

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2027 – 2030



Innhold

Innledning	2
Del 1	3
1. Politiske mål og føringer	3
Nasjonal Transportplan 2025 – 2036	3
Innlandsstrategien 2024-2028	3
Økonomiplan 2026-2029/ Årsbudsjett 2026.....	3
Regionale planer.....	4
Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030	5
2. Visjon og satsingsområder	6
3. Økonomiske forutsetninger.....	7
Scenario 1 – Minus-alternativet	8
Scenario 2 – Null-alternativet.....	8
Scenario 3 – Pluss-alternativet.....	9
Scenario 4 – Tilrettelagt kollektivtilbud til nytt mjøssykehus	10
4. Kollektivtransport i Innlandet.....	11
Prinsipper for det ordinære kollektivtilbudet	11
Skoleskyss.....	12
Linjestruktur	12
Marked og kunde	14
Billett- og informasjonsløsninger	15
Universell utforming.....	16
Klima og miljø.....	17
Beredskap.....	17
5. Langsiktig utviklingsperspektiv	18
Del 2	19
6. Konsekvensene for kollektivtilbudet ved ulike økonomiske rammer	19
7. Vedlegg.....	25
1. Mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter	
2. Begrepsforklaring	
3. Kunnskapsgrunnlag	
4. Rapport fra Asplan Viak – Markedsanalyse og situasjonsbeskrivelse	

Innledning

Nasjonale og regionale målsetninger for samfunnsutvikling og mobilitet danner grunnlaget for fylkeskommunens kollektivtransport.

I Innlandet finnes det et potensial for å få flere til å velge kollektivtransport framfor bil. Mange daglige reiser kan i større grad gjennomføres til fots, med sykkel eller med kollektivtransport, dersom tilbudet oppleves som tilgjengelig, enkelt og relevant for kundenes behov. Dette gir gode utviklingsmuligheter for både økt kollektivbruk og varige endringer i reisevaner.

Innlandet er et stort og spredtbygd fylke. I noen by- og tettstedsområder bor folk relativt tett, mens i andre områder må personer transporteres over til dels svært lange avstander. Fylket har 46 kommuner, hvorav 27 kommuner tilhører kategoriene av minst eller nest minst sentrale kommuner. Dette gir mange kjørte kilometer med buss og drosje for å frakte elever til og fra skolen, og ca. 65-70 prosent av kostnadene til kollektivtransport er knyttet til lovpålagt skoleskyss.

I Innlandet er det ingen busslinjer som er selvfinansierende. Alle linjer, også i byområdene, er avhengig av offentlig støtte. I gjennomsnitt dekker billettinntektene fra ordinære reisende om lag 10 prosent av kostnadene knyttet til drift av det totale kollektivtilbudet. Inntekter fra billettsalg kommer i hovedsak fra reisende i de mest tettbefolkede områdene. Byene i Mjøsregionen skiller seg klart ut med flest reisende og størst bidrag til inntekter fra billettsalg.

Innlandet skal bidra til at Norge når vedtatte klimamål. Kollektivtransport kan redusere klimautslippene ved at flere velger å reise sammen framfor å bruke egen bil. Overgang til lav- og nullutslippsteknologi styrker denne effekten.

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

Del 1 av handlingsplanen inneholder mål, føringer, økonomiske forutsetninger, prinsipper og satsingsområder for kollektivtransporten. Del 2 angir de konkrete konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske forutsetninger. Del 1 og del 2 av handlingsplanen må sees i sammenheng. Handlingsplanen er vedlagt et kunnskapsgrunnlag som beskriver bakgrunnen for prioriteringer og satsingsområder.

Del 1

1. Politiske mål og føringer

Handlingsplanen for fylkeskommunens kollektivtransport bygger på vedtatte mål og føringer fra en rekke planer og strategier. De mest relevante målene og føringene er angitt under.

Nasjonal Transportplan 2025 – 2036

Nasjonal transportplan er en plan for hele transportsektoren, der både stat, fylkeskommuner og kommuner må bidra med virkemidler og prioriteringer dersom målene skal nås.

Overordnet mål i den gjeldende nasjonale transportplanen er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». Videre er det definert fem hovedmål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Alle målene er relevante på fylkeskommunalt nivå. Kollektivtrafikken kan være en viktig bidragsyter for å oppfylle både nasjonale og regionale klimamål, for å komme nærmere nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken, og for å gi folk en enklere reisehverdag.

Innlandsstrategien 2024-2028

[Innlandsstrategien](#) er innlandssamfunnets regionale planstrategi. Innlandsstrategiens visjon er *Innlandet – eventyrlige muligheter. Et fylke med sterke røtter og store drømmer, med mål om å ha en ledende posisjon innen teknologi, industri, landbruk og reiseliv.*

Innlandsstrategien redegjør for regionale utviklingstrekk og utfordringer, og gir en oversikt over hvordan de prioriterte oppgavene skal følges opp gjennom regionale planer. Strategien ble vedtatt 17.12.2024.

Langsiktige utviklingsmål i Innlandsstrategien er:

- bærekraftig ressursforvaltning som gir utvikling og nye arbeidsplasser
- levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder
- at aktører i fylket vårt får større nasjonal betydning og synlighet

Økonomiplan 2026-2029/ Årsbudsjett 2026

Det ble vedtatt en revidering av fylkeskommens hovedmål i forbindelse med vedtak av [Økonomiplan 2026 – 2029/ Årsbudsjett 2026](#) i juni 2025. Fylkeskommunen har ni hovedmål, hvorav følgende er prioritert inn som relevante for kollektivtransport:

1. Fremme god helse og høy livskvalitet
 - 1.3 Gjøre det lett å være fysisk aktiv i hverdagen
 - 1.4 Flere velger sykling, gåing og kollektivtransport

2. Levende, trygge regioner med god samfunnssikkerhet
 - 2.1 Samordnet bolig, areal og transportplanlegging
 - 2.3 Robust infrastruktur som knytter byer, bygder og tettsteder sammen
 - 2.5 God beredskap og evne til å håndtere kriser
4. Høy sikkerhet og god framkommelighet i trafikken
 - 4.4 Trygg, effektiv og pålitelig skoleskyss
 - 4.5 Høy andel kollektivreisende
8. Bærekraftig naturforvaltning, reduserte utslipp og et klimatilpasset samfunn
 - 8.1 Bidra til et klimatilpasset samfunn
 - 8.2 Reduserte klimagassutslipp i Innlandssamfunnet
 - 8.3 Lavt klimaavtrykk fra egen virksomhet
9. En effektiv, tillitsskapende og utviklingsorientert organisasjon
 - 9.2 God økonomistyring og effektiv ressursbruk
 - 9.6 God intern og ekstern kommunikasjon

Regionale planer

Fylkeskommunen har tre tverrfaglige regionale planer. De regionale planene har mål og visjoner som påvirker prioriteringer for fylkeskommunens kollektivtransport.

Regional plan for klima, energi og miljø 2023 – 2030

[Planen](#) skal utforme, konkretisere og koordinere en offensiv klima- og miljøpolitikk for Innlandet, og har tre hovedmål, hvorav to er vurdert som relevante for kollektiv:

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

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

Energi Hovedmål: Innlandet har en ledende posisjon i omstillingen til, og bruken og produksjonen av fornybar energi

1. I Innlandet er energieffektivisering et ledende premiss i den grønne omstillingen.
2. Energiproduksjonen i Innlandet har økt, og fornybarandelen er minst 80 % av Innlandets samlede energiforbruk.

Regional plan for samfunnstryggleik 2023 – 2035

[Planen](#) skal bidra til å videreutvikle, og gjøre arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap tydeligere.

Hovedmålet er å sikre Innlandet i ei framtid der vi opplever et skiftende trusselbilde, klimaendringer og stor mobilitet i befolkningen. Følgende mål er vurdert som relevante:

1. Vi bur trygt i heile Innlandet
2. Vi er førebudde

Regional plan for det inkluderende innlandet 2023 – 2030

[Planen](#) har som hovedmål at Innlandet skal være et inkluderende samfunn for alle. Planen har tre prioriterte satsingsområder, hvorav ett omhandler lokalsamfunn, møteplasser og kultur.

Mål for satsingsområdet: I 2030 har Innlandet attraktive, tilgjengelige og bærekraftige byer og lokalsamfunn for alle.

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030

[Mobilitetsstrategien](#) skal vise hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer innen mobilitetsområdet. Mobilitetsstrategiens visjon er at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i Innlandet. Mobilitetsstrategiens mål og en rekke av strategiene er vurdert som relevante.

Mål:

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

Relevante strategier for fylkeskommunens kollektivtransport er:

2. Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport
3. Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene
4. Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen
6. Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet
7. Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet
8. Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer
9. Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger
10. Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser
11. Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter

Strategiene og relevante handlingspunkter er beskrevet nærmere i vedlegg 1.

2. Visjon og satsingsområder

Handlingsplanen beskriver, med utgangspunkt i vedtatte mål, føringer og økonomiske rammer, prinsipper og satsingsområder for fylkeskommunenes kollektivtransport for fireårsperioden 2027 – 2030.

Visjon for Innlandstrafikk er «**Enkelt for alle å reise med Innlandstrafikk**»

Den fylkeskommunale kollektivtransporten er ryggraden i et helhetlig mobilitetstilbud i Innlandet. Teknologiutvikling og nye former for mobilitetsløsninger vil påvirke tilbudet framover, og videreutvikling av nye løsninger blir viktig.

Ut fra dette har fylkeskommunen utarbeidet satsingsområder som skal bygge opp under visjonen. Satsingsområdene skal bidra til å nå de langsiktige utviklingsmålene i mobilitetsstrategien. Tilrettelegging for gode og sømløse reiser krever balanse mellom å opprettholde og utvikle det ordinære kollektivtilbudet, og utvikling av nye mobilitetsløsninger.

Satsingsområder for å gjøre det enkelt for alle å reise med Innlandstrafikk:
• Opprettholde og utvikle kollektivtilbudet der kundegrunnlaget er størst. • Videreutvikle et attraktivt og bærekraftig bybusstilbud, som bidrar til målet om nullvekst i biltrafikken i de største byene. • Legge til rette for gode, bærekraftige og fleksible transportløsninger i distriktene. • Videreutvikle regionlinjetilbudet for å styrke pendlingsmuligheter der kundegrunnlaget er størst. • Gjennomføre målrettede informasjons- og markedsaktiviteter som synliggjør fordelene med kollektivtransport og bidrar til endrede reisevaner. • Videreutvikle moderne og brukervennlige billett- og informasjonsløsninger.

Figur 1: Satsingsområder for fylkeskommunens kollektivtransport i handlingsplanperioden

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

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

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

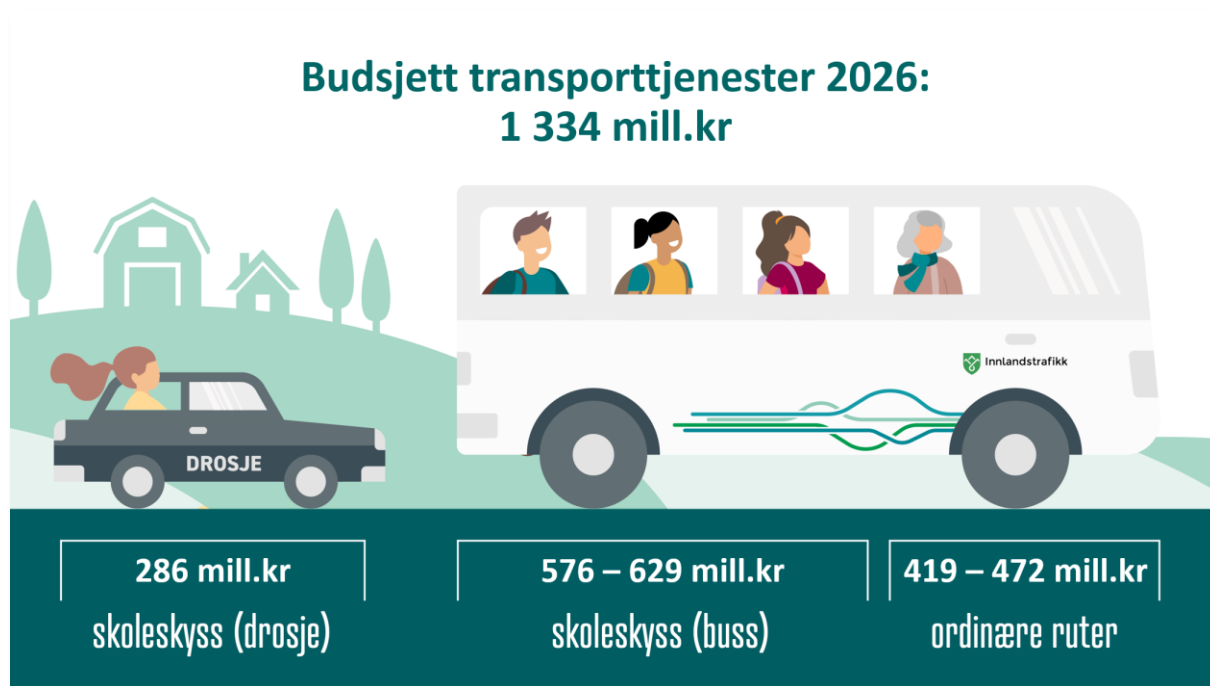
3. Økonomiske forutsetninger

Handlingsplanen inneholder fire økonomiske scenarier med beskrivelse av fakta og konsekvenser. Vedtatt [økonomiplan 2026-2029](#) er utgangspunktet for de økonomiske beregningene. En oppstilling av tiltak og konsekvenser finnes i handlingsplanens del 2.

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

Innlandstrafikk har beregnet et netto budsjettbehov i 2026 på 1 062 mill.kr. Budsjettet er fordelt på 1 428 mill.kr i kostnader og 366 mill.kr i inntekter/refusjoner. Kostnadene er i all hovedsak knyttet til kjøp av transporttjenester med buss og drosje, som alene har et budsjett på 1 334 mill.kr. I tillegg kommer et budsjett for bestillingstransport på 6 mill.kr. Andre kostnader er knyttet til digitale tjenester, utvikling, markedsføring, andre mobilitetsprosjekter og administrasjon.

Kontrakter på kjøp av transporttjenester er regulert i avtalene fylkeskommunen har inngått. Endringer i allerede inngåtte kontraktsforhold er ikke hensyntatt i scenariobeskrivelsene.



Figur 2: Budsjett for kjøp av transporttjenester i 2026, fordelt på skoleskyss med henholdsvis drosje og buss, og ordinære ruter. I tillegg kommer 6 mill.kr til bestillingstransport.

Figuren over viser estimert fordeling av kostnader til skoleskyss og ordinært rutetilbud for 2026. Det er utfordrende å gjøre en nøyaktig fordeling av kostnadene på ordinære ruter og skoleskyss, ettersom skoleskyss med buss er åpen for ordinære reisende. Innlandstrafikk har beregnet at det ordinære rutetilbudet utgjør 30 til 35 prosent av de samlede kostnadene for transporttjenester i 2026.

Dersom den vedtatte økonomiske rammen ikke strekker til, må nødvendige innsparinger gjøres ved reduksjon i det ordinære rutetilbudet. En reduksjon i rutetilbudet vil også gi

reduerte billettinntekter. Det er i 2026 budsjettert med forventede billettinntekter fra ordinære reisende på 147 mill. kr. Dette må hensyntas i de økonomiske beregningene.

Det er utarbeidet tre alternative hovedscenarier, samt et isolert tilleggsscenario. Beskrivelsen av scenariene under viser netto driftsramme. I kunnskapsgrunnlaget finnes en mer detaljert forklaring på driftsutgifter og inntekter. Scenariene inkluderer ikke eventuelle investeringer.

Tallene i scenariene tar utgangspunkt i 2026-kroner og tar derfor ikke høyde for generell prisutvikling i samfunnet i løpet av perioden.

- Scenario 1 – Minus-alternativet (Videreføring av vedtatt økonomiplan 2026-2029)
- Scenario 2 – Null-alternativet (Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå)
- Scenario 3 – Pluss-alternativet (Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030)
- Scenario 4 – Tilrettelagt kollektivtilbud til nytt mjøssykehus (Med ca. 12 % kollektivandel)

Scenario 1 – Minus-alternativet

Scenario 1 medfører betydelige reduksjoner i det ordinære kollektivtilbudet.

Beskrivelse	Budsjett-ramme 2026	Budsjett-ramme 2027	Budsjett-ramme 2028	Budsjett-ramme 2029	Videreført budsjett-ramme 2030
Netto driftsramme	1 062 254	1 057 754	1 057 754	1 057 754	1 057 754

Tabell 1: Budsjettramme 2026, som vedtatt i økonomiplan 2026 - 2029. Tall oppgitt i tusen.

Grunnlaget for scenario 1 er den vedtatte økonomiplanen 2026-2029. I 2026 er driftsrammen satt til 1 062 mill.kr. I 2027 og årene etter er driftsrammen fra 2026 redusert med 4,5 mill.kr.

Dersom driftsrammen i økonomiplan 2026-2029 videreføres, vil det bli nødvendig med betydelige reduksjoner i det ordinære rutetilbudet. Med dagens tilbuds nivå vil Innlandstrafikk i scenario 1 få et merforbruk på ca. 160 mill.kr i 2030.

For å håndtere et merforbruk på 160 mill.kr i 2030, må kostnadene i det ordinære rutetilbudet reduseres med opptil 200 mill.kr i faktiske rutekilometer. Dette skyldes at et slikt kutt vil føre til et beregnet bortfall av om lag 1,8 millioner reiser og over 30 mill.kr i billettinntekter. Kuttet tilsvarer mellom 42 og 48 prosent av den ordinære ruteproduksjonen.

Konsekvenser og foreslåtte tiltak i scenario 1 er beskrevet i handlingsplanens del 2.

Scenario 2 – Null-alternativet

Ved scenario 2 opprettholdes det fylkeskommunale kollektivtilbudet på samme nivå som i 2026.

Beregninger viser at om tilbuds nivået og ruteproduksjonen i 2026 skal opprettholdes, vil det medføre et ekstra behov utover det som er vedtatt i økonomiplan 2026-2029, og behovet vil gradvis øke hvert år.

I dette scenariet må Innlandstrafikk få tilført midlene som mangler i scenario 1, for å opprettholde dagens nivå på kollektivtilbudet. Dette tilsvarer totalt ca. 160 mill.kr ekstra fram mot 2030.

Beskrivelse	Budsjett-ramme 2026	Budsjett-behov 2027	Budsjett-behov 2028	Budsjett-behov 2029	Budsjett-behov 2030
Netto driftsramme	1 062 254	1 088 254	1 113 254	1 141 254	1 216 254

Tabell 2: Økonomisk behov for å opprettholde dagens rutetilbud. Tall oppgitt i tusen.

Tildelte midler vil i all hovedsak bli brukt til å dekke estimerte kostnadsøkninger ved inngåelse av nye kontrakter på buss og drosje. Det vil også bli brukt til opprettholdelse av dagens mobilitetsprosjekter, samt finansiering av redusert ramme i årene etter 2026. For scenario 2 estimeres ingen endring i billettinntekter eller antall reiser.

Konsekvenser og foreslåtte tiltak for scenario 2 er beskrevet i handlingsplanens del 2.

Scenario 3 – Pluss-alternativet

Scenario 3 gir rom for økt satsing på kollektivtilbudet og gir et bredere tilbud for innbyggerne i fylket. Det legges til grunn en brutto økning i tjenestenivå og ruteproduksjon på ca. 160 mill. kr sammenlignet med scenario 2.

En økning i ruteproduksjon vil gi flere betalende reisende og økte billettinntekter. Ved å inkludere billettinntekter, er det i 2030 estimert et netto ekstra behov for:

- 145 mill.kr mot scenario 2 (dagens kollektivtilbud/ruteproduksjon)
- 305 mill.kr mot scenario 1 (vedtatt økonomiplan 2026-2029)

Den økte bevilgningen er estimert med utgangspunkt i et varig styrket og forutsigbart kollektivtilbud for Innlandet i henhold til Innlandstrafikks [visjon og satsingsområder](#).

Utvikling og iverksetting av et utvidet kollektivtilbud er en tidkrevende prosess. Endringer i kollektivtilbudet må planlegges og optimaliseres, før transportørene kan gjennomføre nødvendige vurderinger av hvordan tiltakene påvirker antall busser og behov for bemanning. Disse forholdene gjør det umulig å ta i bruk hele beløpet umiddelbart. For å utvide kollektivtilbudet på en god måte, bør en eventuell stor økning i driftsrammen gjøres trinnvis.

Beskrivelse	Budsjett-ramme 2026	Budsjett-behov 2027	Budsjett-behov 2028	Budsjett-behov 2029	Budsjett-behov 2030
Netto driftsramme	1 062 254	1 124 538	1 185 822	1 250 106	1 361 391

Tabell 3: Økonomisk behov for å oppnå et styrket rutetilbud. Tall oppgitt i tusen.

Konsekvenser og foreslåtte tiltak for scenario 3 er beskrevet i handlingsplanens del 2.

Scenario 4 – Tilrettelagt kollektivtilbud til nytt mjøssykehus

Scenario 4 legger til grunn at nytt sykehus ved Moelv blir ferdigstilt i 2032/33 og gir et estimat på hva et tilrettelagt kollektivtilbud for de ansatte ved sykehuset ville kostet i 2026-kroner. Det tas forbehold om at tallene er grovt estimert. Frem til sykehuset er ferdigstilt kan det skje store forandringer i estimert reiseomfang, strekninger og billettyper.

Erfaringer fra andre sentralsykehus i landet tilsier at mellom 10 og 15 prosent av de ansatte benytter kollektivtransport til og fra jobb. Våre beregninger har tatt utgangspunkt i ca. 12 prosent kollektivandel med Innlandstrafikk. Tilbudet vil være dimensjonert for behovet til de ansatte ved sykehuset, og vil gi et ekstra kollektivtilbud i områdene rundt Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum.

Beskrivelse	Budsjett-behov år 1	Budsjett-behov år 2	Budsjett-behov år 3	Budsjett-behov år 4	Budsjett-behov år 5
Netto driftsramme	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000

Tabell 4: Estimert økonomisk behov for å tilrettelegge et kollektivtilbud til mjøssykehuset. Tall oppgitt i tusen.

Tabellen viser et grovt estimat av merkostnad for et nytt fylkeskommunalt kollektivtilbud til sykehuset. Utgifter er beregnet til ca. 85 millioner kroner og inntekter til ca. 10 millioner kroner. I tillegg til dette vil det bli økte kostnader for bybuss- og lokalbuss-tilbudet på grunn av behov for økte tilbringertjenester. Dette er ikke hensyntatt i beregningene.

Scenario 4 vil eventuelt komme i tillegg til de andre scenariene, 1-3, i neste handlingsplanperiode.

4. Kollektivtransport i Innlandet

Innlandstrafikk har ansvaret for det fylkeskommunale kollektivtilbudet i Innlandet fylke.

Kollektivtransporten i Innlandet kan deles i to hovedgrupper, ordinær kollektivtransport som kjører de fleste dager i året, og skoleskyss som er tilrettelagt for skoleelever 190 dager i året.

Mobilitetstjenester som bestillingstransport og samkjøring tilbys i enkelte områder, som et supplement til det ordinære kollektivtilbudet. Dette bidrar til mer fleksible reiseløsninger, bedre utnyttelse av eksisterende transportressurser og redusert bilavhengighet.

I handlingsplanperioden vil utvikling av nye mobilitetsløsninger bli viktig for å legge til rette for effektive og gode mobilitetstjenester.

Prinsipper for det ordinære kollektivtilbudet

Fylkeskommunen skal i så stor grad som mulig tilrettelegge for effektive og sømløse reiser hvor informasjon om reisealternativer er tilgjengelig både under planlegging og bestilling, og underveis på reisen¹.

Gjennom samarbeid med andre aktører skal det opprettholdes og videreutvikles et helhetlig kollektivtilbud i Innlandet. Kollektivtilbudet består av både toglinjer og kommersielle ekspressbuss, i tillegg til den fylkeskommunale kollektivtransporten. Kollektivtransporten skal være trygg og tilgjengelig for alle grupper, og transporttilbudet skal utfylle og komplettere hverandre.

Kollektivtilbudet skal bidra til økt mobilitet for innbyggere og tilreisende, slik at alle får mulighet til å delta i Innlandssamfunnet². I mer spredtbygde områder skal det, så langt det er mulig, legges til rette for fleksible tilbud som dekker lokale behov³.

Kollektivtilbudet er avhengig av et kundegrunnlag, og vil derfor variere fra region til region. Levende bosteder med gode knutepunkt er et viktig grunnlag for et godt og attraktivt kollektivtilbud⁴. Utviklingsmuligheter skal vurderes der det er et potensiale for flere reisende, tilgjengelig ressurser og ekstern tilleggsfinansiering. Fylkeskommunen skal også tilrettelegge for at kollektivtransporten i størst mulig grad er fossilfri⁵, og klimahensyn kan tillegges vekt ved tildeling av kontrakter.

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

¹ Mobilitetsstrategi for Innlandet – S1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i fylket.

² Mobilitetsstrategi for Innlandet – S4 Arbeide for mobilitetsstiltak som bedrer folkehelsen, S5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte, S6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet

³ Mobilitetsstrategi for Innlandet – S2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

⁴ Mobilitetsstrategi for Innlandet – S7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet, S10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser

⁵ Mobilitetsstrategi for Innlandet – S8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøy

Skoleskyss

Kostnadene til transporttjenester i Innlandet knyttet til skoleskyss ligger i området 65-70 prosent av budsjetttrammen, og dette påvirker handlingsrommet for det ordinære rutetilbudet.

Innlandstrafikk skal levere en kostnadseffektiv og trygg skoleskyss. Skoleskyss er en lovpålagt tjeneste, regulert av Opplæringslova, og ivaretas innenfor de kravene som stilles til dette. I løpet av handlingsplanperioden bør det sees på om det er muligheter for å effektivisere skoleskyssen. En nøkkelfaktor for å få til dette er tettere samarbeid med kommunene. For å effektivisere skoleskyssen, utnytte kapasiteten og redusere kostnadene, bør reisetid/ventetid vurderes. Parallellkjøring med buss bør unngås i så stor grad som mulig.

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

Linjestruktur

Den fylkeskommunale kollektivtransporten i Innlandet består i 2026 av bylinjer, regionlinjer, lokallinjer og bestillingstransport. I tillegg prøves samkjøring ut i fire områder.

Bylinjer

Fylkeskommunen skal utvikle og styrke robuste bylinjer i de tettest befolkede områdene av Innlandet, for å bidra til å oppfylle målet om nullvekst i biltrafikken i de største byene. Hvilke byer som kan ha egne bybusstilbud, vil avhenge av økonomisk ramme til kollektivtransporten. Enkelte bylinjer strekker seg opp mot 15 km ut fra hovedknutepunktet.

Tilbudet skal oppleves som attraktivt, pålitelig og forutsigbart, med hyppige avganger og mest mulig sømløse overganger til regionlinjene.

Regionlinjer

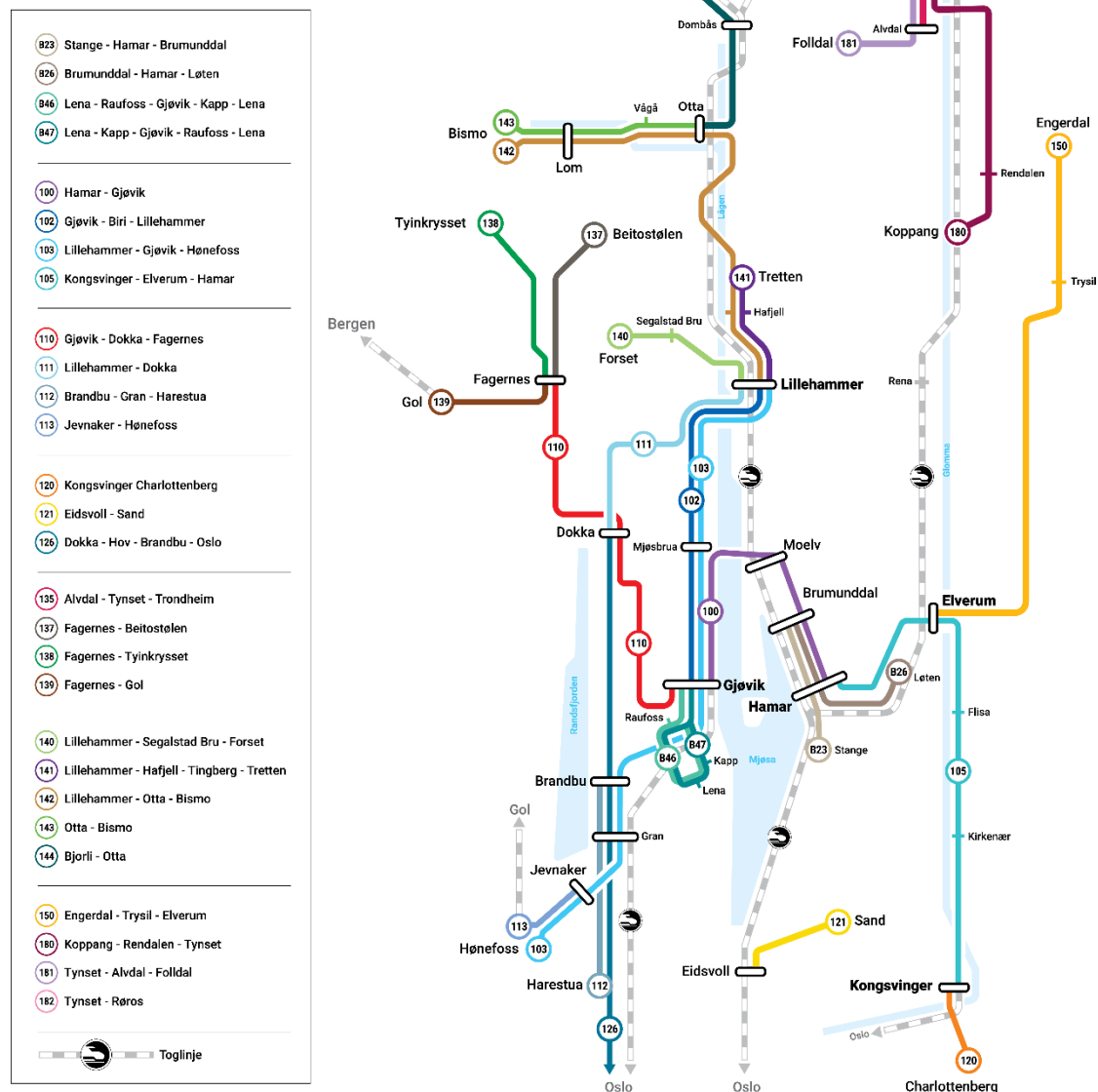
Regionlinjer skal knytte byer og regioner sammen og gjøre det mulig å reise over lengre avstander med kollektivtransport. Mange av regionlinjene fungerer i stor grad som pendlerlinjer.

Togtilbud og kommersielle busslinjer er også en del av det samlede transporttilbudet for reisende. Det fylkeskommunale kollektivtilbudet skal i størst mulig grad unngå å kjøre parallelt med andre kollektivtilbud. I områder uten togforbindelse eller kommersielle busslinjer skal fylkeskommunen, der kundegrunnlaget er tilstrekkelig, vurdere å legge til rette for et regionalt busstilbud.

Med økt økonomisk ramme kan regionlinjer i de mest sentrale pendlingskorridorene videreutvikles, og nye regionlinjer vil bli vurdert opprettet. Der det er hensiktsmessig, skal regionlinjene ha egenskaper tilsvarende tog, med rask fremføring og få stopp.

Regionlinjer 2026

Innlandstrafikk



Figur 3: Regionlinjer 2026

Lokallinjer

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

Tilbudet på lokallinjene vil variere fra sted til sted, og tilpasset slik at det er mulig å koble avgangene mot regionlinjetilbudet, der det er hensiktsmessig.

Lokallinjene kjører sideveger og i grendene, først og fremst for å imøtekomme skolelevne sine behov. Lokallinjene kjører i hovedsak i henhold til vedtatt skolerute (190 skoledager pr. år).

Bestillingstransport

Bestillingstransport er et transporttilbud som må bestilles på forhånd. Tilbudet kjøres av de lokale drosjesentralene og finnes i de fleste kommunene. Bestillingstransport kjører i hovedsak etter faste ruter og tider, og brukes i områder og på tidspunkter hvor det mangler et ordinært kollektivtilbud.

Endringer i bestillingstransporten vil bli vurdert i løpet av handlingsplanperioden.

Samkjøring

Samkjøring er en ny mobilitetstjeneste som via en app kobler sammen sjåfør og passasjer som skal samme vei. Samkjøring kan være et viktig supplement til kollektivtransporten både i byer og i områder med begrenset kollektivdekning. Samkjøring kan bidra til et bedre mobilitetstilbud, og kan også bidra til bedre fremkommelighet ved at det blir færre biler på vegen. Samkjøring vil være mest attraktivt for reisende som har tilnærmet likt reisemønster. Det stilles ikke krav til universell utforming ved samkjøring.

Tjenesten prøves i første omgang ut i fire områder. I løpet av handlingsplanperioden vil det bli vurdert om samkjøring skal tilbys som en tjeneste i større deler av fylket.

Marked og kunde

Innlandet har potensial for at flere velger kollektivtransport fremfor bil. Mange daglige reiser kan i større grad gjennomføres til fots, med sykkel eller med kollektivtransport, dersom tilbudet oppleves som tilgjengelig, enkelt og relevant for kundenes behov. Dette gir gode utviklingsmuligheter for både økt kollektivbruk og varige endringer i reisevaner.

Innlandstrafikk har en bred målgruppe, og tilbudet må tilpasses ulike behov og livssituasjoner. Et helhetlig kundeperspektiv ligger til grunn, der kundereisen omfatter hele reisen.

Ved å legge til rette for at flere endrer sine reisevaner til gange, sykkel eller kollektivtransport, styrkes både bruken av kollektivtilbudet, omdømmet til Innlandstrafikk og attraktiviteten til bærekraftige reiseformer i Innlandet. Satsingen er i tråd med mobilitetsstrategien, der videreutvikling av et helhetlig og sømløst mobilitetstilbud er et sentralt grep.

For å nå disse målene prioriteres markedstiltak innen tre satsingsområder: enklere reise, endrede reisevaner og et godt omdømme.

Enklere reise

Innlandstrafikk skal gjøre det enklere å bruke kollektivtransport ved å tilby et helhetlig, forutsigbart og brukervennlig tilbud som dekker hele kundereisen. Universell utforming og tilgjengelige løsninger som fungerer for alle reisende er et viktig prinsipp. Dette innebærer å gjøre kollektivtilbudet mer synlig og kjent i befolkningen, samt sikre at rutetilbud, overgangsmuligheter og informasjon henger godt sammen.

Vi skal tilpasse oss nye reisevaner og teknologiske muligheter gjennom å tilby mer fleksible billetter, og ved å samle informasjon, mobilitetstjenester og billetter i Entur-appen. Samtidig

skal kundene få god service med veiledning, hjelp og relevant informasjon før, under og etter reisen.

Endrede reisevaner

Innlandstrafikk skal bidra aktivt til at flere velger kollektivtransport fremfor bil, særlig i hverdagsreisene. Dette skal blant annet oppnås ved å synliggjøre at kollektivtransport er et smart valg – både økonomisk, miljømessig og praktisk. Vi vil prioritere tiltak mot målgrupper og geografiske områder med størst potensial for økt kollektivbruk.

Kampanjer og målrettet markedsføring skal stimulere til økt bruk av tilbudet. Samtidig er det avgjørende å tilby effektive reiser med gode overgangsmuligheter, høy punktlighet og et sømløst rutetilbud, samt å samarbeide med relevante partnere for å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud.

Godt omdømme

Et sterkt og positivt omdømme er en forutsetning for økt bruk av kollektivtransport. Innlandstrafikk skal synliggjøre og kommunisere den samfunnsnyttene kollektivtransporten gir, både for enkeltreisende og for samfunnet som helhet. God kundekontakt, høy tilgjengelighet og god service skal sikres for alle kollektivreisende.

Rask, tydelig og pålitelig informasjon – både i sanntid og ved avvik – er avgjørende for tillit og trygghet. Sjåførene skal løftes fram som sentrale ambassadører for kollektivtilbudet, og det skal arbeides med trygghet, sikkerhet og kvalitet i hele kundereisen. Videre skal Innlandstrafikk bygge og videreutvikle en positiv kultur for både passasjerer og sjåfører, blant annet gjennom arbeidet med «Så bra kultur».

Grønn jobbreise

Samarbeid med arbeidsplasser og andre aktører, blant annet gjennom bedriftskonseptet «Grønn jobbreise», skal bidra til at flere lar bilen stå, og enten går, sykler eller reiser med kollektivtransport til og fra jobb. Grønn jobbreise er en mobilitetsordning for bedrifter i Innlandet. De ansatte kan få fordeler, blant annet rabatterte bussbilletter og leasing av elsykkel.

Billett- og informasjonsløsninger

Det stilles store forventninger til våre tjenester, og Innlandstrafikk må kontinuerlig levere enklere og bedre billett- og informasjonsløsninger for kundene. Kunden skal oppleve at det er enkelt å finne ut når og hvor bussen går, og få kjøpt billett. Det er behov for å videreutvikle kommunikasjons- og billetteringsløsninger som kan benyttes på mange digitale plattformer.

Nytt billettering- og sanntidssystem

Dagens billetterings- og sanntidssystem har vært i drift siden 2006. Underveis har det blitt lagt til mange nye funksjoner, som sanntidssystem og billett på mobil. I løpet av planperioden må billettsystemet fornyes for å få etablert en mer kundevennlig løsning tilpasset nye reisevaner og kundebehov.

Innlandstrafikk skal tilby de reisende en fremtidsrettet og standardisert billetterings- og sanntidsløsning. Løsning skal være i samsvar med nasjonale føringer for elektronisk billetterings- og reiseinformasjon, og skal ivareta nye europeiske krav. Dette vil gi bedre kvalitet på tjenestene og gjøre kollektivtilbudet lettere tilgjengelig for alle, og skal bidra til å:

- sikre billettinntekter og registrering av alle reiser
- sikre stabil drift av billett- og informasjonssystemene
- sikre sømløse billetter mellom fylker og andre aktører
- gi korrekt og løpende oppdatert publikumsinformasjon

Digitalisering av skoleskyssbevis

Elever som har fått innvilget fri reise mellom hjem og skole får tildelt et skoleskyssbevis som gir eleven gratis skoleskyss.

Gjennom et samarbeid med Entur er det startet et arbeid for å utvikle digitale skysskort. Elevene skal selv kunne velge om mobil, smartklokke, reisekort eller bankkort skal være identifikator for skyssretten.

I første omgang vil digitalt skysskort gjelde videregående elever som ønsker dette.

Sanntid

Samarbeidet med Entur gir bedre sanntidsinformasjon til brukerne. I Entur vises bussen i kart i sanntid. Dette gir en visuell oversikt over hvor bussen faktisk er, i tillegg til estimert ankomsttid. Sanntidsinformasjon vises også på informasjonsskjermer på utvalgte holdeplasser, knutepunkter og skysstasjoner. Det er startet et arbeid for å forbedre kvaliteten på den informasjonen som gis, spesielt ved bussens endeholdeplasser.

Effektivisering, automatisering og kunstig intelligens

Innlandstrafikk er i gang med å effektivisere og automatisere prosesser der det er hensiktsmessig. Kunstig intelligens innføres for å effektivisere driften, kundekontakten og forbedre reiseopplevelsen.

Det forventes at det vil bli en stor utvikling på dette området i løpet av handlingsplanperioden.

Kartsystemer

I løpet av handlingsplanperioden vil Innlandstrafikk videreutvikle og utarbeide gode kartløsninger både for publikum og for internt bruk.

Universell utforming

Universell utforming skal bidra til at kollektivtransporten er tilgjengelig, og kan brukes av alle, uavhengig av funksjonsevne og alder. Transporttilbudet skal være utformet slik at flest mulig kan benytte det på en selvstendig og trygg måte, uten behov for særskilte tilpasninger.

Det stilles minstekrav til universell utforming av bussmateriell. Dette er regulert i lov og i felles nordiske krav for anskaffelse av busser.

Krav til universell utforming gjelder både for selve transporttilbudet og for den infrastrukturen som er nødvendig for å benytte tilbudet, herunder holdeplasser, gangadkomster og ventearealer.

Universell utforming innebærer tydelig og forståelig informasjon for alle, gode kontrast- og markeringsløsninger, samt løsninger som ivaretar personer med nedsatt bevegelighet, syn, hørsel eller kognitiv funksjon.

Klima og miljø

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

Innlandet skal bidra til at Norge når klimamålet om 50 prosent reduksjon av klimagasser innen 2030⁶. For vegtrafikk innebærer de regionale klimamålene at det skal arbeides for betydelige utslippsreduksjoner i Innlandet, i tråd med nasjonale mål, Nasjonal transportplan og Klimakur 2030. Dette følges blant annet opp gjennom:

- at persontransportveksten i byområder tas med kollektivtransport, sykkel og gange
- elektrifisering av kjøretøy der dette er mulig
- økt bruk av bærekraftig biodrivstoff der nullutslippsløsninger ikke er tilgjengelige

For Innlandstrafikk innebærer dette blant annet å vektlegge klimahensyn i utførelse av tjenester.

Gjennomføring av tiltak for å støtte opp under klimakrav vil blant annet avhenge av økonomiske forutsetninger.

Beredskap

Beredskap i kollektivtransporten omfatter håndtering av hendelser som påvirker sikkerhet, drift og regularitet, samt situasjoner der det kan oppstå behov for sivil transportberedskap. Operatørene har ansvar for førsteinnsats ved uønskede hendelser i driften, inkludert å sikre passasjerer, iverksette nødvendige tiltak og varsle Innlandstrafikk i tråd med kontraktens varslingsrutiner. Hendelser dokumenteres av operatøren og følges opp av Innlandstrafikk gjennom ordinær kontraktsoppfølging.

Operatørene kan bli pålagt midlertidige tilpasninger eller endringer ved akutte eller planlagte behov i samfunnet, og må kunne gjennomføre driftsmessige justeringer dersom situasjonen tilsier det. Dette gjelder også ved behov for sivil transportberedskap.

Formålet med beredskapsbestemmelsene er å sikre at kollektivtransporten kan håndtere avvik og driftsforstyrrelser på en trygg, forutsigbar og kontraktsmessig forsvarlig måte, uavhengig av om hendelsen er knyttet til ordinær drift eller ekstraordinære samfunnsbehov.

Det utarbeides en egen plan for å beskrive hvordan fylkeskommunen skal tilfredsstille forskrift for sivil transportberedskap.

⁶ <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>

5. Langsiktig utviklingsperspektiv

Handlingsplanen omhandler perioden 2027 – 2030. Nytt sykehus ved Moelv er planlagt åpnet i 2032/33. Endringer i reisemønster blant annet på grunn av sykehusetablering, andre næringsetableringer og demografiendringer vil påvirke behovet for kollektivtransport i et lengre perspektiv. I handlingsplanperioden skal det inngås tre store langsiktige kontrakter på transporttjenester. I forbindelse med dette må Innlandstrafikk planlegge for et kollektivtilbud som møter framtidens utfordringer i så stor grad som mulig.

Innlandstrafikk arbeider kontinuerlig med utvikling av tilbud og tjenester. Tjenestene som tilbys skal gjøre det enklere å velge kollektivtransport i Innlandet, og må derfor være av en kvalitet som gjør det naturlig å sette fra seg bilen når man har mulighet. I et langsiktig utviklingsperspektiv vil kunstig intelligens og andre teknologiendringer kunne påvirke tilbudet på mange måter. Implementering av nye tjenester og drift av disse vil være viktig i et langsiktig perspektiv. Mye av dette må planlegges i denne handlingsplanperioden.

Utviklingen innen transport og mobilitet er i endring, både som følge av teknologiske fremskritt, endrede reisemønstre og behovet for å redusere klimagassutslipp. Samtidig kjennetegnes Innlandet av spredt bosetting, lange reiseavstander og varierende tilgang til ordinære kollektivtilbud. Dette stiller særlige krav til hvordan fylkeskommunen planlegger og utvikler et framtidsrettet, tilgjengelig og miljøvennlig mobilitetstilbud for hele befolkningen.

I et langsiktig utviklingsperspektiv er det nødvendig å se kollektivtransporten i sammenheng med andre mobilitetsløsninger og tjenester. Et helhetlig mobilitetstilbud handler ikke bare om linjebasert kollektivtransport, men om hvordan ulike transportformer og tjenester kan utfylle hverandre og dekke innbyggernes samlede transportbehov, i hverdagen, i arbeidslivet og i fritiden. Samlet sett gir dette fylkeskommunen mulighet til å utvikle en mer brukertilpasset, effektivt og miljøvennlig mobilitetsløsning for Innlandet.

Del 2

6. Konsekvensene for kollektivtilbudet ved ulike økonomiske rammer

Tabellene under gir oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser kollektivtilbudet får ved ulike økonomiske rammebetingelser, både for kollektivtilbudet, politiske mål, kunder, kontrakter og sjåfører.

Oversikten illustrerer ulike scenarier, og gir en prinsipiell framstilling av kollektivtransportens tilbud og driftsdøgn. Scenariene er beskrevet på et overordnet nivå. De angir hvilket befolknings- og markedsgrunnlag som kreves for å kunne tilby kollektivtransport. Tilbudsnivået beskriver de omtrentlige ytre rammene for kollektivtilbudets driftsdøgn. Tilbudet vil variere innenfor de ulike scenariene som følge av forskjeller i behov, etterspørsel og markedsgrunnlag rundt om i fylket.

Kollektivtilbudet vurderes løpende med utgangspunkt i markedsgrunnlag og bruk, blant annet gjennom regelmessige ruteanalyser og kundeundersøkelser.

Vurderingene kan føre til endring i ruter og avganger innenfor hvert scenario. Nye kollektivsatsinger vil bli vurdert ut fra ulike gruppers reisebehov og potensial for nye reisende, og ut fra økonomiske rammer.

Scenario 2 er merket med lysegrønn farge, og viser, på et prinsipielt og overordnet nivå, det tjenestenivået Innlandstrafikk leverer i 2026.

Scenario 4 er merket med lyserød farge, og viser et mulig tjenestenivå til nytt sykehus ved Moelv, når dette etter planen åpner i 2032/33. Dette scenariet får ingen innvirkning på tjenestetilbudet i handlingsplanperioden, men må planlegges i denne perioden. Beskrevet tjenestenivå er basert på foreløpige vurderinger, og viser ikke et endelig tilbud. Scenariet beskriver et nytt kollektivtilbud som vil kreve ekstra finansiering.

Bylinjer		Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Tilbudsnivå:	Byområder:	Bybuss i Gjøvik, Hamar, Lillehammer	Bybuss i Elverum, Gjøvik, Hamar, Kongsvinger, Lillehammer	Bybuss i Elverum, Gjøvik, Hamar, Kongsvinger, Lillehammer	Ikke vurdert
	Driftsdøgn (hverdager):	Kl. 06–19	Kl. 06–24	Kl. 06–24	
	Driftsdøgn (helg):	Ingen tilbud	Lørdag 08–24 Søndag 10–24	Lørdag 07–24 Søndag 09–24	
	Antall avganger per time (hverdager):	1–4	1–4	2–4	
	Nattbuss:	Ingen tilbud	Enkelte linjer i helgene	Enkelte linjer i helgene	
	Helligdager:	Ingen tilbud	Kjøres som søndag	Kjøres som søndag	
	Sommertilbud:	Færre avganger om sommeren	Tilbudsnivå som i dag, færre avganger enn resten av året	Samme tilbud hele året	
Konsekvenser:	Byområder:	Nedleggelse av bybussen i Elverum og Kongsvinger	Kollektivtilbud på nivå som i 2026	Tilbudsnivå som i 2026	Ikke vurdert
	Driftsdøgn (hverdager):	Reduksjon av driftsdøgn og ingen avgang etter kl. 19		Bedre tilbud på hverdager	
	Driftsdøgn (helg)	Ingen tilbud lørdag, søndag og helligdager		Bedre tilbud i helgene og på helligdager	
	Nattbuss:	Ingen nattbuss		Bedre nattbusstilbud	
	Sommer:	Færre avganger		Bedre helårstilbud	
Endring i ordinære reiser:		Estimert ca 1,3 millioner færre reiser/år	Ingen endring	Forventet økning	Ikke vurdert

Tabell 5: Tilbud og konsekvenser for de ulike scenarioene - Bylinjer

Regionlinjer		Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Tilbudsnivå:	Endringer i linjetilbud	Nedleggelse av linjer, eksempelvis: 121 Sand–Eidsvoll 135 Tynset-Trondheim 139 Fagernes–Gol	Tilbudsnivå som i 2026	Regionlinjer i de mest sentrale pendlingskorridorene videreutvikles, og nye regionlinjer vil bli vurdert opprettet.	Tilrettelagt tilbud til mjøssykehuset fra områder der det er passasjer- grunnlag for et kollektivtilbud
	Driftsdøgn (hverdager)	06–19	06–24	06–24	05–24
	Driftsdøgn (helg)	Ingen tilbud	Lørdag 08–24 Søndag 09-24	Lørdag 08–24 Søndag 09-24	Lørdag 05–24 Søndag 05–24
	Frekvens	Lavere frekvens	Tilbudsnivå som i 2026	Økt frekvens og flere avganger	Egne ruter til Mjøssykehuset, tilpasset ansattes start-/sluttider
	Nattbuss	Ingen tilbud	Tilbudsnivå som i 2026	Utvidelse av tilbudet	Ikke aktuelt
	Helligdager	Ingen tilbud	Kjøres som søndag	Kjøres som søndag	Kjøres som søndag
	Sommer	Redusert tilbud på enkelte linjer	Tilbudsnivå som i 2026	Tilbudsnivå som i 2026	Helårstilbud
Konsekvenser	Endringer i linjetilbud	Nedleggelse av enkelte regionlinjer	Kollektivtilbud på nivå som i 2026	Styrket tilbud, bedre kollektivtilbud i pendlerkorridorer	Tilbud dimensjonert for sykehusansattes behov
	Driftsdøgn (hverdager)	Redusert driftsdøgn, ingen buss etter kl.19		Lengre driftsdøgn	Kollektivtilbud til sykehuset arbeids- tider for dag-, kveld- og nattskift
	Driftsdøgn (helg)	Ingen buss i helgene, ingen helligdagskjøring		Flere avganger	Kollektivtilbud til sykehuset arbeids- tider for dag-, kveld- og nattskift
	Frekvens	Dårligere tilbud		Flere avganger	Tilpasset arbeidstider
	Nattbuss	Ingen tilbud		Flere avganger	Ingen tilbud
	Helligdager	Ingen tilbud		Ingen endring	Tilpasset arbeidstider
	Sommer	Redusert tilbud		Ingen endring	Helårstilbud
	Endring i ordinære reiser:	Estimert ca 400 000 færre reiser/år	Ingen endring	Forventet økning	Forventet økning

Tabell 6 - Tilbud og konsekvenser for de ulike scenarioene - Regionlinjer

Lokallinjer		Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Tilbudsnivå:	Endringer i linjetilbud	Nedleggelse av linjer, eksempelvis 301 Fagernes–Leira	Tilbudsnivå som i 2026	Styrking av tilbudet	Ikke vurdert
	Driftsdøgn (skole-/hverdager)	Kun skoledager 06–09 og 12–17	Hverdager 06–20	Hverdager 06–22	
	Driftsdøgn (helg)	Ingen tilbud	Lørdag 10–18 Søndag 10-20	Lørdag 10–18 Søndag 10-20	
	Helligdager	Ingen tilbud	Kjøres som søndag	Kjøres som søndag	
	Tilpasning til skoletider	Ja	Ja - tilpasset	Ja - ved behov	
	Skolefri	Ingen tilbud	Tilbud på utvalgte linjer	Tilbud på utvalgte linjer	
	Sommer	Ingen tilbud	Enkelte linjer og fjellruter	Enkelte linjer og fjellruter	
Konsekvenser	Endringer i linjetilbud	Kun tilbud på skoledager	Videreføring av 2026-tilbudet	Styrket tilbud	Ikke vurdert
	Driftsdøgn (skole-/hverdager)	Redusert driftsdøgn, ingen tilbud etter kl.17		Utvidet driftsdøgn. Flere avganger	
	Driftsdøgn (helg)	Ingen tilbud lørdag, søndag		Mulighet for endringer	
	Helligdager	Ingen tilbud helligdager		Mulighet for endringer	
	Skolefri	Ingen tilbud på skolefri		Mulighet for endringer	
	Sommer	Ingen fjellruter eller sesongruter		Muligheter for å utvikle fjell- og sesongruter	
Endring i ordinære reiser		Estimert ca 175 000 færre reiser/år	Ingen endring	Forventet økning	Ikke vurdert

Tabell 7 - Tilbud og konsekvenser for de ulike scenarioene - Lokallinjer

Bestillingstransport	Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Tilbudsnivå:	Ingen bestillingstransport	Tilbudsnivå som i 2026	Utvidet tilbud	Ikke vurdert
Konsekvenser:	Ikke tilbud med bestillingstransport	Ev endring i tilbudsstruktur kan gi endret tilbud	Økt mobilitetstilbud	Ikke vurdert

Tabell 8 - Tilbud og konsekvenser for de ulike scenarioene - Bestillingstransport

Samkjøring	Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Tilbudsnivå:	Samkjøring som tjeneste fjernes	Samkjøring prøves ut i enkelte områder Mulig utvidelse til flere områder	Samkjøring vurderes tilbydt i hele fylket	Ikke vurdert
Konsekvenser:	Flere biler på vegene	Økt mobilitetstilbud	Økt mobilitetstilbud	Ikke vurdert

Tabell 9 - Tilbud og konsekvenser for de ulike scenarioene - Samkjøring

Andre konsekvenser:	Scenario 1 – Minus-alternativet Vedtatt økonomiplan 2026-2029	Scenario 2 – Null-alternativ Opprettholde kollektivtilbudet på 2026-nivå	Scenario 3 – Pluss-alternativet Styrking av kollektivtilbudet frem mot 2030	Scenario 4 – Kollektivtilbud nytt mjøssykehus Påvirker ikke kollektivtilbudet i denne handlingsplanperioden
Kunden	Redusert mulighet for kampanjer, som bl.a. buss for en tier	Muligheter som i 2026	Muligheter som i 2026	Ikke vurdert
	Kan gi dårligere omdømme	Omdømme som i 2026	Styrket omdømme	Styrket omdømme
	Færre ordinære reisende	Antall reisende på nivå som i dag	Økt andel kollektivreisende	Økt andel kollektivreisende
	Lite forutsigbart og sømløst for kundene	Delvis forutsigbart og sømløst for kundene	Stabilt og forutsigbart for kundene hele året	Stabilt og forutsigbart for kundene hele året
	Lavere kundetilfredshet	God kundetilfredshet	Økt kundetilfredshet	Økt kundetilfredshet
	Mindre attraktivt tilbud for kunden	Tilbud som i 2026	Mer attraktivt tilbud for kunden	Mer attraktivt tilbud for kunden
Politiske mål	Når ikke målene i Mobilitetsstrategi for Innlandet: 1 - Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser i Innlandet, og på tvers av fylkes- og landegrenser. 2 - Klima- og miljøbelastningen fra persontransport vesentlig redusert	Delvis måloppnåelse av målene i Mobilitetsstrategien for Innlandet.	Når flere av målene i Mobilitetsstrategien for Innlandet.	Når flere av målene i Mobilitetsstrategien for Innlandet.
	Lav måloppnåelse med henblikk på fylkeskommunens hovedmål iht. økonomiplan	Delvis måloppnåelse med henblikk på fylkeskommunens hovedmål iht. økonomiplan	Høy måloppnåelse med henblikk på fylkeskommunens hovedmål iht. økonomiplan	Bidrar til god måloppnåelse med henblikk på fylkeskommunens hovedmål iht. økonomiplan
	Støtter ikke opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	
	Økt bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet negativt	Svak økning i bruk av personbil	Redusert bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet positivt	Redusert bruk av personbil. Påvirker trafiksikkerhet positivt
Økonomi og kontrakter	Kan medføre ytterligere tap av billettinntekter som igjen vil kunne medføre ytterligere rutekutt	Billettinntekter som i 2026	Et bedre og mer attraktivt kollektivtilbud vil gi flere reisende og høyere billettinntekter.	Et bedre og mer attraktivt kollektivtilbud vil gi flere reisende og høyere billettinntekter.
	Det er begrensede muligheter knyttet til store kontraktsjusteringer i løpet av kontraktsperioden. Ved behov for større endringer, må vi forhandle med busselskapet. Noe som kan gi dårligere betingelser og høyere kostnader.	Ingen endringer i kostnadsbildet i kontraktene	Ingen endringer i kostnadsbildet. Ingen reforhandling av priser i kontraktene.	Reforhandling av priser i kontraktene
Sjåfører	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det vil medføre færre hele stillinger og skape mindre stabilitet for sjåførene. Dårligere forutsigbarhet og attraktivitet - vil gi større utfordring med å rekruttere sjåfører	Arbeidsforholdet til sjåførene som i dag	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det kan medføre flere hele stillinger og skape stabilitet for sjåførene. Bedre forutsigbarhet og attraktivitet - kan få flere sjåfører	Arbeidsforholdet til sjåførene endres. Det kan medføre flere hele stillinger og skape stabilitet for sjåførene. Bedre forutsigbarhet og attraktivitet - kan få flere sjåfører

Tabell 10 - Andre konsekvenser for de ulike konsekvensene

7. Vedlegg

1. Mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter
2. Begrepsforklaring
3. Kunnskapsgrunnlag (eget dokument)
4. Rapport fra Asplan Viak – Markedsanalyse og situasjonsbeskrivelse (eget dokument)

Vedlegg 1

Mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter

I dette vedlegget ønsker vi å vise hvordan handlingsplan for kollektivtransport følger opp og bygger på strategiske valg nedfelt i mobilitetsstrategien.

[Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030](#) viser hvordan Innlandet fylkeskommune skal følge opp Innlandsstrategiens visjon, mål og føringer innen mobilitetsområdet.

Visjonen er at alle skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt i Innlandet.

Mobilitetsstrategiens handlingsplan angir 23 handlingspunkter knyttet til de 11 vedtatte strategiene. Handlingene krever oppfølging av flere avdelinger i Innlandet fylkeskommune. Hvordan, og i hvor stor grad handlingspunktene blir fulgt opp på, vil for noen av handlingene avhenge av de økonomiske rammene.

Mål:

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

Strategier:

Følgende mål og strategier er vurdert som relevante for fylkeskommunens kollektivtransport:

Strategi 2 - Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

Handling H5: Fastsette stamnett for kollektivtransporten

Det er viktig å fastsette et overordnet stamnett med linjer og tydelige knutepunkter for å legge til rette for mobilitet og en overgang fra bil til kollektivtransport.

Oppfølging: Kollektivtilbudet i Innlandet består av både toglinjer og kommersielle ekspressbuss, i tillegg til den fylkeskommunale kollektivtransporten.

Regionlinjetilbudet som er vist i figur 3, s 13, følges opp av Innlandstrafikk. Samarbeid med øvrige aktører foretas av flere avdelinger i fylkeskommunen.

H6: Regelmessig analyse for utvikling av rutetilbudet basert på kunnskap om brukernes reisebehov og nye løsninger

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

Oppfølging: Kollektivtilbudet vurderes løpende med utgangspunkt i markedsgrunnlag og bruk, blant annet gjennom regelmessige ruteanalyser og kundeundersøkelser.

H7: Benytte reiseplanlegger bygd på åpne standarder

Videreutvikle nasjonalt samarbeid, og prioritere brukervennlighet og løsninger på åpne standarder. Arbeide for bedre integrering av andre mobilitetstilbud, bedre informasjon om mulighetene for å gå og sykle, samt andre grønne reiser med lave klimaavtrykk, i reiseplanlegger og app.

Oppfølging: Innlandstrafikk vil fortsette å samarbeide tett med Entur om bedre løsninger for Innlandet.

H8: Utrede billettløsninger som øker interessen for å reise kollektivt

Evaluerer av dagens billettløsninger med tanke på å tilpasse disse for endrede brukerbehov, øke interessen fra nye brukere og bedre utnytte kapasiteten i dagens kollektivtilbud.

Oppfølging: Et av satsingsområdene til Innlandstrafikk er å videreutvikle moderne og brukervennlige billett- og informasjonsløsninger. Dette vil skje i samarbeid med relevante aktører.

Strategi 3 - Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene

H10: Videreutvikle mobilitetstilbudet i distriktene

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

Oppfølging: Innlandstrafikk har startet et prøveprosjekt med samkjøring som tjeneste i fire områder i Innlandet. Etter vedtak av handlingsplanen vil det også bli satt i gang et arbeid med å se nærmere på mål og kriterier for bestillingstransporten, blant annet på bakgrunn av evalueringen som ble gjennomført i 2025. Dette vil kunne føre til endringer i dagens tilbud. Tilbudsnivå vil avhenge av økonomiske rammebetingelser.

H11: Samarbeid med reiselivsaktører og kommuner for å utvikle nye mobilitetstilbud

I samarbeid med reiselivet og kommuner utvikle nye reisetilbud tilpasset deltidsinnbyggere og tilreisende basert på erfaringer fra tidligere og nåværende prosjekter og piloter.

Oppfølging: Fylkeskommunen vil se på mulige samarbeidskonstellasjoner og løsninger. Mulighet for å utvikle nye mobilitetstilbud vil avhenge av økonomiske rammebetingelser.

Strategi 4 - Arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen

Handling 12: Støtte mobilitetstiltak som fremmer folkehelsen

Mobilitet er viktig for innbyggernes helse og livskvalitet, og handler om både mulighet til å delta i samfunnet og mobilitet som fysisk aktivitet.

Oppfølging: Dette er et bredt arbeid som følges opp av mange avdelinger i fylkeskommunen. Et av satsingsområdene til Innlandstrafikk er å gjennomføre målrettede informasjons- og markedsaktiviteter som synliggjør fordelene med kollektivtransport og bidrar til endrede reisevaner. Bedriftskonseptet «Grønn

jobbreise» skal bidra til at flere lar bilen stå, og enten går, sykler eller reiser med kollektivtransport til og fra jobb.

Strategi 6 - Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet

H14: Arbeide for universell utforming i samarbeid med råd og bruker-representanter

Arbeide for at både fysiske og digitale løsninger er universelt utformet, slik at spesialløsninger unngås. Dette må følges opp både ved anskaffelser og ved drift og vedlikehold.

Oppfølging: Handlingspunktet følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen, og i samarbeid med relevante brukergrupper og andre aktører. Punktet ses i sammenheng med regional plan for det inkluderende Innlandet. Det skal i nær fremtid utarbeides en ny strategi for universell utforming i Innlandet. Det stilles minstekrav til universell utforming av bussmateriell, dette følges bl.a. opp gjennom kontraktene fylkeskommunen inngår med transportørene.

Strategi 7 - Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet

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

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

Oppfølging: Handlingspunktet følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen, blant annet gjennom avtaler om bysamarbeid med flere kommuner. Et av satsings-områdene til Innlandstrafikk er å gjennomføre målrettede informasjons- og markedsaktiviteter som synliggjør fordelene med kollektivtransport og bidrar til endrede reisevaner.

Strategi 8 - Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøy

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

Ved fylkeskommunale anskaffelser av transporttjenester, busser, drosjer og andre kjøretøyer bør det legges vekt på utslippsreduksjoner. Fylkeskommunens mål var å være fossilfri innen 2025. Dette målet be ikke nådd.

Oppfølging: Innlandstrafikk stiller klima- og miljøkrav til leverandørene i transportkontraktene.

Strategi 9 - Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger

Handling 18: Samarbeid om gode mobilitetsløsninger

I samarbeid med forskningsmiljøer, nærings- og reiseliv, gründere, kommuner, organisasjoner og brukere søke å etablere prosjekter som kan levere bedre mobilitetsløsninger.

Oppfølging: Følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen. Innlandstrafikk søker om, og deltar i relevante forskningsprosjekter.

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

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

Oppfølging: Følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen. Innlandstrafikk søker om, og deltar i relevante forskningsprosjekter.

Strategi S10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser

Handling 20: Utvikling av mobilitetsknutepunkt som ivaretar brukernes behov

Fylkeskommunen bør peke ut de viktigste knutepunktene for å ivareta framtidige behov for brukerne av mobilitetstjenester, og ta initiativ til samordning og utvikling hvis ingen annen aktør har gjort dette, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling.

Oppfølging: Følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen i samarbeid med relevante aktører.

Handling 21: Økt framkommelighet for kollektivtransport for å redusere reisetid

Se på framkommelighetstiltak som reduserer reisetid for å øke kollektivtransportens konkurransekraft, og arbeide for at veieiere gjennomfører nødvendige tiltak.

Oppfølging: Følges opp av flere avdelinger i fylkeskommunen i samarbeid med relevante aktører.

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

Utvikle standarder på holdeplasser basert på passasjergrunnlag og passasjerens behov. Ved vegutbygginger må kollektivtiltak planlegges for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft i forhold til bil.

Oppfølging: Følges opp av samferdselsavdelingen i samarbeid med relevante aktører.

Strategi S11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter

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

Dersom det skal bli endringer i innbyggernes reisevaner, må de få god og relevant informasjon om alternative reisemåter. Det må utarbeides en kommunikasjonsplan for å støtte opp under dette.

Oppfølging: Et av satsingsområdene til Innlandstrafikk er å gjennomføre målrettede informasjons- og markedsaktiviteter som synliggjør fordelene med kollektivtransport og bidrar til endrede reisevaner. Bedriftskonseptet «Grønn jobbreise» skal bidra til at flere lar bilen stå, og enten går, sykler eller reiser med kollektivtransport til og fra jobb.

Vedlegg 2 Begrepsforklaring

Bestillingstransport - Transporten er etterspørselsstyrt ved at brukerne innen en bestemt tidsfrist melder sine reisebestillinger til en sentral

Bybuss - Buss med lavgolv eller laventrè

Bylinjer - Frekvent busslinje i Hamar, Elverum, Kongsvinger, Lillehammer og Gjøvik

Byttepunkt - Krysningspunkt mellom linjer eller transporttilbud der de reisende kan bytte transportmiddel

Deflator – Fylkeskommunens indeks som fanger opp pris- og lønnsvekst

Driftsdøgn - Sammenhengende driftsperiode som tilhører samme dag, selv om midnatt passerer

Elbuss - Buss med strømdrift

Frekvens - Hvor hyppige avganger linjen har

Kollektivtransport – Et transporttilbud som er åpent for alle, og hvor flere personer kan reise samtidig med samme transportmiddel, f.eks. buss og tog. De fleste tilbudene har faste rutetabeller.

Knutepunkter - Viktig byttepunkt i linjenettet, der mange reisende kan bytte transportmiddel

Lokallinjer - Linjer som i hovedsak er tilrettelagt for skoletransport

Lokalbuss - Normal buss med bagasjerom

Mobilitetstjeneste: En tjeneste som gjør det enklere for mennesker å forflytte seg fra ett sted til et annet. Inkluderer blant annet ordinær kollektivtransport, bestillingstjenester og samkjøring.

Ordinære reisende - Alle reisende som betaler billett, og som ikke har krav på fri transport (som f.eks. skoleelever med fri skoleskyss)

Regionbuss - Normal buss med bagasjerom

Regionlinje - Lengre busslinje som binder regionene og fylket sammen

Sanntid - Informasjon om når bussen ankommer holdeplassen i reell tid