FELLES AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR MJØSBYEN

Høringsutgave januar 2019

MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Innholdsfortegnelse

Forord **4**

Sammendrag **6**

1 Visjon, mål, utfordringer og muligheter **8**
1.1 Visjon *8*
1.2 Mål *9*
1.3 Mjøsbyen i en større sammenheng *10*
1.4 Utfordringer og muligheter *11*

2 Regional areal- og transportstruktur **19**
2.1 Prioritere en regional areal- og transportstruktur i Mjøsbyen *19*
2.2 Prioritere noen lokale vekstområder og opprettholde gode og stabile lokalsamfunn i hele Mjøsbyen *23*
2.3 Samarbeide om næringsvekst med lokalisering og videreutvikling av regionale næringsområder og godsterminaler *25*
2.4 Samarbeide om å utvikle bærekraftige og attraktive regionale reiselivsdestinasjoner *28*

3 Arealstrategier **31**
3.1 Utvikle attraktive og kompakte byer og tettsteder med kvalitet *31*
3.2 Lokalisere arbeidsplasser og publikumsrettede virksomheter etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted *34*
3.3 Styrke Mjøsa som felles ressurs, og sikre dyrka mark, natur- og kulturverdier og grønnstruktur gjennom en bærekraftig arealforvaltning *37*

4 Transportstrategier **39**
4.1 Utvikle et helhetlig bærekraftig transportsystem *39*
4.2 Fullføre utbyggingen av jernbanen og hovedvegnettet *42*
4.3 Utvikle et mer attraktivt regionalt kollektivtilbud *43*
4.4 Utvikle et styrket lokalt busstilbud *45*
4.5 Utvikle et mer attraktivt tilbud for gåing og sykling *46*
4.6 Samarbeide om felles parkeringspolitikk *47*
4.7 Utvikle et mer robust og bærekraftig godstransportsystem *48*

5 Gjennomføring av strategien **50**
5.1 Handlingsprogram *50*
5.2 Videreføring av Mjøsby-prosjektet *57*
5.3 Samarbeidsavtale mellom partnerne i Mjøsbyen *58*

Vedlegg **59**
Organisering av arbeidet *59*
Kilder *61*

Forord

Hedmark og Oppland fylkeskommuner vedtok i et felles fylkesting i april 2017 å starte arbeidet med utarbeidelse av en samordnet areal- og transportstrategi for Mjøsbyen.

Mjøsbyen er et prosjektsamarbeid og en felles utviklingsarena for areal- og transportplanlegging i området rundt Mjøsa. I alt 10 kommuner utgjør Mjøsbyen: Øyer, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten. I prosjektsamarbeidet deltar også Fylkesmannen i Hedmark og Fylkesmannen i Oppland (fra 1.1.2019 Fylkesmannen i Innlandet), Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og de to nåværende fylkeskommunene Hedmark og Oppland.

Samarbeidet om en felles areal- og transportstrategi skal bidra til utvikling av en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Mjøsbyen kan på sikt utvikles til å bli et mer funksjonelt bo- og arbeidsmarked. Ny infrastruktur, både på veg og jernbane reduserer reiseavstander og reisetider. Den flerkjernete regionen kan imidlertid knyttes enda bedre sammen og få bedre forbindelser til andre deler av landet. Regionale strukturendringer som blant annet sammenslåing av to fylkeskommuner, sammenslåing av to fylkesmannsembeter og omorganisering av Statens vegvesen innebærer at arbeidsplasser vil flytte på seg. Dette kan medføre økt behov for pendling, og det er ønskelig å sikre innbyggerne god mobilitet i framtiden samtidig som klimagassutslipp reduseres. Strategien skal bidra til å gjøre samarbeidspartnerne gode til å finne lokale løsninger som fremmer attraktive steder og grønne reiser. Utviklingen av infrastruktur, byer, tettsteder og reiselivsdestinasjoner skal bidra til å drive regionen framover i ønsket retning.

Det har vært et ønske at regionale aktører med ansvar og interesse for areal- og transportutvikling skal kunne delta i prosjektet. I løpet av 2017 og 2018 er det derfor avhold fire store dialog- og kunnskapssamlinger med politisk og administrativ ledelse, og med representanter fra næringsliv og organisasjonsliv. Hver samling har hatt mellom 70 og 100 deltakere. Det er i tillegg avholdt faglige arbeidsmøter for tema areal, næring, kollektivtransport og infrastruktur. Ungdommens fylkesting har også gitt gode innspill i prosessen. Et eget verksted for politikere ble gjennomført høsten 2018 der sentrale tema i strategiarbeidet ble drøftet. I tillegg er flere forankringsmøter blitt avholdt der prosjektet har redegjort for strategiarbeidet etter invitasjon fra formannskap i kommunene, politiske partigrupper, interesseorganisasjoner og andre.

Høringsforslaget innebærer ikke nødvendigvis at alle partnere er enige i alle detaljene i dokumentet, men en samlet styringsgruppe anbefaler likevel at forslaget legges ut på høring gjennom et vedtak i de to fylkeskommunene i januar 2019. Styringsgruppa forventer at prosessen med å forankre strategien vil fortsette i den enkelte kommune, og prosjektsekretariatet vil søke å bistå de som ønsker det i dette arbeidet. Høringsuttalelsene vil inngå som en del av sluttbehandlingen av areal- og transportstrategien i fylkestingene i Oppland og Hedmark.

Areal- og transportstrategien for Mjøsbyen er ikke juridisk bindende, men legges til grunn for fremtidig arbeid med samordnet areal, bolig og transportplanlegging i regionen. Strategien har et langsiktig perspektiv (2050), mens handlingsprogrammet følger opp strategiene på kort sikt (2019-23) og mellomlang sikt (2024-2033).

Strategien opphever ingen gjeldende planer etter plan- og bygningsloven, men gir føringer for fremtidige revisjoner av disse. Statsetatene skal legge strategien til grunn for sitt arbeid både knyttet til videre strategiske arbeid, men kan ikke gi noen garanti for at alle prosjekter som beskrives i strategien vil ha noen automatisk prioritering i innspill til statlige sektorplaner (NTP).

For å kunne utvikle Mjøsbyen i tråd med strategien, er det foreslått å etablere en samarbeidsavtale som sikrer fortsatt dialog og forpliktende samarbeid mellom aktørene.

Styringsgruppen for Mjøsbyen, 17. desember 2018

Anne Karin Torp Adolfsen (leder)
Fylkesråd for samferdsel,
Hedmark fylkeskommune

Hjalmar Solbjør
Assisterende fylkesrådmann
Oppland fylkeskommune

Brit Kramprud Lundgård
Ordfører i Øyer

Anita Ihle Steen
Ordfører i Ringsaker

Nils A Røhne
Ordfører I Stange

Erik Hanstad
Ordfører i Elverum

Guri Bråthen
Ordfører i Østre Toten

Ove Skovdahl
Seksjonssjef for regional samhandling Øst i Jernbanedirektoratet

Vebjørn Knarrum
Avdelingsdirektør i Miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Oppland

Even Aleksander Hagen (nestleder)
Fylkesordfører
Oppland fylkeskommune

Sigurd Skage
Assisterende fylkesdirektør
Hedmark fylkeskommune

Espen G Johnsen
Ordfører i Lillehammer

Einar Busterud
Ordfører i Hamar

Bente Elin Lilleøkseth
Ordfører i Løten

Bjørn Iddberg
Ordfører i Gjøvik

Leif Waarum
Ordfører i Vestre Toten

Per Morten Lund
Regionsjef
Statens vegvesen Region øst

Anne Kathrine Fossum
Assisterende fylkesmann i Hedmark

Sammendrag

Visjonen for Mjøsbyen er å utvikle attraktive steder og grønne reiser. Da er det behov for å utvikle nye strategier slik at areal- og transportutvikling kan bidra til å skape en mer bærekraftig og konkurransedyktig region.

For å nå målsettingene for Mjøsbyen er det utviklet helhetlige og samordnede strategier for arealbruk og transportsystem. Det er behov for å prioritere framtidig vekst til noen utvalgte regionale byer og tettsteder. Dette vil være til beste for hele Mjøsbyen – hver av kommunene vil også være tjent med at regionen utvikler sterkere byer og tettsteder som er attraktive. En slik desentralisert sentralisering vil kunne tiltrekke seg innbyggere, arbeidstakere og næringsliv. Det er definert i alt 8 prioriterte regionale byer og tettsteder i Mjøsbyen, Alle disse prioriterte utviklingsområdene har jernbanestasjon som kollektivknutepunkt og potensiale for flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfold av sentrumsfunksjoner.

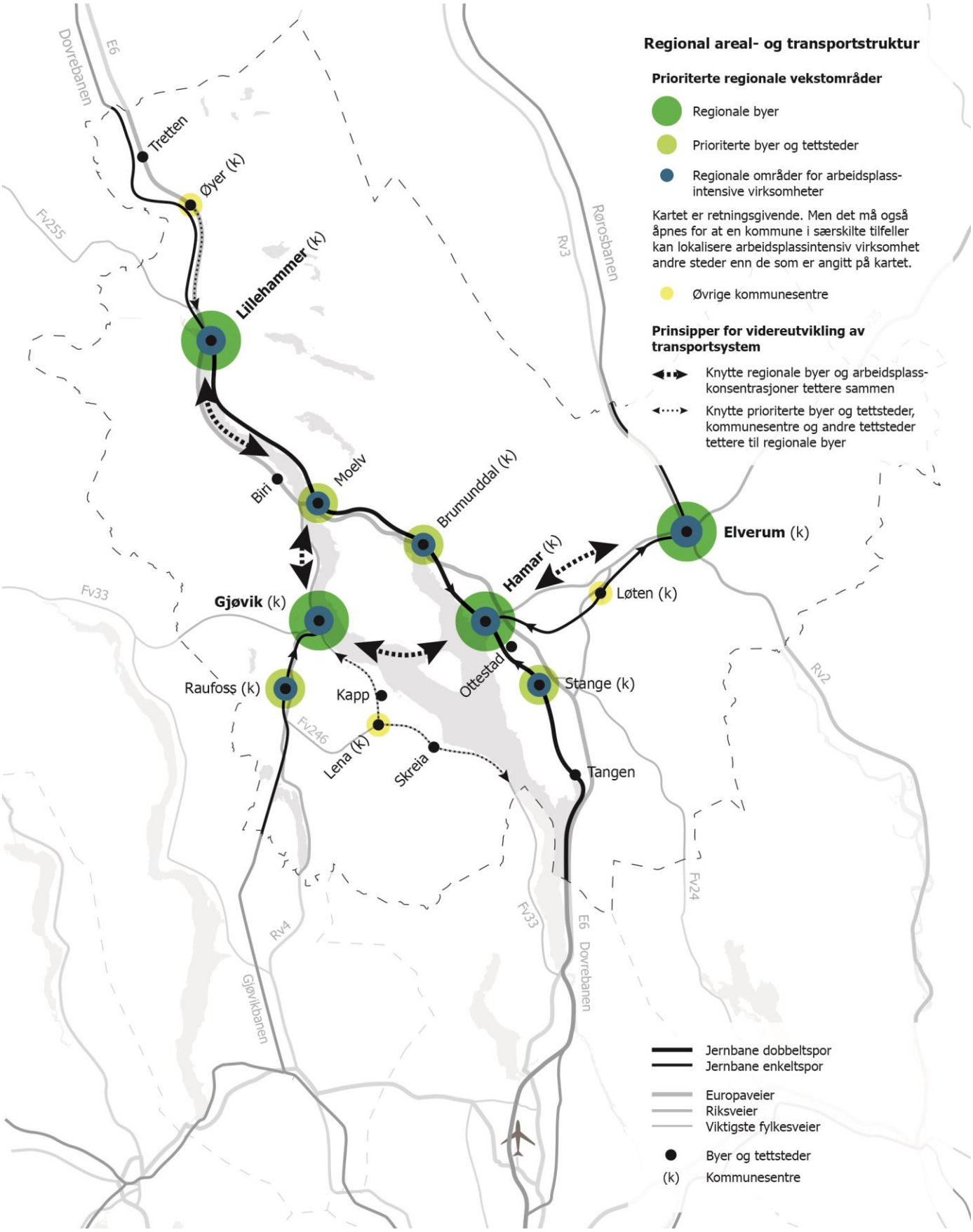
De regionale byene er regionsentre i sine omland, det vil si at folk reiser dit fra omlandet både for arbeidsplasser og andre tilbud. De har et stort potensial for å utvikles som levende bymiljøer med høy bokvalitet og et bredt tilbud innen arbeidsplasser, handel, service, bevertning, offentlige tjenester, kultur osv. Alle byene har universitet / høyskoler som er viktige for Innlandet, og bidrar til Mjøsbyens kvalitet med ulik historie, særpreg og attraksjoner.

Styrking av de regionale byene i Mjøsbyen er viktig for å bedre forutsetningene for arbeidsplassintensiv næringsutvikling flere steder i regionen. Byer er viktige når det gjelder jobbskaping særlig innen privat tjenesteyting (såkalte «kunnskapsbedrifter», typiske kontorarbeidsplasser), som er en næringsgruppe i vekst. Å styrke de stedene som har det beste utgangspunktet, er derfor viktig i konkurransen med andre regioner, f.eks. Oslo og Akershus, og vil komme hele regionen til gode.

I tillegg til de regionale byene er det prioritert et begrenset antall byer og tettsteder som også har en regional funksjon i areal- og transportstrukturen. Disse byene og tettstedene har en viss størrelse kombinert med tilstedeværelse av arbeidsplassintensive virksomheter. De har vekstkraft og videre utviklingspotensial, slik at de kan bygge videre på et bredt tilbud av arbeidsplasser, handel, service og andre funksjoner som gjør at bosatte kan gå og sykle til daglige gjøremål. I tillegg ligger stedene langs jernbanen, og har gode forutsetninger for å få et konkurransedyktig kollektivtilbud til og fra regionale byer og andre steder langs jernbanen – også utenfor Mjøsbyen. Nye arbeidsplasser her kan dermed bidra til å styrke regionens konkurransekraft på en bærekraftig måte. Strategien åpner likevel for at en kommune i særskilte tilfeller kan lokalisere arbeidsplassintensiv virksomhet andre steder enn de som er angitt på kartet.

Gode og stabile lokalsamfunn skal opprettholdes også utenfor prioriterte regionale vekstområder. Mindre tettsteder med stabile og gode nærmiljø er en svært positiv ressurs for Mjøsbyen. Det gir de som ønsker det muligheten til å velge en annen type bomiljø enn det byene og de større tettstedene kan tilby. Nærservice, turisme, landbruks- og andre stedsrelaterte næringer tilfører også de mindre tettstedene viktige samlingspunkt og arbeidsplasser.

Det er utviklet egne strategier for arealbruk og transport og oppfølging av strategier fremgår av et eget forslag til handlingsprogram med tiltak på kort (2019-23) og lang sikt (2024-33.



Kartillustrasjon: Civitas.

1 Visjon, mål, utfordringer og muligheter

Visjonen for Mjøsbyen er å utvikle **attraktive steder og grønne reiser**.

- Mjøsbyen skal bli en mer **konkurransedyktig og bærekraftig region**.
- Mjøsbyen skal utvikles til et mer **attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked**.
- **Transportsystemet** skal knytte den flerkjernete regionen bedre sammen og med bedre forbindelser til resten av landet.
- Det er et mål å utnytte **arealer** effektivt med universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.
- Strategien skal bidra til å oppfylle målet om **klimanøytralitet** innen 2025/2030 for henholdsvis Opplands- og Hedmarkssamfunnet.

Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen innebærer at **nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging og klima gis en konkretisering og regional tilplasning.** Tidsperspektivet for strategiarbeidet er **langsiktig** (2050).

Utfordringene som er identifisert i kunnskapsgrunnlaget, indikerer at det er **behov for tydeligere strategivalg og nye tiltak** for å nå målene for Mjøsbyen. Samtidig gir det nye muligheter å se regionens virkemidler i sammenheng.

1.1 Visjon

Mjøsbyen – attraktive steder og grønne reiser

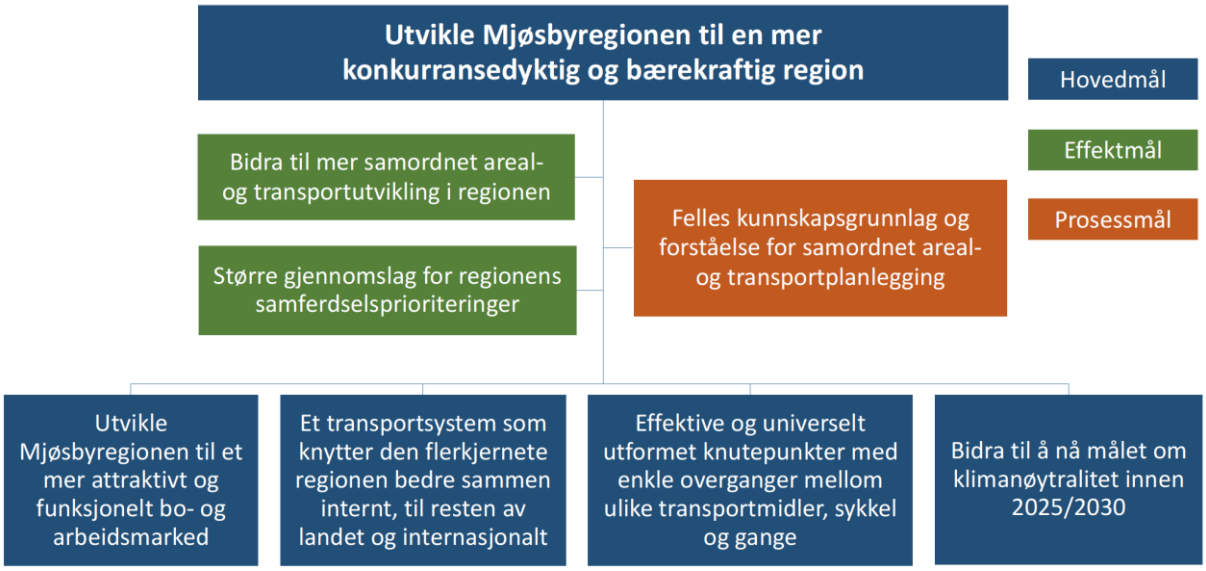
Mjøsbyen er et flerkjernet by- og tettstedsområde med over 200.000 innbyggere og ca 100.000 arbeidsplasser. I tillegg er noen av Norges største reiselivsdestinasjoner i Mjøsbyen; Hafjell, Nordseter og Sjusjøen og andre er like i nærheten.

Visjonen for Mjøsbyen er å utvikle attraktive steder og grønne reiser. Da er det behov for å utvikle nye strategier slik at areal- og transportutvikling kan bidra til å skape et bærekraftig og konkurransedyktig samfunn.

De 10 kommunene i Mjøsbyen har unike kvaliteter som det skal bygges videre på. Byer og tettsteder skal være motor for vekst og skal utvikles med særpreg og identitet. Det er det byene, tettstedene og omlandet til sammen kan tilby, som skal gjøre Mjøsbyen interessant og spennende, både som bo- og arbeidsområde, som miljø- og kompetansefyrtårn og som reiselivsdestinasjon i verdensklasse.

Tidsperspektivet for strategiarbeidet er langsiktig (2050). Handlingsprogrammet har forslag om tiltak på kort sikt (2019-2023), jf. gjeldende handlingsprogramperiode for Nasjonal transportplan (NTP) og mellomlang sikt (2024-2033), jf. tidshorisont for kommende NTP. Det er viktig å holde fast ved mål og prinsipper over lang tid – ut over handlingsprogramperioden.

1.2 Mål



Figur: Målene for arbeidet med en felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen er vedtatt av fylkestingene i Hedmark og Oppland i forbindelse med oppstart av prosjektet i april 2017.

For å utvikle Mjøsbyen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region er det definert flere hovedmål:

- *Mjøsbyen skal utvikles til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.* I dag består Mjøsbyen av 3-4 til dels sammenhengende bo- og arbeidsmarkeder som er i ferd med å vokse sammen som følge av ny infrastruktur med kortere reisetider mellom byer og tettsteder. Det er ønskelig at Mjøsbyen blir mer attraktiv for arbeidsplassetablering og befolkningsvekst. Da må hver enkelt by- og tettsted må være seg bevisst sin rolle i utviklingen av et konkurransedyktig næringsliv i hele regionen.

- *Transportsystemet skal knytte den flerkjernete regionen bedre sammen og med bedre forbindelser til resten av landet.* Det er flere planer i gjeldende Nasjonal transportplan som må fullføres. I tillegg er det manglende forbindelser i transportsystemet som må utvikles videre. Etterfølgende strategier skal bidra til mer samordnede innspill fra Mjøsbyen til nasjonale prosjekt på veg og bane. Gjennom Mjøsbysamarbeidet er det derfor viktig å få synliggjort de behov mellomstore byområder står overfor når det gjelder finansiering av helhetlige transport- og mobilitetssystem.

- *Det er et mål å utnytte arealer effektivt med universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.* Ulike transportmidler på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå må samordnes og fremstå som et sømløst mobilitetstilbud for innbyggere, næringsliv og tilreisende. Knutepunktsutviklingen bør støtte opp under jernbanens infrastruktur. Eksisterende byer og tettsteder skal utvikles på en attraktiv måte der økt tetthet skal bidra til mer innhold og økt byliv, men ikke gå på bekostning av gode steds- og områdekvaliteter. Dette vil kreve økt planinnsats i byer og tettsteder.

- *Strategien skal bidra til å oppfylle målet om klimanøytralitet innen 2025/2030 for henholdsvis Opplands- og Hedmarkssamfunnet.* Målet om klimanøytralitet tilsier blant annet at utslippene

fra transportsektoren må reduseres. Det er en potensiell målkonflikt mellom dette og målene som går på å styrke et felles bo- og arbeidsmarked med et bedre transporttilbud, fordi økt pendling gjerne fører til økt transport. Det er derfor utviklet strategier og tiltak som fremmer grønn mobilitet som et alternativ til bilbruk.

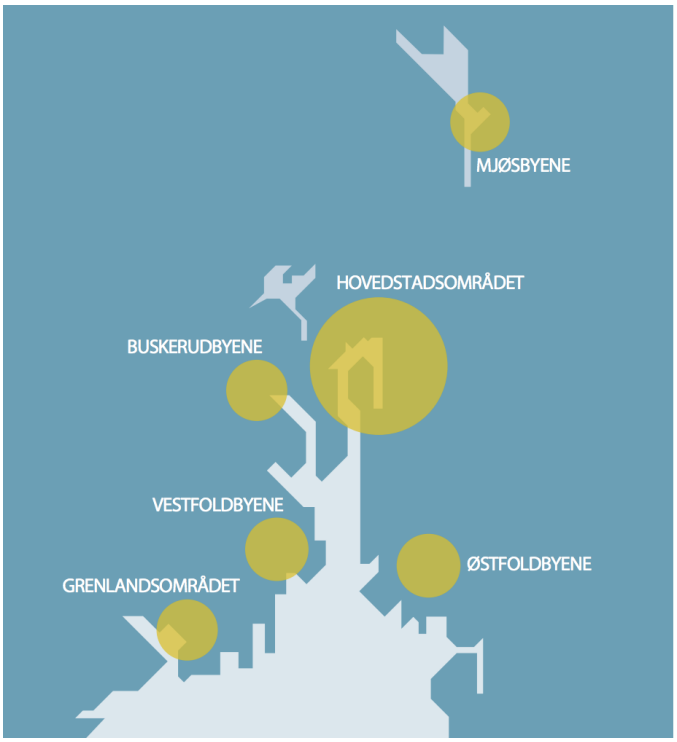
Ønsket *effekt* av strategiarbeidet er at areal- og transportutviklingen fremover skjer på en mer samordnet måte og slik at Mjøsbyen får større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer. Dette kan også innebære helt nye finansieringsformer for et helhetlig transportsystem og mobilitetstilbud.

Det er ønskelig å utvikle indikatorer som følger grad av måloppnåelse for både hovedmål og effektmål på en systematisk måte.

Strategi- og utviklingsarbeidet har bidratt til felles forståelse og kunnskapsgrunnlag for samordnet areal- og transportplanlegging. Gjennom strategiarbeidet er det produsert ny kunnskap med fagrapporter og oppsummeringer fra gjennomførte kunnskaps- og dialogsamlinger (se www.mjosbyen.no). Dette er ressurser til hjelp i videre arbeid både i Mjøsbysamarbeidet og for partene som enkeltaktører.

1.3 Mjøsbyen i en større sammenheng

Østlandssamarbeidet og Osloregionen



Mjøsbyen er del av Østlandssamarbeidet (8 fylkeskommuner) og delvis del av Samarbeidsalliansen Osloregionen (79 kommuner og 5 fylkeskommuner rundt Oslo).

Begge samarbeidene legger vekt på utvikling av en flerkjernet region med balansert vekst og sterke og attraktive byområder også utenfor Oslo. Byområdene har ulike fortrinn og spiller sammen på en måte som øker hele regionens konkurransekraft sett i forhold til andre storbyregioner. En forutsetning for en slik utvikling er at byene i «kjernene» ligger tett nok til å fungere som felles bo- og arbeidsmarkeder, og at byene er store nok til å utvikle et godt tjenestetilbud for bedrifter og bosatte. Tanken er at en «desentralisert sentralisering» i regionene rundt Oslo er å foretrekke framfor en ytterligere sterk

sentralisering til Oslo og Akershus. Kartet over er et strategisk kart for en flerkjernet utvikling av Østlandsområdet, hentet fra Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016).

Statlige føringer og mål

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har bl.a. følgende mål:

- Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.
- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
- Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen innebærer at ovennevnte og andre nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging og klima gis en konkretisering og regional tilplasning. Dette vil kunne gi Mjøsbyen økt gjennomføringskraft samtidig som antallet konfliktsaker i arealpolitikken reduseres og næringslivet får større forutsigbarhet i lokaliseringssaker.

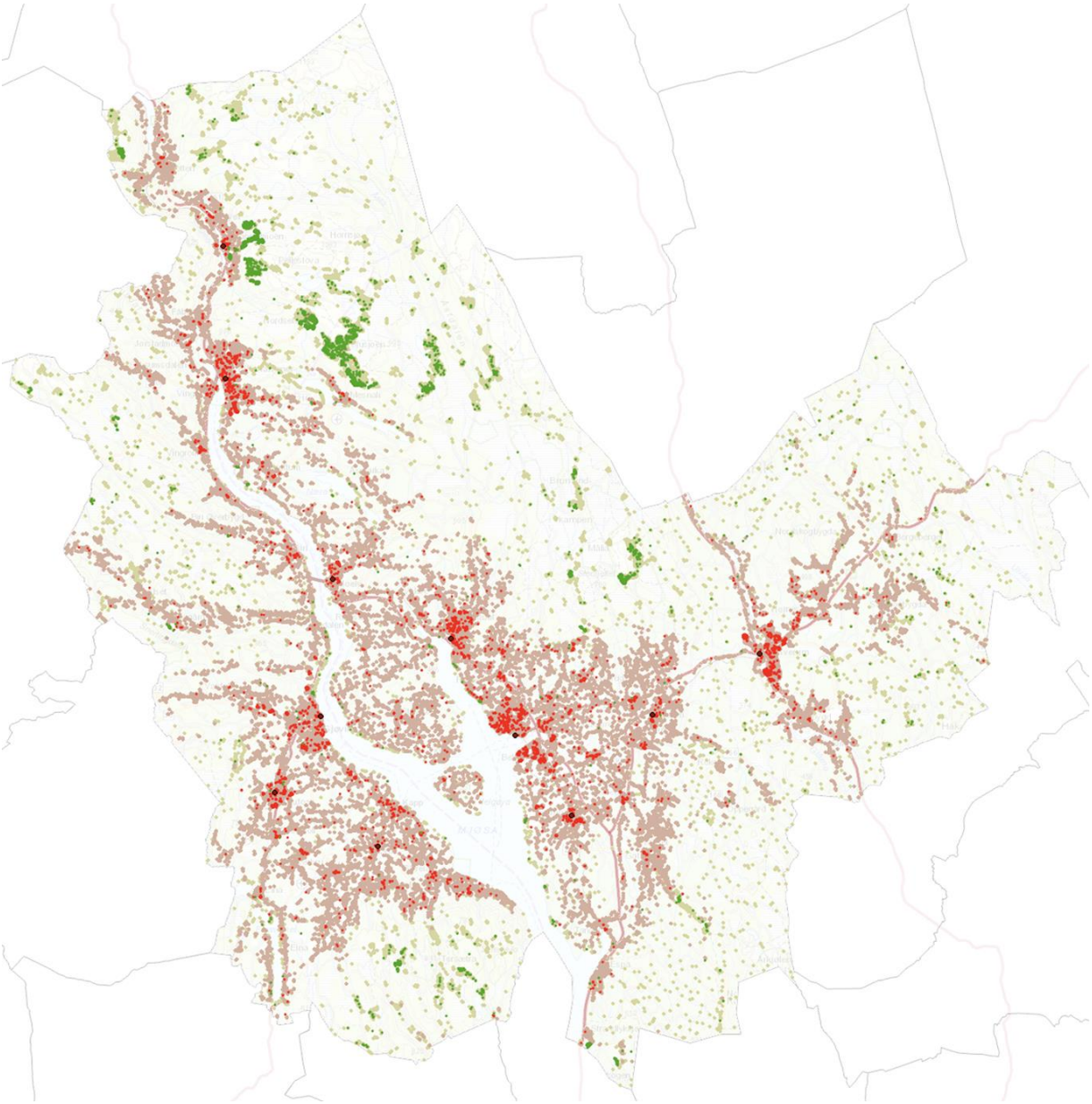
1.4 Utfordringer og muligheter

Et omfattende kunnskapsgrunnlag er utarbeidet som del av prosjektet Mjøsbyen. Utfordringene som er identifisert i kunnskapsgrunnlaget, indikerer at det er behov for tydeligere strategivalg og nye tiltak for å nå målene for Mjøsbyen. Samtidig gir det nye muligheter å se regionens virkemidler i sammenheng.

Utbyggingsmønster

Mjøsbyen har et relativt spredt utbyggingsmønster. Kartet under viser boliger (rødt) og fritidsboliger (grønt) bygget før 2008 (lys farge) og etter 2008 (uthevet farge). Nærmere halvparten av boligene bygget etter 2008 ligger utenfor 10 minutters el-sykkelavstand fra kollektivknutepunkt/ sentrum i kommunens viktigste byer og tettsteder.

Et spredt utbyggingsmønster vil i hovedsak være bilbasert, gjøre det krevende å opprettholde byliv og tilbud i sentrum av byer og tettsteder, og å unngå problemer med miljø, trafikksikkerhet og framkommelighet. Folkehelse og tilgjengelighet for de som ikke har tilgang på bil, påvirkes også negativt. Et spredt utbyggingsmønster innebærer også høyere kostnader for å bygge ut og drifte kollektivtransport og annen infrastruktur.

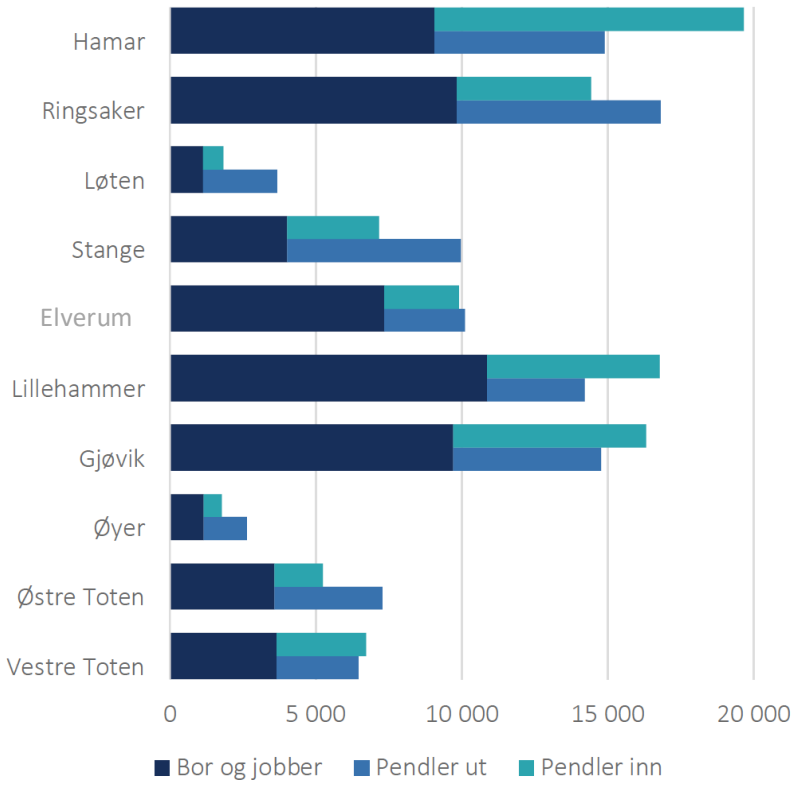


Figur: Kartet viser boliger (rødt) og fritidsboliger (grønt) bygget før 2008 (lys farge) og etter 2008 (uthevet farge). Illustrasjon er laget i kartmodulen på www.mjøsbyen.no.

Et mer konsentrert utbyggingsmønster kan derimot bidra til mer attraktive og levende byer og tettsteder, reduserte klimagassutslipp og bedre kommuneøkonomi. Når flere bor og arbeider sentralt gir det større kundegrunnlag for handel, tjenster og kollektivtransport, og transportbehovet reduseres. «10-minuttersbyen» der daglige gjøremål kan nås innen gang- og sykkelavstand krever en viss kritisk masse. Befolkningsveksten i en kommune eller region er slik sett en begrenset ressurs, som bør prioriteres der det er størst potensial for konkurransedyktige kollektiv-, handels- og tjenestetilbud.

Næringsutvikling, -lokalisering og bo- og arbeidsmarkeder

Mjøsbyen har over 100.000 arbeidsplasser, herunder 10.000 industriarbeidsplasser, fire universitets-/høgskolecampus, sterke næringsmiljøer og institusjoner. Industriproduksjonen har vært grunnlaget for mange av byene og tettstedene i Mjøsbyen. Den har tradisjonelt vært koplet til primærnæringene, men omfatter nå også høyteknologi, bioteknologi og IKT.



Pendlingsstatistikken viser at det meste av interaksjon skjer innad i tre-fire bo- og arbeidsmarkedsregioner med delvis overlapp og et visst samvirke, snarere enn ett felles. De er Hamar-regionen, hvor i noen grad også Elverum inngår, Gjøvik / Toten og Lillehammer-regionen. Interaksjonen mot Oslo og Akershus er økende. Avstandene mellom byene og tettstedene i Mjøsbyen er til dels betydelige, men med bedre transporttilbud vil reisetidene reduseres.

Figuren over viser hvor mange som bor og jobber i samme kommune, og hvor mange som pendler inn og ut av hver kommune. Kilde: SSB, figur Vista analyse 2018.

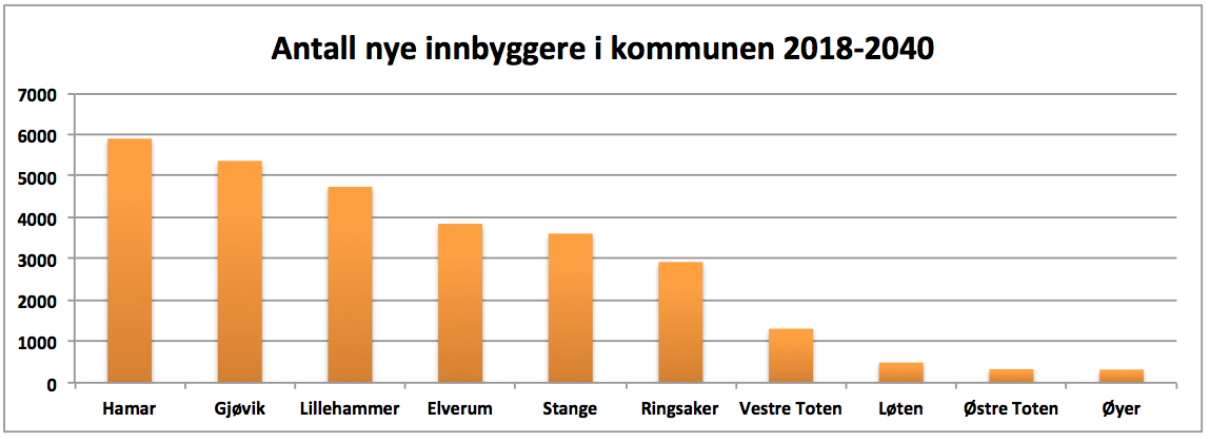
Generelt råder det faglig enighet om at regionforstørring og -sammenkopling stimulerer til økonomisk aktivitet og øker attraktiviteten for bedrifter og regioner (ØF 2014). Det gir:

- Økte valgmulighet mht. bolig og jobb (for begge i et parforhold).
- Bedre balanse i arbeidsmarkedet og mindre sårbarhet ved omstillinger.
- Større markeder som muliggjør økt handel, konkurranse, stordrift og spesialisering.
- Stimulering til klyngedannelser, klyngeeffekter og kunnskapsoverføring.
- Flere kommuner/regioner mulighet for tilflytting og befolkningsvekst.

Regionforstørring kan gi økt transportbehov på grunn av lengre reiser, og dermed mer trafikk, økt klimagassutslipp og reduserte miljøkvaliteter i byene. Det blir svært viktig å sikre at de positive sidene med regionforstørring utnyttes og at de negative minimeres.

Befolkningsutvikling og boligtilbud

Befolkningsutviklingen er en utfordring for Mjøsbyen. Alle kommunene har lavere vekst enn landet for øvrig, og det er bykommunene som har klart høyest vekst. Figuren under viser forventet befolkningsvekst i hver av kommunene i Mjøsbyen fra 2018-2040. Kilde: Befolkningsprognose SSB, figur Civitas 2018.



Veksten skyldes netto innflytting, med en relativt høy andel innvandring. Fødselsoverskuddet er negativt. Mye av befolkningsutviklingen skyldes innvandring og sentralisering, som er globale utviklingstrekk det er vanskelig å påvirke. Regionen kan likevel tiltrekke nye innbyggere gjennom å styrke sin konkurransekraft i forhold til andre regioner.

I flere kommuner, og særlig utenfor byene, forventes en svak eller negativ vekst i yngre aldersgrupper fram mot 2040. I alle kommuner forventes en sterk vekst i aldersgruppen over 65 år i samme periode. En eldre befolkning kombinert med spredt bebyggelse, hvor flere trenger pleie og har boliger som ikke er tilpasset deres behov, kan gi økt press på kommuneøkonomien og økt transportbehov. Flere godt tilpassede boliger sentralt i byer og tettsteder, kan omvendt gi eldre bedre muligheter til å ivareta sine behov uavhengig av kommunale tilbud, og gjøre det enklere å nå dem som er omsorgstrengende. Undersøkelser viser at boligpreferanser blant eldre tenderer mot enklere boliger tett på flere tilbud.

Dagens boligmasse i Mjøsbyen med en høy andel eneboliger og småhus (ca. 81 %), sammenholdt med en høy og økende andel 1-2-personshusholdninger (ca. 77 %), tilsier begrenset behov for nye eneboliger framover. Ved å dekke økt etterspørsel etter leiligheter sentralt, kan brukte eneboliger frigjøres for barnefamilier som ønsker mer plass. Dette kan gi dynamikk i boligmarkedet og en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel enn i dag. For at byer og tettsteder skal bli attraktive for alle aldersgrupper, er det samtidig viktig med et variert boligtilbud også sentralt.

Bevaring av dyrka mark, kulturlandskap og friluftsområder

Mjøsbyen har unike kvaliteter når det gjelder landbruk, kulturlandskap og friluftsområder. Nærheten til vannet med Mjøsa, Lågen og Glomma preger byene, og samtidig ligger store utmarksområder med fjell og skog tilgengelige for sport og friluftsliv.

Jord- og skogbruk preger historien og næringslivet, og mange av stedene ligger midt i kulturlandskapet omgitt av dyrka mark. Løten og Lena er eksempler på kommunesentra og tettsteder

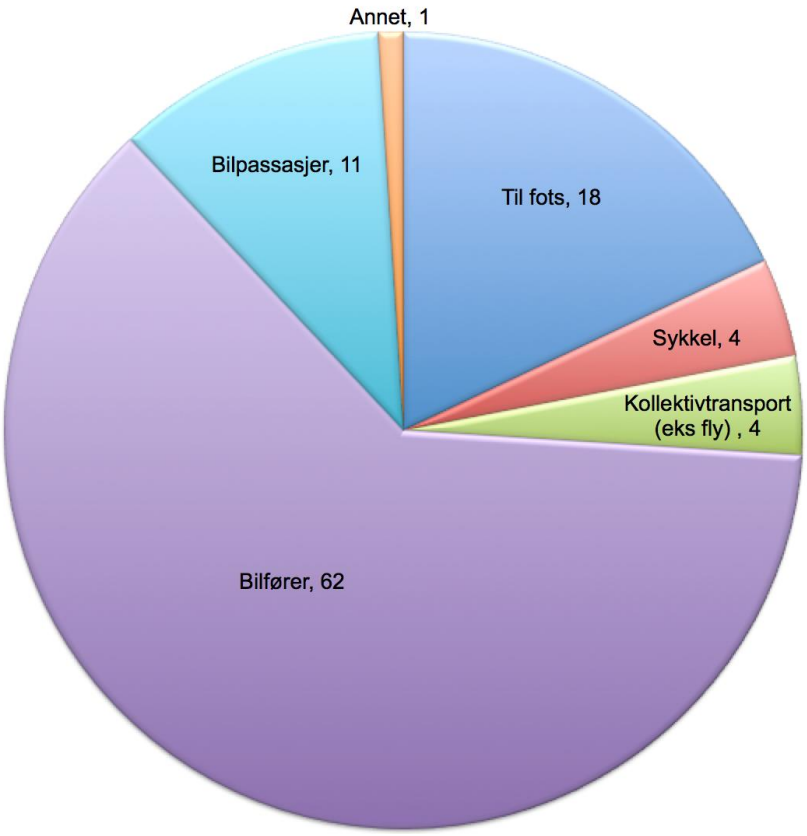
som helt er omgitt av landbruk og som derfor har begrensede vekstmuligheter ut over fortetting og transformasjon av allerede etablert tettstedsareal. Men også de andre byene og tettstedene i Mjøsbyen grenser til jordbruks- og skogarealer. Samlet sett har Mjøsbyen gode vekstmuligheter på eksisterende bebygd areal i byer og tettsteder. Denne muligheten bør utnyttes fremfor å ta i bruk nytt areal. Redusert behov for nytt byggeareal vil kunne innebære styrket vern for landbruk, naturressurser og friluftsliv.

Mobilitet og reisevaner

Befolkningen i Mjøsbyen foretar, ifølge reisevaneundersøkelsen (RVU) i 2013/2014, i snitt 3,3 reiser per dag. Den typiske reiselengden (medianen) er på 4 kilometer, mens den gjennomsnittlige reiselengden er på 16,5 kilometer, som tilsier at en mindre andel svært lange reiser trekker snittet opp.

7 av 10 reiser i Mjøsbyen er bilreiser og hele 8 av 10 arbeidsreiser gjennomføres med bil. Bilreiser utgjør 81 % av transportarbeidet (reiselengde pr innbygger).

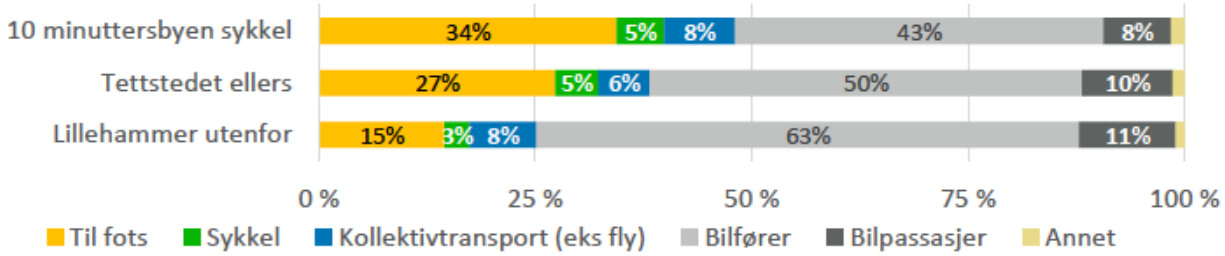
Tilgang til parkering ved arbeidsplassen er en svært viktig faktor for valg av transportmiddel på arbeidsreisen. 86 % av de yrkesaktive i Mjøsbyen har gratis p-plass hos arbeidsgiver, og 3 % oppgir at de må betale for å parkere hos arbeidsgiver. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. For eksempel har 69 % av de som jobber i tettstedet Hamar gratis parkering hos arbeidsgiver, mot 96 % i kommunen utenfor tettstedet.



Figuren til venstre viser transportmiddelfordeling (i%) totalt på daglige reiser blant befolkningen i Mjøsbyen. Kilde: RVU 2013/2014, figur Civitas 2018.

62 % av daglige reiser foretas som bilfører, 11 % som bilpassasjerer, 18 % til fots, 4 % med sykkel og 4% med kollektivtransport (flyreiser ikke inkludert).

«10-minuttersbyen» har lenge vært et tema innen byplanlegging. Med 10 minutters avstand til arbeid, skole og kulturtilbud vil hverdagens gjøremål befinne seg innenfor en liten radius, og lett kunne gjennomføres med gange og sykkel. En rekkeviddeanalyse for sentrumsområdene i Mjøsbyen viser at totalt ca. 30 % av befolkningen bor maksimalt 10 minutter fra sentrum med sykkel.



Figuren over viser reisevaner for bosatte i ulike deler av Lillehammer. Enkelt sagt reiser man mer miljøvennlig jo mer sentralt i byområdet man bor. Kilde: RVU 2013/2014, figur Urbanet Analyse 2018.

Nesten 40 prosent av de daglige reisene under 3 kilometer lange. Når en stor andel av befolkningen samtidig bor i nær avstand til sentrum, tilsier det et stort potensial for å få flere til å sykle og gå.

Det har vært en positiv passasjerutvikling for kollektivtransporten etter 2014. Imidlertid er det fortsatt mangel på et ”sømløst” tilbud i dag der både billettyper og ulike reisemidler kan samordnes bedre. Et relativt spredt utbyggingsmønster gjør det svært krevende å betjene området med et konkurransedyktig kollektivtilbud.

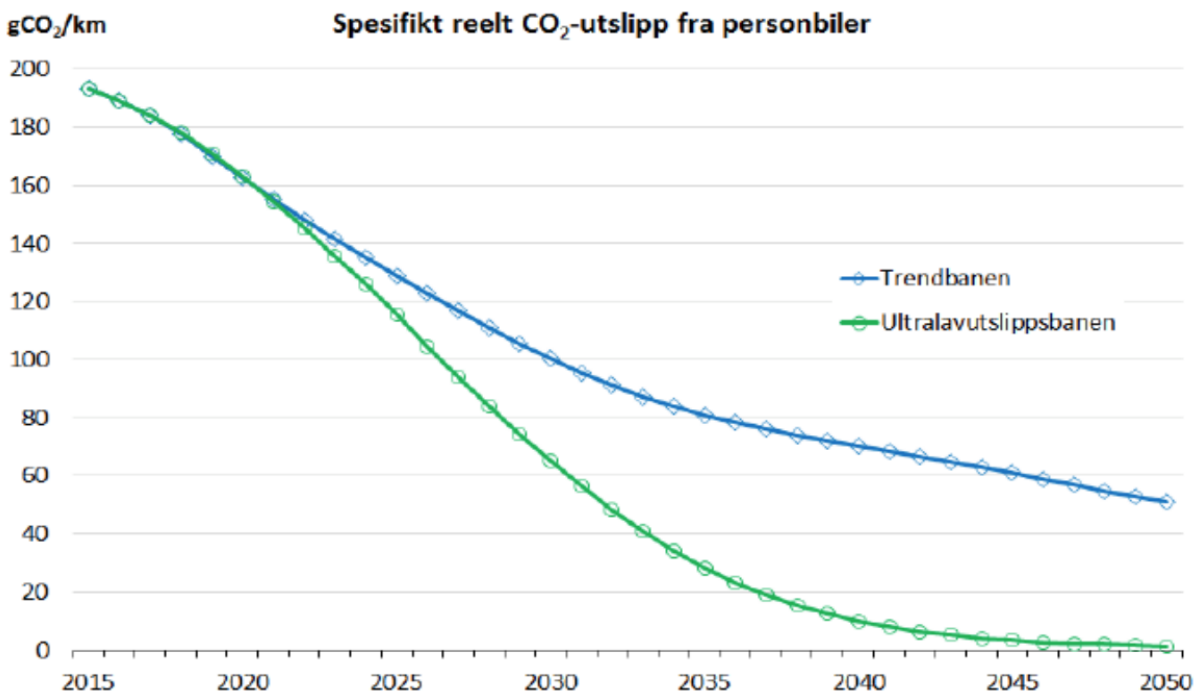
Som følge av befolkningsvekst er det forventet om lag 72.000 flere daglige reiser i 2030 enn i dag. Dersom en stor del av disse skal foretas med bil vil dette medføre økte ulemper for miljø og fram-kommelighet. Utvikling av helhetlige tiltakspakker er den mest realistiske strategien for en miljøvennlig transportutvikling. Sykling og gåing bør spille en sentral rolle i å håndtere transportveksten.

Teknologiutvikling gir flere nye muligheter for mobilitet. Bilhold vil kunne forandre seg og et sømløst mobilitetstilbud vil kunne ta form der kollektivtilbud, elektriske bysykler, bildelingsordninger og tjenestetilbud i større grad kan samordnes. Det er likevel grunn til å tro at konsentrert arealbruk som gir et visst kundegrunnlag vil være en forutsetning også for slike løsninger.

Klimagassutslipp fra transportsektoren

Klimagassutslippene fra vegtrafikken i Mjøsbyen har gått opp 4 % i perioden fra 2009 til 2015. Tunge kjøretøy har stått for hele økningen, jf. notat Civitas 2018. Fortsatt står lette kjøretøy for den største andelen av utslippene. I 2015 utgjorde utslipp fra lette kjøretøy to tredeler av samlet utslipp fra vegtrafikken i Mjøsbyen.

Figuren på neste side viser forventet klimaeffekt av teknologiutvikling for personbiler frem mot 2050. Overgang til nullutslippsteknologi vil ikke skje raskt nok til at klimamålene kan nås med endret kjøretøypark og nye drivstoff alene. For å nærme seg målene for Hedmark og Oppland, er en helt avhengig av å redusere transportbehovet og øke andelen som reiser kollektivt, sykler og går.



Figur: To teknologiske utviklingsbaner for personbilparken fra 2015-2050, CO2-utslipp per kjt.km. Ikke forutsatt innfasing av biodrivstoff. Kilde: TØI, 2016.

Finansiering av et helhetlig transportsystem

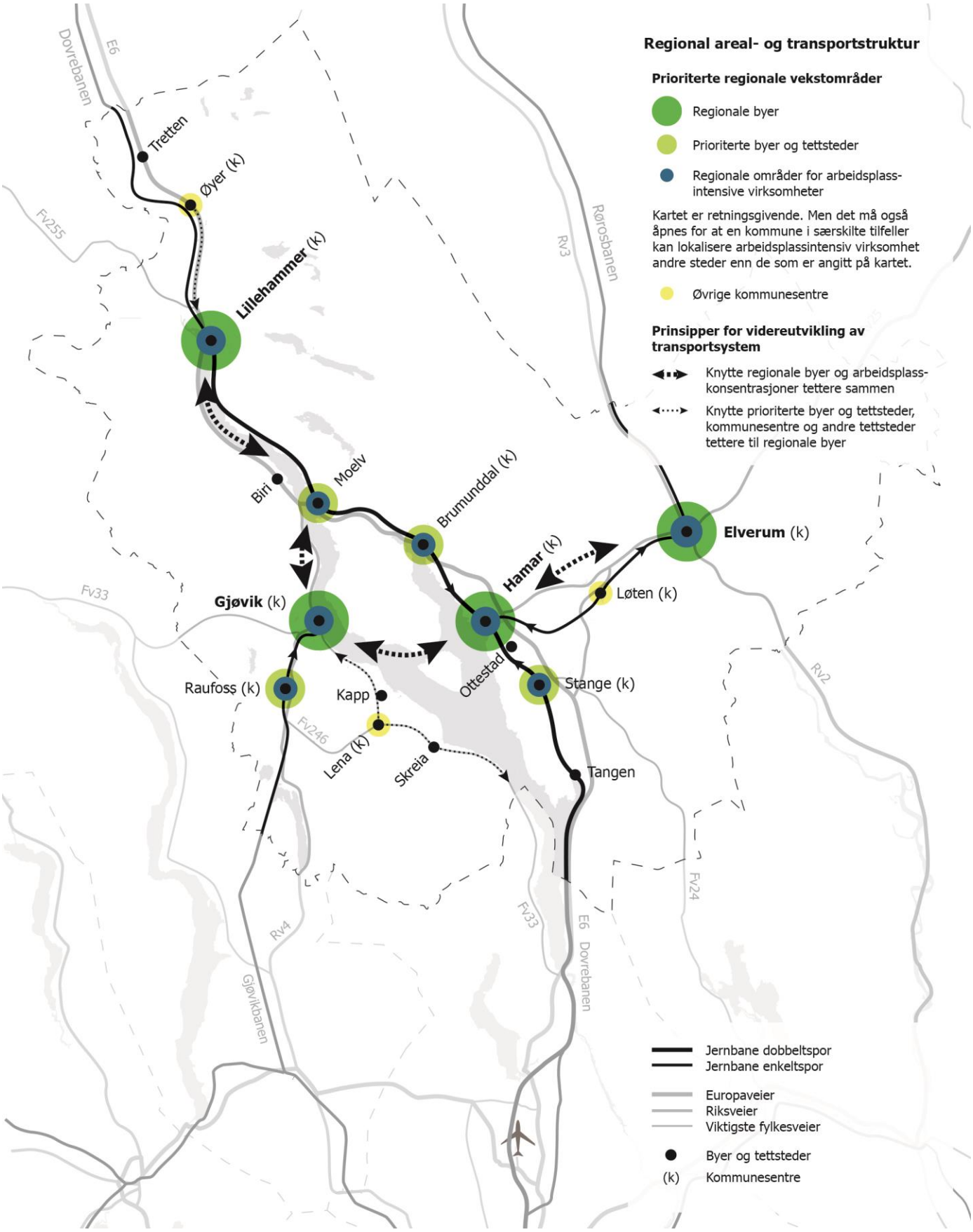
De ni største byområdene i Norge har mulighet til å motta belønningsmidler og inngå byvekstavtaler med staten om utvikling av arealer og transportsystem. Disse mottar også betydelig med statlig støtte til infrastruktur og drift av kollektivtransport. Hver for seg er byene og tettstedene i Mjøsbyen for små til å få samme nasjonale oppmerksomhet. Til sammen bor det imidlertid flere mennesker i Mjøsbyen enn i for eksempel Trondheim eller Buskerudbyen.

Utfordringene for Mjøsbyen har mange fellestrekk med de største byområdene i Norge, med miljø- og framkommelighetsproblemer i sentrumsområder, men uten de samme finansieringsmulighetene for å fremme kollektivtransport sykkel og gange. Det er en utfordring at kostnadene til vegtransport blir høye i Mjøsbyen pga mange strekningsvise bompengeprosjekt, men man får likevel ikke finansiert et helhetlig transporttilbud. Det er ønskelig med en mer aktiv statlig politikk overfor områder som Mjøsbyen, f.eks. i form av en belønningsordning eller byvekstavtale for mellomstore byer.

Samordning

Mjøsbyen består i dag av 10 kommuner beliggende i to fylkeskommuner. Areal- og transportpolitikken er et felt der ansvar er spredt på mange aktører, på grunn av kommune- og fylkesgrenser, forvaltningsnivåer og sektorinndeling. En felles areal- og transportstrategi kan gi:

- Større forståelse for hverandres synspunkter og tydeligere regional tenkning.
- Reduserte spillsituasjoner mellom kommuner og større forutsigbarhet i lokaliseringssaker.
- Bedre regional tilpasning av statlige føringer og retningslinjer og færre innsigelser.
- Bedre måloppnåelse, forutsatt at alle aktører gjennomfører sin del av strategien.
- Styrket omdømme – gjennom å utvikle godt samarbeid.



Kartillustrasjon: Civitas.

2 Regional areal- og transportstruktur

For at Mjøsbyen skal bli en mer konkurransedyktig og bærekraftig region må **framtidig arealutvikling i sterkere grad samordnes med framtidige investeringer i et miljøvennlig transporttilbud.**

I alt **8 prioriterte regionale vekstområder** er definert: De fire regionale byene **Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum** og i tillegg fire prioriterte byer og tettsteder: **Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange**.

Alle disse prioriterte utviklingsområdene har jernbanestasjon som kollektivknutepunkt og potensiale for flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfold av sentrumsfunksjoner.

I hver av disse byene og tettstedene kan mange bo og arbeide og nå daglige gjøremål til fots eller med sykkel. Ved behov for pendling vil det på sikt være gode muligheter for å reise miljøvennlig med et styrket togtilbud, evt med buss på strekninger der det ikke er togforbindelse.

I tillegg til de 8 prioriterte regionale byene og tettstedene er **Øyer / Hafjell og Nordseter / Sjusjøen** definert som regionale reiselivsdestinasjoner. I disse områdene er det også behov for samordnede areal- og transportstrategier som fremmer attraktiv stedsutvikling og ”grønne” reiser. **Mjøsa** en viktig naturressurs for regionen og med potensiale for å bli en viktigere ferdselsåre i Mjøsbyen.

Også øvrige kommunesentre og lokale vekstområder bør utvikles konsentrert, og i tråd med felles areal- og transportstrategier. Dersom veksten kommer på riktig måte vil den kunne bidra til mer attraktive og levende tettsteder som fungerer som sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland.

Lokalisering av virksomheter bør skje etter prinsippet om ”rett virksomhet på rett sted”

2.1 Prioritere en regional areal- og transportstruktur i Mjøsbyen

Hensikten med å kartfeste en regional areal- og transportstruktur for Mjøsbyen er å samordne virkemidlene innen areal og transport i perioden fram mot 2033, slik at alle aktørene drar i samme retning og får mest mulig effekt av satsninger og investeringer. En felles satsning på byer, tettsteder og transporttilbud i regionen skal over tid gi positive effekter for den enkelte kommune, for Mjøsbyen som helhet og for Innlandet. Kartet viser en prioritering i et hierarki av steder med ulike roller og transportsystemet som binder dem sammen:

Prioriterte regionale vekstområder, representerer steder som skal prioriteres av aktørene i et regionalt perspektiv med tanke på vekst og utbygging, investeringer, lokaliseringer, kollektivtilbud osv. Utvalget tar utgangspunkt i dagens situasjon fordi det er hensiktsmessig med tanke på attraksjonskraft og samlet potensial for videreutvikling. Samtidig gjøres strategiske valg ut fra hva man ønsker å satse på i framtiden. I hovedtrekk innebærer kart og strategier en sterkere satsning enn i dag på prioriterte

byer og tettsteder. Strategien åpner likevel for at en kommune i særskilte tilfeller kan lokalisere arbeidsplassintensiv virksomhet andre steder enn de som er angitt på kartet. Arealstrategier er nærmere beskrevet i kapittel 3.

Prinsipper for videreutvikling av transportsystemet, det vil si hvilke forbindelser som er viktigst for å bygge opp om de prioriterte byene og tettstedene og som skal styrkes over tid. 2033 er et relativt kort tidsperspektiv når det gjelder store infrastrukturtiltak. Hovedprinsippet er derfor å utnytte dagens og planlagt infrastruktur best mulig. Samtidig må det gjøres tiltak i byer og tettsteder som bidrar til gange, sykling, kollektivtransport og bykvalitet. Jernbanen er og bør fortsatt være det viktigste strukturerende elementet for utbyggingsmønsteret.

For å bygge opp om den regionale areal- og transportstrukturen, må ulike transportformer med ulike egenskaper som gange, sykkel, buss, tog, båt og bil spille sammen i et system der transportformene supplerer hverandre og binder regionen sammen. De regionale byene og arbeidsplasskonsentrasjoner med et regionalt nedslagsfelt må knyttes sammen med sterke regionale kollektivforbindelser. Jernbanen har hatt en viktig rolle i utviklingen av de regionale byene, og skal være et bærende element i bystrukturen også i fremtiden. Kollektivnettverket i byområdene må videreutvikles med mange reisemuligheter. Forbindelsene mellom byene og tettstedene må styrkes, særlig når det gjelder kollektivtransport. Utvikling av et helhetlig transportsystem er nærmere beskrevet i kapittel 4.

Regionale byer: Hamar, Lillehammer, Gjøvik og Elverum

De regionale byene er pekt ut på bakgrunn av at de har størst potensial for å utvikles som levende bymiljøer med høy bokvalitet og et bredt tilbud innen arbeidsplasser, handel, service, bevertning, offentlige tjenester, kultur med mer. De er samtidig regionsentre i sine omland, det vil si at folk reiser dit fra omlandet både for arbeidsplasser og andre tilbud. Gjøvik har universitet og de øvrige regionale byene har høgskole. De regionale byene er viktige for Innlandet, og bidrar til Mjøsbyens kvalitet med ulik historie, særpreg og attraksjoner.

Styrking av de regionale byene i Mjøsbyen er viktig for å bedre forutsetningene for arbeidsplassintensiv næringsutvikling flere steder i regionen. Byer er viktige når det gjelder jobbskaping særlig innen privat tjenesteyting (såkalte «kunnskapsbedrifter», typiske kontorarbeidsplasser), som er en næringsgruppe i vekst. Å styrke de stedene som har det beste utgangspunktet, er derfor viktig i konkurransen med andre regioner, f.eks. Oslo og Akershus, og vil komme hele regionen til gode.

Det er en klar sammenheng mellom høye gang-, sykkel- og kollektivandeler i områder med høy befolkningstetthet og med et visst befolkningsgrunnlag. Dersom man i Mjøsbyen skal klare å nå målet om klimanøytralitet, må en stor andel av veksten komme i byene.

Hamar er en moderne by med mye virksomhet innen tjenesteyting, utdanning og administrasjon. Byen er fylkeshovedstad i Hedmark og sentrum i Hamarregionen, og et knutepunkt for jernbanen med Dovrebanen/InterCity og Rørosbanen. Byen har også sterke miljø innen forskning og utvikling, med samarbeid mellom Høgskolen i Innlandet og privat næringsliv innenfor spill- og VR-teknologi, og Norges ledende næringsklynge innen grønn bioøkonomi og bærekraftig matproduksjon. Nærheten til Mjøsa, rike kulturlandskap og naturområder gjør byen attraktiv som bosted, og det arbeides aktivt med

å videreutvikle de urbane kvalitetene og tilbud innen handel, arrangementer mm. Hamar har historie som bispesete tilbake i middelalderen, og Domkirkeodden med Hamardomen og Storhamarlåven er viktige kulturminner. Også Hamar byplan er av nasjonal verneverdi.

Hamar er et byområde som strekker seg med bydeler inn i nabokommunene både når det gjelder bolig- og næringsområder. Det er derfor behov, i en areal- og tranportsammenheng å se Hamar byområde som en helhet som også omfatter deler av Stange og Ringsaker .

Lillehammer har et sterkt omdømme som kulturby, OL-by og vintersportdestinasjon. Byen er fylkeshovedstad i Oppland, samt sentrum for Lillehammerregionen, deler av Gudbrandsdalen, og rundt 23.000 fritidsboliger. Visjonen er å være byen i Nord-Europas mest komplette region for vintersport og opplevelser, og vertskap for store nasjonale og internasjonale konkurranser og sportsarrangement. Byen har den største klyngen av IKT-bedrifter nord for Oslo, og den største campusen til Høgskolen i Innlandet med bl.a. filmskolen og forsvarets ingeniørhøgskole på Jørstadmoen. I sentrum og på Maihaugen ligger bevaringsverdige trehusmiljøer av nasjonal verdi.

Gjøvik er bygget på handel og industri, og er i dag tyngdepunkt for industri, teknologi, landbruk og utdanning på vestsiden av Mjøsa. Byen er regionsenter i Gjøvikregionen og endestasjon for Gjøvikbanen. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet i Gjøvik er en tydelig drivkraft for by- og samfunnsutviklingen, og samarbeider tett med næringslivet og det øvrige kompetansemiljøet om forskning, innovasjon, utvikling og bruk av moderne teknologi, blant annet om utvikling av Skjerven Industriområde som BioSMART industripark og som verdensledende senter for forskning innen informasjonssikkerhet. Forbindelsen med industrimiljøet på Raufoss er omfattende. Fagskolen for Innlandet har et bredt tilbud innen bygg- og anleggsteknikk. Båten Skibladner, verdens eldste hjuldamper i drift, har base i Gjøvik.

Elverum er handelssentrum og sentral markedsplass for Østerdalen, og regionsenter for Sør-Østerdal og øvre Solør. Elverum er kommunikasjonsknutepunkt for veg og bane mot Østerdalen og Trondheim i nord, Solør i sør og Trysil og Sverige i øst. Byen har stort campus for Høgskolen i Innlandet, videregående skole og sykehus. Glomma renner gjennom byen. Byen ligger i kanten av et barskogbelte som strekker seg over den nordlige halvkule helt til Vladivostok i øst. Norsk Skogmuseum og Glomdalsmuseet har samlinger av nasjonal betydning, og skog og skogbruk er en viktig del av byens identitet. Elverum er historisk en forsvarsby, og har i dag Terningmoen Leir som del av Østerdal garnison. Forsvarsverkene Terningen skanse, Grindalen skanse og Christianfjeld festning fra 1600-tallet er både historiefortellere og rekreasjonsområder inne i byområdet.

Prioriterte byer og tettsteder av regional betydning: Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange

I tillegg til de regionale byene er det prioritert et begrenset antall byer og tettsteder som også har en regional funksjon i areal- og transportstrukturen. De er pekt ut på bakgrunn av at de har en viss størrelse kombinert med vekstkraft og videre utviklingspotensial, slik at de kan bygge opp et bredt tilbud av arbeidsplasser, handel, service og andre funksjoner som gjør at bosatte kan gå og sykle til daglige gjøremål. I tillegg ligger stedene langs jernbanen, og har gode forutsetninger for å få et konkurransedyktig kollektivtilbud til og fra regionale byer og andre steder langs jernbanen – også

utenfor Mjøsbyen. Nye arbeidsplasser her kan dermed bidra til å styrke regionens konkurransekraft på en bærekraftig måte.

Brumunddal ble grunnlagt som industristed ved elva Brumunda, og er kommunesenter i Ringsaker. Det er også den største byen i kommunen, med mye av veksten innen befolkning/boligbygging og handel. Stedet utvikles til en moderne småby og sykkelby med betydelig estetisk opprusting med gågate, grønne lunger, et torg med aktiviteter/arrangementer og aktivitetspark ved Mjøsa. Brumunddal er et InterCity-stopp på Dovrebanen. Primærnæringen med videre utvikling av næringsmiddelindustri og mat står fortsatt sentralt.

Moelv ble grunnlagt som et industristed ved elva Moelva med sterk tilknytning til primærnæringene, men har blitt utviklet til å bli en moderne småby med urbane kvaliteter, handel og service, samt golfbane. Moelven industrier og Strand Unikorn er eksempler på viktige bedrifter i byen. Moelv er et InterCity-stopp på Dovrebanen og ligger tett ved E6 og Mjøsbrua, midt mellom byene Hamar, Lillehammer og Gjøvik, og ved en av innfartsårene til reiselivsdestinasjonen Sjusjøen.

Raufoss er kommunesenter i Vestre Toten, med service, handel og femti prosent av innbyggerne i kommunen. Raufoss er et stopp på Gjøvikbanen. Raufoss kaller seg den «Den produktive byen», og Raufoss næringspark omfatter ca. 50 bedrifter og nær 3000 industri- og kompetansearbeidsplasser. Næringsparken bidrar med industri- og kompetansearbeidsplasser til hele regionen, og har derfor stor innpendling. Industrien jobber med forskning og produktutvikling og er en god samarbeidspartner for universitetsmiljøet på Gjøvik. Toten er stor leverandør av landbruksprodukter.

Stange sentrum eller Stangebyen er kommunesenter i Stange. Det er en stasjonsby som vokste fram som et lokalt handelssted og er omgitt av landbruksareal. Sentrum har et bymessig preg med kvartalsstruktur, og utvikles med sikte på arenaer for byliv. Det er korte avstander med boliger, skoler og idrettsanlegg tett på sentrum. Stange er et InterCity-stopp på Dovrebanen.

Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter

Det er viktig at større arbeidsplassintensive virksomheter lokaliseres sentralt i byer og tettsteder der lokale arbeidstagere kan gå og sykle til jobb, og i kort gangavstand fra regionale kollektivknutepunkt, slik at arbeidstagere som bor andre steder i regionen eller utenfor Mjøsbyen har mulighet til å bruke kollektivtransport. Større arbeidsplassintensive virksomheter henvender seg ofte til et regionalt arbeidsmarked, og plassering ved regionalt kollektivknutepunkt er avgjørende for at ikke virksomhetene skal bli bilbasert. Regionale kollektivknutepunkt er i denne sammenhengen jernbanestopp med et visst tilbud, som i tillegg bør ligge sentralt i lokalt- og regionalt bussystem slik at flest mulig får mulighet for direkte reise. Lokaliseringer tett på InterCity-stopp kan også gi innpendling med tog fra Oslo og Akershus.

Et av de viktigste lokaliseringskriteriene for typiske kontorvirksomheter innen tjenesteyting (såkalte «kunnskapsbedrifter») er tilgang på kompetent arbeidskraft. Attraktive bymiljøer med et rikt tilbud er viktig for at regionen skal tiltrekke den arbeidskraften bedriftene etterspør, som igjen kan gjøre regionen attraktiv for bedrifter. I tillegg er et godt kollektivtilbud som gir tilgjengelighet til et stort arbeidsmarked viktig, samt samlokalisering med andre bedrifter.

Alle kommuner skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn, og etter prinsippene om rett virksomhet på rett sted (jf. kap. 3.2). Samtidig tjener hele regionen på at man lykkes med større arbeidsplasskonsentrasjoner og næringsmiljøer noen steder. Kompetansenæringene ønsker ofte å ligge i nærheten av hverandre, og det er svært krevende å bygge opp nye næringsmiljøer. For å lykkes er det avgjørende å ta utgangspunkt i eksisterende kunnskapsmiljøer og stedenes konkurransefortrinn. Det er også svært viktig å utnytte lokalisering av offentlig virksomhet som kan være med å bygge opp et kompetansemiljø.

Større arbeidsplassintensive virksomheter bør lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder. Moderne kompetansebedrifter ønsker ofte å ligge i nærheten av andre tilbud, som handels- og servicetilbud og bevertning. Et stort innslag av arbeidsplasser er også viktig for å få til gode flerfunksjonelle sentrumsområder med aktivitet gjennom døgnet og godt kundegrunnlag til lokalt næringsliv. «Monofunksjonelle» kontorparker blir svært ofte bilbasert, fordi man også må besøke andre steder for å få gjort daglige ærend.

2.2 Prioritere noen lokale vekstområder og opprettholde gode og stabile lokalsamfunn i hele Mjøsbyen

Lokale vekstområder må prioriteres av den enkelte kommune

Det fremgår ikke av den regionale areal- og transportstrukturen hvordan lokale vekstområder skal utvikles i Mjøsbyen. Men, det vil ikke være mulig å få tilstrekkelig antall innbyggere og arbeidsplasser mange steder samtidig – til det er forventet vekst i Mjøsbyen for liten. En prioritering av vekst til et begrenset antall steder er altså nødvendig. Det er naturlig å prioritere kommunesentre, men også noen få andre steder kan være aktuelle som ledd i kommunale prioriteringer. Den enkelte kommune må derfor med utgangspunkt i Mjøsbyens mål om konkurransekraft og bærekraft, avklare hva det betyr for fastsetting av lokal senterstruktur i kommuneplanen.

Det er ikke lagt opp til at vekst skal omfordeles mellom kommunene i Mjøsbyen, men at veksten skal skje mer konsentrert i hver kommune. Dette legger grunnlag for bedre lokale tilbud av handel, tjenester, kultur- og fritidstilbud, og dermed flere lokale arbeidsplasser. Flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, noe som igjen gir en enklere hverdag og bedre folkehelse. Flere folk gir grunnlag for bedre kollektivtilbud, og bedre tilgjengelighet for alle..

For å understøtte et handels- og tjenestetilbud som er godt nok til å dekke daglige behov, kreves et visst befolkningsgrunnlag. I følge en utredning gjort i forbindelse med areal- og transportplanen i Oslo og Akershus, kan en slik «kritisk masse» være i størrelsesorden 8-10.000 innbyggere. De fleste lokale tettstedene i Mjøsbyen ligger godt under dette nivået, men det sier noe om at befolkningsveksten er en begrenset ressurs som bør utnyttes godt.

Også lokale vekstområder bør utvikles konsentrert, og i tråd med areal- og transportstrategiene i kapittel 3 og 4. Dersom veksten kommer på riktig måte vil den kunne bidra til mer attraktive og levende tettsteder som fungerer som sentrum for hele kommunen eller et større geografisk omland.

Gode og stabile lokalsamfunn skal opprettholdes også utenfor prioriterte regionale vekstområder

Mindre tettsteder med stabile og gode nærmiljø er en svært positiv ressurs for Mjøsbyen. Det gir de som ønsker det muligheten til å velge en annen type bomiljø enn det byene og de større tettstedene kan tilby. Nærservice, turisme, landbruks- og andre stedsrelaterte næringer tilfører også de mindre tettstedene viktige samlingspunkt og arbeidsplasser.

Der det allerede eksisterer boligområder eller mindre tettsteder er det viktig å opprettholde gode bomiljø eller bedre bomiljøet dersom det er behov for det. Ny boligvekst bør begrenses til det som er nødvendig for å oppnå dette. Det kan for eksempel være ønskelig å legge til rette for noe utbygging for å utnytte eksisterende sosial- og teknisk infrastruktur eller for å unngå lokal befolkningsnedgang. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport, sykkel og gange.

En mer konsentrert utvikling i de prioriterte vekstområdene innebærer lavere boligvekst andre steder, men må ikke nødvendigvis bety nedgang i folketall i de mindre tettstedene og bygdene. Utbygging i prioriterte byer og tettsteder i nærheten, som møter lokal etterspørsel etter leiligheter, kan indirekte bidra til å opprettholde befolkningen i de mindre tettstedene. Ved flytting frigjøres eneboliger og småhus for barnefamilier, og eksisterende skoler og barnehager får påfyll av flere barn. Et forsterket befolkningsgrunnlag og styrket sentrumsutvikling i prioriterte tettsteder i naboområdet vil også kunne gi kortere vei til et godt service- og tjenestetilbud for bosatte i de mindre bygdene.

Omtale av lokale kommunesentre og andre tettsteder

Løten sentrum er kommunesenter i Løten. Stedet vokste fram rundt jernbanestasjonen, og er i dag et lokalt handelssted med møteplasser og kulturtilbud. Sentrum er omringet av boligområder, idrettspark og landbruksområder med gode muligheter for nærturer. Løten er et stopp på Rørosbanen.

Øyer sentrum er kommunesenter i Øyer. Sentrum er service- og handelssted både for kommunens egne innbyggere og fritidsbefolkningen. Det gjør at området har mange flere spisesteder og hoteller enn det tettstedets størrelse tilsier. Øyer er definert til å være en reiselivskommune og har dermed søndagsåpne butikker, noe som tiltrekker seg handlende fra mange steder. Nærheten til Hafjell med alpinsenter, sykkel- og downhill-park og andre attraksjoner er svært viktig. Øyer sentrum og Hafjell videreutvikles som ett område gjennom felles arealplan.

Lena er kommunesenter i Østre Toten. Stedet har vært bygget på industri og det har vært et skolested. I dag er Lena en liten bygdeby preget av landbruk, et visst sentrumstilbud og skoleelever. Dyrket jord omkranser hele Lena, og ny kommunedelplan legger opp til økt fortetting og transformasjon av gamle sentrumsarealer. I dag bor kun 7 % av kommunens innbyggere på Lena. Pågående og framtidig boligutbygging har i stor grad seniorer som marked.

Biri var tidligere kommunesenter i Biri kommune. Biri sentrum har et lokalt tilbud av offentlige tjenester, handel og service. Det planlegges stedsutvikling og utvikling av næringstomter for å forsterke stedet som attraktivt tettsted og etablering av virksomhet. Biri ligger ved E6 og Mjøsbrua, midt mellom byene Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Stedet har et kompetansesenter for skognæringen

med ledende fagmiljø på foredling av skogplanter, det største sagbruket i regionen, landets eneste skifabrikk, og Innlandets eneste travbane.

Skreia er et relativt komplett lokalt sentrum i Østre Toten med gode hverdagsfunksjoner tilpasset stedet. Sentrum med nærliggende boligfelt har ca 1.200 innbyggere. Videre er det relativt god arealtilgang for videre utbygging, med mindre jordvernkonflikter enn på Lena. Sentrum er i hovedsak orientert langs hovedaksen fv33. Beliggenheten gjør at Skreia har en posisjon for økt boligbygging og for arbeidspendling til Gardermoen-området.

Kapp er største tettsted i Østre Toten kommune lokalisert på vestsiden av Mjøsa helt nede ved innsjøen. Det bor i overkant av 2000 innbyggere i tettstedet. I tettstedet er det foruten boliger, primært lokal dagligvarehandel og nærservice. Det er noen mindre industribedrifter her, kulturskole og DS Skibladner anløper Kapp i sesongen mai-august.

Ottestad er et boligområde i Stange kommune som er integrert i Hamar byområde. Størrelsen varierer fra 6-8000 innbyggere ettersom man refererer til SSBs statistikk eller til området som dekker Åkersvika helt mot nord. Fra tettstedet Bekkelaget og Sandvika er det utsikt over Mjøsa. Bekkelaget, som er en del av Ottestad, er det største handelsstedet i kommunen.

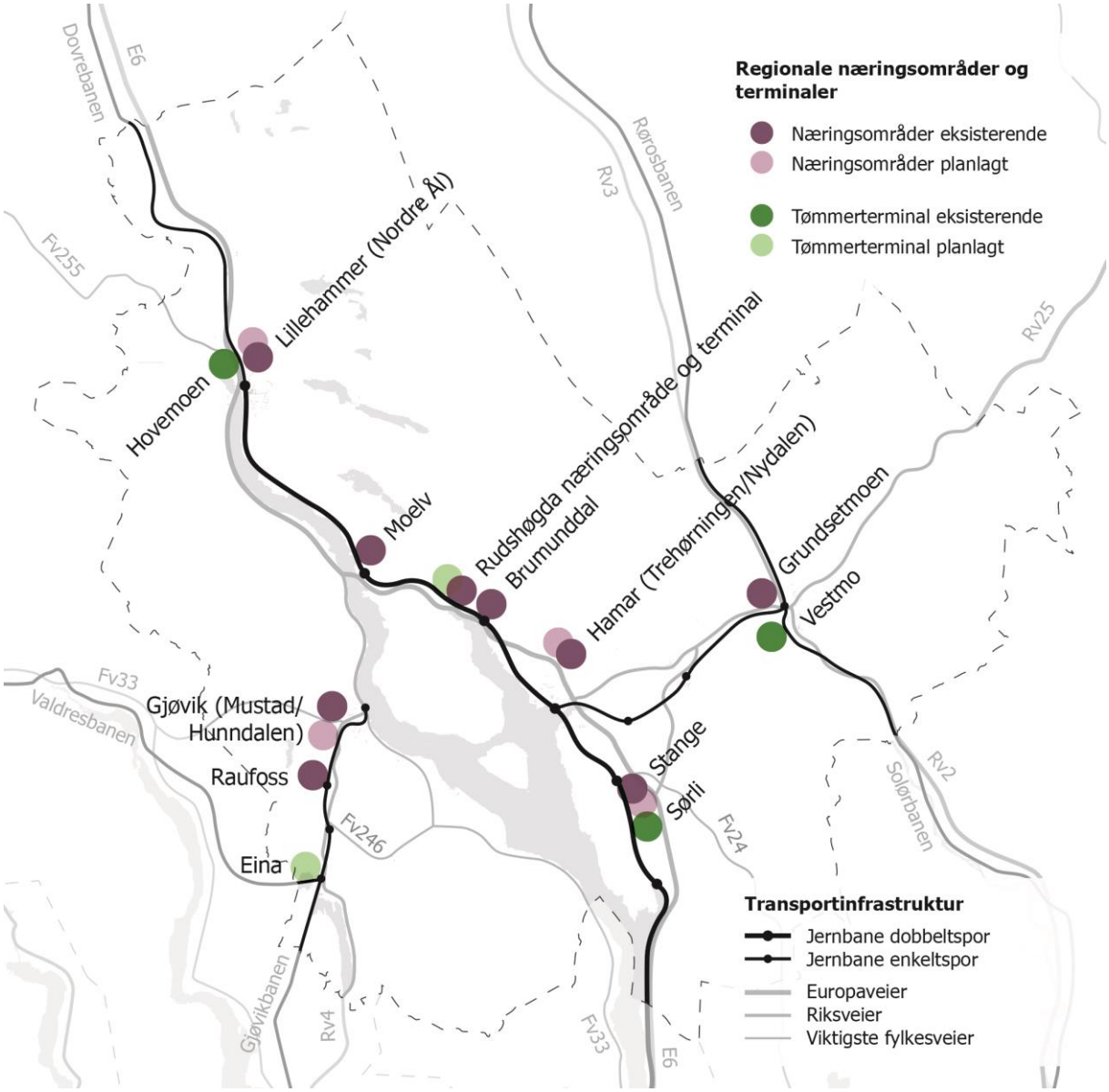
Tangen er et tettsted i Stange kommune. Det planlegges ny jernbanestasjon og -trasé på Tangen, som ligger lenger vest. Denne vil bli en pendlerstasjon for et større omland i Stange, Hamar, Løten og Elverum. Med dobbeltspor vil Tangen kun ligge 22 minutter fra Oslolufthavn i 2026. Tettstedet har drøyt 500 innbyggere, og ligger gunstig til geografisk i forhold til pendling med tog til både Oslo og Gardermoen, og i retning Hamar. Utbygging i området omkring den nye stasjonen er iverksatt og det eksisterende planer om betydlig boligutvidelse utover dette ved Tangen. Tangen har skole, noen mindre industribedrifter, samt nærbutikker.

Tretten er tettsted i Øyer kommune sør i Gudbrandsdalen. Tettstedet har ca 850 innbyggere, og ligger langs E6, ca 10 km nord for Øyer. Tettstedet grenser til Gausdal i vest, Fåvang i nord, Øyer i sør og Øyerfjellet i øst. Tettstedet kjennetegnes av jordbruk, i tillegg har Tretten noe industri, samt en del bedrifter innen turisme og annen service.

2.3 Samarbeide om næringsvekst med lokalisering og videreutvikling av regionale næringsområder og godsterminaler

Regionale næringsområder

Med en betydelig satsning på ny og forbedret nasjonal samferdselsinfrastruktur for både vei og bane gjennom regionen, vil Mjøsbyen kunne bli mer attraktiv for næringsetableringer. Med en god samordning kan regionen tilby en tydelig struktur av varierte regionale næringsarealer og næringsklynger, tilpasset ulike areal- og transportbehov.



Kartillustrasjon: Civitas.

Regionale næringsområder er næringsområder som har et regionalt eller nasjonalt / internasjonalt distribusjonsmarked. Regionale næringsområder er arealmessig store, har flere bedrifter og mange ansatte, og har et betydelig potensial for videre utvikling. I tillegg har de enkelte kommunene en rekke mindre eksisterende og planlagte næringsarealer.

Det er i størrelsesorden ti regionale næringsområder spredt over hele Mjøsbyen. Fire har planlagte utvidelser. Områdene er i hovedsak tilknyttet hovedvegnettet, men enkelte har også jernbanetilknytning. Bortsett fra Rudshøgda er alle de regionale næringsarealene lokalisert i mer eller mindre nær tilknytning til byer og tettsteder. De regionale næringsarelaene har varierende grad av utnyttelse og det foreligger i de enkelte kommuner planer for utvidelse og/eller tettere utnyttelse. Det synes ikke å være behov for etablering av nye regionale regionale næringsarealer i Mjøsbyen da det fortsatt er god kapasitet i eksisterende områder. Dette er en ressurs for Mjøsbyen som mange andre byområder mangler.

Det er viktig at ny lokalisering av bedrifter eller mindre næringsområder ikke sprer seg enkeltvis langs vegnettet, men at det i stedet skjer en konsentrasjon til et begrenset antall områder. Dette vil gi en oversiktlig struktur, legge til rette for sambruk av gods- og varetransort samt spare arealer. Det er viktig å utvikle de regionale områdene slik at de fungerer effektivt for industri og lager, og å unngå at handel og andre publikumsrettede funksjoner, som krever en annen tilrettelegging, blandes inn i områdene.

Gods- og logistikkterminaler

Det er i dag tre gods- og logistikkterminaler i Mjøsbyen (Rudshøgda, Brumunddal og Øvre Arnkvern ved Hamar). Disse terminalene er vegbasert og godstransporten foregår med lastebiler. På samme måte som for næringsarealer er det viktig at nye teminaler tilknyttet veg ikke sprer seg i små enheter langs vegene, men samles. Dette gir mulightet for sambruk og felles løsninger for samlasting av gods, og det sparer arealer. Terminalområdene må utvikles slik at større arealkrevende virksomheter for gods og logistikk kan legges her, samt sammen med noen felles regionale næringsområder. Det gjør det mulig å møte veksten i godstransporten på en samordnet måte, og det kan frigjøre arealer i byer og tettsteder til annen utvikling.

Tømmerterminaler

Det er tre relativt store tømmerterminaler i Mjøsbyen i dag knyttet til jernbanen (Elverum, Stange og Lillehammer) og to under planlegging (Rudshøgda og Eina). Tømmermengdene på jernbanen har økt kraftig det siste tiåret. Det meste går til Sverige, men en del går også til Østfold.

Sørli-terminalen i Stange er Norges 3. største tømmerterminal med en kapasitet på 500.000 m3. Utover tømmerterminal inneholder området øst for dagens spor et masseuttak, asfaltverk og lager. Denne delen er regulert for næringsvirksomhet i dag. Sørli er knyttet mot det strategiske vegkrysset E6, Riksveg 3, FV 24 i form av en veg med høy standard og kapasitet.

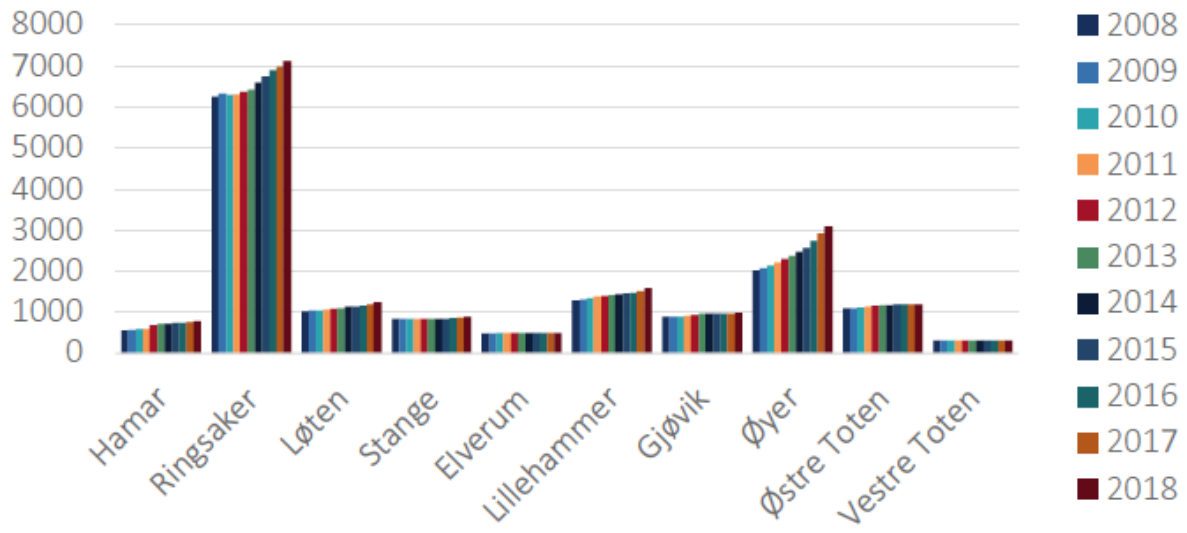
NHO, Skogeierforbundet m.fl. har foreslått en «Godspakke Innlandet» der de viktigste tiltakene i Mjøsbyen er elektrifisering av jernbanestrekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og ny tømmerterminal på Rudshøgda.

Tiltak for videre utvikling av regionale næringsområder og godsterminaler

- Lokalisering av virksomheter bør skje etter prinsippet om ”rett virksomhet på rett sted”, jfr kap 3.2.
- Ulike typer virksomheter av samme kategori bør samlokaliseres mest mulig i hvert enkelt næringsområde. Det enkelte næringsområde bør fungerer effektivt enten som industri- og lagerområde, godsterminal eller tilrettelagt som område for plasskrevende handel.
- Lokalisering av bedrifter, mindre næringsområder eller nye godsterminaler bør ikke spres enkeltvis langs hovedvegnettet, men i stedet konsentreres til et begrenset antall områder som gir mulighet for samordning og samlasting av gods.

2.4 Samarbeide om å utvikle bærekraftige og attraktive regionale reiselivsdestinasjoner

Innlandet har store reiselivs- og hyttedestinasjoner. Hafjell, Sjusjøen og Nordseter ligger i Mjøsbyen, mens Kvitfjell, Skeikampen og Trysil / Sälen er i umiddelbar nærhet. Fjellområdene i Mjøsbyen er bynære og snøsikre, og attraktive både for innbyggere, hytteeiere/deltidsinnbyggere og besøkende. Totalt er det ca 21.000 hytter / fritidsboliger i Mjøsbyen, og både Trysil og Ringsaker er blant Norges største hyttekommuner. Reiselivet er fortsatt i sterk utvikling og de senere årene har antallet fritidsboliger økt betydelig, jf. figur under.



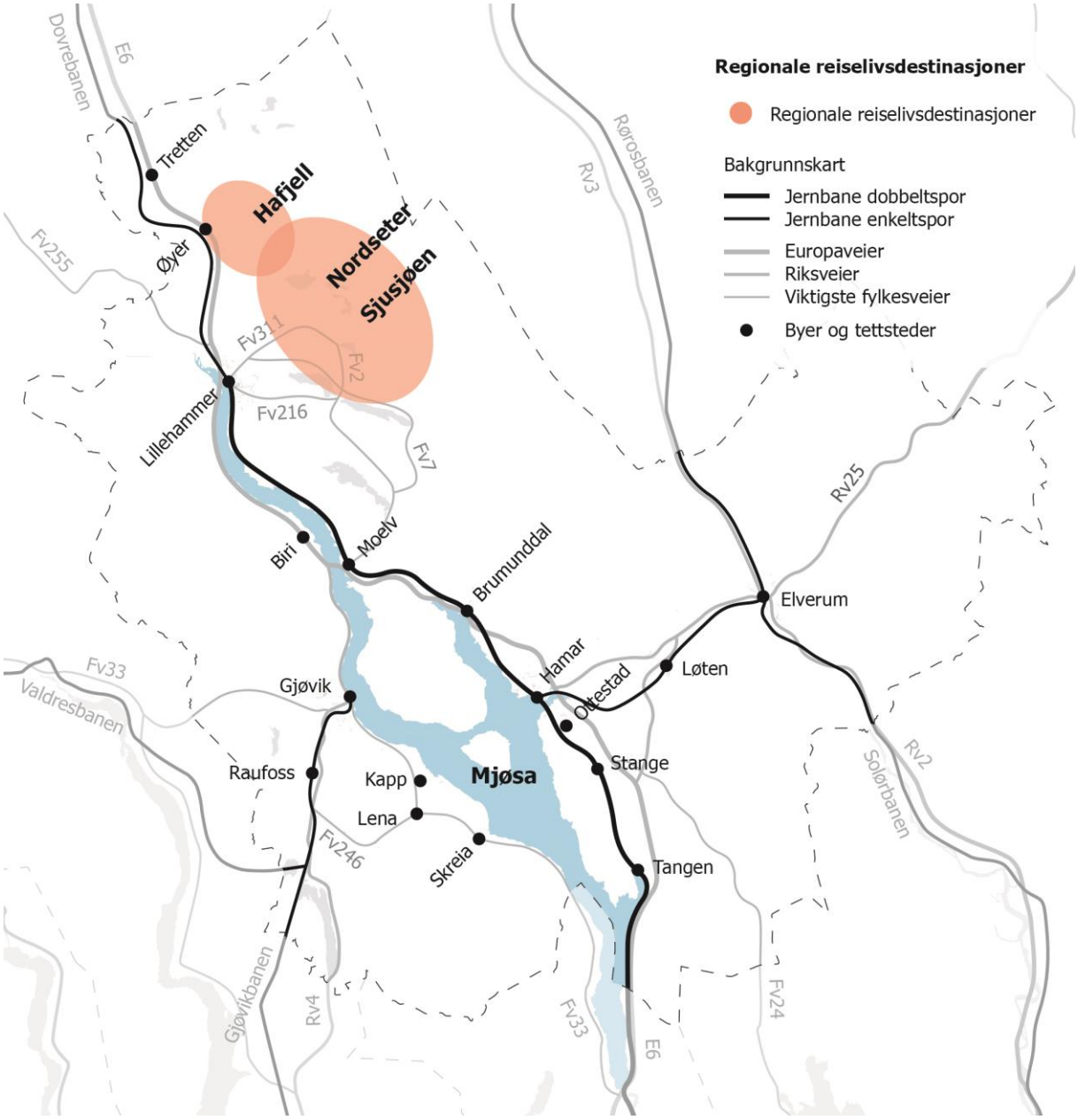
Figur: Antall fritidsbygninger, 2008-2018. Kilde: SSB, figur Vista Analyse 2018.

Fra 2009 har det blitt bygget over 4.000 hytter i Mjøsbyen, hvor 64 % i Ringsaker og Øyer, etterfulgt av Lillehammer og Løten. Hyttene brukes stadig mer både sommers- og vinterstid.

Hyttebruker-undersøkelsen for Sjusjøen i 2017 viste at gjennomsnittsbruken nå er 80 døgn i året. Dette gir store muligheter, men innebærer også økte utfordringer.

Hafjell og Sjusjøen/ Nordseter peker seg ut som regionale hytte- og reiselivsdestinasjoner ut fra størrelse og funksjon. Områdene har ulike kvaliteter og fortrinn som utfyller hverandre. Budor i Løten kommune er et viktig hytteområde hvor ¾ er utenbygds hytteeiere. Det er også et viktig utfartsområde for lokalbefolkningen.

Videre vekst i reiselivet gir muligheter for næringsutvikling, men skaper også utfordringer for transport, arealbruk og handel. Alle destinasjonene genererer til sammen store transportstrømmer, hovedsakelig med bil, og skaper tidvis store kapasitetsutfordringer i vegnettet både langs hovedvegnettet og gjennom byene, f eks i Elverum. I tillegg bidrar økt aktivitet til større utfordringer for naturverdier, biologisk mangfold og friluftsliv. Områdene ligger innenfor plangrensen til Regional plan for Rondane-Sølnkletten hvor villreininteressene skal ivaretas. Dersom presset på dette blir for stort kan behovet for å utvide verneområdene oppstå.



Kartillustrasjon: Civitas.

De siste årene har f.eks. destinasjonene utviklet egne handelstilbud, slik at turistene benytter tilbudene på destinasjonen og i mindre grad handler langs hovedtransportårene. Denne utviklingen vil kunne forsterke seg fremover. Eksponering mot hovedveien er viktig i konkurransen om disse handelskundene, men vekst i handelstilbudet langs hovedvegnettet er samtidig en trussel for ønsket om levende bysentra.

Det bør derfor utvikles strategier som ser utvikling av reiseliv, handel, stedsutvikling, framtidsrettede mobilitetsløsninger og ivaretagelse av naturverdier i sammenheng for reiselivsdestinasjonene. Det er et sentralt spørsmål hvor mye og hvordan fjellområdene skal bygges ut. Kvalitetene i de ulike destinasjonene kan forringes som følge av det store utbyggingsvolumet og manglende helhetlig planlegging. Det kan være mye å lære av andre, både nasjonalt og internasjonalt, når det gjelder samarbeid, helhet og tak på utbygging for å sikre kvalitet både for lokalbefolkning, deltidsinnbyggere

og turister. Markagrensen for byggeområdene må defineres for å sikre at naturkvalitetene, rekreasjonsområdene og identiteten ivaretas. For å sikre disse kvalitetene fremover kan Øyer jobbe aktivt med en samlet utvikling av tettstedet Øyer / Granrudmoen og Hafjell. Videreutvikling av Nordseter og Sjusjøen bør utvikles gjennom en samordnet, interkommunal plan på tvers av kommunegrensene.

Utvikling av fjellområdene bør ses i en større geografisk sammenheng med andre nabokommuner for at også en bærekraftig utvikling av friluftslivet sikres. En helhetlig tilnærming til utbygging og utvikling når det gjelder samarbeid om servicefunksjoner og mobilitetstilbud bør også inngå i dette.

Utbygging av hytteområder som lar seg betjene kollektivt bør prioriteres, og økt arealspredning bør unngås. Det må legges til rette for arealbruk som i minst mulig grad gir økt transportbehov og som i stedet øker grunnlaget for gange og sykkel internt i hytte- og reiselivsområdene. Utvikling av reiselivsområdene framover bør skje gjennom god fortetting etter landsbymodellen. Det bør også legges til rette for dagligvarehandel og nærservice slik at deltidsinnbyggerne ikke er avhengig av bil mens de er på hytta.

Mjøsa er en viktig naturressurs og har potensiale til å bli en viktigere ferdselsåre i Mjøsbyen, jf kap 3.3 og 4.3.

Tiltak for å styrke regionale reiselivsdestinasjoner

- Utvikling av Hafjell og Øyer / Granrudmoen skjer gjennom en samordnet plan med vekt på kompakt stedutvikling med kvalitet – til beste for både innbyggere, deltidsinnbyggere og andre tilreisende. Det legges til rette for økt bruk av gange og sykkel internt i tettstedet.
- Fjellområdene Hafjell, Sjusjøen / Nordseter planlegges gjennom interkommunalt samarbeid. Dette innebærer både fortetting og stedsutvikling og utvikling av et fremtidsrettet og samordnet mobilitetstilbud som reduserer behovet for bilbruk internt i og til / fra hver enkelt område.

3 Arealstrategier

Byer og tettsteder i Mjøsbyen skal utvikles med **kvalitet** etter prinsipper for **kompakt og miljøvennlig stedsutvikling.** Dette innebærerer at boliger og arbeidsplasser først og fremst utvikles i gangavstand til kollektivtilbud, handel og tjenester, kultur og fritidstilbud.

Det bør utvikles et mangfold av **boliger** i hver av kommunene og tilpasset befolkningens boligpreferanser og prognoser for demografisk utvikling.

Det vil være viktig at **arbeidsplassintensive næringer** i større grad lokaliseres i gangavstand fra regionale kollektivknutepunkter, slik at det er mulig å pendle både internt i regionen og fra andre byer og tettsteder på Østlandet uten å måtte bruke bil.

Det er viktig å bidra til at **handel og service** lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder. Varehandel og tjenestetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder, og for næringslivet er det positivt at handel og service ligger konsentrert. Attraktive sentrumsområder kan bidra til å gjøre handelsnæringen mindre sårbar for konkurranse med netthandel, fordi man kan tilby flere opplevelser og tilbud som service, offentlige tjenester, bevertning, kultur m.v.

Mjøsa som ressurs skal styrkes. **Vern av dyrka mark**, viktige natur- og kulturverdier og grønnstrukturer skal i utgangspunktet prioriteres foran utbygging – også i byer og tettsteder.

3.1 Utvikle attraktive og kompakte byer og tettsteder med kvalitet

Byer og tettsteder i Mjøsbyen utvikles etter prinsipper for kompakt og miljøvennlig stedsutvikling med boliger i gangavstand til kollektivtilbud, arbeidsplasser, handel og tjenester, kultur og fritidstilbud. Et mål på den levende og attraktive byen kan være «10-minuttersbyen», der hverdagens viktigste gjøremål befinner seg innenfor en relativt liten radius, og lett kan nås med sykkel og gange. En slik kompakt byutvikling fremmer miljøvennlig transport og bedrer folkehelsen. Samtidig reduseres behovet for å bygge ned natur, kulturlandskap og landbruksområder i randsonene.

Ny utbygging i byer og tettsteder bør ha en viss utnyttelse, særlig i og tett på sentrum. Høyere tetthet gir bedre grunnlag for byliv, lokale tilbud og kollektivtilbud. Samtidig må bokvalitet og helhet ivaretas, og det må gjøres lokale avveiinger og tilpasninger til stedets egenart og omgivelser.

Boligtilbud

Demografiske prognoser tilsier at dagens tilbud av eneboliger vil være tilstrekkelig for å møte framtidig behov, og at behovet for leiligheter og mindre boliger øker. Fortetting og lokalisering av nye boliger i byer og tettsteder vil bidra til at Mjøsbyen står bedre rustet til å møte framtidens utfordringer. Samlet kan dette bidra til en konkurransekraftig Mjøsby med et mangfold av muligheter for steder å bo og jobbe. Det innebærer at det meste av by- og boligutvikling lokaliseres til de prioritere regionale og lokale vekstområdene.

Selv om det er mange eldre som flytter inn i nye leiligheter i Mjøsbyen, er det et ønske at alderssammensetningen skal bli mer variert. Kvaliteten i nye boligprosjekter bør derfor være slik at de kan bli attraktive for mange ulike beboergrupper over tid. Foruten variasjon i leilighets- / boligtyper er det viktig med gode forhold for fotgjengere og syklister, begrenset støy og luftforurensning, universell utforming, tilgjengelighet til grønnstruktur, rekreasjons- og lekeområder, og bredde i tilbud, tjenester og lokale møteplasser, bl.a. skoler, barnehager og lokale idrettsarenaer.

Mjøsbyen har særlige kvaliteter i natur- og kulturmiljø, som gir et godt utgangspunkt for å skape attraktive bomiljøer. Dette representerer en bredde av kvaliteter i alt fra spredte grendesentre til tettsteder og byer som fungerer som regionsentre. Det er derfor viktig å øke samarbeidet om boligutviklingen på tvers av kommunegrensene, særlig i Hamar byområde, som inkluderer områder i Stange og Ringsaker kommune.

Flerfunksjonelle og kompakte sentrumsområder

Levende og attraktive bysentrum er viktig for næringsutvikling og bidrar til regionens totale attraktivitet. For å få til liv og aktivitet gjennom dagen er det viktig både med en bred funksjonssammensetning i sentrumsområdene, og en begrensning i størrelse. Sentrum bør inneholde både handel, offentlige og private tjenester, arbeidsplasser, kultur, undervisning, kollektivknutepunkt, boliger, og sosiale møteplasser inne og ute som ikke kun er kommersielle. Sentral lokalisering av offentlig virksomheter må også brukes som et aktivt virkemiddel i sentrumsutviklingen. At sentrum ikke er for stort er viktig for å holde intensiteten oppe, og for å unngå lange gangavstander mellom de ulike tilbudene.

Det bør stilles særlige kvalitetskrav til de fysiske omgivelsene i sentrumsområder. Slike krav kan være tilrettelegging for publikumsrettet virksomhet i første etasje, utforming av by- og gaterom, forhold for fotgjengere og syklister, samt ivaretagelse og bruk av kulturminner med særlig vekt på å styrke stedets egenart og identitet.

Gangavstand bør legges til grunn for ny arealutvikling

Gange som transportform har både helsemessige, miljømessige og økonomiske fordeler. På korte reiser er gangandelen generelt svært høy, og andelen er bratt synkende med økte avstander. Dette tilsier at korte gangavstander bør vektlegges høyt når byer og tettsteder skal fortettes og ulike funksjoner skal lokaliseres. Alle byer har ulike forutsetninger for ny arealutvikling som har å gjøre med topografi/andre naturgitte forhold, tetthet, plassering av viktige målpunkter, veg- og gatenett, kollektivtilbud osv., og avstandsbetraktningene nedenfor må dermed tilpasses lokale forhold.

De nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at ca 1 km er et vippepunkt mellom om vi velger å gå eller kjøre bil. 1 km eller 10 minutter benyttes ofte som en tommelfingerregel i planlegging. Med en gjennomsnittlig gangfart på ca. 5 km/t, som er basert på beregninger i Nasjonal gåstrategi, tilsvarer 10 minutter drøye 800 m.

Forskning på gangavstander tyder på at hva som er akseptabelt er svært situasjonsavhengig:

- Det er en klar sammenheng mellom gangandeler og tetthet, og målpunktets avstand til sentrum (Nasjonal gåstrategi/TØI 2011).
- Man er villig til å gå lenger dersom formålet er fritid / rekreasjon enn om det er en arbeidsreise, og kortere for handel (Iacono m.fl., 2008).
- Man er villig til å gå lenger til et kollektivtilbud med høy kvalitet (f.eks. tog / bane) enn til et med lavere kvalitet (El-Geneidy m.fl., 2014). Gange i forbindelse med en kollektivreise er i følge reisevaneundersøkelsen gjennomsnittlig ca. 670 m i hver ende til sammen (inkl. ved bytter).
- Forskning tyder på at man gjennomsnittlig aksepterer lenger gangavstand fra bolig til kollektivtilbud enn fra kollektivtilbud til arbeidsplass (O'Sullivan m.fl., 1996). Dette tilsier at arbeidsplassintensive virksomheter bør ligge svært tett på kollektivholdeplassene.
- Utformingen av omgivelsene virker også inn. «Gangbarhet» (walkability) brukes ofte som et mål på hvor attraktivt et område er for gående. Det avgjøres blant annet av fotgjengeres prioritet i gatebildet, hvor finmasket gangnettverket er, innganger og annen aktivitet på gateplan, mange målpunkter som gir mulighet for å kombinere flere reiseformål, visuelle inntrykk/stimuli som gir en god opplevelse, vegetasjon, sosial kontroll, etc. (Hillnhütter, 2016). Tilsvarende slår ventetid, omveier, monotoni og dårlig tilrettelegging negativt ut.

Når byer og tettsteder planlegges bør det skilles mellom gangavstander til ulike typer tilbud og til tilbud med ulik kvalitet. Det kan for eksempel legges til grunn 10-15 minutter gangavstand fra bolig til sentrumsområder som har et visst tilbud av handel og tjenester, og til en jernbanestasjon med et visst togtilbud. Arbeidsplassintensive virksomheter bør legges i kortere gangavstand og kun til sentrale kollektivholdeplasser. Langs bussnettet bør det legges mer konservative gangavstander til grunn (f.eks. 5 minutters gange), og kun der bussen har en rimelig høy frekvens (f.eks. 4 ganger i timen) og kort reisetid til sentrum (f.eks. 10-15 minutter ombordtid). Dette er viktig fordi konkurranseforholdet mellom privatbil og kollektivtransport er svært krevende de fleste steder i Mjøsbyen, og det skal lite til for at ny arealutvikling utenfor sentrale områder blir bilbasert.

Økt sykkelsatsning som kan øke sykkelandelen blant innbyggerne i Mjøsbyen er svært positivt for å nå målet om en bærekraftig utvikling og klimanøytralitet. Når det gjelder ny arealutvikling kan bruk av sykkel imidlertid være problematisk å legge til grunn alene, fordi sykkelandelen er relativt lav (mellom 3 og 10 % i de regionale byene) og sykling ikke er like aktuelt for alle aldersgrupper eller hele året. Når byer og tettsteder fortettes bør derfor sykkelavstand kun legges til grunn der den sammenfaller med et

rimelig godt kollektivtilbud. Det kan for eksempel legges til grunn 10 minutter sykkelavstand med en moderat hastighet på 20 km/t på flatmark (tilsvarer 15 minutter med langsom hastighet på 13 km/t).

Tiltak for å styrke attraktive og kompakte byer og tettsteder med kvalitet

- Utvikling av kompakte byer og tettsteder med kvalitet krever både økt planinnsats og høy plankompetanse i kommunene. Ressurser til utvikling av kompetanse og nødvendig plankapasitet i den enkelte kommune bør derfor styrkes. Mjøsbyen kan benyttes som samhandlings- og utviklingsarena også fremover om aktuelle tema; bl.a. om hvilke kvalitetskrav som bør stilles i planarbeid og byggesaker i sentrumsområder i Mjøsbyen.
- Det bør utvikles et felles boligutviklingsprogram for Mjøsbyen som sikrer et mangfold av boliger i hver av kommunene og tilpasset befolkningens boligpreferanser og prognoser for demografisk utvikling.
- Hamar byområde strekker seg inn i nabokommunene. Det er ikke utviklet en areal- og transportstrategi for Hamar byområde, tilsvarende som for Gjøvik og Lillehammer. En ny bystrategi for Hamar byområde bør utvikles i tett samarbeid mellom Hamar, Ringsaker, Stange og regionale aktører.
- Det bør vurderes en egen areal- og transportstrategi for Elverum by for å sikre at alle de regionale byene er velfungerende som vekstområder i Mjøsbyen.

3.2 Lokalisere arbeidsplasser og publikumsrettede virksomheter etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted

Alle kommuner skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Samtidig er det viktig at lokalisering av alle typer arbeidsplasser følger prinsippene om rett virksomhet på rett sted i forhold til transportsystemet. Det vil være viktig at arbeidsplassintensive næringer i større grad lokaliseres i gangavstand fra regionale kollektivknutepunkter, slik at det er mulig å pendle både internt i regionen og fra andre byer og tettsteder på Østlandet uten å måtte bruke bil. I dag er det mange eksempler på at kontorarbeidsplasser ikke er lokalisert i tråd med gode prinsipper om ”rett virksomhet på rett sted”, bl.a. dokumentert av Transportøkonomisk institutt (TØI 2017).

Ifølge statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging skal det legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter.

Virksomheter som retter seg mot lokalmiljøet i boligområder, f.eks. dagligvarebutikk, postkontor, barne- og ungdomsskoler og barnehager, vil imidlertid skape minst trafikk hvis de legges i tilknytning til boligstrøk. For slike funksjoner betyr korte avstander for publikum langt mer enn de ansattes arbeidsreiser.

ABC-prinsippet for arbeidsplasslokalisering klassifiserer områder etter hvor godt tilgjengelige de er med bil, kollektiv transport og for gående og syklister:

A-områder: Områder med god tilgjengelighet med kollektivtransport, gange og sykkel, og som derfor egner seg for virksomheter med høy tetthet av arbeidsplasser eller besøkende/kunder. F.eks. kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service. A-områder er sentrumsområder eller områder som ligger sentralt i bystrukturen, og bør ha lav parkeringsdekning med bil og høy for sykkel. Virksomheter som på grunn av størrelse og grad av spesialisering henvender seg til et regionalt marked, bør være lett tilgjengelig både lokalt og regionalt kollektivsystem, jf. kapittel 2.1.

B-områder: Områder som er relativt godt tilgjengelige både med bil og med kollektivtransport, og som egner seg godt for virksomheter med forholdsvis høy tetthet av ansatte eller besøkende/kunder, men som samtidig er avhengige av en del varetransport. F.eks. håndverksbedrifter og andre kombinasjoner av lager og kontor, og møbelvarehus. B-områder kan f.eks. være kollektive trafikknutepunkter i forstedene, og bør ha høy parkeringsdekning med sykkel og middels med bil.

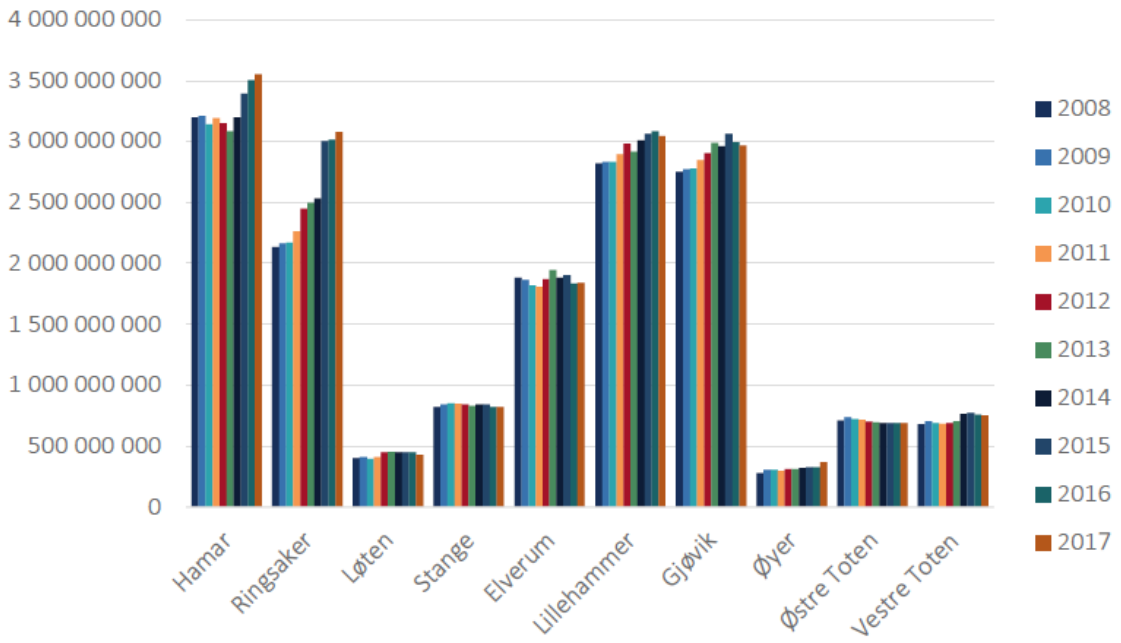
C-områder: Områder med høy biltigjengelighet og lav kollektivdekning, og som derfor egner seg for virksomheter med lav tetthet av ansatte og besøkende/kunder, og stort behov for areal og tungtransport. F.eks. produksjonsbedrifter, gods- og logistikkvirksomhet og handel med plasskrevende varer. C-områder har nærhet til hovedveinettet, og kan ha lavere arealutnyttelse, lavere kollektivtilgjengelighet, færre innbyggere i gang- og sykkelavstand og god parkeringsdekning med bil. De regionale næringsområdene og terminalområdene jf. kapittel 2.3 er typiske C-områder.

Handel

Alle by- og tettstedssentrene i Mjøsbyen har en relativt kompakt og tydelig sentrumsstruktur med en hovedgate eller kvadratur, og ulike kombinasjoner av offentlig service, handel, service, kontor, kultur, m.v. Felles for bysentrene er en økende konkurranse med handel utenfor sentrum, mens dette ikke i samme grad er tilfelle for de mindre tettstedene.

Alle bykommunene har hatt en betydelig framvekst av plass- og arealkrevende konsepter som er lokalisert dels i egne avlastningsområder eller spredt i byenes randsone. I bysentrum har butikkhandelen avtatt og lokalene er stedvis erstattet av servering og tjenesteyting. Handelsnæringen er hardt presset på pris, og i randsonene lokaliserer virksomhetene seg ofte i rimelige bygg, såkalte “big-boxes”, på rimelige tomter. Fremover forventes netthandel å øke i omfang. Dette kan innebære redusert omsetning for alle dagens handelstilbud, både i sentrum, i kjøpesentre i randsonen til sentrum og i såkalte “big-boxes”.

Figuren under viser omsetning av detaljhandel totalt for kommuner i Mjøsbyen fra 2008-2017 (prisjustert). Samtidig som tilbudet øker i de store byene, svekkes konkurranseevnen i de mindre kommunenesentrene.



Figur: Omsetning av detaljhandel totalt (i kr) – minus drivstoff til motorvogn, 2008-2017. Prisjustert. Kilde: SSB, figur Vista Analyse 2018.

Det er viktig å bidra til at handel og service lokaliseres i sentrum av byer og tettsteder. Varehandel og tjenestetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder, og for næringslivet er det positivt at handel og service ligger konsentrert. Attraktive sentrumsområder kan bidra til å gjøre handelsnæringen mindre sårbar for konkurranse med netthandel, fordi man kan tilby flere opplevelser og tilbud som service, offentlige tjenester, bevertning, kultur m.v. Sentral lokalisering bidrar også til å redusere transportbehovet for dem som bor i gang- og sykkelavstand, og for dem som kombinerer flere ærend.

Felles strategier for handelslokalisering kan bidra til at spillsituasjoner mellom kommuner reduseres når det gjelder handelskonsept som ønsker å etablere seg utenfor sentrum. Dette kan til en viss grad bidra til å opprettholde dagens sentrumshandel, men kommunene må uansett være forberedt på å utvikle strategier for å gjøre sentrum mer attraktive og endres fra handel til service, tjenester og andre tilbud som f eks kultur kan fortsette. I dette ligger det også nye muligheter for sentrumsutvikling.

Dimensjoneringen av handels- og tjenestetilbudet bør stå i forhold til den aktuelle byen eller tettstedets rolle i regionen. For områder utenfor sentrum i de prioriterte regionale og lokale vekstområdene, bør omfanget av handels- og servicetilbudet tilpasses lokale forhold, og ikke baseres på et regionalt eller delregionalt kundegrunnlag. Det bør vurderes en regional plan for handel, service og senterstruktur for Mjøsregionen for å unngå spillsituasjoner mellom kommunene.

Tiltak for å sikre lokalisering av arbeidsplasser etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted

- Offentlige virksomheter og foretak bør gå foran som et godt eksempel og velge lokalisering i tråd med prinsippene om ”rett virksomhet på rett sted” og prinsippene i statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging.
- Gjennom Mjøsbyprosjektet er det gjennomført en kartlegging av alle næringsområder i Mjøsbyen. Erfaringer fra andre byområder viser at det ofte er lite spesifiserte arealformål i ulike næringsområder. Det bør vurderes å spesifisere arealformål nærmere ved revisjon av kommuneplaner og reguleringsplaner der det er avvik mellom regulert formål og ønsket formål.
- Det bør vurderes å etablere et samarbeid om ”city-management” i byer og tettsteder i Mjøsbyen. Det finnes mange ulike modeller og eksempler på hvordan dette kan organiseres i norske byer, bl.a. i Fredrikstad og Trondheim. Samarbeidet kan omfatte både å fylle ledige lokaler i første etasje i sentrumsområder til samarbeid om drift av byrom og å koordinere kampanjer og arrangementer i sentrum.
- En oppdatering av Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland til å omfatte hele Innlandet vil også medføre at en felles plan for handel, service- og senterstruktur etableres i Mjøsbyen.

3.3 Styrke Mjøsa som felles ressurs, og sikre dyrka mark, natur- og kulturverdier og grønnstruktur gjennom en bærekraftig arealforvaltning

Mjøsa er en sentral ressurs og kulturbærer som knytter Mjøsbyen sammen, og som i tidligere tider var en viktig ferdsesåre. Det settes et felles fokus på hvordan en kan sikre en bærekraftig vekst rundt Mjøsa og samarbeid om å sikre strandsonen som ressurs. Et grunnlagsarbeid er lagt gjennom et eget prosjekt og rapporten «Det gode liv ved Mjøsa» (2008).

Dyrka mark er et knapphetsgode i Norge, og flatbygdene på Toten og på Hedemarken er ett av landets mest fruktbare og viktige spiskammers. Det er satt klare nasjonale mål om å redusere nedbygging av dyrka og dyrkbar mark. Likevel er svært mye dyrket mark gått tapt i Mjøsbyen de siste 10 årene. Noe har vært knyttet til utvikling av store nasjonale infrastrukturtiltak, men langt fra alt. Arealverdiene i Mjøsbyen tilsier at regionen må ta et særlig ansvar for å husholdere med utbyggingsarealer og unngå ytterligere nedbygging dyrka mark. Det er ikke arealknapphet i Mjøsbyen som tilsier at det er behov for ytterligere nedbygging og byspredning. I hovedsak bør videre utvikling skje som fortetting innenfor dagens byggesone.

Økt fortetting vil samtidig legge press på grøntarealer, naturverdier og kulturminner/-miljøer i byer og tettsteder på grunn av arealbehov og mer intensiv bruk. En godt fungerende grønnstruktur er en vesentlig del av bokvaliteten i regionen, og kulturminner/-miljøer er viktig for byenes og tettstedenes egenart og identitet. Dagens verdier må ivaretas og videreutvikles for å øke regionens attraktivitet.

Stange Vestbygd, Nes/Helgøya og Balke/Lillo/Kapp er store, sentrale kulturlandskap med nasjonal verdi (Riksantikvarens register KULA). Her er det behov for godt samarbeid om utviklingsplaner som både sikrer bærekraftig næringsutvikling, kulturverdier og nærmiljøkvaliteter for lokalsamfunnet.

Store befolkningsgrupper i Mjøsbyen og tilstøtende kommuner bruker fjellet sør i Rondaneområdet til friluftsliv. Det gjør også det store antallet fritidsinnbyggere i området, jf. kapittel 2.3. Mer motorisert ferdsel, intensiv bruk og nye former for friluftsliv som kiting og sykkel, utfordrer villreinens sårbare trekkveier og leveområder i Rondane. Det er derfor behov for helhetlig planlegging for disse områdene for å avveie og sikre kvaliteter og ulike interesser i området på tvers av kommunegrenser (Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Åmot og Løten).

Bevaring av landbruksarealer, grønne arealer og kulturmiljø i Mjøsbyen er viktig for å nå målene både om bærekraftig utvikling, og om attraktivitet og konkurransekraft. En felles areal- og transportstruktur vil i større grad sikre ivaretagelsen av både landbruksarealer, grøntarealer og kulturmiljøer.

Tiltak for å sikre sikre dyrka mark, natur- og kulturverdier og grønnstruktur gjennom en bærekraftig arealforvaltning

- Vern av dyrka mark, viktige natur- og kulturverdier og grønnstrukturer skal i utgangspunktet prioriteres foran utbygging – også i byer og tettsteder. Avvik kan være aktuelt der det er spesielt gode grunner til det.
- Det etableres et samarbeid om utviklingsplaner i Mjøsbyen for sentrale kulturlandskap med nasjonal verdi. Dette for å sikre bærekraftig næringsutvikling, kulturverdier og nærmiljøkvaliteter for lokalsamfunnet.
- Det etableres et samarbeid om utvikling av en helhetlig interkommunal plan for friluftsliv sør i Rondaneområdet for å avveie og sikre kvaliteter og ulike interesser i området på tvers av kommunegrenser (Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Åmot og Løten).

4 Transportstrategier

Det skal utvikles et transportsystem som bidrar til å knytte hele Mjøsbyen tettere sammen til **én felles bolig- og arbeidsmarkedsregion** og tettere på arbeidsmarkedet i Oslo-området.

Det skal arbeides for å få etablert en **statlig belønningsordning** for mellomstore byområder som styrker kollektivtransport, sykkel og gange.

Transportsystemet skal i langt større grad enn i dag utvikles til et **"sømløst" system** hvor alle transportformene er integrert og med enkle overganger:

- **Jernbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet** i Mjøsbyen og ikke minst inn / ut av Mjøsbyen. Videre utvikling av jernbanenettet og togtilbudet er den enkeltfaktor som i størst grad vil kunne virke strukturerende på framtidig utvikling av byer og tettsteder i Mjøsbyen.
- Gjenstående deler av **hovedvegnettet** skal fullføres og slik at hensyn til byer, tettsteder og et nytt regionalt busstilbud ivaretas.
- Det **regionale busstilbudet** må styrkes for å binde sammen byer og tettsteder i Mjøsbyen og være et supplement der togtilbudet har lav frekvens eller på strekninger uten togtilbud.
- Det må utvikles en god **organisering av kollektivtrafikk og mobilitet** i Innlandet.
- **Bussen skal prioriteres i vegnettet** og sikres god framkommelighet.
- Det skal etableres **effektive kollektivknutepunkter** med overgang mellom ulike transportmidler; herunder innfartsparkering.
- Både **gåing og sykling** er helsefremmende og miljøvennlige måter å transportere seg på. Det er stort potensiale for at flere kan gå og sykle i byer og tettsteder i Mjøsbyen. Sykkelanlegg bør prioriteres utbygd i byene. Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett i byene og de større tettstedene. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i og rundt kollektivknutepunkter.
- **Felles parkeringsprinsipper** for de prioriterte vekstområdene skal gradvis utvikles for å styrke miljøvennlig transport, samt sikre et mere helhetlig parkeringsregime.
- Mer **gods** skal overføres til bane. Strategier for **samlasting** i regionale næringsområder og bedre løsninger for **varetransport** i sentrum skal utvikles.

4.1 Utvikle et helhetlig bærekraftig transportsystem

For hele Mjøsbyen

Mjøsbyen har en flerkjernet struktur med byer og tettsteder innenfor et avgrenset område. Med mer enn 200.000 innbyggere har Mjøsbyen mye til felles med de ni største byområdene i landet som kan inngå en byvekstavtale med staten. Eksempler på storbyutfordringer er rushtidskøer på sentrale deler

av vegnettet i byområdene og betydelig potensial for å gå, sykle og reise kollektivt. I tillegg har Mjøsbyen transportutfordringer som følge av at det i og gjennom Mjøsbyen går trafikk til noen av Norges største reiselivsdestinasjoner. Infrastruktur i Mjøsbyen er viktig også i en nasjonal sammenheng pga både gjennomgangstrafikk og som transittåre for gods.

Det pågår en omfattende utbygging av jernbanen og hovedvegene i regionen, særlig på østsiden av Mjøsa. Dette vil gi betydelig kortere reisetider med bil, buss og tog som vil bidra til en sterkere integrering av Mjøsbyen i nord-syd aksen samt bedre tilknytning til det store arbeidsmarkedet i Oslo-området. For et bedre integrert bo- og arbeidsmarked er det særlig behov for en sterkere satsing på vestsiden med Gjøvikbanen, rv4 og fv33 samt en styrking øst-vest, for eksempel med helårs hurtigbåtforbindelse mellom Hamar og Gjøvik/Toten.

Som et «sømløst» nett

Et bedre hovedvegsystem med raske og kapasitetssterke motorveger vil kunne føre til flere og lengre bilreiser i Mjøsbyen, særlig etter at prosjektene er nedbetalt og bompengene opphører. For å få til konkurransedyktige alternativ til personbiltransport, må det derfor utvikles et effektivt sømløst transporttilbud som dekker hele reisekjeden dør-til-dør hvor ulike transportmidler kan inngå. Det kan være kombinasjoner av tog, buss, sykkel, gange, nullutslippsbil og ulike former for bestillingstransport og delingsbiler.

Innovativ teknologi i transportsektoren og bruk av nye digitale informasjons- og kommunikasjonsformer vil gjøre det enklere å utvikle et sømløst transporttilbud og bidra til mer miljøvennlige reisemiddelvalg og redusere behovet for individuell personbilkjøring.

Finansieringsmodeller

Utbygging og drift av vegnett og kollektivtransport vil kreve en mer helhetlig finansieringsmodell i fremtiden slik bypakker og byvekstavtaler i dag er for de ni største byområdene i landet. I dag finansierer strekningsvise bompengeprosjekt i Mjøsbyen bare hovedveger, men i byområdene er det også behov for styrket finansiering av tiltak for kollektivtransport, sykkel, og gange samt vegtiltak, både fylkesveger og kommunale veger, som legger til rette for ønsket byutvikling.

Fylkeskommunene og kommunene i Mjøsbyen ønsker at staten tar et større ansvar for en helhetlig areal- og transportpolitikk i mellomstore byområder, men partnerne i Mjøsbyen ønsker også selv å bidra i større grad i en ny og helhetlig finansieringsordning. Det er viktig å vurdere hva en kan oppnå med alternativer til bompengefinansierte bypakker:

- *Ny statlig belønningsordning* for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange i mellomstore byområder som Mjøsbyen. En slik ordning bør inngå i ny Nasjonal transportplan og gjelde for de byområdene som vil forplikte seg til å gjennomføre tiltak som bidrar til å nå nasjonale mål. Dagens belønningsordning har virket positivt for de største byområdene i Norge. Evalueringer av belønningsordningen har vist at en slik ordning også bidrar til økt innsats fra lokale myndigheter i areal- og transportpolitikken. Relativt moderate statlig bidrag vil kunne være viktige for å stimulere lokale areal- og transportplanprosesser. På sikt kan en ny

belønningsordning videreutvikles til byvekstavtaler også for mellomstore og mindre byområder.

- *Forpliktende samarbeidsavtaler* om tiltak som fremmer kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil innebære at både statlige transportetater, fylkeskommuner og kommuner inngår en avtale om hvilke tiltak som skal prioriteres og hvordan disse til sammen kan finansieres gjennom ordinære budsjettmidler. Slike samarbeidsavtaler er blant annet inngått i Gjøvik og Lillehammer. Samarbeidsavtaler, helst i en kombinasjon med en statlig ordning med belønningsmidler eller byvekstavtale, er ønskelig å få utredet for Mjøsbyen.

Bompenger kan være gunstig med tanke på både finansiering og som virkemiddel for å redusere kø og miljøulemper av vegtrafikken i byområdene. Det er imidlertid behov for å vurdere nærmere hvordan slike bompengefinansierte bypakker eventuelt kan utformes i Mjøsbyen for å unngå at den samlede bompengebelastningen blir for stor. De mange strekningsvise bompengeprosjektene i Mjøsbyen gir bedre veger men også utfordringer mht å knytte sammen regionen til ett bo- og arbeidsmarked pga høye månedlige bompengekostnader for pendlere:

- *Utrede og vurdere bompengefinansierte bypakker.* I en utredning av evt bompengefinansierte bypakker i Mjøsbyen blir det viktig å vurdere hvordan prioritering av tiltak og utforming av takster, rabattordninger og samordning med eksisterende eller nye strekningsvise bomprosjekter kan gjøres, slik at regionens attraktivitet og næringslivets konkurransekraft samlet sett kan styrkes.

Overordnede prinsipper for et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem

- Det skal utvikles et transportsystem som bidrar til å knytte hele Mjøsbyen tettere sammen til én felles bolig- og arbeidsmarkedsregion og tettere på arbeidsmarkedet i Oslo-området.
- Utvikling av et sømløst transportsystem hvor alle transportformene er integrert.
- Transporttilbudet skal være i forkant i å ta i bruk innovative teknologiske løsninger og andre tiltak som fremmer omstilling til et lavutslippssamfunn. Også muligheter som følger av elektrifisering av luftfarten bør vurderes nærmere.
- Utbygging og drift av transportsystemet skal finansieres i en kombinasjon av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.
- Det skal arbeides for en statlig belønningsordning for Mjøsbyen som styrker kollektivtransport, sykkel og gange i kombinasjon med anbefalt arealstruktur.
- Eksisterende bompengefinansierte strekningsvise vegprosjekt som er behandlet i Stortinget endres ikke. Evt nye strekningsvise bomprosjekter eller bypakker med trafikantbetaling må vurderes i en helhetlig sammenheng.

4.2 Fullføre utbyggingen av jernbanen og hovedvegnettet

Styrke jernbanenettet

Jernbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Mjøsbyen og ikke minst inn / ut av Mjøsbyen. Videre utvikling av jernbanenettet og togtilbudet er den enkeltfaktor som i størst grad vil kunne virke strukturerende på framtidig utvikling av byer og tettsteder i Mjøsbyen. Se også kapittel 5.3 for nærmere omtale av kollektivtilbudet. Alle de 8 prioriterte regionale vekstområdene i Mjøsbyen har jernbanestasjon som kollektivknutepunkt.

Nytt dobbeltspor for IC skal ifølge NTP 2018-2029 stå ferdig til Lillehammer i 2034. Fem av de prioriterte regionale vekstområdene i Mjøsbyen har stasjoner på IC-strekningen. På denne aksen vil jernbanen bli hovedstammen i det regionale kollektivtilbudet.

Forlengelse av Gjøvikbanen til Moelv er ønskelig på lang sikt. En slik forlengelse vil avlaste Dovrebanen for gods- og persontrafikk og gjør jernbanen mer robust ved å ha alternativ kjøreveg ved hendelser og vedlikehold. To av de prioriterte regionale vekstområdene i Mjøsbyen har jernbanestasjon som kollektivknutepunkt på Gjøvikbanen. I tillegg er ett regionalt vekstområde lokalisert langs Rørosbanen. Det er ønskelig å elektrifisere Rørosbanen som grunnlag for bedre godstrafikk men også for framtidig tilrettelegging for et bedre togtilbud for persontrafikken.

Fullføre gjenstående strekninger på vegnettet

Flere riksveger og større regionale fylkesveger går gjennom Mjøsbyen. Store volum av gods- og persontrafikk og mange alvorlige ulykker har gjort at utbygging av E6 mellom Kolomoen og Øyer og rv3/25 Løten-Elverum har blitt prioritert i gjeldende Nasjonal transportplan. Disse vegene har en sammensatt funksjon da de betjener både gjennomgangstrafikk og lokal trafikk. Hovedvegene er også viktige for de regionale busslinjene der kortere reisetider vil bidra til å «krympe» Mjøsbyen.

Ny rv25 Hamar-Løten, ny rv4 Raufoss-Gjøvik-Mjøsbrua, utbedring av fv33 Minnesund-Gjøvik og hovedvegsystem i og gjennom Elverum er gjenstående strekninger uten tilfredsstillende standard. Utbygging av disse vegene vil styrke hovedvegnettet i Mjøsbyen og bidra til integrering av hele Mjøsbyen til én felles bolig- og arbeidsmarkedsregion. Ny E6 frem til Biri vil avlaste rv4 Oslo-Hadeland-Gjøvik noe, men prognosene sier at rv4 Gjøvik-Mjøsbrua likevel vil få minst 12.000 kjøretøyer i døgnet frem mot 2040. Mellom Gjøvik og Mjøsbrua er det i dag ingen omkjøringsmulighet utenom riksvegen.

Det er flere prosjekter på fylkes- og lokalvegnettet, spesielt i byene, der det er behov for tilleggsfinansiering gjennom samarbeidsavtale eller bypakke for å kunne realiseres. Det er også behov for mer midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet.

I kommende planarbeid for nytt overordnet vegnett i Mjøsbyen vil det være viktig å ivareta hensyn til byer og tettsteder som blir berørt av planene. Vegene må planlegges ut fra at de både skal ivareta en nasjonal funksjon og fungere i et regionalt flerkjernet byområde. F eks bør vegutbyggingen samordnes med planer for et nytt regionalt busstilbud i Mjøsbyen slik at også kryssutforming og evt av- og påramper for buss hensyntas i vegplanleggingen.

Tiltak for å styrke transportnettverket i Mjøsbyen

- Fullt utbygd IC til Lillehammer.
- Bygge ut gjenstående deler av hovedvegnettet og slik at hensyn til byer, tettsteder og et nytt regionalt busstilbud ivaretas.
- Rørosbanen bør vidreutvikles og elektifiseres.
- Sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen på lang sikt.

4.3 Utvikle et mer attraktivt regionalt kollektivtilbud

Et styrket togtilbud vil ta tid å utvikle og ikke ha god nok flatedekning til å være et fullverdig kollektivtilbud i alle deler av Mjøsbyen. Erfaringer fra andre regioner tilsier at høy frekvens er viktig for bruken av kollektivtilbudet. Derfor bør det regionale busstilbudet styrkes for å binde sammen byer og tettsteder i Mjøsbyen og være et supplement der togtilbudet har lav frekvens eller på strekninger uten togtilbud. Det regionale busstilbudet bør ha begrenset antall stopp og fremstå som et ekspressbusstilbud mellom byer og tettsteder.

Det regionale kollektivtilbudet vil være viktig både for å oppfylle mål om å binde sammen Mjøsbyen til ett bo- og arbeidsmarked og mål om å redusere klimagassutslipp. Kollektivtilbudet med effektive kollektivknutepunkt vil ha betydning for hvor virksomheter som genererer mye transport bør lokalisere seg.

Et lokalt kollektivtilbud må knyttes effektivt til knutepunkter i det nye regionale tog- og busstilbudet, f eks mellom Øyer og Lillehammer, Lena og Gjøvik, osv. Fra bygder og mindre tettsteder vil også bil måtte supplere kollektivtilbudet. For å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig for flere, bør det etableres nye innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved holdeplasser og stasjoner. Et styrket pendlerparkeringstilbud vil bidra til å gjøre nødvendige bilturer så korte som mulig.

IC Dovrebanen og regionale bussruter

På IC-aksen gjennom Mjøsbyen vil jernbanen bli hovedstammen i det regionale kollektivtilbudet. Frekvens og reisetider vil bli gode, og andre kollektivmidler og nye mobilitetstilbud må koples til togtilbudet slik at det blir et mest mulig sammenhengende, samordnet og sømløst reisetilbud. Det bør være et mål at regionale bussruter på strekningen Hamar-Brumunddal-Moelv-Lillehammer sammen med IC Dovrebanen gir et høykvalitets kollektivtilbud med mange avganger.

Gjøvikbanen og regionale bussruter

På vestsiden av Mjøsa vil Gjøvikbanen fortsatt være et viktig togtilbud til og fra Oslo-området. Tilbudet bør styrkes med flere avganger. Nordover bør det utvikles regionale bussruter med god frekvens mot Lillehammer og mot Moelv og Hamar. Med godt tilrettelagt overgang fra buss til IC-tog på Moelv, vil det gi en rask forbindelse mellom Raufoss/Gjøvik og Gardermoen/Oslo.

Rørosbanen og regionale bussruter

Rørosbanen Elverum-Hamar bør styrkes med flere avganger. Regionale bussruter Elverum-Hamar bør supplere togavgangene slik at det samlet sett blir høy frekvens i det regionale kollektivtilbudet.

Forbindelsen Hamar-Gjøvik over Mjøsa

Fast vegforbindelse i tunnel under Mjøsa har vært utredet og vurdert i flere omganger, men er lagt til side. Hedmark Trafikk har sammen med flere samarbeidspartnere sett på mulighetene til å prøve ut elekrtrisk passasjerbåt mellom Hamar og Gjøvik, men har foreløpøig ikke kommet i mål med dette. Prosjektet bør videreføres med mål om å utvikle et nytt konsept med helårsdrift og hyppige avganger. Nye typer batteridrevne båter uten utslipp er under stadig utvikling og kan bli aktuelle å ta i bruk.

Knutepunkter og innfartsparkering

Seks nye eller oppgraderte stasjoner (Tangen, Stange, Hamar, Brumunddal, Moelv og Lillehammer) vil bli bygget som ledd i IC-utbyggingen og bør utvikles til moderne kollektivknutepunkter. Dette forutsettes samfinansiert gjennom statlige bevilgninger til Bane NOR, fylkeskommunale og kommunale midler samt evt belønningsmidler eller midler fra bypakker der nødvendig transporttilbud samordnes med arealstrategier i denne planen.

Følgende kollektivknutepunkter skal for øvrig prioriteres: Elverum skysstasjon. Løten stasjon, Hamar skysstasjon (samlokalisering med IC-stasjon ikke avklart), Raufoss stasjon, Gjøvik skysstasjon, Lena skysstasjon og Øyer/Granrudmoen.

Med jernbanen som hovedstammen i kollektivtilbudet i nord-sør aksen vil innfartsparkering være viktig i et sammenhengende kollektivnett med enkle og raske overganger mellom transportmidlene. Innfartsparkering skal kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner skal kunne benytte toget eller regionalt busstilbud.

Det bør ikke legges til rette for flateparkering ved bystasjonene til fortrengsel for byutvikling. I stedet bør parkeringstilbudet på stasjonene ses i sammenheng med det øvrige parkeringstilbudet i byen. Det bør ses på sambruk av parkeringsanlegg ved byutvikling rundt stasjonene og sambruk av eksisterende parkeringsanlegg.

Organisering av kollektivtransporten

Kollektivtrafikken i Mjøsbyen, som del av det nye fylket Innlandet, bør organiseres med mandat til å bli et fullverdig mobilitetsselskap. Målet er at kundene ikke skal møte organisatoriske eller praktiske problemer som følge av at reisen foregår med flere driftsarter/aktører (regionale eller lokale busser, tog, bestillingstransport, individuell transport med bil og sykkel) eller krysser geografiske grenser. Det gjelder både i planleggingen og gjennomføringen av reisen, og ikke minst ved uforutsette hendelser.

Tiltak for et styrket regionalt kollektivtilbud for tog, buss og båt

- Utvikle en god organisering av kollektivtrafikk og mobilitet i Innlandet.

- Styrke jernbanen som hovedstamme i det regionale kollektivtilbudet med styrket togtilbud på alle strekninger.
- Koble sammen ulike kollektivmidler og andre transportmidler til et sømløst reisetilbud.
- Utvikle nye regionale bussruter med høyere frekvens som supplerer togtilbudet.
- Utvikle helårs hurtigbåttilbud mellom Hamar og Gjøvik.
- Knutepunktsatsning: Elverum skysstasjon, Løten stasjon, Raufoss stasjon, Gjøvik skysstasjon, Lena skysstasjon, Øyer/Granrudmoen i tillegg til allerede planlagte IC-stasjoner.
- Etablere mer innfartsparkering for sykkel og bil ved jernbanestasjoner og bussholdeplasser.

4.4 Utvikle et styrket lokalt busstilbud

Buss er i dag det viktigste kollektive transportmiddel i Mjøsbyen og står for 5 % av de motoriserte reisene. Det lokale bussnettet vil ha langt større flatedekning enn tog og det nye regionale busstilbudet. Buss og tog skal samordnes og bidra til å styrke knutepunkts- og tettstedsutviklingen. Et frekvent regionalt kollektivtilbud innen og til/fra Mjøsbyen som korresponderer med bylinjene i knutepunkter, vil bidra til å styrke Mjøsbyen som én bolig- og arbeidsmarkedsregion. Busstilbudet skal også ivareta lovpålagt skoleskyss og et velferdstilbud i mer spedbygde strøk.

Byer i Mjøsbyen har lenge gått foran og vist vei i kvalitetsforbedring av busstilbud. Bybussene på Lillehammer har siden konkurranseutsetting i 1995 vært en suksess og gitt landets beste busstilbud i forhold til byens størrelse. Gjøvik fikk kollektivtrafikkprisen i 2017 i skarp konkurranse med store byer i Norge. Elverum har hatt en økning i passasjertall på 18 % per år i snitt de to siste årene, og i sum har Mjøsbyen en sterkere passasjervekst enn landsgjennomsnittet. (4 % mot 3,5 %). Disse eksemplene viser en positiv utvikling som bør forsterkes i årene fremover.

Tiltak for styrket lokalt busstilbud

- Tog og det regionale og lokale busstilbudet skal samordnes og bidra til å styrke knutepunkts- og tettstedsutviklingen.
- Tilbudet skal utvikles til et «sømløst» nett med forsterket frekvens, bedre informasjon, samordnet takster og billettering samt bedre utforming og drift av holdeplasser og terminaler.
- Bussen skal prioriteres i vegnettet og sikres god framkommelighet.
- Det skal etableres effektive kollektivknutepunkter med overgang mellom ulike transportmidler; herunder innfartsparkering.

4.5 Utvikle et mer attraktivt tilbud for gåing og sykling

Både gåing og sykling er helsefremmende og miljøvennlige måter å transportere seg på. Det er stort potensiale for at flere kan gå og sykle i byer og tettsteder i Mjøsbyen. Mange reiser er korte.

Gåing

10-minuttersbyen er et begrep i byplanleggingen. Ved å lokalisere boliger, arbeidsplasser, skoler og fritids- eller kulturtilbud i nærheten av hverandre, vil mange av hverdagens gjøremål lett kunne nås med sykkel og gange. En rekkeviddeanalyse for hver enkelt av sentrumsområdene i de fire regionale byene i Mjøsbyen viser at om lag 30 % av befolkningen bor maksimalt 10 minutter fra sentrum med sykkel eller 20 minutter til fots. Andelen varierer riktignok fra kommune til kommune.

Arealstrategien med konsentrert by- og tettstedsutvikling i Mjøsbyen legger til rette for at gåing kan bli et viktigere og mer naturlig transportmiddelvalg for flere i fremtiden. Videre vil utvikling av attraktive omgivelser og godt vedlikeholdte snarveier og gangveger bidra til å inspirere til økt gåing hele året.

Gange er også viktig del av mange kollektivreiser. Rundt halvparten av total reisetid på en typisk kollektivreise brukes til å gå til og fra holdeplasser, vente eller gå mellom holdeplasser ved bytte. Bedre tilrettelegging for gange til holdeplasser og stasjoner er dermed viktig vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Det viser seg også at folk aksepterer å gå 70 prosent lengre til holdeplasser når omgivelsene langs ruten er attraktive og stimulerende. Også handel og service langs ruten gjør det mer attraktivt å gå. I et byområde vil en holdeplass som er attraktiv for fotgjengere betjene tre ganger så mange som en som er dårlig tilrettelagt (tiltak.no). Mye tyder på at en av de enkleste måtene å øke kollektivandelen på er å tilrettelegge for attraktive strekninger med gode sanseopplevelser mellom hjem/reisemål og togstasjon/busstopp, samt å sørge for gode ventefasiliteter (Hillnhütter 2016). Her kan det ligge et viktig potensial i Mjøsbyen.

Sykling

Alle de fire regionale byene i Mjøsbyen samt byen Brumunddal er med i det nasjonale sykkelbynettverket og har hatt sykkelbyavtaler med fylkeskommunen og Statens vegvesen om planlegging og tilrettelegging for økt sykkelbruk. Sykkelandelen i disse byene varierer mellom 5 og 10 %.

Sykkel skal utvikles til et attraktivt transportmiddel i Mjøsbyen og slik at sykkel alene eller i kombinasjon med buss og tog kan være et konkurransedyktig transportalternativer til bil. De viktigste grunnene til å satse på økt sykling, er at det gir bedre helse og miljø. I tillegg kan sykling spare tid, spare arealer og gi oss opplevelser. Godt vedlikeholdte sykkelveger vil bidra til økt sykkelbruk hele året. Økt sykkelbruk vil totalt sett gi en positiv samfunnsøkonomisk gevinst. En aktiv sykkelpolitikk er en viktig del av en mer miljøvennlig by- og tettstedspolitikk.

Potensialet for økt sykkelbruk er størst i byer og tettsteder. På kort sikt bør derfor sykkelsatsingen i Mjøsbyen konsentreres til byer og tettsteder. På lengre sikt bør regionale sykkelruter inngå i en helhetlig sykkelsatsing for Mjøsbyen.

Tiltak for økt sykling og gåing

- Prioritere utbygging av sykkelanlegg i byene.
- Det skal legges bedre til rette for sykkelparkering i tettsteder og kollektivknutepunkt.
- Alle byene og de større tettstedene bør videreutvikles som sykkelbyer, og det bør lages en helhetlig plan for hovedsykkelvegnett for hele Mjøsbyen.
- Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett i byene og de større tettstedene. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i og rundt kollektivknutepunkter.
- Drift og vedlikehold skal holde en standard som gjør gåing og sykling attraktivt hele året.

4.6 Samarbeide om felles parkeringspolitikk

Det er en klar sammenheng mellom tilgang på parkeringsplass og trafikantenes valg av transportmiddel. Reisevaneundersøkelser viser at blant yrkesaktive som har god tilgang til parkering ved arbeidsplassen, kjører 75 % bil, mens bare er 25 % bruker bil blant dem som har dårlig tilgang på parkering.

Hamar, Gjøvik og Lillehammer har utredet parkeringsstrategier. Felles for byene er at parkerings-politikken skal virke dempende på biltrafikken og bidra til et levende sentrum. Overflateparkering skal reduseres slik at arealene kan benyttes til byutvikling, og arealene skal erstattes med parkerings-anlegg for korttidsparkering i sentrumsranden og langtidsparkering utenfor sentrum.

Samarbeid om en felles parkeringspolitikk har til hensikt å redusere faren for konkurransevridning mellom kommunene i Mjøsbyen når det gjelder handel og lokalisering av virksomheter ved at tilgang til parkering for kunder og ansatte ikke blir lettere og billigere i én kommune enn i nabokommunen. Samarbeid om parkeringspolitikk for byene og tettstedene skal også bidra til en felles forståelse og erfaringsutveksling om parkering som virkemiddel i byutviklingen; parkering dels som en ressurs for sentrum og dels som en etterspørsel som må reguleres.

Tiltak for utvikling av et samarbeid om felles parkeringspolitikk

- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende.
- Felles parkeringsprinsipper for de prioriterte vekstområdene skal gradvis utvikles for å styrke miljøvennlig transport, samt sikre et mere helhetlig parkeringsregime. Nye parkeringsnormer (både minimums- og maksimumsnormer) differensiert i geografiske soner med strengere

normer i sentrale områder enn i mindre sentrale, skal være samordnet og tilpasses behov i den enkelte kommune i Mjøsbyen.

- Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder. Korttidsparkering og beboerparkering kan prioriteres i sentrumsområder.
- Parkeringsanlegg bør utvikles slik at stordriftsfordeler kan utnyttes og slik at det totale antallet parkeringsplasser kan begrenses, dette kan gi bedre stedskvaliteter og bedre økonomi i byutviklingsprosjekter.
- En strategi med konkrete tiltak for pendlerparkering bør utvikles for Mjøsbyen.

4.7 Utvikle et mer robust og bærekraftig godstransportsystem

Mjøsbyen er et viktig transittområde for gods mellom Østlandet og Midt-Norge på veg og bane. For Mjøsbyens egen del er det få næringer som skaper store konsentrerte godsstrømmer utenom massetransport fra anleggsvirksomhet og skognæringen. Fra Raufoss/Vestre Toten transporteres industri- og metallprodukter til kontinentet med lastebil og båt. Mjøsbyen forsynes fra sentrallager i Oslo-området og fra lagre og havner utenfor Mjøsbyen. Det er store godsstrømmer mellom Mjøsbyen og Oslo-området. På grunn av relativt korte avstander kjøres disse med lastebil. Mellom kommunene i Mjøsbyen er det massetransportene som dominerer, men det er også betydelig transport av landbruksprodukter og byggevarer.

Det er små konkurranseflater mellom transportformer og dette gir begrenset potensiale for overføring av gods fra veg til sjø og bane - selv om dette er ønskelig. 90 % av antall tonn på veg er korte massetransporter og lokal varetransport. Prognosene tilsier at vegtransport vil øke mer enn sjø- og banetransport.

Det er i dag få eksempler på felles løsninger med samlasting fra virksomheter i Mjøsbyen. Nærmest alle virksomheter transporterer hver for seg med lastebil dør-til-dør. Men noen tenker på en samling for samlaster på Østlandet, blant annet for byggevarer.

Det er en generell tendens til konsentrasjon av lagre. Utvikling i Groruddalen / Lørenskog og Gardermoen / Hauerseter kan derfor bli en utfordring for terminalstrukturen i Mjøsbyen.

Det er ønskelig å utvikle nye strategier for å få mer gods overført til bane og å utvikle strategier for samlasting og bedre løsninger for varetransport i sentrum.

Gods på jernbane

Det er tre tømmerterminaler i Mjøsbyen i dag knyttet til jernbanen (Elverum, Stange og Lillehammer) og to under planlegging (Rudshøgda og Eina). Tømmermengdene på jernbanen har økt kraftig det siste tiåret. Det meste går til Sverige, men en del går også til Østfold. NHO, Skogeierforbundet m.fl. har foreslått en «Godspakke Innlandet» der de viktigste tiltakene i Mjøsbyen er elektrifisering av jernbanestrekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og ny tømmerterminal på Rudshøgda.

Rørosbanen brukes lite til godstransport i dag fordi kjøring med diesellokomotiv er vesentlig dyrere enn elektriske tog. Med elektrifisering av banen vil Rørosbanen ikke bare bli reservestrekning for Dovrebanen, men det blir mulig å innføre retningsdrift mellom Oslo og Trondheim, dvs. at en benytter en av banene for nordgående godstog og en for sørgående. Dette vil lette belastningen på Dovrebanen der prioritering mellom hurtiggående persontog og mer langsomt gående godstog kan bli en utfordring i fremtiden.

Gods på veg

Det er i dag flere større næringsområder i Mjøsbyen; ved Raufoss, Moelv, Brumunddal, Stange og Rudshøgda i tillegg til næringsområder ved de fire regionale byene. Enkelte andre større og mindre næringsområder er under planlegging. Flere av de eksisterende og planlagte områdene har i dag lite tilfredsstillende tilknytning til hovedvegene og har behov for utbedring. Økende bruk av modulvogntog med 25 meters lengde gir ytterligere utbedringsbehov. En del strekninger på fylkesvegene bør også utbedres for modulvogntog for å gi muligheter for omkjøringer ved hendelser på hovedvegene.

Varelevering i bysentra

Kommuneplaner og gatebruksplaner for byene omhandler i liten grad varetransport i sentrum. Denne typen varetransport er i lite samordnet i dag. Den foregår både med små, middels og store biler. Andelen leveranser som kommer med store kjøretøy har økt. Det er høye krav til punktlig og raske leveranser som gir økt press i næringen. Samtidig er tilretteleggingen for de som utfører tjenesten mange steder mangelfull, og få av gatene og bygårdene er tilpasset dagens form for varetransport.

Andelen leveranser til virksomheter i sentrum med store kjøretøy er økende, og få av gatene og bygårdene er tilpasset slike kjøretøy. På samme tid pågår det en rask utvikling mot mer fleksible og miljøvennlige transportmidler, blant annet elektriske varebiler og varesykler. Statens vegvesen har et program om bylogistikk. Målsettingen er å utvikle system for varelevering som bidrar til attraktive byer med lave klimagassutslipp, effektive transporter for næringslivet og god livskvalitet for innbyggerne.

Tiltak for et mer robust og bærekraftig godstransportsystem

- Det skal tilrettelegges for mer gods på jernbane.
- Tømmerterminaler skal i hovedsak knyttes til jernbanenettet.
- Sikre god tilgjengelighet og fremkommelighet til eksisterende og nye næringsområder.
- De regionale byene skal utarbeide egne planer for varelevering i bysentrene.

5 Gjennomføring av strategien

Handlingsprogrammet følger opp strategiene på **kort sikt** (2019-23) og **mellomlang sikt** (2024-2033). Handlingsprogrammet har tre deler:

- **Overordnede samordningsoppgaver** for areal og transport
- Oppgaver for oppfølging av **arealstrategier**
- Oppgaver for oppfølging av **transportstrategier**

Hvordan prosjektsamarbeidet skal videreføres er ikke avklart, men videreføring anbefales med en **samarbeidsavtale**. Et konkret forslag om hvordan dette skal skje, vil styringsgruppa ta stilling til etter høringsperioden i januar-mars 2019 og før endelig vedtak i fylkestingene i juni 2019.

5.1 Handlingsprogram

Dersom Mjøsbyen skal lykkes med å nå felles mål, må strategien følges opp av staten, fylkeskommunene og kommuner. Handlingsprogrammet gir en oversikt over tiltak eller utredninger som bør gjennomføres for å gi Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen den nødvendige oppfølging. Handlingsprogrammet er nå ambisiøst med svært mange tiltak. Det er ønskelig at det i høringsperioden fra januar til mars kommer konkrete tilbakemeldinger til de foreslåtte utredninger og tiltak i handlingsprogrammet som grunnlag for videre prioritering. Noen er viktige oppgaver som de ulike aktørene er forventet å gjøre. Andre er oppgaver som krever samarbeid mellom flere aktører.

OVERORDNEDE SAMORDNINGSOPPGAVER FOR AREAL OG TRANSPORT

H1

Utvikle indikatorsystem for å følge måloppnåelse for hovedmål for Mjøsbyen
Hva: Lage et felles indikatorsystem for å måle om utviklingen i regionen er i tråd med mål for felles areal- og transportstrategi. Systemet må koordineres med etablerte indikatorstyringssystem. Eksempler er arealregnskap, trafikkdata for vegtrafik, sykkeltrafikk og antall kollektivtrafikanter for vekst og utbygging. Et utgangspunkt for indikatorsystemet kan være tilsvarende system som benyttes for å følge opp byvekstavtaler for større byområder.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Fylkesmannen, kommunene i Mjøsbyen og transportaktørene
Når: Kort sikt (2019–2023)

H2

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Innlandet
Hva: Revidere og utvide Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland til å gjelde hele det nye fylket Innlandet – inkludert å behandle nødvendig revisjon av SMAT (Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling i 6 by og tettsteder og 2 næringsområder i Hamarregionen.)
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Kommunene og regional stat i Innlandet
Når: Kort sikt (2019–2023)

H3

Areal- og transportstrategi for Hamar byområde
Hva: Egen strategi for Hamar byområdet, alternativt interkommunal plan eller regional plan
Ansvar: Hamar kommune
Med: Stange og Ringsaker kommuner, fylkeskommunen(e), SVV, JBV, FM
Når: Kort sikt (2019–2023)

H4

Areal- og transportstrategi for Elverum
Hva: Utvikling av en areal- og transportstrategi for Elverum by inkludert hovedvegsystem.
Ansvar: Elverum kommune
Med: Statlige transportetater og regionale aktører.
Når: Kort sikt (2019–2023)

H5

Bidra i arbeid med kommunedelplan for Øyer/Granrudmoen/Hafjell
Hva: Mjøsbyen og partnerne i samarbeidet bør bistå Øyer kommune i utvikling av kommunedelplan for Øyer/Granrudmoen/Hafjell. Dette er både et viktig panarbeid for Øyer, men området er også en viktig regional reiselivsdestinasjon.
Ansvar: Øyer kommune
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H6

Utviklingsplaner for kulturlandskapsområder med nasjonal verdi
Hva: Utarbeide utviklingsplaner for tre store kulturlandskapsområder med nasjonal verdi (Stange Vestbygd, Nes/Helgøya og Balke/Lillo/Kapp). Dette for å sikre bærekraftig næringsutvikling, kulturverdier og nærmiljøkvaliteter for lokalsamfunnet
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Stange, Ringsaker, Østre-Toten og Fylkesmannen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H7

Samarbeid om å videreutvikle og sikre Mjøsas strandsone
Hva: Oppdatere og implementere tiltak i rapporten med retningslinjer for planlegging i Mjøsas strandsone «Det gode liv ved Mjøsa» fra 2008.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H8

Interkommunal / regional areal- og transportplan for Hafjell, Sjusjøen / Nordseter
Hva: Fjellområdene Hafjell, Sjusjøen / Nordseter planlegges gjennom interkommunalt samarbeid eller regional plan. Dette innebærer både stedsutvikling og utvikling av et fremtidsrettet og samordnet mobilitetstilbud som reduserer behovet for bilbruk internt i og til / fra hver enkelt område. Samarbeid også med andre kommuner kan være aktuelt.
Ansvar: Lillehammer, Øyer, Ringsaker og fylkeskommunen(e)
Med: Trafikkselskap / mobilitetsselskap, evt andre kommuner.
Når: Kort sikt (2019–2023)

H9

Samarbeid om interkommunal plan for friluftsliv sør i Rondaneområdet
Hva: Det etableres et samarbeid om utvikling av en helhetlig interkommunal plan for friluftsliv i fjellområdene sør i området som omfattes av regional plan for Rondane/Sølnkletten for å avveie og sikre kvaliteter og ulike interesser i området på tvers av kommunegrenser (Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Åmot og Løten).
Ansvar: Fylkeskommunen(e) og aktuelle kommuner
Med: Vurderes nærmere
Når: Kort sikt (2019–2023)

OPPGAVER FOR OPPFØLGING AV AREALSTRATEGIER

H10

Revisjon av kommuneplanenes arealdeler
Hva: Kommunene utarbeider planstrategi og vurderer behovet for å rullere sin kommuneplan i tråd med Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. Samarbeidspartnere involveres tidlig i planprosessen, med sikte på å avklare rammer og forventninger til revisjonen, og for å se kommuneplanen i en regional sammenheng.
Ansvar: Kommunene
Med: Fylkeskommunen(e), Fylkesmannen, nabokommunene, samt transportaktørene (SVV, JBD, Bane Nor, NSB og trafikkselskap
Når: Kort sikt (2019–2023), ved vedtak av kommunal planstrategi

H11

Samarbeide om felles boligutviklingsprogram i Mjøsbyen
Hva: Samarbeide om utvikling av felles boligutviklingsprogram for Mjøsbyen som sikrer et mangfold av boliger. Samarbeidet kan også omfatte etablere en fellesarena for læring og utvikling av offentlig/privat samarbeid (videreutvikle Bolystforum).
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H12

Utvikling av kompakte byer og tettsteder med kvalitet
Hva: Dette krever både økt planinnsats og høy plankompetanse i kommunene. Ressurser til utvikling av kompetanse og nødvendig plankapasitet i den enkelte kommune bør derfor styrkes. Mjøsbyen kan benyttes som samhandlings- og utviklingsarena også fremover om aktuelle tema; bl.a. om hvilke kvalitetskrav som bør stilles i planarbeid og byggesaker i sentrumsområder i Mjøsbyen (Byforum Mjøsbyen).
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H13

Utvikle strategi for eksisterende næringsområder i Mjøsbyen etter prinsippet om ”rett virksomhet på rett sted”
Hva: Lokalisering av virksomheter bør skje etter prinsippet om ”rett virksomhet på rett sted. Ulike typer virksomheter av samme kategori bør samlokaliseres mest mulig i hvert enkelt næringsområde. Det enkelte næringsområde bør fungerer effektivt enten som industri- og lagerområde, godsterminal eller tilrettelagt som område for plasskrevende handel. Det bør vurderes å spesifisere arealformål nærmere ved revisjon av kommuneplaner og reguleringsplaner der det er avvik mellom regulert formål og ønsket formål.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Kommunene i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H14

Samarbeide om ”city-management” i byer og tettsteder i Mjøsbyen.
Hva: Det bør vurderes å etablere et samarbeid om ”city-management” i byer og tettsteder i Mjøsbyen. Det finnes mange ulike modeller og eksempler på hvordan dette kan organiseres i norske byer, bl.a. i Fredrikstad og Trondheim. Samarbeidet kan omfatte både å fylle ledige lokaler i første etasje i sentrumsområder til samarbeid om drift av byrom og å koordinere kampanjer og arrangementer i sentrum.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Kommunene i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

OPPGAVER FOR OPPFØLGING AV TRANSPORTSTRATEGIER

H15

Revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP) og Samferdselsplan for fylkeskommuen(e)
Hva: Transportaktørene legger Felles areal- og transportstrategi Mjøsbyen til grunn i innspill til NTP.
Ansvar: Hhv. staten og fylkeskommunen(e)
Når: Kort sikt (2019–2023), følger ordinær revisjonssyklus

H16

Påvirkningsarbeid for å kunne etablere statlig belønningsordning / byvekstavtale for mellomstore byområder
Hva: Det skal arbeides for å få gjennomslag for en statlig belønningsordning for Mjøsbyen som styrker kollektivtransport, sykkel og gange i kombinasjon med anbefalt arealstruktur. På sikt kan dette utvikles til byvekstavtaler for mellomstore byområder.
Ansvar: Fylkeskommunen(e) er pådriver for at Samferdselsdepartementet / Kommunal- og moderniseringsdepartementet følger opp.
Med: Alle kommuner i Mjøsbyen og statlige transportetater
Når: Kort sikt (2019–2023)

H17

Utrede muligheter for bypakker / styrket finansiering av et helhetlig transportsystem
Hva: Det skal utredes muligheter for etablering av bypakker eller styrket finansiering av et helhetlig transportsystem i Mjøsbyen. Løsninger uten og med bompenger utredes nærmere. Evt bompengebaserte bypakker må ses i sammenheng med evt nye strekningsvise bomprosjekter.
Ansvar: Statens vegvesen
Med: Alle kommuner i Mjøsbyen og fylkeskommunen(e)
Når: Kort sikt (2019–2023)

H18

IC-utbygging til Hamar og Lillehammer
Hva: Drive påvirkningsarbeid mot regjering, Storting og Jernbanedirektoratet for å sikre at framdriften holdes med utbygging av dobbeltspor til Hamar (senest 2025/2027) og Lillehammer (senest 2034) i tråd med Nasjonal transportplan.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen og Østlandssamarbeidet
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H19

Økt frekvens på Gjøvikbanen
Hva: Drive påvirkningsarbeid mot Jernbanedirektoratet for at Gjøvikbanen skal ha timesavganger til Oslo som grunnrute fra 2025 i tråd med Nasjonal transportplan.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H20

Utvikling av Rørosbanen
Hva: Drive påvirkningsarbeid mot Jernbanedirektoratet for at Rørosbanen skal få økt frekvens til Elverum og at banen elektrifiseres.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H21

Utrede helårs hurtigbåtforbindelse Hamar–Gjøvik
Hva: Utarbeide en mulighetsstudie om marked, teknologi og økonomi for en helårs hurtigbåtforbindelse Hamar–Gjøvik koblet til mobilitetskonseptet
Ansvar: Trafikkselskap/Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H22

Sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen
Hva: Drive påvirkningsarbeid mot regjering, Storting og Jernbanedirektoratet for å på lang sikt få etablert en sammenkobling av Dovrebanen og Gjøvikbanen.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen og Østlandssamarbeidet
Når: Lang sikt (2024–2033)

H23

Være pådriver for planlegging av rv 4 fra Raufoss, gjennom Gjøvik til Mjøsbrua
Hva: Arbeide for at rv4 fra Raufoss, gjennom Gjøvik og til Mjøsbrua blir prioritert i NTP og utrede finansieringsmuligheter. Viktige hensyn i planarbeidet blir økt sikkerhet, fremkommelighet og reduserte miljøulemper i Gjøvik.
Ansvar: Statens vegvesen
Med: Fylkeskommunen(e) og Gjøvik kommune
Når: Lang sikt (2024–2033)

H24

Være pådriver for planlegging av rv 25 Hamar-Løten
Hva: Arbeide for at ny rv 25 Hamar–Løten blir prioriterert i NTP og utrede finansieringsmuligheter. Viktige hensyn i planarbeidet blir økt sikkerhet, fremkommelighet og reduserte miljøulemper i tilgrensende områder.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Lang sikt (2024–2033)

H25

Ivareta hensyn til strategier for by- og tettstedsutvikling og regionalt kollektivtilbud i planlegging av E6 Kolomoen-Moelv-Øyer
Hva: Arbeide for at det i planarbeidet for ny E6 tas hensyn til ønsket by- og tettstedsutvikling og at planer samordnes med strategier for regionalt busstilbud; herunder legges til rette for ramper og stopp med regionale bussruter mellom byer og tettsteder i Mjøsbyen.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2029–2023)

H26

Utbedring av fv 33 Gjøvik- Minnesund
Hva: Arbeide for at vegstrekningen blir utbedret, også på Akershussiden
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Akershus fylkeskommune
Når: Kort sikt (2019–2023)

H27

Definere og utvikle regionalt stamnett for kollektivtransport
Hva: Definere regionalt stamnett for kollektivtransport i regionen og behov for tiltak som følge av Felles areal- og transportstrategi Mjøsbyen. Sentrale oppgaver:

- Definere traséer og stoppmønster for kollektivtrafikk ut fra marked og planlagt arealutvikling
- Identifisere nødvendige fremkommelighetstiltak i byer og tettsteder
- Traséene for kollektivtransport bør kartfestes i kommuneplanene
- Planer for hovedvegnett i Mjøsbyen må ivareta behov for stopp for regionale bussruter.

Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Lokale kollektivselskap, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og kommunene
Når: Kort sikt (2019–2023)

H28

Etablere et fremtidsrettet mobilitetsselskap for Innlandet
Hva: Det bør raskt igangsettes et prosjekt for å etablere et nytt og fremtidsrettet mobilitetsselskap for Innlandet med utvidet mandat. Ruter, Kolumbus, Skyss og Brakar kan være selskapsmodeller å vurdere nærmere.
Ansvar: Fylkeskommunen(e) / Trafikkselskap
Med: NSB / Jernbanedirektoratet og kommunene
Når: Kort sikt (2019–2023)

H29

Utvikle et helhetlig mobilitetskonsept
Hva: Utvikle nytt mobilitetskonsept som kobler ulike kollektivmidler og andre transportmidler til et sømløst reisetilbud. Tilbudet skal utvikles til et «sømløst» nett med forsterket frekvens, bedre informasjon, samordnet takster og billettering samt bedre utforming og drift av holdeplasser og terminaler.
Ansvar: Fylkeskommunen(e) og trafikkselskap / mobilitetsselskap
Med: NSB/Jernbanedirektoratet
Når: Kort sikt (2019–2023)

H30

Utvikle et samordnet/felles takst- og billettsystem
Hva: Utvikle et felles/samordnet takst- og billettsystem for kollektivtrafikk i Mjøsbyen, Osloområdet og andre områder som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt. Tiltakene inngår som en del av nytt mobilitetskonsept. Vurdere om *hjem–jobb–hjem*-modellen fra Nordjæren kan være aktuell.
Ansvar: Fylkeskommunen(e) og trafikkselskap / mobilitetsselskap
Med: NSB/Jernbanedirektoratet
Når: Kort sikt (2019–2023)

H31

Knutepunktutvikling
Hva: Utvikle effektive knutepunkter for sømløs overgang mellom transportformer; herunder Elverum skysstasjon, Løten stasjon, Raufoss stasjon, Gjøvik skysstasjon, Lena skysstasjon, Øyer/Granrudmoen i tillegg til allerede planlagte IC-stasjoner.
Ansvar: Statens vegvesen og Fylkeskommunen(e)
Med: Bane Nor/Jernbanedirektoratet og kommuner
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H32

Sykkelbysamarbeid i Mjøsbyen
Hva: Etablere faglig nettverk og gjennomføre felles kampanjer.
Ansvar: Hamar kommune
Med: Statens vegvesen, fylkeskommunen(e), Gjøvik, Lillehammer, Ringsaker og Elverum og andre interesserte kommuner
Når: Kort sikt (2019–2023)

H33

Utvikle strategi for sykkel og plan for infrastruktur for sykkel i Mjøsbyen
Hva: Utvikle felles sykkelstrategi og plan for effektiv og attraktiv infrastruktur for sykkel i Mjøsbyen.
Ansvar: Statens vegvesen
Med: Fylkeskommunen(e), kommunene
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H34

Utvikle gåstrategi for prioriterte vekstområder i Mjøsbyen
Hva: Utvikle felles gåstrategi og plan for effektiv og attraktiv infrastruktur for gange i prioriterte vekstområder i Mjøsbyen. Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett i byene og de større tettstedene. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i og rundt kollektivknutepunkter
Ansvar: Statens vegvesen
Med: Fylkeskommunen(e), kommunene
Når: Kort sikt (2019–2023) og lang sikt (2024–2033)

H35

Utvikle felles parkeringsstrategi og konsept for pendlerparkering i Mjøsbyen
Hva: Felles parkeringsprinsipper for de prioriterte vekstområdene skal gradvis utvikles for å styrke miljøvennlig transport, samt sikre et mere helhetlig parkeringsregime. Nye parkeringsnormer (både minimums- og maksimumsnormer) differensiert i geografiske soner med strengere normer i sentrale områder enn i mindre sentrale, skal være samordnet og tilpasses behov i den enkelte kommune i Mjøsbyen. Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende. Korttidsparkering skal prioriteres fremfor langtidsparkering i sentrumsområder. Parkeringsanlegg bør utvikles slik at stordriftsfordeler kan utnyttes og slik at det totale antallet parkeringsplasser kan begrenses, dette kan gi bedre stedskvaliteter og bedre økonomi i byutviklingsprosjekter. Etablere mer innfartsparkering for sykkel og bil ved jernbanestasjoner og bussholdeplasser.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Kommunene og Bane NOR
Når: Kort sikt (2019–2023)

H36

Godspakke Innlandet
Hva: Drive påvirkningsarbeid for at tiltakene Godspakke Innlandet gis prioritet i NTP
Ansvar: Fylkeskommunen(e), Stange kommune
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H37

Utarbeide logistikkplaner for de regionale byene
Hva: De regionale byene skal utarbeide egne logistikkplaner i tråd med gjeldende kunnskap om bylogistikk og attraktive byer med lave klimagassutslipp
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H38

Utarbeide muligheter for mer samlast i næringsområder
Hva: Lokalisering av bedrifter, mindre næringsområder eller nye godsterminaler skal ikke spres enkeltvis langs hovedvegnettet, men i stedet konsentreres til et begrenset antall områder som gir mulighet for samordning og samlasting av gods. Mulighetene for samlast utredes for de største næringsområdene.
Ansvar: Fylkeskommunen(e)
Med: Partnerskapet i Mjøsbyen
Når: Kort sikt (2019–2023)

H39

Elektrifisering av luftfarten
Hva: Utrede hvilke muligheter elektrifisering av luftfarten gir og hvordan tilrettelegge for disse mulighetene i Mjøsbyen.
Ansvar: Fylkeskommunen(e) i samarbeid med de kommuner som i dag har flyplass.
Med: Berørte kommuner og trafikkselskap
Når: Kort sikt (2019–2023)

5.2 Videreføring av Mjøsby-prosjektet

I ett og et halvt år har partene i Mjøsbyen samarbeidet om en samordnet areal- og transportstrategi. Innsatsen har vært stor for å skape en utviklingsarena med felles forståelse og kunnskapsgrunnlag samt et omforent strategidokument. Prosjektet og samhandlingsarenaen bør videreføres for å sikre oppfølging.

Hvordan prosjektsamarbeidet skal videreføres etter at strategien vedtas i juni 2019 er ikke avklart, men videreføring anbefales med en samarbeidsavtale, jf. kapittel 5.3. Et konkret forslag om hvordan dette skal skje, vil styringsgruppa ta stilling til etter høringsperioden for dokumentet og før endelig vedtak i fylkestingene i juni 2019.

Samarbeidet har omfattet aktører på tre forvaltningsnivå med ulike oppgaver og ansvar som på hver sine områder. Areal- og transportutviklingen formes av kommunen, fylkeskommunen og staten samt næringsliv og befolkning. Kommunene har arealmyndigheten, er vegeier og har ansvar for parkeringspolitikk, mens fylke og stat har samferdselsmyndigheten. Det er viktig at forvaltningsnivåene fortsetter samarbeidet på grunnlag av felles mål og strategier, og det er viktig med god forankring i lokal og regional befolkning og næringsliv.

Strategien må følges opp gjennom ordinære plan- og beslutningsprosesser underlagt ti kommunestyrer, fylkesting og statlige myndigheter. Investerings- og driftstiltak i regi av samferdselsmyndighetene skal bygge opp under utviklingen som er i tråd med strategien. Derfor skal strategien legges til grunn i fylkeskommunenes innspill til fremtidige revisjoner av NTP, og Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet / BaneNOR skal legge strategien til grunn for sine innspill til NTP.

De ti kommunene i Mjøsbyen skal følge opp strategien i revisjon av sine kommuneplaner, og statlige og regionale myndigheter skal da ivareta regional og nasjonale interesser i planprosessene.

5.3 Samarbeidsavtale mellom partnerne i Mjøsbyen

For å realisere mål og snu utfordringer til muligheter kreves det innsats fra flere aktører. For å sikre at strategiarbeidet videreføres, bør partene inngå en samarbeidsavtale med sikte på å inngå forpliktelser om arbeids- og ansvarsdeling og om finansiering av tiltak. Slike samarbeidsavtaler er inngått i flere norske byregioner og byer, eksempelvis Gjøvik og Lillehammer.

Hovedhensiktene med en samarbeidsavtale i Mjøsbyen vil være å sørge for:

- Et felles grep på areal- og transportutviklingen, særlig et arbeid for å påvirke mulighetene for å etablere belønningsordning / byvekstavtale som kan bidra til å finansiere investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikken
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak
- Samhandling mellom forvaltningsnivåene, særlig areal- og samferdselsmyndighetene, for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet
- Samhandling mellom kommunene i Mjøsbyen

Det bør vurderes også om et framtidig samarbeid skal få et utvidet mandat, f eks når det gjelder samarbeid om næringsutvikling. Mjøsbyen kan etablere et samarbeid som en samlet ”business-region”.

I første omgang bør avtalen omfatte følgende parter som til nå har finansiert og vært mest aktive i Mjøsbyarbeidet:

- Hedmark og Oppland fylkeskommuner (koordineringsansvarlig)
- De ti deltakende kommunene
- Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet

Dersom partene er enige om det kan Fylkesmannen i Innlandet og andre kommuner slutte seg til avtalen.

Gjennom samarbeidet basert på avtalen kan partene bidra til å sikre godt kunnskapsbaserte beslutningsgrunnlag for folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen samt for andre berørte myndigheter eller sektorer for å bidra til mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft enn i dag.

Vedlegg

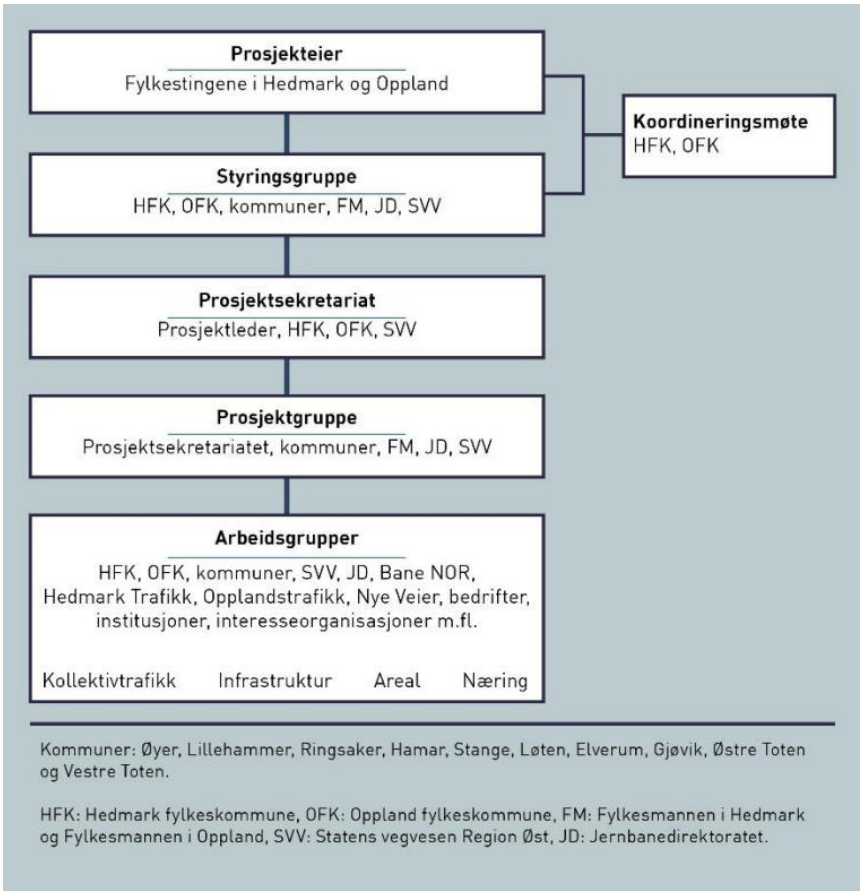
Organisering av arbeidet

Areal- og transportstrategien er resultat av en bred faglig og politisk prosess. Hedmark og Oppland fylkeskommuner er prosjekteiere. Strategiarbeidet har fått støtte fra klimasatsmidler fra Miljødirektoratet.

Prosjektarbeidet er ledet av en styringsgruppe med politisk ledelse i kommuner og fylkeskommuner og med administrative ledere i involverte statlige virksomheter. Styringsgruppa har hatt ca 2 møter pr halvår.

En administrativ prosjektgruppe, der de samme aktører deltar, har stått for faglig involvering, forankring og kvalitetssikring av arbeidet. Prosjektgruppa har møttes ca en gang pr måned.

Et sekretariat med representanter fra de to fylkeskommunene, Statens vegvesen og innleid konsulent har stått for daglig drift av prosjektet. Sekretariatet hat møttes ukentlig og har forberedt saker og dialog med prosjektgruppa, styringsgruppa og andre interesserte.



Figur: Organisering av prosjektet Mjøsbyen med prosjekteiere, politisk styringsgruppe, prosjektgruppe og sekretariat, faglige samarbeidsgrupper og dialog- og kunnskapssamlinger med bred deltakelse fra interesseorganisasjoner og næringsliv.

Åpen dialog, kunnskapsproduksjon og formidling av kunnskap har vært en viktig del av prosjektarbeidet. En egen nettside www.mjøsbyen.no er bygget opp og fungerer som faktabank og formidlingsportal. I tillegg har prosjektet egen facebook-side for ytterligere å kunne spre kunnskap om prosjektet og sammenhenger om arealbruk og transport. Alle dialogsamlinger og verksteder er dokumentert med oppsummeringsrapporter som er tilgjengelige på mjøsbyen.no.

En rekke utredninger er utarbeidet i regi av prosjektet Mjøsbyen, bl.a:

- Kunnskapsgrunnlag for felles areal- og transportstrategi
- Analyse av reisevaner i Mjøsbyen
- Handelsanalyse for Mjøsbyen
- Næringsstruktur og næringsarealer i Mjøsbyen
- Godsterminaler og godsstrømmer på veg og bane i Mjøsbyen

Kilder

Alt Arkitekter, Civitas m.fl. Fortettingsstrategi Fredrikstad 2019-2031. Grunnlagsdokument for kommuneplanens arealdel. På oppdrag for Fredrikstad kommune. Mai 2018

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Regional plan vedtatt 7. februar 2013.

Civitas v/ Olav Fosli, for Mjøsbyprosjektet. Klimagassutslipp fra veitrafikk i Mjøsby-kommunene. Utslippsutvikling 2009-2015. 24.05.2018.

Fylkesmannen i Hedmark. Det gode liv ved Mjøsa. Med retningslinjer for planlegging i strandsona. Sluttdokument fra prosjekt strandsone Mjøsa mai 2007 – juni 2008. Rapport nr. 3/2008.

El-Geneidy, A., Grimsrud, M., Wasfi, R., Tétreault, P., & Surprenant-Legault, J. (2014). New evidence on walking distances to transit stops: Identifying redundancies and gaps using variable service areas. Transportation, 41(1), 193-210.

Hillnhütter, Helge. Pedestrian Access to Public transport. PhD Thesis UiS no. 314 – October 2016.

Iacono, M., Krizek, K., El-Geneidy, A. 2008. Access to Destinations: How Close is Close Enough? Estimating Accurate Distance Decay Functions for Multiple Modes and Different Purposes. University of Minnesota. MN/RC 2008-11

Jernbanedirektoratet. Godstransport i Mjøsbyen. Kartlegging av godsmengder og infrastruktur. Rapport 27.09.2018.

Mjøsbyen. Oppsummeringer fra møter 2017-2018, tilgjengelig på Mjøsbyens nettsider: dialog- og kunnskapssamlinger, politisk verksted og arbeidsverksteder.

Mjøsbyen. Kunnskapsgrunnlag for felles areal- og transportstrategi. Juli 2018.

Nasjonal gåstrategi, Statens vegvesen Region øst, februar 2012

O'Sullivan, S., & Morrall, J. (1996). Walking distance to and from light-rail transit stations. Transportation Research Record, 1538, 19-26.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Vedtatt desember 2015.

Transportøkonomisk institutt. Statlig lokalisering - hvor og hvorfor? TØI rapport 1576/2017.

Transportøkonomisk institutt. Kjøretøyparkens utvikling og klimagassutslipp. TØI-rapport 1518/2016.

Urbanet analyse AS for Mjøsbyen. Reisevaner i Mjøsbyen og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling. Mars 2018.

Vista Analyse AS for Plansamarbeidet. Toftdahl, Hanne og Reinvang, R. Næringsutvikling i Osloregionen – vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre. Rapport 2013/05.

Vista Analyse AS v/ Toftdahl, Hanne og Oscar Haavardsholm. Mjøsbyen. Sentrumshandelens posisjon i forhold til sentrumsekstern handel. Rapport 2018/38.

Østlandsforskning. Ørbeck, Morten. Mjøsbyperspektivet. Potensial for utvikling og behovet for økt kunnskap om drivkrefter. ØF-notat 04/2014.

MJØSBYEN