Innlandstrafikk

Vedtatt av fylkestinget i Innlandet
18.10.2022

Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026

Forord

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

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

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

Innhold

Forord **1**

Del 1 ..... **3**

Innledning **3**

Politiske mål og føringer **4**

Innlandsstrategien 2020 – 2024 4

Regionale planer 4

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030 4

Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen 4

Fylkesbudsjett 2022-2025 4

Klimabudsjettet 5

Nasjonale trender og grunnprinsipper 5

Økonomiske forutsetninger **6**

Scenario 1 – Budsjettramme 2023 (økonomiplan 2022-2025) 7

Scenario 2 – Revidert budsjettramme 2022 (videreført i 2023-2025) 7

Scenario 3a – Økonomisk ramme for 2023 pluss 100 mill. kr 8

Scenario 3b – Økonomisk ramme for 2023 pluss 200 mill. kr 8

Kollektivtransport i Innlandet **9**

Prinsipper for det ordinære rutetilbudet 9

Rutetilbud 10

Klima og miljø 10

Marked og kunde 11

Billett- og informasjonsløsninger 12

Satsingsområder **13**

Oppfølging av mobilitetsstrategien **14**

Del 2 ..... **15**

Konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske rammer **15**

Vedlegg **22**

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

Del 1

Innledning

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

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

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

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

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

[1] SSB sin sentralitetsindeks.

Politiske mål og føringer

Innlandsstrategien 2020 – 2024

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

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

Regionale planer

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

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021 – 2030

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

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

Mobilitetsstrategien består av 11 strategier med tilhørende handlingspunkter.

Areal- og transportstrategi for Mjøsbyen

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

Fylkesbudsjett 2022-2025

Følgende mål i Fylkesbudsjettet er direkte knyttet til kollektivtransport:

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

Klimabudsjettet

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

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

Nasjonale trender og grunnprinsipper

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

Figur 1: Målene for transportsektoren i Nasjonal transportplan

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

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

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

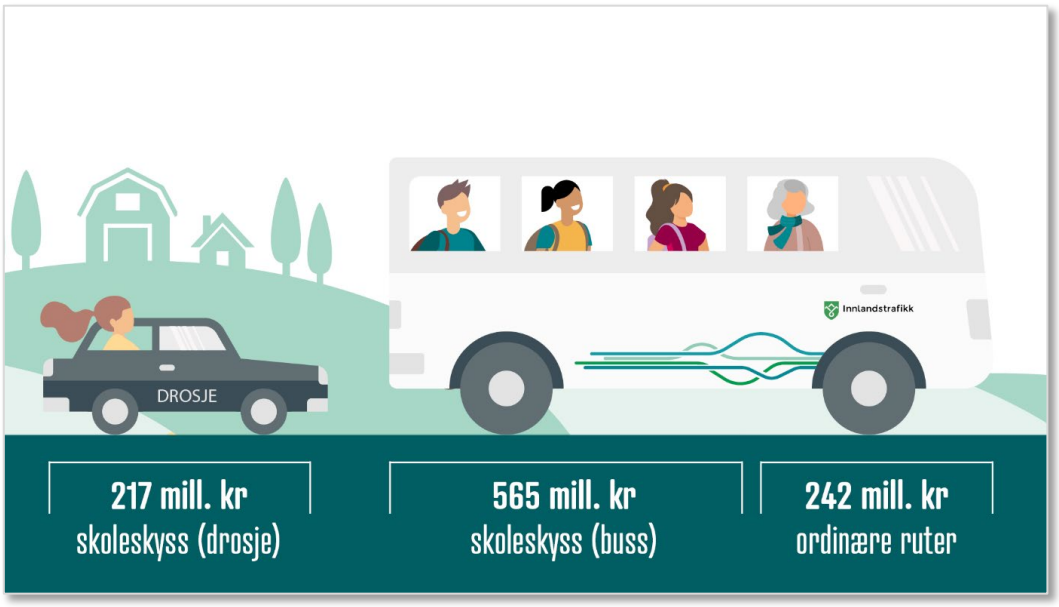
Økonomiske forutsetninger

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Scenario 1 – Budsjettramme 2023 (økonomiplan 2022-2025)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foreslåtte tiltak er beskrevet i handlingsplanens del 2.

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

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

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

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

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

Foreslåtte tiltak er beskrevet i handlingsplanens del 2.

Kollektivtransport i Innlandet

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

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

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

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

Prinsipper for det ordinære rutetilbudet

Fylkeskommunen skal tilrettelegge for effektive og sømløse reiser hvor informasjon om reise-alternativer er tilgjengelig både under planlegging og bestilling, og underveis på reisen[2] [3] [4].

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

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

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

[2] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i fylket.
[3] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger
[4] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S11 Inspirerer til å velge bærekraftige reisemåter
[5] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport
[6] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S3 Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene
[7] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte
[8] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S6 Arbeide for at alle deler av reisen blir universelt utformet
[9] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S4 Arbeide for mobilitetsstiltak som bedrer folkehelsen
[10] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S7 Samarbeide om utvikling av kompakte byer og tettsteder som stimulerer til mer bruk av kollektivreiser, sykling, gåing og mikromobilitet
[11] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S10 Utvikle infrastruktur tilrettelagt for flere kollektivreiser
[12] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøy

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

Rutetilbud

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

Bylinjer

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

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

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

Regionlinjer

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

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

Lokallinjer

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

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

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

Flex- og bestillingstransport

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

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

Klima og miljø

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

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

Fossilfri virksomhet innen 2025:

> For Innlandet fylkeskommunes kollektivtransport innebærer fossilfri virksomhet å øke andelen fossilfritt drivstoff og energi fra 74 % i 2021 til 100 % innen 2025. Dette innebærer at 1,7 mill. liter fossildiesel (2021) må erstattes med utslippsfri-, og fossilfri- energi og drivstoff innen 2025.
>
> *Fylkeskommunen skal gå foran ved selv å benytte seg av utslippsfrie kjøretøy der dette er mulig, og ved å kreve at kjøretøy som kjører for fylkeskommunen i størst mulig grad er fossilfrie.*[13]

Innlandet skal bidra til at Norge når klimamålet om 50 % reduksjon av klimagasser innen 2030[14]:

> For veitrafikk omhandler målsettingen å redusere klimagassutslippene med 438 000 tonn i Innlandet.
> - Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange
> - Kjøretøy skal elektrifiseres
> - Biodrivstoffandelen skal økes

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

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

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

Marked og kunde

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

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

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

[13] https://innlandstrafikk.no/_f/p4/i95955d7f-962c-452b-b5b8-1df12962b5e4/mobilitetsstrategi-for-innlandet-2021-2030-vedtatt-desember-2021.pdf
[14] https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf
[15] SSB sin sentralitetsindeks.

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

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

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

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

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

Billett- og informasjonsløsninger

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

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

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

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

Satsingsområder

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

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

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

Satsingsområder for fylkeskommunens kollektivtransport i handlingsplanperioden.

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

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

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

Oppfølging av mobilitetsstrategien

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

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

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

Del 2

Konsekvensene for rutetilbudet ved ulike økonomiske rammer

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

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

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

		Vedtatt budsjettramme 2023: 717 mill. kr	Revidert budsjettramme for 2022: 777 mill. kr	Budsjettramme: 817 mill. kr Rutetilbud som i 2022	Budsjettramme: 917 mill. kr
BYLINJER		**Scenario 1**	**Scenario 2**	**Scenario 3a**	**Scenario 3b**
	Slik blir rutetilbudet:	**Bybuss i byer med flere enn 20 000 innbyggere i tettstedet** > Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22 > Driftsdøgn: lørdag kl. 9-22 og søndag kl. 12-22 > Antall avganger i timen: 1-4 > Nattbuss: Ingen tilbud > Sommer: Færre avganger > Helligdager: Ingen tilbud	**Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet** > Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22 > Driftsdøgn: lørdag: kl. 9-22 og søndag kl. 12-22 > Antall avganger i timen: 1-4 > Nattbuss: Ingen tilbud > Sommer: Færre avganger > Helligdager: Ingen tilbud	**Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet** > Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24 > Driftsdøgn: lørdag kl. 8-24 og søndag kl. 10-24 > Antall avganger i timen: 1-4 > Nattbuss: Enkelte linjer i helg > Sommer: Færre avganger > Helligdager: Innstilt med unntak av 17.mai	**Bybuss i byer med flere enn 12 000 innbyggere i tettstedet** > Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24 > Driftsdøgn: lørdag kl. 7-24 og søndag kl. 9-24 > Antall avganger i timen: 2-4 > Nattbuss: Enkelte linjer i helg > Sommer: Tilbud som resten av året > Helligdager: Tilbud som søndager
	Konsekvenser:	> Nedleggelse av bybusstilbudet i Elverum og Kongsvinger > Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger i timen > Ingen buss etter kl. 22:00 > Ingen nattbusser på helg > Ingen buss på 17.mai	> Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger i timen > Ingen buss etter kl. 22:00 > Ingen nattbusser på helg > Ingen buss på 17.mai	> Rutetilbud som i dag (2022)	> Styrking av tilbudet > Utvidet driftsdøgn og antall avganger i timen

REGION-LINJER		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
	Slik blir rutetilbudet:	> Driftsdøgn: hverdag kl. 6-20 > Driftsdøgn: lørdag kl. 8-20 og søndag kl. 9-20 > Sommer: Færre avganger på enkelte linjer > Helligdager: Ingen tilbud	> Driftsdøgn: hverdag kl. 6-22 > Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-22 og søndag kl. 9-22 > Sommer: Færre avganger på enkelte linjer > Helligdager: Ingen tilbud	> Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24 > Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-24 og søndag kl. 9-24 > Sommer: Redusert tilbud på enkelte linjer > Helligdager: Kjører helligdag før hverdag	> Driftsdøgn: hverdag kl. 6-24 > Driftsdøgn: lørdag: kl. 8-24 og søndag kl. 9-24 > Sommer: Tilbud som resten av året > Helligdager: Tilbud som søndager
	Konsekvenser:	> Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger > Ingen buss på helligdager > Ingen buss etter kl. 20 > Ingen nattbusser	> Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger > Ingen buss på helligdager > Ingen buss etter kl. 22 > Ingen nattbusser	> Rutetilbud som i dag (2022)	> Styrking av tilbudet > Utvidet driftsdøgn og flere avganger i løpet av dagen

LOKAL-LINJER		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
	Slik blir rutetilbudet:	> Driftsdøgn hverdag: kl. 6-9 og 12-16 > Driftsdøgn lørdag: Ingen avganger > Driftsdøgn søndag: Ingen avganger > Avganger tilpasset skoletider > Sommer: Ingen tilbud > Helligdager: Ingen tilbud	> Driftsdøgn hverdag: kl. 6-18 > Driftsdøgn lørdag: Ingen avgang > Driftsdøgn søndag: kl. 14-18 > Avganger tilpasset skoletider > Sommer: Ingen tilbud > Helligdager: Ingen tilbud	> Driftsdøgn hverdag: kl. 6-20 > Driftsdøgn lørdag: kl. 10-18 > Driftsdøgn søndag: kl. 10-20 > Avganger tilpasset skoletider > Sommer: Enkelte linjer og fjellruter > Helligdager: Enkelte linjer kjører helligdag før hverdag	> Driftsdøgn hverdag: kl. 6-22 > Driftsdøgn lørdag: kl. 10-18 > Driftsdøgn søndag: kl. 10-20 > Avganger tilpasset skoletider > Sommer: Enkelte linjer og fjellruter > Helligdager: Tilbud som søndager
	Konsekvenser:	> Tilbud kun på skoledager > Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger > Ingen tilbud etter kl. 16 > Ingen fjellruter og sesongruter	>Tilbud kun i skoleåret > Reduksjon av driftsdøgn og antall avganger > Ingen tilbud etter kl. 18 > Ingen fjellruter og sesongruter	> Rutetilbud som i dag (2022)	> Styrking av tilbudet > Utvidet driftsdøgn og flere avganger i løpet av dagen > Muligheter for å utvikle fjell- og sesongruter

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

Andre konsekvenser:		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3a	Scenario 3b
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	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.
		Støtter ikke opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Støtter ikke opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur	Bidrar til å støtte opp om satsningsområdene i Innlandsstrategien om innbyggere, innovasjon, inkludering og infrastruktur
		Økt bruk av personbil. Påvirker trafikksikkerhet negativt	Økt bruk av personbil. Påvirker trafikksikkerhet negativt	Bruk av personbil som i dag	Redusert bruk av personbil. Påvirker trafikksikkerhet positivt
Kunden		Dårlig omdømme	Noe dårligere omdømme	Omdømme som i dag	Styrket omdømme
		Færre ordinære reisende	Færre ordinære reisende	Antall reisende på nivå som i dag	Økt andel kollektivreisende
		Lite forutsigbart og sømløst for kundene	Mindre forutsigbart og sømløst for kundene	Delvis forutsigbart og sømløst for kundene	Stabilt og forutsigbart for kundene hele året
		Lavere kundetilfredshet	Svakere kundetilfredshet	God kundetilfredshet	Økt kundetilfredshet
		Ikke attraktivt tilbud for kunden	Mindre attraktivt tilbud for kunden	Akseptabelt tilbud for kunden	Mer attraktivt tilbud for kunden

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

Vedlegg

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

Oppfølging av mobilitetsstrategiens strategier og handlingspunkter

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

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

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

Strategi S1 Fylkeskommunen skal ivareta rollen som samfunnsutvikler for å styrke samarbeidet mellom aktørene og utviklingen av mobilitetstilbudet i hele fylket

Handling H1: Bygge nettverk for mobilitet i Innlandet
Fylkeskommunen skal utvikle møteplasser og informasjonskanaler som øker samhandlingen mellom aktørene, for å dele erfaringer og informasjon som kan skape merverdi for brukerne. Nettverket bør blant annet samarbeide om prosjekter som kan utvikle fleksible reisealternativer og nye finansieringsordninger.
Oppfølging: Innlandstrafikk vil være en av aktørene i dette nettverket.

Handling 2: Påvirke statens rammebetingelser for Innlandets mobilitetsutvikling
Påvirkningsarbeidet rettet mot nasjonale myndigheter for blant annet å skaffe statlige belønningsordninger for kollektivtransport til Innlandet.
Oppfølging: Dette arbeidet ivaretas av andre seksjoner i fylkeskommunen.

Handling 3: Utvikle et indikatorsystem for å styrke kunnskap og bedre mobilitetstilbudet
Det skal lages et felles indikatorsystem for å følge mobilitetsutviklingen I Innlandet. Systemet må koordineres med andre etablerte indikatorstyringssystem i fylkeskommunen.
Oppfølging: Innlandstrafikk vil delta i dette arbeidet.

Handling 4: Utrede hensiktsmessig organisering av et helhetlig mobilitetstilbud for Innlandet
Gjennomgå dagens organisering på mobilitetsområdet for å vurdere om endret oppgaveløsning kan gi mer gjennomføringskraft og bedre resultater.
Oppfølging: Gjennomføres som et eget prosjekt i samferdselsavdelingen.

Strategi S2 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, bl.a. ved å følge opp nasjonal handlingsplan for kollektivtransporten.
Oppfølging: Innlandstrafikk vil følge opp arbeidet.

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: Innlandstrafikk viderefører årlige ruteanalyser og utarbeidelse av statusrapport.

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 prioritere fortsatt tett samarbeid med ENTUR om bedre løsninger for Innlandet

H8: Utrede billettløsninger som øker interessen for å reise kollektivt
Evaluering av dagens billettløsninger med tanke på å tilpasse disse for endrede brukerbehov, øke interessen fra nye brukere og bedre utnytte kapasiteten i dagens kollektivtilbud.
Oppfølging: Innlandstrafikk vil utrede og utvikle nye billettalternativer i samarbeid med relevante aktører.

H9: Ta stilling til kollektivtrafikkens rolle i framtida
Kollektivtrafikkforeningens rapport «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» beskriver fire senarioer for fremtidens kollektivtrafikk i Norge. Fylkeskommunen må med utgangspunkt i scenariobeskrivelsene ta stilling til hvordan kollektivtrafikkens rolle skal utvikles fremover.
Oppfølging: Innlandstrafikk vil utarbeide forslag til tiltak for å få kundene tilbake på bussen etter pandemien

Strategi S3 Samordne og utnytte transport-ressursene 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 vil videreutvikle distriktsmobilitet i samarbeid med relevante aktører.

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: Innlandstrafikk vil se på mulige samarbeidskonstellasjoner og løsninger.

Strategi S4 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: Et bredt arbeid som følges opp av mange seksjoner i fylkeskommunen.

Strategi S5 Arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte

Handling 13: Arbeide for tryggere mobilitet i samarbeid med FTU
I samarbeid med Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) arbeide for tryggere reiser med færre skadde og drepte.
Oppfølging: Følges opp av FTU. Innlandstrafikk bidrar der det er behov.

Strategi S6 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 av spesialløsninger unngås. Dette må følges opp både ved anskaffelser og ved drift og vedlikehold.
Oppfølging: Følges opp av Innlandstrafikk og flere andre seksjoner i fylkeskommunen, og i samarbeid med relevante brukergrupper og andre aktører.

Strategi S7 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: Følges opp av andre avdelinger i fylkeskommunen.

Strategi S8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøyer

Handling 16: Påvirke og sette krav til ladeinfrastruktur, samt framheve aktuelle tilskuddordninger
Sette krav til ladeinfrastruktur ved utbyggingsprosjekter, fremheve statlige tilskuddsordninger og vurdere fylkeskommunale støtteordninger.
Oppfølging: Følges opp av andre avdelinger i fylkeskommunen.

Strategi S9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger

Handling 17: Arbeide for flere utslipps- frie kjøretøy gjennom offentlige og private kjøp
Ved fylkeskommunale anskaffelser av transporttjenester, busser, drosjer og andre kjøretøyer bør det legges vekt på utslippsreduksjoner. Fylkeskommunens mål er å være fossilfri innen 2025.
Oppfølging: Følges opp av innkjøpsavdelingen. Innlandstrafikk stiller klima- og miljøkrav til leverandørene i transportkontraktene.

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 andre avdelinger i fylkeskommunene. 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 andre avdelinger i fylkeskommunene. 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 samferdselsavdelingen i samarbeid med relevante aktører

Handling 21: Økt framkommelighet for kollektivtransport for å redusere reisetid
Se på fremkommelighetstiltak som reduserer reisetid for å øke kollektivtransportens konkurransekraft, og arbeide for at vegeiere gjennomfører nødvendige tiltak.
Oppfølging: Følges opp av samferdselsavdelingen 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: Følges opp av kommunikasjonsavdelingen i samarbeid med bl.a. Innlandstrafikk.

Begrepsforklaring

Vedlegg til handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport

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

Bybuss - Buss med lavgulv eller laventrè i bussklasse 1

Bylinjer - Frekvent hovedlinje 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 lønnsveksten

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

Elbuss - Buss med strømdrift

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

Frekvens - Hvor hyppige avganger linjen har

Hovedlinjenett - Nettverk av hovedlinjene og knutepunktene

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

Lokallinjer - Linjer som i hovedsak er tilrettelagt for skoletransport

Lokalbuss - Normal buss i bussklasse 2 med bagasjerom

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

Regionbuss - Normal buss i bussklasse 2 og 3 med bagasjerom

Regionlinje - Lengre hovedlinje som binder kommunene og fylket sammen

Sanntid - Informasjon om når bussen ankommer holdeplassen i reell tid

Skybasert lagring - Internettbasert lagring

Kunnskapsgrunnlag

Vedlegg til handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport

Innhold

Innledning 1

Økonomiske forutsetninger 2

- Økonomiske rammer 2
- Dagens situasjon og budsjett 2
- Billettinntekter 3
- Skoleskyssfinansiering 3
- Konsekvenser for rutetilbudet 4
- Investeringsbudsjett 4

Kollektivtransport i Innlandet 5

- Kollektivtilbudet i 2022 5
- Skoleskyss 6
- Antall ordinære reisende og antall kjørte kilometer 6
- Utvikling av fleksible mobilitetsløsninger 7
- Ruteanalyse og planlegging for utvikling av rutetilbudet 7
- Kjøp av transporttjenester 8
- Anbudsprosess 8
- Klima og miljø 9
- Marked og kunde 10
- Billett- og informasjonsløsninger 17

Innledning

Dette kunnskapsgrunnlaget beskriver kort kollektivtilbud i Innlandet i 2022 og økonomiske forutsetninger for handlingsplanen for fylkeskommunens kollektivtransport. I tillegg forklares bakgrunnen for prioriteringene og satsingsområdene som er beskrevet i handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2023 – 2026.

Økonomiske forutsetninger

Økonomiske rammer

Seksjon kollektivtransport i Innlandet fylkeskommune (Innlandstrafikk) får finansiert kollektiv-tjenestene i hovedsak av tre kilder:

1. Fylkestingets rammetildeling
2. Betaling av skoleskyss fra kommuner
3. Billettinntekter gjennom ordinære reisende og bestillingstransport

Omfanget av kollektivtilbudet vil påvirke driftsrammebehovet.

Beskrivelse	Årsbudsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024	Budsjett 2025
Utgifter	1 103 252	1 052 937	1 050 237	1 050 237
Inntekter	-368 465	-335 650	-335 650	-335 650
Netto driftsramme	**734 787**	**717 287**	**714 587**	**714 587**

Tabell 1: Vedtatt driftsbudsjett 2022 – 2025, jfr. FT-sak 103/21 – Fylkesbudsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025

For å vise hvilke utfordringer fylkeskommunen står overfor er regnskapstallene for 2021 kort forklart under.

Driftsinntekter består av inntekter fra skoleskyss og billettinntekter. Budsjettet på billettinntektene var på 118,7 mill. kr i 2021. Regnskapet for 2021 viser at billettinntekter kom på 62,5 mill. kr. Avviket mellom budsjettert tall og regnskapet, dvs. tapte billettinntekter, ble kompensert via statlige midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave, og fylkeskommunen har ansvar for organisering av den ordinære skoleskyssen for grunnskole og videregående skole. For grunnskoleelever betaler den enkelte kommune et bidrag basert på Innlandet fylkeskommunes takstregler for skoleskyss. Totale refusjonsinntekter fra kommunene for 2021 var på 165 mill. kr, mot et budsjett på 161 mill. kr.

Driftsutgiftene består i hovedsak av kjøp av transporttjenester. I tillegg kommer lønn og sosiale utgifter. Kjøp av transporttjenester utgjorde 960 mill. kr i 2021, som grovt kan fordeles på lovpålagt skoleskyss med 732 mill. kr og ordinære ruter på 228 mill. kr.

Dagens situasjon og budsjett

Innlandstrafikk vil møte store økonomiske utfordringer i årene som kommer på grunn av blant annet reduksjon i driftsramme, økning i prisindekser på taxi- og busskontrakter, demografiske endringer som påvirker skoleskyssen og endring i reisevaner.

Fylkeskommunens busskontrakter er flerårige og har en varighet på inntil 10 år. Kontraktenes indeksprisvekst er erfaringsmessig høyere enn deflator, dvs. den årlige justeringen av driftsrammen på grunn av prisvekst. Deflator for 2022 er på 2,5 %, mens den reelle økningen av kontraktskostnader er langt høyere. De store økningene i prisene for drivstoff og elektrisk kraft forverrer situasjonen ytterligere. Kostnadsøkninger må i all hovedsak kompenseres ved å redusere det ordinære rutetilbudet, da det i liten grad er mulig å kutte i den lovpålagte skoleskyssen.

Fylkestinget har i sak 103/21 vedtatt en driftsramme for Innlandstrafikk på 734,7 mill. kr. for 2022.

Dagens tjenestenivå har en netto ramme på 776,5 mill. kr. Ved starten av året var det et gap mellom dagens aktivitet og den vedtatte driftsrammen på 41,5 mill. kr. I 2022 har fylkestinget styrket driftsrammen med engangsbevilgninger på 45 mill. kr. Utfordringen blir større i påfølgende budsjettår, dersom virksomheten ikke får tilført en permanent økning av sin driftsramme.

Billettinntekter

I tillegg til ovennevnte utfordringer er det stor usikkerhet knyttet til budsjetterte billettinntekter for ordinære ruter, dvs. betalende passasjerer, på 121,8 mill. kr for 2022, jfr. tabell nedenfor. Antall betalte reiser i 2019 er lagt til grunn for beregning av budsjett for billettinntekter i økonomiplanperioden.

Budsjetterte billettinntekter 2020-2025 beregnes med utgangspunkt i *normalt drift* (2019). Antall ordinære reiser i 2019 var 6,5 mill. reiser. I 2021 var antallet 4,9 mill. ordinære reiser; en nedgang på 1,6 mill. reiser.

Siden mars 2020 og fram til januar 2022 har samfunnet vært gjennom en samfunnsmessig krise på grunn av koronapandemien. Denne førte til stor nedgang i antall reiser, og dermed betydelig tap av billettinntekter. Tapet er frem til nå kompensert gjennom statlige tilskudd fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD). Kompensasjonsordningen videreføres til og med juli 2022.

Grunnet endring i reisevaner er Innlandstrafikk usikre på om man får tilbake de tidligere passasjerene som brukte kollektivtransport. Billettinntekter er en viktig inntektskilde, noe som underbygger bekymringene for fremtidig økonomi.

Endring og omlegging av pris- og sonestruktur vil kunne få økonomiske konsekvenser og må beregnes før dette blir innført i Innlandet.

	Billettinntekter ordinære reisende (budsjett 2022)				
Antall reiser 2019 (normalt år)	6 465 333	6 465 333	6 465 333	6 465 333	6 465 333
Andel reiser av 2019	100 %	95 %	90 %	80 %	70 %
Antall reiser etter prosentvis reduksjon	6 465 333	6 142 066	5 818 800	5 172 266	4 525 733
Gjennomsnittlig pris/billettinntekt per reise (2022 kr)	18,37	18,37	18,37	18,37	18,37
Billettinntekt ordinære reisende (2022 kr)	121 747 000	115 657 000	109 570 000	97 395 000	85 221 000
Estimert nedgang i billettinntekt (2022 kr)		**-6 090 000**	**-12 177 000**	**-24 352 000**	**-36 526 000**

Tabell 2: Viser hvordan billettinntektene reduseres ut fra estimert nedgang i antall reiser

Skoleskyssfinansiering

Skoleskyss for grunnskoleelever delfinansieres av ansvarlig kommune. Skoleskyss for elever i videregående skole finansieres av fylkeskommunen.

Det er fylkeskommunen som har ansvar for å fatte vedtak om fri skoleskyss, og organisere skoleskyssen for alle elever. Kommunene kan fatte enkeltvedtak om skoleskyss, som ikke omfattes av

fylkeskommunens ansvar, som for eksempel ved trafikkfarlig veg og når elever går på annen skole enn nærskolen. For disse elevene skal kommunene betale de faktiske kostnadene for skyssen.

Ordinær skoleskyss for grunnskoleelever betales av den enkelte kommune, basert på Innlandet fylkeskommunes takstregler for skoleskyss.

Konsekvenser for rutetilbudet

De økte kostnadene på dagens kollektivtilbud, sammen med lavere billettinntekter, viser at driftsrammene de neste årene ikke strekker til. Manglende driftsramme vil gå ut over både kollektivtilbudet, omdømmet og troverdigheten til fylkeskommunen som regional utvikler, både som kjøper av tjenester og som oppdragsgiver når det gjelder kontraktsforpliktelser. Dette er krevende, sett i sammenheng med forventningene til kollektivtilbudet fra kommuner, regioner og politikere. En reduksjon i rutetilbud vil også påvirke våre transportører, blant annet med utfordringer knyttet til å sikre effektiv drift og andel heltidsstillinger for sjåførene.

Bybussene er for Innlandstrafikk den kategorien som genererer størst andel av billettinntekter. I 2019 utgjør bybuss i Lillehammer, Gjøvik, Hamar, Elverum og Kongsvinger nesten 60 % av de ordinære reisene i Innlandet. Bybussen bidrar derfor med en stor andel av fylkeskommunens billettinntekter. På lokallinjer utgjør betalende reisende 17 %.

Ut fra dagens situasjon kan følgende elementer påvirke utviklingen av kollektivtransporten:

- Kontraktenes prisvekst, både årlig og i nye anbud
- Klima og miljøkrav og satsing på dette
- Endring i skolestruktur – for eksempel sentralisering til Glommasvingen skole i Sør-Odal, og nedleggelse av de andre grunnskolene, som resulterte i behov for fem flere busser enn tidligere.
- Elevnedgang i Innlandet
- Inntektssvikt på grunn av endrede reisevaner, nye behov, ny teknologi, demografi og geografi.

Investeringsbudsjett

Innlandstrafikk bør ha et investeringsbudsjett for å dekke behov for bl.a. investering i nytt billetteringssystem.

I 2022 er den viktigste oppgaven å få de reisende til å benytte kollektivtransporttilbudet igjen. Kollektivtransporttilbudet må utformes på nytt, tilpasset nye behov, for å tilnærme seg billettinntekter på samme nivå som før 2020.

Hensikten er innføring av fremtidsrettede, fleksible, enkle og standardiserte billetterings- og sanntidsløsninger for kollektivtrafikken i Innlandet. Derfor er det viktig at det, uavhengig av hvilket scenario som blir valgt, blir investert i ny billetterings- og sanntidsløsning som er i samsvar med nasjonale føringer for elektronisk billetterings- og reiseinformasjon. Dagens plattformer er gamle, og de er anskaffet i 2005 med igangsatt drift høsten 2006. Den nye løsningen skal sikre billettinntekter og ivareta riktig reiseinformasjon. Det pågår et prosjektarbeid som utreder ny billetteringsløsning, og investeringsbehovet er antydet til et sted mellom 25 – 35 mill. kr. Drift og vedlikehold av løsningen kommer i tillegg, og må være en del av driftsbudsjettet.

Kollektivtransport i Innlandet

Kollektivtilbudet i 2022

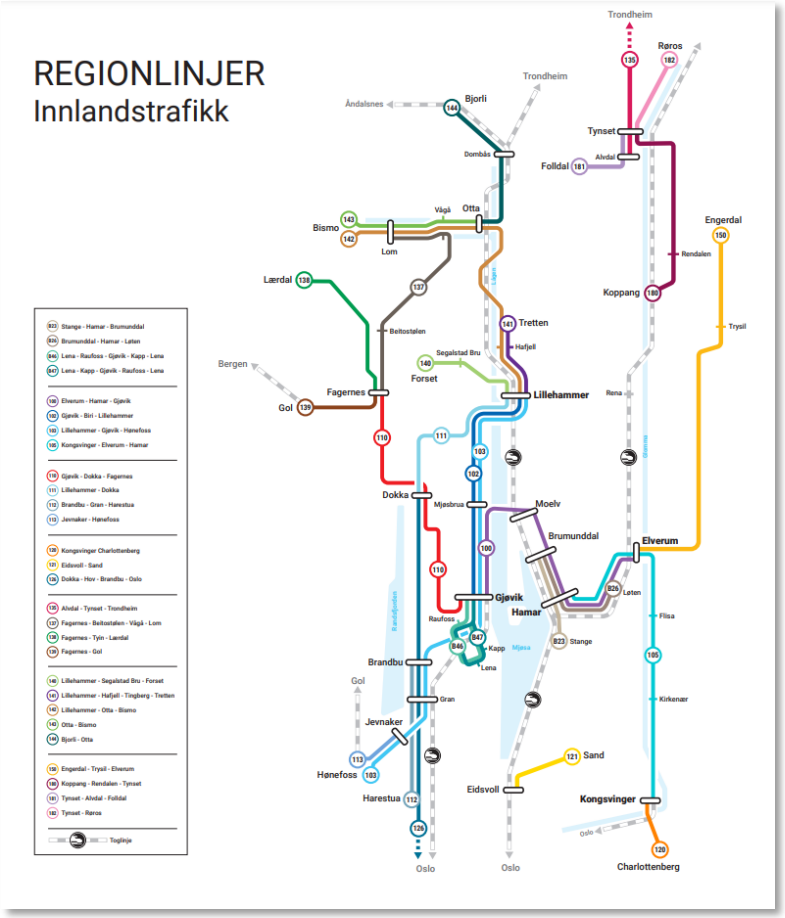
Kollektivtilbudet i Innlandet består i 2022 av bybuss, lokallinjer, regionlinjer og bestillingstransport.

Bybusslinjene i Lillehammer, Gjøvik, Hamar, Elverum og Kongsvinger har flest reisende og fungerer som interntransport og som tilbringer-ruter til regionlinjer og tog.

Lokallinjene er i hovedsak tilrettelagt for skoleelever i hele Innlandet. Det tilbys avganger utover skolens tider på flere linjer i fylket basert på passasjergrunnlag. Linjene er nødvendige for å ivareta lovpålagt skoletransport og dimensjoneres i henhold til antall skoleelever.

Regionlinjer, tog og kommersielle ekspressbusser utfyller hverandre og binder Innlandet sammen. Regionlinjene kjøres til og fra regionale knutepunkt. Regionlinjenes største konkurrent er privatbilen, derfor må tilbudet innrettes effektivt og forutsigbart, og bygges på samme prinsipp som toglinjer. Innlandstrafikk legger til grunn at toget er styrende der dette gir et godt nok grunnlag ut fra passasjergrunnlaget, og prøver å unngå konkurranse med ekspressbusstilbudet der dette er mulig. Kartet under viser regionlinjene i Innlandet i 2022.

Dagens tilbud av flex- og bestillingstransport er forskjellig rundt om i fylket. Noen av rutene er kun planlagt ved skolefri og andre er planlagte gjennom hele året. Tilbudet er et supplement til lokallinjer eller en erstatning for manglende tilbud i enkelte områder. Det finnes også områder i Innlandet som ikke har tilbud i dag.

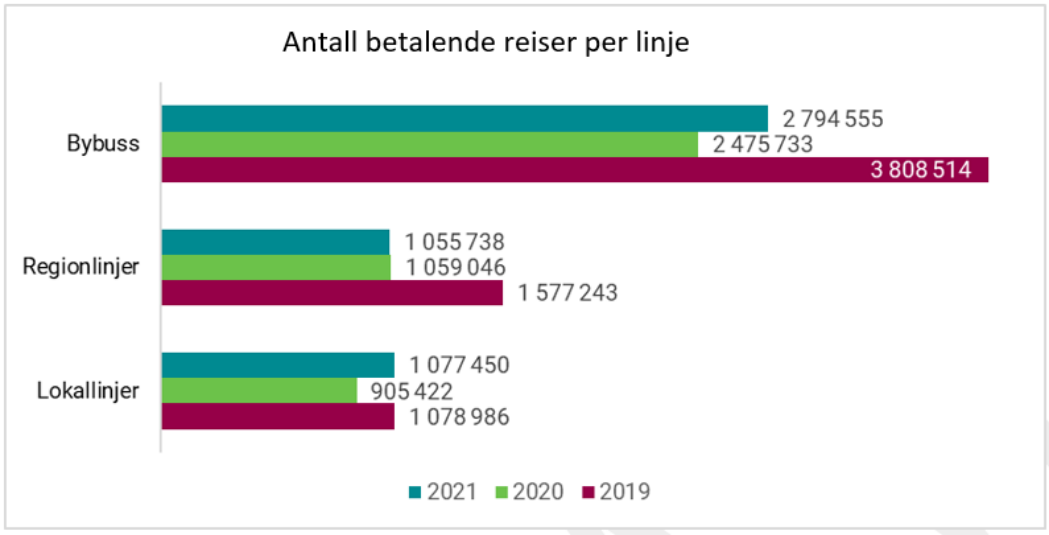


Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt tjeneste hvor behovet defineres av bosettingsmønster, antall elever i skolealder, skolenes lokalisering og organisering av skoledagen (start- og sluttider). Opplæringsloven definerer rett til skoleskyss.

Antall ordinære reisende og antall kjørte kilometer

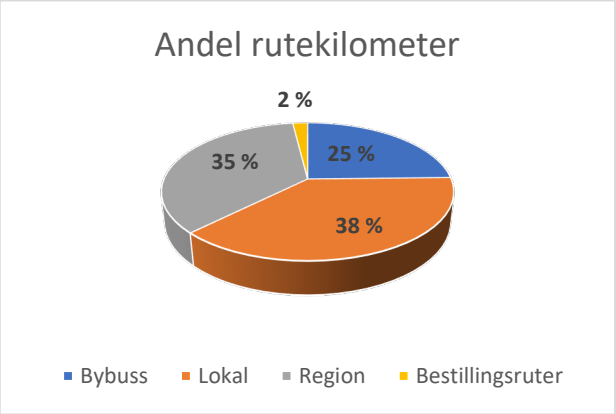
Passasjerutviklingen de siste tre årene er vist i diagrammet under.



Figur 1: Antall betalende reisende per linje og år.

Diagrammet til høyre viser andel kjørte rutekilometer for bybuss, lokalbuss, regionbuss og bestillingstransport.

Tabellen nedenfor viser antall rutekilometer per linjetype med kostnader relatert til kjørte rutekilometer og gjennomsnittlig km-kostnad. I 6 av 13 busskontrakter godtgjøres også antall busser som trengs for å utføre ruteproduksjonen. Denne kostnaden kommer i tillegg til kostnadene i tabellen nedenfor.



Figur 2: Andel rutekilometer per linjetype i 2021.

Linjetype	Rutekilometer	Total km-kostnad	Reisende	Kostnad/reise
Bybuss	5 257 648	kr 164 069 359	2 794 555	kr 59
Lokal	8 080 750	kr 271 579 461	1 077 450	kr 252
Region	7 572 634	kr 232 381 592	1 055 738	kr 220
Bestillingsruter	418 662	kr 7 042 939	18 838	kr 374
Totalsum	**21 329 694**	**kr 675 073 351**	**4 946 581**	**kr 136**

Tabell 3: Antall rutekilometer per linjetype med kostnader i forhold til rutekilometer og gjennomsnittlig km-kostnad i 2021.

Utvikling av fleksible mobilitetsløsninger

Fleksible tilbud kan være med på å gi et bedre kollektivtilbud i distriktene[1] [2], men å lage et felles konsept for bestillingstransport som gir et fleksibelt tilbud i distriktene vil sannsynligvis gi økte kostnader. Dersom tilbudet skal utvikles vil driftsmessige forhold som servicenivå, tilgjengelighet og lignende ha betydning for kostnadene. I tillegg vil følgende elementer påvirke kostnadene:

- Areal og størrelse
- Befolkningstetthet
- Kundebehov/kundegrunnlag
- Demografien

Det foreslås å erstatte enkelte ordinære bussruter med fleksible tilbud. Utfordringen til Innlandstrafikk er at det er få steder hvor man kan erstatte et tilbud med fleksible ruter. Lokallinjer kan kun erstattes av fleksible ruter på formiddag, ettermiddag, kveld og helg. Resterende lokallinjer må kjøres til faste tider på grunn av skoleskyss. En fare med å erstatte ordinære ruter med fleksible ruter kan være at bruken av kollektivtilbudet reduseres, da bestillingsfrister og behovet for planlegging kan føles som at tilbudet blir mindre forutsigbart.

For å utnytte eksisterende ressurser best mulig bør en se videre på muligheter for nye løsninger for fleksible kollektivtilbud i distriktene, som f.eks. samkjøring med annen transport.

Ruteanalyse og planlegging for utvikling av rutetilbudet

Det gjennomføres regelmessig ruteanalyse[3] kombinert med kundeundersøkelser for å gi innspill til endring i ruter og avganger. Mobilitetssatsinger vurderes ut fra ulike gruppers reisebehov og potensial for nye reisende, og opp mot økonomiske rammer.

Tabellen under viser kriterier for ruteanalysen. Dersom antall passasjerer per tur i snitt er lavere enn angitt passasjerantall i tabellen nedenfor, vurderes det ut ifra en helhet om turen skal opprettholdes.

	Bybuss	Lokallinjer	Regionlinjer	Bestillingstransport
Passasjerantall pr tur gjennomsnittlig i tabellperiode	5	5	5	3
Vurdere å erstatte med bestillingstransport	Henvises til andre tilbud	3-5 passasjer	Legges ned. Vurdere å erstatte med bestillings-transport på korte avstander ut fra knutepunkt ved 3-5 passasjerer	Legges ned
Bussklasse	1	2	2 og 3	Taxi/minibuss
Busstype	Lavgulv eller laventrè buss	Defineres per linje	Normal buss med bagasjerom	Taxi/minibuss

Tabell 4: Kriterier for ruteanalyse

[1] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S9 Ta i bruk nye reisekonsepter og digitale løsninger
[2] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S3 Samordne og utnytte transporttjenestene for innbyggere og tilreisende i distriktene
[3] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S2 Videreutvikle en helhetlig og sømløs kollektivtransport

Kjøp av transporttjenester

Innlandet fylkeskommunes kollektivtransport utføres i henhold til kontrakter for kjøp av rutegående transporttjenester med buss, i definerte geografiske områder og linjenett. Omfanget av tjenesten, antall rutekilometer pr linje pr år, og antall busser er regulert i den enkelte kontrakt.

Innlandstrafikk har 13 kontrakter med busstransportører. Av disse vil 6 kontrakter utløpe i perioden 2024 til 2026. 7 kontrakter strekker seg til perioden 2029 til 2031.

I tillegg har Innlandstrafikk 15 kontrakter med transportører med personbil/ minibuss. Av disse vil 13 gå ut i 2023 og 2 i 2024.

Anbudsprosess

Forberedelsene til bussanbud starter ca. 3 år før kontraktsoppstart.

Planleggingen av kollektivtransporttilbudet tar utgangspunkt i et bredt kunnskapsgrunnlag, innspill fra innbyggere og kommuner, dialog med næringsliv og interesseorganisasjoner, og transportørene. Antall arbeidsreiser, utbyggingsprosjekter (arealplanlegging) og større arbeidsplasser er eksempler som kan brukes i kartlegging av passasjergrunnlag.

Planleggingen må også ta høyde for bussklasser som legges til grunn i anbudet eller finnes i den enkelte avtale. Eksempel er bussklasse 1 som har lavgulv/ laventre; disse har en hastighetsbegrensning på 70 km/t. Samtidig vil ikke bussklasse 3 egne seg som bybuss fordi denne ikke er beregnet til rask på-/avstigning på linjer med mye korte reiser.

Anbudsprosessen fram mot ny kontrakt i Gjøvik-regionen fra 2019 er et eksempel på samarbeid mellom ulike aktører, i dette tilfellet fylkeskommunen, kommunen og NTNU. Aktørene samarbeidet om gjennomføring av viktige infrastrukturtiltak for et mer effektivt linjenett fra/til Gjøvik skysstasjon over Campus NTNU. NTNU og Gjøvik kommune ble pådrivere for et bedre kollektivtilbud over campus for å begrense antall biler og parkeringsbehov på området.

Ny kontrakt i Hamar-regionen fra 2020 tok blant annet utgangspunkt kommunenes langsiktige arealplaner og bosettingsmønster, statistikk for reisetall og ruteproduksjon. Dialog med for eksempel kommuner, skoler, regioner, transportører og store arbeidsgivere ble gjennomført i offentlige møter.

I henhold til vedtatte mål om fossilfri virksomhet og reduksjon i klimagassutslipp, er klimahensyn tillagt stor vekt ved tildeling av kontrakter for rutegående transporttjenester i Innlandet fylkeskommune (Hedmark Trafikk og Oppland fylkeskommune) i perioden 2015-2019.

I konkurransegrunnlaget for Lillehammer-regionen (2020) og Hamar-regionen (2019) var pris og kvalitet vektet likt (50 % hver) i tildelingskriteriene. Klima-og miljøkriterier ble vektlagt 30 % som del av kvalitetskriteriet. Dette gjenspeiler en klar prioritering av klimahensyn i anskaffelsene[4]. Høy vektlegging av andre kriterier enn pris i tildelingen, sier noe om fylkeskommunens betalingsvilje for å ivareta prioriterte hensyn.

Det er vanlig å benytte tildelingskriterier knyttet til prioriterte hensyn, i tillegg til pris. Eksempler på dette er kriterier for *komfort* og *kapasitet* utover minstekrav, og *klima- og miljøhensyn*.

[4] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S8 Tilrettelegge for mer miljøvennlige kjøretøy

Innlandet fylkeskommune står i utgangspunktet relativt fritt til å bestemme varigheten på avtaleperiodene ved kjøp av kollektivtransporttjenester. En viktig begrensning er likevel regelen i EUs kollektivtrafikkforordning: kontraktene skal som hovedregel ikke være lengre enn 10 år.

Innlandet fylkeskommune kunngjør kontrakter for busstjenester med relativt lang varighet. Dette er kontrakter som krever store investeringer, der det er en fordel med nedskrivning over lang tid.

Busskontrakter har hjemmel i forsyningsforskrifter om offentlig anskaffelser, og er bindende over en viss periode. Dette innebærer at ved en mulig endring, oppsigelse eller avlysning av kontrakter kan oppdragsgiver, Innlandet fylkeskommune, bli erstatningspliktig for de tap som leverandøren påføres. Vilkår for endringer i kontraktsperioden er beskrevet i den enkelte kontrakt.

Det er hensiktsmessig å kunne justere tilbudets omfang og innretning i løpet av kontraktsperioden. Dette kan omfatte endring i linjenett, frekvens, transportform eller teknologi. Endringer i produksjonsvolum, rutekilometer, er med vilkår om maksimalt 10 % endring pr år, og totalt 30 % i løpet av kontraktsperioden i enkelte kontrakter. Større endringer i kontraktene vil kunne medføre reforhandling av kontrakt med krav om endring i priser, og dermed vil det kunne medføre at vi ikke får full uttelling for kostnadskutt. Store endringer i kontrakter etter at anbudsprosessene er ferdig er uheldig for fylkeskommunens omdømme som en troverdig aktør.

Innlandet fylkeskommune har avtaler om skysstasjoner og terminaler i hele fylket[5]. Skysstasjonene er byttepunkt, der venterom og informasjon kan tilbys.

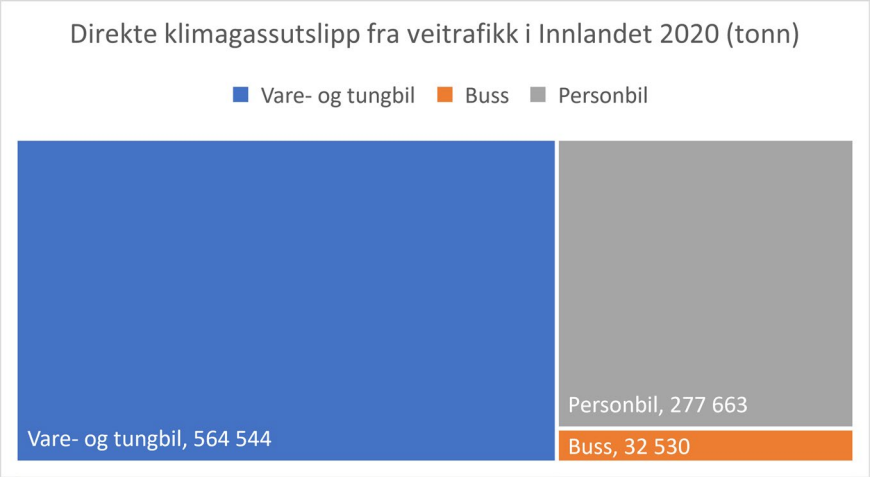
Transportørene benytter seg av lokasjoner for bussdepot og stasjoneringssteder i anbudsområdene. Bussdepotene skal tilrettelegge for effektiv drift i henhold til kontraktkrav. Bussdepot og stasjoneringssteder er i hovedsak transportørenes ansvar, men Innlandet fylkeskommune både eier og leier lokasjoner som benyttes av transportører, f.eks. reguleringsparkering på Lillehammer og Gjøvik, depot i Brumunddal og Hamar.

Klima og miljø

Klimabudsjett 2022-2025[6] beskriver hovedmål *Bærekraftig naturforvaltning og reduserte klimagassutslipp,* og delmål *Klimavennlig kollektivtilbud* og *Lavt klimaavtrykk fra egen virksomhet.* Innlandet skal bidra til at Norge når klimalovens mål om minst 50 % reduksjon av klimagasser innen 2030. Innlandet fylkeskommunes egen virksomhet skal være fossilfri innen 2025.

I 2020 ble Innlandets direkte utslipp av klimagasser beregnet til 2,2 millioner tonn CO_2 -ekvivalenter. Direkte utslipp fra veitrafikk utgjorde 875 000 tonn.

[5] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S10 Utvikle infrastruktur for flere kollektivreiser
[6] https://pub.framsikt.net/2022/ifk/bm-2022-fylkesbudsjett_2022-2025/#/generic/summary/climatesummary



Figur 3 Direkte klimagassutslipp fra veitrafikk i Innlandet 2020 (tonn)

Direkte utslipp fra Innlandet fylkeskommunes kollektivtransport er beregnet til 3 553 tonn, og 79 % fossilfritt i 2020[7]. Til sammenligning 16 600 tonn[8] direkte utslipp, hvis anskaffelsene hadde blitt gjennomført uten krav som ivaretar klimahensyn. Faktisk drivstoff- og energi-forbruk ligger til grunn i beregningen.

Nasjonale tiltak og virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp fra veitransport i perioden 2021-2030 beskrives i Klimakur 2030[9]. Relevante tiltak og virkemidler for kollektivtransport vil være:

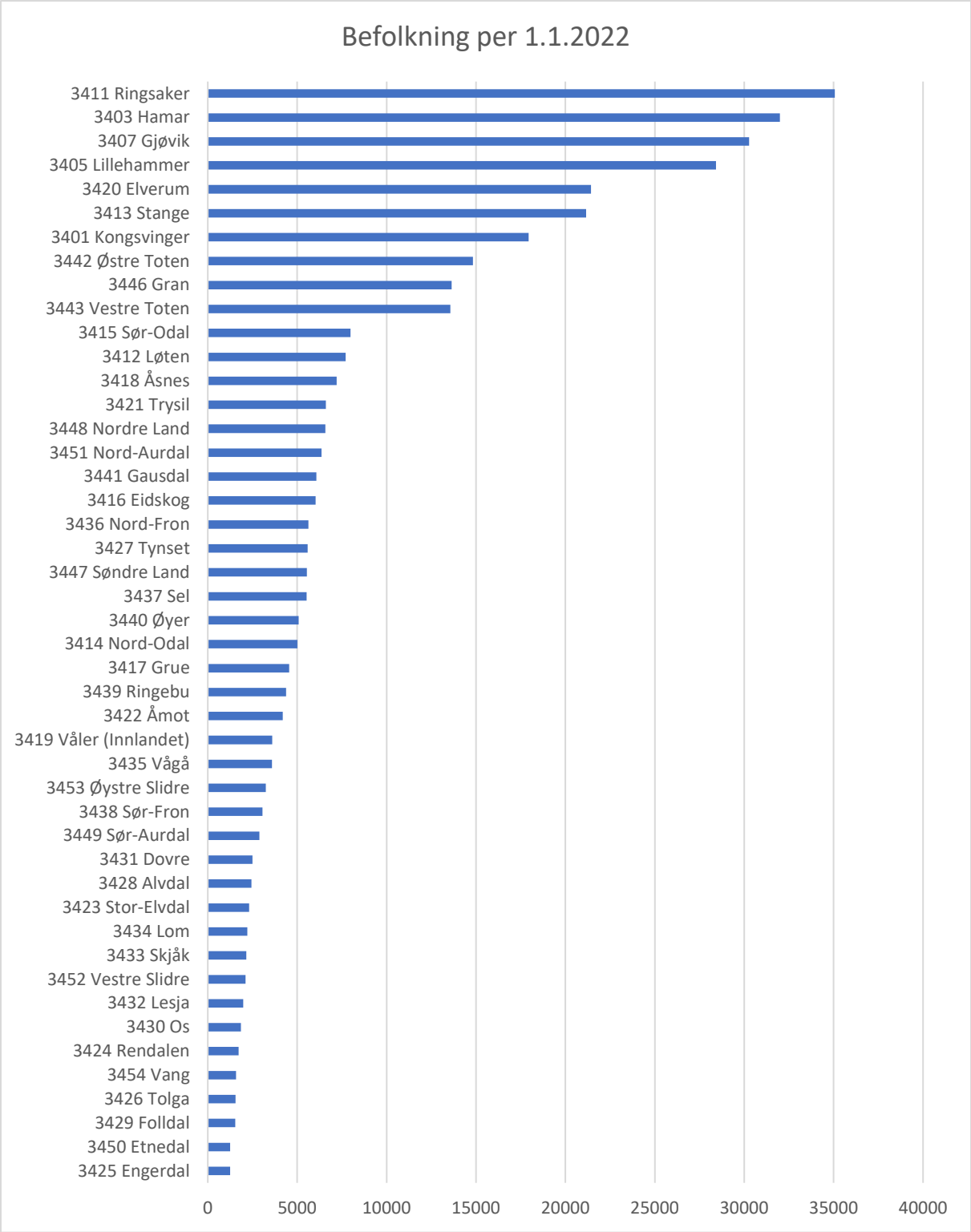
- Aktivitetstiltak, for mer ressurseffektive transportsystem.
    - Persontransportveksten i byområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Virkemidler vil være økte drivstoff- og bruksavhengige avgifter, krav i offentlige anskaffelser, og innføring av nullutslippssoner
- Elektrifisering av kjøretøy.
    - Mål at 100 % av nye bybusser skal være elektriske innen utgangen av 2025, og 75 % av langdistansebusser er el- eller hydrogenkjøretøy i 2030. Virkemidler vil være Nullutslippsfond for videreutvikling og læring, høyere kjøpsavgifter for forbrenningsmotor og høyere bruksavgifter. For bybuss-segmentet er offentlige anskaffelser et viktig virkemiddel.
- Biodrivstoff vil redusere klimagassutslippene fra eksisterende kjøretøypark.
    - Virkemidler vil være opptrapping av omsetningskrav for biodrivstoff til veitransport, tiltak for opptrapping til 40 % innen 2030. Aktivitets- og elektrifiseringstiltak vil redusere det totale drivstoffvolumet

Marked og kunde

Befolkningsstruktur, prognose og markedsgrunnlag

I Innlandet bor det litt over 370 000 innbyggere. Den største kommunen i antall innbyggere er Ringsaker, med cirka 35 000 innbyggere. Deretter følger Hamar, Gjøvik, Lillehammer, Elverum og Stange, som alle har flere enn 20 000 innbyggere.

[7] https://innlandstrafikk.no/om-oss/om-innlandstrafikk/arsrapport-innlandstrafikk-2020/2-miljo-og-klima/
[8] Forbruk autodiesel ca 6,3 mill. liter
[9] https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf



Figur 4: Folketall i Innlandets kommuner, 2021, (SSB)

En av tre bor i de største byene

Nesten 60 % av innlendingene bor i et tettsted, og nærmere 1 av 3 bor i en av de fem største byene: Hamar, Gjøvik, Lillehammer, Elverum og Kongsvinger. Ser vi på byregionene med tilgrensende kommuner, ser vi at Hamarregionen (Ringsaker, Hamar, Løten og Stange) er den mest folkerike regionen med nesten 100 000 innbyggere.

Hamarregionen	96 061	25,80 %
Gjøvikregionen	71 181	19,10 %
Kongsvingerregionen	48 532	13,00 %
Lillehammerregionen	40 025	10,80 %
Sør-Østerdal	39 667	10,70 %
Nord-Gudbrandsdal	17 904	4,80 %
Valdres	17 491	4,70 %
Fjellregionen	14 656	3,90 %
Hadeland (Gran)	13 551	3,60 %
Midt-Gudbrandsdal	13 056	3 ,50 %
Totalsum	**372 124**	**99,90 %**

Tabell 5: Antall og prosentandel befolkning i de ulike regionene i 01.01.2022 (SSB).

Befolkningstetthet og markedsgrunnlag

Befolkningstettheten er et uttrykk for markedsgrunnlaget for kollektivtrafikk. Tabellen ovenfor illustrerer at befolkningen i Innlandet er ujevnt fordelt i de ulike regionene. Innlandet har et varierende befolkningsgrunnlag og store geografiske avstander. Store avstander og små markeder preger en del distrikter. Dette er utfordrende med hensyn til å gi et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud. Det er størst potensiale for å få flere til å reise kollektivt der befolkningstettheten og befolkningsgrunnlaget er høyest.

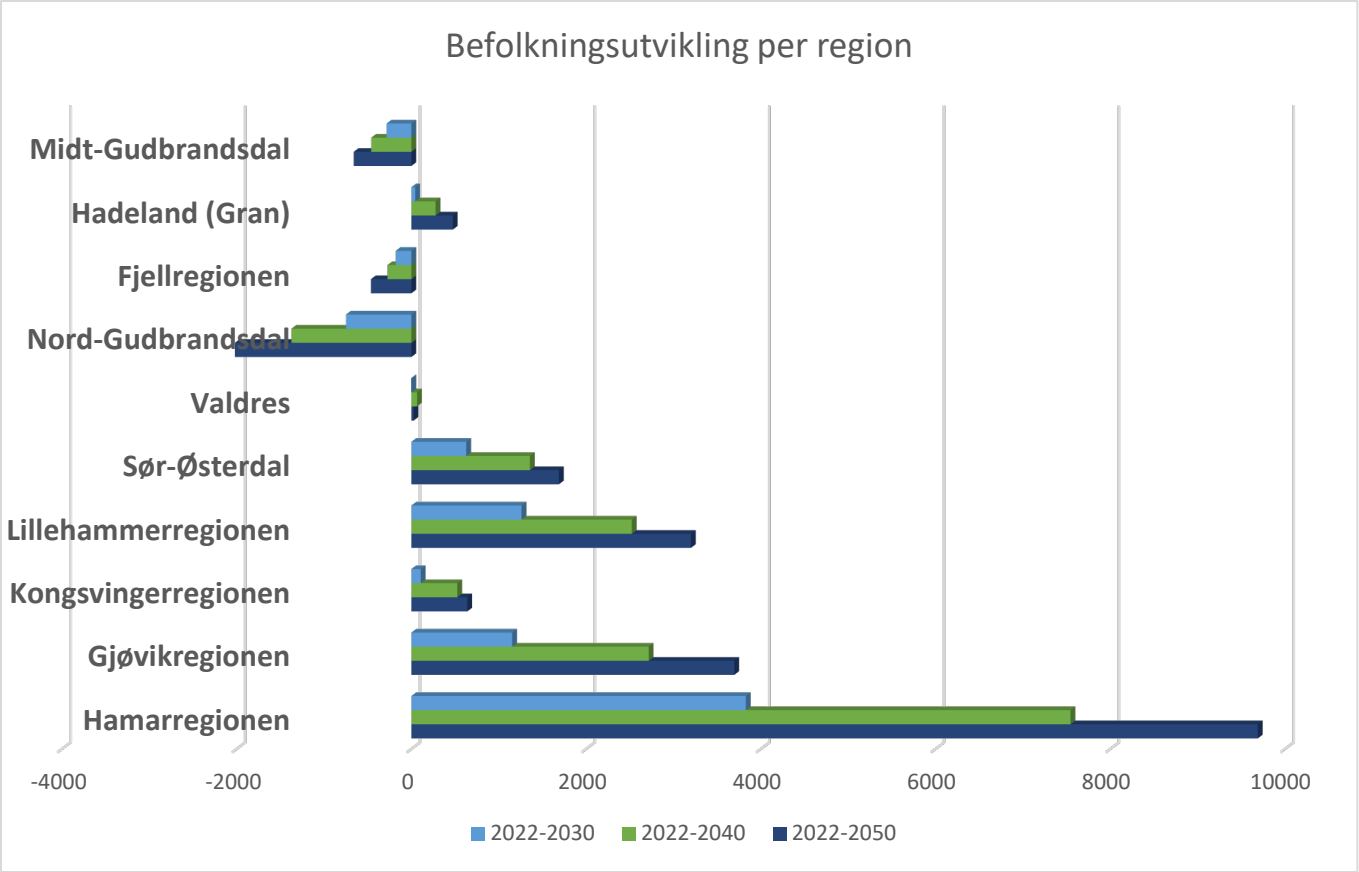
Flere eldre og færre unge

Det forventes at sammensetningen og den geografiske fordelingen av befolkningen vil endre seg. Stadig flere trekker mot de mest folkerike kommunene i Innlandet, og det blir stadig høyere andel eldre i befolkningen. Det blir stadig flere eldre, særlig i distriktene. De unge flytter til sentrale strøk for å studere og jobbe, og blir ofte boende der også etter at de har fått barn. Innlandet har den høyeste andelen av personer over 67 år i Norge og den laveste andelen unge.

Prognose

Et generelt trekk er at byer og tettsteder vokser, og at befolkningsveksten er forventet å skje der det bor flest folk fra før, og der kollektivtrafikken har gode forutsetninger for å øke andel kollektivreisende.

Søylediagrammet viser at det forventes størst befolkningsvekst i Hamar-, Gjøvik- og Lillehammer-regionen i tiden frem mot 2050. I Gudbrandsdalen viser prognosene en negativ utvikling med tanke på antall innbyggere.



Figur 5: Regionale befolkningsframskrivinger 2020-2050 (forventet befolkningsutvikling) – hovedalternativet (SSB tabell nr. 12882).

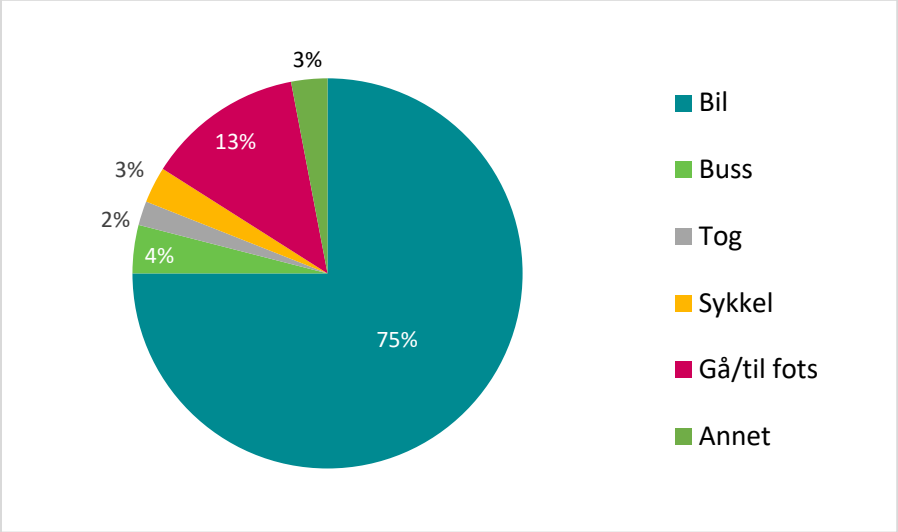
Arbeidsreiser og pendling

Arbeidsreisende er en stor og viktig målgruppe for Innlandstrafikk. Arbeidsreisende har ofte faste reisemønstre mellom hjem og arbeid, i de periodene på døgnet trafikken og belastningen på vegnettet er størst. Den største pendlerstrømmen er mellom mjøsbyene, og Hamarregionen er den regionen med flest arbeidsreiser. Tabellen nedenfor viser arbeidsreiser internt i kommunene og mellom kommunene.

Pendling 2021	Arbeidssted											
Bosted	Hamar	Stange	Ringsaker	Løten	Lillehammer	Gausdal	Øyer	Gjøvik	Vestre Toten	Østre Toten	Elverum	Kongsvinger
Hamar	9 373	1 463	1 593	247	240	3	4	275	23	14	462	17
Stange	3 423	4 070	741	220	90	-	3	120	12	12	286	20
Ringsaker	3 108	603	10 059	77	1 324	23	35	732	95	51	138	7
Løten	1 078	428	281	1 131	29	1	1	39	5	2	374	7
Lillehammer	459	29	530	3	10 741	301	408	478	44	18	44	5
Gausdal	41	2	51	1	1 029	1 654	125	50	6	-	-	2
Øyer	48	4	45	-	905	135	1 145	43	2	2	6	2
Gjøvik	349	45	530	4	574	20	16	9 828	1 403	485	23	5
Vestre Toten	75	10	110	3	79	2	1	1 732	3 615	459	6	-
Østre Toten	89	15	94	2	69	3	2	1 860	968	3 507	9	-
Elverum	746	211	214	164	62	1	1	61	7	6	7 345	37
Kongsvinger	67	30	9	3	9	1	-	16	-	1	29	5 629

Tabell 6: Arbeidspendling 2021 (SSB)

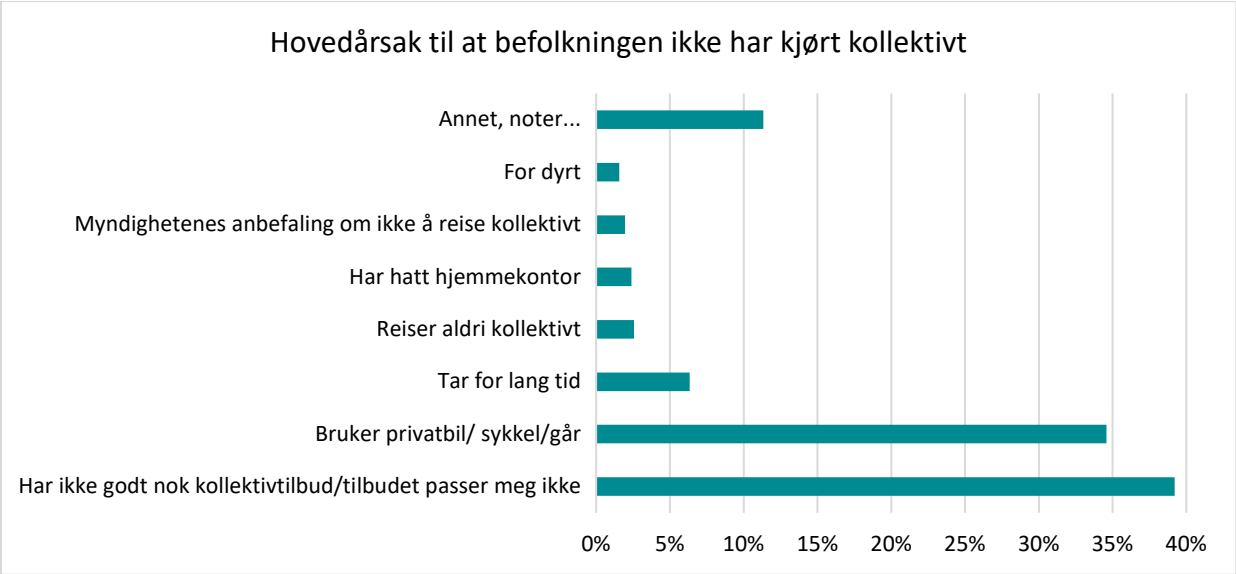
Markedsandeler og kundeinnsikt



Figur 6: Befolkningsundersøkelse om transportmiddelbruk i Innlandet 2021 (Kantar).

I figuren ovenfor vises markedsandeler målt som andel av hverdagsreiser med de ulike transportmidlene. Av det totale volumet av reiser i løpet av en normal måned estimeres bussens markedsandel til å ligge på 4 % på hverdagsreiser. Bil dominerer markedsandelen med 75 %, av disse er det 65 % som er diesel/bensin-bil og 10 % elbil. Tog benyttes på 2 % av reisene, mens 3 % foretas på sykkel og 13 % til fots.

Hovedårsaken til at befolkningen ikke har kjørt kollektivt

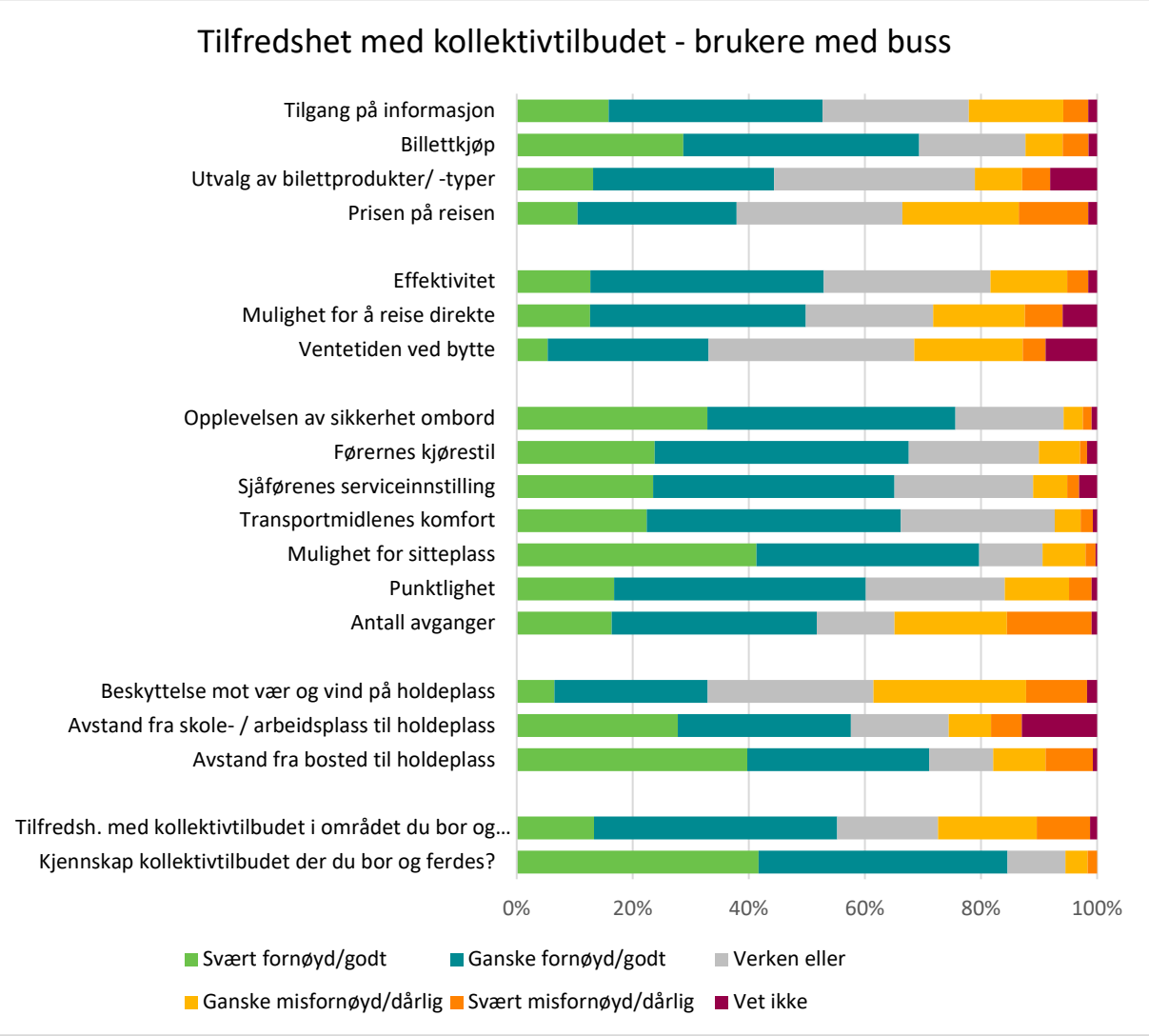


Figur 7: Befolkningsundersøkelse om transportmiddelbruk i Innlandet 2021 (Kantar).

Resultatene i figuren over viser at hovedårsakene for å ikke kjøre kollektivt, er at man bruker bil, sykkel eller går, eller at man opplever at kollektivtilbudet er for dårlig. Det er en klar sammenheng

mellom hvor man bor og hvilke årsaker som oppgis. I byene oppgir de at de har brukt mer bil, sykkel eller gange, mens i distriktene oppgis det at tilbudet ikke finnes eller ikke passer.

Tilfredshet med kollektivtilbudet – brukere av buss



Figur 8: Befolkningsundersøkelse om transportmiddelbruk i Innlandet 2021 (Kantar).

85 % av de som bruker buss har høy kjennskap til tilbudet. 55 % av denne gruppa er svært fornøyd, eller fornøyd med kollektivtilbudet. Det brukerne er misfornøyde med er antall avganger, beskyttelse mot vær og vind, ventetid ved bytte og mulighet for å reise direkte.

Kundeperspektivet

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

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

transportmidler og samarbeid mellom ulike aktører om informasjons-, bestillings- og betalingsløsninger på digitale plattformer.

Kundeløfte: Enkelt. Moderne. Pålitelig speiler ambisjonen om hvordan Innlandstrafikk skal oppfattes av kundene.

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

- Skolebarn, lærere og foreldre
- Ungdom og studenter
- Arbeidsreisende
- Fritidsreisende og turister
- Eldre

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

Endringer i reisevaner etter koronapandemien

Etter koronapandemien er det færre reisende og lavere billettinntekter for kollektivselskapene og endringer i reisevanene. Folk jobber mer hjemmefra og det er flere fritidsreiser. Det gjør også at eldre statistikk ikke gir god nok kunnskap for utvikling av rutetilbudet. For at ikke kollektivtransporten skal havne i en negativ spiral, blir det viktig å unngå at inntekts-frafallet fører til et dårligere kollektivtilbud for folk, for eksempel gjennom lavere frekvens eller økte takster (Ref. TØI rapport 1874/2022).

Innlandstrafikk og bransjen ellers står overfor store utfordringer for å tilpasse seg den nye normalen. Sannsynligheten er stor for at kollektivbransjen ikke kommer tilbake til den hverdagen og de reisemønstrene som var i 2019, før pandemien inntraff. For å ikke måtte kutte i kollektivtilbudet må kollektivtrafikken finne nye innovative tiltak som kan skape inntekter og sikre et bærekraftig og attraktivt tilbud, også etter pandemien.

Utfordringen og dilemmaet ligger i at nye tiltak bærer med seg risiko – og i tillegg at det er ressurskrevende å utvikle nyvinninger i en tid hvor kollektivbransjen er såpass presset på ressurser som det er i dag.

Videreutvikle et bærekraftig og attraktivt kollektivtilbud

En viktig utfordring Innlandstrafikk står overfor er å få tilbake kundene etter koronapandemien og bygge omdømme og attraktiviteten av å reise kollektivt[10]. Aktuelle tiltak og muligheter for å få flere tilbake på bussen:

- Øke, synliggjøre og kommunisere samfunnsnytten kollektivtrafikken har
- Modernisere billettsystemene for å tilpasse oss nye reisevaner og nye teknologiske løsninger
- Lære folk å reise kollektivt gjennom å øke bevisstheten om kollektivtilbudet
- Markedsføre helhetlige og sømløse reiser
- Synliggjøre at det er lønnsomt å reise kollektivt, både med tanke på miljø og økonomi

[10] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S11 Inspirere til å velge bærekraftige reisemåter

- Få flere til å reise kollektivt til og fra jobb, blant annet i samarbeide med aktuelle arbeidsplasser
- Markedsføre i de områdene der potensialet for flere reisende er størst
- Mer fleksible billetter og enklere prisstruktur
- Forutsigbart og fleksibelt rutetilbud

Helhetlig og sømløs kollektivtransport

I mobilitetsstrategien er en av delstrategiene å tilpasse seg endringene i reisevanene, og videreutvikle et helhetlig å sømløst kollektivtilbud. Ett av tiltakene for å nå denne målsetningen er at fylkeskommunen må ta stilling til kollektivtrafikkens rolle i fremtiden. Denne utfordringen er også beskrevet i rapporten *"Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025"* fra Kollektivtrafikkforeningen. I denne rapporten presenteres fire ulike fremtidsscenarioer og strategier for morgendagens kollektivtrafikk, ut ifra kundens reisevaner og vår rolle som samfunnsaktør.

Rapporten er et nyttig verktøy og kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av kollektivtilbudet og for følge opp tiltak og utfordringer i mobilitetsstrategien og handlingsplanen for kollektivtransport.

På den måten tilpasser kollektivtransporten morgendagens reisevaner og kan tilby et markedstilpasset og attraktivt kollektivtilbud i Innlandet[11]. Det er behov for at noen tenker mer helhetlig innenfor mobilitet enn bare buss og tradisjonell kollektivtrafikk. Dette er en rolle det er naturlig at fylkeskommunen inntar på regionalt nivå.

Billett- og informasjonsløsninger

Dagens kunder har store forventninger til våre tjenester. Innlandstrafikk må kontinuerlig forbedre billett- og informasjonsløsninger for kundene. Kunden skal oppleve at det er enkelt å finne ut når og hvor bussen går, samt kjøpe billett. Det er behov for å videreutvikle kommunikasjons- og billetteringsløsninger som kan benyttes på mange digitale plattformer.

Nødvendig med investering av nytt billettering- og sanntidssystem

Dagens billetterings- og sanntidssystem har vært i drift siden 2006 og har siden da blitt vedlikeholdt og oppgradert. Underveis har det blitt lagt til mange nye funksjoner, som sanntidssystem og billett på mobil. Mye av utstyret som benyttes er gått ut av produksjon og det er vanskelig og kostbart å erstatte dette.

Nå er det nødvendig å fornye systemet og få etablert en mer moderne og fremtidsrettet løsning. Kontobasert billettering (ID-basert billettering) er i dag den mest fremtidsrettede løsningen. I denne løsningen lagres billetter og/eller betalingsavtaler i «skyen». ID-bærere kan være smartkort, mobiltelefon, eller smartklokke. Disse knyttes til billettenes ID via kundens konto eller profil. Valideringer/avlesninger og billettkontroller forholder seg da til billettene som ligger i «skyen» istedenfor fysisk lagrede billetter på reisekort eller mobiltelefon. Nasjonalt vil kontobasert billettering være basis for det videre arbeidet med å nå full nasjonal interoperabilitet (lesbarhet og validering av billetter mellom ulike kollektiv aktører) for elektronisk billettering.

[11] Mobilitetsstrategi for Innlandet – S3 Samordne og utnytte transporttjenestene for innbyggere og tilreisende i distriktene

Prosjekt for ny billetterings- og sanntidsløsning

Innlandstrafikk er i oppstartsfasen med et prosjekt som skal utarbeide en plan for billetterings- og sanntidsløsning for årene fremover. Dette vil gi bedre kvalitet på tjenestene og gjøre kollektivtilbudet lettere tilgjengelig for alle

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

Målet med prosjektet er å innføre et fremtidsrettet, fleksibelt og enkelt og standardisert billetterings- og sanntidsløsninger for kollektivtrafikken i Innlandet. Denne må ta hensyn til de ulike bussanbudene, anbudsperioder og økonomiske forutsetninger.

Nasjonale føringer og EU krav

Ny billetterings- og sanntidsløsning skal sikre at Innlandet fylkeskommune (Innlandstrafikk) etablerer en løsning som er i samsvar med nasjonale føringer på elektronisk billetterings- og reiseinformasjon. Løsningen skal ivareta de nye kravene i ITS fra EU (Intelligent transport systems - European Commission), og bygge på felles-komponenter som bygges nasjonalt (Entur) om dette er hensiktsmessig.

Forventede gevinster

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

- Enklere å reise kollektivt
- Sikre billettinntekter ved riktige priser og billetter
- Gir kortere reisetid ved rask billettering om bord i bussen
- Sikre stabil drift på billett- og informasjonssystemene
- Sikre interoperabilitet på billetter mellom fylker og andre aktører
- Gir riktig og rask publikumsinformasjon

Finansiering

For å kunne gjøre en oppgradering av billetteringssystemer må det gjøres en investering. Denne kan gjøres på flere måter:

- Enheten tilføres egne investeringsmidler til formålet.
- Enheten pålegger transportørene å oppgradere og får kostnaden via dem som et tillegg i drift.
- Enheten får tilført driftsmidler til formålet.

Uavhengig av hvilken måte en investering gjennomføres, vil det medføre ekstra kostnader for enheten. For å kunne være i forkant og gjøre nødvendige oppgraderinger anbefales det at enheten tilføres årlige investeringsmidler.