

Arkivreferanse: 2020/33802-1  
Arkivkode:  
Saksbehandler: Paul Henrich Høistad  
Berger  
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og  
utvikling  
Dato: 30.03.2020

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	21.04.20	2020/33802
Fylkestinget	28.04.20	2020/33802

## Behandling av felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

### Fylkesrådmannens innstilling til vedtak:

Forslag til

#### VEDTAK

1. Fylkestinget i Innlandet vedtar Areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.
2. Fylkestinget oppfordrer til at en i det videre Mjøsbyen-samarbeidet har fokus på klimautfordringene, og at dette gjenspeiles i prioriteringene av tiltak knyttet til strategiene.
3. Fylkestinget ber om at det i løpet av 2021 utarbeides et forslag til samarbeidsavtale mellom partene i Mjøsbyen for å videreføre arbeidet, og anmoder om at det i økonomiplan for Innlandet fylkeskommune avsettes midler til oppfølging av strategien.
4. Fylkestinget støtter videre planarbeid som bidrar til å bygge opp under nasjonale forventninger knyttet til behovet for nye statlige finansieringsløsninger som kan styrke «grønne reiser» og bærekraftig arealbruk. Etablering av statlig belønningsordning som kan bidra til å finansiere investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikken vil komme hele Innlandet til nytte.
5. Fylkestinget vil arbeide for å få gjennomslag for en statlig belønningsordning for mellomstore byer (inkludert Mjøsbyen). Dette skal sikre en mer samordnet finansiering mellom stat, fylke og kommune, av tiltak knyttet til kollektivtransport, sykkel og gange.
6. En satsing på Mjøsbyen skal ikke gå på bekostning av utvikling av resten av Innlandssamfunnet. Mjøsbyen-samarbeidet må ha fokus på å utvikle regionen til en motor for resten av Innlandet, som sikrer attraktivitet relativt til Oslo-området. En mer attraktiv og konkurransedyktig Mjøsby vil kunne gi større muligheter til å utvikle et differensiert arbeidsmarked og sikre bosettingsmønsteret i Innlandet.

Tron Bamrud  
Fylkesrådmann

### **Vedlegg:**

Felles areal og transportstrategi for Mjøsbyen

### **Innledning og bakgrunn:**

Hedmark og Oppland fylkeskommuner vedtok i felles fylkesting i april 2017 å starte arbeidet med en samordnet areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. Oppstart av arbeidet var forankret i regional planstrategi for hhv. Hedmark og Oppland, og Mjøsbyen-samarbeidet har omfattet 10 kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa.

En felles areal- og transportstrategi skal bidra til utvikling av en mer konkurransedyktig og bærekraftig region, med attraktive og levende byer og tettsteder, og «grønne reiser». Et forslag til en slik strategi har vært lagt frem for politisk behandling i både Hedmark og Oppland fylkeskommuner, og strategien ble vedtatt av Oppland fylkesting i juni 2019 (sak 24/19). Hedmark fylkesting behandlet saken i oktober 2019 (sak 54/19), og gjorde følgende vedtak: *Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen oversendes til Fylkestinget for Innlandet fylkeskommune for sluttbehandling og videre oppfølging.*

Areal- og transportstrategien vil være en felles plattform for fylkeskommunene, samarbeidende kommuner, staten og andre aktører for hvordan areal og transport skal samordnes bedre i regionen.

Areal- og transportstrategien for Mjøsbyen er ikke juridisk bindende, men skal legges til grunn for fremtidig arbeid med areal-, bolig- og transportplanlegging i regionen. Strategien opphever ingen gjeldende planer etter plan- og bygningsloven, men gir føringer for fremtidige revisjoner av disse. Areal- og transportstrategien innebærer at nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging gis en regional konkretisering og tilpasning. Strategien har et langsiktig perspektiv (2050), mens handlingsprogrammet følger opp strategiene på kort sikt (2019-23) og mellomlang sikt (2024-2033) – jf. tidsrammene for NTP.

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

### **Saksframstilling - fakta:**

#### **Organisering og prosess**

Mjøsbyen er et samarbeid og en felles utviklingsarena for areal- og transportplanlegging i området rundt Mjøsa. I strategifasen har i alt 10 kommuner utgjort Mjøsbyen: Øyer, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten. I tillegg til kommunene har Fylkesmannen i Innlandet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og de to tidligere fylkeskommunene Hedmark og Oppland deltatt i arbeidet.

Mjøsbyen har vært organisert med en styringsgruppe hvor politisk ledelse i kommunene, fylkeskommunene og regional ledelse fra statlige etater har vært representert. I prosjektgruppen har samarbeidspartene deltatt administrativt. I prosjektsekretariat har det vært representanter fra hver av fylkeskommunene, en representant fra Statens vegvesen Region øst samt en innleid konsulent som prosjektleder.

Regionale aktører med ansvar og interesse for areal- og transportutvikling har bidratt i prosjektet. I løpet av 2017 og 2018 er det avholdt 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 gitt gode innspill i prosessen. Et eget verksted for politikere ble gjennomført høsten 2018 der sentrale tema i strategiarbeidet ble drøftet. I tillegg er forankringsmøter blitt avholdt i kommunene, politiske partigrupper, interesseorganisasjoner og andre, der prosjektet har redegjort for strategien.

Forslag til areal- og transportstrategi for Mjøsbyen har vært på høring i perioden 25. januar til 30. mars 2019.

### **Visjon og mål**

Fylkestingene i Hedmark og Oppland vedtok i april 2017 en visjon om «Attraktive steder og grønne reiser» for Mjøsbyen. Følgende hovedmål ble vedtatt:

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

### **Metode**

I arbeidet med strategien har det vært vektlagt en mål- og kunnskapsorientert tilnærming. Et omfattende kunnskapsgrunnlag er utviklet gjennom prosjektet og gjort tilgjengelig på nettsiden [www.mjøsbyen.no](http://www.mjøsbyen.no). I tillegg er regionale og nasjonale mål og føringer for areal- og transportplanlegging lagt til grunn, og gitt en konkretisering og regional tilpasning.

I tillegg til kunnskapsgrunnlaget er innspillene fra dialogsamlingene, politiske verksted og prosjekt- og styringsgruppa også lagt til grunn for utviklingen av areal- og transportstrategiene.

## Strategidokument

Arbeidet med samordnet areal- og transportplanlegging for Mjøsbyen er forankret i nasjonale forventninger og er formulert som ambisjoner i de regionale planstrategiene i Hedmark og Oppland, blant annet knyttet til en bærekraftig vekst og utvikling med byene som viktige satsingsområder.

For at regionen skal bli mer attraktiv for arbeidsplassetablering og befolkningsvekst, kreves det et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.

Mjøsregionen har flere sterke regionale byer og tettsteder som i dag har et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud og hvor jernbanen inngår i kollektivknutepunktet. For disse byene og tettstedene vil det være et befolknings- og et markedsgrunnlag for å utvikle et konkurransedyktig kollektivtilbud. En slik utvikling vil kunne skape økt integrasjon og flere «grønne reiser» mellom byene og tettstedene.

Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen har et fylldig sammendrag, og er forøvrig inndelt i temaene Regional areal- og transportstruktur, Arealstrategier, Transportstrategier og et Handlingsprogram med tiltak på kort sikt (2019-23) og mellomlang sikt (2024-33). Strategidokumentet med forslag til handlingsprogram er vedlagt.

### Regional areal- og transportstruktur

Innlandsutvalget (2015) har påpekt behovet for en sterk motor – Mjøsbyen - for å styrke resten av Innlandet. Hele Mjøsbyen og Innlandet vil være tjent med at regionen utvikler sterkere regionale byer og tettsteder som er attraktive, og at arealutvikling samordnes med framtidige investeringer i et miljøvennlig transporttilbud. Strategien påpeker derfor behovet for å prioritere framtidig vekst til de fire regionale byene og fire andre utvalgte byer og tettsteder i Mjøsbyen. Alle de prioriterte utviklingsområdene av regional betydning har jernbanestasjon som en del av kollektivknutepunktet og potensiale for flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfold av sentrumsfunksjoner.

Et tilstrekkelig attraktivt transporttilbud vil kunne skapes der befolkningsveksten og markedet har et grunnlag. En slik utvikling vil kunne tiltrekke seg innbyggere, arbeidstakere og næringsliv. Dette støttes også av Regional plan for samferdsel, Oppland fylkeskommune, 2018. Mjøsbyregionen er i sterk konkurranse med andre regioner utenfor Innlandet om å skape en mer attraktiv og konkurransedyktig region. Dersom man ikke lykkes med å skape en mer attraktiv og konkurransedyktig region, vil veksten komme utenfor Innlandet og til andre landsdeler. Å skape flere arbeidsplasser og innbyggere er spesielt viktig i Mjøsbyen og Innlandet, der befolkningsveksten i flere år har vært lavere enn landsgjennomsnittet. For noen kommuner i Mjøsbyen-samarbeidet – i 2018 – var befolkningsveksten lik eller høyere enn landet forøvrig.

Å styrke de prioriterte regionale byene og tettstedene vil være viktig for arbeidsplassintensiv næringsutvikling i regionen og i konkurransen med andre regioner, f.eks. Oslo og Akershus. En slik prioritering skal komme hele Mjøsbyen og Innlandet til gode.

### Videreutvikle eksisterende by- og tettstedsstruktur

Strategien legger opp til en videreutvikling av eksisterende by- og tettstedsstruktur og at gode og stabile lokalsamfunn skal opprettholdes også utenfor de prioriterte regionale vekstområdene.

Dersom man klarer å få til sterkere regionale byer og tettsteder med et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud, vil en kunne bedre opprettholde og videreutvikle mindre tettsteder og lokale vekstområder.

### **Transportstrategier**

Hovedprinsippet i transportstrategien er å utnytte dagens og planlagt infrastruktur best mulig. Samtidig skal det gjøres tiltak i byer og tettsteder som bidrar til mer gange, sykling, kollektivtransport og bedre bykvalitet. Transportsystemet skal i langt større grad enn i dag utvikles til et sømløst system hvor alle transportformene er integrert og har enkle overganger seg imellom.

### **Handlingsprogram**

Handlingsprogrammet gir oversikt over tiltak og utredninger som bør gjennomføres for å gi Mjøsbystrategien den nødvendige oppfølging. Handlingsprogrammet inneholder hovedsakelig regionale utviklingsoppgaver, overordnet strategiarbeid og påvirkningsarbeid knyttet til bruk av nasjonale samferdselsmidler.

### **Klima**

Areal- og transportstrategien er ikke en «klimaplan», men en strategi for å bidra til et lavutslipps-samfunn. Strategiene er avgrenset til areal- og transportområdet og tilpasset den nasjonale politikken på dette området. Strategien støtter opp under klima- og miljøplanarbeidet i Hedmark og Oppland, hvor det å legge til rette for bærekraftige areal- og transportløsninger er sentralt.

Bedre infrastruktur innebærer at reisetider internt i regionen reduseres. Dette er positivt, men kan også medføre at flere vil velge å pendle over lengre avstander. Det siste kan være negativt for både framkommelighet på vegnettet og mål om reduserte klimagassutslipp, særlig dersom mange av disse reisene foretas med personbil. Det er derfor utviklet strategier for å redusere denne potensielle målkonflikten. Et nytt og bedre regionalt kollektivtilbud, skal sammen med pendlerparkering og ny teknologi for «sømløs mobilitet» gjøre kollektivtransport mer konkurransedyktig enn personbil.

### **Finansiering**

Strategien ser på muligheter for styrket finansiering og nye forpliktende samarbeidsformer mellom stat, fylkeskommune og kommuner om mobilitet og byutvikling. I dag har de ni største byområdene mulighet for å motta statlig belønningsmidler og inngå byvekstavtaler for helhetlig utvikling av arealbruk og transportsystemet (også kollektivtransport, sykkel og gange). En tilsvarende aktiv politikk for samferdsels- og byutvikling mangler for mellomstore byområder. Mjøsbyen vil derfor arbeide for å få gjennomslag for en statlig belønningsordning for mellomstore byer (inkludert Mjøsbyen) som styrker kollektivtransport, sykkel og gange i kombinasjon med anbefalt arealstruktur.

### **Høringsinnspill**

Forslag til areal- og transportstrategi for Mjøsbyen var på høring i perioden 25. januar til 30. mars 2019. Det kom i alt 37 høringssvar til strategien. Alle partene i Mjøsbyen har gitt høringssvar, i tillegg har Bane NOR, Nye Veier AS, Hedmark Trafikk, Opplandstrafikk, Ungdommens fylkesting, ulike råd og utvalg, interesseorganisasjoner, politiske partier og enkeltpersoner, samt Gausdal kommune gitt høringssvar.

Høringsinstansene støtter i hovedtrekk strategien. Flere samarbeidspartnere har gitt tilbakemelding om at de ønsker at arbeidet skal videreføres i en samarbeidsavtale. Ingen av samarbeidspartnere har gitt tilbakemelding om at de ikke ønsker en videreføring. Gausdal kommune har gitt innspill om at de ønsker å delta i det videre arbeidet.

Flere ønsker større fokus på tilrettelegging og utvikling for å nå klimamålene, og påpeker at det kan være en målkonflikt mellom klimamål og øvrige mål. Aktører både i og utenfor Mjøsbyen mener Mjøsbyen må være en motor for Innlandet. Utvikling av et godt kollektivtilbud med god fremkommelighet, med universelt utviklede knutepunkt som fremmer et sømløst transporttilbud internt i, og til og fra Mjøsbyen anses som viktig. Økt satsing på samarbeid og tilrettelegging for sykkel og gange og arealbruk som fremmer dette, pekes på som viktige satsingsområder fremover. Tilsvarende ønskes det å samarbeide om påvirkningsarbeid for å oppnå økt frekvens på jernbanen og utvikling av alle jernbanestrekninger. Alle disse innspillene støtter opp under klimamålet om klimanøytralitet innen 2025 (Oppland) / 2030 (Hedmark).

Strategien legger opp til en regional struktur hvor åtte prioriterte regionale vekstområder er definert. Noen høringsinstanser ønsker spissing med sterkere fokus på dagens regionbyer, mens andre høringsinstanser påpeker viktigheten av å synliggjøre flere viktige boligområder og tettsteder. Å videreutvikle eksisterende by- og tettstedsstruktur med kvalitet, samt å bevare stedenes egenart og særpreg og attraktivitet, påpekes som viktig av flere. Det understrekes at byutviklingen må sikre god tilrettelegging for varetransport inn og ut av byene.

Det er videre gitt innspill på at flere fylkesveger og riksveger i Mjøsbyen krever utbedring, og kommunene på vestsiden av Mjøsa ønsker større fokus på transportutfordringene både nordover til Mjøsbrua og sørover til Akershus. Videre ønsker flere høringsinstanser utvikling av et helårs båttilbud på Mjøsa for å styrke øst/vest-aksen i kollektivtransportsystemet.

Tilrettelegging for å få tømmer og annet gods over på jernbane anses som viktig, og det er ønsket om sterkere fokus på bioøkonomien i Innlandet.

Det ønskes videre samarbeid om utvikling av fjellområdene ved Hafjell, Sjusjøen og Nordseter, og fokus på utfordringer på vegnettet til de største hytteområdene i og rundt Mjøsbyen.

Flere høringsinstanser har uttalt seg om finansieringsordninger for mellomstore byer og tettsteder. De stiller seg bak strategiens mål om å utvikle en statlig finansieringsordning for bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange uten bruk av bompenger.

Gausdal kommune har gjennom høringsrunden gjort politisk vedtak om at de ønsker å delta i det videre arbeidet. Kommunen anså det som tilstrekkelig at Regionrådet for Lillehammerregionen ivaretok kommunens interesser i strategiarbeidet, noe regionrådet også har gjort.

Alle hørings svar er vedlagt. En oppsummering av høringsinnspillene og prosjektets vurdering av disse kan leses i vedlegg til saken.

Partene har gjennom høringen uttrykt et sterkt ønske om å videreføre arbeidet. Oppland fylkesting har også vedtatt at arbeidet skal videreføres, og at det skal utarbeides et forslag til samarbeidsavtale.

### **Fylkesrådmanns vurdering - merknader:**

I to år har partene i Mjøsbyen samarbeidet om å utarbeide en samordnet areal- og transportstrategi. Innsatsen har vært stor for å skape en utviklingsarena med felles forståelse og kunnskapsgrunnlag, samt et omforent strategidokument.

Innholdet i strategidokumentet bygger på et omfattende kunnskapsgrunnlag, innspill fra partene underveis i prosessen, høringsinnspill, samt faglige og politiske vurderinger. Dette er viktig for det videre planarbeidet i regionen.

Etter fylkesrådmannens vurdering vil areal- og transportstrategien for Mjøsbyen bygge opp under hovedmålene for prosjektet som fylkestingene i Hedmark og Oppland vedtok i april 2017, og at den vil bidra til å nå målet om en mer bærekraftig og konkurransedyktig region.

Fellesnemnda for Innlandet behandlet i sak 42/19 Innlandets transportutfordringer som innspill til Samferdselsdepartementets kommende NTP 2022-2033. Her vedtok Fellesnemnda at NTP 2022-2033 må svare på hvordan man skal løse de store samfunnsutfordringene på transport- og mobilitetsområdet, samtidig som man skal redusere klimaavtrykket og oppfylle målene i Parisavtalen. Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og står for 30 prosent av utslippene. Vegtrafikk står for over halvparten av transportutslippene. I NTP-arbeidet er derfor klima og transport den største utfordringen. Spørsmålet vi må stille oss er hvordan Innlandet i fremtiden kan bidra til å nå klimamålene.

Det foregår en omfattende og rask teknologiutvikling på transportområdet, men teknologiutviklingen alene kan ikke løse klimautfordringen på transportområdet. Fylkesrådmann vil derfor understreke sammenhengene mellom arealutvikling og transportutvikling.

Visjonen for Mjøsbyen er å «utvikle attraktive steder og grønne reiser», og det overordnede målet er «å utvikle Mjøsbyen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region». Utvikling av et godt kollektivtilbud med god fremkommelighet, med universelt utviklede knutepunkt som fremmer et sømløst transporttilbud internt i, og til og fra Mjøsbyen er hovedpunkter i strategien, og er påpekt som viktige tiltak fra flere høringsinstanser. Utvikling av et mer attraktivt tilbud for sykkel og gange, og arealbruk som fremmer dette er synliggjort som et strategipunkt. Det er også fra flere høringsinstanser pekt på hva som er viktige og ønskede satsingsområder framover.

Fylkesrådmannen støtter handlingspunktene for å oppnå økt frekvens på jernbanen og utvikling av alle jernbanestrekninger. Dersom disse tiltakene følges opp av en arealutvikling som fører til at en større andel av befolkningen velger kollektive transportmidler, vil dette bidra til en bærekraftig utvikling av regionen. Dette vil bidra til å nå klimamålet om klimanøytralitet innen 2025 (Oppland) / 2030 (Hedmark).

Strategien påpeker behovet for å prioritere framtidig vekst til de fire regionale byene og fire andre utvalgte byer og tettsteder i Mjøsbyen. Byene og tettstedene er valgt ut fra sin regionale funksjon og betydning av å ha jernbanestasjon som en del av kollektivknutepunkt, befolkningsgrunnlag og marked for kollektivtransport, samt potensiale for videreutvikling av flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og et mangfold av sentrumsfunksjoner. Fylkesrådmannen vil understreke at en sterkere satsing på de regionale byene og tettstedene i Mjøsbyen ikke vil være motstridende med å satse på en utvikling av andre byer, bygder og tettsteder i Innlandet. En mer attraktiv og konkurransedyktig Mjøsby vil kunne gi større muligheter til å opprettholde dagens bosettingsmønster i hele innlandet.

I særskilte tilfeller åpnes det for at kommunene kan lokalisere arbeidsplassintensiv virksomhet andre steder enn i de foran nevnte byene og tettstedene. Mjøsby skal styrkes som felles ressurs, og dyrka mark og grønnstruktur skal sikres gjennom bærekraftig arealforvaltning.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det i Mjøsbyen skjer en økende andel etableringer av detaljvarehandel utenfor sentrumskjernene. Dette er i strid med areal- og transportstrategien. Mjøsbyen har mange store næringsområder. Disse ligger til dels spredt og gjør det utfordrende å etablere en effektiv arealbruk og et rasjonelt godstransporttilbud.

Arealstrategien gir føringer for en attraktiv og klimavennlig stedsutvikling, med etablering av rett virksomhet på rett sted. Dette innebærer at handel, tjenester, kultur og fritidstilbud samt arbeidsplassintensive virksomheter legges til sentrum med boliger i gang- og sykkelavstand til disse tilbudene. Dette reduserer transportbehovet og gjør det lettere å tilrettelegge for «grønne reiser»..

Fylkesrådmannen mener at om Mjøsbyen skal bli en mer konkurransedyktig og bærekraftig region, må framtidig arealutvikling i sterkere grad samordnes med transportstrategien som fremmer kollektiv-transport, sykkel og gange.

Pr. i dag er det etablert funksjonelle finansieringsordninger for tiltak i de største byene i landet. Etter fylkesrådmannens vurdering bør det arbeides med å utvikle nye finansieringsformer for å kunne legge til rette for bærekraftige transportløsninger også i mellomstore byområder.

Enighet om en felles areal- og transportstrategi bør bidra til større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer, og at dette vil sette oss i en bedre posisjon til å forhandle med staten om en eventuell belønningsordning for mellomstore byer. For å oppnå dette er det viktig med en tydelig innretning og en klar prioritering som bygger oppunder lokale, regionale og nasjonale mål for bærekraftig utvikling.

Prosjektet og samhandlingsarenaen bør videreføres for å sikre oppfølging. Hvordan prosjektsamarbeidet skal videreføres etter at strategien er vedtatt er ikke avklart, men videreføring anbefales med en samarbeidsavtale, jf. kapittel 6.2 i strategidokumentet. Avtalen bør omfatte de partene som har deltatt i mjøsbyarbeidet. Det bør vurderes å invitere andre parter som kan være relevante for videreutvikling av arbeidet.

Oppland fylke har gjennom vedtak anmodet om at det i økonomiplan 2020 – 2023 for Innlandet fylkeskommune avsettes midler til oppfølging av strategien.



## Konklusjon

Fylkeskommunen må være seg bevisst i sin rolle i utviklingen av en mer attraktiv og konkurransedyktig region hvor transportsystemet skal knytte den flerkjernet regionen bedre sammen, med vekt på miljøvennlige løsninger for byutvikling, transport og infrastruktur.

Fylkesrådmannen vil understreke at Mjøsbyregionen er i sterk konkurranse med andre regioner utenfor Innlandet om å skape en mer attraktiv og konkurransedyktig region. En satsning på Mjøsbyen handler ikke om en intern konkurranse om ulike regioner, byer, tettsteder og bygder i Innlandet, men en konkurranse fra andre bo- og arbeidsregioner utenfor Innlandet som samarbeider om å skape en mer attraktiv og konkurransedyktig region. Mjøsbyen-samarbeidet må ha fokus på å utvikle regionen til en motor for resten av Innlandet for å hindre ytterligere sentralisering til Oslo-området. En mer attraktiv og konkurransedyktig Mjøsby vil kunne gi større muligheter til å opprettholde dagens bosettingsmønster.

Målet om et mer attraktivt transporttilbud med flere grønne reiser, kan nås ved å satse sterkere på regionale byer og tettsteder som i dag har et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud og hvor jernbanen inngår i kollektivknutepunktet. En slik utvikling vil kunne skape økt integrasjon og flere «grønne reiser» mellom byene og tettstedene.

Strategien legger opp til en videreutvikling av eksisterende by- og tettstedsstruktur og at gode og stabile lokalsamfunn skal opprettholdes også utenfor de prioriterte regionale vekstområdene. Dersom man klarer å få til sterkere regionale byer og tettsteder med et variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud, vil en kunne bedre opprettholde og videreutvikle mindre tettsteder og lokale vekstområder.

Innlandsutvalget (2015) har påpekt behovet for en sterk motor – Mjøsbyen - for å styrke resten av innlandet. Dette kan oppnås gjennom å utvikle gode og sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner, som bindes sammen med en god samferdselsinfrastruktur og et godt kollektivtilbud. Fylkesrådmannens vurdering er at dette er godt ivare tatt i strategiarbeidet.

Dersom Mjøsbyen skal lykkes med å nå felles mål, må strategien følges opp. Etter fylkesrådmannens vurdering bør arbeidet og samhandlingsarenaen videreføres. Et forslag til samarbeidsavtale mellom partene i Mjøsbyen for å videreføre arbeidet bør utarbeides i løpet av 2021.

Handlingsprogrammet er ambisiøst, men gir en oversikt over tiltak og utredninger som bør gjennomføres for å gi strategien den nødvendige oppfølging. I videreføringen av arbeidet med Mjøsbyen bør en foreta prioritering av tiltak, og at disse samordnes med den nye planstrategien for Innlandet, samt økonomiske rammer for gjennomføring.