

Behovet for ny belønningsordning for mellomstore byområder - innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-33 fra Mjøsbyen

Innledning

Mjøsbyen er et samarbeid om en felles areal- og transportstrategi for kommuner med beliggenhet rundt Mjøsa. Samarbeidet skal bidra til å utvikle regionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive og levende byer og tettsteder. Det er et ønske å tilrettelegge for et godt og miljøvennlig transportsystem som kan knytte regionen tettere sammen, og bidra til at flere reiser kollektivt, sykler og går.

Kommunene Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Ringsaker, Elverum, Stange, Løten, Øyer, Østre Toten og Vestre Toten, samt Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Innlandet deltar i Mjøsbyensamarbeidet. I Mjøsbyen, bor det over 200.000 innbyggere. På grunn av mange fritidsboliger, kan det i tillegg oppholde seg 100.000 deltidssinnbyggere. Det er tidvis vesentlig transportutfordringer i byområdet og dersom det ikke iverksettes nye strategier vil bilbruken kunne øke betydelig.

Mjøsbyens politiske styringsgruppe med representanter fra de 10 kommunene og Innlandet fylkeskommune, drøftet i sitt møte 17. desember 2020 kommende NTP 2022-33 og behovet for at det der settes av midler til en ny «belønningsordning» for mellomstore byområder – herunder Mjøsbyen.

Behov for en ny belønningsordning for mellomstore byområder i NTP 2022-33

Mjøsbyen er i ferd med å bli et felles bolig- og arbeidsmarked. Det arbeides med nye mobilitetsløsninger både på veg, kollektiv (tog, buss, båt) og for sykkel og gange. De mellomstore byområdene har mange av de samme utfordringene som større byområder.

- 1. Regionbyene, som de store byene, opplever vekst som betyr økt mobilitet. Imidlertid har regionbyene færre virkemidler til å utvikle mobilitetstilbudet enn det større byområder har.***

Regionbyene har i tillegg utfordringer som større byområder ikke har. Det kan være vanskelig å etablere bompengefinansierte bypakker i regionbyer, fordi bompengepotensialet i byområdet i stor grad er tatt ut for å finansiere større strekningsvise riksvegprosjekter.



Mellomstore byområder får i dag ingen særskilt støtte fra staten for å nå nullvekstmålet eller for å videreutvikle mobilitetstilbudet i retning av å redusere klimagassutslipp på samme måte som større byområder. Større byområder har gjerne både bompengainntekter i bypakker og egne, større overføringer fra staten for å utvikle mobilitetstilbudet.

2. Norge når ikke utslippsmålene hvis regionbyene mislykkes med omstilling. En ny belønningsordning for mellomstore byområder bør derfor gi muligheter til alle mellomstore byområder i Norge som gjør seg kvalifisert til tilskudd.

En belønningsordning for mellomstore byområder bør inkludere byområder som samarbeider regionalt for å løse klima- og transportutfordringene. Det er da ikke størrelsen på den enkelte bykommune som er av betydning, men størrelsen på det samlede funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet i byområdet. Mjøsbyen representerer i så måte et av de største mellomstore byområder i Norge med over 200.000 innbyggere. I Mjøsbyen er det etablert samarbeidsarenaer regionalt med representanter både fra kommunene, fylkeskommunen, statlige transportetater og statsforvalter.

Det er ikke bare 5 mellomstore byområder i Norge som er modne for å inngå avtaler med staten slik Statens vegvesen tidligere har spilt inn til NTP-prosessen (jfr. byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal Grimstad og Vestfoldbyene). Også Mjøsbyen, Innherredsbyen og Mossregionen har etablert regionalt samarbeid om areal- og transportutvikling, de har oppegående utviklingsarenaer med alle parter rundt bordet, og de utvikler felles areal- og transportstrategier. Jo flere mellomstore byområder som kan være med å konkurrere om statlige belønningstilskudd, jo større effekt vil en slik ordning kunne få for å nå klimamål og mål om å utvikle attraktive byer og tettsteder med god mobilitet.

3. Færre biler gir mindre kø og attraktive regionbyer i hele landet. En belønningsordning vil kunne gi insentiv til mellomstore byområder for i større grad å ta i bruk alle virkemidler som kan skape mer klimavennlig transportutvikling og attraktive steder; inkludert strategier for arealbruk og parkering.

Mjøsbyen har utviklet en felles areal- og transportstrategi, men mangler i dag ressurser til å iverksette alle ønskede tiltak. Erfaringer med belønningsordningen fra større byområder viser at belønningstilskudd også gir økt innsats lokalt for å nå felles mål på klima- og transportområdet. Erfaring viser også at avtaler om belønningstilskudd og byvekstavtaler innebærer at kommunene i større grad er villige til å ta i bruk restriktive virkemidler for å nå felles overordnede mål.

4. Partnerskap for bærekraftig utvikling av regionbyene. Det bør være et krav om regionalt samarbeid om areal- og transportutvikling i mellomstore byområder.



Mjøsbyen støtter tidligere innspill fra nettverket for de 5 regionbyene om at følgende premisser er viktige for en belønningsordning for mellomstore byområder:

- Avtaler på tvers av forvaltningsnivå
- Nullvekstmålet
- Tilskudd til grønn transport (kollektivdrift, sykkel, gange)
- Lokal vilje til helhetlig virkemiddelbruk
- Enkelt styringssystem
- Faglige utredninger
- Smart og bærekraftig
- Mest mulig lokal styring
- Utbetaling basert på måloppnåelse
- Enklest mulig indikatorsett

I tillegg bør følgende premisser inngå:

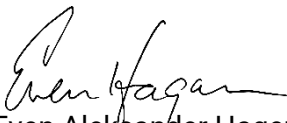
- Krav om regionalt samarbeid om areal- og transportstrategier og tiltak i byområdet der kommunene i det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet, fylkeskommune, statlige transportetater og statsforvalter deltar.
- En belønningsordning bør også gi insentiv til å ta i bruk ny teknologi.

5. Belønningsordning for mellomstore byområder bør etableres i NTP 2022-33

En ny belønningsordning for mellomstore byområder bør etableres i NTP 2022-33. Det bør åpnes for at flere byer kan inngå langsiktige, forpliktende avtaler på tvers av forvaltningsnivåene, etter modell fra byvekstavtalene. Aktuelle byområder må ha tilsvarende utfordringer som de største. Byområdene bør ha et regionalt perspektiv på arbeidet og samarbeide med alle kommuner innenfor funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Mjøsbyen støtter tidligere innspill fra nettverket for de 5 regionbyene om at det gjerne kan etableres en forenklet variant av dagens byvekstavtaler, men nullvekstmålet bør fortsatt legges til grunn. Dette for å sikre bærekraftig byutvikling, en samordnet areal- og transportpolitikk, og grønn vekst i hele landet.

Innspillet sendes på vegne av kommunene i Mjøsbyen og Innlandet fylkeskommune.



Even Aleksander Hagen
Fylkesordfører i Innlandet fylkeskommune
Leder av den politiske styringsgruppen i Mjøsbyen

Kopi: Transport- og kommunikasjonskomiteen



