Innlandet fylkeskommune

Mobilitetsstrategi for Innlandet

2021-2030

Innhold

Forord **4**

1. Bakgrunn **5**

1.1 Innlandsstrategien 5

1.2 Regionale planer og strategier 6

2. Visjon og mål **6**

2.1 Visjon 6

2.2 Mål 6

3. Utfordringer og muligheter - Innlandets utgangspunkt **7**

3.1 Bærekraftig utvikling, miljø- og klimabelastningen ved persontransport i Innlandet **7**

3.2 Arealbruk, lokalisering og transport 7

3.3 Transportformer og reisevaner 8

3.4 Mobilitet i distriktene 9

3.5 Gåing, sykling og mikromobilitet bidrar til bedre folkehelse og miljø 10

3.6 Fremtidens mobilitet – teknologiske drivere og muligheter 11

3.7 Økonomi - privat og offentlig utgifter til transporttjenester 11

3.8 Datagrunnlag og analyse 12

3.9 Foreløpige erfaringer av Covid19-pandemien 12

4. Strategier for mobilitet **13**

4.1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket 13

4.2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport 13

4.3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene 13

4.4 Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen 14

4.5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte 14

4.6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet 14

4.7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet 14

4.8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer 14

4.9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger 14

4.10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser 15

4.11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter 15

5. Gjennomføring av mobilitetsstrategien - handlingsplan 16

5.1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket 16

5.2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport 17

5.3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene 18

5.4 Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen 18

5.5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte 18

5.6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet 19

5.7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet 19

5.8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer 19

5.9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger 20

5.10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser 20

5.11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter 21

6. Begrepsforklaring 22

7. Kunnskapsgrunnlag 23

Forsidebilde: Innlandstrafikk

Forord

Bærekraftige, trygge og effektive reiser

Innlandsstrategien ble vedtatt av fylkestinget i Innlandet 23. september 2020, og viser retning for samfunnsutviklingen i vår del av landet. Det er utarbeidet tre regionale planer og flere langsiktige strategier for å nå målene i Innlandsstrategien. Mobilitetsstrategien for Innlandet er en av disse langsiktige strategiene. Mobilitetsstrategien viser hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer innen mobilitetsområdet.

Mobilitetsstrategien har ambisiøse mål. Vi er avhengig av et godt samarbeid med innbyggerne, tjenesteleverandører, organisasjoner og myndigheter for å lykkes med å realisere strategien.

Offentlige myndigheter og tjenesteleverandører har fremover en viktig jobb med å legge til rette for enklere og mer sømløse overganger mellom ulike transportformer og på den måten bidra til effektive og bærekraftige reiser.

Vi er også avhengige av at vi endrer våre reisevaner i en mer bærekraftig retning. Det kan være krevende å endre vaner, men sammen skal vi klare det. Husk også at å gå eller sykle i et ærend, også vil bidra til å bedre folkehelsen.

Jeg vil takke alle som har bidratt i arbeidet med mobilitetsstrategien, og ønsker alle involverte lykke til i realiseringen av mobilitetsstrategien.

Even Aleksander Hagen
Fylkesordfører

Foto: Hanne Grytbakk

1. Bakgrunn

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

Mobilitetsstrategien er en oppfølging av Innlandsstrategien, og skal konkretisere hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer for mobilitetsområdet. All persontransport, reiser eller andre former for personforflytning omfattes av mobilitetsstrategien. God bevegelsesfrihet for alle er en forutsetning for næringsutvikling, bosetting og trivsel i hele fylket.

1.1 Innlandsstrategien

Innlandsstrategiens visjon er
«Innlandet – eventyrlige muligheter».

For å realisere visjonen har Innlandsstrategien angitt tre langsiktige utviklingsmål for Innlandssamfunnet:

- Bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser.
- Levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder.
- At aktører i fylket vårt får større nasjonal betydning og synlighet.

Innlandsstrategien angir videre fire tverrfaglige satsingsområder.

Innbyggere

I 2020 er det ca. 370 000 innbyggere i Innlandet. Innbyggerantallet har det siste tiåret vært svakt økende. Alderssammensetningen i Innlandet er i endring, og andelen over 67 år vil øke markant framover. Innlandet er landets mest spredtbygde fylke. Nær 60 prosent av innbyggerne bor i 12 byer og over 100 tettsteder spredt rundt i fylket. Trenden er at Innlandet sentraliseres. Det er vekst i den sørlige del av fylket og i de større byene, mens mange av distriktskommunene har befolkningsnedgang. Dette gjør at mobilitetsutfordringene rundt om i fylket er ulike.

I Innlandet er det nærmere 100 000 fritidsboliger og ca. fire millioner kommersielle gjestedøgn per år. I perioder er det dobbelt så mange mennesker i fylket som det er innbyggere. For å kunne håndtere variasjonene i antall mennesker som oppholder seg i fylket, er det nødvendig med helhetlig planlegging, gode mobilitetsløsninger og god infrastruktur.

Inkludering

I Innlandsstrategien påpekes det at et av hovedprinsippene for god bærekraft, er at ingen skal utelates. Utenforskap bidrar til å redusere livskvalitet og muligheter, både når det gjelder sosial, økonomisk og politisk deltakelse.

Gode mobilitetstilbud, og at det finnes muligheter til å ferdes trygt som gående og syklende, er viktig for innbyggernes livskvalitet. Dette gjør det enklere å delta i arbeidslivet og ulike aktiviteter på fritiden. Universell utforming av transportsystemet er avgjørende for å bidra til at alle kan delta i Innlandssamfunnet.

Innovasjon

I Innlandet er jordbruk og vegtrafikk de største utslippskildene av klimagasser. Utslippene fra vegtrafikken står for om lag 42 % av utslippene, persontransport 16%. Vår geografi med spredt bosetting og begrenset kollektivtilbud fører til økt behov for bil. Innovasjon og samarbeid for å finne gode utslippsreduserende tiltak innen transport og mobilitet er derfor viktig.

Infrastruktur

God infrastruktur er en forutsetning for bosetting og arbeidsliv i hele Innlandet. Det er derfor viktig å sikre god framkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Nullvisjonen om ingen

drepte eller hardt skadde i trafikken gjelder også for Innlandet.

Transportbehovet for befolkningen og næringslivet må løses med gode samferdselsløsninger både på veg og på bane. Befolkningen i Innlandet har mindre tilgang til, og bruker vesentlig mindre kollektivtransport enn landsgjennomsnittet. Det er behov for større satsing på kollektive tilbud som binder Innlandet sammen. Det er naturlig at Innlandet får en tydelig og sterk knutepunkt-struktur for kollektivtransport.

1.2 Regionale planer og strategier

Som en oppfølging til Innlandsstrategien utarbeides det tre nye regionale planer i planperioden.

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

For å synliggjøre mål og ønsket utvikling på spesifikke fagområder utarbeides det langsiktige strategier i tillegg til de regionale planene. Mobilitetsstrategien er en av disse langsiktige strategiene

2. Visjon og mål

2.1 Visjon

Mobilitetsstrategien har et langsiktig perspektiv – mot 2030. Strategiens visjon er:

> I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

Mobilitetsstrategien er en strategi for å løse **personers transportbehov** i tråd med denne visjonen. Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil og velge når og hvordan reisen skal være.

For å nå visjonen, er det viktig med et godt samarbeid med befolkningen, tjeneste-leverandører, organisasjoner og myndigheter.

Foto: Innlandstrafikk

2.2 Mål

Langsiktige utviklingsmål for mobilitet i Innlandet er:

- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser.
- Klima- og miljøbelastningene fra person-transport er vesentlig redusert.

Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser

Gode reisemuligheter gjør Innlandet attraktivt. Det må legges opp til enkle og sømløse over-ganger mellom ulike transportformer slik som buss og tog. Dette gjelder for reiser mellom ulike operatører innenfor fylket og over grensene til nabofylker. Deler av Innlandet har også felles bo- og arbeidsmarked med Sverige, og det bør tilrett-telegges for kollektivtilbud over landegrensen.

Det er et mål at innbyggere, deltidsinnbyggere og besøkende skal ha frihet til å reise uten å være avhengig av sin private bil. Dette målet kan nås ved at det finnes alternative måter å reise på, og at det er god informasjon om disse. Viktige alternativer er tog, buss, drosjer, delebil-ordninger, samkjøring, sykkel og gange.

Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

Transport står for en betydelig del av klima- og miljøbelastningen i Innlandet. For person-transport er dette i hovedsak knyttet til bruk av bil. Endrede reisemåter og ny teknologi skal

bidra til å redusere både klimagassutslipp og lokal forurensning. Løsningene kan være mange; ledige seter i busser og biler fylles, nye biler blir utslippsfrie og andelen gående og syklende øker. Mikromobilitet og deling av biler vil bidra til at behovet for kjøretøy blir mindre. God arealplanlegging legger til rette for både kortere og færre reiser, og med det redusert klima- og miljøbelastning.

3. Utfordringer og muligheter - Innlandets utgangspunkt

3.1 Bærekraftig utvikling, miljø- og klimabelastningen ved persontransport i Innlandet

I FNs rapport for miljø og utvikling «Vår felles framtid» (1987) er bærekraftig utvikling definert som utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov.

Bærekraft innen transport handler om å se klima og miljø, sosial utvikling og økonomi i sammenheng:

- Klima og miljø: Det miljømessige perspektivet handler om å redusere CO_2-utslipp, luftforurensing og støy fra trafikken.
- Sosial utvikling: Det sosiale aspektet handler om et tilbud som sikrer deltakelse, livskvalitet og helse for alle uavhengig av bosted og funksjonsevne.
- Økonomi: Det økonomiske aspektet handler om et effektivt, sikkert og pålitelig transportsystem som får mest mulig ut av ressursene.

Bærekraftig mobilitet berører mange av FNs bærekraftmål, 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.

Klimamål for Innlandet fylke er[1]

- Innlandet fylke skal redusere utslippet med 50 % innen 2030, referanseår 2018.
- Innlandet fylkeskommunes egen virksomhet skal være fossilfri fra 2025

Målet om et klimanøytralt Innland er i tråd med Parisavtalens mål om å begrense global oppvarming. Det er også i samsvar med klimaloven og regjeringens forsterkede klimamål for 2030. [2]

Miljødirektoratet har beregnet utslippene for alle landets kommuner. I 2018 var utslippene fra personbiler i Innlandet 322 000 tonn CO_2-ekvivalenter, mens utslippene fra busser var 34 000 tonn CO_2-ekvivalenter. Tallene er basert på direktoratets egen modell[3] og tar hensyn til veinett, regional transportmodell, kjørelengdestatistikk og utslipp fra ulike kjøretøygrupper. I 2018 brukte fylkeskommunen biodiesel på store deler av sin ruteproduksjon, det kommer ikke fram i disse tallene. Dersom utslippet for persontransport med bil og buss i Innlandet skal reduseres med 50 % innen 2030, betyr dette en reduksjon på 178 000 tonn CO_2-ekvivalenter innen 2030.

3.2 Arealbruk, lokalisering og transport

Hvordan by- og senterstrukturen er organisert og hvordan den videreutvikles, har betydning for hvor mye biltrafikk som skapes. I Norge bor 82 prosent av befolkningen i byer og tettsteder, mens tilsvarende andel for Innlandet er nær 60 %. Et spredt bosettingsmønster gir stor bilavhengighet. Samtidig er bilandelen i byområdene i Innlandet høyere enn landsgjennomsnittet. Byene har i varierende grad betalingsparkering i sentrum, og flertallet av de yrkesaktive parkerer gratis ved arbeidsplassen.

Hvordan vi bruker arealene, lokaliserer ulike virksomheter og utvikler transportsystemene, påvirker reiseatferd og trafikkmengder. En helhetlig planlegging av arealbruk og infrastruktur er derfor nødvendig for sikre en mer bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Det er viktig

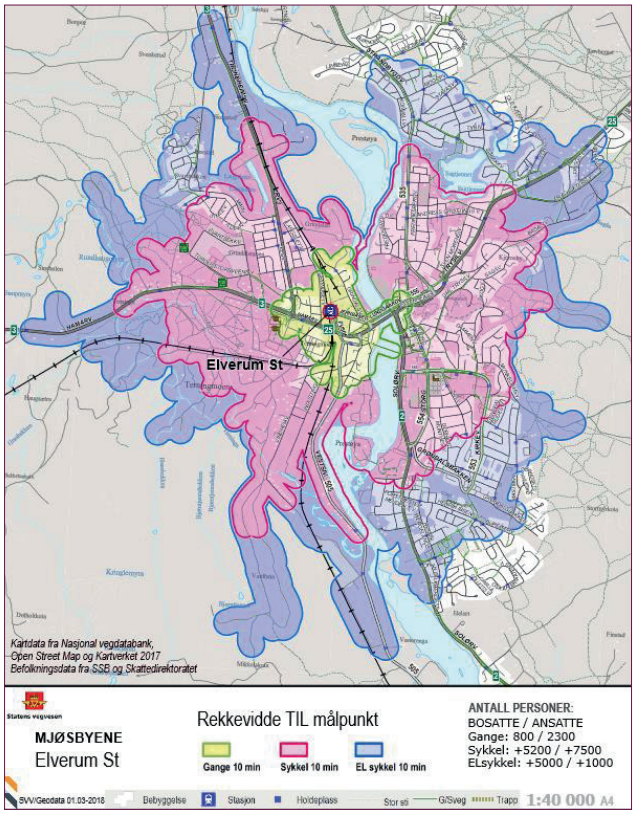
[1] Økonomiplan for 2020-2023/Årsbudsjett for 2020

[2] Framsikt - Klimabudsjett Innlandet fylkeskommune 2021, Innlandets klimamål

[3] Miljødirektoratet, Klimagassregnskap for kommuner og fylker, kap. 7 Veitrafikk

Eksempel - Elverum

I Elverum er det 800 personer som bor innenfor ti minutters gangavstand til togstasjonen. Det er 2.300 arbeidsplasser i samme område. 6.000 innbyggere og 9.800 arbeidsplasser er innenfor 10 minutters sykkelavstand fra stasjonen. Med elsykkel når ytterligere 5.000 innbyggere stasjonen på 10 minutter.



med utstrakt samarbeid og bred involvering av lokalsamfunn og næringsliv for å sikre gode og omforente løsninger. For å utvikle gode bo- og arbeidsmarkedsregioner er også strategisk plasserte og universelt utformede knutepunkter viktig.

Trygge og attraktive gang- og sykkelveger i og mellom byer og tettsteder binder også ulike reisemål sammen. I spredtbygde områder er bilavhengigheten større, og her vil tilrettelegging for samkjøring, delebil etc. være vel så aktuelt.

3.3 Transportformer og reisevaner

Infrastruktur

Infrastruktur er avgjørende for hvilke mobilitetstilbud som finnes, og med hvilken kvalitet. Det igjen påvirker hvordan vi velger å reise. For å skape et attraktivt busstilbud, er det viktig med gode holdeplasser og knutepunkter, og god fremkommelighet for bussen. Kommer bilen raskt frem, og det er enkelt å finne parkering, velges andre transportmåter ofte bort. Effektive og trygge sykkelveger gjør det enklere å velge sykkel.

Kollektivreiser

Fylkeskommunen er den mest sentrale innen kollektivtransport i Innlandet. Det fylkeskommunale kollektivtilbudet er bygd opp med regionkryssende og regionale stamlinjer, by- og lokallinjer. I distriktene er det i hovedsak behovet for skoleskyss som er grunnlag for et kollektivtilbud. I byene og mellom regionene er betalende passasjerer, som arbeidspendlere, studenter, ungdom og eldre, en større del av passasjergrunnlaget. Opplandstrafikk og Hedmark Trafikk hadde i 2019 totalt 15,8 millioner betalte reiser som inkluderte 9,5 millioner skolereiser.

Regionale busslinjer, tog og kommersielle ekspressbusser utfyller hverandre og binder Innlandet sammen, i tillegg til å binde Innlandet sammen med andre fylker og Sverige.

Brukerne må som regel gå, sykle eller kjøre bil før og etter kollektivreisen, og ofte må brukerne bytte mellom kollektive transportmiddel.

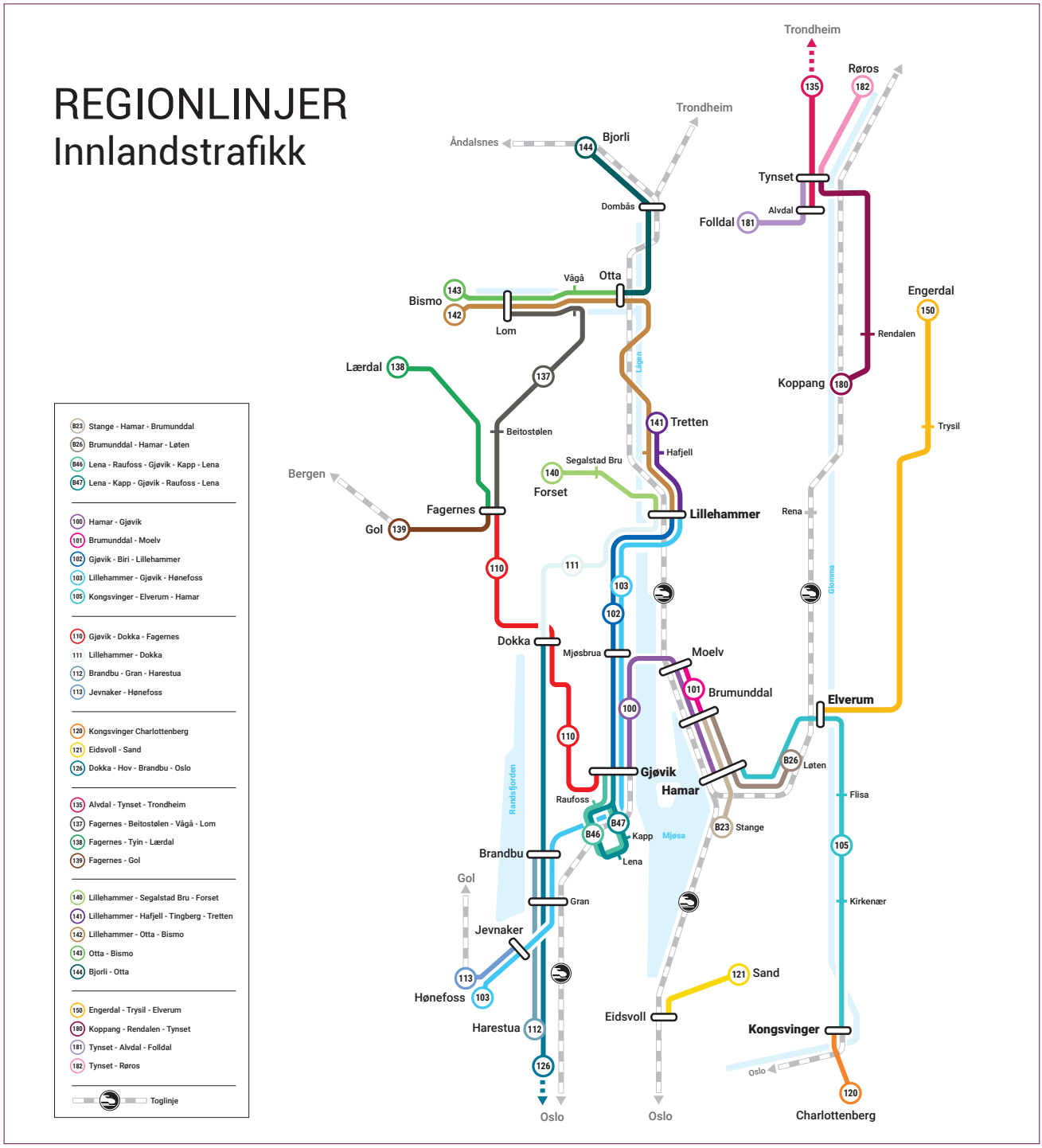
Sømløse reiser retter søkelyset på hvor gode mulighetene er for overgang mellom de ulike transportmidlene, det vil si forhold knyttet til parkeringsmuligheter, informasjon og korrespondanse, i tillegg til forhold knyttet til hvert enkelt transportmiddel. En kunde skal oppleve få eller ingen hindringer i planlegging og gjennomføring av en reise som går på tvers av ulike prissystemer og transportmidler.

Individuelle reiser

Individuelle reiser til fots, på sykkel eller i bil utgjør ca. 90 prosent av alle reiser i Innlandet. Individuelle reiser gir brukeren stor fleksibilitet og frihet til å gjennomføre reisen på sin måte. Infrastrukturen må være tilrettelagt slik at reisene kan gjennomføres trygt og effektivt.

Drosjer

Drosjer er en viktig del av transporttilbudet



for personer som ikke kjører bil, eller som ikke kan benytte annen kollektivtransport. Det offentlige er en stor drosjekunde, og i mange distriktskommuner utgjør skoletransport, bestillingsruter, pasienttransport og TT-transport (tilrettelagt transport for forflytningshemmede) 80-90 % av drosjenes omsetning. Nytt regelverk for drosjeløyver trådte i kraft 1. november 2020. Det er en fare for at det nye regelverket kan medføre et dårligere drosjetilbud i distriktene. Et tilstrekkelig drosjetilbud må sikres ved å ta i bruk de virkemidlene regelverket tillater.

3.4 Mobilitet i distriktene

Behovet for mobilitet er til stede uavhengig av hvor en bor, men måten å løse det på vil variere. Der innbyggerne bor spredt, vil ikke buss være et bærekraftig alternativ til privatbilen. Det

er imidlertid et potensial i å legge til rette for økt samkjøring og god parkering ved kollektivknutepunkter. I små tettsteder kan mye av det lokale mobilitetsbehovet løses til fots eller på sykkel fordi det ofte er korte avstander til skole, barnehage, matbutikk og kollektivknutepunkt. Dette forutsetter trygge gang- og sykkelløsninger.

På bygdene er det en utfordring å sikre gode transportløsninger for de som av ulike grunner ikke kjører privatbil. Bussruter satt opp med tanke på skoleskyss kan være eneste kollektivtilbud, mens det noen steder også finnes bestillingsruter.

Samarbeid, samkjøring og delingsløsninger i distriktene.

Ulike delings- og samkjøringskonsepter kan gi et bedre mobilitetstilbud i distriktene og redusere bruken av privatbil. Bruk av digitale plattformer til ulike delingsløsninger kan gi økt tilbud til personer som ikke har bil eller ønsker andre løsninger. Dette vil være kommersielle tilbud, men det offentlige kan gjennom tilrettelegging gjøre tilbudene mer tilgjengelig.

Bestillingstransport

I Innlandet er det i 2021 110 ulike bestillingsruter[4], med alt fra én avgang i uka, til avganger gjennom hele dagen på alle ukedager. En del av rutene korresponderer med regionale busslinjer eller tog, og kan i noen tilfeller fungere som en del av en arbeidsreise for pendlere.

3.5 Gåing, sykling og mikromobilitet bidrar til bedre folkehelse og miljø

Mobilitetstilbudet må bidra til at flest mulig blir i stand til å delta i arbeidslivet, på fritidsaktiviteter og kulturarrangement. Dette kan handle om universell utforming, men også om å tilby reisealternativer for de som ikke kan kjøre selv.

Gåing og sykling

Det er positivt for folkehelsen om flere går og sykler. I mobilitetsarbeidet kan vi bidra til dette med tilgjengelige gang- og sykkelveger og å drive holdningsskapende arbeid. Det kan også handle om å se flere transportformer i sammenheng, hvor deler av reisen gjøres som fysisk aktivitet.

«Smart transport i distriktene»

Sammen med Folldal kommune, Sykehuset Innlandet, Entur og Sintef, utvikler Innlandstrafikk dataverktøy for et transportsystem der ulike transportressurser og ulike transportbehov, både av personer og pakker, samordnes for å kunne gi et godt transporttilbud til en akseptabel kostnad. Dette kan være en videreutvikling av dagens løsninger for bestillingstransport.

Det er mange gode grunner for å gå og sykle mer:

- Bedre helse – fysisk og sosialt
- Bedre miljø
- Mindre utgifter til transport
- Færre biler gir triveligere steder

Det er ulike utfordringer for byer/tettsteder versus spredtbygde områder knyttet til å øke sykkelandelen. I spredtbygde områder kan det være en større utfordring enn i tettbygde områder å få flere til å sykle, fordi avstandene er lengre, tilretteleggingen kan være dårligere og investeringer gir nytte for færre personer. De seks største byene i Innlandet (Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Elverum, Kongsvinger og Brumunddal) er sykkelbyer. Dette er samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og Statens vegvesen, hvor det jobbes både med infrastruktur og påvirkningsarbeid for å få flere til å sykle mer.

Mikromobilitet

Nye tjenester som følge av ny teknologi og delingsøkonomi har gitt grunnlag for nye transportformer. I Innlandet er antall elsykler økende, mens elsparkesykler inntil nå har vært mer for de største byene i Norge. I 2018 ble elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy likestilt med sykkel i norsk vegtrafikklov. Statens vegvesen har oppdatert regelverket for bruk av disse kjøretøyene. Kommunene kan ivareta lokale behov med egne forskrifter.

[4] Innlandstrafikk.no/billetter/billetter-og-priser/flex-og-bestillingsruter

3.6 Fremtidens mobilitet – teknologiske drivere og muligheter

Mobilitet og transport gjennomgår store endringer som følge av digitalisering og ulike teknologiske skift. Tre teknologiske «drivere» nevnes oftest som de viktigste endrings-motorene i dette:

- **Digitalisering** skjer på mange områder innen transportsektoren og stadig flere arbeidsprosesser og forretningsområder blir digitalisert og automatisert.
- **Elektrifisering** bidrar til å gjøre transport mer energi- og klimavennlig
- **Selvkjørende kjøretøy** vil muliggjøre tilbud med høy frekvens og stor fleksibilitet når de tas i bruk.

Den teknologiske utviklingen og utvikling av nye forretningsmodeller gir også nye reisekonsepter. De reisende tilbys sømløse reiser satt sammen av ulike transportformer, hvor de reisende forholder seg til kun én tjenesteleverandør i planleggingen og betalingen av reisen. Den nasjonale reise-planleggeren EnTur er eksempel på dette.

De siste årene har det kommet tilbud på digi-tale plattformer som baserer seg på deling eller leie av transportmidler som sparkesykler, utleiesykler og biler. Dette er mest benyttet i de større byene, men nye konsepter prøves også i mindre byer og tettsteder. Slik delingsmobilitet kan også tilbys som en del av en større reise-kjede.

Selvkjørende kjøretøy er forventet å ha stor innvirkning på mobilitetstilbudet når det blir godkjent for allment bruk. Uten sjåfør, kan flere mindre enheter gi et tilbud med høy frekvens og stor grad av fleksibilitet til en akseptabel kostnad. Det foregår utprøving av selvkjørende kjøretøy over hele verden. Det er forventet at teknologien må gjennom mye utprøving og uttesting før selvkjørende kjøretøy er i ordinær trafikk på offentlige veier.

De digitale plattformene vi gjerne bærer med oss på mobilen samler inn enorme mengder data om oss og våre omgivelser. Disse dataene brukes

Førerløs buss i Gjøvik. Foto: Lars Erik Skrefsrud, Nrk

bl.a. til målrettet digital markedsføring, men kan også gi oss sanntidsdata om når bussen går eller foreslå raskere reiseruter med bil. Nye teknologiske verktøy gjør at mobilitetsdata kan nyttiggjøres på helt nye måter, blant annet til planlegging av nye mobilitetstilbud.

3.7 Økonomi - privat og offentlig utgifter til transporttjenester

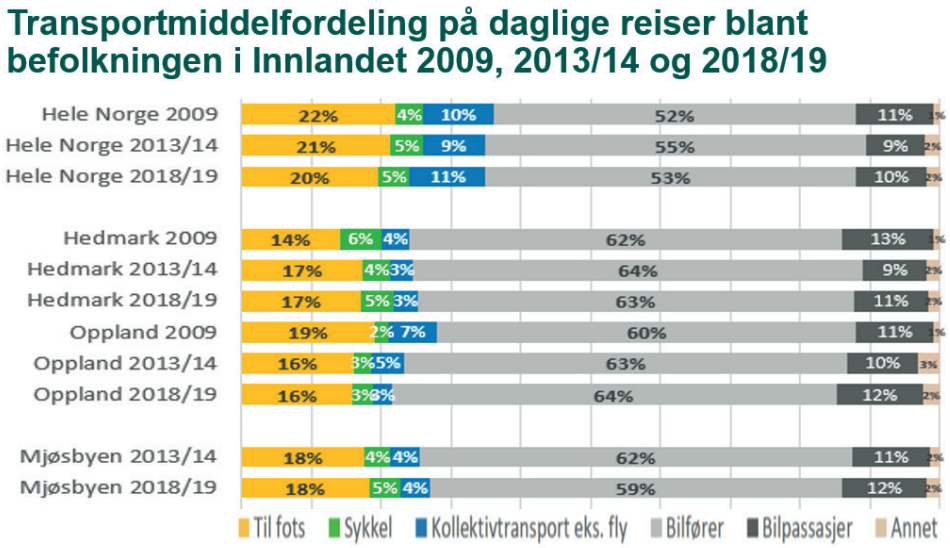
Årlig bruker hver person i Norge ca. 40 000 kroner til bilkjøp, drivstoff og ulike transport-tjenester. Dette gjør transport til den nest største budsjettposten i de private husholdningene etter bolig.[5]

Også det offentlige bruker mye penger på trans-port. Staten, fylkeskommunene og kommunene bruker årlig over 15 milliarder kroner på transport-tjenester med fly, tog, båt, buss og drosjer. Dette utgjør ca. 3 000 kroner pr innbygger[6]. Disse offentlige tilskuddene eller kjøpene har som formål å etablere eller opprettholde kollektivtilbud.

I 2021 har Innlandet fylkeskommune tildelt rammeområdet for kollektivtransport 719 millioner kroner. I tillegg kommer egne inntek-ter i form av billettsalg og kommunenes betal-ing 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.

[5] Statistisk sentralbyrå 2018- Nasjonalregnskapet, «Dette bruker nordmenn penger på»

[6] Statsbudsjettet 2021



Urbanet 2020 –analyse av RVU

3.8 Datagrunnlag og analyse

Reisevaneundersøkelsene har vært den dominerende metoden for å analysere den samlede reisevirksomheten i Norge. Ulike kundeundersøkelser og annen transportstatistikk kan også gi god kunnskap.

Ovenfor følger en oversikt for tre reisevaneundersøkelser fra 2009, 2014 og 2019.

Reisevaneundersøkelsene viser at det er relativt små endringer i reisemåtene fra 2009 til 2019. Bilen er fortsatt det dominerende reisemiddelvalget.

3.9 Foreløpige erfaringer av Covid19-pandemien

Samfunnet tilpasset seg relativt raskt etter at Covid19-pandemien kom våren 2020. De fleste oppgaver har blitt løst med økt bruk av hjemmekontor, digitale møter og samhandling. Flere har handlet på internett og fått varene levert hjem eller selv plukket de opp i sitt nærområde.[7]

Hjemmekontor og netthandel blir antagelig en større del av hverdagen for mange også etter at koronapandemien er over. Når reisebehovet avtar, blir det mindre behov for investeringer på veg og infrastruktur. Samtidig vil behovet for godt utbygde og moderne elektroniske kommunikasjonsnettverk øke.

Som følge av pandemien er bruk av kollektivtransport redusert kraftig, både på grunn av redusert transportbehov, men også på grunn av smitteverntiltak og krav til økt avstand mellom passasjerene. Det er usikkert hvordan dette vil påvirke reisevanene våre i fremtiden. Det blir viktig å definere kollektivtrafikkens rolle[8] framover.

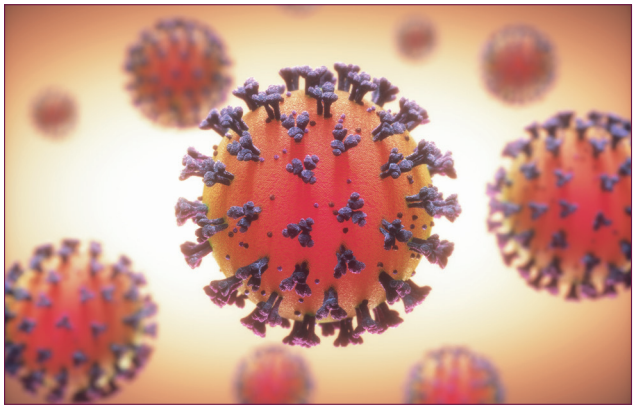


Foto: Mostphotos

[7] UA-rapport 137/2020: Endring i reisevaner som følge av koronapandemien.

[8] Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025, Kollektivtrafikkforeningen mars 2021

4. Strategier for mobilitet

De siste tiårene har det blitt stadig klarere at vi må endre våre levevaner i en mer bærekraftig retning for å sikre livsgrunnlaget også for kommende generasjoner. Våre reisevaner er en viktig del av dette, og bevisste valg og handlinger må til for å oppnå positive resultater. Det må samtidig legges til rette for trygge og tilgjengelige reiser. Innlandet må utvikles til en attraktiv region for å bo, arbeide eller besøke for kortere eller lengre tid.

Innlandet fylkeskommune skal gjennom mobilitetsstrategien bidra til at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i og gjennom Innlandet. For å nå de langsiktige utviklingsmålene for mobilitet, er det fastsatt 11 strategier for arbeidet.

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

Stortinget har gitt fylkeskommunene et tydelig ansvar som samfunnsutviklingsaktør. Med ansvar også for eget kollektivtilbud, drosjeløyver og fylkesvegnett spiller fylkeskommunen en hovedrolle innen mobilitet. Samfunnsutviklerrollen handler om å gi strategisk retning, mobilisere aktører og samordne ressurser for å nå vedtatte målsettinger for fylket.[9]

Fylkeskommunen må tilrettelegge for effektive og sømløse reiser hvor informasjon om reisealternativer er tilgjengelig både under planlegging og bestilling, og underveis på reisen. Nettverk for ulike mobilitetsaktører, både private og offentlige, må etableres.

Bak det samlede mobilitetstilbudet står mange aktører, ofte med hver sine agendaer og interesser. Togselskaper, kollektivselskaper, ekspressbussoperatører og drosjebransjen er kanskje de mest profilerte, mens aktører som tilbyr leiebiler, bysykler, mikromobilitet og digitale tjenester kan få en stadig viktigere rolle fremover. Også et velfungerende vegnett er essensielt for de fleste reiser.

Samarbeidet mellom aktørene må ha som mål å skape merverdi for brukerne, mens sunn konkurranse på sitt beste skaper innovasjon og utvikling av tilbudene. Fylkeskommunen har en sentral rolle både som forvalter av regelverk, påvirker av togtilbud, men også med egne midler som prioriteres til eget kollektivtilbud, kjøp av tjenester og utvikling og drift av infrastruktur.

4.2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

Innlandet fylkeskommune skal gjennom Innlandstrafikk tilby kollektivtransport i Innlandet. Gjennom samarbeid med andre aktører skal det utvikles et sømløst kollektivtilbud basert på et solid stamnett bestående av toglinjer, regionlinjer og bylinjer. I dette stamnettet skal tilbudet være fast, frekvent og forutsigbart. I mer spredtbygde områder er det ønskelig å utvikle fleksible tilbud som del av sømløse reisekjeder som dekker lokale behov. Transporttilbudene skal utfylle og komplettere hverandre til et helhetlig tilbud for brukerne.

Kollektivtilbudet er avhengig av et kundegrunnlag, og vil derfor variere fra region til region. Utviklingsmuligheter skal vurderes der det er et potensiale for flere reisende, tilgjengelig ressurser og ekstern tilleggsfinansiering.

Ruteplanleggingen skal bygge på moderne prinsipper om faste frekvenser, pendellinjer og muligheter for effektive bytter. For brukerne skal tilbudet være forutsigbart, og de skal tilbys god informasjon før og under reisen.

4.3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene

For å oppnå god mobilitet i spredtbygde områder, må transportressursene utnyttes på best mulig måte. Dette innebærer at privatbiler har en viktig rolle, også gjennom bildeling og for transport mellom hjem og kollektivknutepunkt. På kollektivknutepunkt må det legges til rette med parkering for sykler og biler for å gjøre det

[9] Innlandsstrategien 2020

enkelt med samkjøring og bruk av kollektivtransport. Samtidig må mobiliteten sikres for de som ikke har tilgang til egen bil og det må ses på nye løsninger for et fleksibelt mobilitetstilbud. Utviklingen av verktøy gjennom prosjekter som for eksempel Smart transport i distriktene kan være med på å oppnå dette.

4.4 Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen

Folkehelse omhandler helse og livskvalitet på befolkningsnivå. Mobilitet har betydning for folkehelsen i hovedsak gjennom å gi innbyggerne mulighet til å delta i samfunnet, og å tilrettelegge for økt fysisk aktivitet.

4.5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte

Det skal oppleves trygt å ferdes i trafikken. Den nasjonale nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken gjelder også i Innlandet. Andelen gående, syklende og kollektivreisende skal økes uten flere drepte og skadde. Trafikksikkerhetsarbeidet i fylket gjennomføres i tråd med fylkets trafikksikkerhetsplan. Tiltak fastsatt i handlingsprogram for fylkesveger skal bidra til infrastruktur som støtter opp under nullvisjonen.

4.6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet

Universell utforming av reisekjeder er bra for alle og nødvendig for personer med nedsatt funksjonsevne, hvor eldre utgjør en stor gruppe. Reisekjeden består av følgende elementer: Atkomst til og fra holdeplass - Pendlerparkeringsplass (bil og sykkel) - Holdeplass/terminal/stasjon - Transportmiddel (tog, buss, båt, taxi) - Informasjon – Billettering - Assistanse og opplæring - Vedlikehold og drift[10]

4.7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet

Levende og attraktive bosteder hvor innbyggerne trives og har tilhørighet er viktig for helse og livskvalitet. En samordnet by- og tettstedsutvikling skal bidra til reduserte klimautslipp og mindre bilavhengighet. God arealplanlegging skal sørge for at videre boligutbygging og lokalisering av skoler, barnehager, institusjoner, butikker og arbeidsplasser gjøres slik at flest mulig har dette innenfor gang- og sykkelavstand. Dette vil gjøre det mulig å bygge og drifte en god infrastruktur og legge til rette for et godt mobilitetstilbud.

4.8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer

Fylkeskommunen skal bidra til at utslippsfrie kjøretøy kan benyttes i hele Innlandet.

Fylkeskommunen skal særlig ta ansvar for at kollektivknutepunkt har infrastruktur for miljøvennlige fremkomstmidler som ladepunkter for elbil, i tillegg til opplegg for el-sykkel og annen mikromobilitet.

Fylkeskommunen skal gå foran ved selv å nytte seg av utslippsfrie kjøretøy der dette er mulig, og ved å kreve at kjøretøy som kjører for fylkeskommunen i størst mulig grad er fossilfrie.

Fylkeskommunens arbeidsplasser skal tilrettelegges for miljøvennlige fremkomstmidler, blant annet gjennom lademuligheter og god sykkelparkering.

4.9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger

Fylkeskommunen skal i samarbeid med private og offentlige aktører utforske og ta i bruk nye reisekonsepter blant annet innenfor delingsmobilitet. Digitale plattformer muliggjør sømløs planlegging, bestilling og gjennomføring av reisen.

Digitale løsninger og innsamling av reisedata gjør det mulig å planlegge mer effektive transportformer, hvor en kan tilpasse tilbudet etter etterspørselen.

[10] Innlandet universelt utformet 2025 – felles strategi for Hedmark og Oppland

4.10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser

God infrastruktur er tilrettelagt for å øke kollektivtrafikkens konkurransekraft. Mobilitetsknutepunkt hvor de reisende enkelt kan bytte mellom ulike transportmidler er avgjørende for et velfungerende og attraktivt mobilitetstilbud.

Fylkeskommunene bør ta et ansvar for å peke ut de viktigste knutepunktene i fylket.[11] Fylkeskommunene bør i tillegg ta initiativ til samordning av knutepunktprosjekt hvis ingen annen aktør har gjort dette. Det anbefales en avtalebasert tilnærming. Knutepunktene skal være universelt utformet og være tilrettelagt for nye mobilitetsformer som bildeling og mikromobilitet, sykkel og gange.

Tiltak for bedre framkommelighet gir redusert reisetid. Godt vedlikeholdte holdeplasser og byttepunkter er god markedsføring for kollektivtrafikken. Ved vegutbygginger må det legges til rette for kollektivtrafikken utfra et reelt ønske om å styrke dens konkurransekraft i forhold til bil.

Infrastrukturtiltak følges opp gjennom Handlingsprogram for fylkesveger, eller statlig og kommunale investeringer og driftstiltak.

4.11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter

For å endre befolkningens reisevaner, er det viktig med holdningsskapende kampanjer og andre informasjonstiltak. Befolkningen må få god og relevant informasjon om alternative reisemåter og fordelene ved disse.

Foto: Kirsti Hovde

[11] Veileder for helhetlig knutepunktutvikling, februar 2018

5. Gjennomføring av mobilitetsstrategien - handlingsplan

Handlingsplanen skal følge opp visjon, mål og strategier. Planen inneholder tiltak for økt samarbeid, utvikling av kompetanse og mer konkrete utviklingstiltak for å gjøre persontransporten i Innlandet bærekraftig, trygg og effektiv.

Det er naturlig at fylkeskommunen i rollen som regional utvikler tar initiativene til handlingene for økt samarbeid og felles løft for bedre livskvalitet og grønnere persontransport i Innlandet.

Handlingsplanen følger opp strategiene på kort sikt (2022 – 2025) og lang sikt (2026 – 2030).

Ressursbehov ved de ulike tiltak er ikke beregnet. For å realisere endringer og utviklingstiltak kreves finanisiering. Omstilling og effektivisering, eller samarbeid hvor partene bidrar utfra ansvar og nytte er mulig finansiering av tiltak. Det må arbeides for at staten tilbyr ordninger som støtter opp om våre behov og tiltak.

Det blir viktig å fremme prioriterte handlingspunkter når økonomiplan og årsbudsjetter behandles.

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

Handling 1: Bygge nettverk for mobilitet i Innlandet

Hva: Utvikle møteplasser og informasjonskanaler som øker samhandlingen mellom aktørene. Målet er å dele av erfaringer og informasjon som kan skape merverdi for brukerne. Nettverket bygges med større og mindre møteplasser både fysiske og digitale, samt tilpassede informasjonskanaler. Nettverket bør samarbeide om prosjekter som kan utvikle fleksible reisealternativer og nye finansieringsordninger.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommunene, offentlige og private mobilitetsaktører, næringsliv, representanter for ulike brukergrupper

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 2: Påvirke statens rammebetingelser for Innlandets mobilitetsutvikling

Hva: Fortsette påvirkningsarbeidet på nasjonale myndigheters prioritering av transporttilbud og infrastruktur, finansiering og arbeidsfordeling. Det kan handle om:

- Aktiv påvirkning av regelverk gjennom forslag og innspill på høringer.
- Følge opp samferdselsdepartementets Handlingsplan for kollektivtransport – statens og fylkeskommunens ansvar og rolle
- Videreutvikle samarbeidet med jernbaneaktørene. Fylkeskommunen må sørge for å ha god oversikt over lokale behov og ønsker for endringer i togtilbudet, og ha jevnlige treffpunkter.
- Belyse Innlandets mobilitetsutfordringer i NTP-arbeidet, og underbygge behovet for belønningsordninger for mellomstore byområder.
- Samarbeide med andre fylkeskommuner med tilsvarende utfordringer.

Samarbeidspartner/medansvar: Jernbanedirektoratet, Bane NOR, «tog- og buss-aktører», andre fylkeskommuner, Mjøsbyen

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 3: Utvikle et indikatorsystem for å styrke kunnskap og bedre mobilitetstilbudet

Hva: Lage et felles indikatorsystem for å følge utviklingen for mobiliteten. Nås målene og gir tiltakene forventet effekt? Systemet må koordineres med andre etablerte indikatorstyringssystem i fylkeskommunen.

Indikatorene bør bygge på reisevaneundersøkelser, data for motorisert persontrafikk, sykkeltrafikk, kollektivreiser, arealregnskap osv.

Samarbeidspartner/medansvar: Statens vegvesen, Statsforvalteren, Jernbanediretoratet, Mjøsbyen, kommunene og kommersielle aktører.

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 4: Utrede hensiktsmessig organisering av et helhetlig mobilitetstilbud for Innlandet

Hva: Gjennomgå dagens organisering på mobilitetsområdet for å vurdere om endret oppgaveløsning kan gi mer gjennomføringskraft og bedre resultater. Utredningen kan gjennomføres samtidig med allerede vedtatt evaluering av organisasjonsformen for kollektivtrafikk innen utgangen av første valgperiode 2019-2023. Sak 20/18 i Fellesnemnda.

Samarbeidspartner/medansvar: Mjøsbyen, kommunene, Jernbanedirektoratet

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

5.2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

Handling 5: Fastsette stamnett for kollektivtransporten

Hva: Det er et fylkeskommunalt ansvar å fastsette et stamnett for kollektivtransporten. For å legge til rette for mobilitet og en overgang fra bil til kollektivtransport, er det viktig å fastsette et overordnet stamnett med linjer og tydelige knutepunkter.

Samarbeidspartner/medansvar: Mjøsbyen, kommunene, Jernbanedirektoratet

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 6: Regelmessig analyse for utvikling av rutetilbudet basert på kunnskap om brukernes reisebehov og nye løsninger

Hva: Gjennomføre regelmessig ruteanalyse kombinert med kundeundersøkelser for å gi innspill til endring i ruter og avganger. Vurdere mobilitetssatsinger ut fra ulike gruppers reisebehov og potensial for nye reisende, og benytte økonomiske rammer.

Statusrapport med vesentlige endringer legges fram for fylkestinget til orientering.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommuner, buss- og togaktører og Jernbanedirektoratet

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 7: Benytte reiseplanlegger bygd på åpne standarder

Hva: Nasjonalt samarbeid videreutvikles. Brukervennlighet og løsninger på åpne standarder prioriteres. Arbeide for bedre integrering av bestillingstransport, bedre informasjon om mulighetene for å gå og sykle, samt andre grønne reiser med lave klimaavtrykk, i reiseplanlegger og app.

Arbeide for at reiseplanleggeren skal omfatte andre mobiltetstilbud som for eksempel utleie av by- og sparkesykler. leiebil osv.

Samarbeidspartner/medansvar: Entur, Kollektivtrafikkforeningen

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 8: Utrede billettløsninger som øker interessen for å reise kollektivt

Hva: Evaluering av dagens billettløsninger med tanke på å tilpasse disse for endrede brukerbehov, øke interessen fra nye brukere og bedre utnytte kapasiteten i dagens kollektivtilbud. Både billettyper, billettsystem og billettbærere skal vurderes.

Samarbeidspartner/medansvar: Brukergrupper, næringsliv, Kollektivtrafikkforeningen

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 9: Ta stilling til kollektivtrafikkens rolle i framtida

Hva: Kollektivtrafikkforeningens rapport «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» beskriver fire senarioer for fremtidens kollektivtrafikk i Norge. Fylkeskommunene må med utgangspunkt i scenariobeskrivelsene ta stilling til hvordan kollektivtrafikkens rolle skal utvikles fremover.

Samarbeidspartner/medansvar: Brukergrupper, Kollektivtrafikkforeningen.

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

5.3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene

Handling 10: Videreutvikle mobilitetstilbudet i distriktene

Hva: Basert på resultatene fra relevante utviklingsprosjekt utvikle en pilot på «distriktsmobilitet», hvor kunnskap fra nye mobilitetsformer og samarbeid tilpasses til behov og utfordringer i distriktene.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommunene, regionråd, Entur, transportører, drosjenæringen, reiselivet, helseforetak m.fl.

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 11: Samarbeid med reiselivsaktører og kommuner for å utvikle nye mobilitetstilbud

Hva: I samarbeid med reiselivet og kommuner utvikle nye reisetilbud tilpasset deltidsinnbyggere og tilreisende basert på erfaringer fra tidligere og nåværende prosjekter og piloter. Vurdere løsninger for å kunne reise til hytta, og internt på destinasjonen uten egen bil. Samarbeidet må utrede finansieringsmuligheter, fastsette billettpriser og kostnadsfordeling. Ses i sammenheng med handlingspunkt 9.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommunene, regionråd, reiselivet, Entur, transportører

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

5.4 Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen

Handling 12: Støtte mobilitetstiltak som fremmer folkehelsen

Hva: Mobilitet er viktig for innbyggernes helse og livskvalitet, og handler om både mulighet til å delta i samfunnet og mobilitet som fysisk aktivitet. Handlinger som retter seg mot sosial utvikling er viktig på samme måte som handlinger som øker fysisk aktivitet. Følgende tiltak følges opp

- ved utforming av tilbud vektlegge livskvalitet og samfunnsdeltakelse for alle
- tilrettelegge og påvirke for at flere går og sykler.
- å se flere transportformer i sammenheng kan gjøre at deler av reisen kan gjøres som fysisk aktivitet.
- TT-ordningen for personer som på grunn av forflytningshemming har store vansker med å benytte ordinære kollektive transportmidler, skal evalueres senest innen 1.1.2024.

Samarbeidspartner/medansvar: Folkehelsenettverk, prosjektet Walkmore, kommunene, Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, eldrerådet.

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

5.5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte

Handling 13: Arbeide for tryggere mobilitet i samarbeid med FTU

Hva: I samarbeid med Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte.

Foto: pixabay.com

Samarbeidspartner/medansvar: FTU

Når: På kort og lang sikt

5.6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet

Handling 14: Arbeide for universell utforming i samarbeid med råd og brukerrepresentanter

Hva: Universell utforming handler om løsninger som kan brukes av alle, slik at spesialløsninger unngås. For reiser og mobilitet er kravene til nyanlegg og anskaffelser viktig, men også oppfølging innen drift og vedlikehold. I et stadig mer digitalt samfunn blir også kravene til de elektroniske løsningene helt avgjørende for den enkeltes reisemuligheter.

Tiltak kan være:

- Prioritering av holdeplasser/knutepunkter som grunnlag for handlingsprogram for fylkesveger, samt til innspill til kommuner og Statens vegvesen.
- Krav ved nye bussanbud om god opplæring av sjåfører til bedre å forstå og hjelpe reisende med ulike behov.
- Universell utforming av digitale løsninger for informasjon og billettering.

Samarbeidspartner/medansvar: Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, eldrerådet, Bane NOR, SVV.

Når: På kort og lang sikt

5.7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet

Handling 15: Arbeide for at kommunene skal ha en strategisk tilnærming til å øke andelen gåing, sykling og mikromobilitet

Hva: Samarbeide med kommunene om å lage strategier og planer som fremmer gode prinsipper og effektive tiltak for økt andel gange, sykling, mikromobilitet og kollektivreiser.

I byer og tettbebyggelse vil disse reisealternativene kunne ta en betydelig andel av de kortere reisene. Også i spredtbygde områder er det antagelig et betydelig potensial for økt andel gåing og sykling i daglige reiser.

Gode styringsprinsipper for parkering i byer og tettsteder, samt på større arbeidsplasser kan bidra til større oppslutning om de miljøvennlige reisevalgene og påvirke hvordan areal disponeres til formål med høyere nytte.

Det ligger muligheter i å overføre kunnskap fra forskningsprosjekt "Walkmore", hvor blant annet Kongsvinger kommune og Innlandet fylkeskommune deltar.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommuner, Walkmore, Mjøsbyen, sykkelbysamarbeidene

Når: På kort og lang sikt

5.8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer

Handling 16: Påvirke og sette krav til ladeinfrastruktur, samt framheve aktuelle tilskuddordninger

Hva: Ved utbyggingsprosjekter av veger, næringsarealer, offentlige og private bygg og boliger bør det sett krav til ladeinfrastruktur. Statlige tilskuddsordninger for utbygging av ladestasjoner og stasjoner for ulike typer utslippsfri energi bør framheves. I tillegg bør muligheten for å utvide fylkeskommunale støtteordninger vurderes.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommuner, SVV, bedrifter, nettleverandører

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Handling 17: Arbeide for flere utslippsfrie kjøretøy gjennom offentlige og private kjøp

Hva: Innlandet har i dag en liten andel utslippsfrie kjøretøy, denne kan økes gjennom tiltak for prioritering av utslippsfrie kjøretøyer.

Ved fylkeskommunale anskaffelser av transporttjenester, busser, drosjer og andre kjøretøyer bør det legges vekt på utslippsreduksjoner. Fylkes-

kommunens mål er å være fossilfri innen 2025.

Samarbeidspartner/medansvar: Kommuner, bedrifter, drosjenæringen.

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

5.9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger

Handling 18: Samarbeid om gode mobilitetsløsninger

Hva: I samarbeid med forskningsmiljøer, nærings- og reiseliv, gründere, kommuner, organisasjoner og brukere søke å etablere prosjekter som kan levere bedre mobilitetsløsninger. Muligheter for kommersialisering bør være en del av vurderingen.

Utviklingen må bygge på Innlandets behov og kompetanse. Fylkeskommunen må derfor være åpen for nye ideer, pådriver for prosjektetableringer og villig til å pilotere løsninger.

Samarbeidspartner/medansvar: Universitet og høgskoler, nærings- og reiseliv, gründere, kommuner, organisasjoner og brukere

Når: På kort og lang sikt

Handling 19: Søke og delta i nasjonale og internasjonale utviklingsprosjekter innen mobilitet

Hva: Søke deltakelse i nasjonale og internasjonale prosjekter for å få innblikk i andre organisasjoner og prosjektløsningsmodeller som gir konkrete resultater og relevant læring i vårt utviklingsarbeid.

Samarbeidspartner/medansvar: Andre fylkeskommuner, forskningsaktører, grensesamarbeid, EU – Interreg

Når: På kort og lang sikt

5.10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser

Handling 20: Utvikling av mobilitetsknutepunkt som ivaretar brukernes behov

Hva: Fylkeskommunen bør peke ut de viktigste knutepunktene for å ivareta framtidige behov for brukerne av mobilitetstjenester, og ta initiativ til samordning og utvikling hvis ingen annen aktør har gjort dette, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling. For å sikre de ulike partenes bidrag og ansvar anbefales en avtalebasert tilnærming både for planleggings- og gjennomføringsfasen.

Samarbeidspartner/medansvar: Jernbanedirektoratet, SVV, kommuner, transport- og reiselivsaktører, Bane NOR.

Når: På kort og lang sikt

Handling 21: Økt framkommelighet for kollektivtransport for å redusere reisetid

Hva: Utarbeide begrunnet og prioritert liste for fremkommelighetstiltak som reduserer reisetid for å øke kollektivtransportens konkurransekraft. Påvirke vegeiere i deres investeringsprogrammer og arbeide for at vegeiere gjennomfører tiltakene.

Samarbeidspartner/medansvar: SVV, Mjøsbyen, kommuner

Når: På kort og lang sikt

Handling 22: Oppfølging av holdeplass- og kollektivtiltak på riksveger, fylkesveger og kommunale veger

Hva: Godt vedlikeholdte holdeplasser og byttepunkter er god markedsføring for kollektivtrafikken.

Derfor må det utvikles standarder på holdeplasser basert på passasjergrunnlag og passasjerens behov. Standarden skal benyttes som grunnlag for utvikling og drift. Tydelig fordeling av ansvar er en del av dette.

Ved vegutbygginger må kollektivtiltak planlegges for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft i forhold til bil.

Eksempel er:

- gode holdeplassløsninger med parkeringsmuligheter og gangforbindelser.

- stoppsignal for kollektivtransport langs hovedveg for å hente ventende passasjer på holdeplasser som ikke er synlig fra vegen.

Samarbeidspartner/medansvar: SVV, kommuner, Nye Veier

Når: Kort sikt (2022 – 2025)
Infrastrukturtiltak følges opp gjennom Handlingsprogram for fylkesveger, eller statlig og kommunale investeringer og driftstiltak.

5.11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter

Handling 23: Utarbeide kommunikasjonsplan med blant annet holdningskampanjer og markedsføringstiltak for å synliggjøre fordeler og muligheter for gåing, sykling og kollektivtrafikk

Hva: Dersom det skal bli endringer i innbyggernes reisevaner, må de få god og relevant informasjon om alternative reisemåter. Sentrale budskap i kommunikasjonsplan er knyttet til:

- Gang- og sykkeltilbudet og fordelene med å gå og sykle.
- Kollektivtilbudet der den enkelte bor og reiser.
- Fordelene ved kjøre sammen
- Vurdering av bærekraft ved reisebehov og investeringer

Samarbeidspartner/medansvar: Statens vegvesen, nærings- og reiseliv, Trygg trafikk og kommunene

Når: Kort sikt (2022 – 2025)

Foto: pixabay.com

6. Begrepsforklaring

Bærekraft - I FNs rapport for miljø og utvikling «Vår felles framtid» (1987) er bærekraftig utvikling definert som utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov. I transportsammenheng må bærekraft se klima og miljø, sosial utvikling og økonomi i sammenheng.

CO2-ekvivalenter - mål for utslippsreduksjoner omfatter i tillegg til karbondioksid (CO2) som regel også gasser som metan (CH4), lystgass (N2O) og fluorgasser (HFK, PFK og SF6). Alle disse gassene bidrar til klimaendringer, men har svært forskjellig oppvarmingseffekt og levetid i atmosfæren. For å kunne sammenligne dem, regnes de om til CO2-verdier.

Delingsmobilitet - er basert på at kjøretøy deles mellom trafikantene. Enten i form av tradisjonell bildeling fra bilflåte eller mellom personer, eller i form av samkjøring eller ridesourcing. (TØI)

Knutepunkter - har ulik funksjon, avhengig av beliggenhet og størrelse, og i faglitteraturen brukes ulike betegnelser. Knutepunkt brukes om steder i kollektivnettet der kollektivlinjer krysser eller tangerer hverandre, og hvor det foretas omstigning eller bytte mellom kollektive transportmidler (V123 Kollektivhåndboka Tilrettelegging for kollektivtransport på veg og gate).

Kollektivreise - er en reise med transportsystemer som er tilgjengelig for alle, til forskjell fra private transportmidler. Kollektivtrafikken er gjerne organisert med faste ruter med faste rutetider og kan benytte seg av bl.a. buss, trikk, t-bane, tog, fly, ferje og hurtigbåt.

Kombinert reise - bytter man transportmiddel en eller flere ganger på reisen fra A til B.

Mikromobilitet - refererer til lette kjøretøy som er utformet for å frakte én eller to passasjerer. Dette inkluderer alt fra sykler, elektriske skateboard og små elektriske biler til den siste trenden innenfor mikromobilitet: elektriske sparkesykler. Formålet med mikromobilitetskjøretøy er å fylle tomrommet i trafikken i en bys infrastruktur, også kjent som «First/Last mile»-problemet. (Swarco.com)

Pendellinjer - starter på en side av byen, pendler gjennom sentrum, og fortsetter på motsatt side av byen. På den måten får man en forenkling av systemet, med færre linjer og rutetabeller. Dessuten får flere mulighet til å nå til sitt reisemål på motsatt side av sentrum uten å måtte bytte buss. Ved bruk av pendellinjer reduseres også behovet for areal til bussoppstilling i sentrum.

Selvkjørende kjøretøy - er et kjøretøy som er utrustet med et teknisk system som automatisk fører kjøretøyet og som har kontroll over kjøringen. Selvkjørende kjøretøy omfatter kjøretøy der en fører kan overlate kjøringen til det tekniske systemet som automatisk fører kjøretøyet, og kjøretøy som er konstruert for å kjøre uten fører. (Lov om utprøving av selvkjørende kjøretøy).

SVV - Statens vegvesen

Sømløse reiser - retter søkelyset på hvor gode mulighetene er for overgang mellom de ulike transportmidlene, det vil si forhold knyttet til parkeringsmuligheter, informasjon og korrespondanse, i tillegg til forhold knyttet til hvert enkelt transportmiddel. Det er reiser hvor kunden opplever få eller ingen hindringer i planlegging. og gjennomføring av en reise som går på tvers av ulike prissystemer og transportmidler.

7. Kunnskapsgrunnlag

- Innlandstrategien 2020 – 2024, vedtatt FT sak 103/2020
- Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the Future, EU kommisjonen desember 2020
- Veileder for smart mobilitet, Statens vegvesen rapport nr. 584 april 2020, forfatter ViaNova
- Veileder for helhetlig knutepunktutvikling, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og KS, februar 2018
- FNs 17 mål for bærekraftig utvikling frem mot 2030, vedtatt av FNs medlemsland 2015
- Klimagassregnskap for kommuner og fylker, dokumentasjon av metode, Miljødirektoratet M989/2021
- Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet–teknologi og fremtidens transportinfrastruktur, Regjeringens ekspertutvalg juni 2019
- Handlingsplan for kollektivtransport, Samferdselsdepartementet 2018
- Bærekraftig mobilitetsplanlegging, Statens vegvesen rapport nr. 293 august 2018
- Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030? KPMG august 2017 på oppdrag fra ENOVA/
- Kollektivtransport - Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder, Statens vegvesen og K2 – nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik Sverige 2017, forfatter Urbanet analyse ISBN 978-82-7704-142-1
- Fremtidens reiser - Nye teknologiske trender og betydningen for mobilitet, Urbanet analyse nr 94/2017 på oppdrag fra Ruter AS
- Innlandet universelt utformet 2025–felles strategi for Hedmark og Oppland, vedtatt april 2016
- Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen, vedtatt FT sak 37/20
- Mobilitet -delstrategi 2019-2023, Trøndelag fylkeskommune, avdeling for samferdsel
- Målbild för kollektivtrafiken 2040 og Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026, Remissutgåva 2021
- Strategi for Kolumbus 2016–2021
- Mobilitetsstrategi 2030 Hamar, vedtatt desember 2020
- Mobilitetsstrategi for Bærum kommune, vedtatt juni 2019
- Mobilitet Bolyst–Grønn og sosial boligbygging, Ferd AS presentasjon 10. januar 2020
- Fra Kollektivtransport til mobilitet Handlingsplan for kollektivtransport 2019-2022 Oppland vedtatt FU sak 7/19
- Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018-2021, vedtatt FT sak 45/17
- Utslipp av klimagasser i kommuner, Miljødirektoratets nettside
- Nasjonalt regnskap for bærekraftig mobilitet 2019, Statens vegvesen
- Årsrapport Innlandstrafikk 2020
- Hedmark Trafikk FKF -årsberetning 2019
- Opplandstrafikk årsrapport 2019
- Rolleavklaring og innhold i kollektivknutepunkter Oppland, vedtatt FT sak 49/15
- Fritidshusene og deres brukere. En rapport fra en undersøkelse blant eiere av hytter/fritidshus i Sjusjøenområdet, Ringsaker kommune 2017. Thor Flognfeldt og Birgitta Ericsson. ØF-rapport 09/2018)
- UA-rapport 137/2020: Endring i reisevaner som følge av koronapandemien. Prognose for reduksjon i kollektivselskapenes inntektsgrunnlag
- Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025, Kollektivtrafikkforeningen mars 2021

Innlandet
fylkeskommune