

# Prosjektplan

## Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen



20.10.2017

## Innholdsfortegnelse

1. Endringslogg .....	2
2. Bakgrunn .....	3
3. Mandat .....	3
4. Prosjekt mål.....	4
4.1. Hovedmål .....	4
4.2. Effektmål .....	4
4.3. Objekt mål .....	5
4.4. Prosessmål.....	5
5. Prosjektperiode .....	5
6. Prosjektorganisering.....	5
Styringsgruppe.....	6
Prosjektledergruppe / prosjektsekretariat.....	6
Prosjektgruppe .....	6
Samarbeidsgruppe.....	6
Intern forankring .....	6
7. Prosjektbeskrivelse.....	7
8. Medvirkning.....	7
9. Ressursbehov.....	8
10. Omfang og avgrensing.....	8
11. Økonomi .....	8
12. Kommunikasjonsstrategi/-plan .....	9
13. Kritiske suksessfaktorer og risikofaktorer .....	9
14. Aktivitetsplan/milepælsplan .....	10
15. Vedlegg .....	11

## 1. Endringslogg

Dato	Kapittel	Endring
02.06.17		Utkast presentert på oppstartsamling
29.06.17	6, 11, 14	Oppdatert organisasjonskart, tekst ang. økonomi og oppdatert fremdriftsplan høst 2017
03.07.17	Generelt, 6	Endret navn fra Mjøsbyregionen til Mjøsbyen. Oppdatert organisasjonskart.
27.09.17	6	Oppdatert organisasjonskart og beskrivelse av prosjektorganisasjon.
05.10.17	5, 6, 8, 9, 11, 14, 15	Oppdatert prosjektperiode, budsjett og fremdriftsplan. Noen omformuleringer i beskrivelse av prosjektorganisasjon, medvirkning og ressursbehov. Lagt til liste over vedlegg.
20.10.17	6, 11	Oppdatert med vedtatt prosjektorganisasjon, budsjett og finansieringsplan. Vedtatt i styringsgruppen 19.10.2017.

## 2. Bakgrunn

Arbeidet med samordnet areal- og transportplanlegging 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. Mjøsområdet har potensiale for å utvikles sterkere som en felles bo- og arbeidsregion, med vekt på miljøvennlige løsninger for byutvikling, transport og infrastruktur.

Hedmark og Oppland fylkeskommuner har i sine regionale planstrategier for perioden 2016 – 2020 vedtatt at de skal ta et ansvar for en samordnet areal- og transportplanlegging på tvers av kommunegrensene. Det gjennomføres nå store infrastrukturprosjekter i mjøsregionen og det er derfor viktig å samarbeide om tilrettelegging for en positiv bolig-, nærings- og arbeidslivsutvikling rundt Mjøsa. For Mjøsbyen kan det også være aktuelt å forhandle med staten om bidrag til infrastrukturtiltak.

I politiske samarbeidsmøter mellom Hedmark og Oppland fylkeskommune i oktober og november 2016 ble det enighet om å sikre oppslutning og forankring om dette i aktuelle kommuner. Med bakgrunn i dette ble det i februar 2017 avholdt et møte mellom fylkeskommunene og kommunene Gjøvik, Lillehammer, Ringsaker, Hamar og Stange. Kommunene stilte seg positive til et videre arbeid med dette. Ved oppstart av prosjektet skal flere mjøsnære kommuner, Fylkesmennene og øvrige statlige og regionale aktører samt næringsliv m. fl. involveres.

I et felles fylkesting i april 2017 vedtok Hedmark og Oppland fylkeskommuner å starte arbeidet med utarbeidelse av en samordnet areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. En samordnet areal- og transportstrategi vil være en felles plattform for fylkeskommunene, kommuner, staten og andre aktører for hvordan areal og transport skal samordnes bedre i regionen.

Strategiarbeidet bør tydeliggjøre Mjøsbyens utfordringer som integrert bo- og arbeidsregion, og vise hvordan mer samordnet areal- og transportutvikling kan bidra til konkurransekraft og bærekraft, i tråd med lokale, regionale og nasjonale målsettinger. Det skal legges vekt på arealeffektiv og universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.

## 3. Mandat

Styringsgruppen skal sørge for at prosjektet utvikler en helhetlig, langsiktig og bærekraftig areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. En felles areal- og transportstrategi bør legge til rette for en samordnet byutvikling som gjør Mjøsbyen til et attraktivt, funksjonelt og klimavennlig bo- og arbeidsmarked med gode kollektivtilbud og reduserte klimautslipp.

Prosjektet skal være en felles strategiprosess mellom de to fylkeskommunene og aktuelle kommuner i samarbeid med regional stat og andre samfunnsaktører, og må bygge på og relateres til parallelle plan- og strategiprosesser.

## 4. Prosjektmål

### 4.1. Hovedmål

#### **Utvikle Mjøsbyregionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.**

- Strategien skal gi føringer for, og vise hvordan en mer samordnet areal- og transportutvikling kan bidra til konkurransekraft og bærekraft.

#### **Utvikle Mjøsbyregionen til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.**

- Mjøsbyregionen skal bli mer attraktiv for arbeidsplassetablering og befolkningsvekst.
- Mjøsbyene må være seg bevisst sin rolle i utviklingen av et konkurransedyktig næringsliv i hele regionen.

#### **Transportsystemet skal knytte den flerkjernet regionen bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.**

- Tiltak på jernbane og veg har stor betydning for kommunikasjon internt i regionen og til resten av landet. Strategien bør gi føringer for samordnede innspill til nasjonale prosjekt på veg og bane.
- Strategien skal gi langsiktige føringer for arbeidet fram mot en helhetlig samarbeidsavtale mellom Mjøsbyen og staten. Denne samarbeidsavtalen må harmonere med nasjonale mål og være tilpasset regionens geografiske forutsetninger og strukturer i næringsliv og bosetting.

#### **Strategien skal legge vekt på arealeffektiv og universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.**

- Strategien må legge føringer for god samordning i knutepunkter mellom lokale linjer og regionale linjer for tog og /eller buss, samt gode løsninger for sykkel- og bilparkering.
- Strategien skal legge vekt på bærekraftig arealbruk og kvalitet i by- og tettstedsutviklingen.
- Regionens knutepunktutvikling bør støtte opp under jernbanens infrastruktur.

#### **Strategien skal bidra til å oppfylle målet om klimanøytralitet innen 2025/2030.**

- Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange skal ligge til grunn for helhetlige og felles prioriteringer for areal- og transportløsninger i regionen.
- Samordningen og utviklingen av kollektivtilbudet i Mjøsbyen skal styrkes.

### 4.2. Effektmål

#### **Bidra til mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen**

- Strategien skal tydeliggjøre regionens utfordringer som integrert og selvstendig bo- og arbeidsmarkedsregion, og vise hvordan mer samordnet areal- og transportutvikling kan bidra til konkurransekraft og bærekraft.
- Strategien skal bidra til at staten, fylkeskommune og kommunene i størst mulig grad har felles oppfatning av overordnede og langsiktige mål.
- Målet er at strategidokumentet skal legges til grunn for statlig-, kommunal- og fylkeskommunal planlegging i regionen ved å gi retning og føringer for konkrete planprosesser.

#### **Større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer**

- Strategien skal avklare viktige regionale samferdselsprioriteringer, og være et grunnlag for innspill til nasjonale samferdselsprioriteringer og rammebetingelser.
- Strategien skal tydeliggjøre mulighetene for å sikre finansiering og gjennomføring av strategiske viktige regionale prosjekter.

### 4.3. Objektmål

**Det skal utarbeides en felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen.**

- Strategien skal forankres hos Hedmark og Oppland fylkeskommuner, alle involverte kommuner, regional stat og aktuelle samfunnsaktører.

### 4.4. Prosessmål

**Utviklingsarbeidet skal føre til felles forståelse og kunnskapsgrunnlag for samordnet areal- og transportplanlegging.**

## 5. Prosjektperiode

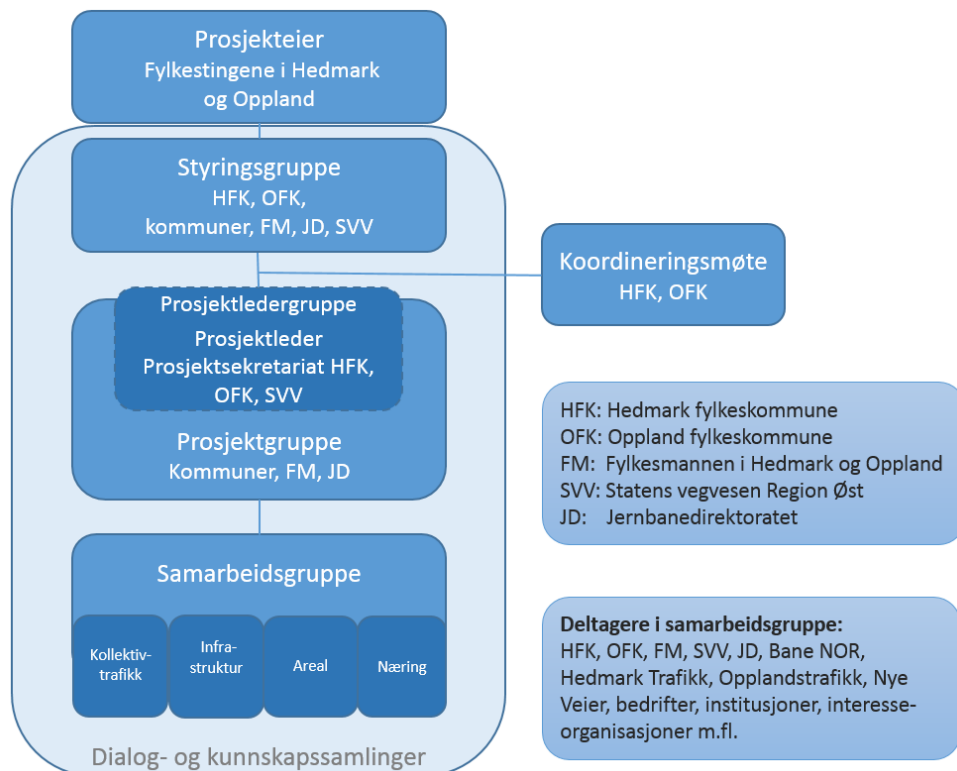
Prosjektet ble vedtatt opprettet i et felles fylkesting mellom Hedmark og Oppland fylkeskommuner 5.april 2017. Vedtatt fremdriftsplan legger opp til at strategien skal vedtas av fylkestingene i desember 2018.

I oppstartsamlingen for prosjektet 9.juni 2017 ble det gitt tilbakemeldinger om at prosjektperioden bør utvides for å få tid til en god nok kunnskapsinnhenting og forankringsprosess i medvirkende kommuner og hos regionale aktører. Prosjektperioden forlenges til april 2019, og strategien vedtas i fylkestingene i Hedmark og Oppland i april 2019.

Prosjektperioden settes til 05.04.2017 – 30.04.2019.

## 6. Prosjektorganisering

Prosjektorganisasjon er vist i diagrammet under. Navn på deltagere i de ulike rollene er vist i vedlegg 1. Styringsgruppen har fullmakt til å endre prosjektorganisasjonen.



## Styringsgruppe

Styringsgruppen består av politisk og administrativ ledelse i Hedmark og Oppland fylkeskommune som prosjekteiere, samt medeierne i prosjektet representert ved politisk ledelse i kommunene Østre Toten, Vestre Toten, Gjøvik, Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Stange, Løten og Elverum, og ledelse fra Fylkesmannen i Hedmark og Oppland, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

## Prosjektledergruppe / prosjektsekretariat

Det er opprettet et prosjektsekretariat, og en ekstern prosjektleder er innleid. Prosjektsekretariatet har det løpende prosjektadministrative ansvaret for organisering knyttet til framdrift, møter, bestilling og produksjon av kunnskapsgrunnlag, produksjon av strategidokument og annen løpende tilrettelegging. Det er også knyttet en egen kommunikasjonsressurs til prosjektsekretariatet.

## Prosjektgruppe

Prosjektgruppen er administrativ, og gjenspeiler partssammensetningen i styringsgruppen. Prosjektgruppen har en faglig koordineringsfunksjon og skal bidra med å fremskaffe tilstrekkelig underlag for beslutningene i styringsgruppen. Prosjektgruppen møtes for dialog og avklaringer knyttet til sentrale milepæler i prosjektet og i forkant av alle styringsgruppemøter, og skal bidra med produksjon og kvalitetssikring av kunnskapsgrunnlag som legges fram på dialog- og kunnskapssamlingene. Det forutsettes at alle deltakerne bidrar med kunnskap, kompetanse og forankring i egen organisasjon.

## Samarbeidsgruppe

For å sikre et godt kunnskapsgrunnlag opprettes en samarbeidsgruppe som deles inn i arbeidsgrupper på sentrale tema i prosjektet; transport med infrastruktur og kollektivtransport, senterstruktur/areal og næring. Det forutsettes at alle medeiere stiller med ressurspersoner og kunnskap i de ulike arbeidsgruppene. Samtidig inviteres andre sentrale samarbeidspartnere inn for å bidra med sin fagkunnskap. Det vil vekselvis arrangeres fagmøter (verksteder) med arbeidsgruppene og store dialog- og kunnskapssamlinger for hele prosjektorganisasjonen. Prosjektperioden er kort, og det er derfor avgjørende at alle aktørene bidrar aktivt inn i prosjektet når de inviteres inn på de ulike arenaene.

Det foreslås følgende deltakelse inn i de ulike faggruppene:

- Arbeidsgruppe Infrastruktur: HFK, OFK, kommunene, Statens vegvesen, Bane Nor, Nye Veier AS, Lastebileierforbundet, NAF og andre aktuelle aktører og interesseorganisasjoner.
- Arbeidsgruppe Kollektivtransport: HFK, OFK, Hedmark trafikk, Opplandstrafikk, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og andre aktuelle aktører og interesseorganisasjoner.
- Arbeidsgruppe Areal/senterstruktur: Kommunene, FM, HFK og OFK (plan, miljø, landbruk, kulturminner) og andre aktuelle aktører og interesseorganisasjoner.
- Arbeidsgruppe Næring: Kommuner, HFK, OFK, NHO, LO, Høgskolen i Innlandet, NTNU, utviklingselskap, næringshager, større bedrifter og andre aktuelle aktører og interesseorganisasjoner.

## Intern forankring

Gode interne prosesser hos de ulike aktørene er helt avgjørende. Særlig gjelder det organisasjonene i styringsgruppen. Det er fastsatt et eget samarbeidsmøte mellom Hedmark og Oppland fylkeskommuner som prosjekteiere. Prosjektet vi oppfordre til at det internt i fylkeskommunene, kommunene og innenfor veg (SVV) og jernbane (JD) organiseres møtepunkter for intern informasjon, dialog og koordinering med jamne mellomrom i prosjektperioden.

## 7. Prosjektbeskrivelse

Utvikling av en mer samordnet areal- og transportutvikling i Mjøsbyen vil være sentralt for å nå nasjonale og regionale klima-, transport- og arealmål. Et strategiarbeidet vil gi kunnskap på tvers av kommune- og fylkesgrenser, og bidra til at de ulike partene ser egen kommune og egne ressurser inn i en større sammenheng. Strategiarbeidet kan gi rom for å ta i bruk utviklingsverktøy og metoder som åpner for økt grad av kreativitet og nyskaping. Dette vil kunne gi nyttige innspill til de konkrete løsningene som kommunene skal vedta i sine arealplaner, og til statlige og regionale aktører i sine prioriteringer knyttet til den overordnede infrastrukturbyggingen. En samlet strategi for regionen vil bidra til å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Utbygging av vegnettet, jernbanen og gode kollektiv- og knutepunktsløsninger i regionen er svært sentralt i dette. Innovasjonsperspektivet med bruk av nye teknologiløsninger må være elementer i arbeidet.

InterCity-utbyggingen og andre store nasjonale samferdselsinvesteringer på Østlandet gir unike muligheter både til utvidelse av arbeidsmarkedsregioner og utvikling av miljøvennlige og mer konkurransedyktige byer på Østlandet. For å unngå at bedre kommunikasjon kun resulterer i større innpendling til Oslo og flere lange arbeidsreiser, må Mjøsbyen bli tilstrekkelig attraktiv for arbeidsplassetablering og befolkningsvekst. En slik utvikling må understøttes av en mer helhetlig areal- og transportutvikling på tvers av forvaltningsnivåene, og i et samspill mjøsbyene imellom.

Strategidokumentet vil gi de ulike aktørene kunnskap og forståelse for hvordan en enkelte aktør kan bidra til en samfunnsutvikling i en mer bærekraftig retning. Det er høstet gode erfaringer til lignende prosesser gjennom ATP-prosjekter i flere av byene, der blant annet grundig kunnskapsbygging, forpliktende partnerskap og felles fremtidsbilde er noen viktige suksessfaktorer.

Momenter som bør drøftes i en areal- og transportstrategi for Mjøsbyen er:

- Fremme bærekraftig vekst og utvikling i hele Mjøsbyen.
- Utvikle Mjøsbyen som et internt bo- og arbeidsmarked.
- Fremme bærekraftig arealbruk, bl.a. gjennom jordvern og kulturmiljøer.
- Vektlegge prinsippene om rett virksomhet på rett sted.
- Utvikle et arealeffektivt utbyggingsmønster kombinert med miljøvennlige transportløsninger.
- Utvikle transportnettet med sterk fokus på jernbanen for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen.
- Legge til rette for klimavennlige transportformer – med sikte på klimanøytral region.
- Legge grunnlaget for en framtidig byvekstavtale for mjøsbyene med statlige midler til bl.a. infrastruktur og kollektivtransport.
- Utvikling av gode trafikale knutepunktsløsninger i alle mjøsbyene.
- Utvikle en infrastruktur knyttet til kollektivknutepunkt og vegsystemene, som støtter opp under strategien om at framtidig trafikkvekst skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk.

## 8. Medvirkning

Deltagelse og involvering i utviklingsprosessen er viktige suksessfaktorer for strategiens forankring og eierskap. Det er derfor viktig at alle aktuelle kommuner, regionale statlige etater og andre samfunnsaktører deltar. Aktørene har, og vil få, ulike roller i involvering og deltagelse underveis i prosessen, som beskrevet i kapittel 6 Prosjektorganisering.



## 9. Ressursbehov

Ressursbruken vil i hovedsak være knyttet til prosjekt-/prosessledelse, koordinering, møtevirksomhet, gjennomføringen av verksteder/samlinger og øvrig medvirkningsaktiviteter, innhenting av kunnskapsgrunnlag, utredninger, analysearbeid og utarbeidelse av strategidokument. Det vil være behov for faglig bistand til ulike utredninger og analysearbeid.

En del av analysearbeidet vil kunne baseres på interne ressurser, men det vil også være behov for ekstern bistand. Type utredninger og omfang vil komme fram som et resultat av prosessen, herunder for eksempel fortetningsanalyser og trafikkanalyser. Nærmere fastsettelse av ressursbruken vil bli konkretisert senere i prosessen.

Det er forutsatt at arbeidsressurser skal dekkes av den enkelte arbeidsgiver. Arbeidsomfanget for den administrative prosjektgruppen vil variere gjennom prosjektperioden. Den enkelte aktør forplikter seg til å bidra til at prosjektet kan gjennomføres i henhold til mål, milepæler og fremdrift. Dette krever innsats og deltakelse fra personer i styringsgruppe, prosjektgruppe og samarbeidsgruppe med arbeidsgrupper.

## 10. Omfang og avgrensning

Strategien skal være felles for Hedmark og Oppland fylkeskommune og kommunene Østre Toten, Vestre Toten, Gjøvik, Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Stange, Løten og Elverum.

Det er enighet om at en felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen må bygge på og relateres til parallelle plan- og strategiprosesser:

- Bystrategier. Her er det viktig å ta opp de prinsippene som er utviklet i bystrategiene for Gjøvik og Lillehammer. En felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen må bygge på og eventuelt videreutvikle disse. Det kan være aktuelt å lage egne bystrategier også for andre byer, blant annet en egen bystrategi for Hamar byområde.
- SMAT. Samordnet miljø-, areal- og transportplan for utvalgte områder i Hamarregionen. Hamar, Stange og Løten ønsker en form for revisjon av SMAT-planen.
- Kommuneplaner og andre arealplaner. Flere av kommunene, bl.a. Hamar og Lillehammer er i ferd med å rullere hele eller deler av sin kommuneplan. Disse prosessene kan tilføre viktige momenter til arbeidet med en felles areal- og transportstrategi.
- Utbyggingsplaner infrastruktur. Både utbygging av E6 Kolomoen – Moelv, Intercity Oslo – Hamar – Lillehammer og konseptvalgutredningen for transportløsning Jaren – Mjøsbrua, vil være betydelige prosjekter som legger premisser for transport- og arealbruk i hele mjøsregionen.
- Innlandsutvalgets rapport fra oktober 2015 peker på viktige satsinger i og rundt Mjøsbyen med hensyn til næringsutvikling og fremtidsrettede transportløsninger. Det vil være naturlig å bygge videre på dette i en felles areal- og transportstrategi.

## 11. Økonomi

Fylkeskommunene vil prioritere egne midler til strategiarbeidet, og det forventes at de ulike partene i strategiarbeidet bidrar med egne ressurser, først og fremst med kompetanse og egeninnsats. Det må settes av midler til prosjektledelse, og i tillegg vil det være behov for midler til blant annet reise- og møtevirksomhet, kommunikasjon og kunnskapsinnhenting, i tillegg til produksjon av selve strategidokumentet.

Partene har på oppstartsamlingen kommet med innspill om at budsjett bør være romslig, da prosjektet blant annet vil ha stort behov for ulike utredninger og analyser. Kommunikasjon og møte- og reisevirksomhet i forbindelse med forankringsarbeid hos alle medeiere vil også kreve mye ressurser. Det er med utgangspunkt i dette utarbeidet budsjett og finansieringsplan som vist under.

Styringsgruppen vedtok budsjett og finansieringsplan i sitt første møte 19.10.2017.

#### Budsjett

Utgifter til gjennomføring av tiltaket	Beløp uten mva. (kr)
Prosjektledelse ca. 1,5 år	1 000 000,-
Kunnskapsinnhenting / kjøp av utredninger og analyse *	800 000,-
Arbeidsinnsats prosjektdeltagere	1 000 000,-
Kontor-, møte- og reisekostnader	600 000,-
Markedsføring og kommunikasjon	400 000,-
Uforutsette utgifter	150 000,-
<b>Totalsum</b>	<b>3 950 000,-</b>

#### Finansieringsplan

Finansiering av tiltaket	Beløp uten mva. (kr)
Midler fra Hedmark og Oppland fylkeskommune **	1 500 000,-
Midler fra kommunene***	500 000,-
Arbeidsinnsats prosjektdeltagere	1 000 000,-
Tilskudd fra Miljødirektoratet	950 000,-
<b>Totalsum</b>	<b>3 950 000,-</b>

\* I tillegg kommer evt. utredninger og/eller ekstra midler til utredninger fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

\*\* Med forbehold om vedtak i økonomiplan.

\*\*\* Med forbehold om positivt svar fra alle kommuner.

## 12. Kommunikasjonsstrategi/-plan

Vil bli utarbeidet i prosjektets oppstartsfase, og vedlegges som eget dokument (vedlegg 2).

## 13. Kritiske suksessfaktorer og risikofaktorer

#### Kritiske suksessfaktorer:

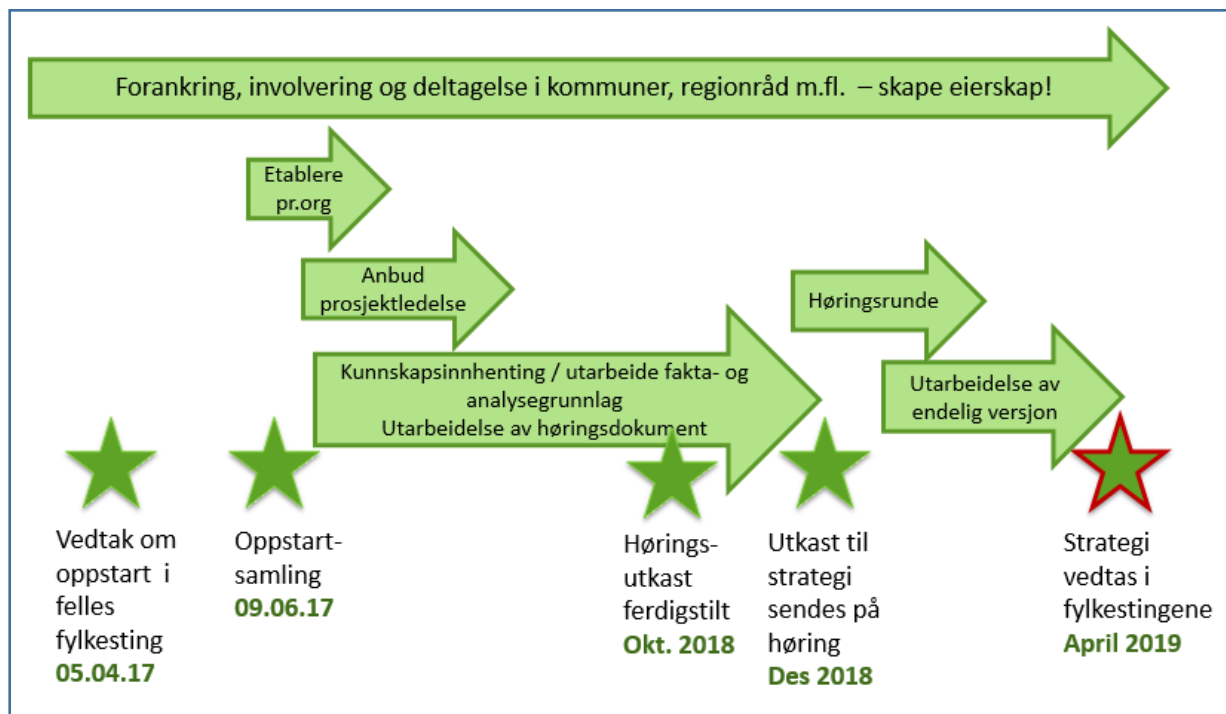
- Eierskap, involvering og deltagelse
- Felles kunnskapsgrunnlag
- God forankring hos alle involverte parter
- 

#### Risikofaktorer:

- Ulike satsingsområder og prioriteringer i kommunene
- Kort prosjektperiode
- Manglende involvering og forankring
-

## 14. Aktivitetsplan/milepælsplan

Grov fremdriftsplan for prosjektet er angitt under. Det vil bli utarbeidet en mer detaljert aktivitets- og milepælsplan som vedlegges i eget dokument (vedlegg 3).



### Grov fremdriftsplan

Februar 2017:	Forankringsmøte med kommuner
April 2017:	Sak i felles fylkesting mellom Hedmark og Oppland. Vedtak om oppstart.
Juni 2017:	Oppstarts- og forankringsseminar med aktuelle kommuner og andre aktører
Juni 2017 – sept 2017:	Anbud prosjektledelse
April 2017- oktober 2018:	Etablere prosjektorganisasjon og utarbeide prosjektplan Kunnskapsinnhenting / Utarbeide fakta- og analysegrunnlag Fortløpende forankringsarbeid i regionrådene og kommunene Utarbeiding av strategidokument
Ca. 25.oktober 2018:	Høringsutkast strategidokument ferdigstilt
Desember 2018:	Vedtak av høringsutgave i fylkestingene i Hedmark og Oppland
15.des – 1.februar	Høring. Vedtak av hørings svar i kommunene
Ca. 15.februar 2019:	Ferdig strategi og sak til fylkestingene
April 2019:	Strategien vedtas i fylkestingene i Hedmark og Oppland

## 15. Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over prosjektdeltagere med navn og organisatorisk tilhørighet (ikke ferdigstilt)

Vedlegg 2: Kommunikasjonsstrategi og –plan (ikke ferdigstilt)

Vedlegg 3: Aktivitets- og milepælsplan (ikke ferdigstilt)