

Arkivreferanse: 2020/33802-32
Arkivkode: N10
Saksbehandler: Paul Henrich Høistad
Berger
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og
utvikling
Dato: 16.05.2023

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalg	06.06.2023	
Fylkesting	13.06.2023	

Oppfølging av felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen: Behovet for statlige midler og vedtak om nullvekst

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

- Innlandet fylkeskommune slutter seg til nullvekstmålet for personbiltrafikk i Mjøsbyen.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg:

Norconsult fagnotat av 25.05.2022 – Nullvekstmål i Mjøsbyen

Bakgrunn

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen¹ ble vedtatt politisk i 2019/2020, og alle involverte parter har sluttet seg til innholdet i strategien. Hovedmålet i strategien er å utvikle Mjøsbyen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region med attraktive, levende byer og tettsteder og flere grønne reiser. For å oppnå dette skal blant annet transportsystemet knytte regionen bedre sammen, og arealene utnyttes mer effektivt slik at det blir lettere å gå, sykle og ta kollektivtrafikk.

For å nå målene i den vedtatte strategien, er det avgjørende med en sterk satsing på tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. Det er i dag stramme økonomiske rammer for fylkeskommunen og kommunene.

Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, og hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Mjøsbyen og Innlandet trenger sterkere økonomiske virkemidler og bør inkluderes i avtaleverk og statlige finansieringsordninger. Dette for å nå klima- og transportmålene, samt å ta større del i det grønne skifte.

En viktig hovedoppgave har vært og er å arbeide for at for Mjøsbyen kan bli en del av gjeldene belønning- og tilskuddsordninger knyttet til Nasjonal transportplan. En statlig betingelse for å inngå avtaler om belønning- og tilskuddsordninger, er at partene må legge til grunn det langsiktige overordnede målet om nullvekst i personbiltrafikken. Dersom Mjøsbyen skal komme i posisjon til å få statlig midler, er det derfor behov for en politisk tilslutning til nullvekstmålet hos alle kommuner og fylkeskommune i Mjøsbyensamarbeidet.

Oppfølging av strategien og behov for statlig bidrag

Tilskuddsordning for klima- og miljøvennlige byutvikling og god fremkommelighet ble innført som ny tilskuddsordning i Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033.

Foreløpig er tilskuddsordningen aktuell for byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Vestfoldbyen og Arendal/Grimstad. Transport- og kommunikasjonskomiteen vedtok i behandlingen av Nasjonal transportplan for perioden 2022 – 2033 at: *Det bør vurderes en utvidelse av ordningen ved neste rullering av NTP.*² Styringsgruppen har vedtatt å arbeide for at Mjøsbyen skal søke om midler fra denne tilskuddsordningen.

Det stilles krav fra staten om forpliktende samarbeid med felles mål og handlingsplaner som støtter opp under nullvekstmålet. For Mjøsbyens del vil det innebære å følge opp areal- og transportstrategien, tilhørende handlingsplan og kommunale planer som støtter opp under areal- og transportstrategien.

¹ Mjøsbyen har etablert et regionalt forpliktende samarbeid om areal- og transportutviklingen rundt Mjøsa. Samarbeidet består av kommunene Øyer, Gausdal, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten, samt Innlandet fylkeskommune, Statsforvalteren i Innlandet, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

² Flertallsmerknad fra Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Nasjonal Transportplan 2022 – 2033.

For å følge opp areal- og transportstrategien for Mjøsbyen inngikk kommunene, Innlandet fylkeskommunene og de tre statsetatene i november 2021 en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling for perioden 2022 til 2026, jamfør fylkestingsak 77/2021.

Aktørene i Mjøsbyen har inngått et forpliktende samarbeid som sikrer dialog og samarbeid for å følge opp areal- og transportstrategien. Videre har Mjøsbyen langsiktig mål at veksten i persontransporten i årene som kommer skal skje med kollektivtrafikk, sykling og gange. Dette danner et godt grunnlag for en eventuell avtale med staten om tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet.

Om nullvekstmålet

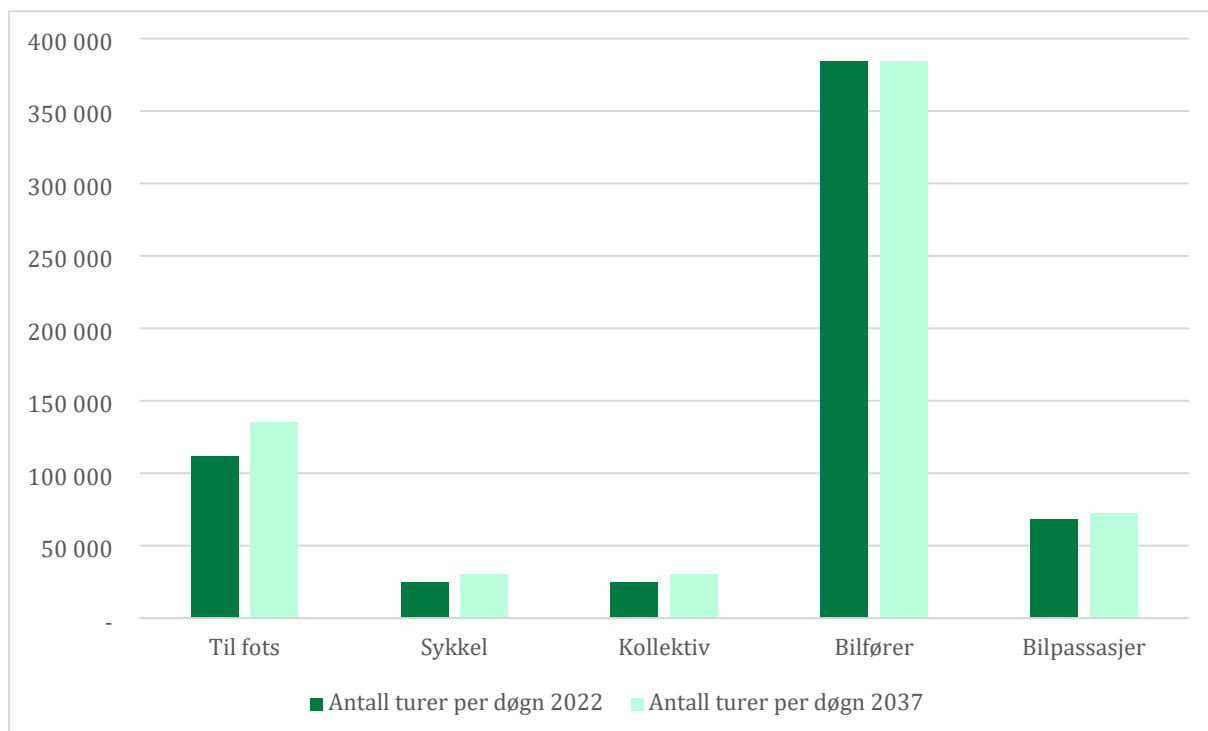
Hensikten med nullvekstmålet er å redusere utslipp fra transportsektoren, bedre folkehelsen, og bidra til økonomiske fordeler. Mindre støy og svevestøv, reduksjon av trafikkulykker, mindre behov for å bygge ny infrastruktur og mindre areal til parkering er viktige gevinster av nullvekstmålet.

Nullvekstmålet betyr at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange i byområdene. Nullvekstmålet gjelder for personbiltrafikk, inkludert elbiler. Nullvekstmålet inkluderer ikke næringstransport som varetransport og mobil tjenesteyting eller gjennomgangstrafikk. Denne typen trafikk kan vokse uten at nullvekstmålet påvirkes. Nullvekstmålet betyr at vi ikke skal kjøre mer personbil enn i dag selv om befolkningen øker.

For å få et bilde av hvilke endringer som må til for å nå nullvekstmålet i 2037, ved utløpet av neste NTP periode, har det blitt utarbeidet et fagnotat av Norconsult. Notatet følger saken som vedlegg. Dersom man legger SSBs befolkningsframskriving til grunn, viser beregningene at bilandelen må ned fra 73 prosent til 69 prosent i 2037 (bilfører og bilpassasjer) for å nå nullvekstmålet.

Beregningene viser at det skal mindre til for å nå nullvekstmålet for Mjøsbyen enn andre byregioner med høyere befolkningsvekst.

Lokale og regionale klimamålsettingene er ambisiøse, også for byområdet Mjøsbyen. Klimamålene er trolig mer ambisiøse enn nullvekstmål for persontransporten. Oppfølging av lokale og regionale energi- og klimaplaner vil derfor være viktig bidrag til at nullvekstmålet nås, jamfør bl.a. regional plan for klima, energi og miljø.



Figur 1: Beregnet antall turer per døgn for befolkningen i Mjønsbyen i 2022 og i 2037 gitt oppnåelse av nullvekstmålet. Basert på RVU-data 2013/2014 / Urbanet Analyse rapport 104/2018.*

Figuren over viser hvordan antall turer må omfordeles fra personbil til andre transportmidler i perioden 2022-2037 for å nå nullvekstmålet (Urbanet Analyse rapport 104/2018).

Bil er den dominerende transportformen i Mjønsbyen i dag, og vil fremdeles være det selv om nullvekstmålet nås. Nullvekstmålet handler om å reise kollektivt, sykle og gå når du *kan*, men kjøre bil når du *må*.

Målet om nullvekstmålet vil gjelde for **hele avtaleområdet** med alle deltakende kommuner, men det er i byene, reisende mellom byer og tettsteder og fritidsreiser at innsatsen og måloppnåelse vurderes. For disse reisene er potensiale størst knyttet til grønne reiser.

Politisk behandling i kommunene

Styringsgruppa i Mjønsbyen har anbefalt at kommunene slutter seg til nullvekstmålet for persontransport med bil, og legges til grunn for den videre politiske behandlingen i kommunene og Innlandet fylkeskommune. Dette for å oppnå målsettingen i strategien og som grunnlag for å bli en del av gjeldene statlige tilskudds- og belønningsordninger. Som følge av pågående rullering av NTP, er det ønskelig med politiske vedtak i løpet av våren 2023.

Det har vært gjennomført politiske orienteringer i politiske fora i alle kommuner høsten/vinteren 2022/23. Dette som en del av forberedelsene til den politiske behandling om tilslutning til nullvekstmålet for Mjønsbyen. Alle kommunene har gitt sin tilslutning til nullvekstmålet gjennom politiske vedtak våren 2023.

Gjennom den politiske behandlingen i kommunene, kom det frem tilleggsmærknader i Østre Toten og Hamar. Mærknadene er gjengitt under.

Østre Toten kommune, vedtak (KST-042/23):

1. Østre Toten kommune er en særdeles spredtbygd kommune, som har store utfordringer med å redusere bilbasert transport uten at det etableres nye kommunikasjonsløsninger. Østre Toten slutter seg til nullvekstmålet for persontransport i Mjøsbyen, under forutsetning av:

Bedret kollektivtransport (som vedtatt i kommunestyret i Østre Toten i september 2022)

a. Internt i kommunen og Gjøvikregionen; f.eks gjennom å igangsette et pilotprosjekt, i samarbeid med Innlandet fylkeskommune / Mjøsbyen og i sammen med frivillig sektor lokalt, for å prøve ut innovative transport- og kommunikasjonsløsninger for kommunens innbyggere. Dette for å sikre en mer dynamisk kollektivtransport som sørger for enklere mobilitet for innbyggerne i distriktene.

b. Sørge for å knytte Østre Toten kommune til nasjonale og regionale kollektivknutepunkter bl.a. ved å gjeninnføre bussrute fra Gjøvik til Gardermoen evt. Gjøvik til Eidsvoll/ Eidsvoll Verk stasjon.

2. Etablere helhetlig gang og sykkelsti fra Lena til Gjøvik.

3. Det fremmes ny politisk sak til kommunestyret der Østre Totens rolle i Mjøsbyensamarbeidet utredes. Fordeler og ulemper ved deltakelse i Mjøsbyen skal belyses i saksutredningen.

Hamar kommune, vedtak (KST-27/23):

Hamar kommunestyre vedtar at Hamar kommune slutter seg til nullvekstmål for personbiltransport i Mjøsbyen.

Noe av målsettingen med Mjøsbyprosjektet er å øke interaksjonen og pendlingen mellom byene. Samtidig er det også slått fast i HSØs utredninger at et eventuelt Mjøsbyssykehus i Moelv vil medføre betydelig økt biltrafikk. Prosjektet bør derfor påvise kompensatoriske tiltak for disse forholdene som gjør at nullvekstmålet kan ivaretas.

Vurderinger

Vedtaket om tilslutning til nullvekstmålet er et ledd i å søke deltagelse i gjeldende statlige tilskuddsordninger for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Deltagelse i en slik tilskuddsordning vil kunne bedre mulighetene for sterkere satsing på tilbud for kollektivreisende, gående og syklende for hele Mjøsbyen.

Erfaringer med statlige belønningsordninger har vist seg som et kraftfullt virkemiddel for å nå lokale- og regionale klima- og transportmål.

Østre Totens ønske om økt satsing på kollektiv og sykkel er utfordrende å imøtekomme på bakgrunn av dagens finansieringsordninger. Deltakelse i en statlig tilskuddsordning vil kunne bedre mulighetene for sterkere satsing på tilbud for kollektivreisende og syklende, også f.eks. mellom Lena og Gjøvik. Mjøsbyensamarbeidet ønsker å komme fram til ulike pilotprosjekter om mobilitet og det grønne skifte.

Videre er Mjøsby samarbeidet svært positiv til å prøve ut innovative transport- og kommunikasjonsløsninger som Østre Toten kommune påpeker i sitt vedtak.

Hamar kommune påpeker i sitt vedtak om behovet for kompensatoriske tiltak, dersom et nytt Mjøssykehus vil bli lokalisert i Moelv. Dette for å sikre måloppnåelse knyttet til nullvekstmålet. Som oppfølging av nullvekstmålet, vil det bli igangsatt et utredningsarbeid om konkretisering av ulike tiltak og virkemidler. I denne utredningen vil det være naturlig å se nærmere på lokaliseringsvalg knyttet til ulike arealbruk som f.eks. nytt Mjøssykehus.

Konklusjon

For å nå målene i den vedtatte areal- og transportstrategien, er det avgjørende med en sterk satsing på tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. I en flertallsmerknad fra Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av NTP 2022-2033, ble det presisert at det bør vurderes en utvidelse av tilskuddsordningen for mindre byområder ved neste rullering av NTP.

Vedtaket om nullvekstmålet vil imøtekomme statlig krav knyttet til gjeldende tilskudds- og belønningsordninger gjennom Nasjonal transportplan. Alle kommunene i Mjøsby samarbeidet har gitt sin politiske tilslutning til nullvekstmålet.

Fylkeskommunedirektøren foreslår at Innlandet fylkeskommune slutter seg til nullvekstmålet i Mjøsbyen.