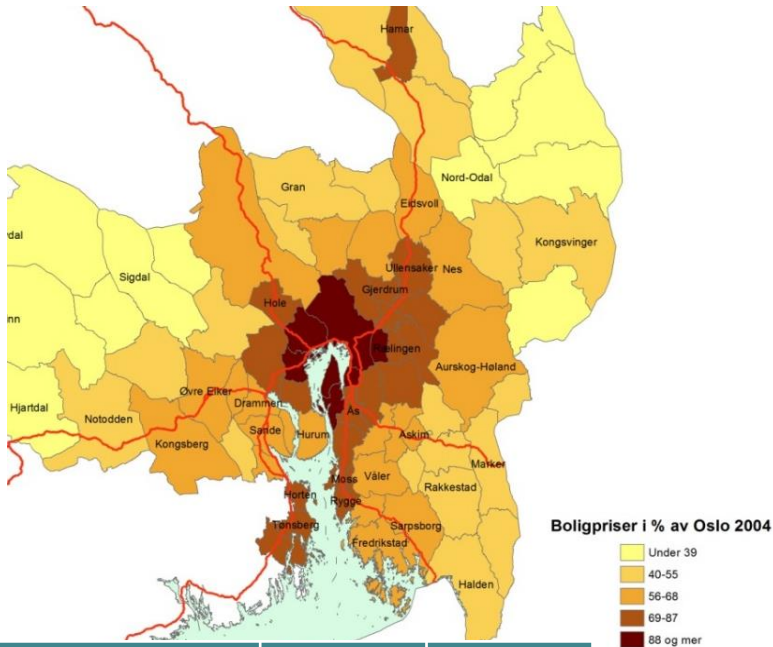


Størst absolutt boligvekst i bykommunene.

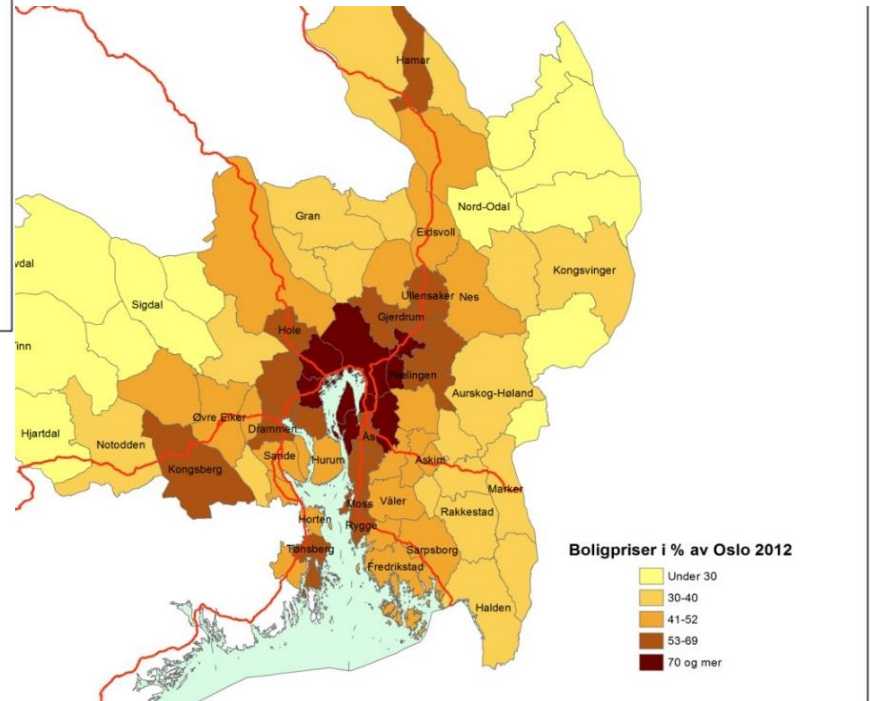
Oslo 11%, Bærum 11%, Skedsmo 19%, Fredrikstad 9%, Sarpsborg 8%, Moss 11%
 Hamar 9%, Kongsvinger 10%
 Drammen 12%, Kongsberg 15%, Ringerike 9%, Tønsberg 5%, Horten 9%

Boligprisene øker mest i Oslo

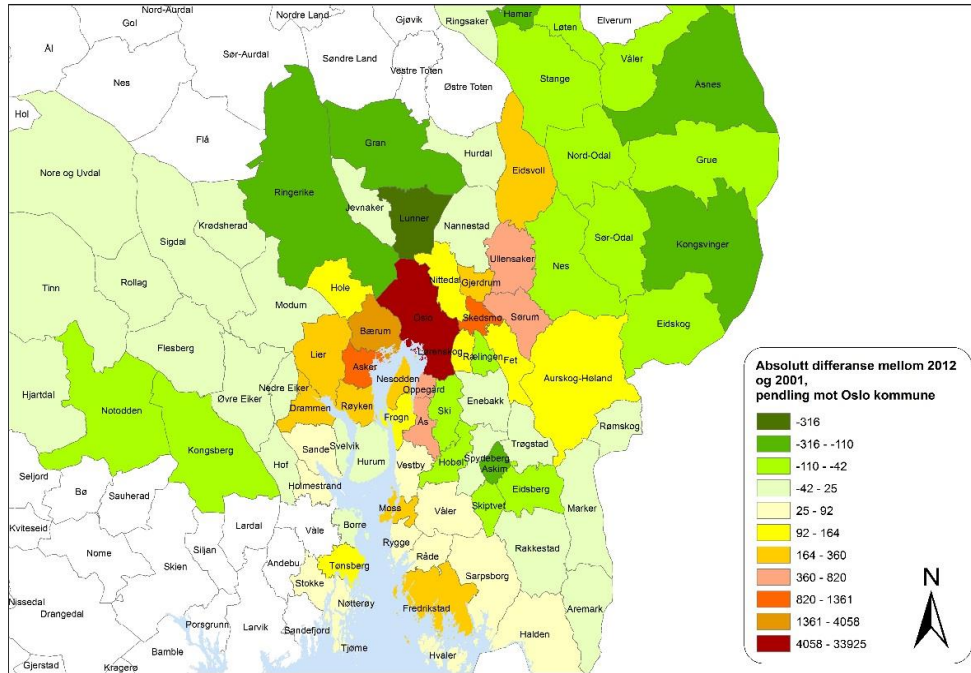
- Økende prisforskjeller sentrum –periferi
- Noen byer bryter mønster med fallende priser fra sentrum.
- Drammen har gjort et byks



	2004	2012
Bærum	115%	102%
Sarpsborg	59%	46%
Kongsvinger	48%	34%
Drammen	69%	63%
Kongsberg	66%	56%
Tønsberg	83%	60%

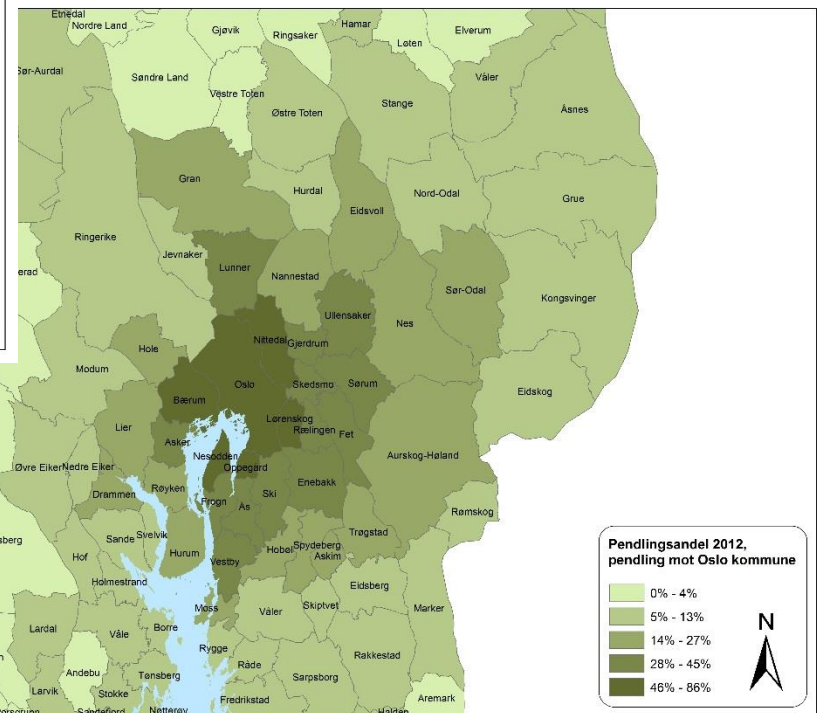


Arbeidspendling



Reiseavstand til Oslo betyr mest:

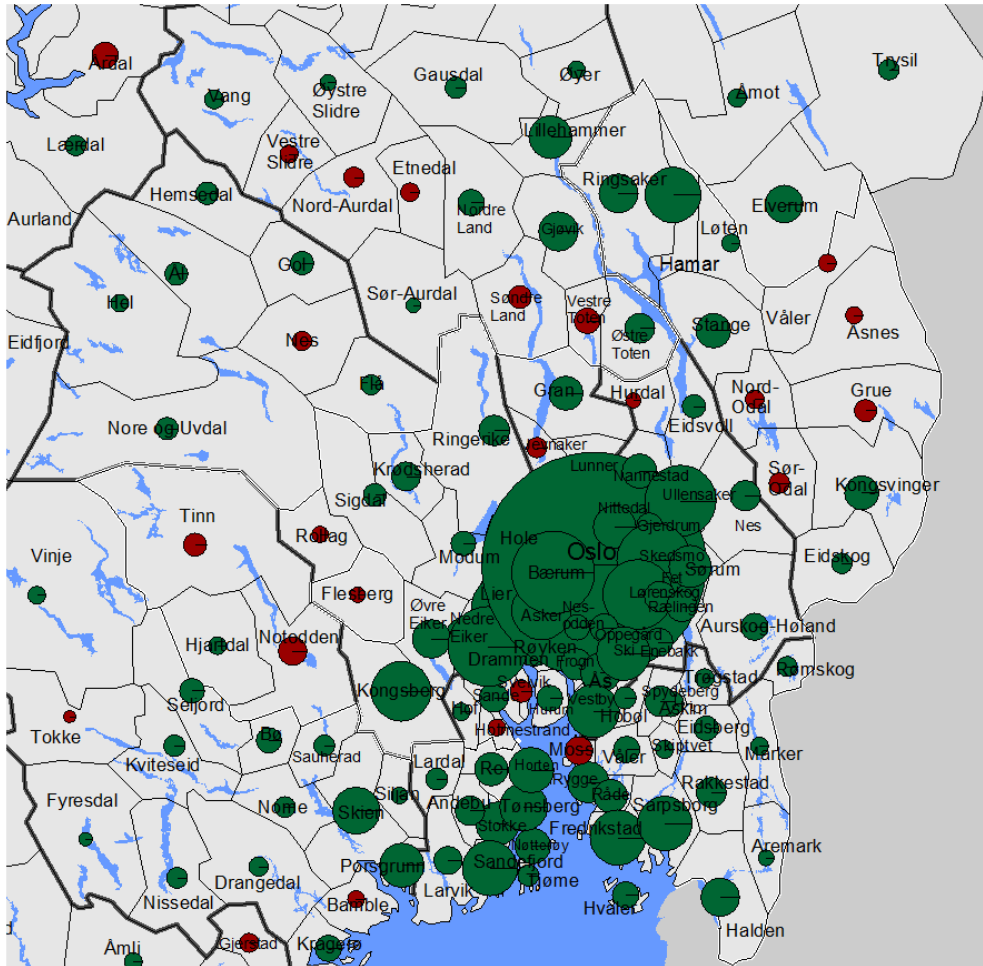
- Moss 20%
- Eidsvoll 21%
- Hole 20%
- Drammen 16%
- Holmestrand 12%
- Fredrikstad 7%
- Hamar 6%
- Ringerike 9%
- Kongsberg 3%
- Tønsberg 7%



Oslopendling har økt fra omlandet og noe langs Oslofjorden.
 Redusert pendling fra innlandet.
 Antydning til økt motstrømspendling.

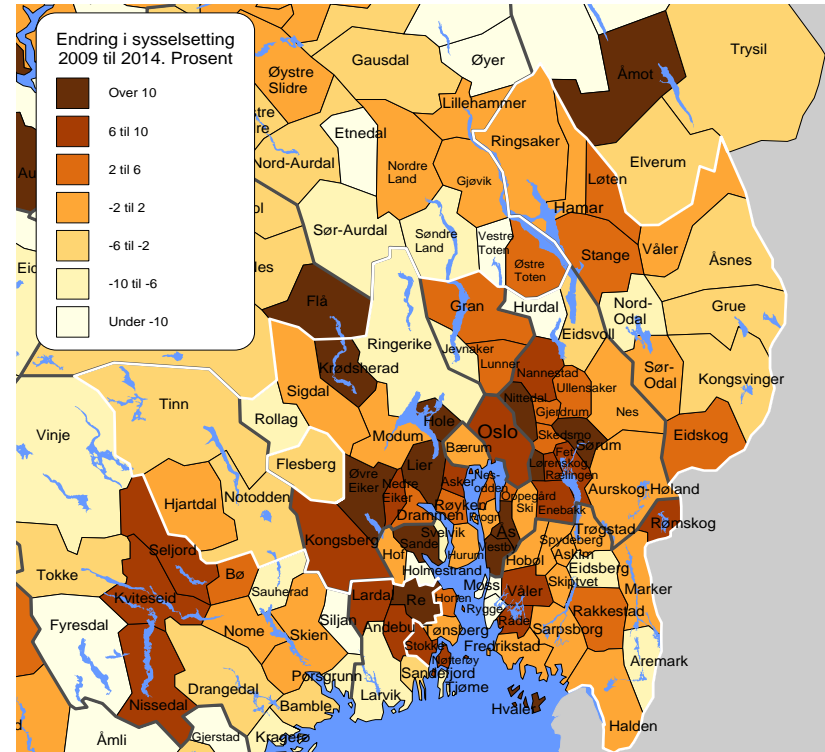
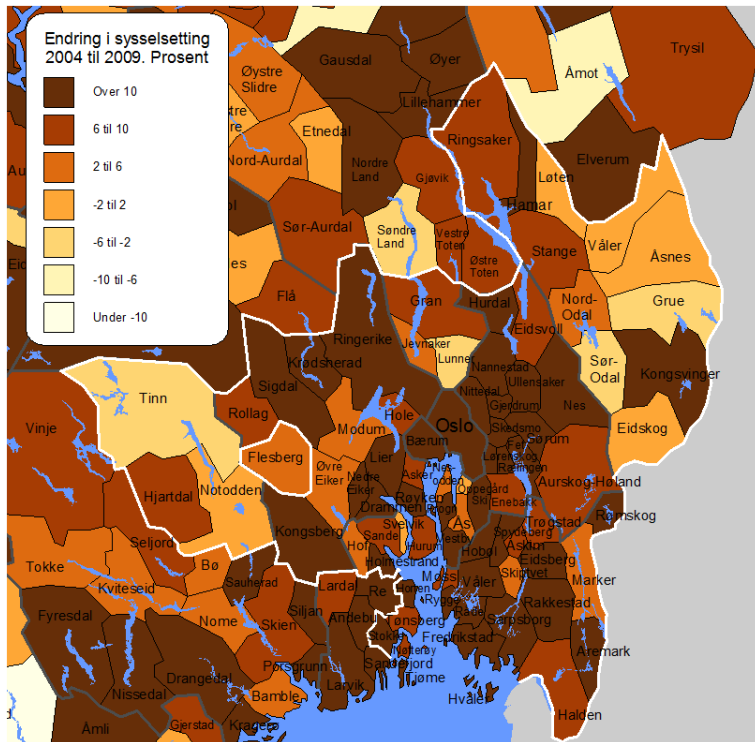
Vil IC-utbygging bidra til:
 -regional næringsvekst –
 ...eller mest pendling ?

Arbeidsplasser, vekst 2003-2014

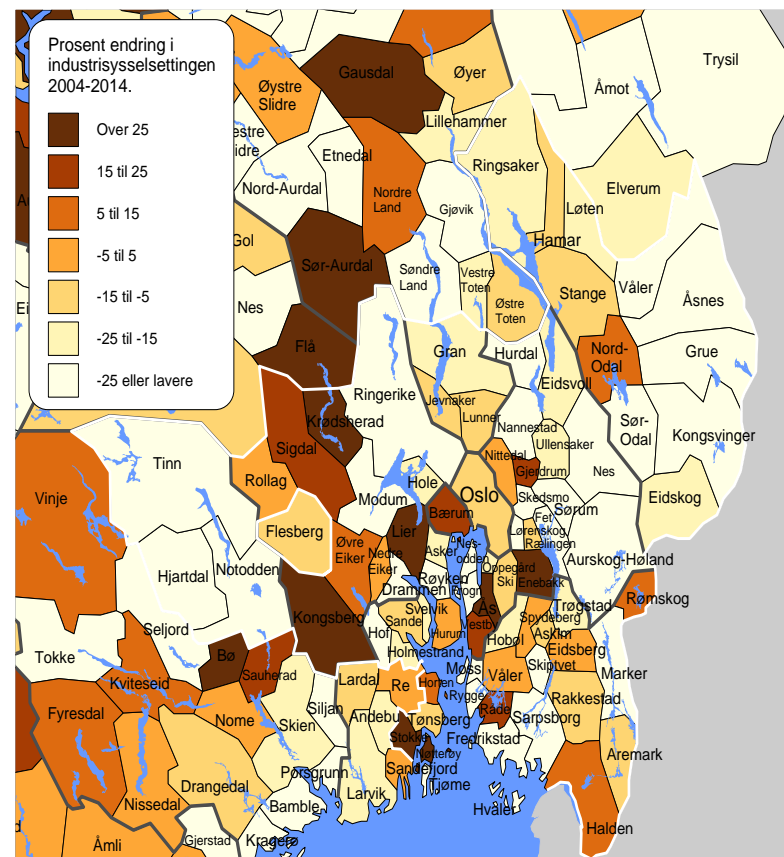
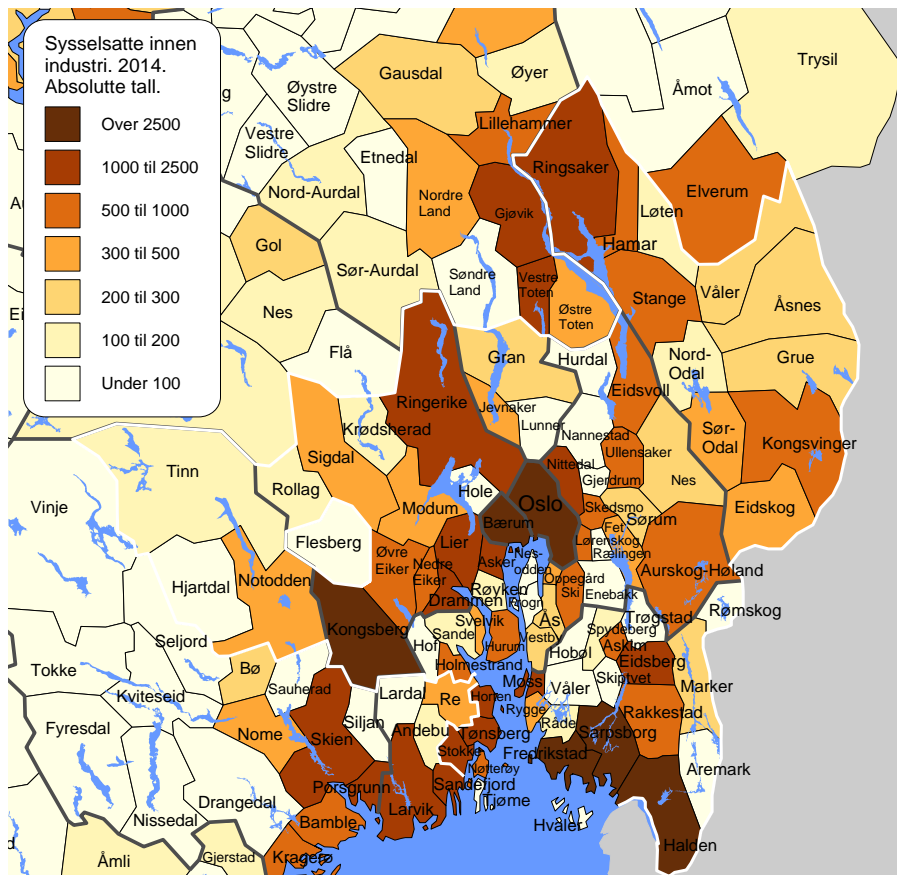


- Vekst i hele regionen, med unntak for noen industri-kommuner og utkant-kommuner (røde sirkler)
- Størst vekst (absolutt) i Oslo med omland.
- Relativ vekst:
Osloregionen 16%
Oslo 18%, Bærum, 13%,
Skedsmo 27%, Ski 24%
Ullensaker 29%, Nannestad 39%
Hamar 18%, Kongsvinger 9%
Tønsberg 8%, Horten 19%
Drammen 23%, Kongsberg 27%
Fredrikstad 9%, Sarpsborg 13%

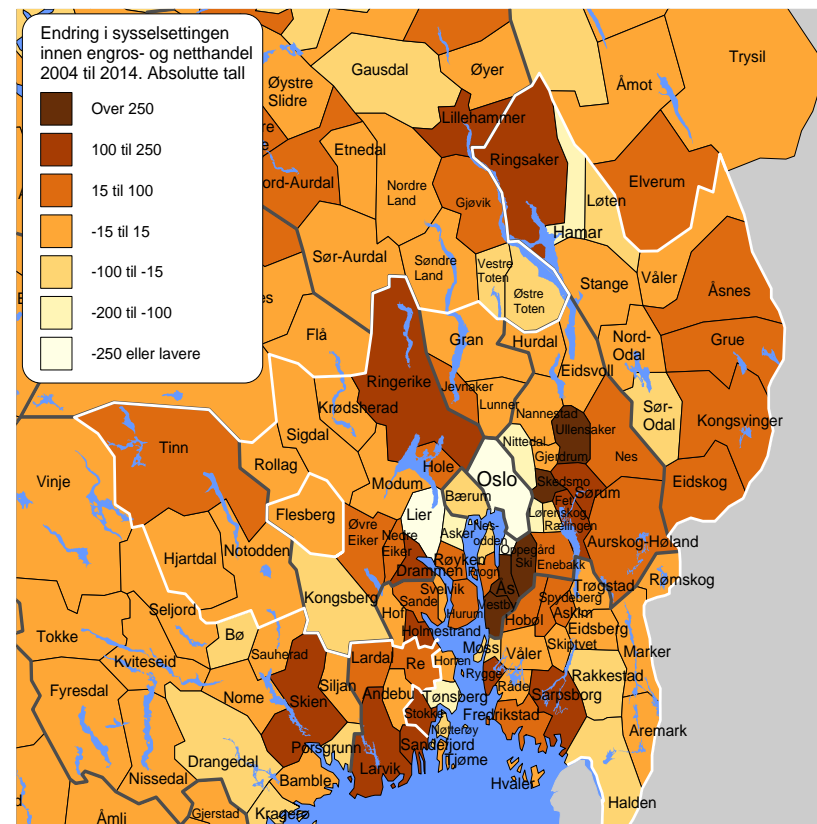
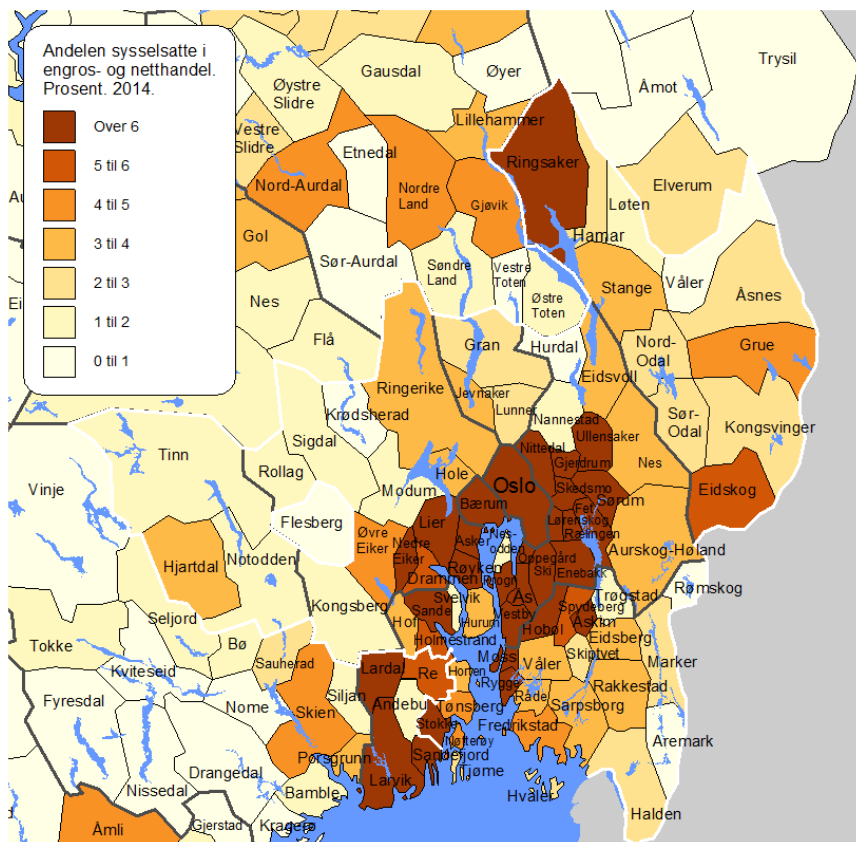
Arbeidsplasser, prosent vekst



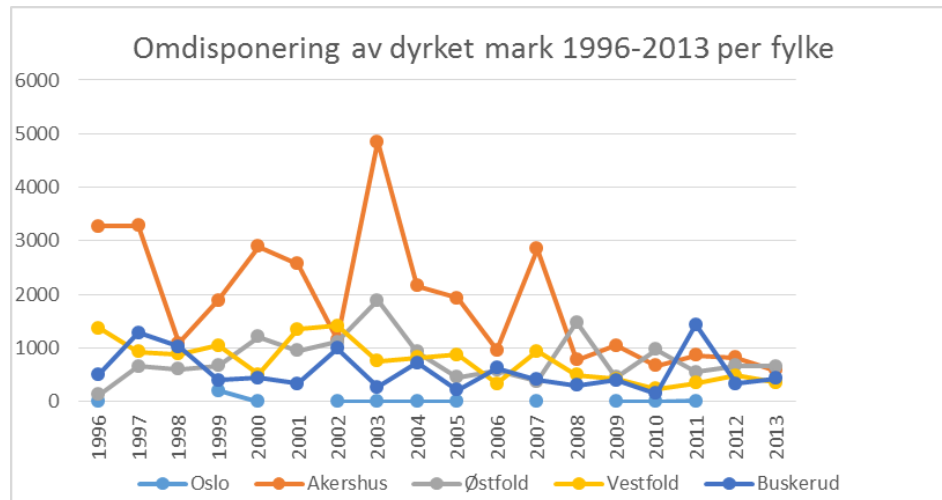
Industri, status + vekst arbeidsplasser



Engros- og netthandel, status + vekst



Spredt arealbruk, byutvikling på gang



Status: 16% blokkandel OR u/Oslo, nybygging **siste ti år = 40% blokkandel.**

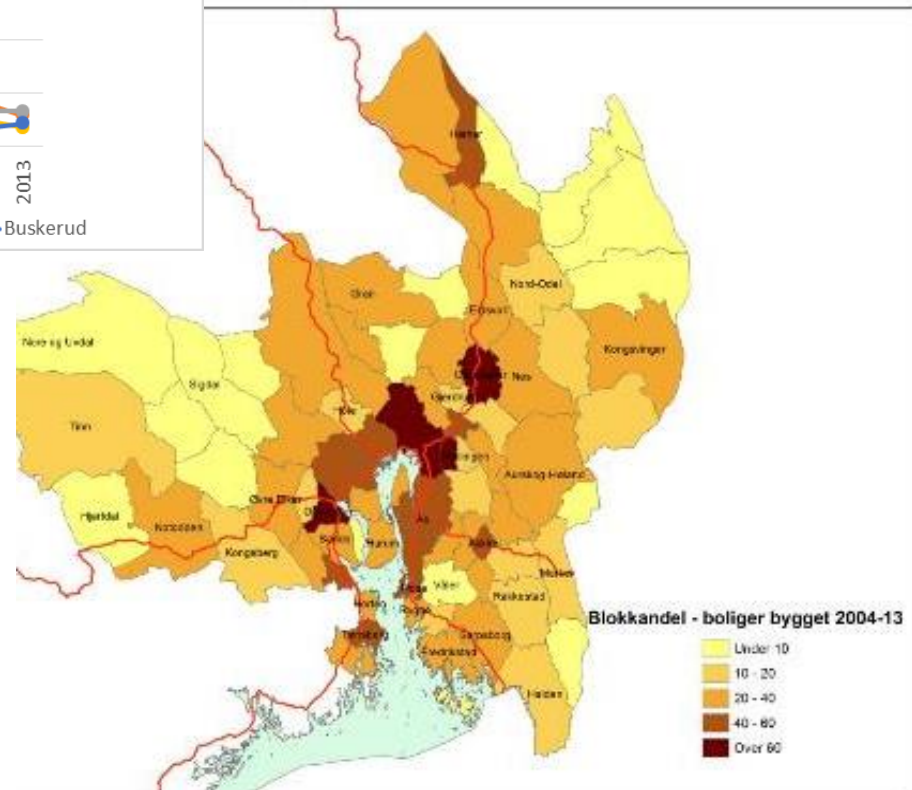
Drammen 68%, Moss 53%, Hamar 46%
Lørensk. 74%, Ullens. 61%, Bærum 58%

Noe redusert omdisponering av dyrket mark.

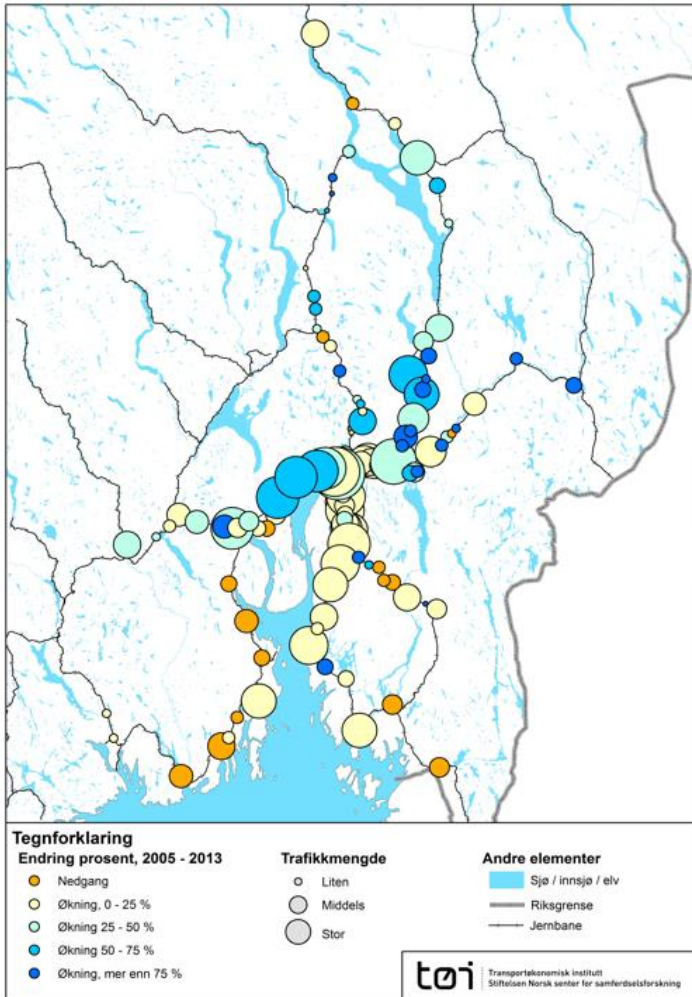
Blokkbebyggelse framfor småhus i byene og kommuner nær Oslo.

Kontorarbeidsplasser, m.v. lokaliseres fortsatt spredt.

Nye fylkesplaner, m.m. legger opp til forsterket byvekst.



Vekst i kollektivtrafikken nær Oslo



- Over 90 % av kollektiv-turene foregår i Oslo og Akershus. Denne trafikken har vokst med 26 % de siste fem årene, viktigste årsaker:
 - økte køer i veinettet
 - strengt P-normer i Oslo sentrum
- Vekst i kollektivtrafikk utenom O&A har vært 2 % de siste fem årene.
- Forbedret togtilbud Drammen-Romerike har bidratt til trafikkvekst siste fem år.
- Ekspressbussene til/fra Oslo vokste mye fram til 2004, deretter stabilt.
- 2/3 kollektivandel til/fra Gardermoen, tilsvarende 1/5 Torp.
- Oslotunnelene kan bli en stor flaskehals for lokal- og regional trafikk.

Veinettet bygges ut, trafikken øker



Nytt hovedveinett bygges (NTP), jfr Osloregionens tidligere innspill, korridorer + «Ring 4», unntak:

- E16 Skaret-Hønefoss (utredes)
- E18 Høvik-Asker (planarbeid)
- Utbedring Moss-Horten (KVU)
- Rv 22 Østfold-Fetsund (skal utredes)
- Rv 35 Hønefoss-Hokksund
- Ny Røykenvei (fylkesvei)

Trafikkvekst 2008-2013 1,1% per år på Østlandet, omtrent som ellers i Norge.

Køene inn mot Oslo = uendret, og bussene m.fl. like forsinket.

Oslos mottakskapasitet for veitrafikk vil ikke øke i fremtiden.

Jernbane x byutvikling = smart bytrafikk?



IC-trianglet vedtatt + mindre utbedringer av øvrige strekninger + IC-arm Hønefoss (utredes).

Skal moderne jernbane utnyttas til annet enn Oslorettet trafikk, må arbeidsplasser bygges tettere på stasjonene (som i Oslo).

Tettere og større byer forutsetter:








- redusert biltrafikk, mer gåing, sykling
- mer lokal busstrafikk
-i kombinasjon med en viss biltilgjengelighet (bedre enn Bjørvika!)

Smartere bytrafikk for å bygge opp rundt felles tog-infrastruktur, en Osloregionsak?

Er Osloregionen på målsatt kurs?

- Utvikle en flerkjernet region hvor det er vekst og utvikling også utenfor Oslos nære omland!
Sterk vekst i sentrum, moderat/sterk vekst i byene utenfor, lav/moderat vekst i utkanten av regionen.
Vil reduserte transportavstander gi mer pendling, eller lokale arbeidsplasser?
- Bevare grønnstruktur ved å samle bebyggelse i byer og tettsteder!
Tiltakende urban boligutvikling, fortsatt spredt lokalisering av arbeidsplasser.
Behov for en tydeligere lokaliseringpolitikk for næring og off. institusjoner?
- Effektivt og miljøvennlig transportsystem!
Omfattende utbygging av vei- og jernbane. Mer kollektiv i Oslo, fortsatt vekst i biltrafikken (utenom Oslo by).
Begrensning av biltrafikk i byene? Gåing, sykling og smartere utnyttelse av veikapasitet som regionens «varemerke»?

UTBYGGINGSTRINN

-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 1
- ferdig 2024
-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 2
- ferdig 2026
-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 3
- ferdig 2030
-  Parsell hvor noe blir ferdig i trinn 2 og noe i trinn 3
-  Ringeriksbanen, ferdigstillelse ikke avklart
-  Utbygging planlagt
-  Ferdig infrastruktur





Connecting cities
Building successes



#ProjectOsloRegion

#ProjectOsloRegion

Statusrapport, november

#ProjectOsloRegion



Seminar i Oslo Rådhus

- 140 deltagere på seminar den 4. november som markerte startern på involveringsprosessen



#ProjectOsloRegion



Involvering

- 110 personer har deltatt på workshops pr d.d. Vil være ca 150 før jul.
- 20 + intervjuer med viktige ledere i regionen
- Veldig positive tilbakemeldinger!




#ProjectOsloRegion



Web og sosiale medier:

- www.projectosloregion.no
- [#projectosloregion](https://twitter.com/projectosloregion)
- [Facebook/projectosloregion](https://www.facebook.com/projectosloregion)



The screenshot shows the website for Project Oslo Region. At the top, there is a navigation bar with the following items: Home (highlighted in green), About Project Oslo Region, Involvement, Process, Contact, and flags for the UK and Norway. Below the navigation bar is a large banner image featuring a collage of cityscapes with the text "#ProjectOsloRegion" overlaid in white. The banner is divided into three vertical sections: a green-tinted cityscape on the left, a black and white aerial view in the middle, and a green-tinted cityscape on the right. Below the banner, there are three main content sections: 1. "PROJECT OSLO REGION" with a small "#ProjectOsloRegion" logo and a paragraph of text: "The Oslo Region will increase its international visibility The Oslo Region is one of the best city regions in the world. We achieve high ..." followed by a "Read more ..." link. 2. "NEWS" with two items: "The Importance of International City Branding: seminar November 4th" and "Monocle Oslo City Survey". 3. "STAY INFORMED" with social media icons for Facebook and Twitter.

#ProjectOsloRegion



Budsjett og fremdrift

- Prosjektet vil sannsynligvis bli noen uker forsinket, men slutføring i løpet av første kvartal som forutsatt.
- Alt tyder på at strategiprojektet gjennomføres innenfor avsatte budsjetttrammer

#ProjectOsloRegion



Hva skjer videre

- Ytterligere tre regionale workshops: Kongsbergregionen, Øvre Romerike/Glåmdalen/Hamarregionen, Vestregionen
- Seks – åtte tverrsektorielle workshops og workshops i samarbeid med nettverk og klynger
- Intervjuer
- Utenfra-in analyse
- Kampanje i sosiale medier
- Forberedelser for å bygge permanente offentlig-private partnerskapsarenaer for internasjonal profilering
- Forberedelser til beslutningsprosess

#ProjectOsloRegion



Referat fra styremøte i Osloregionen, 21.10.2014

Byrådslederens møterom, Oslo rådhus

Dato: 27.10.14

Arkivkode:

Arkivnr. 2014 – 382

Saksansv.: Øyvind Såtvedt

e-post: oyvind.satvedt@osloregionen.no

TILSTEDE:

Byrådsleder Stian Berger Røsland, Oslo kommune (leder)
Ordfører Thore Vestby, Follorådet
Ordfører Runar Bålsrud, Øvre Romerike Utvikling
Ordfører Lene Conradi, Vestregionen
Ordfører Hilde Thorkildsen, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
Ordfører Tage Pettersen, Regionrådet for Mossregionen
Ordfører Øystein Østgaard, Glåmdalsregionen
Fylkesrådsleder Per Gunnar Sveen, Hedmark fylkeskommune
Fylkesvaraordfører Lars B. Salvesen, Akershus fylkeskommune
Fylkesvaraordfører Britt Homstvedt, Buskerud fylkeskommune
Ordfører Børre Jacobsen, Horten kommune
Fylkesutvalgsmedlem Siv Jacobsen, Østfold fylkeskommune

FORFALL:

Ordfører Harald Tyrdal, Regionrådet for Hadeland
Fylkesordfører Anette Solli, Akershus fylkeskommune
Fylkesordfører Morten Eriksrød, Buskerud fylkeskommune
Ordfører Thor Edquist, Halden kommune
Ordfører Kjersti N. Nilsen, Marker kommune
Ordfører Sven Tore Løkshid, Kongsbergregionen
Ordfører Tore Opdal Hansen, Drammensregionens 5-kommunesamarbeid
Ordfører Helene Justad, Region Vestviken
Ordfører Alf Johan Svele, Region Nordre Vestfold
Ordfører John-Ivar Nygård, Nedre Glomma regionråd
Ordfører Per Berger, Ringeriksregionen
Ordfører Terje Bråthen, Midt-Buskerud

DESSUTEN MØTTE:

Oslo kommune: Bjarne Haslund
Akershus fylkeskommune:
Follorådet: Kari Marie Swensen
Vestregionen: Nina Solberg
Øvre Romerike Utvikling: Kurt-Gøran Adriansen
Hamarregionen: Svein Frydenlund
Sekretariatet: Øyvind Såtvedt, Bjarne Frøyland, Grethe Salvesvold, Erik Hansen

Neste møte er 25. november kl. 14.15 – 16.00

Sakskart styremøte 21. oktober 2014

Sak 28/14 Godkjenning av innkalling

Innkalling med sakskart og vedlegg ble utsendt pr. e-post 15. oktober 2014.

Vedtak:

Innkalling til møte . 21. oktober 2014 godkjennes.

Sak 29/14 Godkjenning av referat fra møte 16. september 2014

Utkast til referat fra styremøte 16. september ble utsendt pr e-post 23.september

Vedtak:

Referat fra møte 16. september 2014 godkjennes.

Sak 30/14 Godkjenning av protokoll fra møte i samarbeidsrådet i Osloregionen 3. juni 2014

Vedtak:

Protokoll fra rådsmøte 3.06.2014 godkjennes.

Sak 31/14 Bedre samordning av samarbeidsarenaene på Østlandet

Direktør Øyvind Sâtvedt orienterte om prosessen og redegjorde for de ulike modellene som er lagt frem til diskusjon i den politiske styringsgruppen for arbeidet.

Oppsummering:

Styret i Osloregionen mener det er viktig å styrke det regionale samarbeidet i Osloregionen gjennom sterkere integrasjon på både politisk og administrativt nivå. Styret ønsker primært at det arbeides for en løsning som innebærer sammenslåing av dagens tre organisasjoner, jfr. modell 3.

Styret får eventuelle forslag til modeller for bedre samordning av samarbeidsarenaene til formell behandling når dette foreligger fra den politiske styringsgruppen.

Sak 32/14 Status handlingsprogram og økonomirapport pr 3. kvartal 2014

Vedtak

Styret tar status handlingsprogram og økonomirapportering pr 30.09.14 til orientering.

Til neste økonomirapportering er det ønske om at det også utarbeides prognoser for regnskap ved årets slutt.

Sak 33/14 Osloregionens profileringsprosjekt – status

Direktør Øyvind Sâtvedt orienterte om status for arbeidet med samarbeidsalliansens profileringsprosjekt

Vedtak:

Styret tar saken til orientering

Sak 33/14 Studietur for styret, 2015

Vedtak:

Sekretariatet igangsetter planlegging av en studietur for styret i 2015. Besøk til Amsterdam vurderes foreløpig som det mest aktuelle. Et mer bearbeidet forslag til opplegg legges fram for styret i neste møte.

Sak 34/14 Møteplan for styret 2015.

Vedtak:
Møteplan 2015 vedtas

Sak 35/14 Orienteringer fra styremedlemmene

Styrets medlemmer orienterte om aktuelle politiske saker fra sin region/fylkeskommune:

- I flere av Akerskommunene er man nå fokusert på forslagene fra plansamarbeidet for Oslo og Akershus.
- Flere kommuner i regionen er også inne i prosesser i forbindelse med kommunereform.
- Akershus fylkeskommune har nylig vedtatt hydrogenstrategi.
- Østfold fylkeskommune opplever store utfordringer mht. arbeidsplasser i fylket.
- Buskerud fylkeskommune har fått signaler fra staten som utfordrer deler av arbeidet med Buskerudbyen. Intern tautrekking om øst/vest forbindelser. Arbeider for å opprettholde Leirin flyplass av hensyn til turisme
- Samarbeidsrådet for Nedre Romerike vil bli avviklet i nåværende form og gjenoppstå som en mer prosjektbasert organisasjon.

Vedtak
Saken tas til orientering

Sak 36/14 Korte orienteringer fra sekretariatet

- Sekretariatet orienterte om at styret vil få invitasjon til minikonferanse om profileringsprosjektet i Oslo Rådhus den 4. november
- Det arbeides med en mottagelse med markering av Osloregionens 10-års jubileum i Oslo rådhus den 15. desember.
- På neste styremøte vil TØI komme for å presentere første delleveranse i areal- og transportstrategi prosjektet

Sak 37/14 Eventuelt

Det var ingen saker