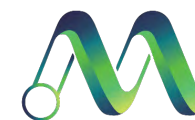




OPPSUMMERING OPPSTARTSAMLING

Hamar 9. juni 2017



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

VESTRE TOTEN KOMMUNE



Østre Toten kommune
Tett nok ved og langt nok unna



GJØVIK KOMMUNE



Øyer
kommune



Lillehammer
kommune



Ringsaker
kommune



Hamar kommune



Stange kommune



Løten kommune



ELVERUM
KOMMUNE



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



OPPLAND
fylkeskommune



HEDMARK
FYLKESKOMMUNE



Fylkesmannen i Hedmark



Fylkesmannen i Oppland

Rapporten er utarbeidet av:

CIVITAS

Foto: AS Oplandske Damskibsselskap (forside) og
Marit Thobiassen Strande, Hedmark fylkeskommune

INNHold

Om samlingen	3
1 Innledere	4
2 Oppsummering gruppediskusjoner	6
2.1 Utfordringer, mål og hensikt	7
Oppgave 1 – Hva er våre viktigste utfordringer?	7
Oppgave 2 – Hva bør være våre hovedmål for strategiarbeidet?	10
Oppgave 3 – Hvorfor bør vi samarbeide om en areal- og transportstrategi for Mjøsbyregionen for å bidra til å nå målsettingene?	12
2.2 Identitet og nærmere om mål for strategiarbeidet	14
Oppgave 4 – Identitet, hvordan definere regionen: Mjøsbyen, Mjøsbyregionen eller Mjøsregionen?	14
Oppgave 5 – Effektmål, objektmål og prosessmål.	16
2.3 Organisering og prosess	18
Oppgave 6 – Hvordan organisere strategiarbeidet?	18
Oppgave 7 – Hvordan håndtere evt uenighet om strategier?	22

OM SAMLINGEN

Fylkestingene i Hedmark og Oppland har vedtatt å starte arbeidet med en samordnet areal- og transportstrategi i Mjøsregionen. Fredag 9. juni 2017 ble det avholdt oppstartsmøte på Victoria Hotel i Hamar med tittelen "Mjøsbyregionen – ett bo- og arbeidsmarked". Det var over 70 inviterte deltagere fra fylkeskommuner og kommuner i Mjøsregionen, politikere og administrasjon, Fylkesmannen, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, regionrådene, næringsliv og organisasjonsliv, samt innledere fra regionen og utenfra. Mål for samlingen var å få en felles forståelse for utviklingsarbeidet og det regionale samarbeidet, samt å få innspill til oppstart av arbeidet og diskutere mål, prosess og organisering.



1 INNLEDERE

Møteleder

Jomar Lygre Langeland, Civitas



**Velkommen: Bakgrunn og hovedmål, og
Avslutning: Veien videre**

Anne Karin Torp Adolfsen, fylkesråd i Hedmark fylkeskommune og Ivar Odnes, fylkesvaraordfører i Oppland



**En attraktiv Mjøsbyregion – trender og utvikling
innenfor bolig, areal og transport**

Knut Vareide, Telemarksforskning



Statens perspektiv

Sigurd Tremoen, fylkesmann i Oppland





Buskerudbysamarbeidet – erfaringer med regionalt plansamarbeid om areal og transport

Roger Ryberg, fylkesordfører i Buskerud



Næringslivets perspektiv

Åge Skinstad, NHO Innlandet



Hva er areal- og transportstrategi for Mjøsbyregionen?

Hedmark og Oppland fylkeskommuner



Transportetatenes ønsker og forventninger

Ove Skovdahl, seksjonssjef Jernbanedirektoratet
Regional samhandling øst



Transportetatenes ønsker og forventninger

Cato Løkken, avdelingsingeniør Statens vegvesen
Oppland



Erfaringer fra Osloregionen med fokus på prosess og samarbeid

Øyvind Sætvedt, direktør Osloregionen



2 OPPSUMMERING GRUPPEDISKUSJONER



2.1 UTFORDRINGER, MÅL OG HENSIKT

OPPGAVE 1 - HVA ER VÅRE VIKTIGSTE UTFORDRINGER?

Lederskap, samhandling og identitet:

- Både politisk og administrativt lederskap som kan samhandling og oppfølging.
- Vilje til å tenke nytt, evne til å løfte blikket og tenke langsiktig. Liten endringsvilje i dag.
- Skape entusiasme for mulighetene i Mjøsregionen! Se mulighetene regionen har samlet. Felles muligheter er for dårlig synliggjort.
- Å bli enige, å samordne ulike interesser. Om felles mål/målbilde, om hva flerkjernet utvikling betyr, om strategier for infrastruktursatsning. Kommuner, fylker og andre aktører drar i forskjellige retninger.
- Tørre og ville prioritere. Hva som er viktigst først? Unngå minste felles multiplum-politikk, der man velger dårlige løsninger fordi de beste løsningene ikke er spiselig for alle.
- Felles overordnet blikk. Se regionen i et større perspektiv, særlig på tvers. Fremstå samlet. Fellesskap. Utfordrende å samle lokale, regionale og Innlandet. Geografisk uenighet/

geografikamper/uenigheter om lokaliseringer. ”Hver byregion er seg selv nærmest.” Mulighet å legge ned de mindre regionrådene for å samle kreftene om Mjøsbyregionen?

- Å bedre samarbeidet på tvers av fylke- og kommunegrenser, og mellom by og land. Arealforvaltning stopper ved kommune-grensen og alle kommuner skal ha ”sitt” (f.eks. næringsarealer). Samhandling i praksis. Mer konkurranse/intern maktkamp enn samarbeid i dag. Må bygge tillit gjennom forsåelse av at en har gjensidige fordeler av naboframgang. Unne naboen suksess, bygge opp om hverandres styrker, framsnakke hverandre. Andre har noe jeg ikke har, hver kommune må ikke løse alt selv. Bostedsattraktivitet en nøkkel? Skape forståelse for regionforsørrelsen – én bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Skape samhold og se på oss selv som én region. I dag ulike kulturer. (”Elverum er en annen verdensdel.”) Mangler stolthet over egen region og det vi har. Fremheve lokal kultur og tradisjon. Finne vår identitet. Kan starte med tiltak for å bygge kunnskap om hverandre. Regionen har f.eks. ikke felles kulturkalender eller avis. Felles satsninger kan også

være med å skape stolthet.

- Organisering og fremdrift. Forpliktende samarbeid er en forutsetning for alt.
- Kan være ulikt behov for samordning/samarbeid. Også akseptere forskjeller og at ting gjøres forskjellig.
- Problemstillingen sentrum/periferi by/bygd gjelder overalt. Vi er ikke så rause når det kommer til stykke. ”Alle” er odelsgutter/jinter, ikke rause storebrødre/søstre. Tydeliggjøre hvordan vekst/utvikling i Mjøsregionen kan styrke hele Innlandet, for å få forståelse fra resten av Innlandet.
- Kunnskapsformindling overfor besluttende organer. Godt grunnlag er viktig. Omforent virkelighetsforståelse/ problemforståelse.
- Bedre kommunikasjon og klima/kultur for samarbeid og samspille på alle samfunnsområder. Regelmessig og systematisk. I dag svak samarbeidskultur.
- Lite hensiktsmessige kommunegrenser gir dårlige løsninger (når lite samarbeid).
- Sektorfokus.

Befolkningsutvikling

- Unngå redusert befolkningsvekst / oppnå tilflytting.
- Forgubbing/økt aldring. Være attraktive for yngre generasjoner (18-30). "Kaste" gamle kulturer?
- Hvordan skape økonomisk vekst med marginal befolkningsvekst? For stort/ensidig fokus på befolkningsvekst?
- Vi legger for lite vekt på den demografiske utviklingen – spesielt i innlandet – og behov og utgifter knyttet til dette.
- Ikke tenke at vekst vil komme av seg selv. Hvordan gjøre seg attraktiv og konkurrere med Oslo-området og andre byregioner?

Næringsutvikling

- Vi er i dag ikke en integrert bo- og arbeidsmarkedsregion.
- Skape varierte og attraktive arbeidsplasser. Utvikling innenfor kunnskapsbedrifter. Utnytte kompetansemiljøene. Skape egne arbeidsplasser innen jord-/skogbruk og industri.
- Rekrutteringsutfordring! Tilgang på nok og riktig kompetanse. Attraksjonskraft for "de kloke hodene".
- Utdanningsnivået – høyne utdanningslysten.
- Manglende næringsutviklingssamarbeid.
- "Drenering" til Oslo-arbeidsmarkedet med kortere reisetid dersom vi ikke har en sterk region. Må velge mellom å ha fokus mot Oslo (soveby) eller Innlandet (selvstendig region). Utpendling vs. innpendling.
- Innlandet: Lav økonomisk verdiskapning pr. innbygger/ sysselsatt (lav produktivitet). Gir lite penger til fordeling og avhengighet til staten/storsamfunnet. Regionen er sterk innen

næringer med "lav" verdiskapning og "svak" innen næringer med høy verdiskapning?

- Forventninger til at "noen andre" ordner opp – f.eks. staten – med midler. Innlandet må klare oss sjøl.
- Vilje til vekst (litt for fornøyd?).
- Finansiering (investorinteresse rundt det vi driver med).
- Å samarbeide og få en fordeling av arbeidsplasser (spesielt store statlige arbeidsplasser) for å unngå for stort transportbehov. Balansert utvikling øst/vest for Mjøsa.
- Reiselivstilbud for nye grupper. Hvem har tid og penger?

Byutvikling

- Byrom/bynettverk med blågrønne strukturer.
- Bygge tettere og høyere.
- Langt igjen til gode/attraktive byer/tettsteder. Forsterke bostedsattraktiviteten. Skape gode urbane bomiljøer. "Folk skaper møteplasser"/ gode og attraktive steder.
- 3 byer som er ganske like i størrelse og utvikling/vekst.
- Stort press på god byutviklingspolitikk (vekst innenfra).
- Sosialt/kulturelt perspektiv.
- Knutepunktutvikling viktig del av byutvikling.
- Stenging av sentrumsområder for trafikk, etablere gågater og parker. Sørge for varelevering og kollektivframkommelighet. Samtidig viktig at trafikken flyter der den skal.
- Velge få/færre knutepunkt/vekstpunkt og ikke tillate utvikling på alle jernbanestasjoner eller "smøre tynt utover". Å følge planlagt utvikling også når hver kommune skal lage kommuneplanen. Det blir ofte lagt til rette for utvikling i flere tettsteder enn hva som står i den regionale planen.

Samferdsel

- Lange interne avstander. Kollektivtransport mellom byene: Elverum, Hamar, Gjøvik og Lillehammer. For lang reisetid med kollektivtransport i dag. Tilbud på tvers av fylkesgrensene. Enklere og raskere reisekjeder innenfor regionen.
- For dårlig sammenheng mellom kollektivtilbud, parkering og tilrettelegging sykkel og gange.
- Planlegging for bil, ikke barn.
- Vekst må skje bærekraftig (0-vekstmålet).
- Spredtbygd region som er bilbasert. Utfordring å få til godt kollektivtransporttilbud og overgang fra bil til kollektiv, sykkel og gange (når store deler av befolkningen uansett trener bil).
- Samarbeid om noen tilbud og tørre å satse "kortsiktig" på noen tyngdepunkt?
- Vise hvordan kollektive løsninger kan gi en enklere hverdag.

- Etablere hovedstrukturen: dobbeltspor bane, E6, buss+båt.
- Bygge ut et bedre veg- og banenett mellom byer og tettsteder.
- Midler (bypakke).
- Forsterke infrastruktur, særlig øst-vest.
- Mjøsa er et skille/en fysisk barriere. F.eks. kort avstand over fra Hamar til Kapp, men veien blir lang rundt. Dette var lettere før med ferje. Går opp et lys for mange når Skibladner nå er i drift igjen (forsøksperiode).
- Tog: Koble Gjøvik- og Dovrebanen. Bru Hamar/ Gjøvik?

OPPGAVE 2 - HVA BØR VÆRE VÅRE HOVEDMÅL FOR STRATEGIARBEIDET?

Følgende hovedmål fremgår av prosjektplanen:

1. Utvikle Mjøsbyregionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.
2. Utvikle Mjøsbyregionen til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
3. Transportsystemet skal knytte den flerkjernet regionen bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.
4. Strategien skal legge vekt på arealeffektiv og universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.
5. Strategien skal bidra til å oppfylle målet om klimanøytralitet innen 2025/2030.

Generelt

- Flere mener hovedmålene er bra og møter utfordringene, en del mener at målene er ok (men vi tar ikke ”bølgen”), og noen mener målene er selvfølgelig.
- Mange mener målene må konkretiseres for å få fram hva vi vil, f.eks. gjennom delmål, strategier, eller framdriftsplaner til hvert punkt.
- Noen mener også målene bør prioritere i større grad: Skal vi få til dette må vi kvitte oss med noe annet. Det må gjøres tydeligere prioriteringer på regionalt nivå. Enighet om noen felles overordnede prioriteringer. Tørre å satse på noen hovedpunkt, samles om noen utviklingsprosjekter.
- Enkelte mål er motstridende (Er økt arbeidsmarkedsintegrasjon/ pendling f.eks. mulig uten økt transport?)
- Tørre å være mer framtidsrettet.

- Mål å lage samarbeidsarenaer. Få inn ”gjennom samarbeid”. Enighet og felles forståelse av hva som er god regionutviklingspolitikk.
- Få inn mål om felles identitet og virkelighetsforståelse? Viktig for å skape samarbeidsklima og overvinne kulturhindre. Felles tilhørighet og samtidig utvikle lokale spesialiteter.
- Enklere språk
- Skille mål(resultatmål), virkemidler og annet
- Smart by

Visjon?

- Mjøsbyen = Mangfold, muligheter, muskler
- Vi får til mer sammen!
- Norges matfat.
- By og land hand i hand – i praksis.
- Vintersport/aktiviteter.

Til mål 1:

- Skape konkurransekraft (nye muskler)
- Bærekraftig (øk., sos., miljø)
- Vekst bør være et mål. Styrke egen kraft/vekst
- Mjøsbyen skal bidra til økt verdiskaping på et nasjonalt nivå (innenfor bærekraftige rammer). Bevissthet rundt nasjonal rolle (viktig med faktagrunnlag om verdier i Innlandet).
- Bli førstevalg som 2. by (etter Oslo)

Til mål 2:

- Ta vare på og utvikle praktiske arbeidsplasser.
- Reiselvisattraktivitet. Mange områder for fritids- og kulturopplevelser.
- Prioritet: Attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked + Bidra til en attraktiv og godt fungerende ”by”.
- Bo-attraktivitet må inn.

Til mål 3:

- Nevne kollektivtransporten mer konkret / Snu målene mer mot kollektive løsninger? Må drastiske skritt til for å få til kollektiv-utvikling. Ofte en motsetning mellom vei og bane, viktig å prioritere. En utfordring at bompenger kun går til motorvei og ikke andre tiltak.
- Reduksjon av reisetid mellom byene/tettstedene.
- Reduksjon av utslipp fra transportsystemet. Nødvendig fordi økt pendling vil gi økt transport.
- Effektivt transportsystem / godt utbygd transportsystem.
- Finansiering. Posisjonere seg mot forpliktende avtaler, ”bypakker” og belønningsordning.

Til mål 4:

- Areal må også i fokus.
- Fortrinn: Har nok areal til å utvikle gode bomiljø.
- Billigere boliger i sentrum.
- Effektive og hensiktsmessige knutepunkt.

Til mål 5:

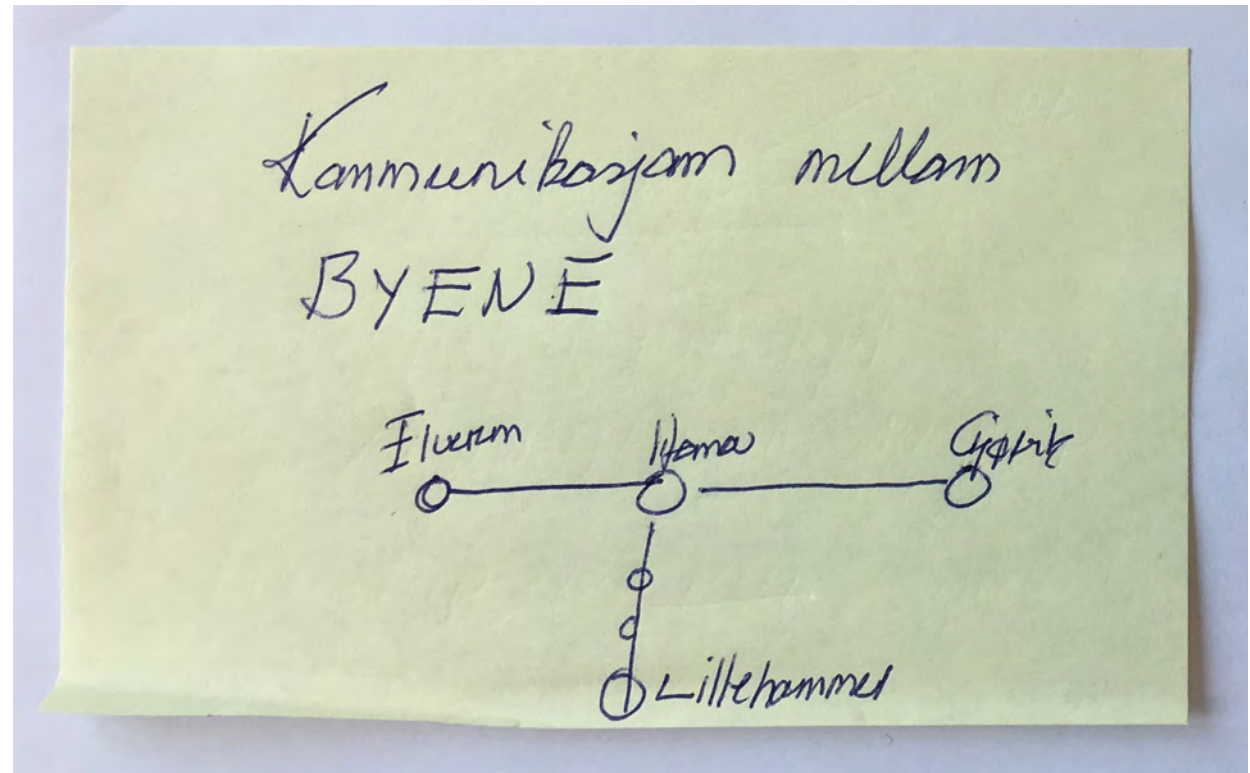
- Klima er bakgrunnen.
- Bruke ”det grønne skiftet” som en utviklingsmulighet.

OPPGAVE 3 - HVORFOR BØR VI SAMARBEIDE OM EN AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR MJØSBYREGIONEN FOR Å BIDRA TIL Å NÅ MÅLSETTINGENE?

- Vi har ikke noe valg, vi må!
- For å nå nasjonale mål innen klima/area/transport og jordvern.
- For å sette felles mål og dra i samme retning. Nødvendig for best mulig ressursutnyttelse / koordinering / målrettet innsats.
- For å bedre svare på enkeltkommunenes og regionens utfordringer, og gjøre gode løsningsvalg for store satsninger. Tenke helhetlig og langsiktig - unngå "ad hoc" lokaliseringsskamper og å undergrave hverandres satsninger.
- Sammen er vi sterkere opp mot stat/sentrale beslutninger. Større gjennomslagskraft, f.eks. i kamp om lokaliseringer, og for å få realisert store/tunge prosjekter som sykehus. Øke "kjøttvekta". Vi vil ikke kunne ta nasjonale posisjoner hver for oss.
- For å sikre langsiktighet i planleggingen og derigjennom forutsigbarhet. Forenkle noen prosesser.
- For å skape fellesskap og felles identitet. Prosessen viktig i seg selv. Skape et vi av kommuner, fylker og stat i regionen. Øke kunnskapen om hverandre, kjenne hverandres styrker.
- For å styrke innlandet som selvstendig region og fungerende arbeidsmarked, ikke "del av Oslo". Alternativ til Oslo.
- For å utnytte kompetansen mellom Raufoss-Moelven-Elverum.
- For å verne om og styrke veksten i Innlandet. Uten samarbeid vil området bli utkonkurrert av andre områder.
- For å øke attraktivitet som bosted og turistdestinasjon. Samarbeid vil kunne gi mulighet for å ta nordisk/internasjonal posisjon som "et godt sted å leve". Samarbeid gir flere muligheter (jobb, fritid, kultur), som gjør mer attraktiv. En sterk Mjøsbysregion er viktig for distriktene omkring.
- "Tannleger kommer alltid i par". Det må være jobb til begge i Mjøsbysregionen (ingen av byene trenger to samtidig).
- For å få gode/bedre transportløsninger internt/eksternt som gir et mer funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
- Bedre koordinert/mer sammenhengende kollektivtransport.
- For å muliggjøre mer kollektivsatsning og bedre kollektivtilbud.
- Forutsetning for å få utløst midler fra staten.
- For å sikre balansert utvikling.
- For å bygge omdømme. Få fram gode eksempler og suksesshistorier.
- For øke kompetansen hos alle.
- For å få attraktive kompakte byer, som gir økt gåing og sykling, som igjen reduserer klimautslipp og gir bedre lokal luftkvalitet, samt forbedrer forutsetningen for effektiv kollektivtransport. Nødvendig for å snu ugunstig transportutvikling.
- Fordi knutepunktutvikling må skje i et nettverk som går på tvers av kommunegrenser. Flerkjernestruktur, ref. Oslo/Akershus.

Suksessfaktorer:

- Eierskap til arbeidet hos ”eierne”. Politisk vilje til å gjøre endringer for å bli bedre.
- Forpliktende samarbeidsavtale mellom aktørene
- Formidling/kommunikasjon er en utfordring. Kunnskap har vi.
- Nødvendig med noe mer enn ”sektortenkning”. Felles problemforståelse og helhetlig prioritering.



2.2 IDENTITET OG NÆRMERE OM MÅL FOR STRATEGIARBEIDET

OPPGAVE 4 - HVORDAN DEFINERE REGIONEN: MJØSBYEN, MJØSBYREGIONEN ELLER MJØSREGIONEN?

Hva skal vi hete?

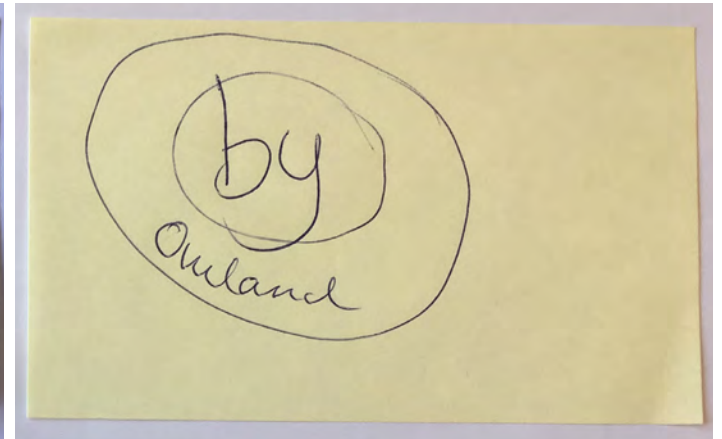
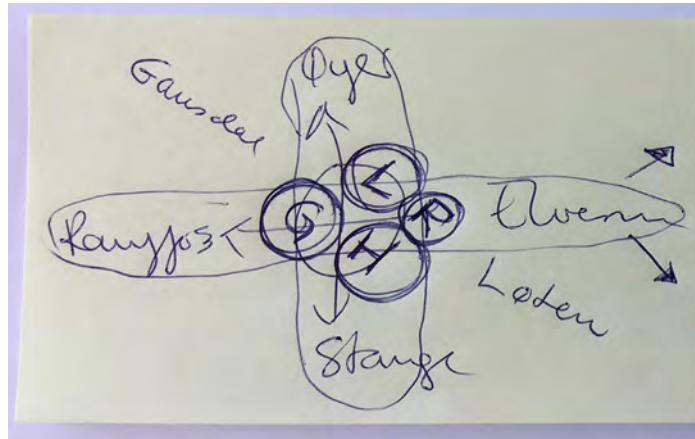
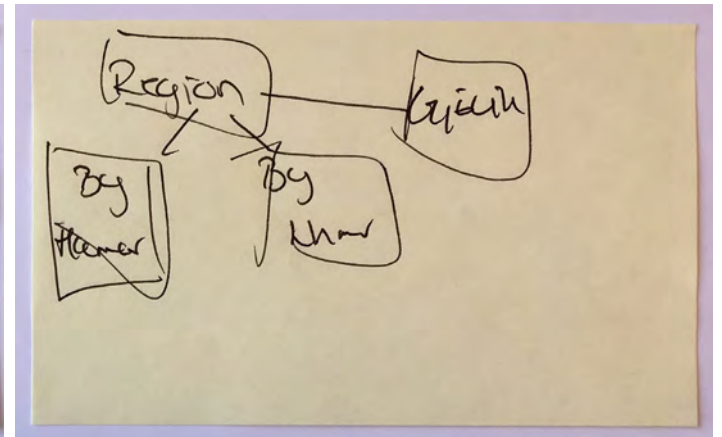
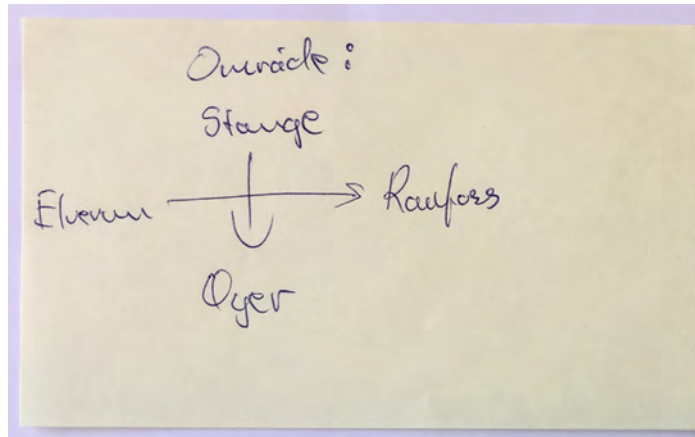
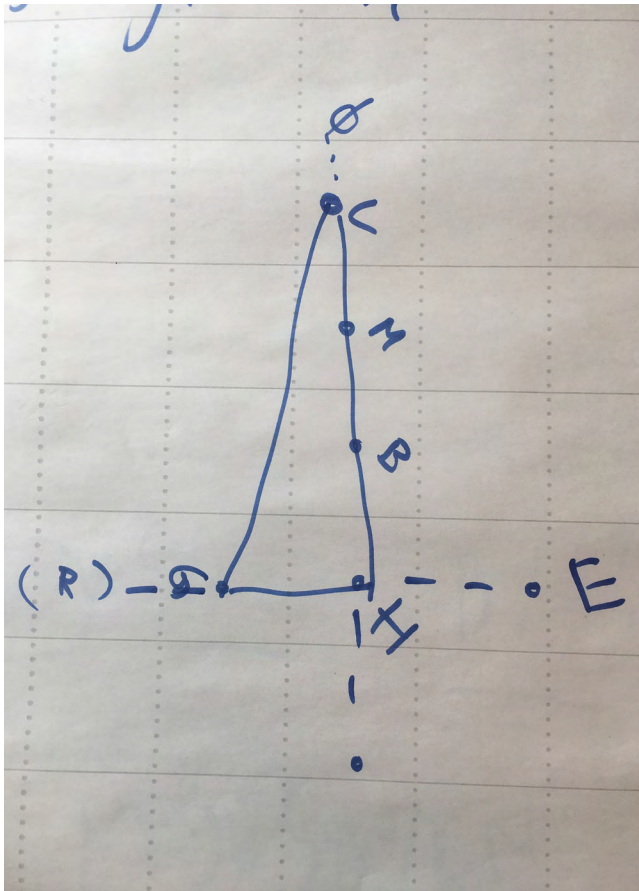
- Mjøsbyen har fått størst oppslutning i nesten alle gruppene.
- I dag er vi Mjøsregionen. Mjøsbyen er dit vi vil, vår visjon. Å komme dit krever bred involvering og forankring. Fokus på hva vi kan få til. Kultur for å få fram styrker og heie på hverandre. Finne felles mål/prosjekt og prioriteringer på tvers av grenser. Mjøsbyen kobler byer sammen.
- Mjøsbyen er strategisk riktig / ”godt nok”. Mjøsa som samlende element og ”merkevare”. Noe resten av Norge har et forhold til, noe vi deler likt. Ved å unngå region i navnet blandes det ikke med andre regionsamarbeid?
- Mjøsbyene også variant som er nevnt flere ganger. Unngår utvanning av bybegrepet (litt forvirrende?).
- Innlandsbyen er en inkluderende og funksjonell vinkling, men vekker mindre entusiasme enn Mjøsbyen.

- Mjøsbyen eller Innlandsbyen: avhenger av hvilke kommuner som vil være med?
- Mjøsbyregionen litt for langt/tungt?
- Andre forslag: Mjøslandet/ Mjøsregionen/ Mjøsområdet.
- Felles identitet: Vann og skog?

Geografisk avgrensning

- Flere mente at regionen bør strekke seg fra Elverum til Raufoss (ø-v) og fra Øyer/Lillehammer til Stange (n-s). 220.000 innbyggere.
- Diskusjoner rundt Hadeland, Øyer og Gausdal, Elverumsregionen/Sørøsterdalen, Østre og Vestre Toten, samt Øvre Romerike.
- Mjøsbyen kan forstås rent geografisk som Gjøvik, Lillehammer og Hamar med sine omlandskommuner. Inkl. Ringsaker. Diskusjon om Elverum. Bør være med, men kan da samarbeidet kalles Mjøsbyen med Mjøsa som felles identitet?

- Byene/kommunene rundt Mjøsa er de sentrale/kjernen. Helt nødvendig at Gjøvik, Lillehammer, Hamar og Ringsaker ønsker å være med. Ut over dette er det ønskelig at andre kommuner er med på lik linje: Stange, Løten, Elverum, Øyer m.fl. Kan evt. være et skille mellom ”eierne” og de andre kommunene man involverer for å skape forståelse og samordning.
- Raufoss må være med med 3./4. største industrikllynge i landet. Avhengig av langtransport mot Europa. Må løses.
- Øyer er turisthovedstad og transportmål.
- Bo- og arbeidsmarkedet bør være utgangspunktet for avgrensningen. Bør ikke være for stor?



OPPGAVE 5 - EFFEKTMÅL, OBJEKTMAÅL OG PROSESSMÅL. TREFFER VI BLINK?

Følgende fremgår av prosjektplanen:

Effektmål:

- Bidra til mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen
- Større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer

Objektmål:

- Det skal utarbeides en felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyregionen.

Prosessmål:

- Utviklingsarbeidet skal føre til felles forståelse og kunnskapsgrunnlag for samordnet areal- og transportplanlegging.

Generelt:

- Behov for begrepsavklaring, rolleavklaring og myndighetsavklaring.
- Nok innenfor tidsrammen. Viktig å ikke gå for bredt ut. Bygg tillit – utvid senere.
- Prioritering, mer helhetstenkning, mål med ulike tidsperspektiv.
- Evaluere SMAT-planen, ta med seg erfaringer.

Til effektmål:

- Mer konkrete/klarere effektmål. "Bidra til" er for svakt, heller "sikre/legge til rette for".
- SMART-mål.
- Målbare mål for klimagassutslipp og andel gående/syklende/kollektiv? Nullvekstmålet forankret for vår byregion.
- Strategien skal gi nye etableringer i regionen, og legge til rette for private og offentlige lokaliseringer/investeringer. Bli synlig i landsmålestokk og slik få penger til gjennomføring.
- Utvikling Mjøsbyen et virkemiddel for utvikling av hele Innlandet. Merverdi.
- Utvikling av transportløsninger og intern kommunikasjon. Billetteringssystem som fungerer.
- Næringsutvikling, tryggere arbeidsmarked.
- Bedre befolkningsutvikling. Triveligere Mjøsbyen.
- Knutepunktutvikling og økt urbanisering.
- Flerkjernet utvikling, men med et kraftsenter.
- Pkt. 2 forutsetter at regionen faktisk har felles samferdselsprioriteringer.

Til objektmål:

- Flere tar opp diskusjonen om resultatet bør være en strategi eller en regional plan. Oppfyller strategi krav i byvekstavtaler? Sikre at en har riktig "plantype" for ikke å gå glipp av noe.
- Strategien bør berede grunnen for en regional plan? En plan vil kreve mer tid.
- Samarbeidsavtale med staten som objektmål?
- ..som omfatter minimum Gjøvik, Lillehammer og Hamar
- Hvordan sikre at alle følger opp strategien? Forpliktende samarbeid om felles retning, faglig og økonomisk. Følges opp i kommunenes kommuneplaner, samt gi premisser for fylkeskommunens arbeid og prioriteringer i HP for fylkesveier.
- Samordnet areal- og mobilitetsplan?
- "Det skal være utarbeidet..."
- Faktabasert eller visjonær? Bør ta utgangspunkt i dagens situasjon + potensial.

Til prosessmål:

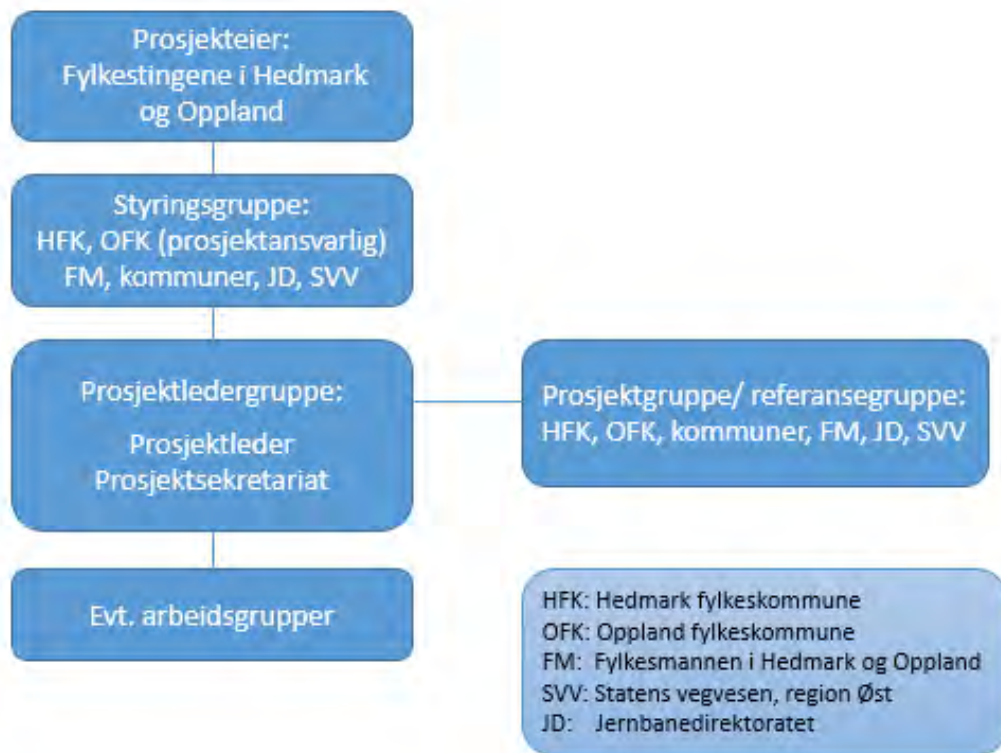
- Ja til areal/transport, men også inn: samarbeid, stolthet og attraksjonskraft.
- Kunnskap om hva som virker gir forståelse for å måtte prioritere (1). Enighet om at en må prioritere noe / prioritere det som er best for Mjøsbyen (2). Administrativt og politisk lederskap som har vilje/evne til oppfølging og handling (3).
- Få et eierforhold til ATP-strategien.
- Mediestrategi.
- Bred involvering av næringsliv, transportnæring, innbyggere, organisasjoner. Barn og unge viktig. Ungt entreprenørskap.
- ”Forståelse, kunnskapsgrunnlag og målrettet arbeid for en samordnet..”



2.3 ORGANISERING OG PROSESS

OPPGAVE 6 - HVORDAN ORGANISERE STRATEGIARBEIDET?

Foreløpig prosjektorganisering:



Foreløpig grov fremdriftsplan:

- Februar 2017: Forankringsmøte kommuner
- April 2017: Sak i felles fylkesting mellom Hedmark og Oppland. Vedtak om oppstart.
- Juni 2017: Oppstarts- og forankringsseminar med aktuelle kommuner og andre aktører
- Juni 2017 - sept 2017: Anbud prosjektledelse
- April 2017 - april 2018: Etablere prosjektorganisasjon og utarbeide prosjektplan
- Kunnskapsinnhenting / Utarbeide fakta- og analysegrunnlag
- Fortløpende forankringsarbeid i regionrådene
- Utarbeiding av strategidokument
- Mai/juni 2018: Ferdigstille høringsutkast
- Juni 2018 - oktober 2018: Høringsprosess
- Desember 2018: Vedtak i fylkestingene

Generelt

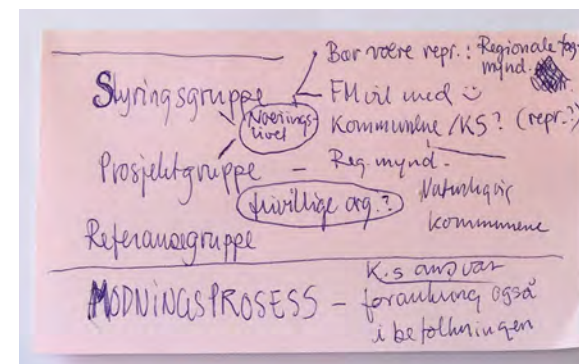
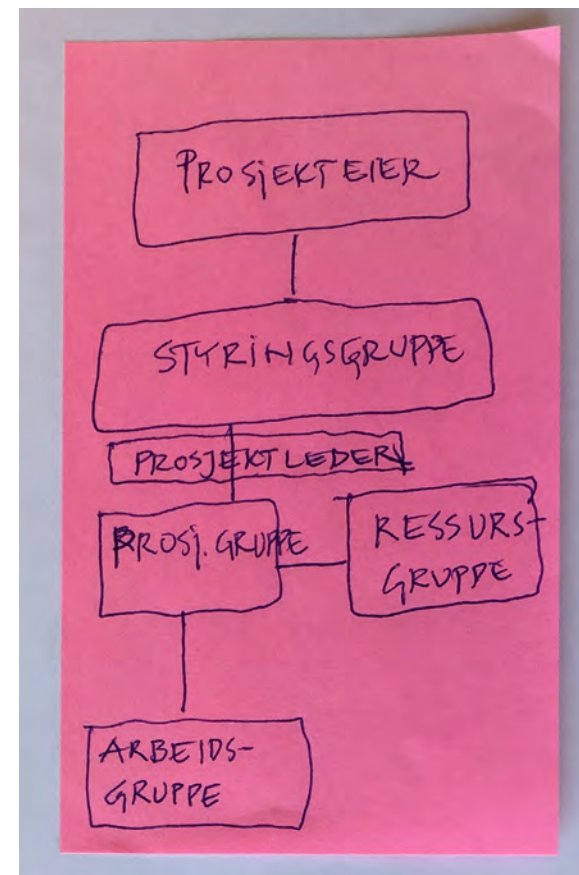
- Vi er i gang! God oppstart, men jobben er ikke gjort.
- Lære av Buskerudbyen og Osloregionen?

Organisering

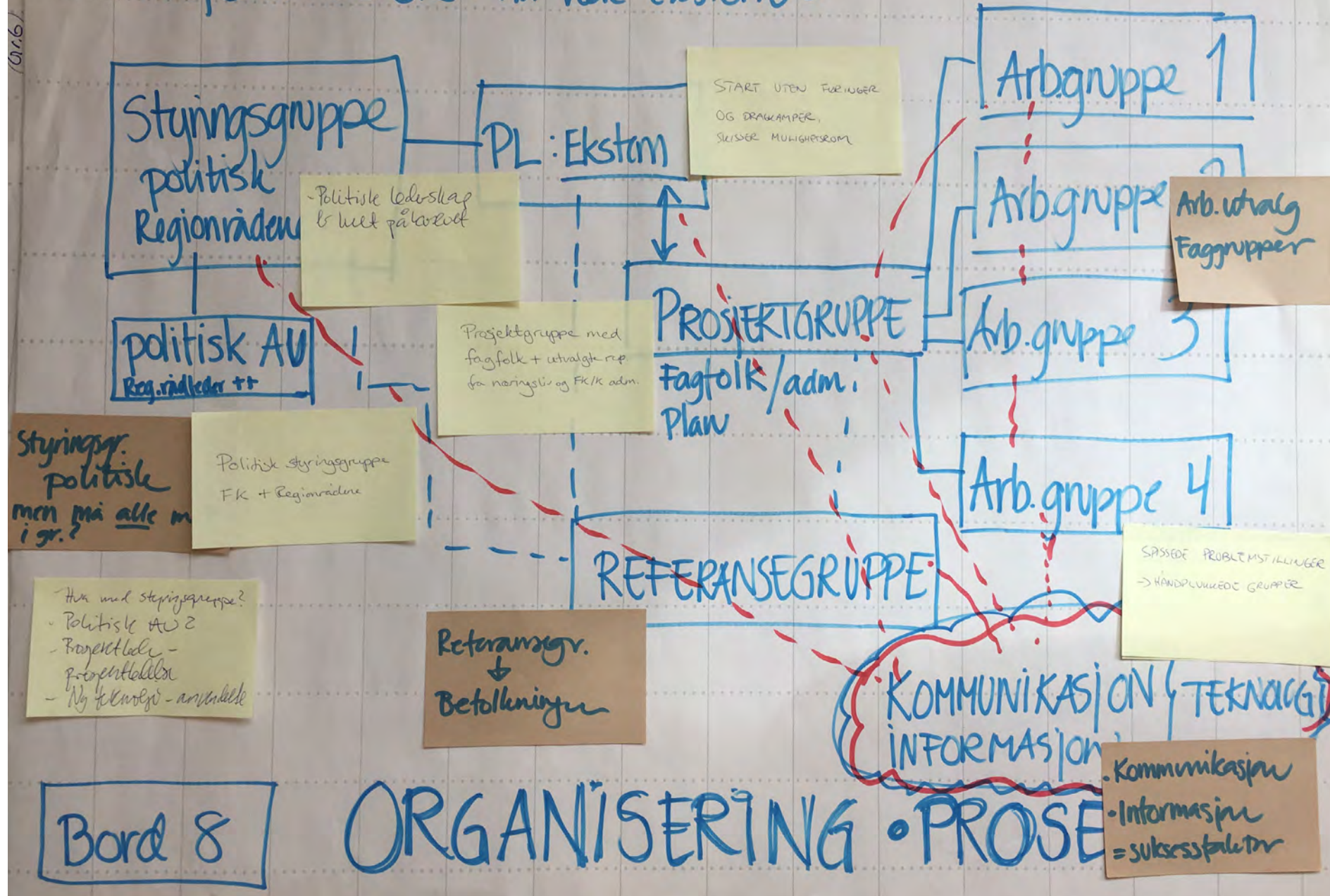
- Skille mellom administrasjon og politikk.
- Prosjektleder må/bør være ekstern. Ansvar for prosess og forankring. Start uten føringer og dragkamper. Skisser mulighetsrom. Kan også være prosjektlederteam.
- Politisk lederskap er påkrevet. Politisk styringsgruppe: Fylkeskommuner og regionråd el. kommuner. Diskusjon av størrelse. 17 personer, som alle skal forankre hos seg, kan bli lite handlekraftig? Kan de "store" kommunene (Hamar, (Ringsaker, Elverum,) Gjøvik, Lillehammer ta et større ansvar / utgjøre en kjerne, og de andre møtes sjeldnere i en utvidet styringsgruppe eller referansegruppe? Mange var også inne på at en stor politisk styringsgruppe kan ha et mindre politisk arbeidsutvalg (AU) som jobber for seg.
- Rolleavklaring nødvendig, særlig regionrådenes rolle (regionrådslederne, regionkoordinatorene, de regionale utviklingsorganene).

torene, de regionale utviklingsorganene). Kan regionrådslederne representere kommunene i styringsgruppa? Får man da til å forankre bakover? Bør det opprettes et eget regionråd for Mjøsbyen, evt. på bekostning av dagens mindre regionråd?

- Diskusjon av andre aktører som bør sitte i styringsgruppa: Fylkesmannen, Statens vegvesen/Nye veier, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, NHO.
- Hvordan involvere næringslivet (NHO, næringsklynger, næringsforeninger) og høyere utdanning/forskning? Må inn i organisasjonsplansjen. I styringsgruppe eller referansegruppe?
- Administrativ styringsgruppe
- Prosjekt(leder)gruppe med fagfolk + utvalgte representanter fra næringsliv og fylkeskommune-/kommuneadministrasjoner. Kan deles i kjerne (prosjektleder+sekretær+byplanleggere) og utvidet (FM, Bane NOR, SVRØ).
- Effektivt med et eget sekretariat, jf. bl.a. Buskerudbyen.



- PROSJEKTLEDER : Må være ekstern!



- Arbeidsgrupper/faggrupper under prosjektgruppa. Spissede, håndpukkede, ikke for store. Samferdsel (vei, bane, alternative transpørtløsninger), næringsliv/verdiskaping, kompetanse, gods/varelevering, omdømme for Mjøsbyen.
- Referansegruppe/r viktig for forankring.
- Hvordan dras befolkningen inn?
- Sikre ivaretagelse av kommunikasjon/dialog med kommunenes samfunns- og arealplanleggere.
- Kommunikasjon og informasjon er suksessfaktor. Egen rolle i organisasjonen. Ny teknologi. Kommunikasjonsstrategi.
- Se på hva som er gjort av ATP-arbeid i kommunene. Hvordan håndtere inngåtte avtaler med Lillehammer og Gjøvik inn i dette arbeidet. Hvordan løfte Hamar til samme utgangspunkt?

Framdrift/prosess

- Gitt vedtak ila. 2018 er tid en begrensende faktor, og da må organiseringen tilpasses tidsrammen. Forutsetter tempo i arbeidet, admi-

nistrativ/politisk parallellitet i prosessen, ikke mange i styringsgruppa?

- Viktig å avklare om mulighet for å sette av mer tid. Bør legge til 1 år = 2 år til sammen. (En plan tar lenger tid.)
- Bred medvirkning viktig. Forankring tidlig i oppstartsfasen med info i kommunestyret. Kommunene må være godt involvert og akseptere premissene innledningsvis.
- Viktig å bruke prosessen til å få felles faglig fundament. Tenke kunnskapsøkning og –spredning. Felles fagseminarer for politikerne. Like saksfremlegg i kommunene.
- Eget arbeid med ”modningsprosess” i tillegg til den formelle organiseringen? Kommunenes ansvar.
- Inn: beslutningsnivå underveis, høringsmøter, avstemming osv.

Hvem involveres

- Befolkningen (informasjon, kommunikasjon, folkemøte). Ungdom. Ungdommens fylkesting og andre (skoler etc).

- Kommunene. Formannskapspolitikkerne sentrale. Regionrådene.
- Fylkeskommunen og fylkesmannen
- Naboregioner (Buskerud, Oslo/Akershus)
- Bane NOR / Jernbanedirektoratet / Statens vegvesen
- ”Nye veier”: Invitere disse med? Prioriterer strekninger også innenfor våre områder.
- Kollektivselskapene (i arbeidsgrupper)
- Næringslivet (jf. ”bolystforum” i Ringsaker), inkl. NHO og LO, reiselivet etc.
- NTNU/HINN
- Statlige foretak: Sykehuset innlandet ++
- Interesseorganisasjoner

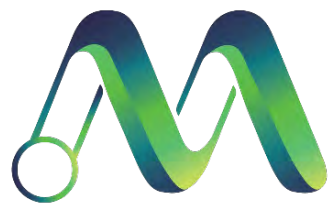
Budsjett

- Budsjettet er altfor trangt.
- Må settes av mer til kunnskapsinnhenting.
- Fylkeskommunene 1 mill. kr hver, kommunene 100.000 kr hver. Stat: SVRØ 300.000 kr + JD 300.000 kr?

OPPGAVE 7 - HVORDAN HÅNDTERE EVT. UENIGHET OM STRATEGIER?

- Kunnskapsgrunnlag/analyser er viktig som felles fundament. Troverdige utredere. Telemarksforskning eller lignende miljø må inn.
- Ha fokus på overordnet mål. Bidrar forslag til dette?
- Begynn med alle muligheter åpne. Skape lyst og forståelse for å delta.
- Bred involvering og felles faglig kunnskapsgrunnlag/ virkelighetsforståelse reduserer potensialet for konflikter. Felles samlinger hvor kunnskap deles og diskusjoner tas. Argumenter rundt samme bord! Bruke tid. Møttingsprosess.
- Konsensus eller votering blant kommunene? Regional plan enklere, der er det fylkestingene som vedtar
- Konsensus: La politikken virke, bruke de politiske arenaer. Bør søkes konsensus og kompromisser. Forhandling, gi og få, pragmatisme. Politikerne må "sjekke bakover" for fornyet/endret mandat underveis.
- Votering: Ved uenighet må det gjøres flertallsvedtak. Dersom lokalt nei må aktøren vurdere videre deltagelse, inkl. å frasi seg fordeler som deltagelse gir (gulrøtter pleier å hjelpe). Respektive kommunestyre skal i ettertid godkjenne strategien, men har ingen vetorett?
- I siste instans fylkestingene som bør avgjøre?
- Byene må ta "storebrorrollen" og anerkjenne distriktenes behov. Vekst i hele regionen er et gode for distriktene også.
- Overordnet strategi/plan, må ikke være til hinder for lokale løsninger/tilpasning.
- Hva må "alle" legge i potten for at dette skal lykkes?
- Strategien må handle om hva vi kan enes om, ikke hva vi er uenige om.
- Lære av andre som har gjennomført tilsvarende prosesser.





MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser