

# MJØSBYEN

Attraktive steder og grønne reiser

## Byutviklingsmidler til mindre byområder Hvorfor og hva kan man oppnå?

Osloregionen 02.09.21

Arne Willy Hortmann, Hamar kommune  
Eli N. Ruud-Olsen, Innlandet fylkeskommune

# Innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen fra Mjøsbyen og Innherredsbyen Behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–33.

Vedtak i styringsgruppa i Mjøsbyen 23.04.21:

- Leder av styringsgruppa gis mandat til å samordne et innspill med Innherredsbyen.



# Innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen fra Mjøsbyen og Innherredsbyen Behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–33.

Norge trenger en belønningsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder, tuftet på erfaringer fra dagens belønningsordning for større byområder:

1. **Hensikt;** heller incentivordning for å nå statlige mål enn støtteordning for å iverksette bompenger.
2. **Avgrensning;** heller åpen og fleksibel ordning enn avgrenset og utdatert.
3. **Bruk av midler;** heller en ordning som stimulerer til innovasjon enn en som begrenser muligheter.
4. **Organisering og forvaltning;** heller en ubyråkratisk ordning, enn en som må ha vedtak i Stortinget.
5. **Omfang;** heller en ordning som kan videreutvikles og stimulere til bærekraftig vekst i hele landet, enn en engangs støtteordning til noen få.



# Innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen fra Mjøsbyen og Innherredsbyen Behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–33.

## 1. Hensikt; heller incentivordning for å nå statlige mål enn støtteordning for å iverksette bompenger.

Regjeringen foreslår en støtteordning til byområder som etablerer bompengefinansierte bypakker.

Mjøsbyen og Innherredsbyen mener at ordningen heller bør være en incentivordning til byområder som vil arbeide for å nå nasjonale mål på transportområdet enn en støtteordning til byområder som vil innføre bompenger.

## 2. Avgrensning; heller åpen og fleksibel ordning enn avgrenset og utdatert.

Regjeringen foreslår at ordningen skal utformes som tilskudd til fem byområder, der enkelte av de åtte navngitte bykommunene har et innbyggertall som ligger tett opp mot de minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler.

- Det kan raskt endre seg hvilke byområder som arbeider med bompengefinansierte bypakker.
- Det er ikke størrelsen på bykommunen som er avgjørende for byområdetets størrelse. Det er størrelsen på det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet og den region det er naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging som bør være kriterium, dersom ordningen skal avgrenses.
- Det er ikke kun innbyggertall som er avgjørende for om mindre byområder har liknende transportutfordringer som større byområder: Også omfang av fritidsreisende / fritidsinnbyggere, næringstransport og bompengebelastning i regionen for øvrig, er også faktorer som er med på å påvirke transportutfordringene i byområdet.



# Innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen fra Mjøsbyen og Innherredsbyen Behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) NTP 2022–33.

### **3. Bruk av midler; heller en ordning som stimulerer til innovasjon enn en som begrenser muligheter.**

I en ny statlig tilskuddsordning for mindre byområder bør det være mulig å benytte tilskuddsmidler til innovative pilotprosjekter også for å fremme et bedre kollektivtilbud, f.eks. til å teste ut nye bussruter, kollektivkonsepter, hurtigbåter, bestillingstransport, autonome busser og båter m.m.

### **4. Organisering og forvaltning; heller en ubyråkratisk ordning, enn en som må ha vedtak i Stortinget.**

En ny belønningsordning for mindre byområder kan forvaltes av Samferdselsdepartementet, som dagens belønningsordning for større byområder. Det må gjerne stilles krav til organisering av samarbeidet. Det vil være naturlig at involverte kommuner, fylkeskommuner og statlige transportetater er representert i styringsgruppe som skal forvalte bruk av tilskuddsmidlene.

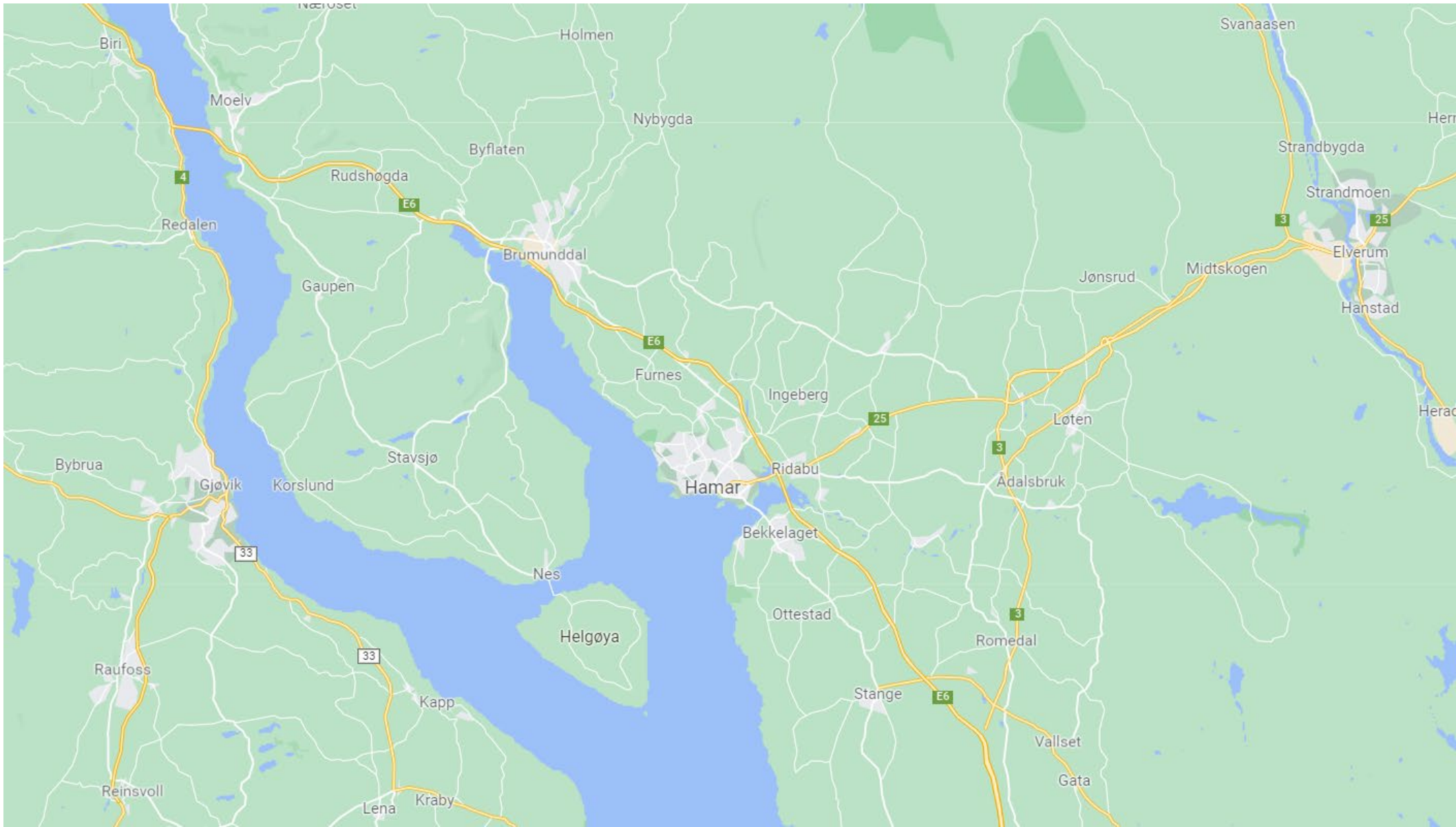
### **5. Omfang; heller en ordning som kan videreutvikles og stimulere til bærekraftig vekst i hele landet, enn en engangs støtteordning til noen få.**

På sikt bør ordningen øke i omfang. I søknad om tilskudd bør det stilles krav til at byområdene redegjør for egen innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange.

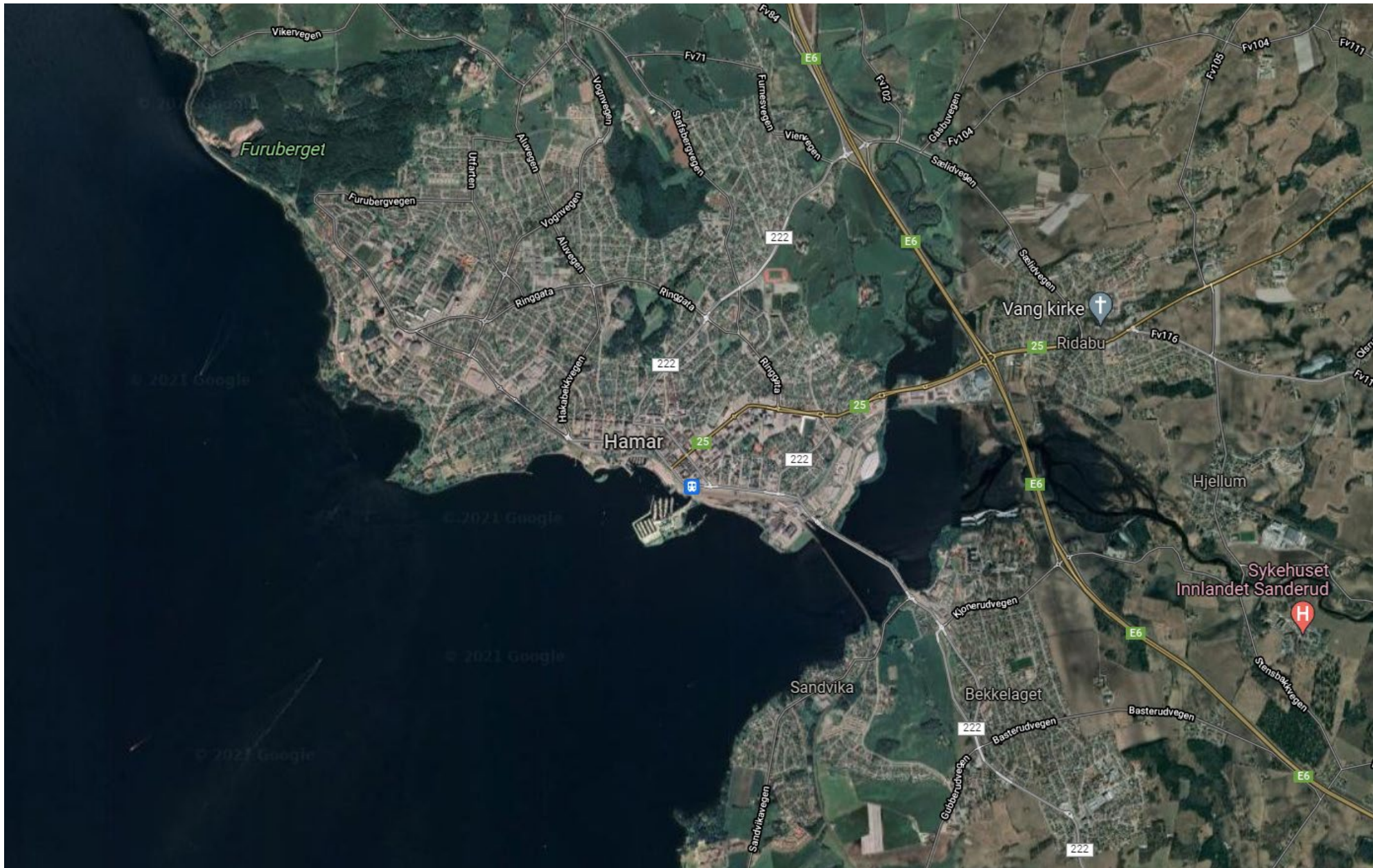


# Utfordring - Byutviklingsmidler til mindre byområder: Hvorfor, og hva kan man oppnå i Hamar?











## Hvorfor?

**Vi jobber mot de samme målene!**

**Her fra Buskerudbyen som jobber med byvekstavtale (og som har mottatt belønningsmidler siden 2010):**

*Belønningsmidlene skal brukes til å styrke kollektivtilbudet, minske bilbruken og gjøre det enklere å sykle og gå.*

*Målet er at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse.*

**Mjøsbystrategien: Grønne reiser, attraktiv bo- og arbeidsmarkedsregion**

## Fordi:

- Mindre byer må også få tilgang til ressurser som gjør det mulig å nå nasjonale, regionale og lokale mål for transport, klima og miljø



## Hva kan man oppnå i Hamar?

Reiser noen spørsmål:

- Type finansiering?
- Geografisk omfang - by eller region?
- Forventninger og forpliktelser?
- Tidsaspekt – lang eller kort sikt?



## Dagens rammevilkår:

- Statlige støtteordninger - **Klimasats** (i praksis ingen statlige midler utover dette, men kan prioriteres midler i handlingsprogram for riksveger)
- Midler fra **fylkeskommunen** (Men veldig begrenset - 15,5 mill. kr til gange og sykkel i forslag til Handlingsprogram for fylkesveger i perioden 2022 – 2025)
- **Kommunalt budsjett**
- Tiltak i forbindelse med **privat utbygging**



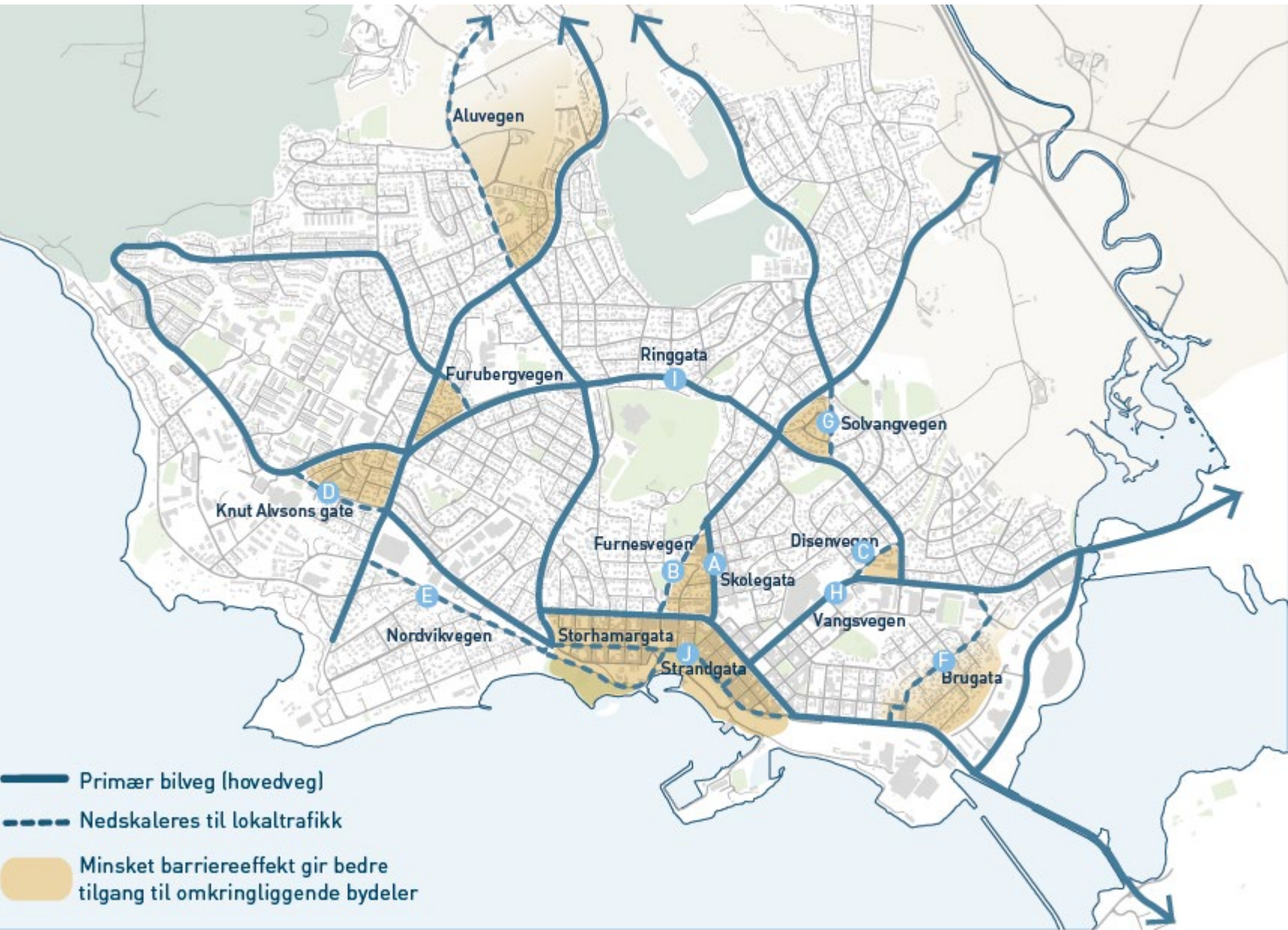
## Rammevilkårene legger føringer for hvordan vi kan jobbe:

Intensjon i mobilitetsstrategi fra 2020:

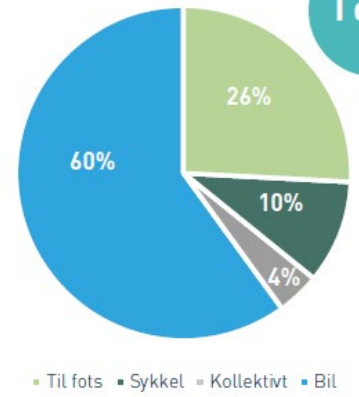
Optimalisere **eksisterende infrastruktur** gjennom bl.a.

- Mobilitetsfordeling
- Trafikk-/hastighetsreducerende tiltak (gatetun-løsninger, enveisregulering, redusert fremkommelighet for bil)
- Enkle sykkelløsninger (Oslo-løsning, sykkelparkering)
- Gangvennlighet (Krav om aktive fasader, beplantning)
- Samarbeid med andre aktører

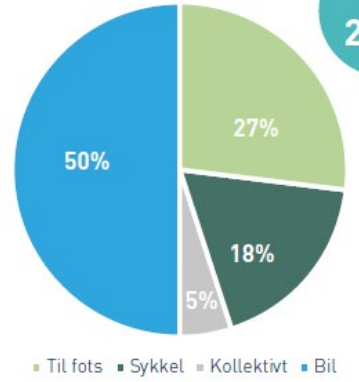




Reisemiddelfordeling **I dag**



**Mål 2030**



Reisemiddelfordeling idag og målet for 2030





## Muligheter for å utnytte potensialet:

- Overgå allerede ambisiøse mål – nye virkemidler åpner for nye mål..

Større grunnlag for **samarbeid** med fylkeskommune og andre om det både foreligger felles intensjon (avtale) og ressurser til å gjennomføre prosjekter

Bedret **kollektivtilbud**:

- Elektrisk ferje Hamar - Gjøvik
- Økt frekvens, prisreduksjon
- Utnytte potensialet til jernbanen

Tiltak for **sykkel og gange** – gi grunnlag for sammenheng i sykkelnettet som har attraktiv standard

- Særlig potensial for å redusere bilkjøring gjennom løsninger som kobler Hamar tettere med det nære omland som i dag er bilbasert, eks. Ottestad og Brumunddal

**Gjennomføre prosjekter** som i dag kun blir utført som midlertidige tiltak

- Stenge veger/kryssombygging/gatetun

Tilrettelegging for mikromobilitet og **elsykler**



## Budskapet:

- Mindre byer og tettsteder har potensiale til å bidra i mye større grad til å nå nasjonale mål
- Store muligheter for å få til mer – utnytte/utbedre eksisterende infrastruktur
  - Kan få til mye med relativt beskjedne midler
- Miljøvennlige løsninger som knytter arbeidsmarkedsregionen sammen som erstatter bilreiser (eks. Hamar – Stange – Brumunddal)
- Forutsetning for attraktiv kollektivtransport og nødvendig vekst i antall reisende?
- Stor betydning for by-/stedsutvikling
- Fellesprosjekter – off. aktører som har samme mål

