**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr 4 - 2021**

**Møtetid: Fredag 24. september 2021 kl. 11:00 – 14:00
Sted: Digitalt møte - Teams**
Forslag til dagsorden:

**Sak 23/21 Referat
Sak 24/21 Faglig utredning av byvekstavtale
Sak 25/21 Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes handlingsprogram
 samferdsel 2022-25
Sak 26/21 Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes planprogram for
 regional plan for areal og mobilitet
Sak 27/21 Buskerudbysamarbeidet – organisering
Sak 28/21 Status
Sak 29/21 Eventuelt**

**Vedlegg**
1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 18. juni 2021 (vedlegg til sak 23/21)
2. Fylkesrådssak 67/21 om Utredninger av framtidas kollektivtilbud (vedlegg til sak 25/21)

**Separate vedlegg**
Lenker i sakene.

Buskerudbysamarbeidet, 14. september 2021

Monica Myrvold Berg Wenche N. Grinderud
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppe

# **Sak 23/21 Referat fra ATM-utvalget 18. juni 2021**

Se:Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 18. juni 2021 (intern lenke i dokumentet)***.***

***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*

**Sak 24/21 Faglig utredning av byvekstavtale**
**Hensikt med saken**
Drøfte revidert prosess, prinsipper for egenfinansiering og opplegg for politisk forankring.

**Bakgrunn**
ATM-utvalget vedtok i møte 18. juni følgende konklusjon:

*«Sakens innretning og prosess legges til grunn for det videre arbeidet. Det tas initiativ til et politisk møte med Samferdselsdepartementet. Det tas initiativ overfor staten for å få tydeliggjort statlige krav til egenbidrag.»*

I drøftingene i møtet gav flere uttrykk for at det var gjort et solid og grundig arbeid med det faglige grunnlaget. Gledelig at det synes mulig å nå nullvekstmålet med de virkemidlene som legges inn. Egenfinansieringen må det jobbes videre med.

Fra statsetatene ble det presisert at de ikke kan gå god for de ambisjoner som er lagt inn når det gjelder statlige midler, og at det vil være gjenstand for forhandlinger. Jernbanedirektoratet presiserte at statlige midler avhenger av at det også brukes lokale midler, og at en gjennom samfinansiering av f.eks. ulike tiltak på knutepunktene kan få mer ut av de midlene som settes inn.

Politisk og administrativ ledelse i Buskerudbysamarbeidet møttes 20. august i et forberedende møte hvor man valgte å utsette det digitale møtet med politisk ledelse i Samferdselsdepartementet 24. august. I samme møte ble det lagt opp til et forberedende møte mellom sekretariatet og ordførerne for å drøfte videre politisk forankringsbehov i prosessen. Dette er bakgrunn for forslag til revidert prosess omtalt i saken under. Det ble også lagt opp til et oppfølgende møte mellom sekretariatet og administrativ ledelse for å drøfte forslag til prinsipper for lokal egenfinansiering. Dette er bakgrunn for reviderte prinsipper for egenfinansiering omtalt i saken under. Det er tatt initiativ overfor Statens vegvesen om et administrativt møte med Samferdselsdepartementet for å gå i gjennom det faglige grunnlaget.

Administrativ styringsgruppe sluttet seg i møte 10. september i hovedsak til forslagene som fremkommer i saken under knyttet til revidert prosess, opplegg for politisk forankring og innretning for egenfinansiering.

**Revidert prosessplan og politisk forankring**
Det foreslås å utsette behandling i fylkestinget av det faglige utredningsgrunnlaget for byvekstavtale, fra desember 2021 til mars 2022 for å få tid til en god politisk forankring. Forslaget til revidert prosessplan gjør at ATM-utvalgets behandling av det faglige grunnlaget med vedtak om anbefaling om behandling i kommunestyrene og fylkestinget, flyttes fra slutten av september 2021 til slutten av november 2021.



Administrativ styringsgruppe ønsker et ekstra møte 8. oktober. Fram mot ATM-rådets møte i november foreslås det følgende aktiviteter for politisk forankring:

* Møte med Samferdselsdepartementet etter valget
* Faktahjelpen: Spørsmål og svar
* PPT-presentasjon
* Tilbud om orienteringer
* Faglig ekstrarunde hos partnerne

Innretning for politisk forankringsprosess drøftes i møtet.

**Egenfinansiering**
Det er tidligere drøftet med Vegdirektoratet hva som kreves av lokalt egenbidrag uten at det foreligger et entydig svar på dette. Buskerudbyen skiller seg ut med en satsing uten bompengefinansiering.

Finansieringen av en byvekstavtale består av to hoveddeler: Statlige midler og lokale midler. Med bakgrunn i de 10 mrd som er satt av i NTP 2022-2033 til de fem byområdene som ennå ikke har inngått byvekstavtale, er det i det foreløpige forhandlingsgrunnlaget for Buskerudbyen lagt til grunn en forhandlingsambisjon om lag 2,5 milliarder statlige midler over en 11 års periode fra 2023 til 2033.

Det foreslås å legge følgende til grunn for å definere nivå for egenfinansiering:

* 50/50 statlig/lokal finansiering: Samlet lokal egenfinansiering fra kommuner og fylkeskommunen foreslås å legges på samme nivå som ambisjon om statlige midler med en 50/50 fordeling. Dette gir en byvekstavtale på 5 mrd. Dersom andel statlige midler blir mindre enn 2,5 mrd, reduseres den lokale egenfinansieringen tilsvarende slik at 50/50 fordelingen opprettholdes.
* Fylkeskommunal egenfinansiering 2023-2033: Fylkeskommunen la fram sitt forslag til handlingsprogram for samferdselsstrategien i slutten av juni. Ressursdisponeringen fremgår ikke i dette høringsdokumentet. Videre prosess for dette drøftes i møtet.
* Kommunale økonomiplaner 2023-2025: Investeringstiltak i kommunenes økonomiplaner som bygger opp under nullvekstmålet legges til grunn for perioden 2023-2025.
* Kommunal egenfinansiering etter folketall for perioden 2026-2033: Kommunal og fylkeskommunal egenfinansiering skal ha et nivå som gir 50/50 fordeling stat/lokalt. Det resterende finansieringsbehovet for perioden 2026-2033 fordeles mellom kommunene etter folketall pr 01.01.2021 og aktuelle tiltak konkretiseres i hver kommune på om lag samme økonomiske nivå som en enkelte kommune legger opp til å bidra med.

I tillegg foreslås å synliggjøre:

* Nivå på kommunalt og fylkeskommunalt drift og vedlikeholdsbudsjett som bygger opp under nullvekstmålet.
* Ytterligere potensiale for finansiering gjennom utbyggingsavtaler omtales og eksemplifiseres.

Innretning og videre prosess for egenfinansiering drøftes i møtet.

**Måloppnåelse**Det er satt i gang transportberegninger for å analysere hva som skal til for å nå nullvekstmålet i hele perioden fram til 2030. Nye, foreløpige beregninger fra TØI viser at det er mulig for Buskerudbyen å oppnå nullvekst også fremover uten bompenger eller veiprising. Det jobbes videre med ytterligere konkretisering av effekten av tiltakspakken. Det orienteres om dette i møtet.

***Forslag til konklusjon:*** *Sakens innretning og beskrevne prosess utgjør grunnlaget for det videre arbeidet. Innspill i møtet innarbeides.*

**Sak 25/21 Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes
 handlingsprogram samferdsel 2022-25**

**Hensikt med saken**
Anbefale forslag til høringsuttalelse fra Buskerudbyen til Viken fylkeskommunes forslag til handlingsprogram samferdsel 2022-25.

**Saksframlegg**
Viken fylkeskommune har sendt handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 på høring med høringsfrist 15. september 2021. Handlingsprogrammet vil bli endelig behandlet i fylkestinget i desember 2021. Høringen og mer informasjon om handlingsprogrammet er tilgjengelig på nettsiden: [HPSamferdsel](https://hp-samferdsel-viken.hub.arcgis.com/) . Handlingsprogrammet har en planperiode på fire år. Del 1 gir overordnede føringer til handlingsprogrammet og del 2 inneholder de konkrete prioriteringene.

Den største andelen av driftsbudsjettet som omfatter drift og vedlikehold av fylkesveinettet, drift av kollektivtransporten samt intern drift av rådsområde Samferdsel, går til det fylkeskommunale kollektivtilbudet (ordinært kollektivtilbudet, skoleskyss og TT-transport). I kapittel 7 i handlings-programmet er det kort gjort rede for pågående utredningsarbeider som skal gi grunnlag for å forbedre måten fylkeskommunen organiserer og utformer kollektivtilbudet. Målet er et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Viken og statlig togtilbud. Det er gjort rede for disse utredningene i fylkesrådssak 67/21 om Utredninger av framtidas kollektivtilbud som følger som vedlegg 2.

Investeringsbudsjettet for fylkesvei omfatter alle investeringstiltak på fylkesveinettet, også kollektivframkommelighetstiltak og tilrettelegging for gående og syklende. Det er lagt opp til porteføljestyring av planleggingsprosjekter og utbyggingsprosjekter. For utbyggingsporteføljen er det delporteføljer innenfor hver tiltakstype. De økonomiske rammene vedtas gjennom budsjettprosessen og porteføljene følges opp i tertialrapportene. Endelig prioritering av tiltak vil bli foretatt når innkomne høringsuttalelser er vurdert.

Buskerudbysamarbeidet ved kommunene i ATM-utvalget ga i møte 12. februar 2021 innspill til arbeidet med handlingsprogram for samferdsel. De fire kommunestyrene i Buskerudbyen har sluttet seg til dette innspillet og kom i tillegg med forslag til konkrete prosjekter i den enkelte kommune. Det felles innspillet påpekte følgende:

* **Tilrettelegging for sykkel langs fylkesvei** - Det ønskes at Viken følger opp den lokale satsingen, med utbygging av sammenbindende, trafikksikre sykkelforbindelser langs fylkesveiene. Skoleveier bør prioriteres
* **Trafikksikkerhet -** Det forutsettes at Viken viderefører satsingen på trafikksikkerhet. Arbeidet med trygge skoleveier bør særlig vektlegges da dette også har stor betydning for trafikksikkerheten, og bidrar til å etablere gode transportvaner hos barn og unge.
* **Vinterdrift av gang- og sykkelveinettet** - Høy driftsstandard på det fylkeskommunale gang- og sykkelveinettet vil være en nødvendig forutsetning for at ambisjonene om høy sykkelandel skal nås.
* **Knutepunktutvikling** - Buskerudbyen har flere knutepunkter langs jernbanen som bør videreutvikles som transportknutepunkt og med tettere, bymessig bebyggelse. Det er behov for knutepunkts-byggende tiltak ved Brakerøya, Drammen, Gulskogen, Mjøndalen, Hokksund, Vestfossen og Kongsberg stasjoner. Lier, Darbu og Steinberg stasjoner bør også utvikles med bedre innfartsparkering og mulig tilrettelegging for mikromobilitet.
* **Samordne pris- og sonesystemene** - Buskerudbyen ønsker å påpeke viktigheten av å etablere et felles pris- og sonesystem i fylket, spesielt i pendlingsomlandet til Oslo.
* **Belysning langs fylkesvei** - Fylkeskommunen bes om å starte å ivareta ansvaret for belysning langs sine veier.
* **Ny teknologi** - Viken bør være en viktig aktør i arbeidet med ny teknologi som bl.a. kan hjelpe byområdet til å utnytte eksisterende infrastruktur på en mer effektiv måte.
* **Samarbeid om areal- og transportplanlegging** - Styrket innsats for samordnet areal- og transportplanlegging i samarbeid med kommunene.
* **Styrket busstilbud i byområdet** - Det er viktig at Viken opprettholder driftstilskuddet til Brakar på samme nivå eller styrket nivå fremover slik at busstilbudet kan opprettholdes eller styrkes. Det er en

forutsetning i avtalene om belønningstilskudd at fylkeskommunen opprettholder driftstilskuddet for buss så lenge byområdet mottar belønningstilskudd til styrket bussdrift. Når det gjelder innretning av busstilbudet og tilbud / evt endringer i tilbud på de enkelte strekninger i byområdet er det viktig med gode medvirkningsprosesser med kommunene og ulike brukergrupper (bl.a. ungdomsråd og andre interesse-grupper). Det bør også vektlegges at busstilbudet samordnes med togtilbudet i knutepunkter for best mulig samlet kollektivtilbud i byområdet og for mulighet til å reise effektivt med kollektivtransport inn / ut av byområdet.

* **Styrket kollektivtilbud i korridorer** - Buskerudbyen er sterkt integrert med naboregioner og det er betydelig pendling både inn og ut av Buskerudbyen. Det samlede kollektivtilbudet på buss og tog er særlig viktig i korridorene Kongsberg-Oslo-Gardermoen og Hokksund-Modum/Ringerike. Ved behandlingen i kommunestyrene ble det tilføyd; «I denne forbindelse er det av stor interesse for Buskerudbyen at man viderefører dobbeltspor til Hokksund» og «Det skal fortsatt jobbes for to tog i timen». Ved behandlingen i Lier ble det tilføyd følgende: «Et fortsatt fokus på E134. Kollektivsonene må utvides til også å gjelde i retning Asker/Oslo».
* **Vedlikeholdsetterslep på fylkesveger** - Det bør være en ambisjon om å redusere vedlikeholdsetter-slepet på fylkesveiene. Dette henger også sammen med innspillet om satsing på sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

**Vurdering**

Høringsforslaget ivaretar i stor grad Buskerudbysamarbeidets felles innspill med stort fokus på de fire satsingsområdene; Sømløs og brukertilpasset mobilitet, smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur, innhenting av vedlikeholdsetterslep og gående, syklende og kollektivtransport/trafikksikkerhet.

Når det gjelder drift og vedlikehold av fylkesvegnettet (kapitell 6) med innhenting av vedlikeholds-etterslep omtaler planforslaget i liten grad behovet for innhenting av vedlikeholdsetterslep på gang- og sykkelveg/ fortau og behovet for bedre drift, ikke minst vinterdrift av gang- og sykkelveger.

For omtalen i kap. 9.9 Bypakker/byvekstavtaler kan det bemerkes spesielt at Buskerudbyens avtale med staten om belønningsmidler som bl.a. er helt sentral for å opprettholde og videreutvikle satsingen på kollektiv/busstilbudet i området er gjeldende ut 2021. Styringsgruppe for Buskerudby-samarbeidet, ATM-utvalget her i møte 18. juni 2021 etter forutgående behandling i de fire kommunestyrene og fylkeskommunen, anbefalte at det sendes søknad om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden fra 2022 fram til det foreligger en byvekstavtale/senest 2025.

Mandatet for arbeidet med det faglige grunnlaget for en byvekstavtale for Buskerudbyområdet er vedtatt i de fire kommunene og av fylkesrådet i Viken vinteren 2021. Mandatet innebærer en byvekstavtale uten bompengefinansiering. Dette betyr at større veiprosjekter som krever bompengefinansiering ikke vil inngå i Buskerudbyens forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale. I forhandlingsgrunnlaget legges det opp til smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur gjennom firetrinnsmetodikken slik som omtalt i forslag til handlingsprogram for samferdsel. Noe som innebærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes.

Det legges også opp til en sterk satsing på tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet for å gi bedre tjenester og utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte. Forslag til forhandlingsgrunnlag skal behandles av ATM-utvalget i høst og deretter av kommunestyrene og fylkestinget vinteren 2022.

Det er viktig for videre arbeid med byvekstavtale for Buskerudbyen at fylkeskommunens egenfinansiering fremkommer. Det er videre av avgjørende betydning at det framover settes av ressurser til kollektivtrafikken minst på dagens nivå og til investeringer i sentrale gang- og sykkeltiltak. Sterkere fokus på mer systematisk vedlikehold og helårsdrift av gang- og sykkel slik at flere går og sykler, er et viktig bidrag til å oppnå nullvekstmålet når det gjelder personbiltrafikken. Satsing på tilrettelegging for gående og syklende langs fylkeskommunale veier bør synliggjøres i handlingsprogrammets kapittel 6 om drift og vedlikehold.

Når det gjelder de konkrete tiltakene i del 2 vil den enkelte kommune kommenterer disse i sine uttalelser. Generelt er det behov for å tydeliggjøre sammenhengen mellom de prioriteringene som er foreslått i fylkeskommunens forslag til handlingsprogram og virkningsfulle tiltak som kan bygge opp under nullvekstmålet i biltrafikken i en framtidig byvekstavtale for Buskerudbyen.

Administrativ styringsgruppe behandlet forslag til uttalelse i møte 10. september 2021. Forslaget oversendes fylkeskommunen innen høringsfristen 15. september 2021. ATM-utvalgets vedtak ettersendes så raskt det foreligger.

***Administrativ styringsgruppes forslag til konklusjon:***Det anbefales slikt felles høringsuttalelse fra kommunene i Buskerudbysamarbeidet til Viken fylkeskommunes forslag til handlingsprogram samferdsel 2022-25:

* Høringsforslaget ivaretar i stor grad Buskerudbysamarbeidets tidligere felles innspill. For omtalen i kap. 9.9 Bypakker/byvekstavtaler kan det bemerkes spesielt at Buskerudbyens avtale med staten om belønningsmidler som bl.a. er helt sentral for å opprettholde og videreutvikle satsingen på kollektiv/busstilbudet i området er gjeldende ut 2021. Styringsgruppe for Buskerud-bysamarbeidet, ATM-utvalget, vedtok i møte 18. juni 2021, etter forutgående behandling i de fire kommunestyrene og fylkeskommunen, at det sendes søknad om å få forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden fra 2022 fram til det foreligger en byvekstavtale/senest 2025.

Mandatet for arbeidet med det faglige grunnlaget for en byvekstavtale for Buskerudbyområdet er vedtatt i de fire kommunene og av fylkesrådet i Viken vinteren 2021. Mandatet innebærer en byvekstavtale uten bompengefinansiering. Dette betyr at større veiprosjekter som krever bom-pengefinansiering ikke vil inngå i Buskerudbyens forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale. I forhandlingsgrunnlaget legges det opp til smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur gjennom firetrinnsmetodikken slik som omtalt i forslag til handlingsprogram for samferdsel. Noe som inne-bærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes.
Det legges også opp til en sterk satsing på tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet for å gi bedre tjenester og utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte. Forslag til forhandlingsgrunnlag skal behandles av styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet i løpet av høsten 2021 og deretter av kommunestyrene og fylkestinget februar/mars 2022.

* For det videre arbeid med byvekstavtale for Buskerudbyen er det av gjørende betydning at fylkeskommunens egenfinansiering i byvekstavtalen identifiseres. Det må framover settes av ressurser til kollektivtrafikken minst på dagens nivå og til investeringer i sentrale gang- og sykkeltiltak.
* Det er viktig at Viken opprettholder driftstilskuddet til Brakar på samme nivå eller styrket nivå fremover slik at busstilbudet kan opprettholdes eller styrkes. Det er en forutsetning i avtalene om belønningstilskudd at fylkeskommunen opprettholder driftstilskuddet for buss når byom-rådet mottar belønningstilskudd til styrket bussdrift. Når det gjelder innretning av busstilbudet og tilbud / evt endringer i tilbud på de enkelte strekninger i byområdet er det viktig med gode medvirkningsprosesser med kommunene og ulike brukergrupper (bl.a. ungdomsråd og andre interessegrupper). Det må også vektlegges at busstilbudet samordnes med togtilbudet i knutepunkter for best mulig samlet kollektivtilbud i byområdet og for mulighet til å reise effektivt med kollektivtransport inn / ut av byområdet. Buskerudbyen er sterkt integrert med naboregioner med en betydelig pendling både inn og ut av Buskerudbyen. Det samlede kollektivtilbudet på buss og tog er særlig viktig i korridorene Kongsberg-Oslo-Gardermoen og Hokksund-Modum/Ringerike. I denne forbindelse er det av stor interesse for Buskerudbyen at man viderefører dobbeltspor til Hokksund.
* Sterkere fokus på mer systematisk vedlikehold og helårsdrift av gang- og sykkel slik at flere går og sykler, er et viktig bidrag til å oppnå nullvekstmålet når det gjelder personbiltrafikken. Forslag til handlingsprogram samferdsel fremhever satsing på drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og innhenting av vedlikeholdsetterslep, men omtaler i liten grad behovet for innhenting av vedlike-holdsetterslep på gang- og sykkelveg/ fortau og behovet for bedre drift, ikke minst vinterdrift av gang- og sykkelveger. Satsing på tilrettelegging for gående og syklende langs fylkeskommunale veier bør synliggjøres i handlingsprogrammets kapittel 6 om drift og vedlikehold.
* Når det gjelder de konkrete tiltakene i del 2 vil den enkelte kommune kommenterer disse i sine uttalelser. Generelt kan sies at det er behov for å løfte og tydeliggjøre sammenhengen mellom de prioriteringene som er foreslått i fylkeskommunens forslag til handlingsprogram og virknings-fulle tiltak som kan bygge opp under nullvekstmålet i biltrafikken i en framtidig byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Sak 26/21** **Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes planprogram
 for regional plan for areal og mobilitet

Hensikt med saken**
Anbefale forslag til høringsuttalelse fra Buskerudbyen til Viken fylkeskommunes planprogram for regional plan for areal og mobilitet.

**Saksframlegg**
Fylkestinget i Viken har besluttet å utarbeide tre regionale planer for Viken parallelt: Regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd, Regional plan for kompetanse og verdiskaping og Regional plan for areal og mobilitet.  Høringsutkast til felles planprogram er lagt ut til offentlig gjennomsyn med frist 24. september 2021. Samtidig varsles oppstart av arbeidet med å utarbeide de tre planene.

Planprogrammet gjør rede for formål med planarbeidet, organiseringen av planprosessene, opplegg for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger og ytterligere kunnskapsinnhenting.

Forslaget til felles planprogram for de tre nye regionale planene i Viken finnes her: <https://viken.no/horinger/planprogram-regionaleplaner>

**Regional plan for areal og mobilitet**For Buskerudbysamarbeidet er det Regional plan for areal og mobilitet det er mest aktuelt å komme med innspill til. I planprogrammet heter det at *«Planen skal skape en felles forståelse for utfordringer, muligheter og utviklingsbehov, og danne et godt grunnlag for strategisk samarbeid for å nå målene. Planen skal gi strategisk retning for prioriteringer og samordnet innsats for å:*

* *Planetens tålegrense skal være førende og en gjennomgående prioritet for hvordan vi forflytter oss selv og varer, og hvordan vi bruker arealene og ressursene i Viken.*
* *Sørge for at areal- og mobilitetspolitikken bidrar til økt sosial og økonomisk bærekraft, og en mer helsefremmende, sosialt og geografisk utjevnende samfunnsutvikling.*
* *Utvikle små og store byer og tettsteder som fremmer livskvalitet og er attraktive for innbyggere og næringsliv.*
* *Legge til rette for en balansert befolkningsutvikling i ulike deler av Viken.*
* *Skape bærekraftige mobilitetsløsninger som er tilgjengelige og trygge for alle.*
* *Ta vare på, og restaurere og utvikle viktige natur-, kultur- og friluftsområder.*
* *Legge til rette for bærekraftig verdiskaping og økt livskvalitet gjennom funksjonell lokalisering og gode mobilitets- og logistikkløsninger.*
* *Øke samfunnets evne til å håndtere og begrense konsekvensene av klimaendringer og andre uønskede hendelser.*

*Samarbeid med kommuner og andre offentlige myndigheter skal være sentralt i utformingen og iverksettingen av den regionale planen. Planen skal gi retning for samfunnsutviklingen i fylket. Dette vil innebære å fastsette felles mål, utvikle strategier og definere virkemidler i fylket, slik at offentlige og private aktører opplever likebehandling og forutsigbarhet. Samtidig vil planen ta inn over seg ulikheter i geografi, demografi og utfordringsbilde i ulike deler av fylket, og se hvordan virkemiddelbruk kan tilpasses de ulike forutsetningene i fylket.*

*Planen skal erstatte areal- og mobilitetsføringer fra inntil 24 regionale planer, herunder de tre overordnede regionale planene for areal- og transport i de tidligere fylkene Akershus, Buskerud og Østfold (ATP Oslo og Akershus, ATP Buskerud og fylkesplanen for Østfold). Innretningen i disse tre overordnede planene samsvarer i stor grad med oppdraget til ny plan, som er gitt i regional planstrategi. Mange sentrale føringer fra disse tre planene vil derfor sannsynligvis bli videreført».*

Det skisseres 6 innsatsområder som er de samme i alle de tre nye regionale planene:

Innsatsområde 1 Livskvalitet, velferd og like muligheter
Innsatsområde 2 Bærekraftig og rettferdig økonomisk system
Innsatsområde 3 Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring
Innsatsområde 4 Redusert klimagassutslipp og energiomlegging
Innsatsområde 5 Helhetlig by- og stedsutvikling
Innsatsområde 6 Miljø, økosystem og biologisk mangfold

**Buskerudbyens tidligere innspill**ATM-utvalget fattet 15. mai 2020 følgende vedtak som innspill til arbeidet med regional planstrategi:

* *Kommunenes representanter i ATM-utvalget ber Viken fylkeskommune om å ta inn i sin regionale planstrategi for perioden 2021-2030 at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 oppdateres.*
* *En oppstart av planarbeidet kan skje i 2021/22 med sikte på endelig vedtak i 2023.*
* *Det forutsettes at kommunene skal ha en førende rolle i arbeidet med å utforme innholdet i den oppdaterte planen.*

I saksfremlegget fremgikk følgende vurdering som grunnlag for vedtaket:

* *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 bør ikke fases ut og i stedet innarbeides i en fylkesdekkende plan for hele Viken. Planen for Buskerudbyen bør oppdateres som en selvstendig regional plan også i fremtiden. Buskerudbyen vil ha behov for å vurdere egne virkemidler i areal- og transportpolitikken – samordnet med innholdet i en byvekstavtale.*

Det vises videre til ATM-utvalgets vedtak i møtet 25. september 2020 med høringsuttalelse til Vikens regionale planstrategi:

*1.            Tema bærekraftig mobilitet er gitt lite omtale i planstrategiens «utviklingsmål» og «innsatsområder». Det er derfor positivt at mobilitet er inkludert tydeligere i forslaget til en av tre nye «regional planer» for Viken.*

*2.            Planstrategien er for lite konkret når det gjelder hvilke regionale planer i Viken som skal utarbeides for å møte vikensamfunnets utfordringer og muligheter. Temaene er relevante, men Viken utsetter å ta stilling til behovet for konkrete planer for de enkelte byområder i Viken.*

*3.            Buskerudbyens tidligere innspill om oppdatering av «Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23» kan besluttes nå, som en del av den regionale planstrategien, og slik at programmering av dette arbeidet kan starte snarlig.*

*4.         Om «Regional plan for arealbruk og mobilitet»: For de største byområdene er det framtidige «byvekstavtaler» som er tenkt å skulle inneholde et helhetlig grep om virkemidlene i areal- og transportpolitikken, inkludert evt bypakkesamarbeid, arealpolitikk, belønningsmidler med mer. Begrepet «bypakkesamarbeidene» blir derfor for «snevert». Dette kan gjerne være aktuelt for noen byområder, men er ikke dekkende for alle byområder i Viken.*

I forslag til planprogram heter det at det gjennom høsten 2021 skal arbeides med å konkretisere prinsipper og metodikk for medvirkning i planarbeidet. Det heter videre at arbeidet med planprogrammet har tydeliggjort et behov for en mer temabasert tilnærming til medvirkning, der ulike typer aktører i fellesskap drøfter sentrale utfordringer innen viktige temaområder.

Det heter også at det bør være et mål å bruke kommunenes fagkompetanse, lokalkunnskap, utredninger og strategier aktivt i utarbeidelsen av planene. Kommunene inviteres også i politisk medvirkning og drøfting av mål og veivalg. Dette vil skje gjennom medvirkning fra hver enkelt kommune, samt i dialog med kommuneregionene. En viktig hensikt med kommunenes medvirkning er å bidra til god forankring av strategier hvor kommunene selv er sentrale i gjennomføringen.

 **Vurdering**Buskerudbyens organer har gjennom flere innspill bedt om at regional plan Areal og transport Buskerudbyen 2013-23 revideres. Det er behov for god lokal forankring, utvikling av kunnskapsnivå, se på nye areal- og transportutfordringer og konkretisering for Buskerudbyens område som et viktig grunnlag i det regionale samarbeidet og i arbeidet med byvekstavtale. Det stilles spørsmål ved om den prosessen det legges opp til i fylkeskommunen svarer på de behov kommunene i Buskerudbyen har for sammen å utforme ny regional politikk. Eksisterende plan for Buskerudbyen involverte kommunene sterkt og har sterk forankring i kommunene. Et alternativ for kommunene er å utarbeide en interkommunal plan som kan samvirke med en byvekstavtale.

Det går fram av forslag til planprogram for de tre nye regionale planene at de skal erstatte inntil 24 tidligere regionale planer i de tre fylkene, inkludert Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Forslag til plan med handlingsprogram skal foreligge i løpet av 2022 med offentlig ettersyn og godkjenning våren 2023.

Buskerudbyen kan komme i et vanskelig dilemma. Gjeldende regional Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 som ligger til grunn for Buskerudbysamarbeidet og forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale vil etter de signaler som gis i forslag til planprogram for regional plan bli opphevet sommeren 2023. Formål og tematikk i ny regional plan areal og transport er absolutt relevante. Men det er vanskelig å se hvordan det foreliggende planprogrammet gir prosessføringer for en plan som vil imøtekomme Buskerudbyens behov for en plan som styringsredskap med et delregionalt perspektiv og som på områdenivå vil gi et kraftfullt bidra til å utforme ny felles politikk, og som også vil være et felles grunnlag for Buskerudbysamarbeidet for å vurdere egne virkemidler i areal- og transportpolitikken og samordnet med innholdet i en byvekstavtale for Buskerudbyen. Det ville være ønskelig at Viken innenfor areal- og transportpolitikken kunne forholdt seg direkte til Buskerudby-samarbeidet når det gjelder vårt behov for å utvikle areal- og transportstrategier, i stedet legger Viken fortsatt opp til å benytte kommuneregionene i planprosessen – dette er uheldig.

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 10. september 2021 med forslag om  ***slik konklusjon:***
*Det anbefales at Buskerudbysamarbeidet gir følgende høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes forslag til planprogram regional plan for areal og mobilitet.*

1. Buskerudbysamarbeidet har tidligere spilt inn ønske om å revidere den regionale planen; Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ettersom planen nå nærmer seg tid for fornyelse. En ny plan for Buskerudbyen, gjeldende fra 2024, vil kunne inneholde konkrete føringer for arealbruk som kan samvirke med tiltak på transportområdet i en kommende byvekstavtale for Buskerudbyen. Eksisterende Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 involverte kommunene sterkt og har en sterk forankring i kommunene.
* Det vil være svært krevende for Buskerudbybysamarbeidet om den regionale planen for Buskerudbyen oppheves uten at den erstattes av en ny konkret plan for dette byom-rådet. En felles plan for hele Viken vil neppe kunne bli konkret nok, ivareta nødvendig lokal forankring, eller produsere kunnskap om alternative utviklingsmuligheter når det gjelder arealbruk og transporttiltak spesifikt for Buskerudbyen. Vi ber derfor om at gjeldende regionale plan for Buskerudbyen ikke oppheves av Viken inntil Buskerudbyen selv har fått utarbeidet en ny plan for byområdet. Dersom Viken ikke ønsker at en ny plan for Buskerudbyen skal være en regional plan, vil Buskerudbyen måtte vurdere andre planformer, for eksempel interkommunal plan.
1. Buskerudbyen ber om at Viken, i planprosessen for en ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Viken, forholder seg direkte til Buskerudbyen, evt i tillegg til kommuneregionene. Buskerudbyen er et byområde som er aktuelt for byvekstavtale og kommuneregionene vil ikke være riktig adressat for spørsmål som gjelder kommende areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen.

**Sak 27/21 Buskerudbysamarbeidet – organisering – status**15. februar 2019 vedtok ATM-utvalget å se på framtidig organiseringen av Buskerudbyen i lys av en byvekstavtale. Prosessen med byvekstavtale har tatt lengre tid enn forventet, og spørsmål om endringer i organiseringen har derfor blitt vært satt litt på vent.

I møte 10. september 2021 behandlet administrativ styringsgruppe saken. Det orienteres nærmere i møtet. Konklusjoner som bidrar til endringer i Samarbeidsavtalen mellom partnerne i Buskerudbyen tas opp senere i en felles sak om endringer i Samarbeidsavtalen.

***Administrativ styringsgruppes forslag til konklusjon:****Buskerudbysamarbeidets styringsstruktur og organisering vurderes todelt; før og etter inngåelse av en byvekstavtale mellom staten og kommunene/fylkeskommunen.*

1. *Før inngåelse av byvekstavtale:*
	1. *Videreføres ATM-utvalget, Administrativ styringsgruppe og Fagrådet som i dag.*
	2. *Foreslås ATM-rådets møteplan vurdert i forhold til behovet for orientering, oppdatering og forankring knyttet spesielt til forhandlingene om byvekstavtale.*
	3. *Vises det til forutsetningene i regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 om partenes oppnevning av et utvalg for gjennom av forhandlinger om byvekstavtalen.*
2. *Etter at byvekstavtale er inngått:*
	1. *Styringsgruppe – svarende til ATM-utvalget – etableres for gjennomføring av inngått byvekstavtale, jfr. føringer gitt av staten.*
	2. *Administrativ styringsgruppe bestående av kommunenes/fylkeskommunens administrative ledere etableres og har ansvaret for å opprette en arena for helhetlig faglig samordning og utvikling.*
	3. *Fullmakter og møtefrekvens fastsettes som følge av byvekstavtalen.*
3. *Sekretariatets organisering og tilknytning behandles av administrativ styringsgruppe.*

 **Sak 28/21 Status**

**Status elektriske bysykler**Det orienteres i møtet om oppstart felles bysykkelordning.***Forslag til konklusjon:*** Status tas til orientering.

 **Sak 29/21 Eventuelt**

# Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 18. april 2021

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 3/21** – **18.06.2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:** Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder)Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommuneKnut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommuneGro Ryghseter Solberg, avdelingsleder, Viken fylkeskommune, mobilitet og samfunnAnders Næss, varaordfører, Kongsberg kommuneFred Anton Mykland, avdelingsdirektør, Statens Vegvesen, transport og samfunn, transport øst, Ove Skovdahl, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet**Fra administrasjonen:**Trude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Elisabeth Enger, rådmann, Drammen kommuneEinar Jørstad, direktør, kultur, by- og stedsutvikling, Drammen kommuneSikke Næsheim, kommunalsjef, Lier kommuneJens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommuneAnette Krekling, spesialrådgiver, Viken fylkeskommuneIngeborg Olsvik, spesialrådgiver, Viken fylkeskommuneMorten Lauvbu, kommunalsjef, Øvre Eiker kommuneTerje Sundfjord, administrerende direktør, BrakarØrjan Skare, ruteplanlegger, Brakar**Fra Buskerudbysekretariatet:**Hans Petter Christensen, daglig lederTrond SolemIngunn LarsenJomar L. LangelandGun KjensethTor Atle Odberg |
| **Forfall** | Olav Skinnes, fylkesråd samferdsel, Viken fylkeskommuneGunhild Dalaker Tuseth, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken |
| **Møtested** | Digitalt møte, Teams |
| **Møtetid** | Fredag 18.06.2021 kl 11:00 – 14:15 |

Innkalling og dagsorden godkjent.

**Sak 16/21 Referat fra ATM-utvalget 23. april 2021**

***Konklusjon:*** *Referat godkjent*

**Sak 17/21 Rapport om ferjekonsept**Ørjan Skare orienterte om rapporten. Terje Sundfjord presenterte Brakars vurderinger rundt konseptet, og opplyste om at det jobbes med å etablere et teknologiprosjekt med en pilot for utslippsfri og autonom elv- og fjordbåt.

**Drøfting i møtet**Ordfører i Drammen gav uttrykk for at dette var et spennende prosjekt. Ordfører i Lier takket for en ryddig og grei gjennomgang, og viste til at det gjøres en helhetlig analyse i forbindelse med byvekstavtalegrunnlaget. Fra fylkeskommunen ble det understreket at fylkes-kommunen støtter Brakar full ut i den måten dette håndteres på.

***Konklusjon:*** *Saken tas til orientering.*

**Sak 18/21 Faglig utredning av byvekstavtale**

Tor Atle Odberg innledet og tok utgangspunkt i at Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet de siste årene gjennom satsing på gange, sykkel, kollektivtransport, areal og parkering. I en byvekstavtale uten bompengeinntekter kan det satses enda mer på det vi vet virker med mer økonomisk forutsigbarhet og større økonomiske rammer. Det utvikles nå et grunnlag for en byvekstavtale som gir miljøvennlig mobilitet og god livskvalitet for innbyggerne.

Utredningen som det nå jobbes med vil utgjøre et viktig utgangspunkt for forhandlinger med staten, men sammensetningen av tiltak må ikke forstås som et endelig lokalpolitisk forslag til tiltaksportefølje. Det skal ikke konkluderes med én anbefaling i utredningen. Hvilke tiltak som skal gjennomføres avgjøres gjennom forhandlingene om byvekstavtale.

Hovedelementer i det faglige utredningsarbeidet består av en virkemiddelpakke med målrettede tiltak, kostnadsberegninger, finansieringsgrunnlag og transportberegninger.

Virkemiddelpakka består av følgende tiltaksområder:
 - Opprettholde buss-satsingen og utvikle kollektivtilbudet
 - Infrastrukturtiltak for gange, sykkel og kollektiv
 - Smart mobilitet og ny teknologi
 - Arealplantiltak
 - Parkering

Forslag til tiltak innenfor enkelte tiltaksområdene ble presentert av lederne av de faggruppene som har jobbet med tiltaksområdene.

Finansieringsgrunnlaget for en byvekstavtale uten bommer består av statlige midler
(belønningsmidler, og programområdemidler riksveg til gange, sykkel og kollektivtiltak, og til kollektivknutepunkt og jernbanestasjoner) og egenbidrag fra fylkeskommunen og kommunene. I tillegg kan offentlige og private bidrag gjennom utbyggingsavtaler inngå.

Det jobbes med en ambisjon om 2,3 milliarder statlige midler over en 10 års periode. Kommunene har vist en oversikt over hva som ligger i økonomiplanene de første fire årene og fylkeskommunen vil offentliggjøre sitt forslag til handlingsprogram for samferdselsstrategien i slutten av juni.

Det er satt i gang transportberegninger for å analysere hva som skal til for å nå nullvekstmålet i hele perioden fram til 2030.

Når det gjelder ferjekonseptet gjennomføres det transportberegninger etter de føringer som gjelder for byvekstavtalegrunnlag. Ferjekonseptet synliggjøres ved siden av virkemiddel-pakken som en del av den endelige saken om faglig grunnlag for byvekstavtale. Det vurderes om en trinnvis utvikling av ferjeprosjektet vil kunne tilpasses forhandlingsgrunnlaget.

Kommunestyrene og fylkeskommunen har tidligere behandlet mandatet for utrednings-arbeidet. Nå i juni behandles sak om status i utredningsarbeidet og fullmakt til forlengelse av dagens belønningsavtale med Samferdselsdepartementet dersom byvekstavtale-forhandlingene ikke kommer i gang i 2021.

Ordførerne i Buskerudbysamarbeidet vil få et møte med politisk ledelse i Samferdsels-departementet 24. august for å orientere om status i arbeidet med lokalt grunnlag for byvekstavtaleforhandlinger.

Etter framdriftsplan skal ATM-utvalget i møte 24. september behandle sak om faglig utredning som grunnlag for byvekstavtaleforhandlinger og anbefale denne for videre behandling i kommunestyrene og fylkestinget høsten 2021.

**Drøfting i møtet**Flere gav uttrykk for at det var gjort et solid og grundig arbeid med det faglige grunnlaget. Gledelig at det synes mulig å nå nullvekstmålet med de virkemidlene som legges inn. Egenfinansieringen må det jobbes videre med.

Fra statsetatene ble det presisert at de ikke kan gå god for de ambisjoner som er lagt inn når det gjelder statlige midler, det vil være gjenstand for forhandlinger. Jernbanedirektoratet presiserte at statlige midler avhenger av at det også brukes lokale midler og at en gjennom samfinansiering av f.eks. ulike tiltak på knutepunktene kan få mer ut av de midlene som settes inn.

***Konklusjon:*** *Sakens innretning og prosess legges til grunn for det videre arbeidet. Det tas initiativ til et politisk møte med Samferdselsdepartementet. Det tas initiativ overfor staten for å få tydeliggjort statlige krav til egenbidrag.*

 **Sak 19/21 Søknad om forlengelse av belønningsavtalen**

***Konklusjon:***

1. *Forslag til søknad om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden fra 2022 fram til det foreligger en byvekstavtale/senest 2025 anbefales.*
2. *Sekretariatet i Buskerudbyen gis mandat til å endelig utforme og sende søknad som skissert i saken med kr 110 mill. pr år.*
3. *Egen sak om forslag til handlingsplan med konkret forslag til anvendelse av midler fremmes når svar på søknad foreligger.*

**Sak 20/21 Buskerudbysamarbeidet – organisering**

Einar Jørstad innledet om bakgrunn for saken, det administrative mandatet som ble gitt og hvordan ei arbeidsgruppe som han har ledet, har jobbet med forslaget.
**Drøfting i møtet**Ordfører i Øvre Eiker påpekte at det er utfordrende å skille mellom ATM-utvalg og ATM-råd. Det kan kanskje ryddes noe i begrepene. Politisk forankring er veldig viktig. Det ble foreslått at ordførerne setter seg sammen og ser litt mer på hvordan dette kan gjøres framover, både gjennom ATM-rådet og evt. med mer direkte kommunikasjon.

***Konklusjon:****Buskerudbysamarbeidets styringsstruktur og organisering vurderes todelt; før og etter inngåelse av en byvekstavtale mellom staten og kommunene/fylkeskommunen.*

1. *Før inngåelse av byvekstavtale:*
	1. *Videreføres ATM-utvalget, Administrativ styringsgruppe og Fagrådet som i dag.*
	2. *Foreslås ATM-rådets møteplan vurdert i forhold til behovet for orientering, oppdatering og forankring knyttet spesielt til forhandlingene om byvekstavtale.*
	3. *Vises det til forutsetningene i regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 om partenes oppnevning av et utvalg for gjennom av forhandlinger om byvekstavtalen.*
2. *Etter at byvekstavtale er inngått:*
	1. *Styringsgruppe – svarende til ATM-utvalget – etableres for gjennomføring av inngått byvekstavtale, jfr. føringer gitt av staten.*
	2. *Administrativ styringsgruppe bestående av kommunenes/fylkeskommunens administrative ledere etableres og har ansvaret for å opprette en arena for helhetlig faglig samordning og utvikling.*
	3. *Fullmakter og møtefrekvens fastsettes som følge av byvekstavtalen.*
3. *Sekretariatets organisering og tilknytning behandles av administrativ styringsgruppe i særskilt sak.*

 **Sak 21/21 Status
K*onklusjon:*** *Status tas til orientering.*

**Sak 22/21 Eventuelt**

**Vedlegg 2**



|  |  |
| --- | --- |
|  Saksframlegg  | Saksnr.: 2021/17229  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Behandlet av**  | **Møtedato**  | **Utvalgssaksnr.**  |
| Fylkesrådet  | 25.03.2021  | 67/21  |

|  |  |
| --- | --- |
|  Vedlegg: 1  | Ruter - Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet  |

**Utredninger av framtidas kollektivtilbud**

Fylkesrådens forslag til innstilling

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

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

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets innstilling

1.Fylkestinget tar fylkesrådets orientering om pågående, store kollektivutredninger til orientering.

2.Fylkestinget tar fylkesrådets forslag til opplegg og framdrift for behandling av de respektive sakene i fylkestinget til orientering.
25.03.2021
Tonje Brenna, Fylkesrådsleder

 **Bakgrunn for saken**

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

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

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

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

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

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

**Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser**

**Sømløst og enhetlig kollektivtilbud**

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

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

1. Informasjon om reisemuligheter på tvers av eksisterende og tidligere fylkesgrenser, og på tvers av ulike transportmidler.
2. Gjennomgående billett for kollektivreiser på tvers av selskaper og administrative grenser og transportformer.
3. «Rettferdige» priser på tvers av de samme grensene. (Rettferdige priser kan omfatte flere forhold. I offentlig og politisk debatt har det i stor grad vært snakk om geografiske forskjeller. En annen dimensjon er forskjellen mellom ulike brukergrupper, blant annet mellom de som reiser med periodebillett og de som reiser med enkeltbilletter. En tredje dimensjon mellom ulike transportmidler. Andre dimensjoner er forskjeller i hastighet, frekvens og komfort).
4. Samordnet rutetilbud slik at overganger er gode og ruter korresponderer

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

Oppgave 2 (enkel betaling) er allerede løst for alle billettslag i Ruters område gjennom togavtalen. Enkeltbilletter for sammensatte reiser kan kjøpes i hele Oslo/Viken via Enturs betalingsapp. Med noen unntak (Det er mulig å kjøpe periodebilletter i Brakars billett som inkluderer Oslo/Ruter vestområde. Entur jobber med en løsning for å selge periodebilletter i Buskerud på tvers av ulike salgskanaler), er det foreløpig ikke mulig å kjøpe et samlet månedskort på tvers av tog/buss utenfor Ruters område.

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

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

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

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

**Ny pris og betalingsmodell**

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

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

Underveis i arbeidet har Covid19 forsterket og endret forutsetningene:

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

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

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

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

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

Innføring av et system med store soner var i stor grad begrunnet med det å gjøre det enkelt å få oversikt over priser, både for de reisende og for sjåførene som skulle selge billetter. Samtidig ga dette utfordringer med å samordne med togets prissystem som er strekningsbasert. I dag skjer alle utregninger elektronisk, slik at det er enkelt å få fram kostnaden for en reise uavhengig av hvilke soner/system som ligger i bunn. Et mer strekningsbasert system, der prisen for reisen framkommer ved å summere hele reisekjeden, vil fjerne utslag av sonegrenser med store prishopp, og det at overganger er inkludert for bosatte i noen områder og ikke for andre. ( Et system med mange små soner vil ha mange av de samme egenskapene som et strekningsbasert system. En utfordring med et slikt system tidligere, var at det var vanskelig å kommunisere og håndtere manuelt. Dagens databaserte systemer gjør det enklere å løse dette).

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

**Togavtalen**

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

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

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

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

Viktige føringer fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune:

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

En avtale som oppfyller alle kravene fra Oslo og Viken ble godkjent av partene i mars 2021. Dette innebærer at dagens helintegrerte pris- og billettsamarbeid i Ruters ansvarsområde videreføres. Det er i avtalen en intensjon om en utvidelse av det helintegrerte pris- og billettsamarbeidet med fylkeskommunal prissetting av persontogtransporten for hele Viken, det vil si at samarbeidet også skal inkludere Brakar og ØKT utover det samarbeidet som eksisterer i dag. Det finnes per i dag ikke finansiering til dette. Det er forbehold i avtalen om at en slik utvidelse forutsetter at nødvendig offentlig finansiering er avklart og vedtatt innen 2023. Utvidet mobilitetstilbud

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

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

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

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

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

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

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

Billett og betalingssystemet for kollektivreiser kan samordnes på tvers av kollektivselskaper etter mønster av Entur, eller via felles kundegrensesnitt (MaaS)(4Maas (Mobility as a Service) er et felles kundegrensesnitt for mange ulike mobilitetsformer, og kan utøves i offentlig regi eller av private «plattform-selskaper». Kundegrensesnittet er «salgskanalen» der tjenesten formidles, og ivaretar flere funksjoner: Informasjon om ulike tilbud, samt om forsinkelser, m.v.; data om kundene (i den grad kunden ønsker å gi fra seg disse); veiledning (reisealternativer); og betaling for tjenestene. Slik får kundene løst en sammensatt reisekjede uten å måtte forholde seg til en rekke tilbydere) hvor mange andre transportformer inngår. Vi bør da avklare om det er ønskelig, eller juridisk sett nødvendig, å legge til rette for at også private selskaper skal kunne utvikle egne kundegrensnitt for mobilitet (fungere som MaaS-selskaper), og at disse også skal kunne selge kollektivbilletter. EU arbeider nå med å innføre EUs ITS-direktiv innenfor mobilitetsområde, noe som kan få betydning i saken.(5 Ruter er involvert i et EU-initiert arbeid for å innføre EUs ITS-direktiv for multimodale reise-informasjonstjenester. Foreløpig har direktivet fått konsekvenser for veitrafikken, bl.a. for organiseringen av bompengeselskapene. Utfallet av denne saken kan få betydning for hvor mange funksjoner som i framtida kan tillates lagt til et offentlig administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, og vil kunne åpne for at andre enn offentlige kollektivselskaper skal kunne selge kollektivbilletter).

**Organisering av kollektivselskapene**

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

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

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

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

**Vurdering**

**Politisk styring**

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

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

Samordning av linjenett og takster med jernbanen/staten forutsetter enighet om kostnadsdeling. Men, også et løpende samarbeid/beslutningssystem for å kunne løse endringer over tid, f.eks. nivået på offentlig kjøp eller utforming av takster. Avtalen som ble inngått med Jernbanedirektoratet 4. mars; om felles rute, pris og billettsamarbeid for Oslo og Viken; vil være en del av løsningen. Avtalen er basert på at Oslo og Viken blir takstmyndighet for all kollektivtransport i Oslo og Viken, slik de i dag er for Oslo og Akershus, og er en viktig milepæl fram mot et sømløst og enhetlig reisetilbud for innbyggerne i hele Viken.

**Hvilke funksjoner bør samordnes?**

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

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

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

**Samfunnsøkonomi**

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

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

Nasjonalregnskapet viste at de norske husstandenes utgifter til transport har vært stabilt siden 1980 og utgjorde i 2017 rundt 15 prosent av husstandenes samlede konsum (SSB). Dette utgjør over 200 mrd. kr og er mer enn vi bruker på matvarer og drikke (11%). Dette utgjør et enormt marked og betyr at endringer i mobilitetstilbudet som flytter konsumet fra å være bundet til eget bilhold til kjøp av mobilitetstjenester kan ha stort potensiale.(6 En kan ikke utelukke at det i fremtiden vil være mindre behov for å eie sitt eget transportmiddel, men heller kjøpe mobilitet. Dette vil i så fall frigjøre betydelige midler i husholdningene (knyttet til bilhold) som i neste omgang kan redusere behovet for å subsidiere mobilitet).

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

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

**Fordeling:**

* Internt i Oslo, Drammen, m.fl. har subsidiering av kollektivtrafikk antagelig en inntektsutjevnende effekt, fordi det er overvekt av de med lav inntekt som bruker kollektivsystemet.
* Det samme må antas å gjelde for distriktene i Viken, fordi det i hovedsak er de uten tilgang på bil som benytter kollektivtransport. Tilbudet er dog svært kostbart for det offentlige per reise-km, og er slik sett interessant å erstatte med nye løsninger.
* For reiser mellom Viken og Oslo er subsidiene ikke inntektsutjevnende, heller svakt i favør av de med høy inntekt som dominerer blant arbeidspendlere til Oslo.

**Miljø:**

* Massetransport med tog og buss i byområder gir lave utslipp og arealinngrep per pass.-km. Det er likevel mye ledig kapasitet utenom rush, selv i Oslo, og et stort potensial for å redusere miljøavtrykket med økt utnyttelse av eksisterende tilbud.(7 Det hører også med at personbiler med mange ledige seter utgjør den største kapasitetsreserven i rushtida. Slik sett kan også regulerings- ostimuleringstiltak rettet mot flere transportformer være relevante).
* Lokal kollektivtrafikk i distriktene ville gitt mindre miljøavtrykk hvis tilbudet ble erstattet med lette kjøretøy eller privatbiler.
* Kollektivreiser gir miljøgevinst for arbeidspendling mellom Viken og Oslo. Det er imidlertid svært ressurskrevende å øke kapasiteten, samtidig som det er mye ledig kapasitet utenom rush. Derfor gir det gevinster å redusere reisebehovet, og flate ut rushtidstoppene.

Samfunnet har store utfordringer med å finansiere alle fellesoppgaver, og må prioritere hvilke tjenester som er tjent med finansiering over skatteseddelen. Allerede før Covid-19 var det en økonomisk utfordring å tilby et integrert kollektivtilbud for hele Oslo og Viken etter samme lest som Ruter-området, slik fylkestinget har bedt om ved flere anledninger. Endret reisemønster, og kanskje varig redusert reiseomfang, gjør det nødvendig å tenke nytt.

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

**Oppsummering**

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

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

**Behandlinger i fylkestinget**

Finansiering av kollektivtilbudet post-korona: Fylkesrådet legger fram sak i FT 5/6. mai 2021 og 16/17 juni. Fylkesrådet tar sikte på å legge fram en sak til fylkestinget om ny pris- og betalingsmodell i løpet av 2022, på grunnlag av den utredningen som skal være ferdig i år. Fylkesrådet må samordne prosessen med Oslo kommune (og staten) før opplegg/framdrift bestemmes.

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

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

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

**Konsekvenser**

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

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

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

**Vedtakskompetanse**

Saken sluttbehandles i fylkestinget.