

Arkivreferanse: 2020/48616-2  
Arkivkode: N04/&37  
Saksbehandler: Eli N. Ruud-Olsen og  
Eirik Strand  
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og  
utvikling  
Dato: 15.4.2021

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	05.05.21	
Fylkesutvalget	11.05.21	

## Mobilitetsstrategi for Innlandet - høringsutkast

### Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

Fylkesutvalget legger forslag til mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030 ut på høring med høringsfrist 5. juli 2021.

Administrasjonen gis anledning til å justere strategidokumentet grafisk fram mot høringsutsendelse.

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg: Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 - 2030

## Bakgrunn

Det framgikk av saksframlegget til **Innlandstrategien**, FT sak 103/2020 at det er behov for et nytt, helhetlig og langsiktig styringsredskap for mobilitet i Innlandet. Mange høringsspill til Innlandsstrategien tok opp det. Fylkeskommunedirektøren foreslo i saksframlegget at dette skulle løses gjennom en egen mobilitetsstrategi selv om mobilitet i tillegg ville være elementer i hver av de tre regionale planene som ble vedtatt utarbeidet.

I samme møte ble busstilbud Kongsvinger – Gardermoen, FT-sak 107/2020, behandlet og i forbindelse med avslag på etablering av busstilbud, ble det gitt et nærmere spesifisert oppdrag i arbeidet med mobilitetsstrategi. Vedtak ble som følger:

*«Det vises til saksfremlegg og utredninger fra blant annet TØI vedr. busstilbud Kongsvinger-Gardermoen. Med dagens økonomiske situasjon, spesielt med virkningen av koronapandemien, er det ikke grunnlag for å etablere nytt kollektivtilbud i regi Innlandet fylkeskommune. Arbeidsregionen Kongsvinger-Oslo/Romerike et stort pendlerområde i fylkene Innlandet og Viken. Innlandet har flere fylkesgrenseområder, for eks. Hadeland og Fjellregionen med felles arbeidsmarked.*

*Derfor bes det om at følgende punkter tas inn i arbeidet med varslet mobilitetsstrategi for Innlandet fylkeskommune:*

- Reiser over fylkes- og landegrenser.*
- Viktige og relevante momenter som samarbeid med drosjenæringen, pasientreiser, skoleskyssordningen og andre kollektivselskaper (buss, bane).*
- Det må også sannsynliggjøres kostnader og definere inntekspotensialet ut over billettinntekter.*
- Miljø- og klimahensyn skal vektlegges.»*

## Om den foreslåtte mobilitetsstrategien

Nedenfor følger en kort beskrivelse av strategien og dens forhold til andre planer.

### Bærekraftig mobilitet

Bærekraft innen mobilitet handler om å se klima og miljø, sosial utvikling og økonomi i sammenheng. Bærekraftig mobilitet berører mange av FNs bærekraftsmål, hvor bærekraftsmål nr. 3 *God helse og livskvalitet*, nr. 11 *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*, nr. 13 *Stoppe klimaendringene* og nr. 17 *Samarbeid for å nå målene* er mest aktuelle.

For mobilitetsområdet er delmål 11.2 det mest konkrete: *Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på vegene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til utsatte personer, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre.*

Dette er brukt som grunnlag for utarbeidelsen av visjon, mål, strategier og tiltak for mobiliteten i Innlandet frem mot 2030.

## Visjon og mål for mobilitet

Gode muligheter for innbyggerne til å reise eller forflytte seg er viktig enten reisemålet er arbeid, skole, innkjøp eller fritidsaktivitet. I tillegg må reisen skje slik at samfunnets behov som helhet blir i varetatt.

Fylkeskommunedirektørens forslag til **visjon** er  
**«I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt».**

Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil, og velge når og hvordan reisen skal være. Strategien har som mål å løse **innbyggernes og besøkendes transportbehov** i tråd med denne visjonen. For å nå visjonen, er det viktig med et godt samarbeid med befolkningen, tjenesteleverandører, organisasjoner og myndigheter.

Utvikling går raskt på dette området, og i tillegg har vi ferske erfaringer fra en større pandemi. **Tidsperspektivet er satt fram til 2030.** Innenfor denne perioden skal det oppnås betydelig utslippsreduksjon, og teknologisk vil det ha kommet på plass mange nye løsninger som vi både ser i dag og ikke helt kan se.

Basert på visjonen er det satt følgende **langsiktige utviklingsmål** for mobilitet i Innlandet:

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

Fylkeskommunedirektøren mener det er viktig å utvikle reisetilbudet slik at egen eller privat bil ikke er nødvendig for å nå reisemålene. Det betyr at kollektivtilbudet må utvikles og drosjer, leiebiler og – sykler må være tilgjengelig både i distriktene, tettstedene og i byene. Fortsatt vil bilen være stammen i reisetilbudet i Innlandet, men skal ambisiøse mål om utslippsreduksjoner nås, må bilparken fornyes med utslippsfrie biler, og ladeinfrastruktur må være på plass.

## Strategier og handlingsplan for mobilitet

Det er foreslått 11 strategier for å beskrive hvordan de langsiktige utviklingsmålene skal nås. Innbyggernes mulighet til å reise eller bevege seg er hovedfunksjonen i mobilitet. Da må det tas hensyn til personers ulike behov, trygghet og helse, eller kort sagt bærekraft. Bærekraft slik FN definerer det, handler om å se klima og miljø, sosial utvikling og økonomi i sammenheng.

Samarbeid om hvordan vi utvikler tjenestene og infrastrukturen, og hvordan vi bygger regionen vår, står sentralt i arbeidet med mobilitetsutvikling.

Til strategiene er det foreslått en handlingsplan med 23 handlingspunkter, hvor fylkeskommunen inviterer kommuner, staten, næringslivet, organisasjoner og brukergrupper til et felles arbeid for en mer bærekraftig mobilitet i Innlandet.

Det vil bli utarbeidet indikatorer og etterprøvbare måltall for å følge utviklingen til mobiliteten i Innlandet. Det skal øke læringen og bidra til videreutvikling eller korrigerende av kursen.

## Mobilitetsstrategiens forhold til andre planer

Regional planstrategi for Innlandet, Innlandsstrategien 2021 – 2024, ble vedtatt høsten 2020. Innlandsstrategien bygger på FNs 17 bærekraftsmål og er Innlandets svar på nasjonale forventninger om hvordan vi skal møte framtidens utfordringer og realisere våre muligheter.

Innlandstrategien er førende for hvilke planer som skal utarbeides på nytt eller beholdes. Det skal utarbeides tre nye regionale planer:

- Regional plan for det inkluderende Innlandet
- Regional plan for samfunnsikkerhet
- Regional plan for klima, energi og miljø

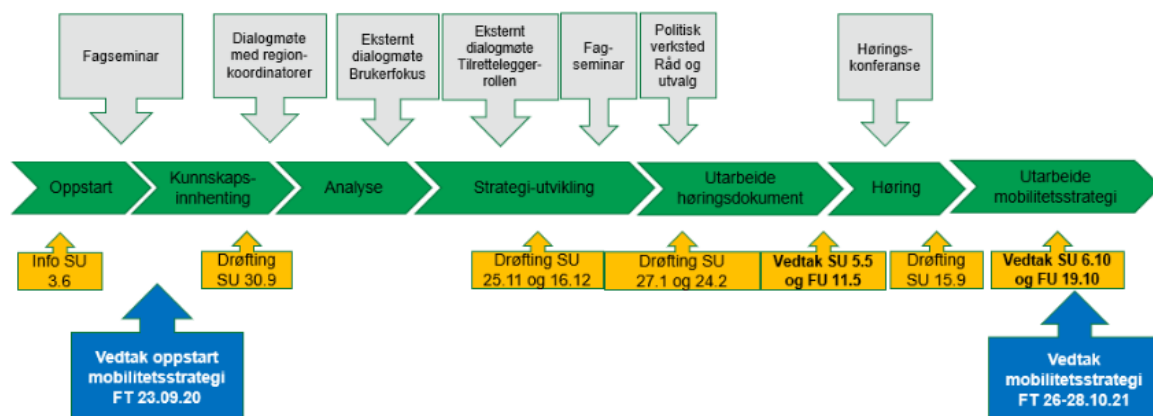
Samferdsel og mobilitet vil være tema i alle de tre nye regionale planene. Folkehelse og tilgjengelighet gjennom universell utforming vil også være tema i de regionale planene.

Handlingsprogram for fylkesveg 2022-25 omhandler investering i og drift av fylkeskommunale veger. Kommunale planer og Nasjonal Transportplan (NTP) er også viktig for å se helheten innen samferdsels- og mobilitetsområdet. Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) vil utarbeide handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeidet.

## Involvering av fylkeskommunale råd og utvalg

Forankring og involvering har vært sentralt i arbeidet med mobilitetsstrategien. Til sammen har det vært avholdt seks større eksterne og interne møter hvor utfordringer og tiltak er blitt drøftet, og mål og strategier er blitt meislet ut. På møtene har det vært deltakelse fra bl.a. fylkeskommunens fagavdelinger, kommuner, næringsliv, ulike interesseorganisasjoner og fylkeskommunale råd. I januar ble det avholdt et eget politisk verksted for samferdselsutvalg, fylkesutvalg og de fylkeskommunale rådene for de ulike brukergruppene. Målet er at dialogen de ulike gruppene fortsetter når arbeidet med handlingspunktene starter etter vedtatt strategi.

Samferdselsutvalget har blitt jevnlig orientert og involvert i arbeidet under hele prosessen. Det vil bli avholdt en høringskonferanse i løpet av høringsperioden.



Figur 1 Prosessplan

## **Oppfølging av fylkestingets vedtak**

I vedtak i FT-sak 107/2020 ba fylkestinget om vurdering på noen særskilte punkter. De er innarbeidet i strategien, men fylkeskommunedirektøren vil presisere oppfølgingen av disse fire punktene.

### **Reiser over fylkes- og landegrenser**

Dette er tatt med som del av utviklingsmålet «Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser.»

Hovedsakelig skjer disse reisene med privatbiler.

Kollektivtilbudet på tvers av fylkes- og landegrenser betjenes av tog- og ekspressbussruter, og av fylkeskommunale bussruter. Disse kollektivtilbudene er spesielt viktig for næringsliv og arbeidsreisende i områder med grense til nabofylker eller Sverige. Et stamnett for kollektivtransporten skal legge til rette for god mobilitet på tvers av fylkes- og landegrense og bidra til endring fra bilreiser til kollektivtransport. Se handling 5.

I handlingsplanen er det også foreslått tiltak for å utvikle samarbeidet med Jernbanedirektoratet, togoperatørene og ekspressbusselskapene. Det skal tilrettelegges og påvirkes for bedre tilbud. Se handling 1 og 2.

### **Samarbeid med drosjenæringen, pasientreiser, skoleskyssordningen og andre kollektivselskaper (buss, bane)**

Et åpent og godt samarbeid er en av strategiene for et best mulig reisetilbud. Spesielt i distriktene er dette samarbeidet viktig. I strategiens pkt 4.3. «Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene» pekes det på disse utfordringene.

Det er ulike utfordringer knyttet til et slikt samarbeid. For eksempel har det vært vanskelig å få til samarbeid med helseforetakene, og nytt drosjeregulering skaper usikkerhet blant annet rundt tilgjengeligheten til drosjer i enkelte distriktskommuner. Deltidsinnbyggere og turister kommer stort sett i egne biler. Fylkeskommunen deltar i dag i et forskningsprosjekt og to Interreg-prosjekter for nye bestillingstransportløsninger.

I handlingsdelen er det tatt inn to forslag for å bygge videre på disse prosjekterfaringene. Det første tiltaket handler om økt samordning, hvor det offentlige i dag i hovedsak yter tjenestene og betaler for de, og det andre handler om samarbeid med reiselivet og kommuner for å utvikle nye reisetilbud tilpasset deltidsinnbyggere og turister.

Samarbeid med andre kollektivselskaper er først og fremst tatt inn under pkt 4.1.

«Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket.»

Konkurransen skaper ofte gode løsninger, men for mobilitet i Innlandet krever det også samarbeid med og mellom aktørene for at tilbudet skal bli best mulig for brukerne. Togselskaper, kollektivselskaper, ekspressbussoperatører og drosjebransjen er viktige aktører, mens tilbydere av leiebiler, bysykler, mikromobilitet og digitale tjenester også må inkluderes.

## **Sannsynliggjøre kostnader og definere inntekspotensialet ut over billettinntekter.**

Kostnadssiden for fylkeskommunen er knyttet til kjøp av transport- og driftstjenester samt investeringer i veger og infrastruktur. Hovedsakelig blir dette levert etter åpne anbudskonkurranser og avtalt pris er avhengig av tilbud og etterspørsel i markedet.

For busstjenester har konkurransen vært god de siste årene, nye kontrakter har vært innenfor den økonomiske rammen fra tidligere kontrakter, ofte med høyere krav til reduserte utslipp og komfort samt små økninger i produksjonen. For drosje eller persontransport med mindre kjøretøy har konkurransen vært svak, som har medført noen vanskelige forhandlingsituasjoner.

I kommende kontrakter vil utslippskravene skjerpes ytterligere. Staten ved Enova bidrar i dag med betydelig medfinansiering for utslippsfrie busser. Disse tilskuddsordningene kan endres relativt raskt. Dette, samt endringer i konkurransen mellom tilbyderne, kan medføre store utfordringer kostnadmessig for fylkeskommunen.

I 2021 har Innlandet fylkeskommune tildelt rammeområdet for kollektivtransport 719 millioner kroner. I tillegg kommer egne inntekter i form av billettsalg og kommunenes betaling for skoleskyss, anslagsvis 260 millioner kroner. Utover dette gir inntekter fra avtaler med kommuner og næringsliv, samt salg av reklame, til sammen inntil 4 millioner kroner årlig.

Størst potensiale for inntekter utover billettinntekter er det dersom Innlandet kan bli omfattet av statlige tilskuddsordninger slik som belønningsavtaler, bymiljøavtaler og byvekstavtaler. Dette er avtaler som har nullvekst for persontransport med bil som overordnede mål. Det bør også arbeides for nye støtteordninger for bedre kollektivtrafikktilbud i distriktene.

Det er flere handlingspunkter som tar opp alt fra statlig tilskuddordninger til mer direkte avtalesamarbeid om investeringer eller rutetilbud. Se handling 2 og 11 for finansiering av kollektivtilbud og 16, 20, 21, og 22 for infrastrukturtiltak.

## **Vektlegging av miljø- og klimahensyn**

FN definerer bærekraftig utvikling som «*Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*»<sup>1</sup>.

«Økonomiplan 2020-2023 – Årsbudsjett for 2020» for Innlandet fylkeskommune fastslår at Innlandet fylkeskommune har høye ambisjoner for klimaarbeidet, både knyttet til egen virksomhet og til Innlandssamfunnet. Fylkeskommunen skal være bevisst rollen som samfunnsutvikler, og bidra til at samfunnet drives framover i en klimapositiv retning. All planlegging og strategiarbeid i fylkeskommunen skal ha fokus på reduisering av drivhusgassutslipp, reduisering av miljøødeleggelser og bevaring av miljø og naturressurser.

Mobilitetsstrategiens mål om at klima- og miljøbelastningene fra persontransport skal reduseres vesentlig, er i tråd med økonomiplanens ambisjoner. Innlandet fylkeskommune skal gjennom de foreslåtte strategiene og handlingspunkter bidra til en klimapositiv utvikling av persontransporten frem mot 2030.

## **Vurderinger**

### **Generell vurdering**

Å forflytte seg er en stor del av hverdagen vår.

---

<sup>1</sup> <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>

Den framlagte mobilitetsstrategien har som visjon å utvikle reiser i Innlandet i en mer bærekraftig, trygg og effektiv retning. Fylkeskommunedirektøren mener strategidokumentet blir et nyttig verktøy i arbeidet med mobilitet i Innlandet fram mot 2030.

Det er en omfattende prosess som ligger til grunn for mobilitetsstrategien. Utfordringen med slike strategier er å sørge for bred nok forankring. I prinsippet blir alle innbyggere og besøkende berørt av strategien og forslag til handlinger. Til tross for begrensede muligheter for å samles fysisk, mener fylkeskommunedirektøren at involvering eksternt og internt har vært god. Målene og forslag til handlinger er utarbeidet i fellesskap.

Reise med bil er den mest vanlige formen for reise i Innlandet og også den største kilden til forurensing. Bilen er viktig for Innlandet, delstrategien for økt andel av utslippsfrie kjøretøy blir viktig. Det tilrettelegges for og framsnakkes alternativer som reduserer bilbruken, som å gå og sykle, og reise kollektivt.

Det har kommet tydelig fram under pandemien, at jobben kan gjøres uten å forflytte seg fysisk eller å handle en dag i uka i stedet for litt hver dag. Dette vil også påvirke behovet for persontransport.

### **Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål**

Fylkeskommunedirektøren mener at mobilitetsstrategien bidrar til å koble utviklingen av morgendagens innlandssamfunn til FNs bærekraftsmål på en god måte.

## **Konklusjon**

Fylkeskommunedirektørens vurdering er at mobilitetsstrategien er klar for til å sendes ut på høring.

Forslaget til mobilitetsstrategi har gode forutsetninger for å påvirke reisevanene i Innlandet i en bærekraftig retning. Norge har påtatt seg nasjonens del av de internasjonale forpliktelsene. Innlandet må sørge for at vi følger opp og får til endringer i vårt fylke.

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.

Det er foreslått en handlingsplan for å følge opp visjon, mål og strategier. Planen inneholder tiltak for økt samarbeid og utvikling av kompetanse, samt mer konkrete utviklingstiltak for å gjøre persontransporten i Innlandet bærekraftig, trygg og effektiv.

Det legges opp til at fylkeskommunen i rollen som regional utvikler tar initiativene til handlingene, men det er pekt på en rekke andre samarbeidspartnere og/eller medansvarlige. Samarbeid og ansvar er nøkkelord.

Handlingsplanen følger opp strategiene på kort sikt (2022 – 2025) og lang sikt (2026 – 2030). Fylkeskommunedirektøren ser for seg at ressurser til gjennomføring avsettes i forbindelse med årlige budsjettbehandlinger.