OPPSUMMERING DIALOGSAMLING

Lillehammer 14. november 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

Foto: Erik Haugen (forside), Fylkesmannen i Hedmark og
Kathrine Lunde Halvorsen, Oppland fylkeskommune

INNHOLD

Om samlingen 3

1 Programmet 5

2 Oppsummering gruppediskusjoner 6

2.1 Første dialogrunde: Kunnskapsgrunnlaget 6

2.2 Andre dialogrunde: Bypakker 10

2.3 Tredje dialogrunde: Klimavennlig by- og tettstedsutvikling? 12

2.4 Fjerde dialogrunde: Attraktiv og levende by- og tettstedsutvikling? 14

OM SAMLINGEN

Fylkestingene i Hedmark og Oppland arbeider med en samordnet areal- og transportstartegi for Mjøsbyen. 14. november ble det avholdt dialogsamling på Scandic Hotell Lillehammer. Det var over 80 inviterte deltagere fra fylkeskommuner og kommuner, politikere og administrasjon, Fylkesmannen, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Sykehuset Innlandet, regionrådene, næringsliv og organisasjonsliv, samt innledere fra regionen og utenfra. Mål for samlingen var å få en felles forståelse for foreliggende kunnskapsgrunnlag, utviklingen av Mjøsbyen og nødvendigheten av regionalt samarbeid. I tillegg var det et mål å få innspill om hva vi trenger av ny kunnskap for å gi bedre svar å de sentrale utfordringene.

Bilder fra gruppediskusjonene

Noen av bidragsyterne til programmet, fra øverst: Anne Karin Torp Adolfsen, Bjørn Iddberg og Even Aleksander Hagen.

1 PROGRAMMET

09.15 **Velkommen/introduksjon**
Leder av politisk styringsgruppe Anne Karin Torp Adolfsen, fylkesråd Hedmark fylkeskommune

09.30 **Del 1: Kunnskapsgrunnlag – hva er Mjøsbyen?**
Atle Hauge, Østlandsforskning og Inger Stensgaard Sørensen, Hedmark fylkeskommune

Dialog i grupper: Hvordan henger vi sammen & Hva trenger vi mer kunnskap om?

10.30 **Kort pause**

10.45 **Del 2: Hva og hvorfor bypakker?**
Introduksjon ved Jomar Lygre Langeland, prosjektleder ATS Mjøsbyen

Bypakker Buskerudbyen
Jomar Lygre Langeland, Buskerudbysekretariatet

Bypakke for Gjøvik?
Bjørn Iddberg, ordfører Gjøvik

Dialog i grupper: Er det behov for bypakker i Mjøsbyen? Hvordan skal Mjøsbyen rigge eventuell fremtidige bypakker?

12.00 **Lunsj**

13.00 **Del 3: Klimavennlig, attraktiv og levende by- og tettstedsutvikling**
ved Aud Tennøy, forsikringsleder TØI

Næringslivets behov; areal, transport og arbeidskraft
Innledning ved Moelven industrier

Innledninger og dialog i grupper:
- Klimavennlig by- og tettstedsutvikling
- Attraktiv by- og tettstedsutvikling
- Konkurransekraftige byer og tettsteder med tilrettelegging for bolig-, handels- og næringsutvikling

15.30 **Avslutning**
Even Aleksander Hagen, fylkesordfører i Oppland

2 OPPSUMMERING GRUPPEDISKUSJONER

2.1 FØRSTE DIALOGRUNDE: KUNNSKAPSGRUNNLAGET

1 A) HVA GA MEST INNTRYKK I FORTELLINGEN OM MJØSBYEN?

B) BLE DU OVERRASKET OVER NOEN AV DATAENE / UTVIKLINGSTREKKENE SOM BLE PRESENTERT? (HVA, HVORFOR, HVORDAN?)

Vi er ikke ett felles, men tre ulike bo- og arbeidsmarkeder. Det er overraskende hvor lite bevegelse/dynamikk det er mellom byene, og hvor stabilt det er over tid. Det kan skape utfordringer i å utvikle en felles visjon for Mjøsbyen. Lite pendling mellom byene kan være positivt med at folk kan bo og jobbe samme sted, og det gir også mindre transportarbeid. Samtidig kan det være negativt med tanke på å skape et utvidet bo- og arbeidsmarked, som forskningen sier er et viktig grunnlag for vekst.

Innpendlingen til Hamar fra Oslo er større enn fra Gjøvik. Pendlingen fra Oslo/Akershus til regionen øker, og her er det mer å gå på! Det er lite pendling på tvers av fylkesgrensene, og lite mellom Ringsaker og Gjøvik. Overraskende lite pendling til Raufoss. Pendlingen til Oslo er mindre enn vi trodde, og den går ned?!

Vi går bedre enn AS Norge, og lønnsomheten i næringslivet er bedre enn snittet for landet.

Tenk av vi kan bli Norges 6. største by! Det bor over 200 000 personer i Mjøsbyen. Vi har positiv vekst i sysselsetting og befolkning, men uten innvandring har vi ingen befolkningsvekst. Vi har en stor andel offentlige ansatte i regionen.

Dokumentasjonen (og bekreftelse) på den store andelen ansatt i sykehuset Innlandet som bor i den kommunen sykehuset ligger. Hvilke konsekvenser får det etablerte bosettingsmønsteret for lokalisering av sykehus for klima, miljø, flytting, transport. Og ønsket byutvikling?

De nye forkortede reisetider mellom byene med IC-utbygginga. Økt IC-fart gir økt mobilitet, men ønsker vi faktisk mer reising/pendling?

Bilder fra gruppediskusjonene, fra øverst: Knut Fangberget og Guri Bråthen

2. FORTELLINGEN OM MJØSBYEN OG STRATEGIER SKAL VIDEREUTVIKLES. VI HAR FORSKJELLIG STÅSTED OG ULIKT BILDE AV MJØSBYEN.

A) HVA TRENGER VI MER KUNNSKAP OM?

Reisevaneundersøkelse

Reisemiddelfordeling bil, buss, tog. Ungdommens reisevaner og mobilitet.

Flytteanalyser

Hva er grunnen til at folk flytter hit? Er det nærhet til alt? Hva da med pendling? Hva påvirker flytting?

Fremtidens løsninger

Hva betyr den teknologiske utviklingen for Mjøsbyen, og hvilke muligheter gir dette (førerløse busser, autonom ferge mellom Hamar og Gjøvik)? Hva vil delingsøkonomien bety? Hvilke endringer bringer nye generasjoner for bilbruk, sentrumsbruk osv.

Attraktiviteten

Hva gjør Mjøsregionen attraktiv? Kartlegging av konkurransefortrinn/-dyktighet (arealer for boliger, ulike typer næring, frifritidsbebyggelse etc.). Kunnskap om utviklingen i tilliggende regioner innen næring og befolkning, og særlig mot Oslo. Hvordan trekker næring nordover fra Oslo f.eks. til Romerike?

Vekstanalyse

Det må gjennomføres en vekstanalyse for regionen: hva skaper næringsvekst/arbeidsplasser? Næringslivets vekstpotensial ved tettere integrasjon i Mjøsbyen. Mer kompetansearbeidsplasser gir mer interaksjon? Mer kunnskap om arbeidsliv og bransjer, verdiskapingskart og rekrutteringsmønster. Det er store forskjeller mellom kommunene i næringsstruktur og -utvikling. Se mer på hvilke arbeidsplasser som ligger hvor.

Deltidsinnbyggerne

Vi mangler info om reiseliv, fritidsboliger og deltidsinnbyggere betyr de regionen. 80% av fritidseiere i Øyer kommer sørfra. Trenger bedre kunnskap om transportvaner, reisevaner hit og hvor de reiser de mens de er her inkl. dagpendling til turistdestinasjonene.

Sammenkopling av regionen

Dagens og framtidig reisemønster mellom byene og tettstedene. Hvordan sikre effektiv og miljøvennlig kollektivtransport innad og mellom områdene, slik at avstand reduseres. Hva betyr ny infrastruktur for å binde regionen sammen? Hvilke konkrete virkemidler/tiltak trengs for å binde Mjøsbyene sammen og løse øst-vest forbindelsen?

Infrastrukturtiltak

Mjøsbyens nasjonale betydning, særlig sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen og fullt utbygd IC. Betydningen og effektene i forhold til både gods, persontrafikk og pendlemuligheter. Hvordan påvirker rekkefølgen i utbyggingen Mjøsbyens muligheter for mer miljøvennlig transport?

Identitet

Hva kan skape felles identitet? Vi trenger mer kunnskap om hverandre og hver enkelt sine styrker. Mjøsbyen kan utvikle identiteten gjennom å bruke historien til å skape et fellesskap. Bør kartlegge viktige kulturminner, landskap og områder som kan knytte steder og mennesker sammen.

Strukturen i Mjøsbyen

Sammenlignet med andre byområder f.eks Buskerudbyen / Vestfoldbyene. Hva skal til for at pendlingen skal øke? Men vil vi ha økt pendling – transportskapende løsninger?

Pendling

Mer kunnskap om pendlertilbøyelighetet hos innbyggerne i Mjøsbyen. Vår hypotese er at den er lavere enn i for eksempel Oslo. Reisetid er relativt – hva er akseptabelt her? Sykehusets ansatte oppgir en pendlertilbøyelighet på 45 min. Er det kulturelle barrierer ift. pendling mellom byene?

Bilde fra en av gruppediskusjonene

Kollektivtilbud

Hvordan sikre et velfungerende kollektivtilbud som kan ta veksten (og overføre fra personbil)? Muligheter øst – vest og nord – sør? Hva skal til at flere benytter seg av kollektivtilbudet?

Store arbeidsplasser

Hvordan påvirkes transportarbeidet/-behovet ved strukturelle endringer og relokalisering av store arbeidsplasser. Vi trenger å vite mer om konsekvenser for både areal og transport i regionen. Sykehuset Innlandet sin lokalisering ved Mjøsbrua vil medføre flere etableringer. Se på konsekvenser for husholdninger/hele familien. Er det ønskelig med flytting fra nabokommuner til Mjøsbrua?

Scenarier for Mjøsbyen

Kan vi bruke scenariemetodikk? Fremtidens Mjøsby – hvordan ser den ut gitt dagens utvikling og arealbruk? Hvordan vil vi at den skal se ut? Fremtidsprognoser mht. reiser og transportstrømmer?

B) FOKUS I VIDERE ARBEID: HVA ER VIKTIG Å FÅ MED I STRATEGIER FOR MJØSBYEN SETT FRA DITT STÅSTED / DIN ORGANISASJON?

Felles eierskap

Skape eierskap og entusiasme. Synliggjøre hele regionen, og få med alle, både by- og landkommuner. Balansert utvikling med begge sider av Mjøsa. Ikke fokuser bare på de største byene. Åpne og involverende prosesser der alle blir hørt, er viktig. Husk involvering fra barn- og unge – dette er fremtiden!

Felles strategi

En strategi lages for å nå mål. Da står vi bedre sammen. Hva er målet/målene? Hva er rett strategi - en felles by (Mjøsbyen) eller mange (Mjøsbyene) som i dag? Hvordan skal dette være i praksis? En flerkjernet struktur etter modell av Osloregionen?

Kommunikasjonsstrategi

Vi trenger en felles paraply for markedsføring. Viktig med framsnakk av alle i Mjøsbyregionen, og ikke markedsføringsstunt for enkeltkommuner. Vi ønsker en avis med fokus på Mjøsbyen! I dag har vi innoverskuende aviser som lever av å skape/bygge opp under konflikter.

Balansert utvikling

Vesentlig å få fram viktigheten av balansert utvikling mellom de ulike delene av regionen. Enighet om å satse på alle tre byer og å styrke internkommunikasjon mellom dem. Tydeliggjøre hva byene må satse på sammen og hva de kan satse på hver for seg.

Areal og transport

Bedre forståelse for sammenhengen mellom areal- og transportpolitikk for å nå målene. Areal- og transportplanlegging i kommunene må ha som mål at trafikken ikke skal øke. Må se boligbygging i sammenheng med mulighet for buss/tog. Jordvernhensynet må tydeliggjøres.

Klimautslipp

Se på effekter på ulike trafikkløsninger – bil – kollektiv. Hvordan skape både vekst – og klimavennlige løsninger?

Øst-Vest forbindelsen

Behov for å satse mer på å få realisert sammenkopling av jernbanen fra Gjøvik til Moelv. Billigere og bedre løsning enn lenger nord?

Andre transportformer

Kollektivsatsing og tilrettelegging for gående og syklende bidrar til å nå nasjonale transportmål. Fokus på kompakt byutvikling med kvalitet og god knutepunktutvikling.

Lokalisering

Mulig strategi for «lokalisering» av næringsområder. Synliggjøre muligheter og jobbe med klyngedanning. Strategisk grep om fordeling av arbeidsplasser, f eks som følge av regionreform og andre reformer. Sørge for høykompetansearbeidsplasser, samtidig som man klarer å beholde Innlandets særpreg med flere og ikke ett urbant sentrum.

Pendling

Bedre og raskere transportløsninger gir økt pendling. Er det et mål å få mer pendling – eller skal pendling være en mulighet?

Statlige virkemidler

Virkemidler for å få flere samferdselskroner, og arbeide videre med muligheter knyttet til bypakker. Hvordan kan en få tilgang til statlige midler til kollektivtrafikk?

2.2 ANDRE DIALOGRUNDE: BYPAKKER

1. ER DET BEHOV FOR EN ELLER FLERE BYPAKKE(R) I MJØSBYEN? BEGRUNN SVARET.
2. HVA ER DET VI KAN FÅ LØST GJENNOM EVT. BYPAKKE(R) I MJØSBYEN? UTDYP.

Ja, vi trenger felles forum og arenaer for diskusjon, der alle deltar, og god kommunikasjon mellom partene. Vi må motarbeide misunnelsen og skape solidaritet Mjøsbyene imellom. God kunnskap om hverandre, både styrker og svakheter, er viktig. Det er enklere å være raus med noen man kjenner. Kan det bedre samarbeidsklima at vi endrer perspektivet mht. hvor vi orienterer oss (ikke mot Oslo)?

Kommunikasjonsstrategien blir viktig når det gjelder å skape et felles bilde av regionen – en regional identitet. Utfordring med de ulike lokalavisene.

Vi trenger ikke mer konkurranse på tvers; men å motivere til felles satsning. En felles bypakke kan være en god gulrot for samarbeid. Det blir viktig å avklare felles satsingsområder og tenke helhetspakke på regionalt nivå. Fellesgevinster og nytten for alle må fram framfor fokus på enkeltsteder. Samtidig må en unngå ulike vilkår mellom byene gjennom utvikling av lokale prosjekt. Samordning og parallell framdrift er en utfordring.

En bypakke kan utløse statlige midler og åpne for større investeringer i infrastrukturen til hele regionen. Det legger grunnlaget for statlig medfinansiering av transporttiltak gjennom en fremtidig byvekstavtale for å nå det nasjonale nullvekstmålet. Regional enighet om prioriteringsrekkefølge av tiltak vil øke gjennomføringskraften og forplikter alle aktørene om felles virkemiddelbruk. Bypakker må ses i sammenheng med andre bompengefinansierte riksvegprosjekter.

Bypakke(r) kan bidra til å få gjennomført konkrete prosjekter som f.eks:

- Styrket forbindelse øst – vest (Elverum – Raufoss)
- Sammenkoblingen av Gjøvikbanen med Dovrebanen
- RV 4 Gjøvik - Mjøsbrua
- Båt Hamar – Gjøvik
- Fremdrift i IC fram til Lillehammer
- Felles strategi for å styrke knutepunkt langs IC
- Et bedre kollektivtilbud
- Bedre fremkommelighet for alle trafikkantgrupper på fylkesvegnettet
- Tilrettelegge for pendlerparkering
- Bedre tilbud for gående og syklende

Det er samtidig uttrykt skepsis til flere bommer enn de som kommer med ny E6. Kan det gi større ulemper enn gevinster? Plassering av bomstasjoner er vanskelige spørsmål, - hvilke konsekvenser får ulik plassering? Hvem ønsker og får tiltak i en eventuell bypakke?

Vi trenger større bevissthet om byutvikling og attraktivitet, og sammenhenger mellom areal og transport. Kjøpesenterstruktur har ødelagt for attraktive bysentra. Bedre byutvikling samlet sett krever enighet om lokalisering av nye boliger og næringsetableringer. Det er viktig å sikre at områdene mellom byene ikke tar utviklingskraften. Vi må bli enig om prinsipper for handelsstruktur (kjøpesenter).

Det handler også om å løse trafikkutfordringer internt i byen for skape et attraktivt sentrum. Det betyr lokale løsninger med f.eks gang/sykkel vs. bybuss og bilfritt sentrum med pendlerparkeringer.

Vi trenger et bedre kollektivtransporttilbud med hyppigere frekvenser mellom bysentrene for å få Mjøsbyen til å henge sammen. Kollektivtilbudet handler også om kommunikasjon internt i byene og bedre sammenhengende reisekjeder på tvers av transportmiddel, f.eks sømløs kopling tog og buss. Men det vil bli en stor utfordring å sette i gang kollektivtilbudet før det er marked, i lys av dagens begrensede pendling.

Det må bli bedre tilrettelegging for sykkel på tvers av kommunegrensene, særlig i Hamar byområde (Ottestad – Furnes).

3. HVORDAN SKAL MJØSBYEN RIGGE EVT. FREMTIDIG(E) BYPAKKE(R)? HVA BLIR FØRSTE SKRITT?

Det er krevende å få til dialogen og samarbeidet mellom aktørene. Første skrittet er konsensus om en vedtatt ATS- strategi for Mjøsbyen, samt en videre samarbeidsavtale. Gjennom det bygges tillit og samarbeid. Vi må ha sterk forankring på alle nivå, spesielt politisk. Ordførerne må bli enige om visjonen og fremme den sammen. Målet må være klart! Hva ønsker vi å oppnå? Bruke tid på det!

Våre konkurransefortrinn må synliggjøres; hvorfor velge Innlandet? Vi må kartlegge muligheter/utfordringer, skaffe mer kunnskap og gå små, forsiktige skritt. Kan noe fra Buskerudbyen gjenbrukes? Hva lurt har de gjort der? Motivere for bompenger – hva får vi for dette?

Det er samstemmighet om én bypakke fordi Mjøsbyen må stå sammen for å være stor nok til å vinne fram. Økt gjennomføringskraft og raskere finansiering krever felles planlegging av tiltak og virkemidler.

Det er sentralt for å få oppslutning om en overordnet pakke at det også er noe for hver enkelt by/sted til sentrums- og knutepunktutvikling. Alle parter må få nytte; what's in it for us? Folk må kunne se resultater.

Fellesprosjekter må identifiseres, og disse må forankres og prioriteres først (fase 1). Deretter kan mer «lokale» tiltak prioriteres (fase 2). Det kan gangsettes mulighetsstudier knyttet til 3-4 bypakker og en felles bypakke for Mjøsbyen som finansierer store samferdselstiltak.

Hva med byutviklingspakker for de tre byene (Gjøvik, Lillehammer og Hamar byområde)? De er for små hver for seg, men samtidig MÅ det være balanse. Det er både utfordring og mulighet! Vanskelig å dra parallell til Buskerudbyen der Drammen er Byen. Arbeidet må koples til kommuneplanene, og vi må lete etter forenklinger.

Byene har stort omland, ikke alle kan bruke buss. Det er 200 000 i Mjøsbyen, men også 200 000 i området rundt. Vi trenger systemer for at de som bor langt unna også kan reise miljøvennlig. Det gjør at knutepunktene også må ha gode privatbilparkeringer. Men det er lite pendling/dynamikk mellom byene i dag, og dette vil ta lang tid å endre.

2.3 TREDJE DIALOGRUNDE: KLIMAVENNLIG BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING?

1. HVILKEN AREALBRUK ER DET VI LEGGER TIL RETTE FOR I MJØSBY-KOMMUNENE? ER DETTE KLIMAVENNLIG? MULIGHETER OG UTFORDRINGER!

Vekst langs eksisterende hovedveger f.eks E6, og i nye vegkryss, er ikke klimavennlig. Tilrettelegging for big-box handel og kjøpesentre, med lange åpningstider og mye parkering utenfor sentrum, gir økt bilavhengighet. Sentrumsområdene utsettes for kontinuerlig press, og taper.

Vi er for lite kritiske – har vi kunnskap nok? Det koster mye mer å bygge i sentrum enn utenfor. Hva er reell økonomisk vinning lokalt med kjøpesenteretableringer? Mer kunnskap om handel og som hva skjer i kjølevannet av kjøpesenteretablering kan bevisstgjøre politikerne.

Utviklingen er utbyggerinteressedrevet og kommunegrenser er til hinder for god styring av arealbruken. Det ligger store muligheter for å dempe konkurranse om nærings- og handelsetableringer gjennom med bedre samordning i Mjøsbysamarbeidet. Det kan bidra til at alle kommunene får del i veksten. Et regionalt grep kan hjelpe de lokale beslutningstakerne og gi færre konflikter.

I Oppland gir Regional plan for attraktive byer og tettsteder gode føringer. Hedmark har ikke regional plan ut over SMAT for Hamarregionen. SMAT-planen tydelig på arealutvikling i byer større og tettsteder, men det behov for å revidere planen.

Lojalitet til planer og strategier er imidlertid en stor utfordring, både hos kommunene og hos fylkeskommunen. Valgperiodene en utfordring, og valgkamper legger føringer. Nå lønner det seg med omkamper (– får ja til etablering i behandling i departementet).

Mye bra byutvikling skjer med boligbygging som fortetting og bygging av leiligheter i sentrumsnære strøk. Det gjør det lettere å reise kollektivt. Den indre kjerne av bysentrum prioriteres, og det bygges opp under togstasjonene. Fortetting skjer i praksis (utbyggerinitiert) for gråarealer, transformasjonsområder og i høyden. Vi må også utnytte konstruksjoner/ bygninger som allerede er bygd (miljøperspektiv i gjenbruk). Bystrategiene for Lillehammer og Gjøvik er viktige verktøy.

Vi ser samtidig økt byspredning på bekostning av matjord. Effektiv og kompakt arealbruk prioriteres i liten grad tross gode intensjoner. Kommunen må ta en aktiv rolle i prioriteringer og tilrettelegging for god arealbruk og fortetting, relatert til det enkelte tettsted. Hvor skal vi vokse, og hvordan fordele dette på en god måte.

Bygdesentre forventer utvikling, og det tilrettelegges for boliger utenom eksisterende tettstedsstruktur. Det gjør det vanskelig å tilrettelegge for buss. Noen steder har alltid hatt nok areal, og har ikke hatt behov for fortetting.

Befolkningsgrunnlaget gjør at det er vanskelig å tilby kollektivtransport. Vi bygger for økt bruk av bil;

hvordan kan vi da endre konkurranseforholdet og gjøre det enklere å reise mer miljøvennlig? Når skjer det noe med kollektivtilbudet, når blir vi store nok?

Det er mye arealkrevende parkering på bakkeplan i sentrum, og når det er god tilrettelegging for bil tar ikke folk bussen. Lite tilrettelegging for parkering ved kollektivknutepunkt gir for dårlig utnytting av kollektivnettet.

2. HVA SLAGS TRANSPORTTILBUD ER DET VI LEGGER TIL RETTE FOR I MJØSBYEN? ER DETTE KLIMAVENNLIG? MULIGHETER OG UTFORDRINGER!

I dag handler de store investeringene om mer kapasitet på vegene og mer biltrafikk. Det er en stor utfordring klimamessig. Vi bygger ut 4-felts motorveg før IC og en sammenkobling av Gjøvikbanen. IC må på plass så fort som mulig med kobling til Elverum. Vi må tenke på kollektiv parallelt med veiutbygging. Vest-Oppland: Investering i Gjøvikbanen og RV 4 vil bli viktig når E6-utbygging ferdig.

Hvordan er muligheten for pendlerbåt på Mjøsa? Pilotprosjektet med ferge mellom Hamar – Gjøvik bør videreføres. Det bør vurderes mulighet for elektrisk ferge.

I handlingsprogram for fylkesveier er det lokalpolitikken som styrer prioriteringen. Det gir fragmentert prioritering av enkeltstrekninger. Hvordan legger vi til rette for gode transportkorridorer også for kollektiv, som gir økt konkurransekraft?

Gange, sykkel, buss og tog er klimavennlig, men det er en beskjeden satsing i dag kontra vei og parkering. Kommunens evne og vilje til å styre/tilrettelegge transportmiddelfordelingen inne i byene kan bli bedre (korte avstander). Det er viktig med gatestruktur som gir god fremkommelighet for buss.

Frekvensen og sammenhengen i kollektivtilbudene er ikke god nok. Tilbudet øst – vest er spesielt utfordrende. Hedmark trafikk er lydhøre og vil tilrettelegge. Men ressursmangel innenfor kollektivtransport bryr satsing der potensialet er størst. Store deler av kollektivbudsjettet går i dag til skoleskyss. Kollektivtilbudene internt er lite kjent blant innbyggerne.

Distriktskommuner er avhengig av fritidsbebyggelse som gir næringsutvikling utenfor sentrum. Det er vanskelig å tilrettelegge for kollektivløsninger for de mange fritidsreisende gjennom området. Kollektivtransport til hyttefelt på Sjusjøen, Hafjell og Norefjell forutsetter en korridor/veg mellom hyttefeltene.

2.4 FJERDE DIALOGRUNDE: ATTRAKTIV OG LEVENDE BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING?

1. HVILKEN AREALBRUK ER DET VI LEGGER TIL RETTE FOR I MJØSBY-KOMMUNENE?

A) HVA SLAGS BOLIGTYPER BYGGER VI? HVOR BYGGER VI BOLIGER?

Det er stadig større aktivitet knyttet til bygging av sentrale leiligheter i alle kommunene, men særlig i byene. Det er mye dyre leiligheter som bebos av godt voksne mennesker. Dermed blir det utfordrende og å sikre god demografisk variasjon i sentrum. Fremdeles, men i bysentra.

Samtidig fortsetter bygging av eneboliger/rekkehus og «enebolig-satellitter» utenfor sentrum. Men noen kommuner sier nei til nye eneboligområder. Kanskje ikke alle kommunene skal tenke at de må kunne tilby alt. Flere ser økt behov for mer konsentrert småhusbebyggelse med god kvalitet og til priser som alle kan klare. Det er behov for samarbeid om fortettingsstrategier/-planer i kommunene for å unngå spekulasjon i eiendommer.

Kommunene utfordres på å sikre et mer varierte boligtilbud enn tidligere med god blanding av boligtyper, befolknings- og aldersgrupper. Hvor og hvordan vil folk bo i framtida? Kommunens må derfor finne sin rolle og samarbeide i boligutvikling inkl. leie (eks. Ringsaker) og prosjekter «fra leie til eie» (Husbanken).

B) HVOR BYGGER VI HANDELSAREALER OG HVILKE HANDELSKONSEPTER ER DET VI LEGGER TIL RETTE FOR?

Ny veg bygges, og næringsetableringer følger etter. Det er for liten styring med etablering av Big box og andre bilbaserte kjøpesentra i utkanten og langs hovedvegnettet. Presset fra kjedene er stort, og utviklingen er i stor grad kapitalstyr. Kommunene konkurrerer om de samme tilbudene.

Vi tilrettelegger også for store kjøpesentre i bysentrum; - f.eks heter sentrum på Hamar og Gjøvik nå CC. Sentrene ligger akkurat litt for langt utenfor sentrum, og sentrum lider under det. Man forsøker så å revitalisere området mellom senteret og sentrum.

Kontorer erstatter butikker i sentrum. Vi må settes mer fokus på handel i sentrum; hvordan styrke, beholde og videreutvikle?

C) HVOR LOKALISERER VI ARBEIDSPLASSENE? OG FOR HVILKE TYPER ARBEIDSPLASSER?

Arbeidsplasser er i stor grad lokalisert i sentrum, men det er variasjoner. Kompetansearbeidsplasser må til byene/tettstedene, nær knutepunkt og byområder. Kreative virksomheter bør inn sentralt og bidra til synergier.

I noen byer flyttes kontorplasser og offentlige arbeidsplasser lenger ut fra sentrum og til næringsparker. Eksempelvis er SVV og Fylkesmannen etablert i Lillehammer 20 minutters gange fra skysstasjonen.

Enkelte steder kom industrien først og sentrum etterpå. Det er utfordrende i videreutviklingen. Raufoss industripark ligger i to kommuner med ulike vilkår for etablering.

D) HVA GJØR VI RIKTIG SOM VI TRENGER MER AV, HVA MÅ VI ENDRE?

Vi må bli bedre på å sikre riktig virksomhet på riktig sted (ABC-prinsipp i praksis).

De store kjedene som f.eks. XXL bør utfordres på å etablere seg i sentrum, og det tilrettelegges for flere større arbeidsplasser (særlig kontorplasser) sentralt.

Vi må ha gode og oppdaterte overordnede planer som kan gi retning for utviklingen. Er de prioriteringer i dagens planer fortsatt riktige? Det er behov for å vurdere arealreserver og kartlegge fortettingsområder, for potensialet er ofte større enn antatt. Vi trenger utviklingsplaner for byene (sentrumsplaner), og å planlegge for transformasjon. Samtidig er det viktig å jobbe med planlojaliteten.

Hvordan bidra til fortetting i alle tettsteder, ikke bare de store byene. Det er viktig å avklare rollen til de mindre tettstedene.

Hvordan beholder vi kvaliteter i sentrumsområdene når alt skal lokaliseres der? Hvor velger vi å fortette? Det er nødvendig med bevissthet omkring fortetting med kvalitet og tilpasning til eksisterende (attraktivitet, stedsidentitet). Hvordan få utbyggere til å prioritere bykvaliteter og gode uteareal? Vi kan bruke gode arkitekter for å unngå å skape «slumområder» på sikt.

Hvordan sikre boligutbygging og aktiviteter for barnefamilier i sentrum? Vi må bygge mere studentboliger i sentrum.

Gode uteareal i tettstedene krever at kommunen tar førersetet. Det er nødvendig å sikre kvalitet på grøntstruktur (torg og parker) i sentrum, inkl. drift, og det krever stor grad av samarbeid.

Samhandling med gårdeiere nødvendig. Det er utfordrende med drivere/gårdeiere som ikke er lokale. Kommunen må ta sin rolle. Vanligvis løses det med forhandlinger (og penger), men politikere må tørre å bruke plan og eventuelt ekspropriasjon.

Kollektivtilbudet er ikke godt nok i dag. Hvordan utnytter vi kollektivaksene best? Kollektivknutepunkt må prioriteres, og legges til rette med pendlerparkering. Alt kan ikke løses med kollektiv, - hva må løse med bil?

Vi må bygge tett rundt og i nærheten av trafikknutepunkt, begrense biltrafikk i sentrum, og ta tak i de riktige utfordringene. Det trengs økt tilrettelegge for sykkel og gange der det er et potensial for mer bruk.

2. HVA SLAGS TRANSPORTTILBUD ER DET VI HAR OG LEGGER TIL RETTE FOR?

A) TILRETTELEGGING FOR BIL; INNBYGGERE, NÆRING, FRITIDSREISENDE, PARKERING

Vi har en bilkultur og tilrettelegger deretter med stor biltilgjengelighet og god tilgang på parkeringsarealer. Flere byer har gratis parkering 2 første timer. Ofte er det gratis parkering for ansatte.

Varelevering i byer og tettsteder kan være en utfordring. Det trengs egne konsept for kompakt by.

Fritidsreisenr knyttet til hytter er bilbasert pga. arealstrukturen og ikke mulig å dekke kollektivt. Tilreisende turister m/fly – hvordan kan det løses bedre?

B) KOLLEKTIVPRIORITERING I VEGNETTET, KOLLEKTIVDRIFT
C) SYKKEL, GANGE

Grunnlaget er lagt gjennom bystrategiene for Gjøvik og Lillehammer. Det er behov for tilsvarende for Hamar byområde på tvers av kommunegrensene. Det er utfordringer knyttet til gjennomføring og forskuttering av FV-investeringer i Hedmark (lettere med staten).

Det er viktig å jobbe videre med sykkelbyprosjektene. Tilrettelegging for sykkel er utfordrende der bilen har forrang, f.eks pga. parkering. Det er også utfordringer med å følge opp vedtatte standarder.

D) HVA GJØR VI RIKTIG SOM VI TRENGER MER AV, HVA MÅ VI ENDRE?

Store investeringer på veg og bane gjennomføres/planlegges i vår region. Det gir både muligheter og utfordringer med endret press på arealbruken.

Det er viktig med god kollektivtransport mellom byene. Vi må tenke transportårer, kortere reisetid og å bygge kollektivfelt for prioritering i gatenettet.

Det må brukes rekkefølgekrav i planer. Kanskje bør vi i større grad vurdere å ta i bruk frikjøpsordninger i byene våre (uteareal, parkering)?

Vi trenger pendlerparkering som ikke konkurrere ut bruk av sykkel. Gratis p-plasser i byene bør fjernes, og arbeidsgiver bør stimulere til El-sykkel og kollektivtransport.

Sykkelbyprosjektene fungerer og disse må videreføres. Vi kan få til mye på gang og sykkel for 200 mill. kr, hvis vi satser og prioriterer!

Potensialet for mer sykkel og gange er stort, men trengs det mer (kampanjer, restriksjoner på bil/parkering)? Det bør være utleiesykler og bysykler/elsykler ved knutepunkt og innfartsparkering. Elsykkel vi ha store virkninger på utvidet sykkeldistanse. Vi må ikke tette igjen, evt. skape nye, snarveier og «smett». Snarveger kan ikke alltid ha universell utforming. Bedre vinterdrift av gang- sykkelveger må vektlegges. Samtidig må det tenkes spark og ski.

Det trengs klarere kundefokus og kundeundersøkelser av hvordan folk faktisk bruker, eller ønsker å bruke, vegnett/sykkel/gange.

Det er behov for å begrense parkering, sikre flere bilfrie soner og gratis ringbuss i sentrum. Tilrettelegging for handel i sentrum, parkering i randsone og buss inn til sentrum fra kollektivknutepunkt.

Diskusjoner handler for ofte om parkeringsplasser. I byene er det parkeringsrestriksjoner og p-soner med avgift. På de mindre stedene er det mye parkering og lite restriksjoner. P-restriksjoner frigir vegkapasitet. Vi må ta bort heldagparkering i bysentrum til fordel for korttidsparkering som gir mer aktivitet. Gratis korttidsparkering kan gi økt rullering på plassene. Arbeidsgivere bør heller gi gratis kollektivtransport enn gratis p-plasser. Kommunale parkeringsavgifter- kan finansiere andre tiltak?

3. TILRETTELEGGING FOR NÆRINGSUTVIKLING

A) HVOR GODT LEGGER VI TIL RETTE FOR NÆRINGSUTVIKLING GJENNOM AREAL- OG TRANSPORTPOLITIKKEN?

Det er spillsituasjoner mellom kommunene knyttet til næringsetableringer, og ingen god samordning mellom arealbruk og transport. Er det bærekraftig å planlegg for mange nye virksomheter langs E6?

ABC-prinspippet med rett virksomhet på rett plass, må legges til grunn. SMAT ga mer ryddig diskusjon om arealbruk, og ny plan må prioriteres. I et samarbeid må alle akseptere at naboen får noe.

Hvorfor velger folk kjøpesenter? Hvordan tilrettelegge i sentrum slik at det blir like attraktivt å handle her? Variert tilbud er avgjørende.

Det må tilrettelegge for godstransporten med stor varetransport og modulvogntog. Varelevering må løses med gode steder for leveringsstopp som ikke å hindre gang/sykkel og annen trafikk.

Moelven er eksempel på industrilokalisering inne i by. Det må tilrettelegges for det også! Hunton på Gjøvik er et annet eksempel.

Fremtidige former for handel kan skape andre transportbehov – netthandel mm. Skaper fremtidige transportformer andre behov for lokalisering?

B) HAR VI TILSTREKKELIG MED AREALER TIL DE PLASSKREVENDE VIRKSOMHETENE?

Her var svarene både ja og nei. Det er ulike behov og muligheter i kommuner rundt Mjøsa. Ringsaker har noe areal igjen på Rudshøgda. Sørli i Stange har et stort potensiale.

C) HVORDAN KAN REGIONALT SAMARBEID OM AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGIER STYRKE TILRETTELEGGING FOR NÆRINGSUTVIKLING.

Vi er attraktive som region, og vi kan bli enda bedre. Styrking av transporttilbudet gir bedre forhold for tilgang på areal og arbeidskraft.

Vi har plass nok i regionen, men vi må bruke arealene riktig.

Kan vi samarbeide og konkurrere samtidig? Da må alle heve blikket ut over egen kommune og bli enige om fordeling av visse typer arbeidsplasser, for eksempel større arealkrevende virksomheter.

MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser