



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Styringsmøte – Mjøsbymen

28.09.21
Saksgjennomgang

Dagsorden:

1. Velkommen og gjennomgang av sist referat fra 23.04.29
2. Oppsummering av innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen om belønningsmidler, v/ Jomar Lygre Langeland
3. Samarbeidsavtale Mjøsbyen, status og innspill fra kommunene v/Paul Berger
4. Dialog og kunnskapssamling – tema og rammer for ny samling v/ Jomar Lygre Langeland
5. Orienteringssaker
 - Kommunikasjonstiltak, v/Einar Sjøberg
 - Høring av mobilitetsstrategi, v/ Eli N. Ruud-Olsen
 - Aktiviteter og videre fremdrift, v/Paul Berger
6. Eventuelt



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Sak 2

Oppsummering av innspill til
Transport- og kommunikasjons-
komitéen om belønningsmidler

Hensikt med saken

- Oppsummering og refleksjoner av vårt påvirkningsarbeid knyttet til Transport- og kommunikasjonskomitéen om belønningsmidler til mellomstore byområder.

NTP 2022-33

- I regjeringens forslag til NTP for perioden 2022-2033, ble det foreslått en tilskuddsordning for 8 mindre og mellomstore byområder (Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)).
- Dette er en ny tilskuddsordning utover de 9 byområdene som i dag mottar statlige midler i form av belønningsmidler og byvekstavtaler.

Konklusjon – komitébehandling på Stortinget

- Sp tok kampen vår i komitéen, men fikk ikke flertall. SPs syn (i stor grad våre innspill) er gjengitt i innstillingen.
- SP sluttet seg derfor til flertallet (Ap, H, SP og V) som mener at **en utvidelse av ordningen til flere byområder bør vurderes ved neste rullering av NTP.**
- Det er et skritt i riktig retning, men vi er altså ikke i mål. Dette understreker behovet for å videreføre et langsiktig samarbeid om areal og transport i Mjøsbyen og Innherredsbyen. Det er ikke uvanlig at det tar flere rulleringer av NTP for å få gjennomslag for ny politikk.
- Svært positivt at også Høyre og Venstre er en del av dette flertallet – det lover godt for neste NTP – med et bredt flertall på Stortinget.

Selve komitémerkningen

- *Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at det etableres et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Det tas høyde for totalt 600 mill. kroner over fire år tidlig i planperioden. Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Målet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet også i disse byområdene. Dette flertallet mener det er naturlig å vurdere en utvidelse av ordningen til flere byområder ved neste rullering av Nasjonal transportplan.*

SPs komitémerknad

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Regjeringen foreslår at støtteordningen avgrenses til fem byområder og i alt åtte navngitte bykommuner som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Det fremgår av regjeringens forslag, at et vilkår for å få støtte fra tilskuddsordningen, er at Stortinget først har behandlet forslag til bypakke.

Disse medlemmer mener at tilskuddsordningen bør utformes som en incentivordning eller belønningsordning åpen for søknad fra flere byområder i Norge, i stedet for en støtteordning til få, navngitte byområder, slik regjeringen foreslår. Ordningen bør bygge på erfaringer fra dagens belønningsordning og byvekstavtaler der både arealbruk og transporttiltak er virkemidler som tas i bruk for å nå nasjonale, regionale og lokale mål. Kunnskap fra tidligere evalueringer av dagens belønningsordning for større byområder bør legges til grunn for den nye tilskuddsordningen. Der fremgår det bl.a. at når byområder får anledning til å søke statlige belønningsmidler, så øker byområdene også sin egen innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange (Norconsult og Urbanet Analyse, 2007). Disse medlemmer mener at en ny tilskuddsordning for mindre byområder vil kunne ha større effekt om flere byområder får anledning til å søke om tilskudd, enn om ordningen kun avgrenses til et fåtall byområder.

SPs komitémerknad...forts

Disse medlemmer mener at tilskudd til byområder er svært skjevt fordelt i dag, de største byområdene får svært mye mer tilskudd enn de mindre byområdene. Disse medlemmer mener at det trengs en jevnere fordeling, og ber om at dette ivaretas ved senere reforhandlinger av byvekstavtaler og bypakker.

Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og med en samlet størrelse over 40 000 innbyggere. Dette vil åpne for at flere regionbyer i Norge kan søke om tilskuddsmidler enn det regjeringen foreslår. Disse medlemmer viser til arbeidet som pågår med blant annet «Innherredsbyen» og «Mjøsbyen», disse medlemmer mener begge disse er aktuelle byområder for en slik ordning.

SPs komitémerknad...forts

Disse medlemmer mener inngåelse av byvekstavtaler og andre lignende avtaler ikke må være til hinder for at kommuner kan legge til rette for spredt bosetting. Dagens statlige planretningslinjer er en brekkstang for kraftig sentralisering. I spredtbygde områder blir det lagt sterke begrensninger på videre utvikling, noe som kan bidra til å forsterke en allerede negativ befolkningsutvikling med nedlegging av offentlige tjenestetilbud som skoler og barnehager. I folketette områder bidrar retningslinjene til forsterket press om bl.a. nedbygging av dyrka mark og friområder i nærheten av kollektivknutepunkter og ytterligere press på en allerede overbelastet offentlig infrastruktur. Planretningslinjene bidrar dermed til en dårligere lokal planlegging i kommunene fordi staten i for stor grad fratrukk lokalpolitikernes muligheten til avveie viktige hensyn og finne løsninger som er til beste for den enkelte kommune.

Oppsummering / refleksjoner av vårt påvirkningsarbeid

Det legges opp til en refleksjonsrunde i møtet om vårt påvirkningsarbeid.

- Hvilke tilbakemeldinger fikk vi på våre fremstøt overfor politikere / partigruppene på Stortinget?

Forslag til vedtak: Saken drøftet. Erfaringer fra påvirkningsarbeidet tas med i videre arbeid for å få utvidet den statlige støtteordningen til også å inkludere Mjøsbyen.



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Sak 3

Samarbeidsavtale Mjøsbyen,
status og innspill fra kommunene

Samarbeidsavtale

- For å kunne utvikle Mjøsbyen i tråd med strategien, ble det foreslått å etablere en samarbeidsavtale som sikrer fortsatt dialog og forpliktende samarbeid mellom aktørene
- En samarbeidsavtale skal avklare nærmere organisering, mandat, roller for samarbeidet og økonomi.

Samarbeidsavtale om
areal- og transportutvikling
i Mjøsbyen 2022-26

Vedtatt av styringsgruppa for
Mjøsbyensamarbeidet 19. februar 2021

– til politisk behandling i kommunene og Innlandet
fylkeskommune, og til behandling i statlige etater



Alle har gitt sin tilslutning til avtalen - Noen sentrale punkter fra behandlingen

- Felles areal- og transportstrategi for utvikling av Mjøsbyen er **kun retningsgivende** og forutsettes **ikke å være grunnlag** for å varsle **innsigelser**.
- **Konsensus må legges til grunn** for Mjøsbyens oppfølging av samarbeidstiltak.
- Det er viktig med **en balansert utvikling** av Mjøsbyen som et felles bo- og arbeidsmarked.
- **Viktigheten av infrastrukturinvesteringer** og tilrettelegging av hensiktsmessige transportløsninger som knytter byene og tettstedene rundt Mjøsa nærmere sammen. Sentrale infrastrukturprosjekter som er påpekt er; E6 fram til Øyer, firefelts rv. 4 mellom Hunndalen og Mjøsbrua, firefelts veg rv.25/rv.3 mellom Hamar og Elverum, utbedring av fv.33, utvikling av Gjøvikbanen, gjennomføring av Intercity-tiltakene, samt prioritering av **utslippsfri hurtigbåt** mellom Gjøvik og Hamar.
- Gjennom samarbeidet må det arbeides for at Mjøsbyen kommer **inn under statlige tiltak og belønningsordninger**. Videre bør det vurderes om Mjøsbyensamarbeidet er spisset og konkret nok i forhold til de føringer som staten setter for belønningsmidler/tilskuddsmidler.



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Sak 4

Dialog og kunnskapssamling -
tema og rammer for ny samling

Hensikt med saken

- Drøfte og gi innspill til innretning av dialog- og kunnskapssamling i Mjøsbyen i november 2021.

Bakgrunn

- En viktig aktivitet i Mjøsby-prosjektet er å kontinuerlig utvikle felles kunnskapsgrunnlag og å samordne areal- og transportplanleggingen vertikalt (stat, fylkeskommune, kommune) og horisontalt (på tvers av kommuner). I aktivitetsplanen for 2021 er det lagt opp til at det skal gjennomføres en dialog- og kunnskapssamling høsten 2021.

Dialog- og kunnskapssamling 9. nov kl 09.00-15.00:

- Sted: Fysisk samling; Strand hotell, Gjøvik. Kombinasjon av innlegg, paneldebatt og drøftinger i grupper.
- Mål: Kunnskapsbygging regionalt inkl å få ut riktig info om aktuelle saker, få gjennomslag nasjonalt, sette saker på agendaen som vi skal arbeide med fremover, inspirere til videre samarbeid

Agenda før lunsj:

- 0900 **Velkommen** v/Even Alexander Hagen, leder av styringsgruppa for Mjøsbyen
- 0915 **Samarbeidsavtale for Mjøsbyen – hva ønsker vi å oppnå?**
 - Inkludert status og innspill fra kommunene – fokusområder de neste 5 år (visuell presentasjon, der viktige tema for Mjøsbyen tas opp: Viktige problemstillinger mht veg, jernbane, stedsutvikling, kollektivtilbud, sykehusløsning).
- 0945 **Nasjonale forventninger til regional areal- og transportplanlegging inkl statlige bidrag**
NN SD/KMD
 - Etter innlegget (20 min) blir det panel (med proff fasilitator) med lokale / regionale politikere, repr fra dep (evt repr fra adm i dep) + Bl.a. med spørsmål om finansieringsløsninger som stimulerer til utvikling også i mindre og mellomstore byområder
- 1030 **Samferdsel og mobilitet – aktuelle saker og tema i Mjøsbyen => grønne reiser**
 - Hva skjer med jernbanen og togtilbudet i Mjøsbyen? Ove Skovdahl, Jernbanedirektoratet (10 min)
 - Hva skjer med riksvegnettet?
NN Statens vegvesen /10 min)
NN Nye Veier. (10 min)
 - Hva skjer på fylkesvegnettet og med kollektivtilbudet? NN Innlandet fylkeskommune (10 min)
 - Spørsmål og oppklaringer, hva betyr dette for Mjøsbyen (grønne reiser) og hva er viktig for kommunene? (20 min)

Dialog- og kunnskapssamling – aktuelle tema:

Innhold, forts.:

- 1130 **Lunsj**
- 1230 **Arealbruk og næringsutvikling – aktuelle saker og tema i Mjøsbyen**
 - Beslutningsprosess for sykehusløsning i Innlandet – hva skal vurderes og hvordan konkludere? (10 min) NN fra helseforetaket?
 - Demografisk utvikling og arbeidsplassutvikling / næringsutvikling i Mjøsbyen. Siste fakta, trender og betraktninger. NN fra fylkeskommunen eller fra FoU-miljø (10 min)
 - Kommunenes planer for arealbruk og stedsutvikling. Hva skjer? Sekretariatet redegjør visuelt for innspillene fra kommunene. (10 min)
 - Inspirasjon utenfra. F eks fra Steinkjer eller et av byområdene som nå får statlige tilskudd; f eks Ålesund eller Bodø evt fra Porsgrunn/Skien som fikk årets statlige pris for attraktiv by. (25 min + spørsmål).
- 1330 **Hvordan få vekst i næringslivet i Mjøsbyen, jfr et framtidig lavutslippssamfunn?**
 - Trender og betraktninger - hva kan vi få til sammen / hva kan Mjøsbyensamarbeidet bidra med? NN (jfr innspill fra Tove) fra næringslivet (15 min). Almlid, NHO? Direktør Innovasjon Norge avd. Innlandet - Sverre Håvard Bjørnstad, Adm. dir. i GENO- Kristin Malones (tidligere Innovasjon Norge)
- 1345 **Pause**
- 1400 **Prioritering av oppgaver på kort sikt for å øke gjennomføringskraften vår?**
 - Gjennomgang av aktuelle oppgaver, jfr handlingsprogrammet i Mjøsbystrategien (20 min)
 - Gruppedrøftinger med innspill til prioriteringer (hvert bord blir en gruppe). Vi ordner med sekretær på hvert bord – ingen oppsummering i plenum, kun smakebiter....
- 1455 **Avslutning**
- 1500 **Slutt**

Forslag til vedtak:

Dialogsamling for Mjøsbyen gjennomføres som skissert i saken, med innspill fra styringsgruppa.



MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

Sak 5
Orienteringssaker



MJØSBYEN

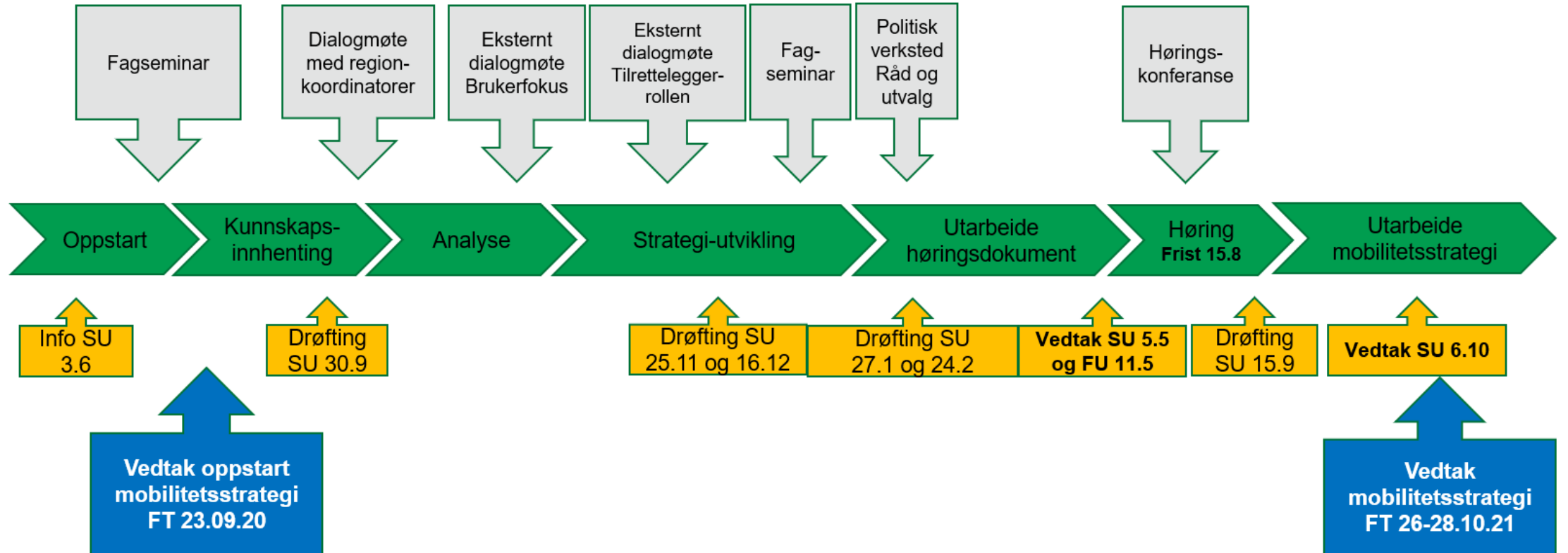
Attraktive steder og grønne reiser

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 - 2030

Styringsgruppemøte Mjøsbyen 28.09.21

Eli N. Ruud-Olsen

Mobilitetsstrategi – prosess



Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 - 2030

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

Forslag til mål:

- I Innlandet er det mulig å nå reise-målet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, også på tvers av fylkes- og landegrenser
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

Foreslåtte strategier:

1. Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket
2. Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport
3. Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene
4. Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen
5. Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte
6. Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet
7. Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som gir redusert bilavhengighet til fordel for kollektivreiser, sykling, gåing eller mikromobilitet
8. Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer
9. Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger
10. Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser
11. Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter



Mobilitetsstrategi – høringsinnspill

- **Totalt 31 høringsinnspill**
- **17 fra kommuner**
 - Fra Mjøsbyen: Gjøvik, Lillehammer, Elverum, Vestre Toten, Øyer, Hamar
 - Øvrige kommuner: Åsnes, Østre Slidre, Vestre Slidre, Sør-Aurdal, Nord-Aurdal, Søndre Land, Nordre Land, Grue, Engerdal, Våler, Trysil (adm).
- **5 fra regionråd**
 - Fjellregionen (Nord-Østerdal), Nord-Gudbrandsdal, Gjøvikregionen, Valdres, Sør-Østerdal
- **3 fra statsetater**
 - Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen
- **4 fra interesseorganisasjoner og fylkeskommunale råd**
 - Austmarka utvikling, FFO Innlandet, Fellessvar fra Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne og Flerkulturelt råd, Eldrerådet
- **2 andre**
 - Møre og Romsdal FK, privatperson



Mobilitetsstrategi – høringsinnspill

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

Forslag til mål:

- I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, også på tvers av fylkes- og landegrenser
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

- Mål, strategier og tiltak støttes i stor grad
- At alle skal kunne nå reisemålet uten egen bil oppleves ikke realistisk
- Ulike tiltak i ulike regioner – tidlig involvering av kommuner viktig
- Kollektivtilbudet må styrkes, behov for sømløse og fleksible løsninger
- Togtilbudet viktig som en del av et godt kollektivtilbud
- Trafikksikkerhet, gåing og sykling, ladeinfrastruktur
- Samarbeid om tilbud til reiselivsdestinasjoner
- Ønsker at IFK skal ta en mer sentral rolle for å skape et helhetlig kollektivtilbud i fylket
- ATP-samarbeid og utvikling av knutepunkt og holdeplasser
- God informasjon og samhandling



Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 - 2030

Fylkeskommunedirektørens innstilling

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

Forslag til mål:

- I Innlandet er det mulig å nå reise-målet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, også på tvers av fylkes- og landegrenser
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

- Forslaget til mobilitetsstrategi er et viktig verktøy for å påvirke utviklingen av bærekraftige, trygge og effektive reiser i Innlandet.
- Strategien har gode forutsetninger for å påvirke reisevanene i Innlandet i en bærekraftig retning.
- Reiser i Innlandet skal være effektive og bidra til god folkehelse.
- Mobilitetsstrategien følger opp Innlandstrategiens mål om utvikling og arbeid, levende lokalsamfunn og større nasjonal betydning og synlighet.



Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 - 2030

Fylkeskommunedirektørens innstilling

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

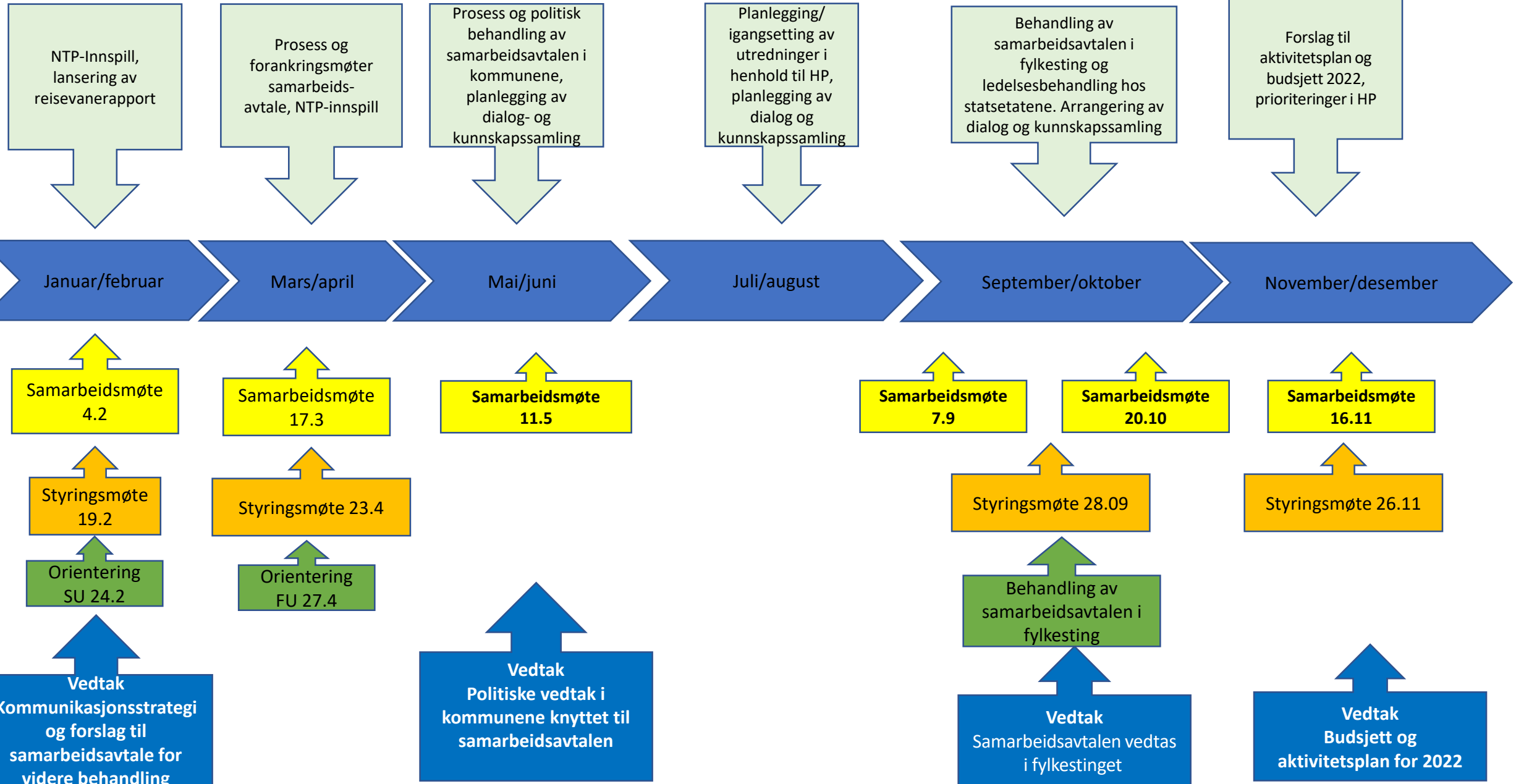
Forslag til mål:

- I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, også på tvers av fylkes- og landegrenser
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

- Ta ut målet «I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil». Innarbeide noe av betydningen i mål om gode og sømløse reiser.
- Opprettholde de 11 foreslåtte strategiene, og de 23 handlingspunktene, men dempe forventningene til hva som faktisk kan gjennomføres på grunn av den fylkeskommunale økonomien i første del av strategiperioden.
- Fylkeskommunen skal ha en sentral rolle i samhandlingen med kommuner og transportaktører for å få en helhetlig utvikling.
- Påvirke statens rammebetingelser for Innlandets mobilitetsutvikling, blant annet gjennom NTP-arbeidet
- Handlingsplanen følger opp strategiene på kort sikt (2022 – 2025) og lang sikt (2026 – 2030).



Fremdriftsplan med milepæler 2021



Hovedaktiviteter høsten 2021

- Kommunikasjon
- Fylkestingsbehandling – avtale
- Kunnskap- og dialogsamling
- Oppfølging av felles innspill til NTP om behovet for belønningsmidler
- Forslag til utredningsarbeid iht. prioritert oppgave i handlingsprogram
- Forslag til aktivitetsplan og budsjett 2022

