



## HADELAND

### MØTEINNKALLING - Regionrådet

**Dato:** 27.11.2015 kl. 9:00 – 14:00

**Sted:** Lunner rådhus, Roa

Eventuelt forfall meldes til Vibeke Buraas Dyrnes tlf. 934 47 376 eller via e-post til [vibeke.buraas.dyrnes@gran.kommune.no](mailto:vibeke.buraas.dyrnes@gran.kommune.no). **Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.**

#### NB!

Saksdokumenter sendes også til første vararepresentant. Disse møter bare etter særskilt innkalling. Øvrige vararepresentanter og fylkestingsrepresentanter fra Hadeland får sakliste til orientering.

#### MØTEPLAN:

##### Behandlingsaker:

- [1/15](#) Samordnet - areal og transportstrategi for osloregionen. Høringsuttalelse.
- [2/15](#) Kulturstrategi for Oppland 2015 - 2020 - Høring.
- [3/15](#) Nasjonalt glassmuseum
- [4/15](#) Underskuddsgaranti for Hadelandsmessa 2015
- [5/15](#) Valg
- [6/15](#) Møteplan 2016
- [7/15](#) Referatsaker 27.november 2015

##### Orienteringssaker:

- Folkevalgtopplæring - innledning ved regionkoordinator Sigmund Hagen
  - Regionalt handlingsprogram OFK
  - Regional Handlingsplan for Hadeland
  - Kort om Regionrådets hovedsatsingsområder
    - Hadeland – nært og naturlig
    - Klimapådriver
    - Samferdsel
    - Arrangementsutvikling

*Regionadministrasjonen ved Vibeke Buraas Dyrnes, 19. november 2015*

Regionrådet for Hadeland Rådhusvegen 39, 2770 Jaren Telefon 61 33 84 00 Faks 61 33 85 74 [post@regionhadeland.no](mailto:post@regionhadeland.no) [www.regionhadeland.no](http://www.regionhadeland.no)



Gran  
kommune



Jevnaker  
kommune



Lunner  
kommune



Oppland  
Fylkeskommune

# 1/15 Samordnet - areal og transportstrategi for osloregionen.

## Høringsuttalelse.

Arkivsak-dok. 14/02407-10  
Arkivkode. ---  
Saksbehandler Sigmund Hagen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	1/15

### Innstilling:

1. Regionrådet for Hadeland mener revidert forslag "Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen" er et godt strategisk dokument som drøfter de viktigste utfordringene og har utarbeidet gode strategier for å løse Osloregionens hovedutfordringer innen areal- og transportutvikling.
2. Regionrådet for Hadeland stiller seg bak de overordnede målsettingene slik disse framkommer på side 7 i strategidokumentet.
3. Regionrådet for Hadeland mener de foreslåtte strategiene i all hovedsak er dekkende for å håndtere de utfordringer regionen står overfor, men foreslår følgende justering av strategi for en flerkjernet region:  
Første setning i tredje kulepunkt endres til:  
- Konsentrert vekst til byer og tettsteder, og lokalisering av viktige private og offentlige funksjoner til regionsenterne og de største byene.
4. I dokumentet forøvrig foreslås følgende justering:  
- Satsing på grenbanene er omtalt presist og godt i oppsummering av strategiene på side 8,9 og 40 i plandokumentet. Dette bør følges opp med samme presisjonsnivå på side 44, der satsingen er noe mer vag formulert.  
- De viktigste prioriteringene i Oslopakke 3 bør beskrives i dokumentet. De bør også innarbeides vurderinger av hvilke konsekvenser de foreslåtte strategiene kan ha for disse prioriteringene.  
- Betegnelsen Hadelandsregionen erstattes med Hadeland. Hadeland er en presis betegnelse på regionen som består av kommunene Jevnaker, Lunner og Gran.
5. Regionrådet for Hadeland støtter at utbygging av Østlandsstjerna er foreslått og tydeliggjort som en sentral strategi.  
Osloregionen må rette søkelyset mot grenbanene for at transportetatene i NTP 2018-2029 utreder og vurderer kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke disse jernbanestrekningenes rolle i vekstområdet til hovedstaden.

## Saksdokumenter

Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen.

## Vedlagt

Ja

## Saksopplysninger:

Forslag til revidert areal- og transportstrategi for Osloregionen er sendt på høring med frist 1. desember 2015. Det reviderte strategidokumentet er en videreføring av tilsvarende dokument fra 2008.

Målene for strategidokumentet er at:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet 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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale klimamål innenfor sitt geografiske område.

Strategiene gir føringer for hvordan en skal nå disse målene. Strategiene framstår som gjennomarbeidet og holdt på et overordnet strategisk nivå. Det er grunn til å understreke dokumentets fokus på at en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skal skje i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Ved å binde sammen en større region utvides arbeidsmarkedet. Det styrker bosettingen og bedriftene i hele regionen får større tilgang på kompetanse. Et velfungerende transportsystem er avgjørende for dette. Jernbanen må være ryggraden i dette systemet. I denne forbindelse er det for vår region spesielt verdt å merke seg følgende pkt. i strategien for transport:

- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna», som et utvidet InterCity-system (IC) med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk.

Ringeriksbanen er en del av IC-systemet og Gjøvikbanen er en av grenbanene ut fra Oslo som danner Østlandsstjerna.

Det anbefales at Regionrådet for Hadeland gir sin tilslutning til «Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen», med de presiseringer som framkommer av forslag til vedtak.

## Saksutredning:

### Om Osloregionen:

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse for kommuner og fylkeskommuner på det sentrale Østlandet, og har som mål å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Gjennom medlemskap i alliansen har kommunene markert tilhørighet til den arbeids- bolig- og serviceregion som hovedstadsområde utgjør.

Alliansen skal oppnå resultater gjennom meningsdannelse, påvirkning og samordning.

Strategiske satsingsområder er:

- Internasjonal profilering
- Kompetanse og verdiskaping

- Utbyggingsmønstret, samferdsel og kollektivtransport
- Klima

Samarbeidsalliansen ble opprettet i desember 2004. Kommunene på Hadeland har vært medlemmer siden januar 2006. Alliansen består i dag av 78 kommuner og 4 fylkeskommuner med til sammen 2,1 mill. innbyggere. Alliansen ledes av et styre bestående av en representant for hver av delregionene og fylkeskommunene, med byrådsleder i Oslo som leder.

#### Samordnet areal- og transportstrategi fra 2008.

Første utgave av samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionene ble vedtatt av styret i januar 2008. Strategien gir føringer for en flerkjernet utvikling i regionen, med vekst i selvstendige byer og tettsteder, bundet sammen av effektive transportløsninger. Strategien har vært grunnlag både for planlegging internt i regionen og for Osloregionens innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer, bl.a. til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019 og 2014-2023. Denne reviderte versjonen av strategien bygger videre på dokumentet fra 2008.

#### Forslag til revidert areal- og transportstrategi.

Forslag til revidert areal- og transportstrategi for Osloregionen er oversendt kommuner og delregioner med høringsfrist 1. desember 2015.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har vært knyttet til revisjonsarbeidet som faglig ressurs. Alle delregionene har vært representert i prosjektgruppa. Osloregionens styre har vært prosjektets styringsgruppe

Blant de utfordringer som er gitt oppmerksomhet ved denne revisjonen nevnes:

- Klimaendringene blir stadig mer alvorlige. Derfor er dette innarbeidet som et eget delmål i det reviderte strategidokumentet.
- Befolkningen vil fortsatt komme til å vokse, og de eldre vil utgjøre en økende andel.
- Deler av regionen henger etter i å utvikle sterke regionale kjerner, slik strategien fra 2008 legger opp til. En stor andel av veksten de siste 10 årene har skjedd i Oslo med nære omland. Denne tendensen har økt også fordi Osloregionen har vokst med 20 nye kommuner siden 2008
- Omfattende satsing på skinnegående transport er lite bærekraftig hvis den ikke følges opp med en by- og tettstedspolitik som kanaliserer hovedtyngden av fremtidige arbeidsplasser og boliger til områder nær stasjonene.
- Fortsatt vekst i biltrafikken er i strid med nasjonale klimamål om nullvekst i biltrafikken, og gir økende problemer for transporten i byene. Uten et grønt skifte i areal- og transportpolitikken, er det vanskelig å nå klimamålene.

I tillegg til nasjonale forventninger bygger strategidokumentet på regionale planer vedtatt etter 2008, bl.a. Regional plan for Hadeland, som ble vedtatt av fylkestinget i Oppland i februar i år. Forslaget er også samordnet med «Østlandspakke», som er innspillet til NTP fra de sju fylkeskommunene på Østlandet og Oslo kommune. Dokumentet har et perspektiv frem mot 2040. Behovet for nye revisjoner vil bli vurdert i starten av hver valgperiode for kommuner og fylkeskommuner.

#### Inndeling:

Strategidokumentet har følgende kapitteinndeling:

1. Konkurransedyktig og bærekraftig region – mål og strategier

2. Status og utfordringer
3. En flerkjernet region
4. By- og tettstedsutvikling
5. Naturgrunnlag og blå-grønn struktur
6. Godslogistikk
7. Transportsystemet
8. Oppfølging og bruk

#### Status, faktagrunnlag og oppfølging:

I kap. 2 presenteres statusopplysninger for temaene som behandles i de påfølgende kapitlene (kap. 3-7). Strategidokumentet har også utdypende analyser av ulike temaområder som bakgrunn for de anbefalte strategiene. Til grunn for analysene ligger en omfattende fakta rapport utarbeidet av TØI i 2014 «Areal- og transportutvikling i Osloregionen – faktagrunnlag» TØI-rapport 1378/2014.

Dokumentet har også et kapittel om oppfølging og bruk (kap.8)

Kommunene og fylkeskommunene i Osloregionen anmodes om å legge dokumentet til grunn for overordnet planlegging på kommune- og fylkesnivå. I tillegg vil Osloregionen benytte strategidokumentet for å påvirke nasjonale rammebetingelser, først og fremst knyttet til rulleringen av Nasjonal transportplan.

#### Mål

Målene i strategidokumentet fra 2008 anbefales videreført, supplert med nytt delmål om klima:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet 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.
- Osloregionen skal oppfylle nasjonale klimamål innenfor sitt geografiske område.

#### Strategier:

Strategiene gir føringer for hvordan en skal nå målene. Disse er knyttet til kapitlene 3 til 7 i dokumentet, og presenteres nedenfor i en litt forkortet versjon.

##### En flerkjernet region:

- Utnytte hovedstadsområdets vekstkraft til beste for hele Osloregionen og utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder.
- Bygge ut transportnettet, med jernbanen som ryggrad, for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen
- Konsentrere veksten til byer og tettsteder og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til de største byene. Dette skal skape sterke sentra for verdiskaping i ulike deler av regionen og stimulere til motstrøms pendling.
- Fremme regionalt mangfold gjennom å ta vare på og utvikle regionale variasjoner og lokale fortrinn.

#### By og tettstedsutvikling:

- Utvikle attraktive byer og tettsteder etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til arbeid, handel og tjenester. Dette vil bl.a. redusere behovet for å bygge ned landbruksområder i randsoner.
- Prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet, legges til grunn.
- Lokalisering av offentlig virksomheter skal brukes som et aktivt virkemiddel for slik utvikling.

#### Naturgrunnlaget og blå-grønn struktur:

- Styrke Osloregionens sammenhengende grønnstruktur og landbruksområder og sikre dem mot oppdeling og gjenbygging.
- Vekst skal kunne prioriteres foran jordvern innenfor byene og tettstedene, samtidig som jordvern skal prioriteres foran vekst utenfor byer og tettsteder.
- Redusere energiforbruk og utslipp av klimagasser gjennom kompakt byutvikling og nullutslippsteknologi for kjøretøyer.

#### Godslogistikk:

- Utvikle en nav-satellittstruktur for håndtering av gods- og logistikk i Oslofjordområdet med nye satellitter som på lang sikt kan avlaste Alnabru.
- Lokalisere terminaler med god tilknytning til jernbane, hovedveier og havner innenfor en times reisetid fra markedet i Oslo.
- Ruste opp veiforbindelser utenom Oslo for å understøtte distribusjon av varer på tvers av regionen, og for å lede mer av tungtransporten utenom byområdet.

#### Transport:

- Utvikle lokale transportsystemer som fremmer byutvikling og mating mot jernbanen i de regionale knutepunktene. Prioritere løsninger for gående, et sammenhengende sykkelveinett og lokale kollektivlinjer med god fremkommelighet.
- Løse kapasitetsbegrensningene for tog, T-bane og buss i Oslo-området. Dette er viktig for å løse Oslos interne byvekst, og en forutsetning for et velfungerende regionalt transportsystem.
- Bygge ut høystandard jernbane, «Østlandsstjerna», som et utvidet InterCity-system (IC) med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstrafikk.
- Planlegge for videreføring av IC-nettet fram til Gøteborg for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige, og mot kontinentet.
- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.
- Styrke finansieringen av lokal kollektivtransport, gå- og sykkelveinett i byene med økte statlige bidrag, og åpne for å bruke bompenger til drift av kollektivtransporten i byene.
- Fullføre utbygging av hovedveiene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. Prioritere utbyggingen av gode transportårer utenom Oslo.

#### **Vurdering:**

Det reviderte utkastet til areal og transportplanstrategi for Osloregionen er blitt et godt strategisk dokument. Utdypende analyser benyttes på en god måte som grunnlag for de anbefalte strategiene.

Kartleggingen av areal- og transportutviklingen i Osloregionen de siste 10 årene viser at:

- Osloregionen, med unntak av Oslo by, er en bilbasert region med lave kollektivandeler, langt unna målene om 0-vekst i personbiltransporten.
- Godstransport på vei øker mest.
- Fordi boliger og arbeidsplasser er lokalisert relativt spredt, er det bare en begrenset del av dagens arbeidsreiser som lar seg gjennomføre med tog eller annen skinnegående transport.
- Av nye boliger har andelen leiligheter de siste 10 årene vært på 40 % når Oslo holdes utenfor. I Oslo har denne andelen vært på 78 %.
- I perioden 2005-2013 ble det omdisponert nesten like mye dyrket mark årlig som i perioden tidligere, hvis vi ser bort fra omdisponering til golfbaner som er betydelig redusert.

#### Mål og strategier:

Målene og strategiene som ble vedtatt i 2008 er langsiktige, og statusen viser at det er nødvendig å holde et stø kurs over lengre tid. Planens forslag til strategier er gjennomarbeidet og holdt på et overordnet strategisk nivå. Det oppleves som en styrke at strategien utvides med et nytt delmål om klima. Dette er nødvendig som et svar på de økende klimautfordringene alle må bidra til å løse. En mener videre det er viktig at man i denne revisjonen viser nødvendigheten av at regionale og lokale myndigheter fører en arealpolitikk som gir størst mulig nytte av de store samferdselsinvesteringer som foreslås.

En anbefaler å støtte de foreslåtte strategiene. Det er likevel grunn til å utdype noen av dem, og komme med forslag til noen justeringer.

#### Flerkjernet region:

Videreføring av målet om å utvikle en flerkjernet strukturen for å skape en konkurransedyktig Osloregion er viktig. Det er grunn til å understreke strategidokumentets fokus på at en flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skal skje i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Ved å binde sammen en større region utvides arbeidsmarkedet. Det styrker bosettingen og bedriftene i hele regionen får større tilgang på kompetanse. Ved å gi rom for et mangfold av nærings- og kompetansemiljøer i ulike geografiske områder vil regionene få flere bein å stå på. I den sammenheng er det viktig at de ulike delene av Osloregionen utvikler sine særpreg og ressurser. Mer informasjon om flerkjernet utvikling av Osloregionen og inndeling i ulike geografiske nivå finnes på side 21 i strategidokumentet. Her er kjernene fordelt på 4 nivå:

- Sentrum i regionen, med Oslo og regionale byer i Akershus.
- De største byene – fylkessentra: Hamar, Tønsberg, Drammen, Fredrikstad/Sarpsborg.
- Små og middels store byer – regionsentra, hvor Gran er plassert sammen med bl.a. Halden, Moss, Askim, Jessheim, Hønefoss og Kongsberg.
- Kommunesentra og lokale sentra som har stor betydning for befolkningen i en eller flere kommuner.

For å nå målet om en flerkjernet utvikling foreslås det i strategien at man skal konsentrere veksten til byer og tettsteder, og lokalisere viktige private og offentlige funksjoner til *de største byene*. Dette skal skape sterke sentra for verdiskapning i ulike deler av Osloregionen og stimulere til motstrøms pendling som vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene.

En mener det her burde stått *lokalisering av viktige private og offentlige funksjoner til regionsentrene og de største byene*.

Flere regionsentre vil falle utenfor kategorien "de største byene". Ved å legge offentlige og private funksjoner i disse regionsentrene kan de bidra positivt i sitt omland og gjennom det øke Osloregionens totale attraktivitet og konkurransekraft. Det vil det være uheldig om man gjennom en slik formulering setter en begrensning slik at denne lokaliseringen bare skjer i de største byene. I de

mindre regionsenterne er det kanskje nettopp slike lokaliseringer som kan gi impulser til næringsutvikling og verdiskapning slik at regionsenterne kan tilby et større og mer mangfoldig bo og arbeidsmarked og gi grobunn for ønsket byutvikling, og på den måten øke Osloregionens samlede attraktivitet.

#### Transport:

Behovet for tilstrekkelig kapasitet i kollektivsystemet i det såkalte Oslo-nettet er løftet fram. Å få dette på plass er en forutsetning for et velfungerende og kapasitetssterkt regionalt transportsystem. For Hadeland er det viktig å være en del av det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen. Dette gjelder både i forhold til å styrke lokalt næringsliv og for å tilrettelegge for at våre innbyggere får tilgang på et arbeidsmarked utenfor regionen. Et velfungerende transportsystem fra vår region er avhengig av at Oslo-nettet fungerer.

#### Jernbane

De aller fleste jernbanereiser skjer i og rundt Osloområdet. Stortinget har vedtatt en satsning på intercity-trianglet og Ringeriksbanen. At Ringeriksbanen er tatt inn som en del av IC-satsingen er positivt og i vår region har dette spesielt stor betydning for befolkningen på Jevnaker. Strategien bygger opp under denne prioriteringen.

I strategiene er imidlertid perspektivet utvidet fra IC-satsingen til den såkalte «Østlandsstjerna», som også omfatter grenbanene ut fra Oslo. Grenbanene er i denne sammenheng banen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen via Jessheim, Østfoldbanens østre linje og Spikkestadbanen. (Se fig. side 44)

I Nasjonal transportplan er disse grenbanene ikke tydelig nok omtalt og prioritert. Det er derfor viktig at Osloregionen retter søkelyset mot disse for at transportetatene i NTP 2018-2029 utreder og vurderer kortsiktige og langsiktige tiltak som kan styrke rollen til disse banestrekningene i vekstområdet til hovedstaden. For å skape funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder, og styrke sentrale næringsakser i Osloregionen, er det i tillegg til frekvens viktig å satse på tiltak som gir redusert reisetid inn mot Osloområdet.

Det er viktig for regionen vår, og det påvirkningsarbeidet som foregår i regi av Stor-Oslo Nord, at utbygging av Østlandsstjerna er foreslått og tydeliggjort som en sentral strategi. I dette ligger det en klar ambisjon om å bygge ut grenbanene, som et utvidet Intercity-system med tilstrekkelig kapasitet for både person- og godstransport. Dette er det viktig at Osloregionen målbærer inn i NTP-prosessen. En flerkjernet utvikling av Osloregionen er avhengig av at en satser på utvikling av grenbanene. Ved en slik satsing kan man få utnyttet det markedspotensialet som ligger små byer og tettsteder langs banene og som har et stort potensiale for fortetting og et spennende markedsgrunnlag. En satsing på Østlandsstjerna nå også sees i lys av behovet for å knytte Gjøvikbanene og Dovrebanen sammen,

Satsing på grenbanene er omtalt presist og godt i oppsummering av strategiene på side 9 i plandokumentet. Her sier man at man skal bygge ut en høystandard jernbane "Østlandsstjerna" som et utvidet Intercitysystem, med tilstrekkelig kapasitet for person- og godstrafikk som omfatter flere baner enn IC-strekningene til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss. På side 44 i plandokumentet er imidlertid en slik satsing beskrevet mer vagt. En foreslår derfor at samme ordlyd benyttes begge steder.

#### Samordnet kollektivtrafikk

En av strategiene under transport lyder:

- Samordne kollektivtrafikken i hele regionen (buss, tog, T-bane, trikk og båt) slik at det fremstår som et samlet kollektivtilbud med et felles informasjons-, takst- og billettsystem.



At denne strategien følges opp er spesielt viktig for de områder av Osloregionen som ligger utenfor Ruters ansvarsområde. At Regionrådet for Hadeland tar tak i dette vil være i tråd med Regional plan for Hadeland, der taktsamarbeid som sikrer felles billettering er et av tiltakene i handlingsprogrammet.

#### Vei

På vegsiden legger strategiene opp til å fullføre utbyggingen av de nasjonale transportkorridorene gjennom regionen, i tråd med Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2018-2029. I tillegg prioriteres utbygging av gode transportårer utenom Oslo. Planlagt utbygging på E 16 og Rv 4 er ivarettatt gjennom dette.

Viktige deler av hovedveinettet i byområdene avklares gjennom bymiljøavtaler og bypakker. Oslopakke 3 er den største og viktigste av disse og prioriteringene her har stor betydning for hvordan veinettet i hovedstaden bygges ut. Disse prioriteringene har betydning for næringsliv, godstransport og trafikanter fra store deler av Osloregionene. En savner derfor en nærmere beskrivelse av prioriteringene i Oslopakke 3 og hvordan foreslåtte strategiene vil kunne påvirke disse prioriteringene.

#### Navnebruk.

På kart side 13 brukes betegnelsen Hadelandsregionen. Dette er et konstruert og unødvendig langt navn. Hadeland er et presist og dekkende betegnelse for regionene som består av kommunene Jevnaker, Lunner og Gran. En bør derfor be om at betegnelsen Hadeland benyttes, på samme måte som for eksempel Follo benyttes som betegnelse på regionene sør for Oslo.

#### Oppfølging og bruk

Strategidokumentet anbefaler at kommuner og fylkeskommuner legger vedtatt strategidokument til grunn for overordnet planlegging på kommune- og fylkesnivå. Planen er ikke en formell plan etter plan og bygningsloven, men trekker opp prinsipper for å samordne areal og transportutvikling i Osloregionen. Dette er gode og framtidsrettede prinsipper som kommune bør støtte opp om og implementere i sin planlegging for å styrke regionens konkurransekraft. Dette gjelder spesielt strategiene knyttet til by- og tettstedsutvikling, med boliger i gangavstand til arbeidsplasser, handle og service og fortetting i knutepunktene. Ved å legge prinsippet om rett virksomhet på rett sted til grunn kan en også redusere behovet for å bygge ned natur og landbruksområder i randsonen til tettstedene.

Strategidokumentet må også brukes aktivt overfor nasjonale myndigheter, slik at den flerkjernede utviklingen av Osloregionen kan realiseres med et transportsystem hvor jernbanenettet er ryggrad.

#### **Vedlegg til sak**



**Høringsbrev  
23.06.15, Osloregion**



**Osloregionens ATP,  
revisjon 2016, høring**



**Samlet  
saksfremstilling, sak 2**

## 2/15 Kulturstrategi for Oppland 2015 - 2020 - Høring.

Arkivsak-dok. 14/02407-9

Arkivkode. ---

Saksbehandler Sigmund Hagen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	2/15

### Innstilling:

Regionrådet for Hadeland vil understreke at den nye strategien bør ta innover seg behovene i hele fylket og dermed fremme tiltak som kommer alle innbyggerne til gode.

Regionrådet vil påpeke at viktige kunstfaglige disipliner, som musikk, teater og visuell kunst ikke er omtalt i strategien.

Regionrådet for Hadeland oppfatter kulturstrategien som begrensende, konserverende, sentraliserende og lite utviklingspreget.

### Saksdokumenter

Høringsutkast – Kulturstrategi for Oppland 2015 – 2020.

### Vedlagt

Ja

### Saksopplysninger:

Kulturstrategi for Oppland 2015-2020 skal være et overordnet styringsdokument for fylkeskommunens arbeid med kulturvirksomhet. Det skal være styrende for de prioriteringer som gjøres, både politisk og administrativt, j.fr. formål med strategien.

Bakgrunnen er at Oppland fylkeskommune skal vedta ny kulturstrategi for sitt samlede arbeid på kulturområdet. Mandatet for strategiarbeidet ble vedtatt av Fylkesutvalget i sak 86/14 og føringene for arbeidet har vært at strategien skal:

- Synliggjøre hvordan Oppland fylkeskommune kan bidra til å styrke og videreutvikle kulturlivet i fylket.
- Synliggjøre hvordan fylket gjennom tverrfaglig samhandling kan bidra til større og tydeligere satsinger på kulturområdet.
- Synliggjøre på hvilke kulturområder Oppland kan ta ledende roller nasjonalt og internasjonalt og anbefale satsinger heretter.

Strategien peker på fire fokusområder innenfor kulturfeltet som er spesielt viktige for Oppland:

- Film
- Arrangement
- Kulturarv

- Litteratur

Videre defineres en rekke delmål på bakgrunn av føringene, og de definerte fokusområdene.

### **Vurdering:**

Regionrådet for Hadeland Savner en avklaring om den nye strategien skal avløse tidligere planer og strategier som omhandler kultur og kulturnæringer. Det er også noe uklart hvor denne strategien skal plasseres i forhold til planhierarkiet i fylkeskommunen. Er dette en presisering av nye satsninger eller er det ment som en overordnet helhetlig strategi?

Selv om det kan være en nyttig øvelse i plansammenhenger, med konkrete, korte og overordnede dokumenter, fremstår høringsutkastet til kulturstrategi for Oppland som mer som en skisse til et mulig fremtidig dokument enn en ferdig strategi.

Regionrådet vil understreke at strategien er mangelfull og uklar i forhold til hvilke områder fylkeskommunens kulturengasjement omfatter. De mest sentrale områdene under fagenheten er utelatt fra dokumentet. Strategien burde også skissere hvordan andre fagenheter enn kulturavdelingen jobber med kulturelevante områder. Regionalenheten, kulturarv og videregående skole er viktige aktører i fylkeskommunens langsiktige kulturarbeid.

Strategien burde også innledningsvis beskrive forvaltningsnivåenes ulike oppgaver innenfor kulturfeltet og skissert hvordan man kan samhandle for å fremme både bredden og spissingen innen fagområdet. Gjennom en slik avgrensning kan man kanskje argumentere for strategiens elitistiske og sentraliserende preg inn mot noen få geografiske områder.

Regionrådet for Hadeland har tidligere i prosessen understreket viktigheten av at den nye strategien må ta innover seg behovene for hele fylket og dermed fremme tiltak som kommer alle innbyggerne til gode. Dette gjøres best gjennom profesjonelle universelle tiltak som alternerer i alle regionene. Regionrådet ser behovet for stedsspesifikke satsninger som knutepunktsinstitusjoner, festivaler og museer men dette kan ikke gå på bekostninger av muligheten for utviklingen av nye kulturelle fyrtårn, institusjoner eller turnerende virksomhet.

Områdde som skal videreutvikles i følge dokumentet er:

*«Filmbransjen, etablerte store arrangementer, kulturarv og litteratur.»*

Filmbransjen og Litteraturfestivalen er lokalisert i Lillehammer samtidig som de etablerte store arrangementene dokumentet fremhever som fyrtårn som skal videreutvikles, er lite relevante for Hadeland og Vestoppland.

Regionrådet for Hadeland oppfatter kulturstrategien som begrensende, konserverende, sentraliserende og lite utviklingspreget.

Vi vil understreke at den nye strategien bør ta innover seg behovene i hele fylket og dermed fremme tiltak som kommer alle innbyggerne til gode. Slik strategien fremstår nå, er det utfordrende å se for

seg hvordan den skal ha relevans for Hadelandsregionen, særlig ettersom flere av fokusområdene har et sentralisert preg: Fokusområdene film, litteratur og store arrangementer har større betydning for Lillehammer enn for andre steder i Oppland.

Vi vil påpeke at viktige kunstfaglige disipliner, som musikk, teater og visuell kunst ikke er omtalt i strategien. Dersom det er slik at strategien skal omfatte fylkeskommunens samlede arbeid på kulturområdet, så er det vanskelig å forstå hvorfor den ikke tar for seg bredden i kulturfeltet.

#### **Vedlegg til sak**



**Kulturstrategi for  
Oppland 2015-2020.**

## 3/15 Nasjonalt glassmuseum

Arkivsak-dok. 11/03231-4  
Arkivkode. ---  
Saksbehandler Sigmund Hagen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	3/15

### Innstilling:

I tråd med forutsetningene innarbeidet i Regional handlingsplan for Hadeland 2015 bevilges 200 000,- kr til arbeidet med å etablere Nasjonalt Glassmuseum.

Bevilgningen tas fra inngått partnerskapsavtale med Oppland fylkeskommuner.

### Saksdokumenter

Arkivsak – Saksdokumenter fra behandling 2013  
Søknad fra Randsfjordsmuseene  
Regional Handlingsplan for 2015

### Vedlagt

Ja  
Ja  
Nei

### Saksopplysninger:

Regionrådet for Hadeland har mottatt en søknad fra prosjekteier av «Randsfjordsmuseene» om 200 000,- til et prosjekt for taksering av Hadeland Glassverk sin glassamling.

Målsettingen er å etablere et nasjonalt glassmuseum på Jevnaker. Det skal være et konsolidert museum i Randsfjordsmuseene AS. Nasjonalt Glassmuseum skal samle inn, dokumentere, formidle og forske i glassets historie i Norge. Dette favner vidt, både kunst, kulturhistorie, idehistorie, sosialhistorie og ikke minst den immaterielle kulturarven som arbeidsteknikker. Det er tenkt som en lokal møteplass, men med en nasjonal profil.

Nasjonalt Glassmuseum skal bidra til økt attraktivitet og dermed økt verdiskapning for reiseliv, samfunnslivet og næringslivet.

I 2011 ble det satt i gang arbeid med en mulighetsstudie. Randsfjordsmuseene hadde ansvaret for arbeidet som var ferdig våren 2012.

Mulighetsstudien tar bl.a. for seg glassets historie i Norge, mål for et Nasjonalt Glassmuseum, hva et museum må inneholde, økonomi/drift og erfaringer fra tilsvarende museer i andre land.

Arbeidet bygger på informasjon innhentet gjennom studiereise til bl.a. Glasets Hus, Limmared i Sverige, Glasmuseet i Ebeltoft, Danmark, Liverpool Museum, Peoples Museum og Museum Of Science & Industry i Manchester.

Magnor Glassverk ble også kontaktet i forb. med arbeidet.

Gjennom mulighetsstudiet ble følgende avklart:

Det finnes ingen ansvarsinstusjon som tar vare på den samlede glasshistorien i Norge.

Historien strekker seg fra 1739 til i dag.

- De andre landene i Skandinavia og de flere land i Europa har slike museer.
- For å komme inn under tilskuddsordningen fra Kulturdepartementet må museet være en

enhet i Randsfjordmuseene.

- Museet må samle inn, dokumentere, formidle og forske.
- Dokumentasjonssenteret som bygges opp bør ha særlig fokus på den immaterielle kulturarven som er knyttet til glassindustrien.
- Dokumentasjonssenteret må være tilrettelagt for pedagogisk virksomhet, forskere og studenter.
- Nasjonalt Glassmuseum må være et kompetanse- og opplevelsessenter basert på fagkunnskap.
- Museet skal fremme Jevnaker og Hadeland som «glassrike» både nasjonalt og internasjonalt.

I tilknytning til mulighetsstudien ble det også gjennomført et arbeid for å visualisere prosjektet. Dette arbeidet ble gjennomført av KIMA Arkitektur og følger som vedlegg til saken. Vedlegget brukes i markedsføringen av prosjektet og må oppfattes som en mulig visualisering av prosjektet og ikke som et forslag til hvordan museet kommer til å bli.

### **Vurdering:**

Hadeland Glassverk ble etablert i 1762 og er Norges eldste industribedrift som fremdeles er i virksomhet. Glassindustrien har betydd mye for Hadeland og det er et stort behov for å ta vare på historien til denne industrien og samfunnet som er skapt rundt glassverkene våre. Disse samfunnene har vært internasjonale i sin karakter med arbeidere og arbeidsteknikker hentet fra land i Sentral-Europa. Mange produksjonsmåter og arbeidsteknikker er i dag i ferd med å forsvinne. Det er ingen steder i Norge som er mer naturlig for etablering av Nasjonalt Glassmuseum enn Jevnaker.

### **Vedlegg til sak**



Søknad om midler til  
prosjektet nasjonalt g

## 4/15 Underskuddsgaranti for Hadelandsmessa 2015

Arkivsak-dok. 11/02958-97  
Arkivkode. 025  
Saksbehandler Vibeke Buraas Dyrnes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	4/15

### Innstilling:

For å redusere den økonomiske risikoen ved Hadelandsmessa 2015 stiller Regionrådet for Hadeland en underskudds garanti, begrenset oppad til kr. 100 000,-

### Saksdokumenter

### Vedlagt

Søknad fra Hadelandshagen om underskuddsgaranti ved årets Hadelandsmesse 17.august 2015 Ja

### Saksopplysninger:

Regionrådet for Hadeland er positive til den utviklingen som nå skjer med Hadelandsmessa. Det er viktig for utviklingen i regionen at representanter for næringslivet tar initiativ og ansvar for et slikt arrangement. Regionrådet for Hadeland ønsker å bidra til at arrangementet kan videreutvikles.

For å redusere den økonomiske risikoen stiller Regionrådet for Hadeland en underskuddsgaranti, begrenset oppad til kr. 100 000,-

Før garantien kommer til anvendelse forutsetter en at alle muligheter er benyttet for å dekke arrangementets utgifter innenfor arrangementet rammer og at Regionrådet for Hadeland får full innsyn i arrangementets regnskap.

Regionrådet er opptatt av at Hadelandsmessa og Hadelandskonferansen skal ha anledning til å utvikle seg. Regionrådet er spesielt opptatt av at messa og Hadelandskonferansen får en god og fornuftig utvikling i en i en utviklingsfase de nærmeste år.

Hadelandsmessa har blitt arrangert av Hadelandshagen AS tre ganger tidligere og har vært et vellykket arrangement med over 5.000 besøkende.

### Vurdering:

Hadelandsmessa søkte i august regionrådet om garanti for dekning av eventuelt underskudd. Selv om messa nå er avholdt, er ikke regnskapet klart enda. Regionrådet ønsker å bidra til utviklingen av Hadelandsmessa og avsetter derfor 100.000,- i underskudds garanti for 2015.

**Vedlegg til sak**



Søknad om  
underskuddsgaranti f



## 5/15 Valg

Arkivsak-dok. 11/00495-34  
Arkivkode. 026  
Saksbehandler Vibeke Buraas Dyrnes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	5/15

### Innstilling:

Regionrådet for Hadeland velger følgende representanter:

Markarådet: ...

Osloregionen: ...

Sykehuset Innlandet – politisk referansegruppe: ...

### Saksopplysninger:

Det skal velges representanter til følgende i dette regionrådsmøtet:

- Markarådet
- Osloregionen
- Sykehuset Innlandet – politisk referansegruppe

### Vedlegg til sak



Etablering av  
Sykehuset Innlandet:



SM\_02\_2702\_020-20  
15 Politisk referansegr

## 6/15 Møteplan 2016

Arkivsak-dok. 11/00495-33  
Arkivkode. 026  
Saksbehandler Vibeke Buraas Dyrnes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	6/15

### Innstilling:

Framlagt forslag til møteplan vedtas

### Saksopplysninger:

I tråd med tidligere år er det lagt opp til 6 møter i regionrådet. I 2015 var det kun 5 ordinære regionrådsmøter pga valget. Regionadministrasjonen minner om at kutting i antall regionrådsmøter kan gå på bekostning av forankring av arbeid med RHP og andre saker, og anbefaler derfor at det avholdes minst 6 møter i 2016.

I tillegg legges det i likhet med 2015 opp til et Hadelandsting i stedet for felles formannskapsmøte, for alle formannskapsrepresentanter, fylkespolitikere fra Hadeland og Stortingspolitikere fra Oppland, samt relevante næringslivsrepresentanter.

Regionrådet blir i 2016 ledet av Grans ordfører, og møtene holdes på fredager i Gran rådhus.

Det foreslås følgende møteplan for 2016<sup>1</sup>:

**29.januar**

**11.mars**

**10.juni**

**2.september**

**21.oktober**

**2.desember**

**Hadelandsting – 29.april**

Møtene starter kl. 9.00

---

<sup>1</sup> Vinterferieuka er 22.-28.februar (uke 8), påskeuka er 21.-28.mars(uke 12), høstferieuka er 3.-9.oktober (uke 40)

## 7/15 Referatsaker 27.november 2015

Arkivsak-dok. 15/00461-6  
Arkivkode. 026  
Saksbehandler Vibeke Buraas Dyrnes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Regionrådet	27.11.2015	7/15

### Innstilling:

Sakene tas til orientering

### Saksdokumenter

### Vedlagt

- Søknad om støtte for utvikling i Gran – gode møteplasser og økt trivsel og engasjement Ja
- Tildeling av midler i 2015 til Gran Handel og håndverk 16.11.15 Ja
- Tildeling av midler i 2015 til Jevnaker 2020 25.9.2015 Ja

### Vedlegg til sak



Tildeling av midler i  
2015 til Gran Handel og håndverk



Søknad  
Regionrådet utvikling



Regionrådet -  
Partnerskapsmidler -