



# Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026



## Forord

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026 er utarbeidet som en oppfølging til vedtatt mobilitetsstrategi for Innlandet. Del 1 av handlingsplanen inneholder mål, føringer, økonomiske forutsetninger, prinsipper og satsingsområder for kollektivtransporten. Del 2 angir de konkrete konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske forutsetninger. Del 1 og del 2 av handlingsplanen må sees i sammenheng.

Oppfølging av mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter er beskrevet i eget vedlegg.

Handlingsplanen er også vedlagt et kunnskapsgrunnlag som beskriver bakgrunnen for prioriteringer og satsingsområder, samt en begrepsliste.

# Innhold

<b>Forord</b> .....	<b>1</b>
<b>Del 1</b> .....	<b>3</b>
<b>Innledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Politiske mål og føringer</b> .....	<b>4</b>
Innlandsstrategien 2020 – 2024.....	4
Regionale planer.....	4
Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030 .....	4
Areal- og transportstrategi for Mjølsbyen .....	4
Fylkesbudsjett 2022-2025 .....	4
Klimabudsjettet .....	5
Nasjonale trender og grunnprinsipper.....	5
<b>Økonomiske forutsetninger</b> .....	<b>6</b>
Scenario 1 – Budsjetttramme 2023 (økonomiplan 2022-2025) .....	7
Scenario 2 – Revidert budsjetttramme 2022 (videreført i 2023-2025) .....	7
Scenario 3a – Økonomisk ramme for 2023 pluss 100 mill. kr .....	8
Scenario 3b – Økonomisk ramme for 2023 pluss 200 mill. kr.....	8
<b>Kollektivtransport i Innlandet</b> .....	<b>9</b>
Prinsipper for det ordinære rutetilbudet .....	9
Rutetilbud.....	10
Klima og miljø.....	10
Marked og kunde .....	11
Billett- og informasjonsløsninger .....	12
<b>Satsingsområder</b> .....	<b>13</b>
<b>Oppfølging av mobilitetsstrategien</b> .....	<b>14</b>
<b>Del 2</b> .....	<b>15</b>
<b>Konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske rammer</b> .....	<b>15</b>
<b>Vedlegg</b> .....	<b>22</b>
1. Oppfølging av mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter	
2. Begrepsforklaring	
3. Kunnskapsgrunnlag	

# Del 1

## Innledning

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030 har ambisiøse målsetninger. Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport tar utgangspunkt i vedtatte målsetninger i mobilitetsstrategien og andre politiske mål og føringer.

Innlandet er et stort og spredtbygd fylke. I noen by- og tettstedsområder bor folk relativt tett, mens i andre områder må personer transporteres over til dels svært lange avstander. Fylket har 46 kommuner, hvorav 27 tilhører kategoriene av minst sentrale kommuner.<sup>1</sup> Dette gir mange kjørte kilometer med buss og drosje for å frakte elever til og fra skolen, og ca. 75 % av kostnadene til kollektivtransport er knyttet til lovpålagt skoleskyss.

Innlandet fylkeskommune har mål om å bli et klimanøytralt fylke innen 2030 og at virksomheten til fylkeskommunen skal bli fossilfri innen 2025 (jfr. nasjonale mål).

I Innlandet er det ingen busslinjer som er selvfinansierende. Alle linjer, også i byområdene, er avhengig av offentlig støtte. Fylkeskommunen har inntekter fra billettsalg, som i hovedsak kommer fra reisende i de mest tettbefolkede områdene. Byene i Mjøsregionen skiller seg klart ut med flest reisende og størst bidrag til inntekter fra billettsalg. I gjennomsnitt dekker billettinntektene om lag halvparten av kostnadene knyttet til drift av det ordinære rutetilbudet.

Ambisiøse målsetninger om å tilby gode og sømløse reiser, og om å bidra til å oppfylle klimamål, er krevende å oppnå i et fylke med store avstander, spredt bosetning og med presset økonomi. Tiltak og rutetilbud må tilpasses de økonomiske rammene som gis, og påvirker både utviklingsmuligheter og strukturen på rutetilbudet.

---

<sup>1</sup> SSB sin sentralitetsindeks.

# Politiske mål og føringer

## Innlandsstrategien 2020 – 2024

[Innlandsstrategien](#) ble vedtatt av fylkestinget i Innlandet 23. september 2020, og viser retning for samfunnsutviklingen i vår del av landet. Langsiktige utviklingsmål i Innlandsstrategien er:

- 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

## Regionale planer

Fylkeskommunen er i ferd med å utarbeide tre regionale planer: en for det inkluderende innlandet, en for samfunnssikkerhet og en for klima, energi og miljø. De regionale planene vil kunne gi føringer som påvirker prioriteringer for fylkeskommunens kollektivtransport framover.

## Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030

[Mobilitetsstrategien](#) viser hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer innen mobilitetsområdet. Mobilitetsstrategien er ambisiøs, og har som visjon at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i Innlandet. Langsiktige utviklingsmål for mobilitet i Innlandet er:

- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrensene
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

Mobilitetsstrategien består av 11 strategier med tilhørende handlingspunkter.

## Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

Innlandet fylkeskommune vedtok i april 2020 en [felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen](#). Mjøsbyens visjon er *Mjøsbyen – attraktive steder og grønne reiser*, og strategien skal blant annet bidra til å nå mål om klimanøytralitet. Mjøsbyensamarbeidet arbeider også for å påvirke statens rammebetingelser for Innlandets mobilitetsutvikling.

## Fylkesbudsjett 2022-2025

Følgende mål i [Fylkesbudsjettet](#) er direkte knyttet til kollektivtransport:

- Fremme god helse og høy livskvalitet
  - Gode muligheter for at flere velger sykling, gåing og kollektivtransport
- Høy sikkerhet, god fremkommelighet og bærekraftige løsninger i trafikken
  - Trygg og pålitelig skoleskysse
  - Høy andel kollektivreisende
  - Gode grenseoverskridende mobilitetsløsninger
- Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp
  - Klimavennlig kollektivtilbud

## Klimabudsjettet

[Klimabudsjettet](#) gjelder for perioden 2022-2025, og viser hvordan fylkeskommunen skal bruke midler og gjennomføre tiltak for å kutte klimagassutslipp. Klimaregnskapet viser status for klimagassutslippene.

Målene for klimaarbeidet knytter seg til hovedmålet «Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp». Et av delmålene i klimabudsjettet er å ha et «Klimavennlig kollektivtilbud».

## Nasjonale trender og grunnprinsipper

Gjeldende Nasjonal transportplan innledes med å slå fast at et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem er en av de viktigste bærebjelkene i et moderne samfunn, og setter dette som hovedmålet fram mot 2050. Videre stilles det opp fem likestilte mål som skal gi retning for ressursbruken i planperioden 2022-2033.



Figur 1: Målene for transportsektoren i Nasjonal transportplan

Alle disse målene er relevante også på fylkeskommunalt nivå, og samsvarer godt med mål og retning i vårt eget handlingsprogram for fylkesveger og mobilitetsstrategi for Innlandet. Kollektivtrafikken kan være en viktig bidragsyter for å oppfylle både nasjonale og regionale klimamål, for å komme nærmere nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken, og for å gi folk en enklere reisehverdag.

Stortinget har anmodet regjeringen om å sette et mål om at andelen kollektivreisende skal opp på samme nivå som før pandemien, og deretter vokse videre. En arbeidsgruppe fra Statens vegvesen understreker at stabil finansiering, både fra statlig og fylkeskommunalt hold er viktig, og anbefaler blant annet at kompensjonsordningen for tapte billettinntekter skal dreies mot et tilskudd for omstilling og utvikling.

Arbeidsgruppas anbefalte tiltak for fylkeskommunene er blant annet å gjennomføre endringer i billett- og takstsystemene for å øke fleksibiliteten for kundene og bidra til å spre trafikken utover dagen. De anbefaler også en datadrevet utvikling av kollektivtilbudet, der ulønnsomme avganger kan fjernes, og en kan satse på mer fleksible løsninger basert på data og elektroniske plattformer.

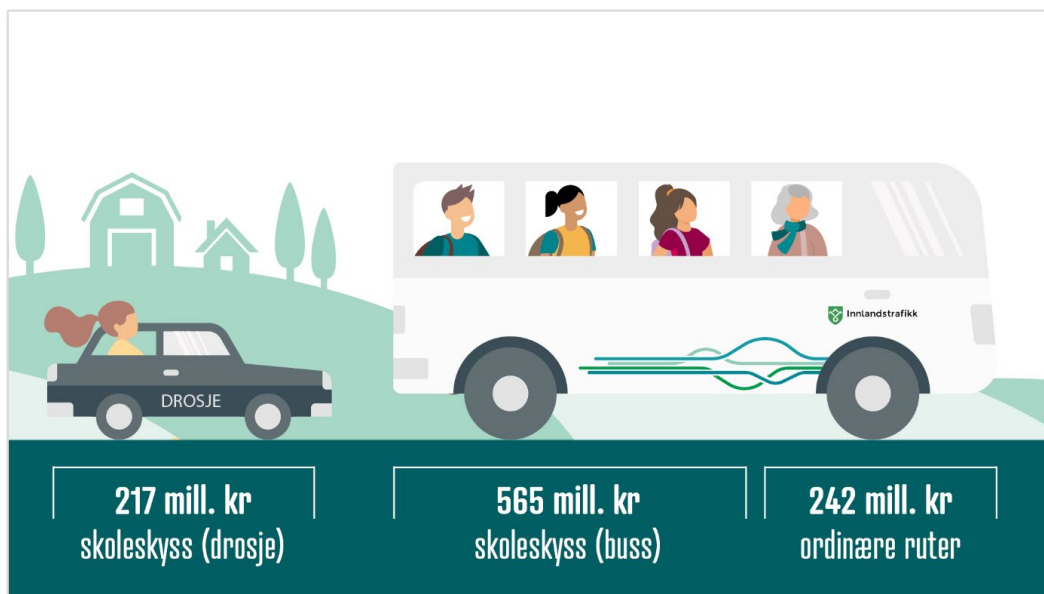
## Økonomiske forutsetninger

Handlingsplanen inneholder fire økonomiske scenarier med beskrivelse av fakta og konsekvenser. Utgangspunktet for de økonomiske beregningene er vedtatt fylkesbudsjett 2022-2025. En oppstilling av tiltak og konsekvenser finnes i handlingsplanens del 2.

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave, og fylkeskommunen har ansvar for organisering av den ordinære skoleskyssen for grunnskole og videregående skole. Skoleskyss for grunnskoleelever delfinansieres av kommunene, mens skyss for elever på videregående skoler i sin helhet dekkes av fylkeskommunen.

Figuren under viser fordeling av kostnader til skoleskyss og det ordinære rutetilbud for 2022. Innsparinger på grunn av de økonomiske rammene må tas med reduksjon i det ordinære rutetilbudet, som i 2022 har et budsjett på 242 mill. kr. En reduksjon i rutetilbudet vil også gi reduserte billettinntekter. Det er i 2022 budsjettet med forventede billettinntekter på 122 mill. kr. Dette må det tas hensyn til i de økonomiske beregningene.

Budsjett for tilrettelagt transport (TT-transport) er ikke inkludert i budsjettrammene.



Figur 2: Kjøp av transporttjenester fordelt på skoleskyss med henholdsvis drosje og buss, og ordinære ruter, ifølge budsjett for 2022.

Kjøp av transporttjenester har en årlig kostnad på ca. 1 milliard kroner, som er regulert i avtaler fylkeskommunen har inngått. Endringer i kontraktsforhold er ikke hensyntatt i scenariobeskrivelsene.

Budsjett for 2022 er basert på billettinntektene fra 2019. Det er usikkerhet knyttet til om passasjertallene, og gjennom det billettinntektene, vil komme opp på samme nivå som før koronapandemien. Nasjonalt forventes nedgang i passasjergrunnlaget fra 2019-nivå.

Med bakgrunn i Samferdselsutvalgets vedtak i sak 4/2022, er det utarbeidet fire alternative scenarier. Alle scenariene omhandler driftsutgifter og inntekter, og inkluderer ikke eventuelle investeringer.

- Scenario 1 – opprinnelig budsjettramme 2023 (økonomiplan 2022-2025)
- Scenario 2 – revidert budsjettramme 2022 (videreføring av denne i perioden 2023-2025)

- Scenario 3a – økte bevilgninger med 100 mill. kr (fra opprinnelig budsjettramme 2023)
- Scenario 3b – økte bevilgninger med 200 mill. kr (fra opprinnelig budsjettramme 2023)

## Scenario 1 – Budsjettramme 2023 (økonomiplan 2022-2025)

Grunnlaget for scenario 1 er den vedtatte økonomiplanen 2022-2025 med netto budsjettramme på 717 mill. kr for budsjettåret 2023. Det vil gi en reduksjon på ca. 60 mill. kr for 2023, sammenlignet med tjenestenivået og ruteproduksjonen i 2022, slik det er vist i tabellen under. For de påfølgende årene legges det opp til en ytterligere mindre reduksjon.

Beregninger viser at billettinntektene vil bli redusert med 30 mill. kr sammenlignet med vedtatt økonomiplan. Dette utgjør en nedgang på 25 %, for å gjenspeile nedgangen i ruteproduksjon. Scenario 1 medfører betydelige reduksjoner i det ordinære rutetilbudet. En reduksjon i ruteproduksjonen vil gi færre betalende reisende, og dermed lavere billettinntekter. Dette må hensyntas når ruteproduksjonen skal tilpasses.

Beskrivelse	Revidert budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
Utgifter	1 103 252	1 014 231	1 011 531	1 011 531	1 011 531
Inntekter	-326 944	-296 944	-296 944	-296 944	-296 944
<b>Netto driftsramme</b>	<b>776 581</b>	<b>717 287</b>	<b>714 587</b>	<b>714 587</b>	<b>714 587</b>

Tabell 1: Scenario 1. Budsjettramme 2023, som vedtatt i økonomiplan 2022 - 2025. Tall oppgitt i tusen.

Reduksjon i netto driftsramme på 60 mill. kr og reduserte billettinntekter på 30 mill. kr vil til sammen gi ca. 90 mill. kr mindre til kjøp av transporttjenester, sammenlignet med 2022. Dette må tas som en reduksjon i det ordinære rutetilbudet, som i 2022 har et budsjett på 242 mill. kr. Dette tilsvarer 37 % av ruteproduksjonen.

Foreslåtte tiltak i scenario 1 er beskrevet i handlingsplanens del 2.

## Scenario 2 – Revidert budsjettramme 2022 (videreført i 2023-2025)

I scenario 2 legges den vedtatte økonomiske rammen for årsbudsjett 2022 til grunn (FT 103/2021). I tillegg er rammen økt ved at budsjettert bruk av fond i 2022 er lagt til, slik at rammen utgjør 777 mill. kr. i 2023.

Beskrivelse	Revidert budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
Utgifter	1 103 252	1 103 252	1 100 552	1 100 552	1 100 552
Inntekter	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944
<b>Netto driftsramme</b>	<b>776 581</b>	<b>776 581</b>	<b>773 881</b>	<b>773 881</b>	<b>773 881</b>

Tabell 2: Scenario 2. Tall oppgitt i tusen. Tabellen viser en videreføring av dagens ramme.

Økte kostnader til kjøp av transporttjenester og lavere billettinntekter på grunn av færre passasjerer, medfører reduksjon i rutetilbudet i scenario 2 selv om budsjettrammen for 2022 videreføres.

Foreslåtte tiltak i scenario 2 er beskrevet i handlingsplanens del 2.



### Scenario 3a – Økonomisk ramme for 2023 pluss 100 mill. kr

I dette scenarioet legges til grunn budsjetttrammen for 2023 pluss 100 mill. kr. Dette tilsvarer et aktivitetsnivå som i 2022. Tabellen nedenfor viser en styrking av budsjetttramme i planperiode 2023-2026.

Beskrivelse	Revidert budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
Utgifter	1 103 252	1 144 231	1 141 531	1 141 531	1 141 531
Inntekter	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944
<b>Netto driftsramme</b>	<b>776 581</b>	<b>817 287</b>	<b>814 587</b>	<b>814 587</b>	<b>814 587</b>

Tabell 3: Scenario 3a. Tall oppgitt i tusen. Tabellen viser budsjett i økonomiplanen pluss 100 mill.

Foreslåtte tiltak er beskrevet i handlingsplanens del 2.

### Scenario 3b – Økonomisk ramme for 2023 pluss 200 mill. kr

I dette scenarioet legges til grunn driftsrammen for 2023 pluss 200 mill. kr.

Beskrivelse	Revidert budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025	Budsjett 2026
Utgifter	1 103 252	1 244 231	1 241 531	1 241 531	1 241 531
Inntekter	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944	-326 944
<b>Netto driftsramme</b>	<b>776 581</b>	<b>917 287</b>	<b>914 587</b>	<b>914 587</b>	<b>914 587</b>

Tabell 4: Scenario 3b. Tall oppgitt i tusen. Tabellen viser rammen i økonomiplanen pluss 200 mill.

Tabellen viser kun endring i netto driftsramme. En økning i budsjetttrammen vil gi en økning i ruteproduksjon. Dette vil igjen gi flere betalende reisende og dermed økte billettinntekter. Økt ruteproduksjon i form av høyere utgifter og økte inntekter er ikke hensyntatt i tabellen.

Foreslåtte tiltak er beskrevet i handlingsplanens del 2.

## Kollektivtransport i Innlandet

Seksjon kollektivtransport – Innlandstrafikk – har ansvaret for kollektivtilbudet i Innlandet fylke.

Kollektivtransporten i Innlandet kan deles i to hovedgrupper, skoleskyss (transport primært for skoleelever i 190 dager i året) og ordinære ruter (tilbud til andre reisende i ca. 250 dager i året).

Om lag 75 % av kostnadene til kollektivtransporten i Innlandet er knyttet til skoleskyss, og dette påvirker handlingsrommet for det ordinære rutetilbudet. Innlandstrafikk skal levere en kostnadseffektiv og trygg skoleskyss. Skoleskyss er en lovpålagt tjeneste, regulert av Opplæringslova, og ivaretas innenfor de kravene som stilles til dette.

Skoleskyss med buss er åpen for ordinære reisende, og er søkbar i Entur og andre reiseplanleggere. For deler av Innlandet vil skoleskyssen være ryggraden i kollektivtilbudet i området. Skoleskyss med drosje kan kun benyttes av de skoleelevene som har rett til dette.

### Prinsipper for det ordinære rutetilbudet

Fylkeskommunen skal tilrettelegge for effektive og sømløse reiser hvor informasjon om reisealternativer er tilgjengelig både under planlegging og bestilling, og underveis på reisen<sup>2 3 4</sup>.

Gjennom samarbeid med andre aktører skal det utvikles et sømløst kollektivtilbud basert på et solid hovedlinjenett (stamnett) bestående av toglinjer, regionlinjer og bybusslinjer<sup>5</sup>. I dette hovedlinjenettet skal tilbudet være fast, frekvent og forutsigbart. I mer spredtbygde områder er det ønskelig å utvikle fleksible tilbud som dekker lokale behov<sup>6</sup>.

Kollektivtransporten skal være trygg og tilgjengelig for alle grupper<sup>7 8</sup>, og transporttilbudet skal utfylle og komplettere hverandre til et helhetlig tilbud for brukerne. Kollektivtilbudet skal bidra til økt mobilitet for innbyggere og tilreisende, slik at alle får mulighet til å delta i Innlandssamfunnet<sup>9</sup>.

Kollektivtilbudet er avhengig av et kundegrunnlag, og vil derfor variere fra region til region. Levende bosteder med gode knutepunkt er et viktig grunnlag for et godt og attraktivt kollektivtilbud<sup>10 11</sup>. Utviklingsmuligheter skal vurderes der det er et potensiale for flere reisende, tilgjengelig ressurser og ekstern tilleggsfinansiering. Fylkeskommunen skal også tilrettelegge for at kollektivtransporten i størst mulig grad er fossilfri<sup>12</sup>.

---

<sup>2</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i fylket.

<sup>3</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger

<sup>4</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S11 Inspirerer til å velge bærekraftige reisemåter

<sup>5</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

<sup>6</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene

<sup>7</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte

<sup>8</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet

<sup>9</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S4 Arbeide for mobilitetsstiltak som bedrer folkehelsen

<sup>10</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet

<sup>11</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser

<sup>12</sup> Mobilitetsstrategi for Innlandet – S8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøy

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport må tilpasses de økonomiske rammene som gis. Satsingsområder og beskrevne prinsipper vil være styrende for eventuelle reduksjoner eller utvidelse av rutetilbud, driftsdøgn, frekvens og justering av enkelte linjer og avganger.

## Rutetilbud

Kollektivtransporten i Innlandet består av bylinjer, regionlinjer, lokallinjer og bestillingstransport.

### Bylinjer

Fylkeskommunen skal utvikle og styrke robuste bylinjer i de tettest befolkede områdene av Innlandet. Hvilke byer som kan ha egne bybusstilbud, vil avhenge av økonomisk ramme til kollektivtransporten. Bybussen i de største byene opprettholdes.

I ruteplanleggingen vil det bli vurdert å «strekke ut» enkelte linjer til rundt 15 km ut fra hovedknutepunkt. Det er innenfor en slik radius at bybuss best kan konkurrere med privatbilen.

Rutetilbudet skal ha så hyppig frekvens at det vil være attraktivt og forutsigbart med akseptabel overgangstid til regionlinjer.

### Regionlinjer

Regionlinjer skal knytte byer og regioner sammen, slik at det er mulig å reise over lengre avstander med kollektivtransport. Togtilbud og kommersielle busslinjer er en del av transporttilbudet til ordinære reisende. Det fylkeskommunale kollektivtilbudet skal i størst mulig grad unngå å kjøre parallelt der slike tilbud finnes. I de områdene som ikke har et togtilbud eller kommersielle busslinjer, skal fylkeskommunen tilrettelegge for regionalt busstilbud.

Regionlinjene skal så langt det er hensiktsmessig ha lignende egenskaper som tog - rask fremføring og få stopp.

### Lokallinjer

Tilbudet er i stor grad tilpasset behovet for skoleskyss, men er også åpent for ordinære reisende.

Tilbudet på lokallinjene vil variere fra sted til sted, og vil så langt det er mulig tilpasses slik at det er mulig å koble avgangene mot regiontilbudet.

Lokallinjene kjører i hovedsak i henhold til vedtatt skolerute (190 skoledager pr. år).

### Flex- og bestillingstransport

Tilbudet av flex- og bestillingstransport vurderes som et utfyllende tilbud til det ordinære rutetilbudet dersom økonomisk ramme tillater dette.

I spredtbygde områder er det ønskelig å utvikle fleksible tilbud for å dekke lokale behov. Med begrenset økonomisk ramme må det sees på nye måter å samordne og utnytte transportressursene på.

## Klima og miljø

Innlandet skal bidra til at Norge når klimalovens mål om minst 50 % reduksjon av klimagasser innen 2030. Innlandet fylkeskommunes egen virksomhet skal være fossilfri innen 2025. Det skal samtidig jobbes for å kutte indirekte utslipp ved å redusere utslippene fra fylkeskommunens forbruk av varer og tjenester.

Gjennom krav om miljø- og klimavennlig teknologi og energibærere i anskaffelsesprosessene kan fylkeskommunen sikre at persontransporten i Innlandet bidrar til redusert klimaavtrykk og redusert lokal miljøbelastning. Fylkeskommunen stiller krav, og vektlegger klima- og miljøhensyn i anskaffelser av rutegående transporttjenester, der det er hensiktsmessig.

#### **Fossilfri virksomhet innen 2025:**

For Innlandet fylkeskommunes kollektivtransport innebærer fossilfri virksomhet å øke andelen fossilfritt drivstoff og energi fra 74 % i 2021 til 100 % innen 2025. Dette innebærer at 1,7 mill. liter fossildiesel (2021) må erstattes med utslippsfri-, og fossilfri- energi og drivstoff innen 2025.

*Fylkeskommunen skal gå foran ved selv å benytte seg av utslippsfrie kjøretøy der dette er mulig, og ved å kreve at kjøretøy som kjører for fylkeskommunen i størst mulig grad er fossilfrie.<sup>13</sup>*

#### **Innlandet skal bidra til at Norge når klimamålet om 50 % reduksjon av klimagasser innen 2030<sup>14</sup>:**

For veitrafikk omhandler målsettingen å redusere klimagassutslippene med 438 000 tonn i Innlandet.

- Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- Kjøretøy skal elektrifiseres
- Biodrivstoffandelen skal økes

#### **Indirekte utslipp skal kuttes ved å redusere utslippene fra fylkeskommunen forbruk av varer og tjenester:**

For Innlandet fylkeskommunes kollektivtransport innebærer dette å stille krav og vektlegge klimahensyn ved produksjon og transport av varer som forbrukes i organisasjonen, samt vektlegge klimahensyn i utførelse av tjenester.

Gjennomføring av tiltak for å støtte opp under dette vil avhenge av økonomiske forutsetninger.

## **Marked og kunde**

Innlandet er et stort og spredtbygd fylke med litt over 370 000 innbyggere. I noen by- og tettstedsområder bor folk relativt tett, mens i andre områder bor folk svært spredt. 27 av fylkets 46 kommuner tilhører kategoriene minst sentrale kommuner<sup>15</sup>. Nesten 60 % av innlendingene bor i et tettsted, og omkring 40 % bor utenfor et tettsted.

Ifølge SSB forventes det størst befolkningsvekst i Hamar-, Gjøvik- og Lillehammer-regionene i tiden frem mot 2050.

Koronapandemien har skapt nye utfordringer for kollektivtransporten med endrede reisevaner og høyere krav til fleksibilitet, både for rutetilbud og billetter. Økte drivstoffpriser kan bidra til å få flere innbyggere over til kollektivtransport.

---

<sup>13</sup> <https://innlandstrafikk.no/f/p4/i95955d7f-962c-452b-b5b8-1df12962b5e4/mobilitetsstrategi-for-innlandet-2021-2030-vedtatt-desember-2021.pdf>

<sup>14</sup> <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>

<sup>15</sup> SSB sin sentralitetsindeks.

Å ha et enkelt, moderne og pålitelig kollektivtilbud er enda viktigere for å få flere og mer fornøyde kunder. Det er også viktig å bygge et godt omdømme gjennom å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Innlandstrafikk sin visjon *Enkelt for alle å reise med Innlandstrafikk*, viser retning i et langsiktig perspektiv og skal være en rød tråd i kollektivtilbudet.

Innlandstrafikk skal ivareta behovene for hele kundereisen. Kundereisen er hele reisen fra kundene planlegger reisen og tilgang til informasjon i forkant, opplevelsen av tilbudet under reisen og hvor fornøyd kunden er etter reisen.

Kollektivtilbudet skal oppleves som effektivt, sikkert, universelt utformet og tilgjengelig for alle brukergrupper. Reiseinformasjon og transportmidler skal holde høy standard, og reisekjeden skal framstå som et helhetlig og forutsigbart tilbud for kunden. Et godt og tilpasset kollektivtilbud kjennetegnes ved lett tilgjengelig og tilrettelagt informasjon, sømløse overganger mellom ulike transportmidler og samarbeid mellom ulike aktører om informasjons-, bestillings- og betalingsløsninger på digitale plattformer.

Innlandstrafikk har en bred målgruppe og kollektivtilbudet må tilpasses ulike behov og ulike målgrupper.

## **Billett- og informasjonsløsninger**

Dagens kunder har store forventninger til effektive og moderne løsninger for billettering og reise- og sanntidsinformasjon. Det er et kontinuerlig arbeid med å forbedre og videreutvikle dette for kundene.

Dagens billetterings- og sanntidssystem har vært i drift siden 2006 og det er helt nødvendig å bytte dagens løsning med ny teknologi. Skybasert billettering (ID-basert billettering) er i dag den mest fremtidsrettede løsningen, og nasjonalt vil dette være basis for det videre arbeidet med å nå full sømløs billettering mellom ulike kollektivaktører. ID-bærer for billett kan være smartkort, mobiltelefon, eller smartklokke.

Ny billetterings- og sanntidsløsning må sikre løsninger som er i samsvar med nasjonale føringer på elektronisk billetterings- og reiseinformasjon og ivaretar de nye kravene i ITS fra EU (Intelligent transport systems - European Commission).

En ny billetterings- og sanntidsløsning vil gi bedre kvalitet på tjenestene vi leverer og gjøre det enklere for brukere av kollektivtrafikken.

## Satsingsområder

Handlingsplanen beskriver, med utgangspunkt i vedtatte mål, føringer og økonomiske rammer, prinsipper og satsingsområder for fylkeskommunenes kollektivtransport for fireårsperioden 2023 – 2026.

Satsingsområdene skal bidra til å nå de langsiktige utviklingsmålene som er fastsatt i mobilitetsstrategien. De skal derved støtte opp under at det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser, og bidra til at klima- og miljøbelastningene fra persontransport blir vesentlig redusert.

### **Innlandstrafikk skal bidra til at det er enkelt for alle å reise kollektivt i Innlandet, ved å:**

- Opprettholde og utvikle kollektivtilbudet der kundegrunnlaget er størst
- Utrede gode og fleksible kollektivløsninger i distriktene
- Videreutvikle et bærekraftig bybusstilbud, som også kan bidra til målet om nullvekst i biltrafikken i de største byene
- Gjennomføre målrettede informasjons- og markedsaktiviteter som synliggjør fordeler og muligheter ved å velge kollektivtransport
- Innføre nye, moderne og kundesvennlige billett- og informasjonsløsninger, og legge til rette for bruk av Entur sine tjenester der dette er hensiktsmessig

*Satsingsområder for fylkeskommunens kollektivtransport i handlingsplanperioden.*

Satsingsområdene følges opp gjennom markedsplan, egne prosjekter og løpende daglig drift. Grad av iverksetting vil være avhengig av de økonomiske rammene.

For å lykkes med å tilby et attraktivt kollektivtilbud, er det viktig å se satsingsområdene i en helhet uavhengig av det konkrete rutetilbudet.

Prinsipper og satsingsområder er også lagt til grunn for konkretisering av rutetilbudet, slik det vises i del 2 av handlingsplanen. I del 2 angis tiltak og konsekvenser for rutetilbudet ved ulike økonomiske forutsetninger.

## Oppfølging av mobilitetsstrategien

Mobilitetsstrategiens handlingsplan angir 23 handlingspunkter knyttet til de 11 vedtatte strategiene. Handlingene krever oppfølging av flere avdelinger i Innlandet fylkeskommune, og det er nedsatt ei tverrfaglig gruppe som følger opp dette.

Innlandstrafikk har hovedansvar for oppfølgingen av noen av disse handlingspunktene, er deltaker i andre, mens det for noen handlingspunkter er andre avdelinger om har ansvaret for oppfølgingen. Dette omtales kort i vedlegg 1.

Hvordan, og i hvor stor grad handlingspunktene blir fulgt opp, vil for noen av handlingene avhenge av de økonomiske rammene som gis til kollektivtransporten.

## Del 2

### Konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske rammer

Tabellene under gir oversikt over hvilke konsekvenser og muligheter kollektivtilbudet får ved de ulike scenariene, både for rutetilbudet, politiske mål, kundene, kontrakter og sjåførere.

Oversikten gir et bilde av de forskjellige scenariene. Det vil bli avvik og variasjoner innenfor hvert scenario på grunn av ulikt behov og markedsgrunnlag rundt om i fylket. Regelmessig ruteanalyse og kundeundersøkelser vil gi innspill til endring i ruter og avganger. Kollektivsatsinger vil bli vurdert ut fra ulike gruppers reisebehov og potensial for nye reisende, og ut fra økonomiske rammer.

Scenario 3a er merket med lysegrønn farge, og viser omtrent det tjenestenivået Innlandstrafikk leverer i 2022.



	Vedtatt budsjetttramme 2023: 717 mill. kr	Revidert budsjetttramme for 2022: 777 mill. kr	Budsjetttramme: 817 mill. kr Rutetilbud som i 2022	Budsjetttramme: 917 mill. kr
BYLINJER	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
Slik blir rutetilbudet:	<p><b>Bybuss i byer med flere enn 20 000 innbyggere i tettstedet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag kl. 9-22 og søndag kl. 12-22</li> <li>&gt; Antall avganger i timen: 1-4</li> <li>&gt; Nattbuss: Ingen tilbud</li> <li>&gt; Sommer: Færre avganger</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<p><b>Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag: kl. 9-22 og søndag kl. 12-22</li> <li>&gt; Antall avganger i timen: 1-4</li> <li>&gt; Nattbuss: Ingen tilbud</li> <li>&gt; Sommer: Færre avganger</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<p><b>Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag kl. 8-24 og søndag kl. 10-24</li> <li>&gt; Antall avganger i timen: 1-4</li> <li>&gt; Nattbuss: Enkelte linjer i helg</li> <li>&gt; Sommer: Færre avganger</li> <li>&gt; Helligdager: Innstilt med unntak av 17.mai</li> </ul>	<p><b>Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag kl. 7-24 og søndag kl. 9-24</li> <li>&gt; Antall avganger i timen: 2-4</li> <li>&gt; Nattbuss: Enkelte linjer i helg</li> <li>&gt; Sommer: Tilbud som resten av året</li> <li>&gt; Helligdager: Tilbud som søndager</li> </ul>
	Konsekvenser:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nedleggelse av bybusstilbudet i Elverum og Kongsvinger</li> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger i timen</li> <li>&gt; Ingen buss etter kl. 22:00</li> <li>&gt; Ingen nattbusser på helg</li> <li>&gt; Ingen buss på 17.mai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger i timen</li> <li>&gt; Ingen buss etter kl. 22:00</li> <li>&gt; Ingen nattbusser på helg</li> <li>&gt; Ingen buss på 17.mai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rutetilbud som i dag (2022)</li> </ul>

REGION-LINJER				
	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
Slik blir rutetilbudet:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-20</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag kl. 8-20 og søndag kl. 9-20</li> <li>&gt; Sommer: Færre avganger på enkelte linjer</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-22 og søndag kl. 9-22</li> <li>&gt; Sommer: Færre avganger på enkelte linjer</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-24 og søndag kl. 9-24</li> <li>&gt; Sommer: Redusert tilbud på enkelte linjer</li> <li>&gt; Helligdager: Kjører helligdag før hverdag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24</li> <li>&gt; Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-24 og søndag kl. 9-24</li> <li>&gt; Sommer: Tilbud som resten av året</li> <li>&gt; Helligdager: Tilbud som søndager</li> </ul>
Konsekvenser:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger</li> <li>&gt; Ingen buss på helligdager</li> <li>&gt; Ingen buss etter kl. 20</li> <li>&gt; Ingen nattbusser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger</li> <li>&gt; Ingen buss på helligdager</li> <li>&gt; Ingen buss etter kl. 22</li> <li>&gt; Ingen nattbusser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rutetilbud som i dag (2022)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Styrking av tilbudet</li> <li>&gt; Utvidet driftsdøgn og flere avganger i løpet av dagen</li> </ul>

LOKAL-LINJER		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
	Slik blir rutetilbudet:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn hverdag: kl. 6-9 og 12-16</li> <li>&gt; Driftsdøgn lørdag: Ingen avganger</li> <li>&gt; Driftsdøgn søndag: Ingen avganger</li> <li>&gt; Avganger tilpasset skoletider</li> <li>&gt; Sommer: Ingen tilbud</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn hverdag: kl. 6-18</li> <li>&gt; Driftsdøgn lørdag: Ingen avgang</li> <li>&gt; Driftsdøgn søndag: kl. 14-18</li> <li>&gt; Avganger tilpasset skoletider</li> <li>&gt; Sommer: Ingen tilbud</li> <li>&gt; Helligdager: Ingen tilbud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn hverdag: kl. 6-20</li> <li>&gt; Driftsdøgn lørdag: kl. 10-18</li> <li>&gt; Driftsdøgn søndag: kl. 10-20</li> <li>&gt; Avganger tilpasset skoletider</li> <li>&gt; Sommer: Enkelte linjer og fjellruter</li> <li>&gt; Helligdager: Enkelte linjer kjører helligdag før hverdag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Driftsdøgn hverdag: kl. 6-22</li> <li>&gt; Driftsdøgn lørdag: kl. 10-18</li> <li>&gt; Driftsdøgn søndag: kl. 10-20</li> <li>&gt; Avganger tilpasset skoletider</li> <li>&gt; Sommer: Enkelte linjer og fjellruter</li> <li>&gt; Helligdager: Tilbud som søndager</li> </ul>
	Konsekvenser:	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tilbud kun på skoledager</li> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger</li> <li>&gt; Ingen tilbud etter kl. 16</li> <li>&gt; Ingen fjellruter og sesongruter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tilbud kun i skoleåret</li> <li>&gt; Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger</li> <li>&gt; Ingen tilbud etter kl. 18</li> <li>&gt; Ingen fjellruter og sesongruter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Rutetilbud som i dag (2022)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Styrking av tilbudet</li> <li>&gt; Utvidet driftsdøgn og flere avganger i løpet av dagen</li> <li>&gt; Muligheter for å utvikle fjell- og sesongruter</li> </ul>

FLEX- OG BESTILLINGS- TRANSPORT	Slik blir rutetilbudet:	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
			> Ingen bestillingstransport	> Ingen bestillingstransport	> Dagens bestillingstransport reduseres til 1-2 dager i uka knyttet til transport til/fra kommunesenter
	Konsekvenser:	> Nedleggelse av bestillingstransport	> Nedleggelse av bestillingstransporten	Bestillingstransport med noe redusert tilbud fra i dag, i enkelte områder	Et helhetlig tilbud med bestillingstransport / fleksible mobilitetstilbud > Felles konsepter for bestillingstransport > Felles priser, bestillingsfrister og bestillingspunkt

Andre konsekvenser:		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
<b>Politiske mål</b>		Når ikke målene i Mobilitetsstrategi for Innlandet: 1 - Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, og på tvers av fylkes- og landegrensener. 2 - Klima- og miljøbelastningen fra persontransport vesentlig redusert	Når ikke målene i Mobilitetsstrategi for Innlandet: 1 - Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, og på tvers av fylkes- og landegrensener. 2 - Klima- og miljøbelastningen fra persontransport vesentlig redusert	Delvis måloppnåelse av målene i Mobilitetsstrategien for Innlandet.	Når flere av målene i Mobilitetsstrategien for Innlandet.
		Støtter ikke opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Støtter ikke opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur
		Økt bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet negativt	Økt bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet negativt	Bruk av personbil som i dag	Redusert bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet positivt
<b>Kunden</b>		Dårlig omdømme	Noe dårligere omdømme	Omdømme som i dag	Styrket omdømme
		Færre ordinære reisende	Færre ordinære reisende	Antall reisende på nivå som i dag	Økt andel kollektivreisende
		Lite forutsigbart og sømløst for kundene	Mindre forutsigbart og sømløst for kundene	Delvis forutsigbart og sømløst for kundene	Stabilt og forutsigbart for kundene hele året
		Lavere kundetilfredshet	Svakere kundetilfredshet	God kundetilfredshet	Økt kundetilfredshet
		Ikke attraktivt tilbud for kunden	Mindre attraktivt tilbud for kunden	Akseptabelt tilbud for kunden	Mer attraktivt tilbud for kunden

<b>Økonomi og kontrakter</b>	Lavere billettinntekter som igjen vil kunne medføre ytterligere rutekutt	Lavere billettinntekter som igjen vil kunne medføre ytterligere rutekutt	Billettinntekter som i dag	Et bedre og mer attraktivt kollektivtilbud vil gi flere reisende og høyere billettinntekter.
	Det er begrensede muligheter knyttet til store kontraktsjusteringer i løpet av kontraktperioden. Ved behov for større endringer, må vi forhandle med busselskapet. Noe som kan gi dårligere betingelser og høyere kostnader.	Det er begrensede muligheter knyttet til store kontraktsjusteringer i løpet av kontraktperioden. Ved behov for større endringer, må vi forhandle med busselskapet. Noe som kan gi dårligere betingelser og høyere kostnader.	Ingen endringer i kostnadsbildet i kontraktene	Ingen endringer i kostnadsbildet i kontraktene
<b>Sjåfører</b>	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det kan medføre flere deltidsstillinger og skape utfordringer med rekruttering av sjåfører.	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det kan medføre flere deltidsstillinger og skape utfordringer med rekruttering av sjåfører.	Arbeidsforholdet til sjåførene som i dag	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det kan medføre flere hele stillinger og skape stabilitet for sjåførene. Bedre forutsigbarhet og attraktivitet - kan få flere sjåfører

# Vedlegg

1. Oppfølging av mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter
2. Begrepsforklaring
3. Kunnskapsgrunnlag