



OPPLAND
fylkeskommune

Regional plan for samferdsel 2018 - 2030

(Revidert etter vedtak i Fylkestinget 24.04.18)

Innhold

1. Mulighetenes Oppland i ei grønn framtid	5
1.1 Oppland – midt i smørøyet!.....	5
1.2 Opplands forhold til omverden - framtidige premisser og utviklingstrekk	5
1.3 Gjennomgående perspektiver i planene	7
1.4 Hva skal oppnås?	7
1.5 Innlandsutvalgets rapport.....	7
1.6 Utviklingsmål i regionene	8
<i>Nord-Gudbrandsdal</i>	8
<i>Midt-Gudbrandsdal</i>	9
<i>Valdres 9</i>	
<i>Lillehammerregionen</i>	10
<i>Gjøvikregionen</i>	10
<i>Hadeland</i>	11
1.7 Oppland trenger folk og arbeidsplasser!	11
1.7.1 <i>Det trengs flere folk for å opprettholde velferdssamfunnet</i>	11
1.7.2 <i>Næringslivet går godt</i>	12
1.8 Framtidsscenarioer fram mot 2030	12
1.9 Samarbeid er avgjørende.....	15
1.9.1 <i>Gode eksempler på tillitsfull samhandling</i>	16
1.10 Felles satsinger for økt attraktivitet.....	17
1.10.1 <i>Reduserte klimagassutslipp</i>	17
1.10.2 <i>Tiltrekke talenter, etablerere og investorer</i>	18
1.10.3 <i>Styrket bredbåndsdekning</i>	18
1.10.4 <i>Infrastruktur for økt verdiskaping og bedre klima</i>	19
1.10.5 <i>Moderne og pålitelig mobilitetstilbud</i>	19
1.10.6 <i>Mer læring og utvikling i arbeidslivet</i>	20
1.10.7 <i>Et mer inkluderende samfunn</i>	20
1.10.8 <i>Målrettet innsats for økt sysselsetting og verdiskaping</i>	21
2. Bedre samferdsel gir muligheter for Oppland	22
3. Plantema 1: Digital infrastruktur	24
3.1 Samarbeid skal bidra til økt attraktivitet i by og land.....	24
3.2 Digitale trender bidrar til en enklere og framtidsrettet hverdag	25

4.	Plantema 2: Infrastruktur; veg og bane.....	26
4.1	Styrke de nasjonale transportkorridorene	26
4.1.1	<i>Aksen Trondheim – Lillehammer – Oslo; E6 og Dovrebanen</i>	<i>26</i>
4.1.2	<i>Nord-Vestlandet - Oppland/sentrale Østlandet med Rv 15/Strynefjellet, E136 og Raumabanen.....</i>	<i>27</i>
4.1.3	<i>Aksen Gjøvik – Jaren – Oslo; Rv4 og Gjøvikbanen.....</i>	<i>28</i>
4.1.4	<i>Aksen Oslo – Valdres – Bergen; E16 er tilknytningen til Mjøsområdet.....</i>	<i>29</i>
4.1.5	<i>Flyplasser.....</i>	<i>29</i>
4.1.6	<i>Godspakken.....</i>	<i>30</i>
4.1.7	<i>Nasjonale turistveger i Oppland</i>	<i>30</i>
4.2	Styrke fylkesvegene	30
4.2.1	<i>Vedlikehold skal prioriteres.....</i>	<i>32</i>
4.3	Attraktive og klimavennlige byer og tettsteder i Oppland	34
5.	Plantema 3: Fra kollektivtransport til mobilitet.....	35
5.1	Arealplanlegging som styrker kollektivtransport og -knutepunkt.....	36
5.2	Utvikle et mobilitetstilbud som styrker Opplands attraktivitet.....	36
5.3	Følge opp nasjonale og regionale miljø- og klimamål	37
5.4	Tilby gode billett- og informasjonsløsninger for et samlet mobilitetstilbud	37
5.5	Styrke kollektivtransporttilbudet der kundegrunnlaget er størst	38
5.6	Samle transportressursene i distriktene.....	38
5.7	Skape samhandlingsarenaer for utvikling av mobilitetsløsninger.....	38
6.	Plantema 4: ATP-strategi Mjøsbyen.....	40
6.1	Utvikle Mjøsbyen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.....	40
6.2	En sterk Mjøsby skal styrke resten av Innlandet	40
6.3	Byvekstavtale for Mjøsbyen er målet.....	41
7.	Handlingsplan.....	43
7.1	Prioriterte plantema - Handlingsplan	43
8.	Oppfølging og evaluering	45
9.	Kilder	46

Kjære opplending!

Norge står overfor utfordringer knytta til integrering, digitalisering og klima. Samtidig skal vi skape nye arbeidsplasser, utdanne nye generasjoner og bygge infrastruktur. Oppland skal bidra til ei positiv utvikling i landet vårt, og regionale planer er et viktig verktøy som legger grunnlag for felles retning og godt samarbeid mellom offentlig og privat virksomhet.

I planstrategien for perioden 2015-2019 vedtok fylkestinget et ambisiøst mål om å utarbeide tre regionale planer for våre tre viktigste politikkområder, nemlig verdiskaping, kompetanse og samferdsel. Arbeidet ble videre organisert gjennom én felles styringsgruppe, noe som er nytenkende og oppmuntrer til helhetlig tenking. Vi er glad for at vi valgte denne strukturen på arbeidet, og jeg vil berømme fagfolk og folkevalgte for en god prosess. Det er i tillegg moro å kunne presentere planene i ei ny og brukervennlig digital drakt.

Sammen må vi ta modige og moderne grep for å skape ei grønn framtid. Dersom vi velger å lene oss tilbake og ikke tar innover oss tida vi lever i, så vil vi gå glipp av viktige muligheter til å utvikle vår del av landet. Vi har ressurser og kompetansemiljøer som gjør regionen svært spennende for nasjonale og internasjonale aktører. Det må vi utnytte i større grad.

Vi lever i ei tid med nye utfordringer, men enda større muligheter. Oppland fylkeskommune skal slå seg sammen med våre naboer i øst. Det gjør vi nå med oppdatert kunnskapsgrunnlag og gode svar på framtidens utfordringer.

Takk til alle som har kommet med innspill i planprosessen. Jeg ser fram til videre samarbeid. Vi bygger framtida sammen.

Even Aleksander Hagen
Fylkesordfører i Oppland

1. Mulighetenes Oppland i ei grønn framtid

Oppland skal være ledende på veien mot ei grønn framtid. Fylket har gjennom sine naturressurser, sitt næringsliv og sine kompetansemiljøer gode forutsetninger for å bidra til en raskere overgang til et klimanøytralt samfunn. Flere tiltak er satt i gang, blant annet som oppfølging av den nylig vedtatte bioøkonomistrategien. Oppland har flere av løsningene som skal bidra til å løse de globale klimautfordringene, og målet er å utvikle grønne arbeidsplasser og klimavennlige transportløsninger.

FNs klimapanel understreker hvor alvorlige klimautfordringene er. Norge har undertegnet en avtale som innebærer klimanøytralitet innen 2050. Oppland er enda mer ambisiøse, og har mål om å være klimanøytrale innen 2025. Med klimanøytral menes at klimaeffekten av summen av alle tiltak blir null. Alle enkeltaktiviteter kan ikke være klimanøytrale, men summen skal være det.

For å nå målet om klimanøytralitet må all vekst og utvikling bidra til så lave klimagassutslipp som mulig. Det er nødvendig med en overgang til produkter og tjenester som gir betydelig mindre negative konsekvenser for klima og miljø enn i dag, og alle må være forberedte på å omstille seg. Oppland har i dag mye av kunnskapen, næringslivet og viljen for å få dette til. Med fornybare naturressurser, et levende reiseliv og grønn industri, vil Oppland gå foran i det grønne skiftet.

For å opprettholde dagens velferdstilbud er Oppland avhengig av å få flere folk i arbeid. Det overordnede samfunns målet for de regionale planene er derfor:

Vekst i befolkning og bærekraftige arbeidsplasser i Oppland

1.1 Oppland – midt i smørøyet!

Oppland fylke er det nest største fylket i Sør-Norge og ligger sentralt plassert. Det er langstrakt og grenser mot hele sju andre fylker. Oppland består av 26 kommuner som igjen er delt i seks regioner. Her finnes både byområder i sør og mer spredtbygde fjellområder i nord. Fylket strekker seg også på tvers av flere dalfører i øst-vest, og har et stort mangfold i kultur, geografi og demografi.

Den sentrale beliggenheten gjør Oppland til et viktig nasjonalt og internasjonalt transittfylke med viktige transportkorridorer for kommunikasjon og samferdsel. Allerede etablert infrastruktur skaper muligheter for næringsutvikling og vekst.

1.2 Opplands forhold til omverden - framtidige premisser og utviklingstrekk

Utgangspunktet for de tre regionale planene er de utfordringene og mulighetene som ble avdekket gjennom kunnskapsgrunnlaget og prosessen for utarbeidelse av den regionale planstrategien. Det ble konkludert med at selv om Opplands utfordringer samsvarer med andre fylker og for landet som helhet, er mange utfordringer større i Oppland enn hos de fleste andre fylker.

Oppland må forholde seg til internasjonale og nasjonale utviklingstrekk, som endringer i næringsliv og arbeidsmarked, og utfordringer som klimaendringer, migrasjon, befolknings sammensetning, terrortrusler og konflikter. Enkelte av disse trendene vil i liten grad kunne påvirkes, men Oppland tar hensyn til dem i sin langsiktige planlegging.

Nasjonale og regionale rammebetingelser vil påvirke utviklingen i fylket. Blant annet vil regionreformen føre til endrede rammevilkår når det blir nye fylkesgrenser og samarbeidskonstellasjoner. Oppland og Hedmark skal bli et fylke, og dette vil påvirke utviklingsarbeidet. Det er videre uklart hvilke oppgaver det nye fylket vil få, jf. Ekspertutvalgets innstilling¹. Ny sykehusstruktur med nytt hovedsykehus vil ha betydning for befolkningsutvikling, bosetting og arbeidsplasser, spesielt i Mjøsområdet.

Målet om klimanøytralitet er førende for de regionale planene. Samtidig er Oppland det mest spredtbygde fylket i landet. Det stiller krav til god og proaktiv planlegging for digital infrastruktur og samordnet areal- og transportplanlegging. Videre må mobilitetstilbudet utvikles slik at det blir mest mulig effektivt. I store deler av Oppland vil personbilen fortsatt utgjøre en stor andel av persontransporten, og det må derfor legges til rette for klimavennlige transportløsninger sett opp mot distriktenes transportbehov.

Ressursknapphet er et økende problem globalt, blant annet som følge av klimaendringene. Det vil endre de økonomiske forutsetningene og stille store krav til omstilling og prioriteringer innen offentlig forvaltning, næringsliv og hverdagsliv.

Det overordnede målet for de regionale planene er befolkningsvekst i Oppland. Den demografiske utviklingen viser at dette ikke er realistisk for alle deler av fylket. Det er vanskelig å påvirke store nasjonale trender, som fødselstall og innvandring til Norge. I tillegg er yrkesdeltagelsen historisk lav, både nasjonalt og regionalt. Dette gir ekstra store negative utslag for Oppland, som har en høy andel eldre. Innvandring er den viktigste faktoren for å øke befolkningsandelen i yrkesaktiv alder. Målsettingen er at innvandrerne som kommer til Oppland blir boende og kommer raskt ut i arbeid. Her kan fylkeskommunen spille en viktig rolle i samarbeid med kommunene.

Den teknologiske utviklingen har aldri gått raskere, og vil føre til store endringer i samfunnet og for den enkelte. For å kunne håndtere mulighetene i en ny teknologisk hverdag vil omstilling og tilgang på relevant kompetanse være viktig. Siden utviklingen går så raskt, er det vanskelig å forutsi hvilken kompetanse som vil bli etterspurt i løpet av de neste tiårene. En rekke forskningsrapporter peker på at verden står overfor en digital revolusjon. Arbeidslivet framover vil i økende grad bli preget av digitalisering og automatisering. Mennesker, prosesser og fysiske omgivelser vil kunne samhandle på helt nye måter.

Det er langt flere faktorer og større usikkerhet knyttet til framtidig planlegging nå enn tidligere. Det er nettopp derfor viktig å ha et godt kunnskapsgrunnlag, langsiktighet og overordnede mål. De regionale planene vil følgelig være et godt grunnlag for utviklingsarbeidet i den nye Innlandsregionen.

¹ Ekspertutvalget 2018

1.3 Gjennomgående perspektiver i planene

- Bærekraftig utvikling: Oppland ønsker ei grønn framtid.
- Mangfold og integrering: Fylket trenger flere innbyggere og må derfor skape attraktive samfunn. Alle skal sikres like muligheter til å være en del av opplandssamfunnet.
- Forskning, innovasjon, entreprenørskap og livslang læring: Viktig for å skape attraktivitet og bærekraftige arbeidsplasser
- Digitalisering: Den teknologiske utviklingen går raskt, og digitalisering endrer måten folk lever, samhandler og kommuniserer på.

1.4 Hva skal oppnås?

I forkant av arbeidet med de tre regionale planene ble det utarbeidet en planstrategi i samarbeid med alle kommunene og andre samfunnsaktører. For å få en helhetlig tilnærming ble det vedtatt å utarbeide de tre planene parallelt, og det ble etablert en felles styringsgruppe.

Arbeidet med planene skal bidra til at fylkeskommunen, kommuner, regional stat, arbeidslivsaktører og andre samfunnsaktører blir enige om de viktigste satsingsområdene for samfunnsutviklingen i Oppland. Planene skal også kunne brukes som et grunnlag for det arbeidet som skal gjøres i regionreformen.

Hovedmålet for de tre planene er å få flere innbyggere og utvikle flere bærekraftige arbeidsplasser i Oppland. Det er et ambisiøst mål. En aldrende befolkning og sentraliseringstrender gjør det krevende å få til vekst i fylket. Det vil kreve attraktivitet både med tanke på bosetting og etablering av arbeidsplasser.

1.5 Innlandsutvalgets rapport

Innlandsutvalgets rapport fra 2015 peker på flere faktorer som er avgjørende for å lykkes med vekst og utvikling i Oppland:

- Det må satses på kunnskapsdrevet næringsutvikling, som omfatter kompetanse på alle nivåer, evne til samarbeid og nettverksbygging, og dermed økt evne til innovasjon.
- Den eksisterende kompetansen må videreutvikles og brukes som et fortrinn i konkurransen nasjonalt og internasjonalt.
- Det forskningsmessige fundament for utviklingen må styrkes og rettes mot sektorer og bransjer som har et stort utviklingspotensial.
- Innovative klynger må bygge på bedrifter og kunnskapsmiljø i tillitsfullt samspill.
- Det må være vilje og evne til samarbeid og læring, innen bransjer, mellom sektorer og mellom geografiske regioner.
- Det må jobbes målrettet med etablering av nasjonale senterfunksjoner i Innlandet.

- God infrastruktur og gode transportsystemer er avgjørende for næringsvirksomheten innenfor de fleste sektorer, og vil også bidra til å skape effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner, som igjen genererer ny næringsvirksomhet.
- God bredbåndsdekning i hele fylket er en nødvendighet for å styrke og videreutvikle både bedrifter, turisme, fritidsbebyggelse og bosetting.

Innlandsutvalget har vist til potensialet som ligger i regionforstørring og sammenkoping i Mjøsregionen. Samarbeidet med en felles areal- og transportstrategi for Mjøsregionen er i gang. En utbedring og effektivisering av samferdselstilbudet vil styrke eksisterende næringsvirksomheter og legge bedre til rette for nyetableringer. Kortere reisetid vil dessuten gjøre det enklere å bo et sted og arbeide et annet sted. En felles bo- og arbeidsmarkedsregion gjør regionen mer attraktiv. Dette er også viktig for å kunne skape vekst i resten av Oppland.

1.6 Utviklingsmål i regionene

Fylkeskommunen har utfordret regionene til å presentere sine utviklingsmål som de skal ha fokus på framover:

Nord-Gudbrandsdal

- Nord-Gudbrandsdal har nasjonalt og internasjonalt potensiale innenfor næringsutvikling basert på natur- og kulturverdier og lokale naturressurser. Store deler av våre naturressurser er foredlet og forvaltet av eierskap utenfor regionen. Det gjør regionen sårbar for strukturendringer. Det er derfor viktig at våre naturgitte råvarer foredles lokalt.
- Gjeldende Nasjonal reiselivsstrategi slår fast at naturbasert reiseliv er Norges fremste konkurransefordel. Vi har naturområder som er i internasjonal elitedivisjon og har unike muligheter innen ekstreme naturopplevelser. Vi er derfor særlig godt rustet for å ha en sentral posisjon i nasjonalt reiseliv.
- Regionrådet vil prioritere arbeidet med å styrke gründerkultur, både for ungdom og etablert næringsliv.
- Moderne elektroniske kommunikasjonsløsninger, et godt utbygd vegsamband og godt jernbanetilbud skal styrke nærings- og samfunnsutvikling. Godt utbygde kommunikasjonstilbud er avgjørende for nærings- og befolkningsutvikling. En forsterket satsing på bredbåndsutbygging er et prioritert område. Vår region er en viktig transportkorridor. Regionrådet vil prioritere ferdigstilling av ny E6 og oppgradering av vegsambandet øst-vest, via RV 15, E136 og FV 51, samt gode jernbanetilbud for både gods og persontrafikk.
- Mange ønsker Nord-Gudbrandsdal som boområde dersom det finnes jobb- og botilbud. Våre kommuner har gode kommunale tjenester og trygge oppvekstmiljø. Våre hovedmålsettinger krever både nye arbeidsplasser og at vi arbeider på alle plan for å skape en attraktiv region for innbyggere i alle aldersgrupper.
- Regionrådet, i samarbeid med kommunene, vil stimulere til at de som har fritidsbolig får sterkere tilknytning til regionen. Det kan gi flere overnattinger, økt bruk av våre handels- og kulturtilbud og deltagelse i utvikling av lokalsamfunnet.
- Regionrådet arbeider kontinuerlig med fokus på befolkningsutvikling og profilering. Regionrådet har gjennom mange år arbeidet for å gi ungdom gode opplevelser. Vi har tro på at ungdom, som

blir hørt og sett i lokalmiljøet, i større grad vil vurdere hjemkommunen som aktuelt bosted i voksen alder.

- Kommunene i regionen skal fortsatt være innovative og offensive i utviklingen av helsetilbudet gjennom et tett samarbeid. Regionrådet vil bidra til å videreutvikle NGLMS, i et samarbeid med vertskommunen Sel og Sykehuset Innlandet.

Midt-Gudbrandsdal

- Midt- Gudbrandsdal arrangerer festivaler og kulturarrangement av høy nasjonal og internasjonal klasse. Disse er forankret i historien, og basert på natur- og kulturverdier. Produksjonen foregår i naturen og kan aldri etterlignes eller gjenskapes på andre arenaer. Det er muligheter for vekst på det internasjonale markedet.
- Midt - Gudbrandsdal har i dag attraktive reiselivsprodukter som er basert på natur, kultur, historie og identiske opplevelser. Vår region er ledende i landet innenfor naturbasert reiseliv. Dette er en konkurransefordel som regionen kan utnytte i enda større grad.
- Regionen har et sterkt landbruk som kan utvikles ytterligere. Det er et mål å ha et landbruk i landet som også ivaretar vår regions fortrinn og muligheter, spesielt innen bruk av utmarksbeite. Et aktivt landbruk er avgjørende for å opprettholde det unike kulturlandskapet som også er sentralt for å tilbyd gode reiselivsopplevelser.
- Utbygging av neste generasjons bredbånd er en av de viktigste oppgavene for regionen de kommende åra. Alle i vår region skal ha tilgang på NGA, over 30 Mbit innen fem år. Dette krever en samordna innsats i regionen og et godt samarbeid mellom det offentlige, utbyggingsaktør er og øvrig næringsliv.
- Samferdsel med både veg og bane er svært viktig for Gudbrandsdalen. Regionen vil jobbe aktivt for fullføring av E6 fra Ringebu til Otta og for å få utbygging av Intercity til Lillehammer i tråd med lovnader fra Stortinget.
- Midt - Gudbrandsdal er blant landets største regioner for fritidsboliger. Regionen skal være blant landets mest attraktive fritidsboligregioner og det er et mål at fritidsinnbyggere blir godt involvert.
- Regionen vil arbeide aktivt for å se på muligheter for nye transportmuligheter, spesielt nye transportformer internt i regionen.
- Regionen vil jobbe aktivt med kompetansebygging. Samarbeidet mellom det offentlige, næringslivet og utdanningsinstitusjoner bør videreutvikles. Det bør også etableres samarbeidsordninger med universitets - og høgskolemiljøer som kan bidra til å bygge nødvendig kompetanse på nye måter. Konseptet «universitetskommune» etter modell fra NTNU/Trondheim kommune bør også være aktuelle samarbeidsformer i denne regionen.

Valdres

- Valdres ønsker å være den regionen i landet som tar best tak i egen utvikling. Valdres har derfor organisert sitt regionale utviklingsarbeid i Valdres Natur- og kulturpark. Regionen har inngått partnerskap med nærings-, kultur- og organisasjonslivet for å bygge innholdet rundt landets sterkeste regionale merkevere. Dette er utviklingsmål nummer en for Valdres. Gjennom langsiktig merkevarebygging, knyttet til natur- og kulturverdier, er målet å gi økt livskraft til lokalsamfunnet.
- «Valdres skjerper sansene» er verdiløftet Valdres gir til besøkende og fastboende. Dette verdiløftet fylles med innhold som bygger merkevaren. Kommunikasjon av merkevaren gir

identitet til Valdres og et rammeverk for øvrige utviklingsmål - som positiv utvikling av folketall og økt antall arbeidsplasser. For å bygge merkevaren har Valdres også utviklingsmål knyttet til kompetanse, kommunikasjon, kulturliv, helsearbeid og friluftsliv.

- Valdres skal være en region for reiseliv, opplevelser og etablering av fritidsboliger.
- Valdres skal være en region som utnytter merkevaren Valdres i utvikling, produksjon og distribusjon av lokale produkter.
- Valdres skal være en foretrukken region for etablering av statlige arbeidsplasser i distriktene.
- Valdres skal være en foretrukken region for etablering av desentraliserte høgskoletilbud og desentraliserte spesialisthelsetjenester.
- Valdres skal ha rom for utvikling av industri og næring på lik linje med resten av fylket. Gründerskap må stimuleres og støttes opp om i de miljøa der de er.

Lillehammerregionen

- Lillehammerregionen skal være Europas mest komplette region for vintersport og opplevelser.
- Lillehammerregionen skal være Norges mest attraktive og kompetente fritidsboligregion.
- Lillehammerregionen skal være en klar preferanse for folk som ønsker utmarksbaserte opplevelser.
- Lillehammer skal være nasjonalt kjent som en IKT-region, og regionen har sammen med Gjøvik en internasjonal posisjon innen utvalgte nisjer innen IKT.
- Lillehammerregionen skal ha et næringsveiledningsapparat som er et effektivt virkemiddel for å stimulere til nye etableringer og vekst i eksisterende virksomheter. Stikkord for å lykkes er samarbeid og kompetanse.
- Lillehammerregionen skal beholde sin posisjon som en av Norges mest attraktive bo- og arbeidsregioner.
- Lillehammerregionen skal være en attraktiv lokasjon for nasjonale og internasjonale koproduksjoner, og ha en tydelig nasjonal posisjon innen utvikling av film- og TV-produksjoner rettet mot barn og unge.
- Lillehammerregionen skal ha en ledende nasjonal posisjon som innovativ industriell bioøkonomiregion.

Gjøvikregionen

- Gjøvikregionen ønsker å være den mest vekstkraftige regionen i Innlandet. Aktørene i regionen skal være frontløpere fremfor etterløpere. Gjennom Byregionprogrammet har regionen etablert en ny måte å tenke og agere på innen nærings- og samfunnsutvikling, hvor kompetanse, samarbeid, tverrfaglighet og tillit danner fundamentet for utviklingsarbeidet.
- Gjøvikregionen er vertskap for flere nasjonale kunnskapsinstitusjoner (NTNU, Sintef Raufoss Manufacturing AS, NIBIO) som alle har et nasjonalt ansvar for å videreutvikle og spre denne kunnskapen til hele nasjonen. Regionen er en nasjonal kjent IKT-region og med ledende nasjonal posisjon som innovativ industriell bioøkonomiregion. Næringslivet er kjent for å ta i bruk banebrytende teknologi og smarte løsninger. Miljøene hadde vist stor evne til å konkurrere internasjonalt. Fortsatt vekst fordrer en attraktiv byregion for høykompetente mennesker fra hele verden.

- Gjøvikregionen skal bli:
 - En mer attraktiv region med høy grad av kjennskap til mulighetene i regionen blant viktige interessenter.
 - En utviklingsorientert region som synliggjør innovasjonskraft og mulighetene i regionens kunnskapsmiljøer.
 - En region med sterkere vekst i sysselsetting og befolkning enn det den har i dag – og som viser mulighetene som eksisterer for relevante arbeidsplasser.

Hadeland

- Hadeland skal bli den mest attraktive bo- og etablererregionen på Østlandet for den som vil leve i takt med naturens bæreevne. Sentralt beliggende mellom Oslo, Hønefoss og Gardermoen ligger kommunene Jevnaker, Lunner og Gran. Sammen danner de Hadeland – et geografisk knutepunkt der natur, kulturlandskap og sentrumsmiljøer ligger side om side.
- Hadeland er et godt alternativ for alle som ønsker å videreutvikle steder som skaper gode møteplasser og opplevelser i hverdagen både for innbyggere og besøkende. Hadeland er en region med høy attraktivitet av kulturliv, naturopplevelser og frivillighet for alle livets faser.
- Bærekraft er nøkkelord for den økonomiske, sosiale og miljømessige utviklingen av regionen. Med landets tre første grønne energikommuner, ønsker Hadeland å være i front på energieffektivisering, fornybar energi og reduksjon av klimagassutslipp. Miljøfokus gjør regionen til et attraktivt sted for økologisk landbruk, bioøkonomi, grønt byggeri og innovative anskaffelser. Regionen har gode møteplasser og arenaer som bygger opp under mulighetene for tradisjon og innovasjon kan møtes.
- Regionen jobber målrettet for å gi etablerere plass og kompetanse til å sette gründerdrømmen ut i livet. På Hadeland kan du skape noe nytt eller kutte kostnader og likevel ha verden som marked. Du finner rimelige næringslokaler, og ikke minst lojal og kvalifisert arbeidskraft. Hadeland byr på spennende muligheter innen arbeids- og næringslivet.

1.7 Oppland trenger folk og arbeidsplasser!

1.7.1 Det trengs flere folk for å opprettholde velferdssamfunnet

For å utvikle Oppland, og skape grunnlag for gode velferdstjenester, trengs det både flere innbyggere og arbeidsplasser. Oppland har landets eldste befolkning og et lavt fødselsoverskudd. Dette gir økte utgifter og lavere inntekter. Fortsetter denne utviklingen, så vil det i løpet av de neste 20 årene bli problemer med å videreføre dagens velferdsordninger og tjenestetilbud.

Mange av Opplands ungdommer flytter ikke hjem etter endt utdanning. Samtidig viser en undersøkelse fra 2014 at et stort flertall trives godt i sin hjemkommune. En undersøkelse blant unge mennesker i Oslo viser at viktige motivasjonsfaktorer for å flytte hjem er naturkvaliteter, lave boligpriser og venner og familie i området. Et hinder for å flytte fra byen er mangel på jobbmuligheter i Oppland. Det trengs derfor flere arbeidsplasser.

Det er innvandring som gjør at det blir flere folk i Oppland. Uten innvandring hadde Oppland hatt befolkningsnedgang de siste fem årene. Men veldig mange av innvandrerne som kommer flytter ut

fra fylket igjen. God integrering og inkludering vil derfor være en avgjørende faktor for å rekruttere og beholde innvandrere i kommunene.

1.7.2 Næringslivet går godt

Generelt har antallet arbeidsplasser i Oppland holdt seg nokså stabilt siden 2010. Flest arbeidsplasser finnes innen helse- og sosialtjenester, varehandel, industri, bygg- og anleggsbransjen, undervisning og jord- og skogbruk.

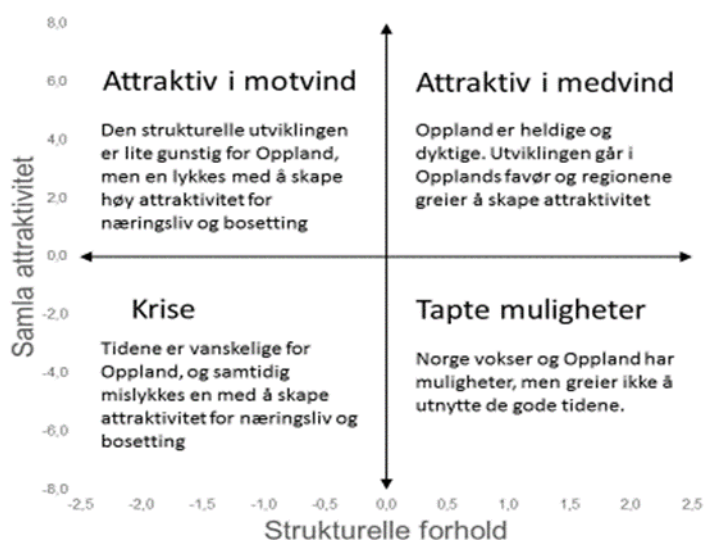
Oppland skapte prosentvis flere nye arbeidsplasser enn Norge i 2016. Dette er første gang i nyere tid. Det var industri, bygg og anlegg samt reiselivs- og opplevelsesnæringene som bidro med størst antall nye arbeidsplasser i Oppland dette året.

Konjunkturbarometeret viser at næringslivet i Innlandet har opplevd betydelig vekst i omsetning de siste fem årene. Bedriftene har hatt en årlig omsetningsvekst på mellom 8 og 12 prosent i perioden 2012-2016. I 2016 var veksten over gjennomsnittet for Norge. Det er gledelig at nær samtlige regioner i Innlandet tok del i veksten. Det er størst vekst innen industri, byggebransjen, privat tjenesteyting og varehandel.

Arbeidsledigheten i Oppland er lav, selv om det er noe geografisk variasjon. Ungdomsledigheten er også lav, men Oppland har en økende andel unge som står utenfor arbeidslivet. Flere av dem mottar passive ytelser. Dette er en potensiell arbeidskraftressurs.

1.8 Framtidsscenarioer fram mot 2030

Telemarksforskning har, på oppdrag fra Oppland Fylkeskommune, utarbeidet fire framtidsscenarioer for Oppland. To av scenarioene er «positive» og viser hvordan utviklingen blir dersom en lykkes med å skape gode vekstbetingelser for næringslivet, og samtidig skaper attraktive bosteder som folk ønsker å flytte til. Tilsvarende er det utarbeidet to «negative» scenarioer der regionene i Oppland blir lite attraktive for både bosetting og næringslivet. Alle fire scenarioer er realistiske og kan på den måten «slå til» (se figuren under).



Scenarioene er utarbeidet med utgangspunkt i følgende forhold:

- Befolkningsutvikling
- Utvikling i ulike aldersgrupper: Førskolealder, skolealder, videregående, unge voksne, voksne og eldre
- Antall personer i yrkesaktiv alder per innbygger over 67 år (forsørgerbyrden)
- Sysselsetting og antall arbeidsplasser i ulike sektorer og bransjer
- Inn- og utpendling
- Antall sysselsatte og antall arbeidsplasser med og uten høyere utdanning og behov for rekruttering av personer med og uten høyere utdanning

Samfunnsutvikling styres både av faktorer som man ikke kan påvirke lokalt, og faktorer som kan påvirkes. «Ikke-påvirkelige faktorer» kalles ofte for «strukturelle forhold» (markert med oransje i figuren under). Flyttemønster (markert med blått i figuren) er også en strukturell faktor, men den kan påvirkes. Det er et ønske å påvirke flyttemønsteret, gjennom tiltak beskrevet her i de tre regionale planene.

Strukturelle forhold



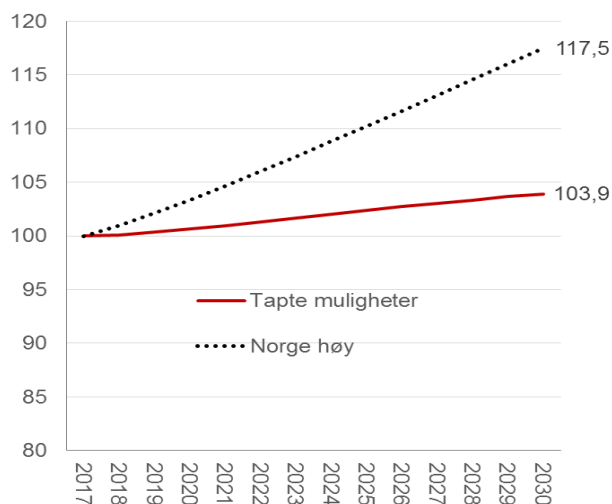
To utvalgte scenarioer

Det negative scenarioet "Tapte muligheter" er det handlingsforløpet som anses for å være mest realistisk dersom det ikke arbeides målrettet for en bedre utvikling. Det positive scenarioet "Attraktiv i medvind" er det mest realistiske dersom det mobiliseres en felles innsats i tråd med hovedmålet for de tre regionale planene. Den mest positive utviklingen vil gi en befolkningsvekst på 7 000 innbyggere sammenlignet med nullalternativet; som er samme utvikling som i dag. En negativ utvikling vil føre til en befolkningsnedgang på 6 000 personer i 2030.

Uavhengig av scenarioene vil det bli 10 000 flere eldre innen 2030 i Oppland. Dette gir store utfordringer for Oppland.

Tapte muligheter

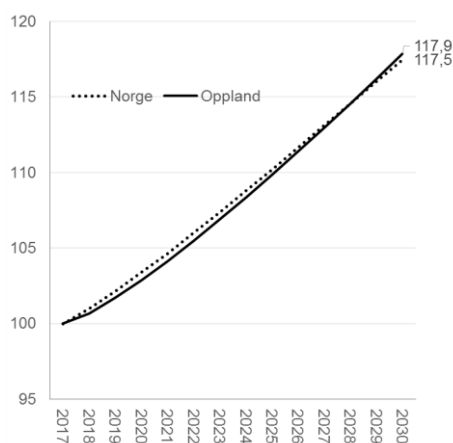
I dette scenarioet blir Norges vekst høy. Konjunktorene blåser riktig vei for Oppland, men fylket og alle de seks regionene mislykkes i å skape høy attraktivitet både for næringsliv og bosetting.



Selv med «tapte muligheter» vil folketallet øke til 197 000, noe som tilsvarer nesten 4 prosent (se figuren over). Attraktiviteten til Oppland vil likevel reduseres, da alle andre fylker vokser mer enn Oppland. Det blir flere barn i førskolealder, men færre barn i grunnskolen og i videregående skole. Videre vil det bli 10 000 flere eldre, og forsørgerbyrden vil øke raskere enn i det mer positive scenariet. Antall yrkesaktive pr pensjonist vil reduseres fra dagens 3,4 til 2,5. Antall arbeidsplasser holder seg konstant på grunn av vekst i offentlige arbeidsplasser. Over 3 000 arbeidsplasser i næringslivet forsvinner.

Attraktiv i medvind

Tiltakene i de regionale planene virker. Oppland klarer å følge med i utviklingen ved å ta ut det potensialet fylket har ut fra sine fortrinn, og blir attraktive for bedriftsetableringer og bosetting.



Folketallet øker med 17,9 prosent, og Oppland når 223 000 innbyggere i 2030. Veksten er litt sterkere enn landsgjennomsnittet. Folketallet øker i alle regioner, men mest i Lillehammerregionen og minst i Nord-Gudbrandsdalen. Det blir over 5 000 flere barn i førskolealder og over 2 000 flere barn i grunnskolen. Det vil også i dette scenariet bli 10 000 flere eldre. Selv om dette er det mest positive scenariet vil forsørgerbyrden øke. Antall yrkesaktive pr pensjonist vil reduseres fra 3,4 til 2,9. Antall arbeidsplasser øker sterkt, og det blir over 10 000 flere arbeidsplasser i næringslivet.

Attraktivitet

Hva skal til for å oppnå en utvikling lik scenariet «Attraktiv i medvind»? Attraktivitet skapes gjennom å endre stedenes kvaliteter, slik at det blir mer attraktivt å bo-, besøke og/eller drive næringsvirksomhet. De regionale planene for verdiskaping, kompetanse og samferdsel skal bidra til dette. Dersom Oppland lykkes, vil fylket blir mer attraktivt, og veksten blir bedre enn forventet ut fra de strukturelle betingelsene.

Verdiskaping

Gjennom plan for verdiskaping skal det skapes mer vekst i næringslivet gjennom å satse på de næringsområdene som er pekt på i Innlandsutvalget rapport; bioøkonomi, reiseliv, fritidsboligmarkedet, industri og cyber/informasjonsikkerhet. Det å ha arbeidsplasser er avgjørende for å få folk til å bosette seg. Planene for samferdsel og kompetanse skal bygge opp under målene for verdiskaping.

Kompetanse

Kompetanse er et av de viktigste virkemiddelene for utvikling, omstilling og vekst for enkeltmennesket, organisasjoner og samfunnet som helhet. Fordi kompetansen vår går ut på dato mye raskere enn før, skal den regionale planen sikre bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel etter kompetanse i arbeidsmarkedet. Et av hovedgrepene vil være å legge til rette for livslang læring og forsterke samhandlingen mellom arbeidslivet, kunnskaps/forsknings- og innovasjonsmiljøer og virkemiddelaktørene.

Oppland er avhengig av et konkurransedyktig næringsliv og en effektiv og god offentlig sektor. Dette krever at flest mulig innbyggere bidrar til verdiskapingen. Kompetansen må derfor økes på alle nivå fra barnehage til høyere utdanning, og arbeidslivet må i større grad investere i samarbeid for læring og kompetanse.

Samferdsel

For å kunne utvikle et godt transportsystem på veg og bane, er det viktig med gode og effektive kommunikasjonsakser. Dette forutsetter et veg- og banesystem som har tilstrekkelig kapasitet, og som reduserer reisetiden for privatpersoner og næringsliv. Dette krever også at areal- og transportplanleggingen sees i sammenheng. Da kan det utvikles attraktive byer og tettsteder med gode kollektivknutepunkter, og et stamrutenett mellom disse knutepunktene.

Grunnlaget for et godt transportsystem er størst rundt Mjøsbyene, men det er viktig med et godt transportsystem mellom Mjøsbyen og de øvrige regionsentrene. På denne måten kan det også utvikles gode bo- og arbeidsmarkedsregioner.

1.9 Samarbeid er avgjørende

Samfunnsaktørene i Oppland må samhandle på tvers av fag, sektorer, bransjer og geografi for å få til utvikling og vekst. Samfunns- og arbeidslivsaktørene har gode systemer, planer, og ressurser. Men for å skape vekst og gode tjenestetilbud, må det samarbeides!

En avgjørende faktor for å våge å samarbeide med andre for å løse felles oppgaver er tillit. Tillit skaper muligheter og øker produktiviteten i samfunnet. En må ha som mål å oppnå tillitsfull samhandling gjennom tverrfaglige samarbeidsarenaer. Om man klarer å bygge en samhandlingskultur på tvers av forvaltningsnivåer, sektorer og bransjer kan flere oppgaver løses på en bedre måte.

I perioden fram mot 2020 skal Oppland etablere en ny region sammen med Hedmark. Hedmark har mange likhetstrekk med Oppland. Det er et innlandsfylke med liknende geografi, alderssammensetning, befolkningsvekst og næringsstruktur. Målene i de tre regionale planene er overførbare inn i ei framtid sammen med Hedmark.

1.9.1 Gode eksempler på tillitsfull samhandling

Samhandling på tvers er det viktigste virkemidlet for å møte framtidens utfordringer og nå målet om vekst i befolkning og bærekraftige arbeidsplasser. Det finnes flere gode eksempler på tillitsfull samhandling i Oppland.

Oppland er et festival- og arrangementsfylke, og det finnes mange eksempler på samarbeid om festivaler og arrangementer. Ett eksempel fra Valdres er samarbeidet om Valdresdagen. Valdres Natur- og Kulturpark, Fagernes Handelsstand, Handelsnæringa på Leira, Mat frå Valdres, Kurv frå Valdres, Visit Valdres, Opplandstrafikk og festivalen Valdres sommersymfoni la ressurser inn i samhandling om dette arrangementet. Omsetningen i butikkene både på Fagernes og Leira økte med mange prosent. De lokale matprodusentene fikk også markedsføring og godt salg. Valdres sommersymfoni fikk ei flott ramme rundt sin festivalåpning.

Midt-Gudbrandsdal har også mange festivaler og arrangementer av god kvalitet. Flere av disse er en god blanding av amatører og høyt anerkjente artister, kunstnere og profesjonelle arrangører i tillitsfullt samarbeid. I Midt-Gudbrandsdal finnes både uformelle og formelle samarbeidsprosjekter mellom kommunale kulturskoler, musikk- og danselinje ved VGS, kommuner, arrangører og næringsliv. Det gjør det mulig å dyrke frem talenter, både av Norges- og verdensklasse. Samtidig er det attraktive arbeidsplasser innen kultur og arrangementskompetanse lokalt.

Vågå kommune deltar i et flyktningeprogram kalt «Flyktninger som ressurs.» Gjennom politisk og administrativt samarbeid i kommunen er målet å kunne gi et helhetlig tilbud for flyktninger som bosettes i kommunen. Dette gjelder alt fra bosetting, helsetjeneste, nettverksbygging, kontakt med arbeidslivet, innhold i introduksjonsprogram m.m. Høgskolen i Innlandet, Fylkeskommunen, Fylkesmannen, NAV, IMDI, Karriere Oppland med flere bidrar inn mot det lokale arbeidet ved å samordne- og tilby virkemidler, økonomisk støtte og faglig bistand. Tilsvarende program gjennomføres i Sel kommune og i Nordre Land kommune.

I Gjøvikregionen er et Gründer Innovasjonssenter under utvikling. Det 2.650 m² store lokalet vil åpne høsten 2018, og omfatter både HuB, inQubator, MakerSpace m.m. Bygget vil med det ha tilrettelagte områder hvor man kan utfolde seg og prøve ut ny teknologi og ikke minst lage egne prosjekter med alt som er tilgjengelig, fra mikroprosessorer til ny å utprøve teknologi - eksperimentering og

utprøving med påfølgende kompetent veiledning. Denne samhandlingen bygger på et regionalt samordnet innovasjonssystem.

I Gjøvikregionen finnes også et mini innovasjonssystem, «Arena Q». Arenaen skal ha tilgang på regionens mest relevante aktører fra FOU, næringsliv og offentlige aktører. Disse skal delta i tematiske, tilrettelagt utviklingsseminarer med spesifikk kompetanse og/eller myndighet som belyser mulighetene, som for eksempel kommersialiseringspotensialet ut fra et avsluttet forskningsoppdrag. Gjøvikregionen Utvikling er drifts- og utviklingsansvarlig. I tillegg til næringsaktører har NIBIO, NTNU og Sintef Raufoss Manufacturing (SRM) forpliktet seg til å delta i utviklingen av arenaen med beslutnings-, forsker- og utviklingskompetanse.

I Nord-Gudbrandsdal arrangerer NAV- kontorene faste frokostmøter med næringslivet i regionen. Møtestedene alternerer mellom kommunene. Tema for møtene kan være informasjon om behov for arbeidskraft og tilgang på arbeidskraft. Likeledes kunnskap om virkemidler og støtteordninger, behov for kompetansehevede tiltak i bedrift eller i NAV- og fylkeskommunal regi. Her møtes næringsforeninger, Karriere Oppland, kommunene, NAV-kontor og lokalt næringsliv.

Det er også etablert fora innen samferdsel, innenfor både veg og bane, hvor offentlige aktører, næringsliv og transportører jobber sammen for å få fram de gode løsningene og de riktige prioriteringene.

Et eksempel på en fast møtearena for samspillet mellom offentlig og privat sektor er opprettelsen av Valdresrådet. De er et rådgivende organ for utviklingsspørsmål for Regionstyret i Valdres. I tillegg til politikere er det åtte medlemmer fra nærings- og kulturlivet.

1.10 Felles satsinger for økt attraktivitet

For å sikre helhet og sammenheng mellom de tre planene er det definert åtte felles satsinger. Disse satsingene følges opp med tiltakspunkt i den enkelte plan.

1.10.1 Reduserte klimagassutslipp

I en verden med klare negative effekter av klimaendringer er det flere lyspunkter i form av økende fokus på utslippsreducerende tiltak. Dette gjelder både innen politikkutforming og nærings- og produktutvikling. I framtida vil verdiskaping basert på fossile og forurensende ressurser og produksjonsmetoder tape i kampen mot "grønn" verdiskaping. Oppland må derfor ha fokus på positive klimaeffekter i sitt utviklingsarbeid. Dette innebærer ikke nødvendigvis at all produksjon skal være utslippsfri, men at alle tiltak og all utvikling skal ha reduserte klimagassutslipp som mål. Dette kan dreie seg om blant annet nye produksjonsmetoder, utvikling av ny teknologi, økt bruk av fornybare ressurser, fokus på gjenvinning og sirkulær økonomi, energieffektivisering, redusert eller endret transportbruk og digitalisering. Reduserte klimagassutslipp legges til grunn for alle utviklingstiltak i Oppland. Nasjonalt la regjeringen fram strategien «Bedre vekst, lavere utslipp – regjeringens strategi for grønn konkurransekraft» som skal gi forutsigbare rammer for den grønne omstillingen i Norge.

De som ikke klarer denne omstillingen vil tape i kampen om framtidige markeder. Det er mange eksempler på at næringslivet i Oppland har tatt utviklingen på alvor. Et eksempel er plastklyngen Arena i4plastics som nå bygger kompetanse på bioplast og biokompositter, fordi det forventes at det er dette markedet vil etterspørre framover.

Transport står for over 40 prosent av klimagassutslippene i fylket. Transporten må skje på en mer klimavennlig måte. Dette kan skje gjennom gang-/sykkel- og kollektivtransport, men også gjennom å ta i bruk miljøvennlig drivstoff. Her kan fylkeskommunen bli ledende gjennom å stille krav, blant annet i forbindelse med offentlige anskaffelser.

1.10.2 Tiltrekke talenter, etablerere og investorer

Oppland har gjennom sitt ressursgrunnlag, kompetansemiljøer og eksisterende næringsliv et godt utgangspunkt for å tiltrekke seg etablerere, kapital og næringsliv. Men konkurransen om å være attraktiv er hard, og Oppland har slitt sammenlignet med andre regioner i Norge. Skal Oppland lykkes må det arbeides med tilrettelegging, synliggjøring og målrettet bruk av offentlige virkemidler. Det offentlige kan selv bidra til å skape innovasjon og positiv utvikling gjennom målrettet bruk av innovative offentlige anskaffelser. Gjennom å være en "krevende kunde" vil man både bidra til å utløse innovasjon og verdiskaping, men også utvikling av nye klimavennlige produkter og tjenester.

Det offentlige må tilby stabile og forutsigbare rammevilkår for oppstarts- og innovasjonsvirksomhet, og virkemiddelapparatet må tilrettelegge for slik virksomhet. Kompetanse er en avgjørende faktor for å lykkes, og den er å finne hos blant annet eksisterende næringsliv. Flere koblinger mellom nytt og etablert næringsliv vil være en suksessfaktor. For å bygge kompetanse for framtida må det også satses på entreprenørskap i hele opplæringsløpet, og det er viktig å legge til rette for balanse mellom kjønnene.

Et annet avgjørende element for å tiltrekke seg etableringer og investeringer er god og tidsriktig infrastruktur, både når det gjelder vegger, jernbane, kollektivtilbud og bredbåndsstruktur.

1.10.3 Styrket bredbåndsdekning

Til tross for en fragmentert bosetting og utfordrende geografi har Oppland sterke næringsmiljøer i alle deler av fylket. Dette er virksomheter som i stor grad er avhengig av digital infrastruktur. Gode elektroniske kommunikasjonsmuligheter er avgjørende for at steder skal være attraktive for næringslivet, innbyggerne og fritidsbeboerne i en verden med økende grad av digitalisering. Mye av ressursgrunnlaget som framtidig verdiskaping skal bygge på finnes i distriktene, som for eksempel landbruk og videreforedling av landbruksprodukter. For å utnytte dette ressursgrunnlaget, er det viktig med spredt befolknings- og arbeidsplassutvikling. Oppland er derfor nødt til å styrke utbyggingen av høyhastighets bredbånd i hele fylket for økt attraktivitet og verdiskaping for næringsliv og befolkning.

Gode digitale løsninger er viktig innenfor svært mange felt. Det er grunnleggende for at både nye og eksisterende modeller for organisert persontransport skal fungere. Digitalisering og tilgang på digital kompetanse er også avgjørende for at det skal kunne tilbys tilfredsstillende omsorgstjenester i

framtiden til stadig flere eldre. Ressurser i omsorgssektoren må frigjøres via effektivisering og automatisering.

1.10.4 Infrastruktur for økt verdiskaping og bedre klima

Alle typer infrastruktur er viktige for å kunne utvikle og styrke verdiskapingen i Oppland. Transportkorridorene må videreutvikles til og fra Innlandets markeder, og fylkesveger som gir økt verdiskaping skal prioriteres. Det må etableres samhandlingsarenaer og bygges allianser som sikrer prioritet i Nasjonal transportplan (NTP) og Østlandspakka.

Fylkesvegprogrammet må prioritere slik at verdiskaping og klimaeffektene styrkes. Samordnet areal og transportplanlegging er viktig for at Oppland skal oppnå en bærekraftig utvikling. Det må utvikles et transportsystem som bidrar til omstilling mot et lavutslippssamfunn. Miljø og trafiksikkerhet må vektlegges og prioriteres for å nå vedtatte klima- og trafiksikkerhetsmål.

Det skal utarbeides en areal- og transportstrategi (ATS-strategi) for Mjøsbyen som gir bedre infrastruktur og et bedre mobilitetstilbud. Ny infrastruktur vil skape en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Mjøsa, som igjen vil skape ny næringsvirksomhet. En prioritering av infrastruktur i Mjøsbyen vil skape et attraktivt næringsliv og gi økt verdiskaping.

Styrket næringsliv og økt verdiskaping rundt Mjøsa vil gi synergieffekter ved regionforstørring og omlandsutvidelser. Oppgradering av infrastruktur og forbedring av transporttilbudet, bidrar til at transport- og mobilitetstiden blir kortere. Dette styrker distriktenes attraktivitet for bosetting og muligheten for økt verdiskaping og næringsutvikling.

1.10.5 Moderne og pålitelig mobilitetstilbud

Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil, om å velge når og hvordan reisen skal være, og om å gjennomføre reisen. Opplands mobilitetstilbud består av kollektivtransport, samt transportformer som lånebil, sykling og gange. Fylkeskommunens kollektivtransporttilbud er en del av den helhetlige mobilitetsløsningen, og befolkningen tilbys effektiv og moderne persontransport. I tettbygde områder er gange og sykling, i kombinasjon med kollektivtransport, naturlige og attraktive løsninger for persontransport.

Oppland har et variert næringsliv spredt over hele fylket. Denne næringsstrukturen har grunnlag i en spredt bosetting, et solid ressursgrunnlag og tilgang på riktig kompetanse. Fylkeskommunen skal utvikle fleksible og helhetlige mobilitetsløsninger som skal ivareta alle som reiser, både på jobb, skole, handleturer og fritidsreiser. Det organiserte persontransporttilbudet skal bidra til at det er enkelt og attraktivt å bo i Oppland, produsere i Oppland og besøke Oppland.

Kollektivtransporten skal ivareta forbindelser innad i fylket, og mellom Oppland og nabofylkene. For å få sømløse mobilitetsløsninger er det viktig å samarbeide med nasjonale aktører og kollektivselskap i tilgrensende fylker.

1.10.6 Mer læring og utvikling i arbeidslivet

Samfunnet er i rask endring. Automatisering, robotisering og digitalisering vil prege store deler av arbeidslivet framover. Manuelle arbeidsoppgaver erstattes av teknologiske løsninger. Reiseliv og opplevelsesnæringer representerer svært gode muligheter for videre sysselsetting, da den menneskelige faktoren fortsatt er basisen, i samspill med anvendt IKT. Men generelt antas at 40 til 60 prosent av arbeidsplassene i løpet av få år har et annet jobbinnhold enn i dag. Flere arbeidsplasser vil forsvinne og nye oppstår.

Kravet til omstilling gjelder alle, også de med høyere og lengre utdanning. Relevant kunnskap og læring er avgjørende for at mennesker kan fungere i arbeidslivet, og for at virksomheter kan utvikle seg. Kompetanse er en ferskvare og må stadig fornyes. Arbeidsplassen er den viktigste lærings- og kvalifiseringsarenaen, også for de som står utenfor arbeidslivet. God tilrettelegging av etter- og videreutdanning i et livslangt perspektiv er avgjørende for å møte den raske endringen i arbeidslivet.

Et av kjennetegnene ved virksomheter som lykkes godt, både nasjonalt og internasjonalt, er at de samarbeider i klynger og at de har kontinuerlig samarbeid med et kunnskaps- og forskningsmiljø. Raufossmiljøet og NTNU er et godt eksempel på et slikt samarbeid, og kan være en utviklingsmotor for virksomheter og næringsmiljøer i hele fylket. Samhandling og kunnskapsdeling mellom ulike næringer, sektorer og kunnskaps- og virkemiddelaktører kan føre til utvikling og vekst. Skoleeiere og andre med ansvar for utdanning og opplæring må i større grad bli arbeidslivets utviklingspartner framfor utdanningstilbydere. Et slikt samarbeid vil også bidra til å gi utdanningstilbudene mer relevant innhold for virksomhetene.

Tall fra NAV viser at utdanning er en god investering. I Oppland har mer enn 30 prosent av de helt ledige ikke fullført eller bestått videregående opplæring. Sysselsettingsgraden er 90 prosent for de som har høyere utdanning, mens den er 64 prosent for de som har grunnskole.

Oppland er det fylket med lavest utdanningsnivå målt etter utdanning utover treårig høyere utdanning. Samtidig er det like mange i Oppland som tar høyere utdanning som i andre fylker. Det er derfor viktig å legge til rette for arbeidsplassetableringer som også krever høyere utdanning. Økt bruk av forskning- og utviklingsressurser vil være et nyttig grep, sammen med en offensiv etablerersatsing.

1.10.7 Et mer inkluderende samfunn

For å skape utvikling og vekst trenger kommunene flere innbyggere. Innvandring bidrar til vekst i befolkningen og gir arbeidslivet nyttig arbeidskraft. Godt integrerte innvandrere er en viktig ressurs for samfunnsutviklingen. De former stedet de bor på ved å delta i utviklingen av lokalsamfunnet og ved å bruke sin kompetanse og arbeidskraft i arbeidslivet.

Språkferdigheter og deltakelse i arbeidslivet er grunnleggende for god integrering og inkludering. Oppgaven er derfor å legge til rette for tilpasset språkopplæring og målrettet kvalifisering for utdanning eller jobb.

Oppland har en stor forsørgerbyrde som kommer til å øke de nærmeste årene. Derfor trengs flere folk i arbeid. Dette gjelder både for innvandrerbefolkningen og resten av befolkningen. Det er en relativt høy andel uføre og andre innbyggere som mottar passive ytelser fra NAV sammenlignet med resten av landet. Særlig blant de unge har andelen som mottar passive ytelser økt. I desember 2017 var det 1954 personer under 30 år som mottok passive ytelser i Oppland. Dette er et av forholdene som forklarer den lave yrkesdeltakelsen i fylket. En annen viktig faktor er at mange ungdommer flytter ut av fylket for å ta høyere utdanning, noe som bidrar til den skjeve demografiske fordelingen.

1.10.8 Måltrettet innsats for økt sysselsetting og verdiskaping

Fylket har et variert næringsliv og mange gode kompetansemiljøer. Sannsynligheten for utvikling og verdiskaping er størst i tilknytning til de sektorene hvor det allerede i dag finnes tunge kompetanse- og næringsmiljøer, eller i beslektede sektorer av disse. Oppland må bli enda bedre til å utnytte mulighetene det gir å ha sterke regionale næringsmiljøer med mange bedrifter innenfor samme næring, med samme teknologi, verdikjeder eller klynger. Man må også utnytte den offentlige støtten til forskning og utvikling på en best mulig måte. Over tid vil en slik prioritert innsats komme hele Oppland til gode.

Det vil sannsynligvis være store synergier å hente ved å forenkle tilgjengeligheten til virkemiddelapparatet og samle virkemidlene. Et tiltak i denne forbindelse er etableringen av en ny regional samarbeidsmodell mellom fylkeskommunen, Innovasjon Norge, SIVA og Norges forskningsråd. Denne samhandlingen skal legge til rette for dialog og sikre optimal bruk av regionale og nasjonale virkemidler. Samhandlingen vil ha grunnlag i regional plan for verdiskaping.

I tillegg til de store økonomiske virkemiddelaktørene er kommunene med sin førstelinjetjeneste en viktig aktør for næringsutvikling og nyskaping. Det er viktig for attraktiviteten til regionen å ha et godt og samkjørt apparat for å møte de som ønsker å satse i Oppland. Det dreier både om rådgivning, økonomisk bistand samt tilgang på arealer og markeder.

2. Bedre samferdsel gir muligheter for Oppland

MÅL: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet

Tilgang til høyhastighets bredbånd er en forutsetning for å kunne ta del i den teknologiske fremtida. Samfunnet blir i stadig større grad avhengig av formidlingstjenester og ulike typer velferdsteknologi som krever slik tilgang. Høyhastighets bredbånd er også viktig for å øke konkurransekraften og verdiskapingen både i sentrale strøk og ute i distriktene.

Gjennom Paris-avtalen har Norge forpliktet seg til å kutte betydelig ned på utslipp av klimagasser. For å lykkes med dette må transportsektoren prioriteres. En stor andel av forurensingen kommer fra transportsektoren i dag. Samordnet areal og transportplanlegging er viktig for at Oppland skal bli et lavutslippssamfunn, og oppnå en bærekraftig utvikling.

NTP legger til grunn at mobiliteten (transport/reiseomfang) skal opprettholdes, og det må derfor utvikles et transportsystem som bidrar til omstilling mot et lavutslippssamfunn. Oppland skal bidra til å nå det nasjonale målet om å redusere utslippene med 30 prosent innen 2020 i forhold til 1990. Oppland har selv en målsetting om å være klimanøytral innen 2025.

Oppland strekker seg på tvers av flere dalfører og naturlige transportkorridorer. De seks regionene i Oppland har derfor behov for ulike samferdselstilbud og -løsninger. Transportkorridorene knyttes sammen av riks- og fylkesveger.

Fylkesvegnettet har stor betydning for næringslivet, er viktige øst/vest- og nord/sør-forbindelser og er bindeledd til riksvegnettet. Flere fylkesveger fungerer også som omkjørings- og beredskapsveger for gjennomgående riksveger med stor trafikk. I mange byer og tettsteder i Oppland har fylkesvegene viktige sentrumsfunksjoner.

Fylkesvegnettet har et betydelig vedlikeholdsetterslep. I fremtida må det derfor gjøres prioriteringer innenfor samferdselsområdet sett i lys av sentraliseringen og klimautfordringen i fylket. For å nå klimamålene må tiltak innenfor gang- og sykkelveger (g/s-veger) og kollektivtrafikk prioriteres. Dette må innebære en satsing på disse tiltakene der grunnlaget er størst og som bidrar til å nå klimamålene. Dette er også viktig av trafikksikkerhetshensyn.

Befolkningen i Oppland bor spredt. Det er få kompakte byer og tettsteder som har mye trafikk. I store deler av Oppland vil personbilen fortsatt utgjøre en stor andel av persontransporten, og det må derfor tas noen valg for tilrettelegging for klimavennlige transportløsninger sett opp mot distriktenes transportbehov.

Oppland er et stort reiselivsfylke med mange store turistdestinasjoner, severdigheter og attraksjoner. Det er også et stort antall deltidsinnbyggere som benytter fritidsbebyggelse til arbeid, ferie og fritid. Dette skaper store behov for ulike transporttilbudet og gir samtidig flere muligheter for å kunne utvikle og utbedre transport- og mobilitetstilbudet.

Historisk sett er samfunnet nå i det som kalles mobilitetsfasen. Det er ikke lenger snakk om enten en gående, syklende, bilist, togreisende eller bussreisende, men både og. Alle mobilister benytter mange ulike transportformer.

Mobilitet handler om friheten til å bevege seg, og velge den transportformen som passer best. Et enkelt, moderne og pålitelig mobilitetsstilbud med kunden i sentrum, skal ta hensyn til kvalitet, sikkerhet og miljø.

De ulike aktørene må samarbeide om helhetlige løsninger for å utvikle gode mobilitetsløsninger og knutepunkter. Dette er avgjørende for å oppnå et koordinert og effektivt kollektivnett av jernbane, ekspressbusser og fylkeskommunens egen kollektivtransport. Fremtiden må bygge på en samordnet areal og transportplanlegging, dersom mobiliteten skal kunne opprettholdes i by og land.

Innlandsutvalget viser i sin rapport til regionforstørring og omlandsutvidelser. Dette skjer som følge av oppgradering og utbygging av vei- og banenettet. Reisetiden til og mellom regionsentre og andre viktige reisemål reduseres. Gjennom bedre infrastruktur og transporttilbud kan befolkningen lettere bo et sted og jobbe et annet sted.

Bedre infrastruktur og mobilitetsstilbud bl.a. i samarbeid med Hedmark fylkeskommune, vil skape en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion rundt Mjøsa. Gjennom konstruktive innspill, - i samarbeid med fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet, - er det viktig å synliggjøre innlandets behov for regjeringens arbeid med kommende NTP.

Følgende fire plantema er prioriterte i planen:

- 1. Digital infrastruktur**
- 2. Infrastruktur, veg og bane**
- 3. Fra kollektivtransport til mobilitet**
- 4. ATP-strategi Mjøsbyen**

3. Plantema 1: Digital infrastruktur

MÅL: Styrke utbyggingen av høyhastighets bredbånd for økt attraktivitet og verdiskaping for næringsliv og befolkning

Høyhastighets bredbånd er et samlebegrep for digitale nett med stor kapasitet, og leveres i dag via digital infrastruktur som kobber, radio, mobil, satellitt, kabel-TV-nett eller fibernet.

Høyhastighets bredbånd basert på fibernet eller kabel-TV-nett kan gi hastigheter på 100 Mbit/s eller mer (nedstrøms). 56 prosent av Opplands husstander har tilgang til høyhastighets bredbånd med hastighet på minst 100 Mbit/s, mot 80 prosent på landsbasis. Dette viser den årlige dekningsrapporten fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom). Undersøkelsen kartlegger tilgangen til bredbånd for norske husstander og næringsbygg, basert på data innhentet fra tilbyderne av bredbånd per utgangen av første halvår 2017.

Høyhastighets bredbånd til alle er viktig, og en egen strategi for bredbånd er nødvendig for å sikre konkurransekraft og verdiskaping for næringsliv og befolkning både i sentrale strøk og ute i distriktene.

3.1 Samarbeid skal bidra til økt attraktivitet i by og land

Tilgang til høyhastighets bredbånd er en forutsetning for å kunne ta del i den teknologiske fremtida. Både kommersielle private tilbud og offentlig tjenestetilbud vil i stadig større grad bli avhengig av formidlingstjenester og ulike typer velferdsteknologi. Samfunnet er i dag helt avhengig av at den digitale infrastrukturen fungerer. Forvaltning, offentlig tjenesteproduksjon, næringsliv, utdanning, helsetjenester, samferdsel og Forsvaret, er i dag helt avhengige av at det digitale nettet fungerer.

Fylkeskommunen skal være en pådriver for å identifisere utbyggingsbehov i samarbeid med kommuner og regioner. Fylkeskommunen vil arrangere ulike kompetansehevende tiltak som konferanser, workshops, delta konkret i søknadsskriving og være en kompetansestøtte for søkere. En del av strategien er å tenke regionalt i forbindelse med søknader. Samarbeid på tvers mellom fylkeskommunen, kommuner, regioner, private aktører og bredbåndleverandører, er viktig for å lykkes.

Den digitale allemannsretten må på plass skal alle kunne ta del i det digitale samfunnet og de mulighetene dette gir. Dette må bli et nasjonalt satsingsområde. I tillegg må det bevilges penger til økt bredbåndsutbygging i Oppland. Pengene bør i første omgang gå til prosjekter for fastboende og næringsliv. Bredbåndsutbyggingen bør også komme hytteområder og turistdestinasjoner til gode der det er naturlig / mulig. Både kommuner og næringsliv må også selv prioritere bredbåndsutbygging for at denne satsingen skal lykkes.

Fylkeskommunens midler kan brukes til forberedende analyser, utarbeidelse av dekningskart og som direkte tilskudd til konkrete prosjekt, dersom de kan ha utløsende effekt. Fylkeskommunens ordinære regionale utviklingsmidler må også kunne sees som aktuelle i denne sammenheng.

3.2 Digitale trender bidrar til en enklere og framtidsrettet hverdag

Fremtida vil bygge på digitale løsninger med automatisering, robotisering og løsninger basert på ulike typer kunstig intelligens. Det finnes mange trendanalyser og prognoser om fremtida og hvordan en skal utnytte mulighetene som ligger i teknologien. De digitale løsningene vil påvirke vår hverdag; hvordan alle beveger og transporterer seg, og strukturen i næringslivet og samfunnslivet generelt.

Offentlig tjenesteproduksjon vil også ta del i denne utviklingen. Kommunene vil for eksempel kunne ta i bruk ny velferdsteknologi som kan føre til at eldre kan bo lengre hjemme. Når vi vet at den demografiske utviklingen peker mot stor andel av eldre i distriktene, må distriktene sikres lik utvikling av høyhastighets bredbånd som sentrale strøk, der det er mer kommersielt lønnsomt å bygge ut tilbudet.

Å bygge såkalte «smarte samfunn» er en klar trend. Det er allerede satt i gang en rekke smart-initiativ tilknyttet byer og småsteder, infrastruktur, bygninger og hus. Smart-teknologi vil si å utvikle innovative framtidsrettede høyteknologiske løsninger som bidrar til et bærekraftig klima og reduserer det økologiske fotavtrykket. Utvikling av smarte samfunn kan bidra til å styrke bærekraftig og økonomisk vekst i Oppland.

4. Plantema 2: Infrastruktur; veg og bane

MÅL: Styrke kommunikasjonene til/fra og i fylket for å stimulere til økt verdiskaping. Fjellovergangene mellom øst og vest er viktige bindeledd og transportårer for råstoff, varer og persontransport.

Oppland fylke er med sin sentrale beliggenhet et viktig transittfylke i internasjonal og nasjonal målestokk. Transportkorridorene er avgjørende for personer og gods på veg og bane, med viktige nasjonale transportårer som E6, E16 og Dovrebanen, samt andre viktige kommunikasjonslinjer som Rv4 og Gjøvikbanen. Prioriteringer i NTP av de viktige transportkorridorene i Oppland fylke, er derfor også avgjørende i nasjonal og internasjonal målestokk.

4.1 Styrke de nasjonale transportkorridorene

4.1.1 Aksen Trondheim – Lillehammer – Oslo; E6 og Dovrebanen

Dette er en svært viktig nasjonal transportkorridor for både person- og godstransport, og med stor betydning for utvikling av Mjøsregionen.

E6

E6 gjennom Gudbrandsdalen er en del av transportkorridoren Oslo-Trondheim. E6 inngår i en del av hovedvegnettet Trans-European Transport Network (TEN-T), som er EUs program for grense-kryssende infrastruktur i Europa for å fremme positiv samfunnsutvikling og konkurransevne. I Norge bidrar korridoren til å knytte den nordlige og sørlige delen av landet sammen, og er også viktig for eksport og import av gods til og fra Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. Veggen er svært viktig for næringsliv og bosetting i også vår region, og av stor betydning for Oppland, ved at den binder sammen lokalsamfunn og regioner i fylket.

Store deler av E6 Gardermoen-Biri har de siste seks - sju årene blitt bygget ut som fire-felts motorveg. Full fire-felts-utbygging videre fra Kolomoen og fram til Moelv har startet opp. Det er viktig med kontinuerlig utbygging fra Moelv og nordover forbi Lillehammer til Øyer. Det er også viktig at arbeidet med ny Mjøsbru prioriteres, slik at denne ikke blir en flaskehals når øvrig vegnett er utbedret.

Nye E6 Frya-Sjoa, som er etappe en på strekningen Ringeby-Otta, åpnet for trafikk i 2016. Etappe to består av to delstrekninger: Elstad – Frya og Sjoa – Otta. Det er nå viktig å få ferdigstilt og vedtatt traseløsning forbi Ringeby (forventes avklart 1. halvår 2018), slik at de gjenstående strekningene kan prioriteres i NTP 2022-2033.

Dovrebanen

Dovrebanen gjennom Oppland er hovedforbindelsen for jernbanen mellom Oslo og Trondheim, både for person- og godstog. Dovrebanen spiller en viktig rolle både nasjonalt og internasjonalt.

NTP slår fast at Inter-City (IC) skal bygges ut til Lillehammer innen 2034. Dette gir både økt kapasitet og redusert reisetid for det regionale tilbudet Oslo-Lillehammer og fjerntog Oslo-Trondheim. Det vil gå to tog i timen mellom Oslo og Lillehammer, og reisetiden blir redusert med ca. 50 minutter.

Dobbeltspor på strekningen Langset - Kleverud ble ferdigstilt i 2015. En samlet og enhetlig planlegging for hele strekningen Kleverud – Hamar – Lillehammer, må følges opp med kontinuerlig finansiering og utbygging. Etablert prosjektorganisasjon må opprettholdes for å sikre effektiv og rasjonell utbygging.

Jernbanedirektoratet jobber også med en fjerntogstrategi på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, hvor strekningen Oslo-Trondheim inngår. En problemstilling i dette arbeidet er om tilbudet i større grad skal rendyrkes som et tilbud mellom storbyene, eller om det fortsatt skal spille en regional/lokal rolle underveis. Dersom en velger en rendyrking av fjerntogkonseptet, må et supplerende regionalt tilbud etableres. Dette kan gjelde strekningen Lillehammer til Dombås og forbindelse til Åndalsnes.

IC-utbyggingen vil gi tilsvarende forkortet reisetid for fjerntogene, kanskje litt mer. Bedre persontogtilbud mellom Oslo og Trondheim krever utbygging av jernbanens infrastruktur også mellom Lillehammer og Trondheim. Bedre infrastruktur vil også gi økt kapasitet for godstogene. Infrastruktureltiltak som blant annet ligger i Godspakken i NTP på fjerntogstrekningen Lillehammer - Trondheim må derfor videreføres i NTP.

Det er svært viktig å jobbe målrettet og strategisk for økt fokus på utbyggingen til Lillehammer i kommende NTP. Full utbygging av dobbeltspor til Lillehammer er svært viktig for regional utvikling. Dette er også svært viktig for utvikling av godstransport på bane mellom Oslo og Trondheim. Dobbeltspor er et stort nasjonalt løft, men er svært viktig i et klimaperspektiv.

4.1.2 Nord-Vestlandet - Oppland/sentrale Østlandet med Rv 15/Strynefjellet, E136 og Raumabanen

Dette er en viktig transportåre mellom øst og vest / nord -sør for regional- og internasjonal transport.

Rv 15

Strynefjellet utgjør i dag en viktig øst-vest-forbindelse for Nordfjord og Sunnmøre, men også for nord-sør-trafikken mellom Oslo og Nord-Vestlandet. Lav tunnelstandard, vinterrestriksjoner og tunge stigninger har satt begrensninger for trafikken.

Rv15 har følgende utfordringer; riksveg med lokalfunksjon, mye randbebyggelse langs vegen, smal veg i forhold til trafikkmengde, dårlig kurvatur, utfordringer i tettsted; eks Lom, trafikkert tettsted med «rotete» trafikkbilde og manglende g/s-veg.

E39 m/Kvivsvegen (på Sunnmøre) har økt interessen for Strynefjellet. Utarbeidet KVVU på Rv 15 har vært behandlet i fylkestinget og har gitt sin tilslutning til alt. B1 (Ospelitunnelen – Lægervatn). Departementet må følge opp denne. Dette har stor betydning for trafikkavviklingen gjennom Ottadalen, og videre planlegging må innarbeides i kommende NTP 2022-2033.

Jernbanen fanger i dag ikke opp gods fra vestsiden av Strynefjellet. En terminalløsning i Gudbrandsdalen, ideelt sett så nær Rv 15 som mulig, kan muligens løse dette. Dersom jernbanen fanger opp mer av godset som kommer over Strynefjellet, vil tungtrafikken i Gudbrandsdalen kunne reduseres.

E136

E136 er en viktig transportveg mellom Østlandet og Nord-Vestlandet - også for næringslivet. Mellom Rauma og Lesja er det strekninger som skaper utfordringer for store kjøretøy. Dette gjelder også Jora bru hvor det foreslås kurveutbedring og ny bru. Tiltaket startes opp i 2020.

Raumabanen

Raumabanen er en sidebane til Dovrebanen, der togene korresponderer på Dombås med fjerntog mellom Oslo og Trondheim. Det må jobbes videre med bedre korrespondanse og frekvens nordover mot Trondheim. Dette må ses i sammenheng med utviklingen av et 2-timerstilbud Oslo-Trondheim.

Raumabanen er også svært viktig i reiselivssammenheng.

Det jobbes også med en egen godsstrategi for Raumabanen for å finne ut hvordan man kan ha et konkurransedyktig tilbud for transport av gods på banen.

Elektrifisering av dieseldrevne banestrekninger er aktuelt, men dette må sees opp mot investering i alternative drivstoffformer på tog. Det foregår flere forsøk på dette internasjonalt. Det bør etableres et samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og Jernbanedirektoratet for å se om Raumabanen kan være en pilot i denne sammenheng.

4.1.3 Aksene Gjøvik – Jaren – Oslo; Rv4 og Gjøvikbanen

Hadelandsregionen er en del av samarbeidsalliansen, Stor-Oslo Nord som har til formål å utvikle en helhetlig påvirkningsstrategi med målsetting om at Stortinget vedtar en NTP med mest mulig investeringsmidler til Gjøvikbanen og Rv4 med tanke på å korte ned reisetiden til og fra Oslo.

Denne aksene er svært viktig for Gjøvik- og Hadelandsregionens kopling til Oslo som bo- og arbeidsregion. Den har også stor betydning for utvikling av gods på Bergensbanen.

Rv4

Rv 4 går gjennom Oslo, Akershus og Oppland og er hovedforbindelsen mellom Vestoppland og Akershus og Osloområdet. Vegen fungerer også som avlastningsveg for E6 ved stor trafikk eller andre hendelser. Vegen har stor regional betydning for næringslivet og arbeidspendlere, i tillegg til at den har en viktig funksjon for lokal trafikk rundt Gjøvik og på Hadeland. Trafikken varierer fra ca. 40.000 ÅDT (Års-døgn-trafikk) i sør, til 19.000 ÅDT i Nittedal og oppunder 20.000 på enkelte strekninger i Gjøvik. Her må 4-felts på strekningen Gjøvik-Mjøsbrua og Oslo-Oppland grense legges til grunn.

En annen viktig korridor i regionen er Fv 33, som er hovedvegen mellom Gjøvikområdet og Valdres. Veien over Tonsenåsen vil bli bygd ut i perioden 2018-20. Denne utbyggingen vil gi sammenhengende god standard mellom Gjøvik og Bjørgo. Fv 33 er også et alternativ mellom Gjøvik og Minnesund, og videre mot Gardermoen og Oslo.

Gjennomført KVVU-arbeid for strekningen Oslo – Gjøvik – Mjøsbrua hvor Rv 4 og Gjøvikbanen inngår, gir viktige innspill til videre planlegging og utbygging. Her må 4-feltsveg på strekningen Gjøvik-Mjøsbrua legges til grunn. Det er viktig at denne strekningen blir omtalt i kommende NTP, slik at arbeidet med kommunedelplan kan startes.

Gjøvikbanen

Persontogtilbudet på Gjøvikbanen er konkurranseutsatt, og ny konkurranseutsetting vil trolig skje i 2018 eller 2019. Innfasing av 10 nye togsett forventes avsluttet i 2018. Togtilbudet mellom Gjøvik og Oslo er for dårlig med bare to-timesfrekvens.

Det er forståelse for at Gjøvikbanen med dagens trasé ikke kan utvikles til en moderne bane. Derfor er det gjennomført et planarbeid med tanke på ny trasé Oslo – Roa – Jaren, som på sikt skal løse kapasitetsutfordringene for person- og godstransport. Dette er lagt til grunn for en videre utvikling av banen Jaren – Gjøvik og mulig sammenkobling med Dovrebanen.

Resultatet blir kortere kjøretid og timesfrekvens mellom Oslo og Gjøvik, og halvtimesfrekvens mellom Jaren og Oslo. Dette vil bidra til økt godstrafikk på Bergensbanen over Roa, som avlaster Oslostunnelen. Det har blitt utarbeidet en «KVU Transportsystemet Jaren (Oslo) - Gjøvik - Moelv», der det anbefalte konseptet innebærer en sammenkobling av Gjøvik- og Dovrebanen. Ekstern kvalitetssikring (KS1) for prosjektet pågår.

Prioritet en er dobbeltspor Oslo – Roa/Jaren, og påfølgende fire-felts veg mellom Gjøvik og Mjøsbrua. På lengre sikt jobbes det for sammenkobling av Dovre- og Gjøvikbanen. Nevnte infrastrukturtiltak vil styrke Hadelandsregionen og Mjøsregionen som bo- og arbeidsmarkedsregioner, og gi nye muligheter for reisende og for godstrafikken. Prioritering av tiltakene må følges opp i kommende NTP.

4.1.4 Aksen Oslo – Valdres – Bergen; E16 er tilknytningen til Mjøsområdet

Dette er den mest vintersikre nasjonale transportkorridoren for både person- og godstransport gjennom jernbaneløse distrikter.

E16

E16 mellom Oslo (Sandvika) og Bergen er en av de tre hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet som Stortinget er enige om å videreutvikle. E16 fra Sverige via Gardermoen over Hadeland og med påkobling til foran nevnte E16 Oslo-Bergen, er også en viktig øst-vest-forbindelse. Det har i de senere år skjedd omfattende utbygging på E16 gjennom Valdres, og i HP 2018-21 (23) er det avsatt 531 millioner til utbedringstiltak på strekningen Fagernes-Øye. Dette er det største og mest omfattende programområdetiltaket for Oppland i HP 2018-21. Både OFK og Valdresregionen har prioritert «Fagernes-Hande» og «Kvamskleiva»- som innspill til gjeldende NTP. Dette er nødvendig både for intern prioritering langs E16 og for å få et vurderingsgrunnlag i forhold til de øvrige øst-vest forbindelsene. «Kvamskleiva» har også høyeste prioritet for rassikringsprosjektet i hele region øst. Det foreligger godkjent reguleringsplan og byggeplan for strekningen.

4.1.5 Flyplasser

Reiselivs- og turistnæringen er svært viktig for hele Oppland fylke. Reiselivsnæringen er den raskest voksende næringen globalt.

Fram til 2030 er det forventet en vekst på ca. 85 prosent i internasjonal turisme. Det ligger derfor godt til rette for en videre vekst i turismen i Oppland, men da må turistene komme seg hit på en effektiv måte. For at denne viktige næringen skal utvikles videre mot et større marked enn det norske, ventes det at mye av veksten må komme med fly.

God tilgjengelighet med fly er avgjørende for å lykkes i det internasjonale reiselivsmarkedet. Antall reisende via Gardermoen forventes økt fra dagens 26 millioner passasjerer til 35 millioner passasjerer i 2030. 64 prosent er fritidsreiser. Økningen krever en tredje rullebane.

For at Oppland skal ta sin del av turistmarkedet, må dobbeltspor til Lillehammer bygges ut. God offentlig transport på veg og bane, både fram til og internt i fylket, er viktig for at regionen skal være

attraktiv. Reiselivsbransjen i Oppland er sammensatt av få store og mange små aktører. Felles innsats mot det internasjonale markedet er avgjørende for suksess.

En videre chartersatsing over Fagernes lufthavn Leirin vil styrke utviklingen av Valdresregionen og Fjellregionen. Det må jobbes videre med å se på hvordan Fagernes Lufthavn Leirin kan bli et supplement til Gardermoen.

4.1.6 Godspakken

I Jernbanedirektoratets godspakke er det foreslått å bygge nye eller forlenge eksisterende kryssingsspor på de fleste jernbanestrekningene i Norge. Ved å forlenge kryssingsspor vil godstogenes lengde kunne økes. Det er den viktigste bidragsyteren for å redusere enhetskostnadene knyttet til framføringen av godstogene. Dette vil bedre konkurransekraften til godstransport på bane.

Oslo-Bergen er strekningen der jernbanen har høyest markedsandel for kombigods. Flertallet av godstogene på denne forbindelsen benytter Gjøvikbanen over Roa. Høy kapasitetsutnyttelse på Gjøvikbanen forhindrer en videre vekst i antall godstog på tider som er attraktivt for kombigodset. Det er i godspakken derfor lagt til grunn forlengelse av kryssingsspor på Gjøvikbanen.

Godstransport på bane mellom Oslo og Trondheim har også en betydelig markedsandel. Konkurransen fra veitransporten er økende som følge av at veiforbindelsene i korridoren har blitt vesentlig bedre. Manglende sporkapasitet mellom Hamar og Lillehammer, samt en lite konkurranse-dyktig godsterminal i Trondheim, er forhold som begrenser utvikling av godstransport på bane. Dette må derfor ha fokus i kommende NTP.

Også på Dovrebanen er det lagt opp til en forlengelse av kryssingsspor. Dette vil også komme godstrafikken på Raumabanen til gode.

4.1.7 Nasjonale turistveger i Oppland

Statens vegvesen ønsker gjennom satsingen på Nasjonale turistveger å skape overraskende og spennende opplevelser for alle som tar seg tid til å oppleve natur, arkitektur, kunst og historier langs vegen. Hver strekning skal stå frem med sin egen tydelige identitet, og formidle gode opplevelser av norsk natur på sitt ypperste. Fjell, vidder, fosser, fonn, fjorder og kyst skal oppleves fra bilvinduet og fra tilrettelagte stopp. Satsingen er utviklet av Statens vegvesen på oppdrag fra Stortinget og regjeringen.

Som fylkesvegeier har Oppland fylkeskommune ansvaret for drift og ordinært vedlikehold av turistvegstrekingene i Oppland. Drift og vedlikehold av dette vegnettet må prioriteres i et reiselivsperspektiv.

4.2 Styrke fylkesvegene

Det er et mål å øke innsatsen på vedlikehold for å redusere etterslepet på fylkesvegnettet og gjøre dette bedre rustet til å takle flom og ekstremvær.

I Oppland er det 3 007 km med fylkesveg, hvor 2 670 km har fast dekke. Det er ca. 200 km med g/s-veg. Fylkesvegnettet utgjør 52 prosent av det offentlige vegnettet i fylket. Det kommunale vegnettet utgjør 34 prosent og riksvegnettet 14 prosent av det offentlige vegnettet.

Fylkesvegnettet i Oppland varierer fra veger med en betydelig regional og interregional funksjon, til veger med en lokal funksjon, i bygd og by. Fylkesvegnettet har stor betydning for næringslivet, er viktige øst/vest-forbindelser, og er bindeledd til riksvegnettet. Dette gjelder blant annet:

- Fv. 33 Minnesund – Gjøvik – Bjørge (Valdres)
- Fv. 51 Gol – Fagernes - Tessanden (Valdres/Ottadalen/Gudbrandsdal)
- Fv. 53 Tyin-Årdal (Til/fra Østlandet)
- Fv. 27 Ringebu – Enden – Folldal (Til/fra Østerdalen)

Andre fylkesveger med viktige regionale funksjoner er

- Fv. 34 Jaren – Fluberg
- Fv. 250 Vingrom - Dokka
- Fv. 255 Lillehammer – Gausdal – Skåbu – Vinstra

Flere fylkesveger fungerer også som omkjørings- og beredskapsveier for gjennomgående riksveger med stor trafikk.

Mange fylkesveger har viktige funksjoner i byer og tettsteder, for eksempel Vestre Totenveg/ Strandgata i Gjøvik og Kirkegata/Fåberggata i Lillehammer. Fylkesvegene er et viktig element i flere stedsutviklingsprosjekter. Fylkeskommunen samarbeider med kommunene, Statens vegvesen og næringslivet om planlegging, gjennomføring og finansiering.

Den øvrige næringslivstransporten stiller også store krav til vegnettet. En betydelig del av fylkesvegnettet har en viktig funksjon for blant annet tømmertransport og transport til industrien og landbruket i fylket. Store flaskehals er utbedret i løpet av de siste årene. Det er imidlertid behov for betydelige utbedringer for å gjøre «næringstransporten» sikrere og mer effektiv.

Fylkesvegnettet er mangslungent, med veger av ulik standard som fyller ulike funksjoner. Også trafikkmengden, målt som *årsdøgnetrafikk* (ÅDT), varierer veldig mellom ulike fylkesvegstrekkninger. ÅDT og ulykkesfrekvens må derfor være viktige parameter når knappe ressurser skal fordeles til investeringer og vedlikehold på et omfattende fylkesvegnett. Prioritere å utbedre flaskehals for industrielle behov må også vurderes opp mot verdiskaping.

ÅDT= Årsdøgnetrafikk. Det samlede antall kjøretøy som passerer et snitt av en veg i løpet av et år, dividert med 365

Tabell: ÅDT- fordeling i % av fylkesvegnettet

Trafikkmengde ÅDT	Andel i % av fylkesvegnettet
Over 5000	1,6
Mellom 1500 og 5000	11,6
Mellom 500 og 1500	32,2
Under 500	54,6

4.2.1 Vedlikehold skal prioriteres

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til å være om lag 1 500 millioner kroner. Dette er et grovt overslag, og mye av det som er anslått til å være etterslep i henhold til vegens fundament, er basert på datamodeller som har dekkelevetid som utgangspunkt.

Det er svært krevende å anslå hvor mye etterslepet endrer seg fra år til år. Det foreligger dessverre ingen tilstandsregistreringer av vegnettet de senere år, men det arbeides med å få dette på plass.

De årlige tildelingene til drift og vedlikehold i perioden 2013 til 2017, har vært mindre enn hva som er regnet som **normalbehov** per år. Normalbehov vil si hvor mye det koster å drifte og vedlikeholde vegnettet per år, slik at tilstanden ikke forringes. Beløpet er beregnet ut i fra veglengde, type veg og antall vegobjekter.

Med utgangspunkt i de økonomiske rammene for fylkesvegene de neste fire årene, er det ikke sannsynlig å redusere vedlikeholdsetterslepet. Den foreslåtte årlige tildelingen i 2018-21 til drift og vedlikehold er vesentlig under det som er regnet som normalbehov, og det vil bli en meget krevende oppgave å unngå å få økt vedlikeholdsetterslep i perioden.

Med det store vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet, er det viktig å gjennomføre tiltak på den delen av vegnettet som gir størst nytte, og på en slik måte at en får mest mulig igjen for ressursinnsatsen. Det betyr at en må være tydeligere på innretningen av budsjettbruken på fylkesvegene. En må se på muligheten for flere tiltak innenfor geografiske områder, slik at også gjennomføringen av vedlikeholdet blir rasjonelt og effektivt.

Fylkeskommunen har delt vegnettet inn i funksjonsklasser for å vise hvilken betydning vegen har. Funksjonsklassene benyttes i dag hovedsakelig for fastsettelse av byggegrenser og behandling av byggesaker og avkjørselssaker langs fylkesvegene. Funksjonsklassene bør legges til grunn for utarbeidelse av vedlikeholdsprogrammet, slik at en ser nytten av pengene/fylkesvegmidlene som brukes.

I inneværende planperiode ble prinsippet om «godt nok» innført på vedlikeholdsprogrammet. Det betyr at en gjør det en mener er tilstrekkelig for å få en god nok veg i forhold til vegens funksjonsklasse og ÅDT.

Fylkesvegbudsjettet skal dekke veg og elementer som knyttes til trafikk. Pengene må derfor fordeles mellom mange gode formål som veg, g/s-veger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak med mer. Fordelingen av pengene må også sees i lys av transport- og klimautfordringen.

Transport er en av de store kildene for klimautslippene i Oppland. Samtidig er transport en av de mest utfordrende kildene å påvirke. Det er et mål at Oppland skal være klimanøytral innen 2020. Det arbeides for redusert klimaavtrykk og lokal miljøbelastning fra transportsektoren gjennom økt kollektivandel. Det jobbes også for at kollektivtransporten skal være fossilfri innen 2020. Gjennom offentlige anskaffelser vil fylkeskommunen stille miljøkrav til entreprenører og operatører.

Det er behov for å gjennomføre store og små vegtiltak, både når det gjelder investering og vedlikehold. Fylkeskommunen har gjennomført store investeringstiltak på Fv33; Akershus grense - Totenvika, og nå iverksettes tiltak over Tonsåsen.

Gjenstående strekninger på Fv33 er Svingvold - Odnnes, Oppsal - Bondelia og Skreia - Lena hvor de to sistnevnte har stort fokus. Trafikken her varierer mye, med ca. 20 000 ÅDT når man nærmer seg

Gjøvik. Tungtrafikkandelen er stor. Det skal gjennomføres en studie for å avklare Fv33 Skreia - Gjøvik sin framtidige funksjon i lokal, regional og nasjonal betydning.

Det er gjennomført en mulighetsstudie vedrørende vinteråpent eller eventuelt tidligere åpning av Fv 51 over Valdresflya og tidligere åpning av Fv 55 over Sognefjellet til Sognefjellshytta.

Mulighetsstudien anbefaler utbedringer som må gjennomføres dersom det skal være mulig med tidligere åpning eller helårsåpen veg. Tiltakene krever midler til eventuelle utbedringer.

Det gjennomføres for tiden flere ATP-prosjekter (Areal og transportplan) i fylket. Innenfor transport er tiltakene rettet mot gange, sykkel og kollektivtransport for å nå klimamålene. Gjennomføring av tiltak er ofte et spleiselag mellom kommune og fylkeskommunen, og fylkeskommunens andel blir i stor grad belastet fylkesvegbudsjettet.

Det er et stort vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet, og det er behov for investering og tyngre vedlikehold på vegnettet. Dette gir grunn til å stille spørsmål om bruk av fylkesvegmidler opp mot andre typer tiltak - tiltak som må sees i bl.a. et klimaperspektiv. Avveiningen er utfordrende. I tillegg kan fylkeskommunen få økonomiske utfordringer blant annet knyttet til omklassifisering av vegnettet, veglys og Randsfjordferga.

Dagens bevilgninger summert er begrensede sett i forhold til normalbehovet, og det er derfor nødvendig å se på hva som er realistisk å gjennomføre med tilgjengelige midler. Erfaring og beregning tilsier at det som gir best samfunnsnytte og økonomisk innsparing på sikt, er å gjennomføre tiltak som vil forlenge dekkelevetiden. Dette er også i samsvar med sentrale planer for strategisk vedlikehold (Nasjonal transportplans handlings-program 2014-2017), og Statens vegvesen rapport nr. 66 «Strategisk plan for vegvedlikehold».

Det må prioriteres og gjennomføres vedlikeholdstiltak på fylkesvegnettet som gir størst nytte - inkludert næringstransporten. Samtidig må en ha fokus på tiltak som gjør at nasjonale og fylkeskommunale klimamål og trafikksikkerhetsmål kan nås. Disse to utfordringene krever klare prioriteringer. Vedlikeholdsetterslepet må derfor ha fokus der trafikketterspørselen er størst. Videre må tiltak iverksettes i områder som kan bidra til at klimamålene og trafikksikkerhetsmålene nås.

Som oppfølging av denne planen må det utarbeides et nytt handlingsprogram for fylkesvegene, og en strategi for drift- og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Gang- og sykkelveger

Gang- og sykkelvegnettet er særlig viktig i byer og tettsteder og i tilknytning til skoleveg. Det gjenstår fortsatt et stort utbyggingsbehov. Per 1.12.16 er det ca. 200 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene, i tillegg til fortau. Av dette eies og driftes 70 km av kommunene. Utbygging av gang- og sykkelvegnettet er viktig for å kunne øke andelen gående og syklende og nå klimamålene.

Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhet er et gjennomgående perspektiv innenfor alle kategorier av vegprosjekter.

Trafikksikkerhetshensyn er ofte av de utløsende faktorene for at et prosjekt blir prioritert, og det er et hensyn som alltid skal ivaretas når tiltak planlegges.

Det har de senere årene vært lagt stor vekt på trafikksikkerhet, og satsingen har blitt en egen visjon; Nullvisjonen. Nullvisjonene er definert som «en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade». Visjonen er et viktig prinsipp som legges til grunn for planlegging av alle typer

transportsystemer, med fokus på tiltak som gjør at nasjonale og fylkeskommunale trafikk sikkerhetsmål kan nås.

Kollektivtrafikkens infrastruktur

Det finnes ca. 3 500 offisielle holdeplasser i fylket. Disse er fordelt på riks-, fylkes- og kommunale veier. Standarden varierer, og de færreste tilfredsstillir dagens krav til universell utforming. I tillegg finnes et stort antall stopp som er knyttet til skoleskys - mange av disse er knyttet til kommunalt vegnett.

Med grunnlag i handlingsprogrammet for fylkesvegene 2018-2021 ønskes gjennomført en rekke tiltak innenfor programområdene for kollektivtrafikk og miljø- og service. Det planlegges og utføres også utbedringer av holdeplasser i forbindelse med andre prosjekter på veg og gang- og sykkelveg. Økt kollektivtilbud i byene, for å nå klimamålene, må følges opp med bedre infrastruktur og fremkommelighetstiltak.

Ferjesambandet Horn-Tangen, Randsfjordferja II

Randsfjordferja II går mellom Horn og Tangen i Gran kommune og binder Fv. 34 sammen med Fv. 245. Ferja betjener lokalsamfunnet i Bjønøroa og fungerer også som en øst/vest-forbindelse. Fra 2010 har Oppland fylkeskommune hatt driftsansvaret.

Som landets eneste innlandsferje i helårsdrift, transporterer Randsfjordferja II årlig om lag 25.000 kjøretøy og 40.000 passasjerer.

Det er igangsatt et forprosjekt hvor oppgradering og reparasjon av dagens ferje til nullutslipps- eller lavutslippferje skal vurderes opp mot både retrofit nullutslipps ferje og anskaffelse av ny nullutslippsferje. Forprosjektets resultater vil bli benyttet i en politisk sak høsten 2018, for videre anbefalinger om fremtidige løsninger.

4.3 Attraktive og klimavennlige byer og tettsteder i Oppland

Regional plan for samferdsel må sees sammen med blant annet «Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland». For å oppnå attraktivitet som bygger på klimavennlige løsninger, må prinsippene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn. Byer og tettsteder i Oppland skal utvikles med sikte på å redusere transportbehovet og legge til rette for miljøvennlig transport.

For å gjøre kollektiv- og mobilitetstilbudet tilgjengelig og attraktiv (se kap. 8), er det viktig med gode holdeplasser og knutepunkter. Det må bygges attraktive og gode kollektivknutepunkt som legger til rette for sømløse overganger med fremtidens fleksible og smarte løsninger for mobilitet.

Fremtidens kollektivknutepunkt skal etableres sentralt opp mot by- og tettsteder, samt tilknyttet transportkorridorene mellom by og land. Dette vil gi muligheter for å styrke kollektiv- og mobilitetstilbudet mellom kollektivknutepunktene. Et styrket kollektiv- og mobilitetstilbud vil gi hyppigere avganger, kortere reisetid og en større fleksibilitet i reisemønsteret.

5. Plantema 3: Fra kollektivtransport til mobilitet

MÅL: Utvikle et enkelt, moderne og pålitelig mobilitetstilbud med kunden i sentrum, som tar størst mulig hensyn til kvalitet, sikkerhet og miljø.

For å innfri forventningene til enkel og moderne persontransport, er kollektivtransporten en del av løsningen. Kollektivtransporten er viktig for mobiliteten i, til og fra Oppland. Mobilitet handler om å bevege seg, om frihet til å reise dit man vil, om å velge når og hvordan reisen skal være, og om å gjennomføre reisen. De reisende er mobilister, og persontransporten i Oppland tilpasses mobilistens behov. Bil, fly, tog, sykkel, gange, taxi og buss er transportformer i persontransportens reisekjeder. Reisen er kort eller lang, og transportformene kombineres og velges.

Kollektivtransportselskaper er mobilitetsselskaper, med mål om å gjøre det enkelt for reisende å velge den transportformen og reisekjeden som passer best.

Et godt mobilitetstilbud kjennetegnes ved lett tilgjengelig og tilrettelagt informasjon, og samarbeid mellom ulike aktører om informasjons-, bestillings- og betalingsløsninger på digitale plattformer. En velfungerende digital infrastruktur, tilgjengelig for alle overalt hele tiden, er helt avgjørende. Å legge til rette for gode digitale løsninger er grunnleggende for at både nye og eksisterende modeller for organisert persontransport skal fungere. Aktørenes mulighet til direkte kommunikasjon ved hjelp av ulike digitale plattformer bidrar til å sette kunden i sentrum.

I Oppland er personbilen viktig for effektiv persontransport. En helhetlig løsning for persontransport i Oppland inkluderer både bilen og vegen, bussen og knutepunktene, togene og stasjonene, gange og sykkel. Mobilitetsløsninger med fokus på den reisendes behov og forventninger gir helhetlige løsninger. Å kunne velge å ikke eie egen bil, men ha tilgang til bil når man må, er en form for fleksibilitet som oppnås ved samarbeid om mobilitet. Befolkningen, som skal gjøre sine daglige reiser, og besøkende, turisten som besøker Oppland, kan planlegge sine reiser til og fra og mellom destinasjoner, og ulike transportformer kan velges ut fra behov.

Fokus på universell utforming i reisekjeden gjør mobilitetstilbudet tilgjengelig for alle brukergrupper, og det tas nødvendige hensyn til spesielle behov i en befolkning med økende andel eldre.

Fylkeskommunens overordnede miljø- og klimamål sikres ved å stille krav til reduserte utslipp, uansett transportform. Kravene som stilles skal utformes med utgangspunkt i teknologisk utvikling og hva som er hensiktsmessig for å nå miljø- og klimamål, og samtidig tilby transporttjenester som ivaretar forventningene til effektiv persontransport.

Krav til god ressursutnyttelse medfører utvikling av nye forretningsmodeller, der fleksible løsninger involverer flere aktører, både private og offentlige. Effektiv ressursutnyttelse, teknologisk utvikling, endring i bosetningsmønster og befolkningens krav til mobilitet, fører til endring fra kollektivtransport basert på store kjøretøy og fast ruteplan, til persontransportløsninger som gjør det mulig å reise når og hvor man vil, også gjennom bruk av autonome kjøretøyer.

For å sikre verdiskaping og bærekraftig utvikling i Oppland legges følgende til grunn for arbeidet med kollektivtransport i planperioden:

5.1 Arealplanlegging som styrker kollektivtransport og -knutepunkt

Et effektivt og framtidrettet persontransporttilbud krever tiltak for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne. Fremkommelighetstiltak i byene hvor privatbilen nedprioriteres er både lønnsomt, og noen steder en forutsetning, for å lykkes med kollektivtrafikksatsing.

Gode samferdselsløsninger er viktig for by- og næringsutvikling. God arealplanlegging skaper muligheter for effektiv kollektivtransport og god mobilitet. God arealutnytting og fortetting langs noen få kollektive transportkorridorer er viktig for å utvikle et mobilitetstilbud som styrker Opplands attraktivitet. Fylkeskommunen vil medvirke til samordnet planlegging og arealutvikling som styrker utvikling av kollektivtransporten og tar mobilitetshensyn.

Regional plan for samferdsel må knyttes tett opp mot «Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland» for å styrke målsettingen om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Utvikling av gode og smarte kollektivknutepunkter er avgjørende i et koordinert og effektivt kollektivnett av jernbane, ekspressbusser og fylkets egen kollektivtransport. Fylkeskommunen og vertskommunene har, sammen med statlige aktører, en viktig rolle for at dette arbeidet skal lykkes.

Sømløse overganger mellom ulike transportmidler er viktig for mobilisten. Tilrettelegging av tilstrekkelige sykkelfasiliteter ved knutepunkt og holdeplasser er nødvendig. Utbygging av innfartsparkering er et annet eksempel på infrastrukturtiltak som bygger opp under kollektivtransporten. Utvikling av effektive byttepunkt, for sømløs overgang mellom transportformene, er viktige utviklingstiltak også utenfor de tettest befolkede områdene.

Kollektivtransporten gjøres attraktiv ved at det etableres arbeidsplasser og gode servicefunksjoner i tilknytning til kollektivknutepunktene. Både offentlige og private aktører har ansvar og interesser i utvikling av de største kollektivknutepunktene. Utviklingen gjennomføres i tråd med fylkeskommunens strategi for samhandling.

5.2 Utvikle et mobilitetstilbud som styrker Opplands attraktivitet

Ordinær kollektivtransport og offentlig tilgjengelig persontransport skal oppleves som effektiv, sikker, universelt utformet og tilgjengelig for alle brukergrupper.

Mobilisten er opptatt av den samlede opplevelsen av reisen. Reiseinformasjon og transportmidler skal holde høy standard, og reisekjeden skal framstå som en helhet.

Fylkeskommunen skal utvikle fleksible og helhetlige mobilitetsløsninger, som skal ivareta både arbeids-, skole-, handle-, hente- og fritidsreiser. Det må etableres nettverk som kan samordne

transporttilbudet og utnytte tilgjengelig transportkapasitet. Det organiserte persontransporttilbudet bidrar til at det er enkelt og attraktivt å bo i Oppland, produsere i Oppland og besøke Oppland.

Kollektivtransporten skal ivareta forbindelser mellom nord/sør og øst/vest i fylket, og mellom Oppland og nabofylkene. Samarbeid med nasjonale aktører og kollektivselskap i tilgrensende fylker er viktig for sømløse mobilitetsløsninger.

Transportformer som "lånebil", sykkel og gange, bygger opp om kollektivtransporttilbudet, og utgjør Opplands mobilitetstilbud. Fylkeskommunens kollektivtransporttilbud er en del av den helhetlige mobilitetsløsningen, og befolkningen tilbys effektiv og moderne persontransport. Gange og sykling, i kombinasjon med kollektivtransport, er naturlige og attraktive løsninger for persontransport i tettbygde områder.

Det skal legges til rette for at flere aktører kan levere mobilitetstjenester. Varianter av bestillingstransport og andre former for småskala persontransport skal, sammen med det ordinære kollektivtransporttilbudet, sikre at de reisende i distriktene opplever fleksibilitet rundt reisetidspunkt, reisemåte og reiserute. Fylkeskommunen har en aktiv rolle i utvikling og koordinering av et slikt persontransporttilbud. Informasjon om tjenestene, bestilling og betaling skal være mulig i ett og samme system.

5.3 Følge opp nasjonale og regionale miljø- og klimamål

Fylkeskommunen er forpliktet til, gjennom nasjonale og internasjonale avtaler og egne målsettinger, å sørge for at nødvendige miljø- og klimahensyn blir tatt ved kjøp av varer og tjenester. Gjennom krav om miljø- og klimavennlig teknologi og energibærere i anskaffelsesprosessene skal fylkeskommunen sikre at persontransporten i Oppland bidrar til redusert klimaavtrykk og redusert lokal miljøbelastning, jfr. fylkeskommunens «Plan for kjøp av rutegående transporttjenester 2017-2025».

Lavere personbilandel til fordel for grønne mobilitetsløsninger som kollektivtransport, gange og sykling gir redusert klimabelastning. Ved å legge til rette for at befolkningen velger grønne mobilitetsløsninger, fordi det gir det beste reisetilbudet, bidrar Oppland fylkeskommune til en bærekraftig utvikling.

5.4 Tilby gode billett- og informasjonsløsninger for et samlet mobilitetstilbud

Pålitelig, relevant og lett tilgjengelig informasjon er viktig for mobilisten. Et fleksibelt persontransporttilbud forutsetter god, oppdatert og tilgjengelig informasjon. Fylkeskommunen har en aktiv rolle i oppfølging og bruk av felles digitale plattformer slik at mobilisten får informasjon, kan bestille sin reise og betale sine transporttjenester.

Bruk av ITS (Intelligente Transport Systemer) og informasjon som kan hentes fra reise- og trafikkdata, bidrar til effektive mobilitetsløsninger. Både trafikkstyring, flåtestyring, sanntidsinformasjon og relevant bruk av statistikk er viktige virkemiddel for effektiv drift og utnyttelse av ressursene i transportsystemet.

5.5 Styrke kollektivtransporttilbudet der kundegrunnlaget er størst

For å øke kollektivtransportens andel av persontransporten, utvikles et sømløst og effektivt kollektivtransporttilbud der kundegrunnlaget er størst.

Kollektivtransporten er bærebjelken i mobilitetstilbudet. I områder med størst kundegrunnlag skal hyppige avganger, kort reisetid og effektive byttepunkt vektlegges. I samarbeid med Hedmark skal kollektivtilbudet rundt Mjøsa styrkes for å skape en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion.

Rask og forutsigbar fremkommelighet øker kollektivtransportens konkurranseevne.

Befolkningsutvikling og endringer i bosettingsmønster har stor betydning for kollektivtransportens markedsgrunnlag. Utbygging innenfor eksisterende infrastruktur bidrar til å utvikle et enkelt, moderne og pålitelig kollektivtransporttilbud.

5.6 Samle transportressursene i distriktene

Et godt mobilitetstilbud i distriktene, der kundegrunnlaget for ordinær kollektivtransport er begrenset, utvikles ved samarbeid mellom leverandører av ulike transporttjenester med utgangspunkt i fylkeskommunens egen kollektivtransport for skoleelever. Fylkeskommunen vektlegger sikker og trygg kollektivtransport for skoleelever. Skolestruktur, og start- og sluttid på skolene, legger føringer for kollektivtransporttilbudet. Det er nødvendig å supplere tilbudet med andre fleksible tjenester for å ivareta alle brukergrupper. Rammebetingelser, som underbygger gode transport- og forretningsmodeller, må utvikles for å utnytte potensialet i relevant transportkapasitet.

Distriktenes mobilitetstilbud er viktig for å understøtte reiseliv og øvrig næringsliv. Deltagelse fra lokal transportvirksomhet er viktig for å øke verdiskapingen i distriktene. Fylkeskommunen vil arbeide for å gjøre lukket persontransport til en del av mobilitetstilbudet. Samarbeid med helsesektoren, kommunene og reiselivet er eksempler på lukket persontransport som kan åpnes og gjøres tilgjengelige for allmenheten. Transporttilbudet tilpasses ulike brukergrupper, ut fra samfunnsøkonomiske hensyn, samarbeidsform og næringsinteresser.

5.7 Skape samhandlingsarenaer for utvikling av mobilitetsløsninger

Gode mobilitetsløsninger i Oppland er sammenhengende reisekjeder med gode og effektive byttepunkt tilgjengelig for alle. Reisekjeder med ulike transportformer krever at aktørene involveres og samarbeid etableres, og fylkeskommunen har en viktig rolle i organiseringen av dette arbeidet i ulike nettverk.

Fylkeskommunen vil samarbeide med aktuelle aktører av tilgjengelige transportressurser for å utvikle et helhetlig, offentlig koordinert persontransporttilbud. Ved etablering av ulike nettverk koordineres aktuelle aktørers deltagelse for å gi befolkningen attraktive mobilitetsløsninger. Gjennom innovasjon og kompetansebygging bidrar dette til økt verdiskaping.

6. Plantema 4: ATP-strategi Mjøsbyen

MÅL: Utvikle en samordnet areal- og transportstrategi (ATP-strategi) for Mjøsbyen.

Fylkestingene i Hedmark og Oppland har startet arbeidet med å utarbeide en samordnet areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. Denne strategien skal utformes for å utvikle en felles klimavennlig transport-, bosteds- og næringsutvikling i regionene rundt Mjøsa. For å lykkes er det behov for samarbeid på tvers av dagens fylkesgrenser, regioner, kommuner, næringsliv og for andre samfunnsinteresser.

Fylkeskommunene, sammen med 10 mjøsnære kommuner (Lillehammer, Øyer, Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Ringsaker, Hamar, Stange, Elverum og Løten), Fylkesmannen i begge fylker, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet samarbeider om strategien.

6.1 Utvikle Mjøsbyen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region

Mjøsbyen, i triangelet Elverum - Raufoss – Lillehammer har over 200 000 innbyggere og utgjør mer enn halvparten av innbyggerne i Hedmark og Oppland. Mjøsbyregionen har rundt 100 000 arbeidsplasser. En betydelig satsing på infrastruktur, også øst-vest, er essensielt for å binde regionen sammen til en effektiv bo- og arbeidsregion.

Innlandsutvalget viser til at det er viktig å ha fokus på det store potensialet som ligger i sammenhengen mellom infrastruktur, befolkningsutvikling, befolkningsdrevet næringsutvikling og regionforstørring i Mjøsregionen. Innlandsutvalget har vist til det potensialet som ligger i regionforstørring og sammenkopling i Mjøsregionen. Dette vil stimulere til økt økonomisk aktivitet og øke attraktiviteten for personer og bedrifter i regionen.

Det råder enighet om at regionforstørring og –sammenkobling stimulerer økonomisk aktivitet og øker attraktiviteten for personer og bedrifter i de regioner som utvides/sammenkobles.

Regionforstørring er en vanlig betegnelse på omlandsutvidelser. Dette skjer som følge av oppgradering og utbygging av vei og bane, og andre forbedringer i transporttilbudet. Dette fører til at reisetiden til og mellom regionsentre og andre viktige reisemål reduseres. Gjennom stadig bedre infrastruktur kan man separere beslutningen om bosted og arbeidssted over stadig større regioner (bo- og arbeidsregioner).

Veksten i Oslo-området gir store muligheter for vekst i befolkning og næringsliv i Innlandet. Oslo-området forventer å få en sterk befolkningsvekst, og også med ny infrastruktur nord for Oslo. Mulighetene dette gir for Innlandet er viktig å gripe. Presset på Oslo-området, og ny infrastruktur for veg og bane til Mjøsbyen, åpner i første omgang for ny pendlingsbasert tilflytting og dermed befolkningsvekst i et stadig større omland rundt Oslo.

6.2 En sterk Mjøsby skal styrke resten av Innlandet

De prioriterte infrastrukturtiltakene (jfr. plantema 2) vil i hovedsak øke sørlige deler av Innlandets muligheter til å ta del i veksten i Osloregionen og vil skape sterkere befolkningsvekst,

arbeidsplassvekst og verdiskaping i Mjøsbyen gjennom regionforstørring. Men også områdene nordover i Gudbrandsdal og Valdres vil tjene på at Mjøsregionen og «sørfylkene» lykkes:

- Nye arbeidsplasser i sør gir nye muligheter for pendlingsbasert tilflytting. Lykkes for eksempel Gjøvik og Lillehammer med veksten, muliggjør det pendlingsbasert tilflytting og befolkningsdrevet næringsutvikling også vestover og nordover til Valdres og Gudbrandsdalen.
- Befolknings og næringsutvikling i sør gir nye markedsmuligheter for næringslivet ellers i Innlandet.
- Befolkningsvekst i sør utvider og forsterker rekreasjonsbeltet. Befolkningsnedgangen har stanset mange steder innenfor en tre timers radius rundt Oslo. Innenfor denne rekkevidden er hyttebyggingen størst og ringvirkningene for bygg og anleggssektoren, besøksnæringen og varehandelen viktigst. Med bedre infrastruktur vil tretimers sone rundt Oslo kunne utvides nordover. Lykkes Mjøsregionen og sørfylkene med sin befolkningsvekst vil det dannes nye tretimerssoner.

6.3 Byvekstavtale for Mjøsbyen er målet

Arbeidet med samordnet areal- og transportplanlegging er forankret i nasjonale forventninger og er formulert som ambisjoner i de regionale planstrategiene i Hedmark og Oppland, blant annet knyttet til en bærekraftig vekst og utvikling med byene som viktige satsingsområder. Mjøsområdet har potensiale for å utvikles sterkere som en felles bo- og arbeidsregion, med vekt på miljøvennlige løsninger for byutvikling, transport og infrastruktur.

Hedmark og Oppland fylkeskommuner har i sine regionale planstrategier for perioden 2016 – 2020 vedtatt at de skal ta et ansvar for en samordnet areal- og transportplanlegging på tvers av kommunegrensene. Det gjennomføres nå store infrastrukturprosjekter i Mjøsregionen. Det er derfor viktig å samarbeide om tilrettelegging for en positiv bolig-, nærings- og arbeidslivsutvikling rundt Mjøsa.

Prosjektet skal utvikle en helhetlig, langsiktig og bærekraftig areal- og transportstrategi for Mjøsbyen. En felles areal- og transportstrategi bør legge til rette for en samordnet byutvikling som gjør Mjøsbyen til et attraktivt, funksjonelt og klimavennlig bo- og arbeidsmarked med gode kollektivtilbud og reduserte klimautslipp. Hovedmålene er å:

- Utvikle Mjøsbyregionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.
- Utvikle Mjøsbyregionen til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.
- Transportsystemet skal knytte en flerkjernet region bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.
- Strategien skal legge vekt på arealeffektiv og universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.
- Strategien skal bidra til å oppfylle målet om klimanøytralitet innen 2025/2030.

Staten skal inngå byvekstavtaler med de ni største byområdene. En rekke andre byområder har også liknende utfordringer med hensyn til miljø og framkommelighet. I mindre byer er bypakker med bompengeneinnkreving aktuelt for å finansiere tiltak, og for å påvirke trafikken.

I Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 står det at bypakkene skal vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse, og at de må inneholde framkommelighets- og/eller trafikksikkerhetstiltak. I noen mindre byområder kan lokale forhold tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for personbiltrafikken. Det er potensial for å øke sykkelandelen i små byer og tettsteder, og Stortinget legger til grunn et mål om åtte prosent sykkelandel på landsbasis. I tillegg er det vedtatt et mål om 20 prosent sykkelandel knyttet til byene med byvekstavtale.

De statlige transportetatene vil samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om en felles tilnærming til bypakker i mindre byer. I forbindelse med arbeidet med NTP 2022-2033 er det aktuelt å gjennomføre utredninger av mål og utfordringer i hvert byområde. I handlingsprogrammet for 2018-2023 er riksvegmidler til mindre byområder prioritert ut fra behov for midler, tiltakenes nytte og hvor langt prosessen med bypakker har kommet.

SVV har gjennom "Handlingsprogram 2018-2023 (2029)" for riksveger nevnt at det kan være aktuelt med bypakke i Mjøsbyen.

7. Handlingsplan

Det forutsettes ingen endring i de økonomiske rammene, samlet sett, for fylkeskommunens ansvarsområder (digital infrastruktur, fylkesveger og kollektivtransport) de kommende årene. Det må derfor til en klar prioritering mellom de nevnte "transportområdene", men også innenfor de enkelte områdene for å nå de overordnede målene.

Prioritering mellom samferdselstiltak kan være; redusert investering på veg til fordel for økt kollektivtilbud, redusert vegutbygging til fordel for økt investering i g/s-veger, redusert vegvedlikehold til fordel for utbygging av digital infrastruktur osv.

Den regionale planen for samferdsel er en overordnet plan for de omtalte plantemaene. Denne planen skal gi en retning for utarbeidelse av

- strategi for digital infrastruktur og
- innspill til Østlandspakka og NTP

Planen skal også gi en retning og legges til grunn for utarbeidelse av egne handlingsplaner for

- fylkesveger, herunder plan for drift og vedlikehold av fylkesvegnett
- kollektivtransport og mobilitetsstrategi

7.1 Prioriterte plantema - Handlingsplan	
Plantema 1: Digital infrastruktur	
Mål: Styrke utbyggingen av høyhastighets bredbånd for økt attraktivitet og verdiskaping for næringsliv og befolkning	
Strategi: <ul style="list-style-type: none">• Styrke bredbåndsdekningen i hele regionen for økt attraktivitet og verdiskaping for næringsliv og befolkning	
Handlingspunkter	Aktører
<ul style="list-style-type: none">• Utarbeide en bredbåndsstrategi	OFK NKOM Kommuner Regioner Nettoperatører Næringsliv Lokale e-verk
Plantema 2: Infrastruktur	
Mål: Styrke kommunikasjonene til/fra og i fylket for å stimulere til økt verdiskaping. Fjellovergangene mellom øst og vest er viktige bindeledd og transportårer for råstoff, varer og persontransport.	
Strategier:	

<ul style="list-style-type: none"> • Utvikle effektive transportkorridorer til/fra Innlandets markeder. • Utvikle et effektivt og trafiksikkert fylkesvegnett som bidrar til å nå klimamålene. 	
Handlingspunkter	Aktører
<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide innspill til NTP og Østlandspakka • Utarbeide handlingsplan for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet 	OFK HFK Kommuner SVV JBD BaneNOR
<h3>Plantema 3: Fra kollektivtransport til mobilitet</h3>	
Mål: Utvikle et enkelt, moderne og pålitelig mobilitetstilbud med kunden i sentrum, som tar størst mulig hensyn til kvalitet, sikkerhet og miljø.	
Strategi: Utvikle et mobilitetstilbud som styrker Opplands attraktivitet	
Handlingspunkter	Aktører
<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide handlingsplan for kollektivtransport 	OFK HFK Kommuner Bussoperatører BaneNOR JBD SVV Drosjeselskaper Entur Reiselivet
<h3>Plantema 4: ATP-strategi Mjøsbyen</h3>	
Mål: Utvikle en samordnet areal- og transportstrategi (ATP-strategi) for Mjøsbyen	
Strategi: Utvikle Mjøsbyen til en attraktiv, funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion	
Handlingspunkter	Aktører
<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide en ATP-strategi for Mjøsbyen 	OFK HFK SVV JBD kommuner

*(OFK=Oppland fylkeskommune, HFK= Hedmark fylkeskommune, SVV= Statens vegvesen, JBD=Jernbanedirektoratet)

8. Oppfølging og evaluering

De regionale planene har som mål å bidra til et mer attraktivt Oppland gjennom vekst i befolkningen og å skape bærekraftige arbeidsplasser.

Ansvarlige aktører må se innsats og virkemidler i sammenheng, gjennom systematisk samhandling og evaluering av resultatoppnåelse. Som en hovedstrategi for å følge opp planene foreslås å opprette en *strategisk samhandlingsarena* på ledernivå for viktige samfunnsaktører. Oppland fylkeskommune har hovedansvaret for oppfølging av planene og skal lede denne arenaen. Samhandlingsarenaen bør være bredt sammensatt, med bl.a. kommuner, regioner og regional stat, samt representanter fra samfunns- og næringsliv i tillegg til fylkeskommunen.

Mål, strategier og tiltak skal evalueres årlig, og nytt handlingsprogram skal vedtas av fylkesutvalget annen hvert år. Evaluering og forslag til nye tiltak utarbeides av denne samhandlingsarenaen.

Samhandlingsarena for oppfølging av de regionale planen, forslag til sammensetning:

- Fylkesordfører, leder
- Komiteledere for kompetanse, næring og samferdsel
- Hedmark Fylkeskommune
- FM
- NAV
- Statens vegvesen
- NHO
- LO
- KS

I tillegg bør disse inviteres med:

- Regionrådsledere
- NTNU, Gjøvik
- Høgskolen i Innlandet
- VOFO

Gjennom oppfølging av mål, strategier og tiltak i de regionale planene vil samhandlingsarenaen bidra til en helhetlig samfunnsutvikling, sikre en koordinert innsats på prioriterte områder, innovasjon/ utprøving av nye tenkemåter og arbeidsmåter på tvers av sektorer og etater samt forplikte aktørene.

Suksessfaktorer for å lykkes med arenaen:

- Fylkeskommunen tar en profesjonell aktør/lederrolle.
- Deltakelse må gi merverdi både til den enkelte leder og den organisasjonen vedkommende representerer, og til Opplandssamfunnet som helhet.
- Det utarbeides mandat for samhandlingsarenaen.

9.Kilder

- Prop. 1 S (2016 – 2017) Statsbudsjettet 2017
- Innlandsutvalgets rapport 2015
- Konjunktur Innlandet 2017
- Regional planstrategi 2016-2020. Oppland fylkeskommune
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland 2016-2026. Oppland fylkeskommune
- Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland 2016
- Regional plan for folkehelse i Oppland 2012 – 2016
- Regional plan for klima og energi for Oppland 2013 - 2024
- Regional planstrategi 2016 – 2020
- Bioøkonomistrategi for Innlandet 2017 – 2024
- Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021 (-23). Oppland fylkeskommune

- 79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene, Civitas, oppdragsgiver Samferdselsdepartementet
- Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder, Statens vegvesen, Urbanet Analyse
- Nasjonal transportplan 2018 – 2029, Samferdselsdepartementet
- Handlingsplan for kollektivtransport, Samferdselsdepartementet 2014
- Forslag til strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag, AtB
- Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035, høringsutkast
- Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021, Buskerud fylkeskommune, høringsutkast
- Regional transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027, høringsutkast
- Tiltaksplan for Hedmark Trafikk FKF 2018-2021
- Ruterrapport 2015:2. M2016 Fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger
- Brakar, Strategiplan 2015-2040
- Mobilisten, Anja Puggard, Movia, Kollektivkonferansen 2016
- Rett kollektivtilbud på rett sted, tiltak.no
- TØI rapport 1526-2016. Byttepunkter for sømløse kollektivnett
- TØI rapport 1563-2017. Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder
- TØI rapport 1571-2017. Klima- og miljøvennlig transport frem mot 2025
- TØI rapport 1578-2017. MaaS – Morgendagens transportsystem i storbyregioner
- Veileder for helhetlig knutepunktutvikling – høringsforslag 26. juni 2017, Statens vegvesen
- Innlandet universelt utformet 2025 - felles strategi for Hedmark og Oppland
- Scenarier for Oppland, Demografi, arbeidsplassvekst og kompetansebehov mot 2030, Knut Vareide, Telemarksforskning
- Fremtidens kollektivtransport, frokostseminar Ruter, 28.11.2016
- <https://www.alpine-pearls.com/en/mobility-guarantee/>, om mobilitet og reiseliv
- Plan for kjøp av rutegående transporttjenester 2017-2025, Opplandstrafikk
- Kommunikasjonsplan 2015-2018, Opplandstrafikk

- Miljøveileder for kollektivtrafikk, https://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2016/11/Miljoveileder_endelig-versjon_19.11.16.pdf NHO transport og Kollektivtrafikkforeningen
- Traffic efficiency and Mobility <https://www.polisnetwork.eu/working-groups/wg-mobility-and-traffic-efficiency> (ITS), Polis EU
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>, Regjeringen.no
- Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, bredbåndsstatistikk, <https://www.nkom.no/aktuelt/nyheter/80-prosent-av-landets-husstander-har-n%C3%A5-tilgang-til-h%C3%B8yhastighets-bredb%C3%A5nd>
- Bedre vekst, lavere utslipp – regjeringens strategi for grønn konkurransekraft 2017



OPPLAND
fylkeskommune

