Innlandet fylkeskommune

Kunnskapsgrunnlag - Regional samferdselsstrategi

Strategiske grep for et motstandsdyktig, miljøvennlig og trygt transportsystem i Innlandet mot 2050



Innhold

Innledning....3
Mål/ føringer....3
Regionale planer....4
Fagnotater....5
Bru og bruprogram....5
Tilstand på fylkesveg....5
Jernbane....7
Trafikksikkerhet....10
Mobilitet og Kollektivtransport....12
Byområder og finansieringsløsninger....14
Klimatilpasning, beredskap og totalforsvar....19
Klimagassutslipp og samferdsel....23
Teknologi og fremtidens mobilitet....33

Innledning

Denne rapporten utgjør kunnskapsgrunnlaget som regional samferdselsstrategi er bygget på. Rapporten inneholder fagnotater innhentet fra interne ressurser i Innlandet fylkeskommune på relevante fagområder. Fagnotatene utdyper bakgrunnen for de strategiske grepene i Samferdselsstrategien. Kunnskapsgrunnlaget utgjør også utredningsmateriale utarbeidet i forbindelse med vedtatte regionale planer, strategier og handlingsplaner. Dette er ikke nærmere omtalt i denne rapporten.

Mål/ føringer

Regional samferdselsstrategi er knyttet til målene i Nasjonal transportplan (NTP) og bygger på føringene fra Innlandsstrategien og ulike regionale planer og strategier. Nedenfor følger en overordnet omtale over mål og føringer fra NTP, regionale planer, strategier og handlingsplaner.

Nasjonal transportplan 2025 – 2036

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet. Målene har regjeringen satt i forbindelse med arbeidet med kommende Nasjonale transportplan 2029 – 2040:

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet					
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne	Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål	Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Mer for pengene	Effektiv bruk av ny teknologi

Innlandsstrategien 2024-2028

Innlandsstrategiens visjon er Innlandet – eventyrlige muligheter. Et fylke med sterke røtter og store drømmer, med mål om å ha en ledende posisjon innen teknologi, industri, landbruk og reiseliv. Vi lever i en tid med store endringer og utfordringer. Endringene stiller krav til at både myndigheter, næringsliv og samfunnet generelt evner å omstille seg. Vedtatt 17.12.2024**.**

Langsiktige utviklingsmål i Innlandsstrategien er:
For å realisere eventyrlige muligheter i Innlandet legges følgende til grunn:

- 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

Handlingsprogram for fylkesveger 2026 – 2029

Handlingsprogram for fylkesveg viser hvordan Innlandet fylkeskommune skal utvikle fylkesvegnettet for perioden. Det skjedd store endringer i samfunnet siden forrige handlingsprogramperiode. Værhendelser har satt fylkesvegnettet i Innlandet på prøve. Videre har krigen i Ukraina ført til endringer i den geopolitiske sikkerhetssituasjonen. NATO er utvidet østover og Norges rolle endres.

Samfunnssikkerhet er tydeligere på dagsorden med blant annet en ny Stortingsmelding om totalforsvar (Meld. St. 9 (2024-2025)). Klimamålene er ikke nådd og Innlandet har en befolkning som ikke oppfyller nasjonale anbefalinger knyttet til fysisk aktivitet.

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030

Mobilitetsstrategien skal vise hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer innen mobilitetsområdet. Mobilitetsstrategiens visjon er at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i Innlandet.

Godsstrategi for Innlandet

Godsstrategi Innlandet skal bidra til å oppfylle Innlandsstrategien sine mål, bl.a. å legge til rette for bedre og grønnere mobilitet i hele Innlandet, samt videreutvikle industrien med tanke på å sikre arbeidsplasser og bidra til økt verdiskaping.

Arbeidet med godsstrategi Innlandet er forankret i regional plan for klima, miljø og energi, der Innlandet fylkeskommune har et ansvar for å redusere klimagassutslippene, bl.a. gjennom å: "initiere til, og delta i regionale og nasjonale samarbeid om grønne transportterminaler og -korridorer", herunder arbeide for at mer godstransport overføres fra veg til bane. Innlandet er landets viktigste transittfylke når det gjelder godstransport på veg og bane. Klimamålet for Innlandssamfunnet er at de direkte klimagassutslippene våre skal reduseres med 55 % innen 2030, i forhold til referanseåret 1990. Klimautslippene fra vegtrafikken i Innlandet utgjorde ca. 38% av de totale klimagassutslippene i fylke i 2022, hvorav gods- og varetransporten står for halvparten av utslippene.

Reiselivsstrategi Innlandet 2025-2030

Innlandet fylkeskommune har besluttet å utvikle en helhetlig reiselivsstrategi for å styrke verdiskaping, konkurransekraft og lokalsamfunnsutvikling i Innlandet. Strategien skal bidra til bærekraftig reisemålsutvikling og er forankret i næringen.

Handlingsplan for kollektivtransport

Handlingsplanen tar utgangspunkt i vedtatt Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030 og andre overordnede mål og føringer. Handlingsplanens beskriver visjon og satsingsområder for den fylkeskommunale kollektivtransporten, økonomiske forutsetninger og prinsipper for kollektivtilbudet. Videre beskrives kollektivtilbudet ved ulike økonomiske scenarier. Disse er skissert på et prinsipielt og overordnet tilbudsnivå for bybuss, lokallinjer, regionlinjer, bestillingstransport og samkjøring ved ulike økonomiske rammebetingelser, samt konsekvenser for bl.a. måloppnåelse, kunder og sjåfører. Handlingsplanen er vedlagt en beskrivelse av hvordan mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter følges opp, en begrepsforklaring og et kunnskapsgrunnlag. Planen er også vedlagt en rapport fra Asplan Viak, med en markedsanalyse og situasjonsbeskrivelse av Innlandets kollektivtilbud. Handlingsplanen ble vedtatt i Fylkestinget i Innlandet 22.10-2026.

Regionale planer

Fylkeskommunen har tre regionale planer. De regionale planene har mål og visjoner som påvirker og bygger opp under satsningsområdene i Samferdselsstrategien.

Regional plan for klima, energi og miljø

Klima Hovedmål: Innlandet er forberedt på et klima i endring og skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Energi Hovedmål: Innlandet har en ledende posisjon i omstillingen til, og bruken og produksjonen av fornybar energi.
Miljø Hovedmål: Innlandet tar vare på miljø, kulturmiljø og naturmangfold gjennom en bærekraftig forvaltning.

Regional plan for samfunnstryggleik

Hovudmålet er å sikre Innlandet i ei framtid der vi opplev eit skiftande trusselbilete, klimaendringar og stor mobilitet i befolkninga.

Regional plan for det inkluderende innlandet

Hovedmål for denne planen er at Innlandet skal være et inkluderende samfunn for alle.
Mål: I 2030 har Innlandet attraktive, tilgjengelige og bærekraftige byer og lokalsamfunn for alle.

Fagnotater

Det foreligger 9 fagnotater innenfor ulike relevante fagområder. Fagnotatene utgjør en viktig del av kunnskapsgrunnlaget knyttet til strategiske grep innenfor prioriterte temaer i samferdselsstrategien. Fagnotatene beskriver hovedsakelig dagens situasjon, utfordringer, utviklingstrekk, samt ulike strategier og grep for å imøtekomme utfordringsbildet og målsettinger. Nedenfor følger en nærmere omtale om fagnotatene.

Bru og bruprogram

Av ca. 1250 bruer har omtrent halvparten alvorlige eller svært alvorlig skadegrad, og 60 % av bruene er eldre enn 50 år. I tillegg er det stort vedlikeholdsetterslep på nødvendige elementer knyttet til selve bruene; som rekkverk, veglys, skilt m.m.

Samtidig medfører klimaendringene økt risiko for skader på alle elementer knyttet til bruene og gir redusert framkommelighet i perioder.

Kontroll og tilsyn med bruene er underlagt et strengt regelverk. Dette sikrer kunnskap om tilstand. Kunnskapen brukes igjen til å prioritere hvilke bruer som trenger vedlikeholdstiltak/restaurering eller utskiftning.

Fylkeskommunen listefører bruene slik at disse kan prioriteres for investeringstiltak og på den måten sikrer at bruene som har størst behov for tiltak tas tak i. Det er også viktig å vurdere bruas funksjon i et bredt samfunnsperspektiv før gjennomføring av tyngre investeringstiltak.

Bruprogram

Brutiltak er meget kostnadskrevende. Det jobbes derfor med å få på plass et nasjonalt bruprogram som kan finansiere fornying, forsterkning og utskrifting av eldre bruer på fylkes- og riksvegnettet.

Tilstand på fylkesveg

Innlandet fylkeskommune har ansvar for et vegnett på omtrent 6800 kilometer, hvorav 1100 kilometer er grusveger. Hele 84 % av vegnettet har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på under 1500. Fylkeskommunen har ansvar for 312 kilometer med gang- og sykkelveger, 132 kilometer med fortau og rundt 1250 trafikkerte bruer, samt noen støttemurer og andre konstruksjoner som defineres som bruer.

Stort vedlikeholdsetterslep
Hovedutfordringen for fylkesvegnettet i Innlandet er et stort og økende vedlikeholdsetterslep med stort behov for både vedlikeholdsmidler og nyinvesteringer for å innhente forfallet. Samlet sett er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger i Innlandet anslått til å være 7-8 milliarder kroner.

Etterslep på dekke
Det er bl.a. registrert ca. 2500 km med asfalterte fylkesveger som har dårlig eller svært dårlig dekke, for det meste lavtrafikkerte fylkesveger. Dersom en legger til grunn at asfaltdekke har en estimert funksjonell levetid 15-20 år vil det årlige reasfalteringsbehovet være ca. 400 km/år. De siste ti årene har den årlige dekkeleggingen i snitt på ligget på ca. 250 km/år.

Øvrig infrastruktur
Utover selve kjørevegen er det mange elementer i tilknytning til vegnettet som også skal vurderes i forhold til standard og tilstand, som for eksempel for gang- og sykkelveger, holdeplasser, rasteplasser, kontrollplasser o.l.

Det er registrert ca. 40 km med dårlig/svært dårlig dekke på gang- og sykkelvegene. Dette går ut over kvaliteten og tilbudet til de gående og syklende. I tillegg til nytt dekke på gang- og sykkelvegene er det mange steder behov for forarbeider i form av drensarbeider og dypfresing/forsterking av bærelag.
Godstrafikken i Innlandet vil vokse i årene framover, og det stilles større krav fra transportørene og ulike deler av næringslivet om en trygg, effektiv og forutsigbar framkommelighet for godstransporten, med bl.a. økte totalvekter og større kjøretøy som f.eks. modulvogntog.

Omkjøringsmuligheter
Ved hendelser på vegnettet (ulykker, flom, ras, skred og andre uønskede hendelser) kan det bli behov for omkjøringsmuligheter. Hendelser på europa- og riksvegnettet vil ved gitte situasjoner kreve omkjøringsmuligheter på fylkesvegnettet.

Innlandet har i alt 3363 km (kilde: Vegkart.no) med omkjøringsruter på fylkesvegnettet, fordelt på 1510 km med overordna omkjøringsruter og 1852 km med lokale omkjøringsruter. Dette er samfunnskritisk infrastruktur. Utfordringen er at dette vegnettet i utgangspunktet ikke er dimensjonert til å tåle store trafikkmengder over lang tid. Flere av omkjøringsrutene har bruer som ikke har tilstrekkelig bæreevne for den omdirigerte trafikken.
Vegnettet er spesielt utsatt i teleløsningsperioder, hvor det ved flere anledninger de senere år har vært behov for å benytte omkjøringsrutene fordi riksvegnettet har vært stengt som følge av flom.

Trafikksikkerhet legges til grunn
Alt som bygges på vegnettet må være trafikksikkert. Alle planer for fylkesvegnettet skal revideres av en godkjent trafikksikkerhetsrevisor før bygging. Dette gjelder både for prosjekt i egen regi og for prosjekt som gjennomføres av eksterne utbyggere på vårt vegnett.
Utbedring av veger kan øke risikoen for ulykker hvis utbedringen fører til høyere hastighet. Dette skyldes at forbedringer som jevnere vegdekke og bredere veger kan oppmuntre sjåfører til å kjøre raskere, noe som igjen kan øke risikoen for alvorlige ulykker. Det er viktig å se sammenhengen mellom utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.
I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet* har fylkeskommunene fått ansvar for å forbedre trafikksikkerheten på skolevegene. Innlandet fylkeskommune fortsetter det systematiske arbeidet med dette. Det er et spesielt stort søkelys på sikring av krysningssteder.

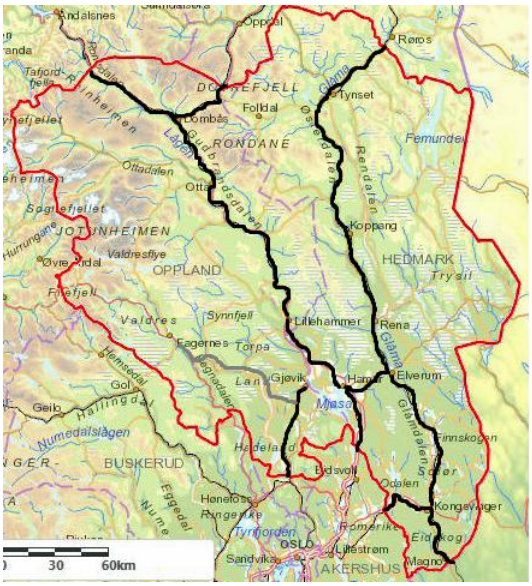
Jernbane

Jernbanen er et viktig transportmiddel i Innlandet. Jernbanen i Innlandet er også del av et nasjonalt og internasjonalt transportsystem. Fylkeskommunene har ikke ansvaret for transport på jernbane. Jernbanen er et statlig ansvar, men er svært viktig for person- og godstransport inn og ut av vår region, og gjennom vår region. Samtidig er toget en sentral del av det samlede regionale kollektivtilbudet, som fylkeskommunen ellers har ansvaret for. For å lykkes godt med samfunnsutvikling, næringsutvikling og mobilitet, er det viktig at fylkeskommunen bidrar til å påvirke jernbaneutviklingen i ønsket retning.

Jernbane i Innlandet

I og gjennom Innlandet er det i dag 6 operative jernbanestrekninger, som totalt utgjør ca. 850 km innenfor fylket. Alle strekningene er enkeltsporet, med unntak av Dovrebanen som har dobbeltspor sørfra til Kleverud ved Espa. Dobbeltspor skal åpnes videre fra Kleverud til Åkersvika eller Hamar om få år.

De ulike strekningene har ulike funksjoner i transportsystemet og de har ulik standard med tanke på elektrifisering, krysningsmuligheter mm. Hver enkelt strekning beskrives kort nedenfor.



- **Dovrebanen:** Total lengde 485 km (Eidsvoll – Trondheim). Lengde i Innlandet 300 km (Eidsvoll/Stange – Dovre/Oppdal). Elektrifisert. Både gods- og persontransport. Regnes som hovedaksen mellom Oslo og Trondheim både for godstransport og fjerntogtilbudet. Transport av kombigods på strekningen foregår som transitt gjennom Innlandet. Strekningen Oslo – Lillehammer er del av regionekspresstilbudet på Østlandet (tidligere kalt InterCity) med nav i Oslo. Det er timesfrekvens på persontog Lillehammer – Oslo, med to ekstra innsatstog Hamar – Oslo i rushtid. Banen er erklært overbelastet av Bane NOR, noe som innebærer at det ikke er plass til flere tog uten å øke kapasiteten på infrastrukturen. Kapasiteten vil imidlertid øke: dobbeltspor til Hamar er under bygging, og flere forlengede eller nye krysningsspor planlegges nord for Hamar.

- **Kongsvingerbanen:** Total lengde 115 km (Lillestrøm – Riksgrensen ved Magnor). Lengde i Innlandet 69 km (Nes/Sør-Odal – Riksgrensen). Elektrifisert. Både gods- og persontransport. Strekningen Oslo – Kongsvinger har status som såkalt «grenbane» og fungerer for både lokal og regional persontransport. Det er timesfrekvens Kongsvinger – Oslo, med to ekstra innsatstog i rushtid. Tyngdepunktet for persontransporten ligger i Akershus. Samtidig er banen viktig for internasjonal persontransport, da den utgjør en del av fjerntogstrekningen Oslo – Stockholm. Mengden gods som transporteres på banen er stor, og den trafikkeres med både kombigods og systemtog (mest tømmer). Banen er en del av godsstrekningen Oslo-Narvik, hvor mesteparten av strekningen er i Sverige, og banen er for øvrig en av Norges viktigste baner for gods til utlandet. Transport av kombigods på strekningen foregår som transitt gjennom Innlandet. Banen er erklært overbelastet av Bane NOR, noe som innebærer at det ikke er plass til flere tog uten å øke kapasiteten på infrastrukturen. Bygging av nye og forlengede krysningsspor er både igangsatt og under planlegging.

- **Gjøvikbanen:** Total lengde 124 km (Oslo S – Gjøvik). Lengde i Innlandet 60 km (Lunner/Gran – Gjøvik). Elektrifisert. Den søndre delen av banen, Oslo – Roa, ligger i Akershus, og er en del av godsstrekningen Oslo – Bergen, men det foregår ikke godstransport på Innlandets del av strekningen i dag. For persontransporten har banen status som såkalt «grenbane» og fungerer for lokal og regional persontransport. Det er timesfrekvens Gjøvik – Oslo; noen ekstra innsatstog i rushtid Jaren – Oslo.

- **Rørosbanen:** Total lengde 382 km (Hamar – Støren over Røros). Lengde i Innlandet 262 km (Hamar – Os/Røros). Ikke-elektrifisert. Persontransport og godstransport. Persontogene Hamar – Røros (Trondheim) kategoriseres som regiontog og ikke som fjerntog, selv om to av de seks daglige avgangene kjører hele strekningen fra Hamar – Trondheim. Godstransporten på banen er hovedsakelig tømmertransport. Banen fungerer også som avlastningsbane for Dovrebanen, og har blitt brukt til det i flere perioder de siste årene på grunn av stans på Dovrebanen. Ettersom banen ikke er elektrifisert, er det begrenset hva slags togmateriell som kan benyttes der.

- **Solørbanen:** Total lengde 94 km (Elverum – Kongsvinger), i sin helhet i Innlandet. Ikke-elektrifisert. Kun godstransport (hovedsakelig tømmer). Persontrafikken ble nedlagt i 1994.

- **Raumabanen:** Total lengde 115 km (Dombås – Åndalsnes). Lengde i Innlandet 62 km. Ikke-elektrifisert. Både gods- og persontransport.

De viktigste utfordringene for gods- og persontilbudet på jernbane i Innlandet
Noen av togets viktigste fortrinn er at det kan frakte mange mennesker eller store mengder gods samtidig på relativt liten plass, og at det er en transportform med relativt høy trafikksikkerhet. Samtidig krever det mindre energi per transportert person eller tonn gods enn de fleste alternativer, og det har vanligvis lavere utslipp per passasjer enn bil og fly. Utvikling av togtilbudet både for gods og personer er derfor svært viktig for å tilnærme seg fylkeskommunens målsettinger knyttet til klimautslipp, sikkerhet, beredskap, mobilitet, kollektivandel og mye mer.

<u>Godstransport</u>
Et av hovedmålene i Innlandets godsstrategi er å «legge til rette for en bærekraftig godstransport med størst mulig godsoverføring fra veg til bane». En begrunnelse for dette er at Innlandet ønsker å utnytte kapasiteten i et stort jernbanenett i Innlandet til energieffektiv transport. Hendelser flere steder på jernbanenettet de siste årene har ført til lengre perioder med driftsstans, og det viser hvor sårbar godstransporten på bane er, når man mangler alternativer. Det kan også føre til usikkerhet hos operatører og kunder om hvorvidt de vil satse på godstransport på bane. Utfordringen for en pålitelig godstransport på bane ligger i sårbarhet og manglende redundans.

God redundans (omrutingsmuligheter) er en nøkkelfaktor for framføring av gods både i freds- og krigstid. Derfor er det viktig å oppgradere baneinfrastrukturen slik at flere baner har god nok standard til å gi flere reelle alternativer, og at det samme togmateriellet kan brukes på ulike strekninger. Redundans og god beredskap må også knyttes til terminalstruktur. Det er svært sårbart at Alnabruterminalen alene skal være det store navet på Østlandet.

- Oppfølging av KVU Green, elektrifisering og kapasitetsøkende tiltak på Røros- og Solørbanen er avgjørende for å styrke redundansen knyttet til godstransporten mellom Nord-Norge, Midt-Norge og Sør-Norge, samt til Sverige. Røros- og Solørbanen trenger en forhøyet standard for å bli et reelt alternativ til Dovrebanen.

- For å styrke samfunnssikkerhet og beredskap og avlaste Hovedbanen og Kongsvingerbanen som overbelastede strekninger knyttet til Alnabru, må koblingen mellom Dovrebanen, Rørosbanen og Solørbanen med nye tilsvinger i Kongsvinger, Elverum og Hamar etableres. Koblingen Hamar- Elverum- Kongsvinger (tre tilsvinger) vil bidra til å tilrettelegge for Norges eksportsatsning, mer industriell videreforedling av skog og foredling av andre råvarer som laks fra Nordvestlandet.
- Utvikle flere flerbruksterminaler med tanke på å avlaste Alnabruterminalen og bidra til mer godstransport på jernbane. Innlandet har flere aktuelle områder, for eksempel Granli ved Kongsvinger, Sørli i Stange og Vestre Toten, hvor utvikling av flerbruksterminaler vil kunne styrke redundansen og næringslivet.
- Framtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrke godstransporten mellom korridorene og bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Persontransport

Toget er viktig når mange mennesker skal transporteres, og er derfor ofte det beste valget mellom byer og viktige utpendlingssteder. På noen lengre strekninger er toget å foretrekke framfor fly på grunn av god kapasitet, lavt energiforbruk og lavere klimagassutslipp. I noen distrikter, som for eksempel Rørosbanen gjennom Østerdalen, er jernbanen ryggraden i kollektivtilbudet og svært viktig for deler av befolkningen som har få andre alternativer. Det er derfor viktig å opprettholde tilbudet. Redundans er, som for gods, viktig for persontransport, men det er lettere å overføre personer enn gods fra tog til buss ved hendelser.

Det er behov for et bedre persontogtilbud der det forventes større reisestrømmer. I første rekke gjelder dette etablering av nytt sykehus i Moelv, styrking av Forsvarets virksomhet i Elverum og Rena, samt den sterke industriveksten i Raufoss næringspark.

- Behov for infrastruktur som gjør det mulig med halvtimesfrekvens i grunnrute Oslo – Lillehammer, herunder dobbeltspor til Hamar stasjon og tilstrekkelig antall og lengde på krysningsspor nord for Hamar. Framtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.
- Totimersfrekvens gjennom driftsdøgnet på Rørosbanen, herunder tidligere avgang fra Hamar mot Elverum og Rena. Oppfølging av KVU Green, elektrifisering og kapasitetsøkende tiltak er viktig for å understøtte dette.
- Økt kapasitet er nødvendig på Kongsvingerbanen for å takle befolkningsveksten på Romerike, opprettholde godt persontogtilbud til og fra Kongsvinger, samt få flere til å velge toget mellom Oslo og Stockholm.
- Tidligere avganger i nordlig retning på Gjøvikbanen for å øke kollektivandelen mot Raufoss og Gjøvik.

Grensekryssende jernbane

Det er fire grensekryssende jernbaner mellom Norge og Sverige. En av dem ligger i Innlandet, og det er Kongsvingerbanen/Grensebanen som blir til Värmlandsbanan i Sverige.

Kongsvingerbanen er en av hovedstrekningene for gods på bane til Sverige og videre til kontinentet. Banen utgjør en del av ScanMed-korridoren som er en del av kjernenettverket i Trans-European Transport Network (TEN-T). Der stilles det krav til at infrastrukturen skal takle godstoglengde på 740 meter, en gitt hastighet og en gitt frekvens. Det må gjøres tiltak for å møte framtidig vekst i den internasjonale godstrafikken (den kommer antagelig til å øke når forbindelsen mellom Danmark og Tyskland over Fehmarn åpner om få år) og kapasiteten må utvikles i retning av å oppfylle TEN-T-kravene.

I Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi anbefales utvikling av strekningen Oslo-Stockholm, som i dag følger Kongsvingerbanen på norsk side, og det anbefales at det bør vurderes om en alternativ raskere korridor lengre sør er et bedre grep for et konkurransedyktig tilbud. En ny sørlig trase vil, sammen med store tiltak i Sverige, bidra til å redusere reisetiden med tog mellom Oslo og Stockholm betraktelig, ned mot 3 timer, og en ny trase vil styrke redundansen som er viktig for beredskap og samfunnssikkerhet. Men Kongsvingerbanen vil fortsatt være en del av fjerntogstrekningen Oslo-Stockholm i mange år, den er av avgjørende betydning for godstransporten, og for å styrke redundansen er det viktig å øke kapasiteten på banen videre.

Det er også foreslått å bygge en ny grensekryssende jernbanestrekning, Trysilbanen, som vil binde sammen Rørosbanen med jernbanen i Sverige gjennom Trysil, Sälen og Malung. Dette vil utvilsomt være gunstig i et sikkerhets og beredskapsperspektiv, og i lys av Sveriges inntreden i NATO, gi flere grensekryssende alternativer for transport av materiell. Det vil også være ønskelig med en stor kollektivandel for tilreisende til de store turistdestinasjonene i Sälen og Trysil. Trysil kommune har fått midler til å utrede dette nærmere.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet – Situasjonsbildet, overordnede strategier og potensial for styrket innsats
Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken i Norge er redusert med 95 prosent siden 1970. Et systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid over tid har bidratt til den positive ulykkesutviklingen. Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 legger Nullvisjonen til grunn for en ytterligere reduksjon av de alvorligste ulykkene, med et delmål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030 (tallet i dag er nær 750). Det er videre lagt opp til et mål om null drepte innen 2050 (tallet i dag er drøyt 100).

Situasjonsbildet i Innlandet
Innlandet har fulgt den samme positive ulykkesutviklingen som resten av landet. Siden år 2000 er antall drepte og hardt skadde i innlandstrafikken redusert med 61%. I 2025 ble 13 mennesker drept og 71 mennesker hardt skadd i trafikken i Innlandet. I NTP legges det opp til et delmål om maksimalt 48 drepte og hardt skadde i Innlandstrafikken innen 2030 (tallet i dag er nær 75).
De alvorligste ulykkene skjer i hovedsak på fylkesveger (53%) og riksveger (32 %). De fleste ulykkene skjer utenfor tettbygd strøk, i sommermånedene, og domineres av utforkjøringsulykker (38%) og møteulykker (28%). Ulykker generelt (alle skadegrader) skjer imidlertid som oftest i november/desember. De fleste fotgjengerulykkene skjer i perioden oktober-mars.
Nær halvparten av alle drepte og hardt skadde i Innlandet er førere eller passasjerer i personbiler. MC- førere utgjør 26%, fotgjengere og syklister 9%, førere av varebiler 8%, førere av traktor 4% og førere av lastebil og buss 4%. Flest drepte og hardt skadde finner vi i aldersgruppen 16-18 år. Som i resten av landet er fart, rus, manglende- eller feil bruk av sikringsutstyr og uoppmerksomhet sentrale ulykkesfaktorer i Innlandet.

Av overordnede utfordringer som påvirker trafikksikkerheten i Innlandet, fremheves gjerne et stort vegnett med varierende standard og trafikkmengde, spredt bosetting som medfører et stort transportbehov, vegforbindelser med stor gjennomfartstrafikk, stor andel tungtrafikk, stor utfart til reiselivsdestinasjoner og ungdomsmiljøer som er bygget rundt motor og kjøring.

Nasjonale strategier (overordnet)
Som hovedstrategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge utarbeides det en fireårig nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet som inneholder et bredt spekter av omforente og faglig forankrede innsatsområder og tiltak. Områdene og tiltakene skal prioriteres og gjennomføres av ulike trafikksikkerhetsaktører både på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, og innsatsen skal samordnes på

alle nivåer. Sentrale aktører er departementer, direktorater, etater, fylkeskommunene, kommunene og organisasjoner. Tiltaksplanen skal også bidra til å styrke «Den Norske samarbeidsmodellen», der samarbeidet mellom ulike aktører anses som en av de viktigste årsakene til den positive ulykkesutviklingen over tid.

Regionale strategier (overordnet)
Den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet skal følges opp regionalt. En stor del av samordningen skjer gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU)[1], som består av politikere, etater og organisasjoner med ansvar for trafikksikkerhet på regionalt nivå. Partene har blitt enige om at det i Innlandet skal gjennomføres et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i form av fysiske tiltak, kontrolltiltak, opplæringstiltak og forebyggende arbeid. Statlige regioner, fylkeskommunen, kommunene og organisasjoner skal delta i arbeidet. Frivillige lag og foreninger, virksomheter og bedrifter skal også motiveres til å delta der det er relevant. Arbeidet skal bygge på innsatsområder og tiltak jf. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, aktørenes egne planer/styringsdokumenter og ulykkesstatistikk for Innlandet. Arbeidet skal skje i en samordnet innsats, og det skal motiveres til samarbeid og deltakelse i fellestiltak der det er naturlig. Arbeidet koordineres gjennom FTU.

Strategi for Innlandet fylkeskommune (overordnet)
Fylkeskommunen er en sentral trafikksikkerhetsaktør på regionalt nivå. Som vegeier, skoleeier, planmyndighet, transportør/kjøper av transporttjenester, folkehelseaktør, beredskapsaktør og arbeidsgiver, kan fylkeskommunen påvirke trafikksikkerheten på flere viktige områder.
Fylkeskommunen har også i kraft av rollen som regional utviklingsaktør et ansvar for å stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket (jf. Vegtrafikkloven §40a).
Gjennom sine ansvarsområder skal fylkeskommunen bidra i arbeidet med å nå nasjonale og regionale mål for trafikksikkerhetsarbeidet. Målene skal nås gjennom fysiske tiltak, organisatorisk arbeid og forebyggende virksomhet på områder som fylkeskommunen rår over, og skal skje både i egenregi og i samarbeid med andre. Dette innebærer oppfølging av hhv Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, Handlingsprogrammet for fylkesveger, «Trafikksikker fylkeskommune» og Vegtrafikkloven §40a.

Oppfølging
Hvordan skal Innlandet fylkeskommune følge opp planer og strategier:
<u>Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan</u>
Gjennomføre de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene i Nasjonal tiltaksplan, som omfatter områdene *fart, beltebruk, barn 0-14 år, ungdom og unge førere, gående og syklende, MC, møte- og utforkjøringsulykker* og *trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter*[2].

<u>Oppfølging av Handlingsprogrammet for fylkesveger</u>
Gjennomføre fysiske tiltak på fylkesvegnettet iht. Handlingsprogrammet for fylkesveger. Tiltakene ivaretar fylkeskommunale oppfølgingstiltak i Nasjonale tiltaksplan og tiltak utfra regionale behov. Tiltakene omfatter områdene *møte- og utforkjøringsulykker, kryssulykker, MC- ulykker, skolevegtiltak, krysningspunkter for fotgjengere, strakstiltak etter TS- inspeksjoner, skilting/regulering, TS-vurderinger av sykkeltraseer, ATK, kursing av egne ansatte og entreprenører* og *TS- gjennomgang av planer for egne investeringsprosjekter og driftstiltak*[3].

<u>Oppfølging av «Trafikksikker fylkeskommune»</u>

[1] Iflg Vegtrafikkloven §40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Oppdraget følges opp gjennom FTU som samler trafikksikkerhetsaktørene til felles innsats, samordning og samarbeid.

2 For mer informasjon om de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene vises det til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029. Tiltaksplanen er vedtatt i fylkestinget.

3 For mer informasjon om områder og tiltak vises det til Handlingsprogrammet for fylkesveger 2026-2029.

Gjennomføre trafikksikkerhetsarbeid i egen organisasjon iht. den nasjonale sertifiseringsordningen «Trafikksikker fylkeskommune». Ordningen skal sikre et systematisk trafikksikkerhetsarbeid innenfor fylkeskommunens ulike virksomhetsområder, og omfatter områdene *HMS*, *videregående opplæring, kultur, samferdsel, kollektivtransport, planforvaltning, folkehelse og bygg/eiendom*[4].

Oppfølging av Vegtrafikkloven §40a
Være pådriver for- og stimulere til et tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid i fylket i samarbeid med eksterne aktører gjennom Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) jf. Vegtrafikkloven§40a. Arbeidet ivaretar fylkeskommunale oppfølgingstiltak i Nasjonal tiltaksplan og tiltak utfra regionale behov. Arbeidet omfatter områdene *samordning og samarbeid, barn og unge, ungdom og unge førere, innvandrere, eldre trafikanter, MC* og *tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid kommunene*[5].

Potensial for styrket innsats
Innenfor fylkeskommunens helhetlige trafikksikkerhetsarbeid, er det være potensial for styrket innsats på følgende områder:

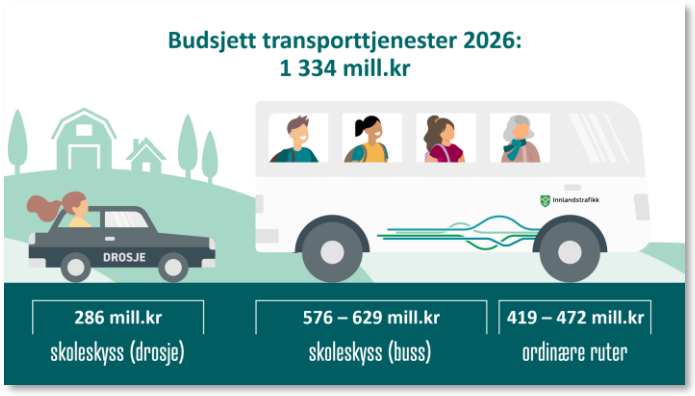
- Øke kjennskapen og eierskapet til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, herunder de fylkeskommunale oppfølgingstiltakene i planen
- Øke kjennskapen og eierskapet til sertifiseringsordningen «Trafikksikker fylkeskommune»
- Styrke TS- profilen i fylkeskommunens reisepolicy
- Innføre alkolås i alle fylkeskommunale kjøretøy/kjøretøy der fylkeskommunen er part
- Inngå samarbeidsavtaler med organisasjoner om trafikksikkerhet
- Styrke arbeidet rettet mot bedrifter mht trafikksikkerhet som del av bedriftenes HMS-arbeid
- Bidra til flere «feltarbeidere» i det forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet
- Økt innsats på informasjonstiltak/kampanjer
- Etablere et internt «samordningsutvalg» for trafikksikkerhet på samferdsel
- Styrket samordning av uttalelser til kommunale planer vedr. trafikksikkerhet
- Øke pådriverrollen overfor kommunene mht oppdaterte trafikksikkerhetsplaner
- Styrke bistanden til kommunene med ulykkesanalyser
- Utarbeide en egen fylkeskommunal trafikksikkerhetsplan

Mobilitet og Kollektivtransport

Kunnskapsgrunnlaget beskriver kort forutsetninger for kollektivtilbudet i Innlandet. Kollektivtransporttilbud består av skoleskyss med buss og drosje, bybuss, regionbuss og lokalbuss og bestillingstransport og samkjøring samt mikromobilitet.

Økonomiske rammer
Fylkeskommunens kollektivtjenester finansieres i hovedsak av tre kilder; Fylkestingets rammetildeling, kommunal medfinansiering av skoleskyss og billettinntekter gjennom ordinære reisende og bestillingstransport.

4 For mer informasjon om områder og tiltak vises det til Veileder og kriterier for «Trafikksikker fylkeskommune». «Trafikksikker fylkeskommune» er vedtatt i fylkestinget, jf. sak 1/21.
5 For mer informasjon om områder og tiltak vises det til FTUs Handlingsplan 2026-2029.



Figur 1: Budsjett for kjøp av transporttjenester i 2026, fordelt på skoleskyss med henholdsvis drosje og buss, og ordinære ruter

Figuren over viser estimert fordeling av kostnader til skoleskyss og ordinært rutetilbud for 2026. Det er beregnet at det ordinære rutetilbudet kun utgjør 30-35 % av de samlede kostnadene for transporttjenester i 2026. Det betyr at transportkostnadene knyttet til skoleskyss ligger i området 65-70 %. Den store andelen av lovpålagt skoleskyss påvirker sterkt handlingsrommet for det ordinære rutetilbudet.

Kollektivtilbudet

Det fylkeskommunale kollektivtilbudet i Innlandet består i 2026 av bylinjer, lokallinjer, regionlinjer og bestillingstransport. Samkjøring i privateide biler prøves ut i fire områder.

Utvikling av fleksible mobilitetsløsninger

Fylkeskommunens samfunnsoppdrag er beskrevet i Innlandsstrategien og tilhørende planer.
Her er et av målene at Innlandet fylkeskommune skal bidra til attraktive, tilgjengelige og bærekraftige byer og lokalsamfunn. I dette ligger tilgang til mobilitetstjenester i et bredt perspektiv. For å skape et bedre og mer sømløst mobilitetstilbud utvikles nye mobilitetstjenester som et supplement til den ordinære kollektivtransporten.

Bestillingstransport

Bestillingstransport i Innlandet er et lite rutetilbud som kjøres med drosje og minibuss. Tilbudet må forhåndsbestilles av kunde. Bestillingstransport brukes i områder hvor det ikke er hensiktsmessig å kjøre buss, og kan blant annet sørge for at distriktene får et minimumstilbud. Tilbudet kan også fungere som tilbringertjeneste til og fra annen kollektivtransport, som buss eller tog.

Samkjøring

Innlandet fylkeskommune har startet utprøving av samkjøring som supplement til det ordinære kollektivtilbudet. Tjenesten skal bidra til at flere kan komme seg rundt uten egen bil.
Samkjøring betyr at flere personer deler en bil på en reise som uansett skal skje. Tjenesten forutsetter at en sjåfør tilbyr andre å sitte på den strekningen sjåføren skal kjøre. Samkjøring egner seg derved best for personer med tilnærmet samme reisemønster.

Grønn jobbreise

Grønn jobbreise er et bedriftskonsept for samarbeid om grønnere reiser til og fra arbeidsplass. Målet er å få flere arbeidsreisende til å velge bort bilen til fordel for grønnere reiseformer. Grønn jobbreise har et samarbeid om leasingfinansiering av elsykler. Dette betyr at samarbeidsbedrifter får mulighet til kjøp og leasing av elsykkel til en gunstig pris.

Mikromobilitet

Mikromobilitet er små og fleksible transportformer som bysykkel og elsparkesykkel. Disse mobilitetsformene er effektive ved den første eller siste delen av reisen til og fra hjemmet, og kan

fungere både i tettbygde strøk og by, og i mindre sentrale områder. En slik løsning kan få flere til å sette fra seg bilen.

Befolkningsstruktur, prognose og markedsgrunnlag

I Innlandet bor det litt over 377 000 innbyggere. Den største kommunen i antall innbyggere er Ringsaker, med nesten 36 000 innbyggere. Folketallet har økt gjennom året på grunn av innvandring. Deretter følger Hamar, Gjøvik, Lillehammer, Elverum og Stange, som alle har flere enn 20 000 innbyggere. For mer informasjon om befolkningsstrukturer og prognoser, se www.innlandsstatistikk.no.

Flere eldre og færre unge

Det forventes at sammensetningen og den geografiske fordelingen av befolkningen vil endre seg. Stadig flere trekker mot de mest folkerike kommunene i Innlandet. Innlandet har et fødselsunderskudd, og det blir en stadig høyere andel eldre i befolkningen. Innlandet har den høyeste andelen av personer over 67 år i Norge, over 21 prosent av befolkningen i Innlandet er 67 år eller eldre. Andelen personer i arbeidsfør alder (20–66 år) er ventet å bli mindre i de fleste kommunene. Antallet barn og unge går også ned, mens innvandring kan bidra til folkevekst i noen kommuner. *(Kilde: Innlandsstatistikk)*

Forskrift for sivil transportberedskap

Forskriftens formål er å gi grunnlag for å sikre en nødvendig nasjonal sivil transportberedskap i fredstid, ved beredskap, i krig og ved ekstraordinære kriseforhold ved å pålegge fylkeskommunene transportberedskapsoppgaver. Det skal lages en egen plan for å beskrive hvordan forskriften skal oppfylles. Kollektivtransport er en samfunnskritisk tjeneste.

Byområder og finansieringsløsninger

Utfordringer og utviklingstrekk byområder

Byområdene i Innlandet består av regionbyene Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Elverum og Kongsvinger, samt mindre byområdene Brumunddal, Moelv, Raufoss, Stange, Løten, Tynset, Otta, Vinstra og Fagernes**.** Byene rundt Mjøsa vil i det videre omtales som mjøsbyen eller mjøsbyregionen.

Dagens reisevaner viser høy bilbruk

Rundt 1 av 3 sysselsatte innbyggere i Innlandets største byregion, Mjøsbyen, pendler ut av sin kommune og trafikken er økende. 7 av 10 arbeidsreiser foretas med bil. Mjøsbyregionen har dermed samme utfordringer som andre større byområder i Norge. Det foreligger et stort potensial for overføring av bilreiser til kollektivreiser. Tilsvarende utfordringer finner en også i Kongsvingerregionen.

Oppfølging av nullvekstmålet

Nullvekstmålet ble første gang lansert i Klimaforliket i 2012 og i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og er senere videreført. Nullvekstmålet er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i byområdene.

Hensikten med nullvekstmålet er å redusere utslipp fra transportsektoren, bedre folkehelsen, og bidra til økonomiske fordeler. Mindre støy og svevestøv, reduksjon av trafikkulykker, mindre behov for å bygge ny infrastruktur og mindre areal til parkering er viktige gevinster av nullvekstmålet. Nullvekstmålet gjelder også for elbiler. Alle kommunene i Mjøsbyregionen og Innlandet fylkeskommune har vedtatt nullvekstmålet for den videre areal- og transportutviklingen for byregionen.

Dagens reisemønster utfordres

Nytt sykehus i Moelv vil påvirke vesentlig areal- og transportstrukturen i store deler av Mjøsregionen.Det etableres en ny Brigade Sør i Østerdalen garnison og sentralisering av rekruttutdanning på Elverum. Raufoss industripark er i sterk vekst som følge av våpenleveranser til Norge og Europa. Vegnettet i regionen vil ikke ha kapasitet til å møte denne trafikkveksten uten at det gjøres betydelige investeringer.

Etablering av de ovennevnte nasjonale satsingene vil ha stor påvirkning på transportstrømmene i Mjøsområdet. Behovet for å styrke samferdselsløsninger og sikre kvalifisert arbeidskraft er kritiske suksessfaktorer og utfordrer særlig behovet for å styrke transportløsningene i øst-vest aksen mellom Elverum/Rena og Gjøvik/Raufoss. I tillegg er det viktig å styrke transportløsningene mellom Osloområdet til Gjøvik og Lillehammer.

Det er utredet et hurtigbåttilbud mellom Hamar og Gjøvik. Utredningsmaterialet viser at en båtforbindelse vil være et godt tiltak for å sikre videre utvikling av næringslivet gjennom en utvidelse av arbeidsmarkedet og vil styrke øst-vest aksen.

Det forventes at antall reiser i de største byområdene øker med 30-40 % fram mot 2050. Grunnlaget for beregningen er forventet vekst basert på SSBs befolkningsframskrivinger, nytt sykehus på Moelv, økt forsvarsetablering, industrisatsing på Raufoss og den generelle veksten i økt pendling og transportarbeid mellom byene.

I flere av de større byområdene vil ikke dagens kapasitet i transportsystemet være tilstrekkelig for å møte trafikk- og befolkningsveksten. Med manglende tiltak i byområdene, vil dagens reisemiddelfordeling gjøre at bruken av privatbil fortsetter å dominere transportbildet, og at dagens miljø- og kapasitetsutfordringer forsterkes.

Mjøsbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid med politiske vedtak om nullvekst mål, og hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Det vil være en stor utfordring å endre reisemiddelfordeling og redusere biltrafikken. Dette som følge av utviklingstrekkene nevnt ovenfor og manglende statlige finansieringsbidrag inn i avtalebasert samarbeid for den videre areal- og transportutviklingen.

Virkemiddelbruk og samarbeid i byområder

Avtalebasert Bysamarbeid for byer og større tettsteder i Innlandet

Innlandet fylkeskommune og enkelte kommuner har etablert forpliktende samarbeidsavtaler om areal- og transportplanlegging (Bysamarbeid) i byer og tettsteder. Gjennom dette kan areal- og transporttiltak sees i en helhetlig sammenheng.

Samarbeidsformen som er etablert gjennom forpliktene Bysamarbeidsavtaler og sykkelbyarbeidet, gir en stor mulighet til å sikre økt måloppnåelse både for Innlandet fylkeskommune og for kommunene, fordi de ulike vegeierne /aktørene i større grad kan koordinere en helhetlig virkemiddelbruk.

Fylkeskommunen har etablert by- og tettstedssamarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging, såkalt Bysamarbeid, med 7 større byer og tettsteder i Innlandet. Det er: Otta (Sel), Vinstra (Nord-Fron), Lillehammer, Gjøvik, Raufoss (Vestre Toten), Fagernes (Nord-Aurdal) og Kongsvinger kommune. I tillegg er det startet opp en prosess for Tynset og Elverum.
Samarbeidet går ut på utarbeidelse av en felles areal- og transportstrategi for det enkelte by- og tettstedsområdet, og senere inngåelse av en samarbeidsavtale for å sikre en oppfølging av strategiene. Det er i dag inngått samarbeidsavtale med de 7 ovennevnte byene og tettstedene hvor det foreligger felles areal- og transportstrategier.

Erfaringene viser at denne samarbeidsformen gir økt måloppnåelse innenfor klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom samordnet virkemiddelbruk. Arbeidet er i tråd med nasjonale forventninger til kommunal- og fylkeskommunal planlegging og Innlandsstrategiens vektlegging av klimavennlige og attraktive byer og tettsteder.

I samarbeidet inngår det fireårige samarbeidsavtaler som forplikter partene til å følge opp en felles strategi for utvikling av det enkelte by– og tettstedsområdet. Midler til fysiske investeringer inngår ikke Bysamarbeidsavtalene.

Mjøsbysamarbeidet

I 2020 vedtok fylkestinget i Innlandet areal- og transportstrategien for Mjøsbyen. Hovedmålet for samarbeidet er utvikling av bærekraftige transportløsninger og gjøre regionen til en mer samlet og attraktiv bo- og arbeidsmarkedsregion.

I Mjøsbyen inngår 11 kommuner rundt Mjøsa. I 2021 ble det inngått en forpliktende samarbeidsavtale mellom de 11 kommunene, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, Statsforvalteren i Innlandet og Jernbanedirektoratet om oppfølging av strategien. Denne avtalen utgår i 2026 og fylkestinget vedtok i desember 2025 at avtalen ikke skal forlenges.

En viktig hovedoppgave for mjøsbysamarbeidet har vært og er å arbeide for at for Mjøsbyen kan bli en del av gjeldene belønning- og tilskuddsordninger knyttet til Nasjonal transportplan. En statlig betingelse for å inngå avtaler om belønning- og tilskuddsordninger, er at partene må legge til grunn det langsiktige overordnede målet om nullvekst i personbiltrafikken. Partene i Mjøsbysamarbeidet har politisk vedtatt nullvekstmålet for den videre areal- og transportutviklingen.

Sykkelbysamarbeidet

Fylkeskommunene har et regionalt ansvar for sykkelbyarbeidet. Som en del av dette ansvaret etablerte Innlandet fylkeskommune Sykkelbynettverket i Innlandet i 2021. Det er inngått nye samarbeidsavtaler om sykkelbysatsing for perioden 2026 – 2029 mellom Statens vegvesen, Innlandet fylkeskommune og den berørte sykkelbykommune.

Hensikten med samarbeidsavtalene er å sikre en bred sykkelbysatsing gjennom sykkelbynettverket og sykkelbyene. Ambisjonen er at samarbeid, kompetansebygging, erfaringsoverføring, motivasjonsarbeid og kampanjer skal bidra til økt sykkelbruk på kort og lang sikt.

Handlingsprogrammet for fylkesveger

I flere byer er det behov for å legge til rette for økt sykkel, gange og kollektivtransport. Dette krever økt kapasitet og økte ressurser til investeringer, samt drift og vedlikehold. Hvis det ikke gjøres tiltak i by- og tettstedsområdene, vil privatbilen fortsette å dominere transportbildet. Av de som bor i et tettsted eller by er det ca. 1/3 som bor innenfor en 10 minutters sykkelavstand fra sentrum, noe som gir et stort potensial for overføring til mer sykling og gåing.
For byområder er tiltak knyttet til gang, sykkel og kollektivt sentralt.
I handlingsprogrammet er det satt av totalt 455 mill. kr til gang og sykkel. Her inngår investeringstiltak som skal legge til rette for gående og syklende, både i by/tettsted, i etablerte sykkelbyer og i mer spredtbygde områder, særlig skoleveg.

Det er satt av totalt 20 mill. kr til programområdet kollektivtrafikk. Her inngår investeringstiltak som gir bussbrukerne et bedre reisetilbud gjennom kortere reisetid og velfungerende holdeplasser og knutepunkt.

Prioritering av investeringstiltak gjøres årlig gjennom budsjett- og økonomiplanarbeidet.

Statlige finansieringsløsninger og insentiver

Bompenger som virkemiddel og finansiering

I byområder er bompenger, i tillegg til finansiering av infrastruktur, også et effektivt virkemiddel for å redusere kø, kapasitetsproblemer ved å gi insentiver til å gå, sykle og reise kollektivt fremfor å bruke personbil. Dette kan redusere behovet for infrastruktur og gir større handlingsrom til å gjennomføre andre tiltak.

I mindre byområder vil ordinære bypakker med bompengeinnkreving kunne være et velegnet verktøy for å finansiere transporttiltak og tiltak for bedre miljø og klima.
Dette forutsetter lokalt initiativ og tilslutning. For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter.

Lokale bypakker anses generelt som en bra modell for hvordan man kan samarbeide for å sikre finansiering av grønn mobilitet og god byutvikling. Trafikkbildet er ulikt fra by til by og i noen byer kan det ligge godt til rette for brukerfinansiering hvor dette kan utnyttes. Det er etablert bypakker i mindre byområder som bl.a. Bodø og Harstad, og flere bypakker er under planlegging.
Innlandet er det eneste fylke i landet hvor det ikke foreligger en lokal bypakke for et bestemt byområdet hvor bompenger inngår.

Byvekstavtaler

De største byområdene i Norge har over lengre tid hatt bompengefinansierte bypakker. Hver enkelt bypakke består av en portefølje av samferdselsprosjekter og -tiltak som finansieres med bompenger, og i de fleste tilfeller også med statlige og lokale midler. Bompengeinnkrevingen bidrar til å finansiere investeringer i kollektiv- og vegtiltak og i noen byområder også drift av lokal kollektivtransport. Den senere tiden har det blitt åpnet for at bompengeinnkreving også kan bidra til regulering av trafikk i byområdene gjennom å kunne ha et mer fleksibelt takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster. Dette er noe som har bidratt til regulering av trafikk over døgnet og innfasing av miljøvennlige kjøretøy.

Ni byområder er omfattet av ordningen med byvekstavtaler. Det er i dag inngått avtaler for sju av disse: Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. I tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036 vil det på sikt også være aktuelt å invitere Buskerudbyen (Drammens-området) og Grenland til forhandlinger.
I avtalene forplikter staten, fylkeskommunene og kommunene seg til en felles innsats for å nå nullvekstmålet. Staten bidrar til å finansiere økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange, som støttes opp av lokale virkemidler som restriktive tiltak mot biltrafikk og arealbruk, samt drift av kollektivtrafikk og investeringer i infrastruktur. De bompengefinansierte bypakkene er en del av avtalene, og er viktige både for å finansiere prosjekter og tiltak, og for å stanse veksten i personbiltrafikken i tråd med nullvekstmålet.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det lagt til grunn 88 mrd. kr til byområdene over tolvårsperioden. Dette vil i hovedsak gå til byvekstavtalene.

Belønningsordningen

Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til å nå nullvekstmålet. Ordningen skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil.
Belønningsavtalene er primært fireårige. Staten har i dag belønningsavtaler for Buskerudbyen (Drammens-området) og Grenland. Disse byene vil på sikt være aktuelle for forhandlinger om byvekstavtaler. Ved inngåelse byvekstavtaler blir belønningsmidlene innlemmet i de nye avtalene.

Tilskuddsordningen for mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2025-2036 har regjeringen prioritert å videreføre tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i fem byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene. Ordningen var i utgangspunktet avgrenset til fire år, men regjeringen prioriterer å videreføre tilskuddet i planperioden med 50 mill. kr i årlig gjennomsnitt.

Ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Bodø og Ålesund har så langt oppfylt kriteriene for å få tilskudd og har blitt tildelt midler fra ordningen. Flere av de nevnte byene vil være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene, som bl.a. er knyttet til at byområdet må forplikte seg til å følge opp nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget. Disse kriteriene legger til rette for at tilskuddet kan inngå som en integrert del av den øvrige klima-, miljø- og transportsatsingen i byområdene, slik at måloppnåelsen blir best mulig.

Fra 2025 er dette en søknadsbasert ordning der de aktuelle byområdene kan søke om fireårige avtaler.

Nærmere analyse om behov for statlig bidrag til finansiering og virkemiddelbruk

Generelt trenger Innlandet sterkere statelige økonomiske virkemidler for å nå klima- og transportmålene, samt å ta større del i det grønne skifte.

Behovet for statlige bidrag til finansiering og incentivordninger

Byvekstavtaler og belønningsordninger i byområdene er virkemidler for å nå lokale og regionale klima- og transportmål. Som det kommer frem av utredningene fra transportvirksomhetene, trengs det kraftige virkemidler for å nå klimamålene.

Det viktigste for det enkelte byområdet er helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene hvor en ser areal- og transportvirkemidlene i sammenheng. Det vil sikre høy måloppnåelse innenfor klima, miljø og transport.

Mange mindre og mellomstore byområder får i dag ingen særskilt støtte fra staten for å nå nullvekstmålet, eller for å videreutvikle mobilitetstilbudet i retning av å redusere klimagassutslipp på samme måte som de større byområdene.

Byområdene i Innlandet faller utenom dagens statlige avtaleverk som belønningsmidler, byvekstavtale eller tilskuddsordningen knyttet til regionbyer. Dette medfører manglende helhetlig samordning av virkemidler og tiltak på tvers av forvaltningsnivåer for å endre reisemiddelfordelingen og oppfølging av nullevekstmålet.

Den store andelen av lovpålagt skoleskyss i Innlandet, medfører store utfordringer med å styrke den ordinære kollektivtrafikken. Økt kollektivtrafikk er sentralt for å nå statlige og regionale mål. Mulighetene for å nå nullvekstmålet og endre reisemiddelfordelingen avhenger av bl.a. mer penger til drift av kollektivtransport. Kollektivmidler fra staten er ikke øremerket og inngår i det årlige rammetilskuddet til fylkeskommunene basert på ulike objektive kriterier.

Generelt bør kollektivmidler fra staten gi tydelig insentiv til måloppnåelse. Et forslag er passasjeravhengig tilskudd, hvor staten gir tilskudd til de byene som øker passasjergrunnlaget for kollektivtransporten. Dette øker mulighetene for at byene kan nå nullvekstmålet og høyere kollektivandel, uten at staten styrer den lokale virkemiddelbruken.

Statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en tydeligere statlig incentivordning, og bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår. Byområder som oppfyller statlig vilkår og bidrar til å nå målene, bør få statlige midler gjennom en ny incentivordning. Viktige vilkår utover å

iverksette tiltak innenfor egne ansvarsområder, bør være nullvekstmål og avtalebasert samarbeid med staten.

Utvikling av transportsystemet i Mjøsbyen
Den største byregionen i Innlandet står foran en periode med ekstraordinær vekst i transportetterspørsel, drevet av nytt sykehus i Moelv, sterk industrivekst i Raufoss næringspark og betydelig styrking av Forsvarets virksomhet i Elverum og Rena.

De statlige investeringene vil øke transportomfanget betydelig, skape nye reisestrømmer på tvers av Mjøsa og forsterke press på vegsystemet i byområdene
Omfattende statlige investeringer gjør Mjøsregionen til et strategisk nøkkelområde for nasjonale mål innen klima, beredskap og verdiskaping. Statlige investeringer i helse, forsvar og industri bør i større grad sees i sammenheng med transporttiltak. Uten kompenserende virkemidler vil statlige investeringer direkte bidra til økt biltrafikk, jamfør bl.a. utredningsarbeidet knyttet til etablering av nytt sykehus.

Parallelt ligger følgende rammevilkår fast:
- Nullvekstmålet gjelder også for Mjøsbyen
- NTP 2025–2036 gir begrensede statlige midler til mellomstore byområder
- Mjøsbyen står uten byvekstavtale og tilskuddsordning

Mjøsbyen faller utenfor ordningene som byvekstavtale, belønningsmidler eller tilskuddsordningen for bærekraftig regionbyer. Dette til tross for størrelsen på byregionen, omfanget av statlige investeringer og klare politiske ambisjoner lokalt og regionalt.

Dette svekker sammenhengen mellom statlige satsinger og transportpolitikken og skaper et strukturelt gap mellom mål og virkemidler. Mjøsbyen står ovenfor et valg om å møte trafikkveksten gjennom økt bilkapasitet, eller ved styrt omstilling av reisemiddelbruk og mer grønne reiser.
Uten grep vil trafikkvekst i hovedsak tas av E6 og rv. 4, lokale innfartsveger og bysentra med begrenset kapasitet. Dette vil gi økende kø og forsinkelser, høyere klimagassutslipp, svekket bymiljø og press på arealer.

I arbeidet med NTP 2029 – 2040, vil det være viktig å synliggjøre kommende statlige investeringer innenfor helse, forsvar og industri. Videre at denne statlige satsingen i større grad må sees i sammenheng med transporttiltak i Mjøsregionen. I tillegg vil det være viktig å synliggjøre behovet for nye samarbeidsformer med økt statlig satsing for mindre og mellomstore byområder. Det sentrale byområdet i Mjøsregionen kan spilles inn som pilotområde for ny samarbeidsform med staten.

Klimatilpasning, beredskap og totalforsvar

Utfordringsbildet: Skjerpede krav som følge av trusselbildet og klimaendringene.
Fylkesvegnettet og kollektivtrafikken er del av et transportsystem som både skal betjene samfunnets daglige framkommelighets- og transportbehov og samtidig legge til rette for et effektivt totalforsvar i møte med naturhendelser, kriser og krig. Fylkesveger er klassifisert som samfunnskritisk infrastruktur. Transport (både veg og kollektivtransport) er definert som en Grunnleggende nasjonal funksjon (GNF), i sikkerhetsloven. Dette innebærer at fylkeskommunen må sørge for motstandsdyktighet, redundans og reparasjonsberedskap, slik at vi i tilstrekkelig grad kan sikre framkommelighet, funksjonalitet og transportevne på vegnettet.

Dette er oppgaver som i utgangspunktet er krevende på et fylkesvegnett med sterkt varierende standard og betydelig vedlikeholdsetterslep. Samtidig skjerpes kravene ytterligere av behov for klimatilpasning og et sikkerhetspolitisk trusselbilde i rask utvikling.

Klimatilpasning

Et villere og våtere klima øker faren for brudd i vegnettet eller redusert framkommelighet på grunn av hendelser som flom, skred, sterk vind og skogbrann. Lokale effekter av naturhendelser som flom og styrtregn er uforutsigbare.

Fylkeskommunen tar klimatilpasning på alvor i inneværende handlingsprogram. Handlingsprogrammet har en tydelig målsetting om å bidra til et mer klimatilpasset samfunn og budsjettet til veg er økt betydelig. Klimatilpasning ivaretas blant annet ved krav eller anbefalinger inntatt i vegnormaler, og tilpasning til dimensjonerende størrelser ved investerings- og vedlikeholdstiltak for eksempel på bru, kulverter og stikkrenner. I VegROS er klimatilpasning gitt en sentral plassering knyttet til vurderingskriteriene.

Behovet er imidlertid stort og økende, og det kommer på toppen av et allerede voksende vedlikeholdsetterslep. Den geografiske plasseringen av infrastrukturen er også i mange tilfeller gitt. Videre møter fylkeskommunen forventninger fra næringsliv og transportører om å tilrettelegge fylkesvegnettet for stadig større og tyngre kjøretøy, et vegnett som i utgangspunktet er dimensjonert for en helt annen trafikk og kjøretøypark enn det vi har i dag. Selv om nåværende bevilgningsnivå skulle bli videreført i framtidige handlingsprogram, vil det neppe være mulig å unngå krevende prioriteringer. Det vil også stille krav til utvikling av kompetanse, for eksempel vegteknologisk kompetanse for å utarbeide gode faglige beslutningsgrunnlag for forsterkning av vegnettet.

Det sikkerhetspolitiske trusselbildet

Sannsynligheten for sikkerhetspolitiske kriser og krig i Norge og i Norges nærområder er økt. Sverige og Finlands inntreden i NATO øker og endrer Innlandets strategiske betydning. Tidligere var de mest relevante transportårene gjennom Innlandet nord-sør-akser, mens transportårene øst-vest nå har vel så stor betydning. I en sikkerhetspolitisk krise eller krig forventes en betydelig økning i volum av forsyninger gjennom Innlandet til og fra Sverige og Finland. Ved alliert unnsetning er Innlandet relevant for transitt av alliert personell og materiell fra vest mot øst, og for evakuering av sivilbefolkning og sårede i motsatt retning. Dette vil stille særlige krav til dimensjonering for last, størrelse og volum. Det vil være behov for å se det statlige vegnettet, jernbanenettet, fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i sammenheng. Det må være god nok redundans mellom veger og mellom transportformer. Det må tas høyde for at infrastruktur som er kritisk for totalforsvaret blir mer utsatt for sabotasje og hybride hendelser. Reparasjonsberedskap er en nøkkel for å gjenopprette redundans ved bruddhendelser.

Strategiske grep for å sikre robusthet mot klimaendringer og ivareta totalforsvarsbehov.

Disse utfordringene er langsiktige. De vil fortsette å skjerpe og øke kravene til motstandsdyktighet, redundans og reparasjonsberedskap i overskuelig framtid. "En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne" vil også være et eget mål i kommende Nasjonal transportplan. Dette målet omfatter både den sikkerhetspolitiske situasjonen og klimatilpasning. Det reflekterer at transportsektoren må kunne forebygge og håndtere et bredt spekter av alvorlige hendelser i fred, krise og krig, i tillegg til å understøtte militær innsats ved behov. Noen grep vil være strategisk viktige.

Etablere transportakser nord-sør og øst - vest

For å ivareta både militære og sivile behov for framkommelighet, funksjonalitet og transportevne i alle deler av krisespekteret er det behov for å se statlig vegnett, jernbane og fylkeskommunalt vegnett i sammenheng. Det samlede transportsystemet må kunne ivareta det samlede framkommelighets- og transportbehovet på strekninger som er særlig viktige for totalforsvaret. For å få dette til, er det et faglig behov at det defineres transportakser bestående av

statlig vegnett, fylkesvegnett, jernbane og til dels kommunalt vegnett. Disse bør gå sør-nord og vest-øst på tvers av fylker. De må være motstandsdyktige og redundante nok til å kunne holdes åpne under alle forhold, og det må være god nok reparasjonsberedskap. Det er behov for koordinering av infrastruktureieres prioritering av akser.

Det er viktig at dette arbeidet kommer i gang raskt. Utviklingen av det sikkerhetspolitiske bildet er uforutsigbar.

Fylkesvegnettet som skal ivareta en nasjonal funksjon kan medføre behov for store investeringsløft. Faglige innspill til planleggingen av og investeringen i transportakser bør være koordinert mellom alle relevante infrastruktureiere, forsvaret og andre. Det er også behov for å styrke det faglige samarbeidet mellom disse aktørene for å sikre en felles forståelse av utfordringsbildet knyttet til både klimaendringer og det sikkerhetspolitiske bildet. Erfaringer viser at det kan være utfordrende å samordne aktørene om konkrete prioriteringer, for eksempel i forbindelse med utskifting av en jernbaneundergang på fv. 30 i Tynset. Det gis i dag få eller ingen føringer eller styringssignal fra nasjonale myndigheter om slikt samarbeid. Oppfølgingen av dette punktet må ses i sammenheng med pågående arbeid i regi av Statens vegvesen knyttet til operasjonalisering av Vegdata- og trafikkinformasjonsforskriften. Denne forskriften gir Statens vegvesen en rolle som fagorgan med ansvar blant annet for å velge ut nasjonale vegkorridorer. Vegkorridorer må inngå i etablering av nasjonale transportakser. Arbeidet må også ses i sammenheng med rammeverkssamarbeidet med Forsvaret om tilpasninger til militære behov av enkeltpunkter og -strekninger langs transportinfrastrukturen.

<u>Revidere vegnettplanen</u>
Vegnettplanen bør revideres slik at veger behandles og prioriteres ut fra den reelle belastningen de har. Gjeldende plan tar ikke høyde for veger som er omkjøringsveger for riksveg. Derfor gjenspeiler ikke planen den reelle belastningen på disse rutene. I tillegg til at omkjøringsvegene er «viktigere» i investeringsspørsmål enn det planen reflekterer, så gjør dette at det er en lavere terskel for å tillate avkjørsler og byggesaker tett på vegen. Dette gjør at vegen svekkes som omkjøringsveg.

Dersom det etableres nasjonale transportakser bør dette også reflekteres i vegnettplanen.

<u>Styrke opplæring i og evne til krisehåndtering hos fylkeskommunen og samarbeidspartnere</u>
Det er allerede behov for mer opplæring i beredskap og krisehåndtering i fylkeskommunen. Klimaendringene og sikkerhetsbildet gjør dette behovet mer akutt. I tillegg til de tradisjonelle truslene, må vi i større grad ta høyde for samtidige, langvarige eller hybride hendelser, for eksempel en flom eller cyberangrep samtidig med alliert mottak og/eller økt sivil transport. Det må investeres tid og ressurser i opplæring innen beredskap og krisehåndtering.

Det er også behov for å styrke samvirket med og kompetansen hos fylkeskommunens entreprenører og transportører. For å opprettholde redundans i vegnettet er det viktig at entreprenørene har evne og beredskap til å reparere skadet infrastruktur raskt. Fylkeskommunen må stille gode nok krav til dette.

Bruer kan være et særlig sårbart punkt. På kritisk viktige strekninger må fylkeskommunen sikre at man bruker det handlingsrommet som regelverket gir for raskest mulig å gjenopprette eller erstatte bruer ved skade/brudd. Man bør også vurdere muligheten for å bevare bruelementer (for eksempel bru-kar) fra midlertidige løsninger i beredskapsøyemed, når den permanente løsningen er etablert.

Materiell må tilpasses utfordringsbildet

Klimaendringer og et mer krevende sikkerhetspolitisk bilde stiller økte krav til materiell som benyttes i kollektivtransporten og anleggsvirksomheten. Leverandører, entreprenører og operatører må ta høyde for et mer ekstremt klima, blant annet gjennom valg av kjøretøy og tekniske løsninger som tåler større påkjenninger og gir stabil drift under krevende forhold. Samtidig må fylkeskommunen, entreprenører og kollektivleverandører unngå nye sårbarheter knyttet til valg av materiell, energiløsninger og leverandørstrukturer.

En sentral problemstilling for samferdsel er konsentrasjonsrisiko, som for det første gjelder konsentrasjon av energibærer. En ensidig avhengighet av én energitype (for eksempel strøm eller biodrivstoff/diesel) kan gjøre systemene sårbare ved leveransebrudd, eller tekniske feil. Selv om overgangen til null- og lavutslippsløsninger er nødvendig og ønsket, er det viktig å vurdere robusthet og fleksibilitet i energiforsyningen.

For det andre gjelder konsentrasjonsrisiko produksjonsland og leverandørkjeder. Materiell, kjøretøy, batterier (samt komponenter), styringssystemer og digitale løsninger kan kontrolleres fra land som vi ikke har sikkerhetssamarbeid med. Ifølge Nasjonal sikkerhetsmyndighets vurderinger (Risiko 2026) kan slik avhengighet øke risikoen for leveransebrudd, skjulte sårbarheter, påvirkning eller uønsket kontroll, særlig i samfunnskritiske funksjoner.
Dette er et felt som peker bredere enn samferdsel, men hvor det er viktig at fylkeskommunen har en bevisst holdning, stiller relevante krav i kontrakter og holder seg best mulig oppdatert. På flere områder pågår det prosesser hvor fylkeskommunen allerede deltar.

Oppdatere kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget knyttet til klimatilpasning er utviklet vesentlig senere år. I forbindelse med Handlingsprogrammet for fylkesveger 2026-2029 ble det utviklet digitale aktsomhetskart koblet opp mot NVDB. Det blir viktig å videreføre og fortsette oppdateringen av kunnskapsgrunnlaget på dette området, og å bringe ny kunnskap inn i framtidige handlingsprogram.

VegROS er også et godt verktøy for å skaffe oversikt over sårbare punkter på vegnettet. VegROS ble i 2021 gjennomført på alle fylkesvegstrekninger med funksjonsklasse B. Nå planlegges VegROS på alle fylkesveger som er omkjøringsrute for riks- og europaveger. Når denne er ferdig bør det vurderes om det er behov for å gjennomføre VegROS på andre deler av vegnettet.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen er uforutsigbar. Samtidig er det mulig å redusere usikkerhetene ved å forholde seg til scenarier utarbeidet av nasjonale myndigheter som omforent kunnskapsgrunnlag, og FylkesROS. Disse vil være nyttige for å redusere risiko og heve motstandsdyktighet over tid.
Regjeringen har varslet at den i løpet av 2026 vil legge fram den første langtidsplanen for sivil beredskap, hvor transport er ett av tre tema. Det må tas høyde for at denne planen kan innebære endringer i roller eller andre forutsetninger som IFK må forholde seg til.

Klimagassutslipp og samferdsel

Innledning
Norge har forpliktet seg gjennom nasjonale mål og redusere utslippet av direkte klimagasser med 55 % innen 2030, og bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Målene er satt for å stoppe klimaendringene, og forhindre at den globale gjennomsnittstemperaturen ikke overstiger to grader i forhold til førindustriell tid.

Innlandet fylke har i tråd med nasjonale mål vedtatt tilsvarende mål om klimagassreduksjon. Dette er forankret i regional plan for klima, energi og miljø. For å nå disse målene vi nødt til å omstille oss raskere enn dagens politikk tilsier.

Regional plan for klima, energi og miljø har vedtatt disse målene for tema klima:

Hovedmål: Innlandet er forberedt på et klima i endring og skal bli et lavutslippssamfunn i 2050.

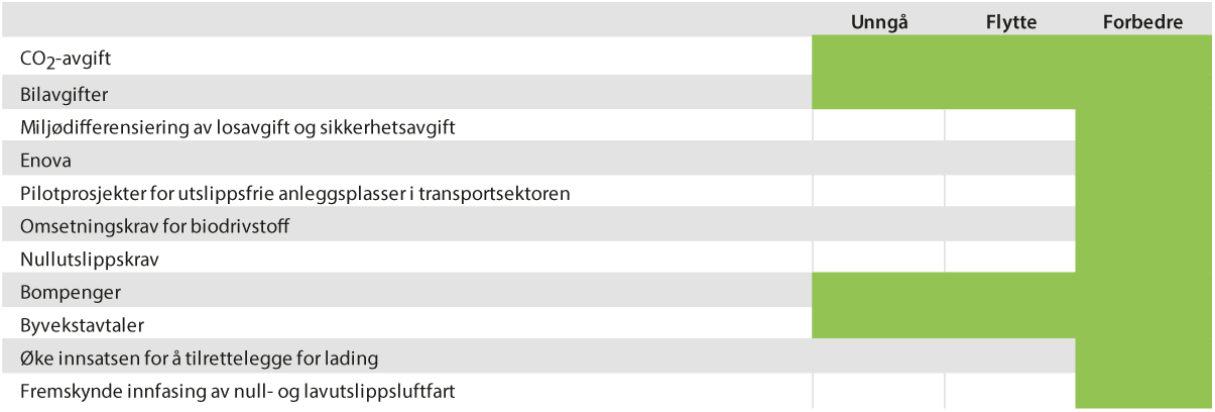
Delmål 1: Innen 2030 har Innlandet redusert direkte klimagassutslipp med 55 % i forhold til utslippene i 1990.

Nasjonale føringer
Nasjonal transportplan for 2025–2036 (NTP) beskriver tiltak for å kutte utslipp fra transportsektoren. Transport utgjør en tredjedel av norske utslipp. Regjeringen satser særlig på elektrifisering og overgang til nullutslipp. Det er også satt konkrete mål for hvor mange kjøretøy som skal være utslippsfrie.

NTP bruker rammeverket **UFF**. Det deler tiltakene inn i tre typer:

- **Unngå** – redusere behovet for transport
- **Flytte** – flytte transport til mer miljøvennlige løsninger (for eksempel fra bil til kollektivtransport)
- **Forbedre** – gjøre transporten som fortsatt skjer mer klimavennlig (for eksempel med elbiler)

Målet med UFF-rammeverket er å sikre at vi får nødvendig mobilitet, samtidig skal man ta hensyn til utslipp, energi, areal og ressurser. Rammeverket viser også hvilken rekkefølge tiltakene bør gjennomføres i. Først bør vi redusere og flytte transporten. Da blir det enklere å gjøre resten av transporten utslippsfri.
Figur 1 viser UFF-rammeverket. Det er kun CO_2-avgift, bilavgifter, bompenger og byvekstavtaler som regnes som «unngå»-tiltak.



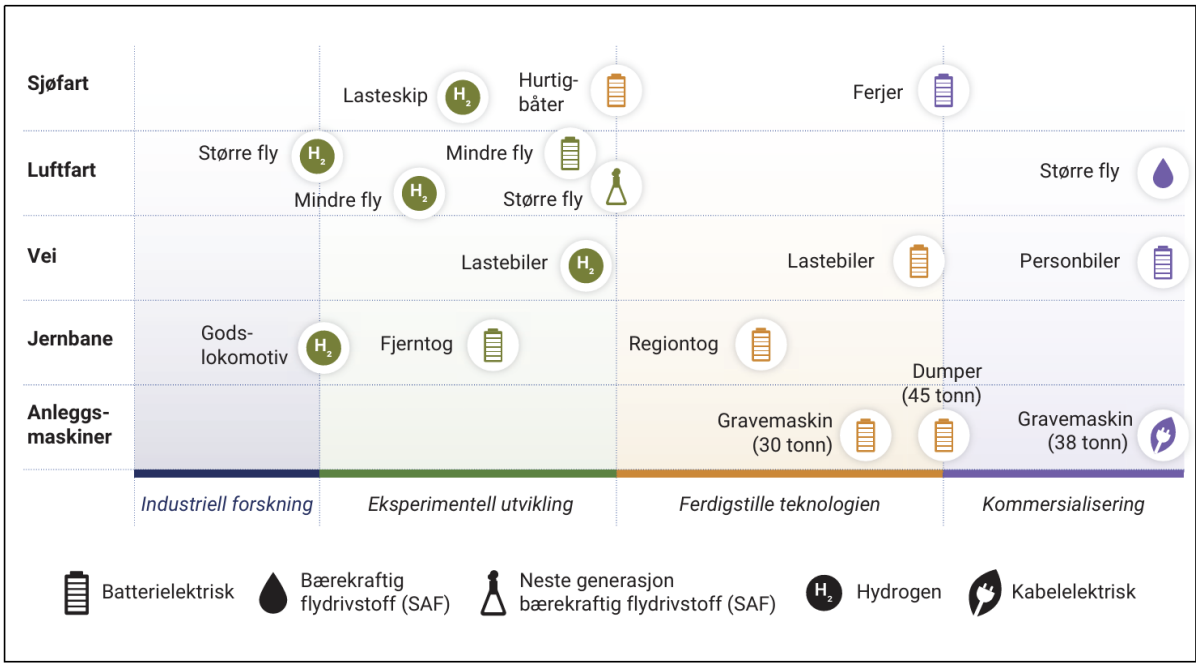
Figur 2 Sentrale virkemidler fra regjeringen for å redusere klimagassutslipp i transportsektoren, fordelt på kategoriene, unngå, flytte og forbedre. Kilde: regjeringen.no/FNs klimapanel.

Videre har NTP satt disse elektrifiseringsmålene for kjøretøy i transportsektoren:

- Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.
- Nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025
- Innen 2030 skal nye tyngre varebiler og 75 % av nye langdistansebusser være nullutslippskjøretøy, og nye lastebiler skal i hovedsak være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass.
- Tunge kjøretøy på biogass eller el skal ikke betale bompengeavgift i perioden fram til 2030.

En ny omfattende grønn nasjonal satsing for tunge kjøretøy er presentert i NTP (2025-2036). Regjeringen har bevilget til sammen 3,7 mrd. kr til en «tungbilpakke» innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i Nasjonal transportplan 2025-36. 1,7 mrd. kr er foreslått til investering i døgnhvileplasser og rasteplasser med tungbillading og ladeplasser. Til økte utgifter for drift er det for perioden 2025-2036 foreslått 2,0 mrd. kr.

Utviklingen av utslippsteknologi blir presentert i NTP. Den viser at det er batterielektrifisering som har kommet lengst med tanke på modenhet innenfor alle deler av transportsektoren, vurdert av transportvirksomhetene, se figur 2.



Figur 3 Eksempler på teknologimodenhet for nullutslippsløsninger i transportsektoren. Kilde: regjeringen.no

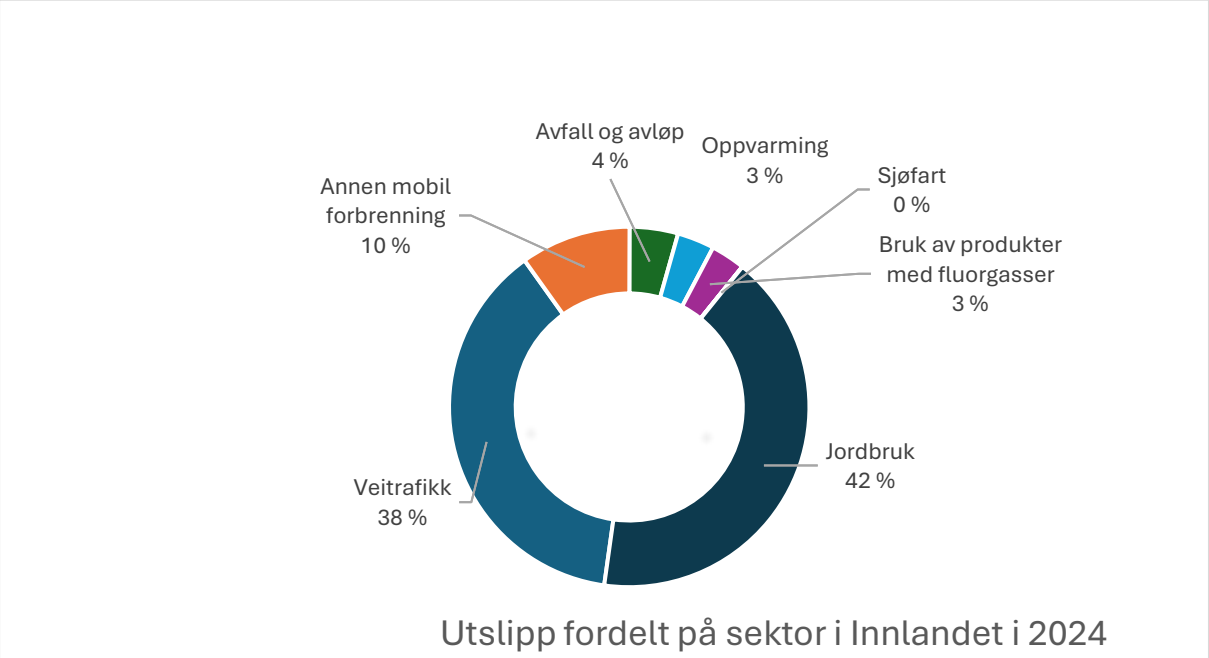
Tiltaksbaner på nasjonalt nivå
Miljødirektoratet har et årlig oppdrag om å legge fram et konkret kunnskapsgrunnlag for hvordan utslippskutt kan bidra til at Norge når klimamålene i 2030, 2035 og 2050. Kunnskapsgrunnlaget og tiltaksbanene for 2026 viser tiltak for å nå klimamålene i 2026. Tiltak i transportsektoren går ut på å redusere transportomfanget, endre transportmiddelfordelingen og omstille til lav- og nullutslippsteknologi. Tiltakene er kraftigere sammenliknet med dagens politikk, da disse ikke er tilstrekkelig for å nå vedtatte klimamål. Figuren kan leses her *Klimatiltak i Norge - 2026 Landtransport, maskiner og luftfart.*

Tiltaksbanene vist i figuren er nasjonale, men effekten av tiltakene vil trolig være lik i Innlandet. Utfordringen for å gjennomføre tiltakene er blant annet å legge til rette for nok infrastruktur for å ta i bruk lavutslippsteknologi. Videre må bransjen ha nok kapital til å kunne omstille til det grønne skiftet.

Grønn omstilling kan bli tvunget fram gjennom må-krav i offentlige anskaffelser, eller ved å gi tilbyderen en «gulrot» i et anbud for å tilby det grønneste alternativet.

Status om Innlandets klimagassutslipp

Transportsektoren er den nest største kilden til klimagassutslipp i Innlandet. Vegtrafikken alene står for 36 prosent av de totale utslippene i fylket. Til sammenligning er jordbruk den største utslippskilden, med 42 prosent av de totale klimautslippene (Figur 3).



Figur 4 Utslipp fordelt på sektorer i Innlandet i 2024. Alle tallene på klimagassutslipp er i tonn CO2-ekvivalenter. Kilde: innlandsstatistikk.no

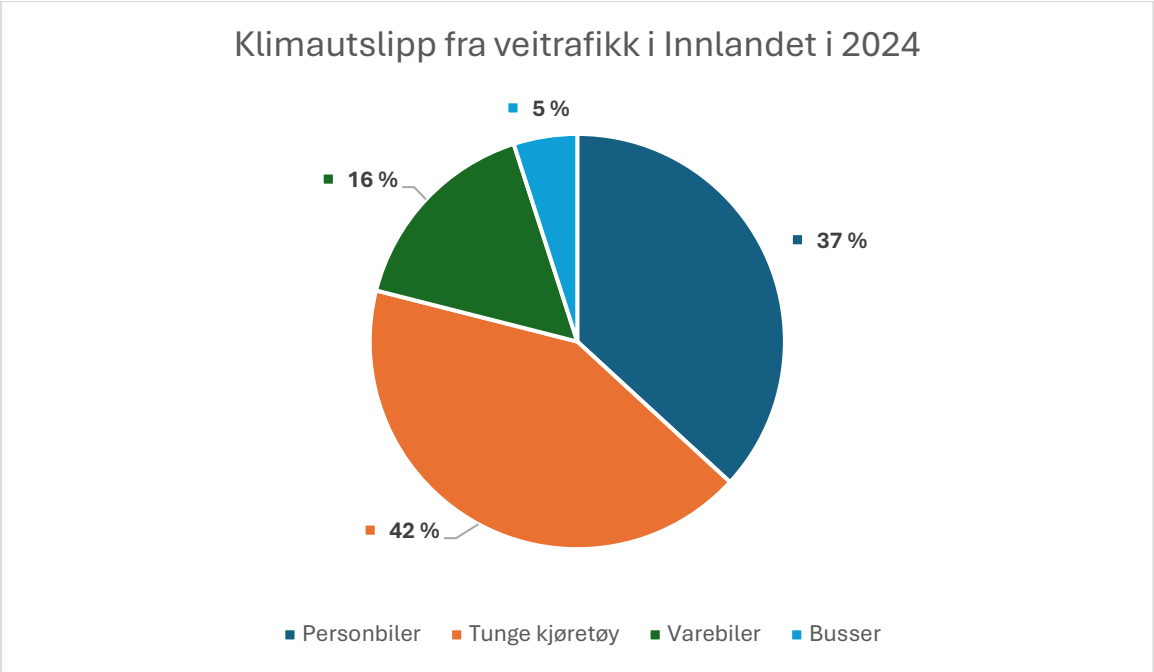
Klimautslipp og transport i Innlandet

Innlandet er et transportfylke med spredt bebyggelse og store geografiske avstander. Dette fører til høy bruk av personbil til daglig forflytning, i tillegg til betydelig tungtransport på vegnettet i fylket. Flere av landets viktigste transportårer går gjennom Innlandet, og veger som E6, E16, E136, rv. 3 og rv. 4 binder både fylket og resten av landet sammen.

Vegnettet brukes både til gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk. Tungtransporten er avgjørende for det lokale næringslivet, da den bidrar til tilgang til større markeder, samtidig som den er viktig for transport av gods mellom landsdeler.

Klimautslippet fra vegtransporten i Innlandet fordelt i figur 4. Fordelingen viser at tungtransporten er den største andelen av dette utslippet med 42 %. Nest størst er personbiler med 37 %, etterfulgt av varebiler med 16 % og busser med 5 %. Siden 2009 har de totale utslippene innen vegtrafikk i Innlandet blitt redusert med 16,8 %[6].

[6] Kilde: Tilnull.no



Figur 5 Klimautslipp fordeling av vegtrafikken i Innlandet 2024. Utslippet er oppgitt i tonn CO_2-ekvivalenter. Kilde: Miljødirektoratet.no

Annen mobil forbrenning - Reduksjon av utslipp fra anlegg og landbruksmaskiner
Annen mobil forbrenning står for **8,3 % av utslippene**, hovedsakelig maskiner som går på avgiftsfri diesel[7] . Tiltak inkluderer elektriske og biogassdrevne anleggsmaskiner og traktorer. Her inngår også bygge- og anleggsaktiviteten til eierskapet av veg og bane i Innlandet. Offentlig sektor står for en stor del av etterspørselen av byggeaktiviteten, og har et stort ansvar til å bidra til grønn omstilling i denne sektoren ved å stille krav på riktig nivå.

Hva gjør vi i Innlandet – reduksjon av klimagassutslipp
Innlandet fylke har gjennom flere år arbeidet gjennom regionale planer, strategier, handlingsplaner og nettverkssamarbeid gjennomført og flere tiltak som redusere klimautslippet i Innlandet, i tråd med nasjonale føringer. Disse arbeidene vises til under.

Innlandsstrategien ble vedtatt av fylkestinget 19.12.2024. Infrastruktur er en av de fire I-ene som satsingsområdet i Innlandsstrategien. Strategien sier at samferdsels skal støtte opp under bærekraftig utvikling. Videre sier den at transportbehovet må løses på med gode samferdselsløsninger på veg og bane og fremtidens transport må bidra til å redusere klima- og miljøbelastningen fra samferdselsområdet.

Regional plan for klima, energi og miljø, flere tiltak der som omhandler å redusere utslipp fra transportsektoren i Innlandet. Dette er blant annet

- Tiltak 26. Utarbeide regionale føringer for sol- og vindkraft i Innlandet (gjennomført)
- Tiltak 27. Følge opp godsstrategien for Innlandet
- Tiltak 28. Jobbe for å påvirke nasjonale myndigheter til økt takt på innføringen av nullutslippskjøretøy og etablering av ladeinfrastruktur
- Tiltak 29. Klimahandlingsplan for samferdselsavdelingen. Samferdselsavdelingen skal utarbeide en handlingsplan for hvordan klimautslippet fra utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegene i Innlandet kan reduseres fram til 2030/2035.
- Tiltak 30. Bidra til økt kunnskap om gjenbruk og energieffektivisering.

[7] Innlandets klimagassutslipp – Innlandetfylke.no

- Tiltak 31. Styrke miljø- og klimakompetansen til innkjøpsrådgivere og utnytte handlingsrommet som ligger i regelverket for offentlige anskaffelser.

Innlandet fylkeskommune klimabudsjett: Innlandet fylkeskommune har fastsatt mål som skal bidra til å nå bærekraftmålene. Hovedmål 8 "Bærekraftig naturforvaltning, reduserte utslipp og et klimatilpasset samfunn", står sentralt. Målet innebærer at fylkeskommunen skal jobbe for "et lavt klimaavtrykk fra egen virksomhet. Dette målet blir fulgt opp gjennom det årlige klimabudsjettet til fylkeskommunen. Klimabudsjettet følger økonomiplanen til fylkeskommunen.

Klimabudsjettet presenterer tiltak for å redusere utslipp, forventet effekt av tiltakene, kostnader for å gjennomføre tiltakene og fordeler ansvaret for gjennomføringen. Gjennom konkrete tiltak i fylkeskommunens tjenesteområder og virksomheter, følges klimamålene opp.

«Grønne energistasjoner» er et strategisk prosjekt i regi av Østlandssamarbeidet. Dette har som mål å få fortgang i planleggingen og byggingen av nødvendig infrastruktur for nullutslippsdrivstoff. Prosjektet har hatt fokus på å effektivisere fylkeskommunens og kommunens arbeid med arealforvaltning og saksbehandling. Prosjektet skal bidra til at transportnæringen får de forutsigbare rammene og den tilgjengelige infrastrukturen som er nødvendig for å investere i nullutslippskjøretøy. Prosjektet er delfinansiert av klimasatsordningen.

Mobilitetsstrategien Innlandet med handlingsplan. Mobilitetsstrategien for Innlandet handler om hvordan folk og varer skal kunne forflytte seg mer bærekraftig, effektivt og tilgjengelig i fylket fram mot 2030.
Hovedinnhold i Mobilitetsstrategien:

- Bedre mobilitet for alle: Alle skal kunne reise trygt og effektivt – også uten egen bil
- Sømløse reiser: Det skal bli enklere å kombinere transportmidler (f.eks. buss, tog, sykkel) og reise på tvers av regioner
- Kutte utslipp: Transportsektoren skal bli mer klimavennlig, med lavere miljøbelastning
- Styrke kollektiv og alternativer: Mer bruk av kollektivtransport, samkjøring, delingstjenester, sykling og gange

Godsstrategien for Innlandet. En av strategiene er å overføre mer gods fra veg til bane for å redusere klimautslippet.

I handlingsprogram for fylkesveger (2026-2029) er det satset betydelig på å få flere til å reise kollektivt, ta sykkelen eller gå. Dette er gjort gjennom å sette av 455 mill.kr til slike tiltak i for perioden 2026-2029. Ved å legge bedre til rette for gående, syklende og kollektivreisende skapes mindre press på vegnettet, og det vil i det lange løp redusere trykket for å bygge ut mer vegnett.

Satsing på biogass i Innlandet: Innlandet fylkeskommune samarbeider med Statsforvalteren i Innlandet og Innovasjon Norge Innlandet om å løfte fram biogass. Innlandet produserer nok biogass til å kunne drifte mange busser og andre kjøretøy i Innlandet, men biogassen selges i stor grad utenfor fylket.

Faktaboks

Biogass er klimanøytralt, som vil si at den allerede er i kretsløpet. Prosessen ved å lage biogass av matavfall er allerede i kretsløpet. Det tilføres ikke ny CO2 til atmosfæren enn ved naturlig nedbrytning. Biogass er å anses som en fornybar energikilde.

I dag kan man fylle biogass på Innlandsporten i Stange, Trehørningen i Hamar, Rudshøgda i Ringsaker, Gjøvik og Mjøsanlegget på Lillehammer. Snart kommer det også en stasjon på Koppang i Stor-Elvdal kommune.
Biogass er en del av den fremtidige energimiksen vi trenger for å kunne nå klimamålene. Fylkeskommunen kan bidra til økt bruk av biogass blant annet ved å være en pådriver for at det skal etableres flere fyllestasjoner for drivstoff, og hvor det er mulig for tungtransport å få fylt med biogass. I den vedtatte godstrategien for Innlandet peker vi på steder der det er naturlig å ha fyllestasjoner.

Tiltaksberegninger for Innlandet fylke
I rapporten Klimaregnskap, klimabudsjett og tiltaksbaner for Innlandet fra 2024 presenteres flere tiltak som skal til for at Innlandet fylke når vedtatt klimamål for Innlandet.
Tiltakene er hentet fra *Klimakur 2030*[8] utarbeidet av Miljødirektoratet. Ved å gjennomføre tiltakene kan innlandssamfunnet oppnå reduksjonsmålet på 55 % innen 2030. Tiltakseffekten er presentert i tiltaksbaner fram mot 2030, vist i figur 6.



Figur 6 Referanseutslipp for vegtrafikken i Innlandet (2022) med årlig utslippskutt fra 2023-2029. Total utslippsbudsjett for 2030. Tall i tonn CO2e.

Klimautslippet fra vegtrafikken i Innlandet i 2022 var 843 617 tonn CO2e. Utslippene har hatt en synkende trend fra 2009 til i dag, noe som i stor grad skyldes elektrifisering av personbiltrafikken og økende innblandingskrav for biodrivstoff. Mesteparten av klimagassutslippene fra denne sektoren skyldes utslipp fra tunge kjøretøy og personbiler, etterfulgt av varebiler og busser[9].

Det er foreslått 16 tiltak fra Klimakur 2030. Alle beregningene for utslippskutt er fra 2024 og rapporten Klimaregnskap, klimabudsjett og tiltaksbaner for Innlandet. For å oppnå effekten av årlige utslippskutt som er vist i figur 5 må følgende tiltak gjennomføres:

[8] Klimakur 2030 (2020) - tiltak og virkemidler mot 2030
[9] Rapport Klimaregnskap, klimabudsjett og tiltaksbaner for Innlandet (2024)

Tabell 1 Oversikt over tiltak fra både Klimakur 2030 og rapporten klimabudsjett, klimaregnskap og tiltaksbaner for Innlandet (2026) Utslippskuttene er beregnet for tiltakene fra sistnevnte rapport.

TiltaksID	Navn	Mulige nye virkemidler/beskrivelse av tiltak	Utslippskutt (fra 2024-2030)
T15	**Alle nye varebiler er elektriske i 2028**	**Engangsavgift for fossil varebil lik 100% av avgift for personbil** **Engangsavgift for fossil varebil lik 50% for personbil** **Innføre lovhjemmel for nullutslippssoner** **Krav om nullutslipp for vare transport i offentlige anskaffelser** **Midlertidig bompengefritak og tilgang til kollektivfelt** **/** **Tiltaket omfatter at 52 % av nybilsalget av tyngre varebiler er batterielektriske i 2024, og at andelen øker til 100 % i 2027. Dette er mer ambisiøst enn salgsmålet til NTP, som er 100 % i 2030. Tiltaket vil derfor kreve sterke virkemidler, som bompengefritak for el-varebiler.**	**45 672 tonn CO2e**
T16	**Alle nye lastebiler elektriske eller bruker biogass i 2030**	**Innføre engangsavgift for fossile lastebiler** **Innføre lovhjemmel for nullutslippssoner** **Krav om nullutslipp for varetransport i offentlige anskaffelser** **Krav til nullutslipp for løyvetransport** **Miljødifferensiert og/eller kilometerbasert vegprising** **Utkoblbar tariff eller tilknytning på vilkår for å fremme fleksibilitet i strømforbruket** **/** **Tiltaket som gir størst utslippskutt for vegtrafikk innebærer økt salg av lastebiler som er batterielektriske, hydrogendrevne eller går på biogass. Blant alle utrede tiltak er dette det fjerde mest effektive for å kutte utslipp fram mot 2030.**	**220 698 tonn CO2e**
T17	**Bedre logistikk og effektivisering i bygge- og anleggsprosjekter / Forbedret logistikk og**	**Avgifter på masseuttak og deponering av masser** **Innføre forskriftskrav om rapportering på uttak av masser** **Utarbeide en tverrsektoriell veileder for massehåndtering** **Økt bruk av krav i offentlige anskaffelser og eierstyring av statlige aktører** **/** **Tiltaket omfatter bedre håndtering av ikke-forurensede masser på bygg- og anleggsplass, logistikkoptimalisering av lokal/regional og langtransport, og effektiviseringstiltak som bruk av større og tyngre kjøretøy og modulvogntog.**	**57 071 tonn CO2e**

	effektivisering av lastebiler[10]	I tiltaket ligger det muligheter for ekstra utslippskutt gjennom redusert forbruk, som igjen vil føre til redusert transport. Tiltaket kan ha andre positive effekter som redusert arealbruk, luftforurensing og bedre trafikkflyt, men kan medføre økte planleggingskostnader. Selv om effekten av tiltaket tilskrives vegsektoren, vil det være viktig å rette virkemidler mot bygg- og anleggssektoren.	
T18	Alle nye maskiner på bygge- og anleggsplasser er nullutslipp i 2035	Innføre engangsavgift for fossile maskiner Minimumskrav til nullutslipp på bygge- og anleggsplasser i offentlige anskaffelser. Gradvis opptrapping mot 2030. Signalisere krav om nullutslipp på alle bygge og anleggsplasser fram i tid	
	Forbedret logistikk for varebilbransjen	Logistikkoptimalisering for å effektivisere varebiltransporten kan redusere klimagassutslipp, driftskostnader, støy, kø og forbedre lokal luftkvalitet. Her kan fylkeskommunen f.eks. bruke sin innkjøperrolle til å stille krav som fremmer logistikkoptimalisering i anskaffelser. Tiltakseffekten forutsetter at trafikkarbeidet reduseres med 0,6 prosent i 2024, og øker lineært til 4,4 prosent i 2030.	34 811 tonn CO2e
T20	Innfasing av nullutslippsmaskiner i andre næringer		
Fra rapport klimaregnskap, klimabudsjett og tiltaksbaner for Innlandet. Beregningen for klimakutt er fra 2024.			
	Transportmiddelskifte fra bil til kollektivtransport	Tiltaket går på å flytte korte og lange reiser fra personbil til kollektivtransport. Det er forutsatt at 10 % av reiste kilometer fra korte reiser, og 4 % av reiste kilometer fra lange reiser, kan flyttes til kollektivt. Andre positive effekter er mindre støy og luftforurensing fra biltrafikk og redusert arealbruk.	86 883 tonn CO2e
	75 % av langdistansebusser er elektriske i 2030	Her er innfasingen av elektriske langdistansebusser antatt å følge salgsmålet til NTP. Langdistansebusser omfatter turbusser, flybusskjøring, sesongbasert turisme og bestillingstransport. For Innlandet vil dette typisk også omfatte «buss for tog»	35 102 tonn CO2e
	Transportskifte fra bil til gange og sykkel	Tiltaket omfatter å flytte reiser under 5 km fra personbiltransport til gange og sykkel. Her må man både gjøre det attraktivt å velge sykkel og	17 842 tonn CO2e

[10] T17 Bedre logistikk og effektivisering i bygge- og anleggsprosjekter. Miljødirektoratet.no (2026)

		gange (gangveger og sykkelfelt, lademuligheter for elsykkel, vanskeligere fremkommelighet med bil), samtidig som man gjør det mindre attraktivt å velge bil på korte distanser. Det forutsettes at den største andelen erstattes med sykkel. Antatt innfasing av tiltak, hvor prosenten angir reduksjon i personkilometer-transport, er vist i figuren under.	
	Økt bruk av hjemmekontor	**Tiltaket innebærer at 80 prosent av alle som har kontorbaserte jobber frivillig tar hjemmekontor én gang i uka. I tiltaksberegningen er det forutsatt at korte reiser reduseres med 1 prosent i 2024, og videre reduseres med 2 prosent i perioden 2025-2030. Her vil mye av potensialet realiseres ved at offentlig sektor tilrettelegger for at ansatte kan ha hjemmekontor.**	**15 903 tonn CO2e**
	Overføring av gods fra veg til bane	**For Innlandet forutsetter vi at 10 prosent av lastebiltransporten over 300 km overføres til bane.**	**12 910 tonn CO2e**
	Arealplanlegging som reduserer reisebehovet	**Tiltaket handler om arealplanlegging som reduserer behovet for reising, bl.a. plassering av servicetilbud, arbeidsplasser, skoler etc. ift. bosteder. Redusert byspredning er et viktig tema her. Det er forutsatt at tiltaket reduserer antall personkilometer med 1 prosent i perioden 2027-2028, 2 prosent i 2029 og 3 prosent i 2030. Dette er et tidkrevende tiltak, men vil ha ytterligere potensial for utslippskutt etter 2030.**	**5 333 tonn CO2e**
	Nullutslippsløsninger for jernbane	**Rørosbanen, som går fra Hamar i Innlandet til Støren i Trøndelag, drives fortsatt på diesel. Dette tiltaket beskriver at strekningen elektrifiseres i 2030**	**1 164 tonn CO2e**

Arealbruk og mobilitetsplanlegging

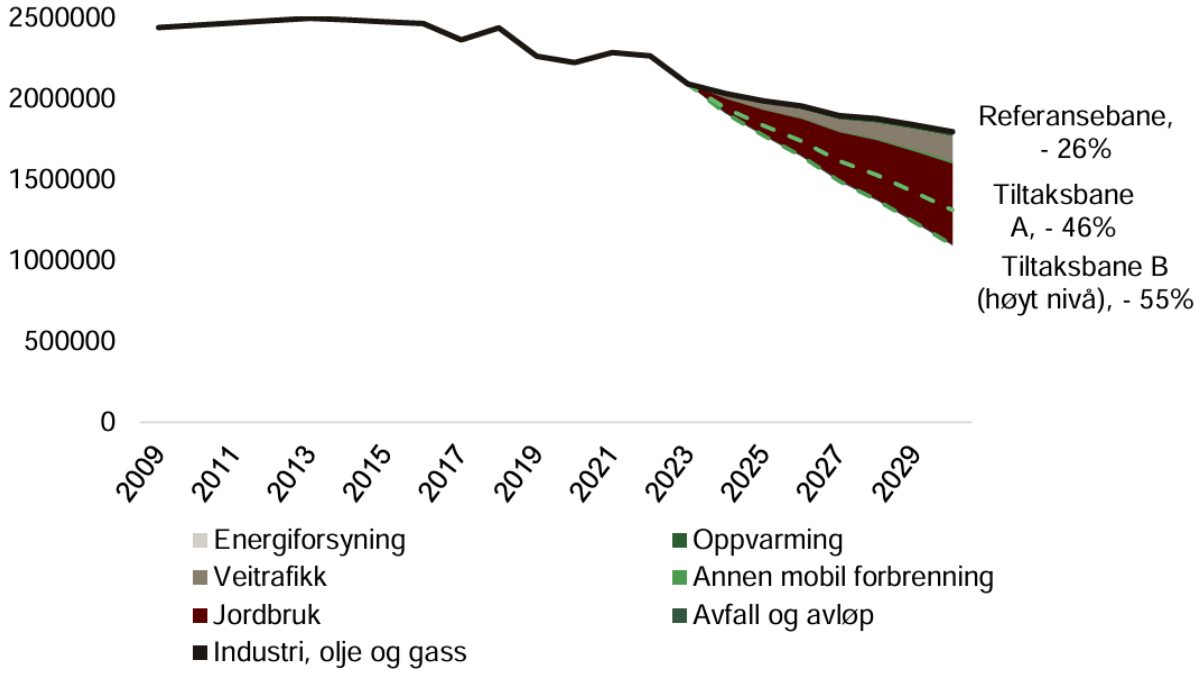
Innlandsstatistikk viser at arealbruk er avgjørende for utslipp, både direkte og indirekte. Nedbygging og omdisponering av skog- og myrområder vil for eksempel føre til økte klimagassutslipp og reduserer framtidig opptak av karbon. Areal er en knapp ressurs, og god planlegging av arealbruk for framtida et av de største klimatiltakene vi kan gjøre.

Hvor vi velger å plassere boliger, fritidsboliger og næringsbygg, samt kraftproduksjon har også betydning for lokalsamfunnenes attraktivitet og næringsutvikling. Dette er et viktig tiltak sett i sammenheng med tiltaket *Arealplanlegging som reduserer reisebehovet,* i tabellen over.

Framskrivninger Innlandet fylke

Det er gjort en framskrivningsanalyse av klimautslipp i Innlandet dersom klimakutt blir gjort i henhold til ulike referansebaner. Dette er å se i figur 6. Den viser tiltaksbane A og B, med høye og lave

ambisjoner. Stiplet linje er referansebane.



Figur 7 Overordnet referansebane og framskrevet tiltaksbane for geografiske utslipp i Innlandet fylke mot Tiltaksbane A og B (høy), som gir hhv. 45 % og 55 % reduksjon sammenlignet med 2018. Fargede arealer viser reduksjonspotensiale per sektor. Tall i tonn CO2e.

Tiltak som har størst effekt på klimautslippet i Innlandet er lik de nasjonale tiltakene som er lagt fram av regjeringen. De mest effektive er elektrifisering av landtransport. Dette er:
T15: Alle nye varebiler er elektriske i 2028, T16: Alle nye lastebiler elektriske eller bruker biogass i 2030, T18: Alle nye maskiner på bygge- og anleggsplasser er nullutslipp i 2035, T20: Innfasing av nullutslippsmaskiner i andre næringer[11]
Noen utfordringer knyttet til å omstille transportsektoren til elektriske kjøretøy:

- Strømtilgang kan bli vanskeligere og vanskeligere, siden Norge går mot underskudd av energi og etterspørselen av energi er tre ganger større enn Norges årlige produksjon av energi.[12]
- Arealkrevende og manglende arealer:
  - lang saksbehandlingstid
- Høye anleggsbidrag som gjør utbygging ulønnsomme

Energitilgang i Innlandet
Norge ligger an til å få underskudd på strøm innen få år. Økt elektrifisering fører til en betydelig økning av strømforbruket, og det er behov for økt produksjon av fornybar energi.
Regionen står overfor kraftunderskudd mot 2050 uten betydelig energiproduksjon og effektivisering – viktig for elektrifisering av transport.[13]

Landsdelanalysene understreker at klimapolitikken må henge tett sammen med areal- og transportpolitikken i regionen og summerer godt opp det som skal til for å nå utslippsmålet i 2050: Dagens utvikling ikke er tilstrekkelig. Landsdelanalysene framhever at utslippskutt krever en kombinasjon av tiltak: omfattende elektrifisering og bruk av alternative drivstoff, redusert transportbehov, overføring til mer klimavennlige transportformer, samt effektivisering av

[11] Kilde: Miljødirektoratet.no
[12] Grønt landtransportprogram: Klimaanalyse av norsk landtransport (2024)
[13] Innlandsstatistikk.no

transportsystemet. I tillegg er sterk virkemiddelbruk og utbygging av energi- og ladeinfrastruktur nødvendig. Viktig med insentiver som Enova støtte til lade- og energibærerinfrastruktur.

Framskrivinger mot 2050
Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050» er et kunnskapsgrunnlag som viser hvordan Norge kan nå klimamålene for 2030, 2035 og særlig 2050 gjennom tiltak i alle sektorer[14]. Den peker på at det er mulig å redusere norske klimagassutslipp med om lag 90–95 prosent innen 2050 sammenlignet med 1990-nivå, men at dette forutsetter tidlige og omfattende grep, samt en betydelig styrking av virkemidler som avgifter, reguleringer og støtteordninger.
Et hovedfunn er at utviklingen det neste tiåret er avgjørende: utslippskutt må skje raskt for å unngå brattere og dyrere reduksjoner senere. Selv med omfattende tiltak vil det likevel gjenstå utslipp i 2050, særlig i jordbruk og petroleumssektoren, mens enkelte sektorer kan oppnå negative utslipp gjennom CO_2-fangst og lagring.

Teknologi og fremtidens mobilitet

Innledning
Transportsektoren er i en rask teknologisk omstilling som vil påvirke hvordan Innlandet fylkeskommune planlegger, drifter og investerer i årene fremover. Elektrifisering, digitalisering, automatisering og kunstig intelligens åpner nye muligheter, men stiller samtidig krav til tydelige prioriteringer og økt kompetanse.

Teknologi vil være avgjørende for at Innlandet skal kunne opprettholde et kostnadseffektivt og tilgjengelig transporttilbud i et fylke med store avstander og spredt bosetting.
Innlandet har over 6 800 km fylkesveg, begrensede bymiljøer og et kollektivtilbud som mange steder er krevende å opprettholde med tradisjonelle løsninger. Teknologi kan gi smartere ressursbruk, men krever ny kompetanse, nye prioriteringer og endrede arbeidsformer.
Dette notatet belyser hvilke teknologiske trender som vil påvirke samferdselen, hvilke konsekvenser dette får for fylkeskommunens virksomhet, og hvilke prioriteringer som bør gjøres fremover.

Teknologiske trender som vil påvirke samferdselen
Elektrifisering og energisystemer
Elektrifisering er den raskest pågående transformasjonen i transportsektoren. Batteriteknologi for personbiler er allerede godt etablert, og utviklingen beveger seg raskt mot tyngre kjøretøy, busser og anleggsmaskiner.
Transport vil fremover baseres på flere energibærere (strøm, hydrogen, e-fuels), med ulike bruksområder – men felles for alle alternativene er at de stiller nye krav til energiforsyning og lokal infrastruktur. For Innlandet gir tilgang til vannkraft og bioressurser et potensial for lokal verdiskaping.

Autonome og selvkjørende transportløsninger
Selvkjørende minibusser testes i norske byer og distrikter og er særlig aktuelle for faste, korte traseer. Et konkret og aktuelt eksempel i Innlandet er bruk av autonome busser som transportalternativ mellom Moelv stasjon og det nye sykehuset. Forholdene her er godt egnet for en tidlig pilot: definert og kort trasé, høyt reisebehov, og stor offentlig interesse knyttet til sykehusetableringen.

Avanserte førerstøttesystemer (ADAS) bidrar allerede til å redusere ulykkesrisiko og forbedre trafikksikkerhet, og vil i økende grad bli standard i nytt materiell.

[14] Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050

Autonome maskiner for drift og vedlikehold (brøyting, grusing, asfaltlegging) kan på sikt effektivisere drift på lange og ensartede vegstrekninger, men vil kreve tilpasning av kontrakter og regelverk. Teknologien har potensial, men er fortsatt umoden i stor skala.

Digitalisering, sanntidsdata og KI

Prediktivt vedlikehold basert på sensordata fra vegdekke, bruer og tunneler gir grunnlag for å sette inn tiltak når behovet faktisk er der, verken for tidlig eller for sent, og gir et betydelig innsparingspotensial sammenlignet med dagens praksis.
Digitale tvillinger av vegnettet og transportsystemet gir mulighet for simulering av vedlikeholdsbehov, trafikk og beredskapssituasjoner.

Kunstig intelligens vil i løpet av kort tid påvirke nær alle fagområder i samferdselsavdelingen, fra ruteplanlegging og trafikkprognoser til saksbehandling, kontraktsoppfølging og analyse av store datasett. Microsoft Copilot er allerede tilgjengelig i fylkeskommunens Microsoft 365-miljø. Skybasert beregningskraft gir fagpersoner tilgang til analyseverktøy som tidligere krevde spesialisert utstyr eller ekstern bistand. Sanntidsinformasjon og trafikkstyring gir bedre fremkommelighet og økt beredskap, særlig ved ekstremvær og uforutsette hendelser.

Mobilitet som tjeneste (MaaS) og plattformbasert transport

Etterspørselsstyrt og fleksibel transport kan gi et bedre tilbud der faste ruter er for kostbare å opprettholde. Samordning av skoleskyss, TT-transport og kommunale transporttjenester gjennom felles digitale plattformer kan gi vesentlige innsparinger og bedre ressursutnyttelse.
Mikromobilitet som el-sykkel og sparkesykkel er relevant i byer og større tettsteder i Innlandet som supplement til kollektivtilbudet. Samkjøring og bildeling via digitale plattformer kan i tillegg supplere kollektivtilbudet i områder med lavt passasjergrunnlag.

Cybersikkerhet og digital sårbarhet – et tversgående hensyn

Digitaliseringen bringer med seg nye sårbarheter. Systemer som styrer infrastruktur, regulerer trafikk og gir sanntidsinformasjon blir eksponert for digitale trusler, der svikt eller angrep kan få direkte konsekvenser for trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Sikkerhet i hele den digitale verdikjeden må ivaretas og utvikles i takt med teknologien. Det samme gjelder personvern ved bruk av mobildata, reisemønsteranalyse og kameraovervåking. Risikostyring må planlegges fra anskaffelsesfasen, og krav til digital sikkerhet, datasuverenitet og datakvalitet bør inn i alle relevante anskaffelser og kontrakter.

En særskilt utfordring er avhengigheten av store internasjonale teknologileverandører. Over 80 % av teknologien som brukes i europeisk offentlig sektor er ikke-europeisk. Geopolitisk uro har vist at denne avhengigheten kan få umiddelbare konsekvenser. Leverandører kan ensidig endre vilkår, gi innsyn til fremmede myndigheter eller miste tilgjengelighet. Innlandet bør derfor stille krav til dataportabilitet, EU-datalagring og exit-strategi i alle nye anskaffelser.

Konsekvenser for fylkeskommunens virksomhet

Teknologiutviklingen stiller økende krav til kompetanse og organisasjon i fylkeskommunen. Det er behov for både nye fagprofiler og styrket bestillerkompetanse for å kunne ta i bruk og følge opp teknologiske løsninger på en god måte.
Dette innebærer blant annet økt evne til å:

- stille tydelige teknologikrav i anskaffelser
- forstå livsløpskostnader og totaløkonomi
- følge opp data og leveranser i driftskontrakter

Kostnadsbildet vil også endre seg, med høyere investeringskostnader og samtidig potensial for lavere driftskostnader på sikt.

Kollektivtrafikken

Materiell og ladeinfrastruktur

- Krav til depoter med tilstrekkelig ladekapasitet må fortsatt inn i kontraktsgrunnlaget og krever samarbeid med nettselskaper.
- Totaløkonomien i kontraktene endres: lavere drivstoffkostnader, men høyere kapitalkostnader og eventuelle nye krav til reservemateriell.
- For lengre strekninger og tyngre materiell der batterielektrisk løsning er krevende, er det fortsatt usikkert hvilken teknologi som vil dominere. Hydrogen, e-fuels og videre batteriutvikling er alle aktuelle kandidater. Fylkeskommunen bør følge utviklingen tett og unngå å låse seg til en teknologi.

Ruteplanlegging og etterspørselsstyring

- Datadrevet analyse av reisemønstre gir bedre grunnlag for å optimalisere tilbudet og materiellvalg.
- Bestillingstransport og fleksible løsninger vil i økende grad være et nødvendig supplement, og i enkelte områder et alternativ, til tradisjonelle faste ruter. Dette gjelder særlig i distriktene hvor passasjergrunnlaget er lavt.
- Effektivisering og optimalisering av planleggingen av skoleskyss representerer et betydelig potensial for ressursutnyttelse. For å realisere dette vil det være behov for utvikling av nye digitale løsninger med avansert teknologi.
- Sømløse reiser med Entur som felles plattform er et nasjonalt mål. Fylkeskommunen må fortsette med kvalitetssikring, oppdatering og tilgjengeliggjøring av rutedata og tjenester.

Distriktsmobilitet og tilgjengelighet

- Bestillingstransport kan gi et grunnleggende mobilitetstilbud i bygder der det ikke er grunnlag for faste ruter.
- Teknologi kan bedre tilgjengeligheten for eldre og funksjonshemmede gjennom bedre koordinert TT-transport og dør-til-dør-tjenester.
- Digitale plattformer forutsetter digital kompetanse hos brukerne. Det er et tilgjengelighetsperspektiv som må ivaretas.

Fylkesvegnettet

Vedlikehold og drift

- Sensorbasert overvåking av vegdekke, bruer, tunneler og skredpunkter gir grunnlag for en overgang fra kalenderbasert til tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold. Dette vil på sikt kunne redusere kostnader, samtidig som det gir bedre utnyttelse av eksisterende vedlikeholdsrammer.
- Digitale tvillinger er virtuelle kopier av vegnettet basert på sensor- og kartdata. De muliggjør simulering av vedlikeholdsprioriteringer og beredskapsscenarioer, og oppfyller nasjonale krav til tilstandsrapportering.
- Autonome maskiner for brøyting og sommerdrift kan gi kostnadsbesparelser på lengere strekninger, men krever tilpasset kontraktsform og regulering.
- Økt aksellast fra elektriske kjøretøy kan samtidig føre til raskere nedbrytning av veg og konstruksjoner, og vil kreve justering av både vedlikeholdsstrategi og investeringsnivå.

Trafikksikkerhet og infrastrukturkrav

- Autonome kjøretøy forutsetter oppdaterte digitale kart, tydelig vegoppmerking og fylkeveger med god mobildekning.
- Ladeinfrastruktur langs fylkesvegnettet, hurtiglading og destinasjonslading, er en voksende forventning fra trafikanter og næringsliv.

- Sensorbasert overvåking av skred- og flomrisiko som en del av klimatilpasning er allerede presserende i Innlandet og vil øke i omfang.

Anskaffelser og kontraktsmodeller

- Teknologikrav i kontrakter må balansere ønsket nytte mot markedstilgang, særlig i regioner med få tilbydere. Samtidig må fylkeskommunen bidra til utvikling ved å stille krav som er i takt med, og til dels driver, den teknologiske utviklingen
- Datadeling mellom vegforvalter, driftsoperatør og statlige myndigheter (SVV) må reguleres i kontrakter.

Næringslivets transportbehov

- Elektriske lastebiler kan redusere klimaavtrykk for næringstransport.
- E-fuels og hydrogen er relevante alternativ for tunge kjøretøy i skogbruk og landbruk der elektrisk drift er krevende.
- Endrede tyngdegrenser og aksellastkrav som følge av tyngre elektriske kjøretøy krever tett dialog mellom fylkeskommunen og næringslivet.
- Jernbanens rolle for godstransport fra Innlandets skognæring og landbruk kan styrkes gjennom bedre terminaltilknytning og digitalisering av godshåndtering.

Risiko og forutsetninger

Innføring av ny teknologi innebærer også risiko og usikkerhet som må håndteres aktivt:

- Kompetansegap i organisasjonen kan begrense evnen til å ta i bruk nye løsninger
- Avhengighet av leverandører kan gi redusert handlingsrom
- Risiko for feilinvestering i teknologi som ikke er tilstrekkelig moden
- Digitale løsninger kan skape barrierer for enkelte brukergrupper
- Avhengighet av internasjonale teknologileverandører kan gi redusert handlingsrom ved geopolitiske endringer eller ensidige vilkårsendringer

Disse forholdene tilsier behov for trinnvis innføring, pilotering og systematisk kompetanseutvikling.

Strategi og prioriteringer

Av trendene beskrevet tidligere er det tre som peker seg ut som mest kritiske for Innlandet å prioritere nå: elektrifisering av bussflåten (der kontraktsrunder allerede er i gang), prediktivt vedlikehold av vegnettet (der kostnadspotensialet er stort og teknologien er moden), og effektivisering og optimalisering av planleggingen av skoleskyss (der digitale plattformer kan gi vesentlige innsparinger med relativt lav risiko).

Felles for disse områdene er at de både gir konkrete, kortsiktige effekter og samtidig legger grunnlag for videre digitalisering av sektoren. Samtidig er dette områder hvor fylkeskommunen i stor grad selv kan påvirke utviklingen gjennom egne beslutninger, særlig i kontrakter og organisering.

Autonome kjøretøy og digitale tvillinger representerer teknologier med betydelig potensial, men med lengre tidshorisont og større usikkerhet knyttet til både modenhet og anvendelse i Innlandets kontekst. Et konkret piloteringsprosjekt knyttet til sykehuset gir en tidlig mulighet til å teste autonom kollektivtransport under reelle forhold.

Risikoen ved å være for sent ute er særlig tydelig på kompetanse- og bestillersiden. De valgene som gjøres i kommende kontrakter vil legge føringer for fylkeskommunens handlingsrom i mange år fremover, både med hensyn til teknologi, data og leverandørstruktur. Samspillet med statlige aktører, Statens vegvesen, Bane NOR og Entur, vil samtidig være avgjørende for å realisere gevinster knyttet til nasjonale løsninger og felles standarder.

For å møte denne utviklingen bør arbeidet struktureres i to faser:

Første fase

I første fase bør innsatsen rettes mot tiltak som gir dokumenterbar nytte på kort sikt, samtidig som de bygger nødvendig kompetanse og datagrunnlag for videre utvikling.
Dette innebærer blant annet å:

- **Ta i bruk prediktivt vedlikehold** gjennom pilotering av sensorbasert overvåking på utvalgte vegstrekninger og konstruksjoner, kombinert med utvikling av databasert beslutningsstøtte
- **Pilotere autonome busser ved det nye stor-sykehuset** som transportalternativ mellom Moelv stasjon og det nye sykehuset. Forholdene er godt egnet: definert trasé, høyt reisebehov og stor offentlig interesse. Piloten bør planlegges i dialog med Sykehuset Innlandet og aktuelle leverandører, og kan bli et av de første eksemplene i Innlandet på autonom kollektivtransport i praksis.
- **Styrke datadeling og integrasjon med Entur** for å sikre oppdatert og tilgjengelig informasjon som grunnlag for sømløse kollektivreiser
- **Ta i bruk datagrunnlag mer aktivt i ruteplanlegging,** for å bedre tilpasse tilbudet til faktisk etterspørsel og utnytte materiell og ressurser mer effektivt
- **Stille tydeligere krav til datadeling og teknologibruk i alle nye driftskontrakter,** slik at fylkeskommunen sikrer eierskap til og tilgang på data
- **Styrke teknologikompetanse i organisasjonen**, både gjennom målrettet rekruttering og systematisk kompetanseutvikling, med vekt på kontraktsoppfølging, dataforståelse og teknologivurdering
- **Teste bruk av digitale tvillinger i mindre skala**, for eksempel innen vegplanlegging og beredskap, for å bygge erfaring uten høy risiko

Tiltakene bør gjennomføres trinnvis, med vekt på pilotering, læring og justering. Dette reduserer risiko og gir bedre grunnlag for videre skalering.

Andre fase

I andre fase vil det være aktuelt å ta i bruk mer umodne teknologier og gjennomføre mer strukturelle endringer, basert på erfaringene fra første fase.
Dette omfatter blant annet å:

- **Forberede veginfrastruktur og datagrunnlag for autonome kjøretøy**, inkludert krav til oppmerking, kartdata og digital tilgjengelighet
- **Vurdere autonome løsninger for drift og vedlikehold**, særlig på lange og ensartede vegstrekninger hvor potensialet for effektivisering er størst
- **Integrere transport- og energiplanlegging tettere,** slik at utbygging av infrastruktur, energisystemer og mobilitetsløsninger ses i sammenheng
- **Videreutvikle datadrevne styringsmodeller,** der beslutninger i større grad baseres på løpende analyse av tilstand, bruk og kostnader

Konklusjon

Teknologiskiftet gir Innlandet fylkeskommune reelle muligheter: mer effektiv ressursbruk i vegforvaltningen, bedre kollektivtilbud og et sterkere faglig grunnlag i nasjonale transportprosesser. Mulighetene realiseres ikke av seg selv. Med over 6 800 km fylkesveg, store avstander og et variert næringsliv må fylkeskommunen gjøre bevisste valg om hvilke teknologier som gir mest gevinst gitt Innlandets særtrekk, og samtidig bygge kompetansen til å gjennomføre disse valgene.

For å lykkes bør innsatsen særlig rettes mot tre prioriterte områder:

- innføring av prediktivt vedlikehold av vegnettet
- effektivisering og optimalisering av planleggingen av skoleskyss
- pilotprosjekt for autonom kollektivtransport ved sykehuset

Disse tiltakene gir både kortsiktige gevinster og legger grunnlag for en videre digitalisering av samferdselssektoren i fylket.

Samtidig må fylkeskommunen styrke sin rolle som bestiller og utviklingsaktør, slik at krav til teknologi, data og kontraktsoppfølging gir ønsket effekt over tid og ikke reduserer handlingsrommet i framtidige valg.

Teknologiske endringer bør ikke behandles som et supplement til den regionale samferdselsstrategien – de bør være en integrert premiss for hvordan strategien utformes og prioriteres.