Innlandet
fylkeskommune

Regional samferdselsstrategi - høringsforslag

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



Innhold

Innledning 3
Samhandling og partnerskap 5
Transportakser og hovedkorridorer 7
Klimarobusthet og totalforsvar 12
Veg- og bruinfrastruktur på fylkesveg 14
Trafikksikkerhet 16
Mobilitet og kollektivtransport 18
Byområder 21

Forsidefoto: Innlandet fylkeskommune

Innledning

> «Det skal utarbeides en samferdselsstrategi for Innlandet. Strategien skal være på et overordnet nivå og blant annet være grunnlag for samspill med staten i arbeidet med Nasjonal transportplan.»
>
> Sitat fra Innlandsstrategien 2024 – 2028

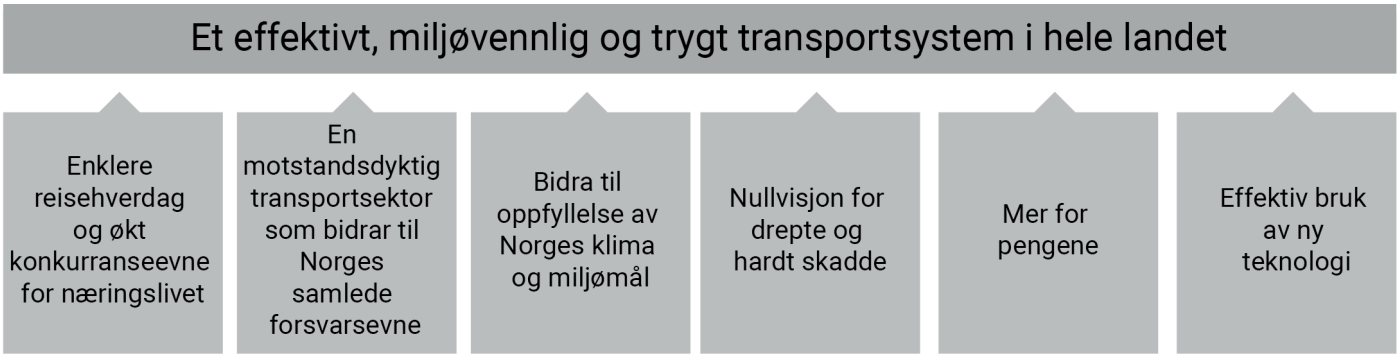
Innlandsstrategien og de regionale planene danner grunnlaget for Regional samferdselsstrategi, og innlandsstrategiens tre utviklingsmål ligger til grunn:

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

Den regionale samferdselsstrategien skal også vise hvordan innlandssamfunnet kan bidra til å oppnå målene som regjeringen har satt for arbeidet med kommende Nasjonale transportplan 2029 - 2040



Foto: Steinar Svensbakken



I strategien har det vært lagt stor vekt på å sette samferdsel og mobilitet i Innlandet inn i en nasjonal kontekst. Innlandet har en sentral rolle i det nasjonale transportsystemet. Strategien skal bidra til å synliggjøre denne rollen og styrke fylkeskommunens evne til å påvirke nasjonale prioriteringer.

Strategien består av 31 strategiske grep på syv utvalgte tema. Dette er områder som er viktige for å nå de langsiktige utviklingsmålene både i Innlandsstrategien og Nasjonal Transportplan.
Et strategisk grep skal si noe om hva vi vil, og hvordan vi når målene. Oppfølging av strategien skal skje gjennom fylkeskommunens strategiske arbeid, lokalt, regionalt og nasjonalt. Fylkeskommunale tiltak må prioriteres gjennom egne handlingsplaner. Prioritering av nasjonale samferdselstiltak skjer gjennom nasjonale og statlige prosesser, som for eksempel Nasjonal Transportplan.

Det er lagt vekt på at samferdselsstrategien skal ha et langsiktig perspektiv. Derfor velger vi å løfte blikket mot 2050. Langsiktighet er nødvendig for å møte framtidige transportbehov, håndtere klimaendringer, totalforsvaret og sikre at samfunnets investeringer gir størst mulig nytte over tid. Det betyr at de ulike strategiske grepene skal stå seg over tid, selv om strategien rulleres hvert 4 år. Dette for sikre eierskap og en prioritering av ulike strategiske grep som er viktigst å jobbe med de nærmeste 3-4 år.

Samhandling og partnerskap

Bygge sterke allianser og påvirke nasjonal transportpolitikk

Fylkeskommunen som regional utviklingsaktør bør ta en hovedrolle i å bygge partnerskap for hele regionen i transport- og samferdselspolitiske tema. Partnerskap og allianser er helt avgjørende for å få nasjonalt gjennomslag i transportpolitikken og investeringer i transportinfrastruktur.



Foto: Unsplash

1.

Innlandet fylkeskommune skal ta en aktiv hovedrolle i å bygge partnerskap for hele regionen i transport- og samferdselspolitiske tema. Innlandet skal bygge kraftfulle allianser for å få gjennomslag for transportpolitiske mål og posisjoner.

Innlandets posisjon som transittkorridor med viktige transportakser mellom landsdeler, tilsier at vi kan bygge kraftfulle allianser. Viktige allianser er næringslivsorganisasjoner, nabofylker, kommuner og regioner langs prioriterte transportakser og korridorer

2.

Innlandet fylkeskommune skal styrke dialogen med staten og statlige virksomheter for å sikre bedre samordning og måloppnåelse.

Fylkeskommunen har behov for sterkere samhandling med statlig forvaltning for å nå både lokale, regionale og statlige mål. I utredningsoppdrag knyttet til Nasjonal Transportplan 2029-2040 slås det fast at samfunnskritiske transportbehov er avhengige av et samspill mellom statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur.

Beslutninger om statlige strategiske veivalg blir ofte tatt tidlig i prosessen. Det er derfor viktig å være tydelig og samlet tidlig i beslutningsprosesser. Hele fylket bør stå mest mulig samlet om prioriteringene og innspillene som fremmes. Fylkeskommunen og samarbeidspartnerne skal være proaktive bidragsytere i politikkutviklingen, ikke bare høringsinstanser.

3.

Innlandet fylkeskommune skal arbeide aktivt sammen med de andre fylkeskommunene i landet for å bedre den samlede finansieringen for fylkesveger og fylkeskommunal kollektivtransport.

Fylkesvegene og fylkeskommunal kollektivtransport er i hovedsak finansiert via inntektssystemet dvs. som rammetilskudd, i tillegg til fylkeskommunenes egne skatteinntekter. Å øke de samlede rammene i rammetilskuddet vil styrke finansieringsgrunnlaget for fylkesveg og kollektivtransport.

4.

Innlandet fylkeskommune skal styrke arbeidet med regionale analyser. Dette for å synliggjøre de regionale virkningene, særlig av større etableringer og infrastrukturinvesteringer.

Transportplanlegging må i større grad fange opp endringer i næringsutvikling, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer og strukturelle endringer. Dette er forhold som i praksis kan være avgjørende for transportetterspørselen.
Det er behov for bedre å få fram regionale effekter i arbeidet med regionale analyser, særlig samspill mellom buss og tog, samt arealutviklingen. I analysearbeidet er det viktig å få fram hvordan virkemidler på statlig, regionalt og lokalt nivå gjensidig forsterker hverandre.

Transportakser og hovedkorridorer

Styrke Innlandets rolle i det nasjonale transportsystemet

Innlandet er vertskap for noen av landets viktigste transportkorridorer nord-sør og øst-vest, og med flere grensekryssende forbindelser til Sverige.

Transportaksene gjennom Innlandet er avgjørende for næringslivet og transport av gods i hele Norge.

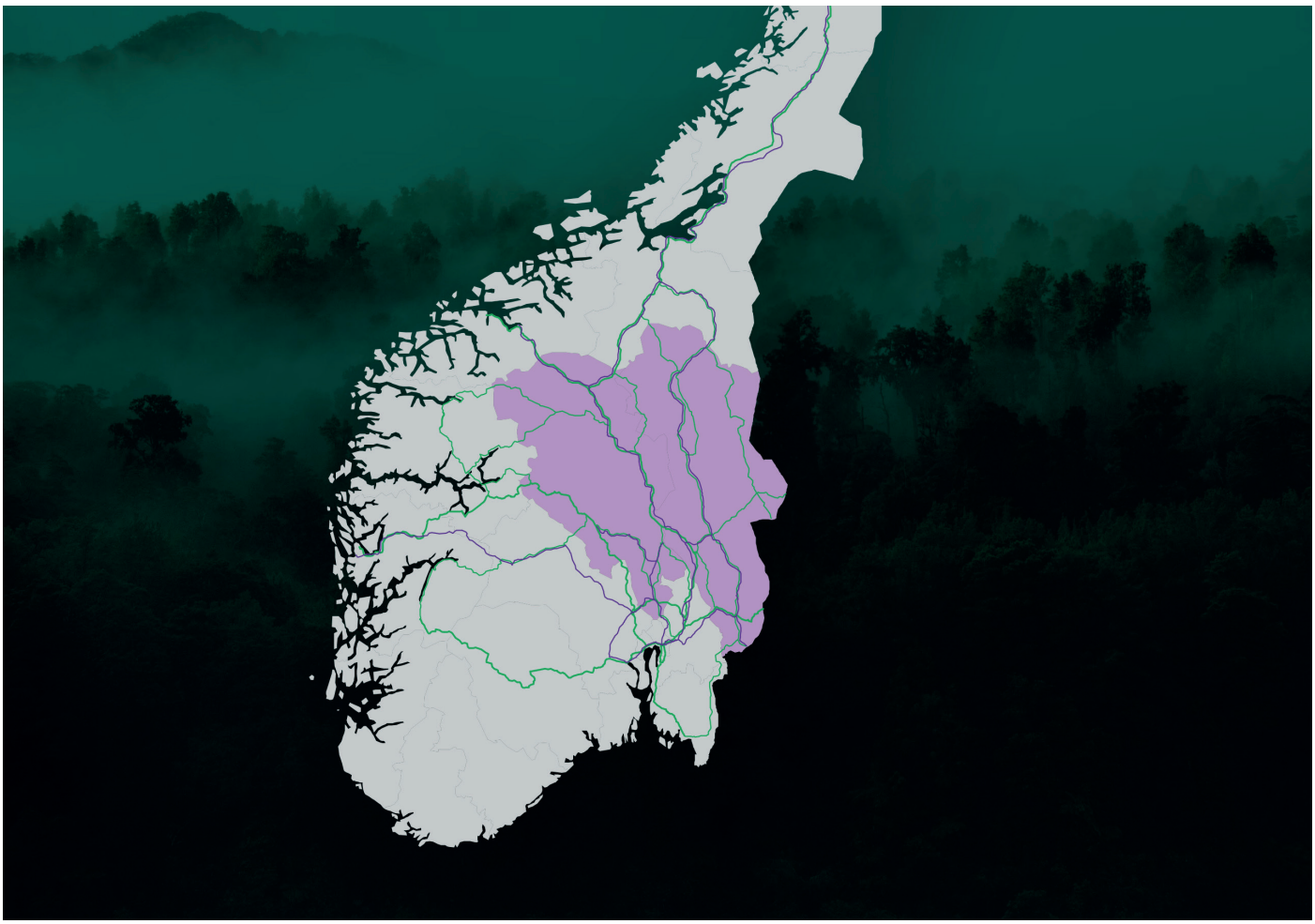


Foto: Innlandet fylkeskommune

5.

Riksvei 25 er en viktig kobling for nord–sør-forbindelsen mellom E6 ved Hamar til riksvei 3 gjennom Østerdalen. Rv. 3, 25, E6 og rv. 4 skal videreutvikles som de viktigste nasjonale nord–sør-korridorene på veg. Disse er av stor nasjonal betydning for forsyningssikkerhet, beredskap og næringsutvikling, men også vesentlige for utvikling av bo- og arbeidsmarkedet i byer og tettsteder langs korridorene.

Rv. 3 og E6 utfyller hverandre og er nasjonalt viktig for næringstransporter fra/til Østlandet, Nord-Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge. Fra E6 går det flere forbindelser fra Innlandet mot

Vestland og Møre og Romsdal. E6 og rv. 3 er sentrale veier i Norge for tidskritisk eksportgods[1] , som f.eks. sjømat.

Rv. 4 er en viktig eksportveg for industriklyngene i Gjøvikregionen, og er av vesentlig betydning for bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyregionen.

6.

E16 over Valdres/Filefjell skal videreutvikles som en foretrukket hovedforbindelse mellom Oslo og Bergen. Veien har spesielt god fremkommelighet vinterstid.

Øst-vest-forbindelsene til Nord-Vestlandet (E136 og rv. 15) skal utvikles som viktige veier for eksport, blant annet for fisk- og sjømat.

E16 over Valdres/Filefjell er hovedforbindelsen mellom Mjøsregionen og Vestlandet, og er øst-vest forbindelsen i Sør-Norge med best fremkommelighet gjennom vinteren. E136 og rv.15 er viktige øst-vest forbindelser for eksportnæringene på Nord-Vestlandet og videre mot Oslo og utlandet.

7.

Innlandet fylkeskommune skal arbeide for at riksvegforbindelsene E16, rv. 25 og rv. 2 utvikles som hovedvegforbindelser over grensen mot Sverige, med god fremkommelighet og transportevne.

Innlandet har flere viktige grenseforbindelser på veg mot Sverige. E16, rv. 25 og rv. 2 er de viktigste øst-vest-forbindelsen på veg over grensen til Sverige. Det er i tillegg mange grenseoverganger på fylkesvegnettet. Disse fungerer som omkjøringsveger for riksvegnettet. Gode og redundante[2] hovedvegforbindelser over grensen mot Sverige vil være viktig i krise- og beredskapssituasjoner.

---

[1] Multiconsult (2024), Godsstrømanalyse Innlandet, utarbeidet for Innlandet fylkeskommune;

[2] Redundante forbindelser på veg og bane er forbindelser med omkjøringsalternativer.

8.

Innlandet skal utnytte sin posisjon som transportfylke og bli Norges ledende fylke for utslippsfri tungtransport.

Tungtransporten står for 42 % (2024) av utslippene fra vegtrafikken i Innlandet, og overgang til fossilfrie lastebiler innen 2030 er tiltaket med størst klimaeffekt[3].

Fylkeskommunen skal være pådriver for at det etableres fossilfrie energistasjoner[4] i de viktigste transportaksene og hovedkorridorene. Dette for å redusere klimautslipp fra transport, og for å styrke næringslivets konkurranseevne.



Foto: Unsplash

[3] Godsstrategi Innlandet, 2025

[4] En grønn energistasjon er et anlegg der kjøretøy kan fylle eller lade ulike utslippsfrie energibærere på ett og samme sted. (Eks. lading av strøm, biogass, hydrogen etc.)

9.

Innlandet fylkeskommune skal sammen med andre fylkeskommuner på Østlandet arbeide for å styrke jernbanens posisjon i nasjonal samferdselspolitikk. Fylkeskommunen skal også arbeide for at jernbanen videreutvikles som stamnett for kollektivtrafikken og at rammebetingelsene for godstransport på bane forbedres.

Jernbane er et viktig transportmiddel for hele Østlandet, og spesielt for Innlandet. Den har sin styrke i å frakte mange personer og store godsmengder over lengre distanser med lavt energibruk, lite utslipp og lav kostnad. I tillegg er jernbanen stamnett for mye av kollektivtransporten internt i fylket, samtidig som den er ryggraden for kollektivtransporten gjennom fylket, ikke minst mot det store arbeidsmarkedet i og rundt Oslo.

Innlandet har 6 jernbanestrekninger. To av disse, Dovrebanen og Kongsvingerbanen, er erklært overbelastet. På flere av strekningene har en opplevd klimarelaterte hendelser de seneste årene.

10.

Innlandet fylkeskommune skal bygge allianser med næringsliv og andre fylkeskommuner for at Intercity-utbyggingen på Østlandet fullføres. Utbyggingen må gjennomføres parallelt med kapasitetsforbedrende tiltak i Oslo-navet for å hindre at jernbanen taper markedsandeler.

Videre utbygging og ferdigstilling av Intercity på Østlandet er svært viktig for næringslivet og utvikling av de regionale byene, i tillegg til å løse transportbehovet inn og ut av Oslo-området. Økt kapasitet og regularitet på jernbanen er avgjørende for ivaretakelse av nullvekstmålet og nasjonale klimamål.

11.

Innlandet fylkeskommune skal arbeide for at Dovrebanen og Røros- og Solørbanen utvikles til et samlet og redundant[5] nord-sør jernbanesystem for både gods- og persontransport.

Dovrebanen er en svært viktig strekning for godstransport mellom Sør-Norge og Midt- og Nord-Norge. Under stengingen av Dovrebanen i 2023 tok Rørosbanen bare unna deler av transport-behovet pga. liten kapasitet.

Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen mangler elektrifisering, noe som bør komme på plass for å skape en motstandsdyktig jernbane sør-nord, og mot Nord-Vestlandet. Kapasitetsforbedrende tiltak utover elektrifisering, kan være lengre krysningsspor, tilsvinger, varslingssystemer og annet.

---

[5] Et redundant transportsystem er et transportsystem med omkjøringsalternativer.

12.

Fylkeskommunen skal arbeide for at Kongsvingerbanen videreutvikles som del av TEN-T kjernenettverket i EU. Dette for å sikre Innlandet tilgang til europeiske transportkorridorer på jernbane.

En stor andel av grensekryssende godstransport på bane transporteres på Kongsvingerbanen, som i tillegg har betydelig lokal, regional og internasjonal persontrafikk. Strekningen Oslo – Stockholm over Kongsvingerbanen er innlemmet i TEN-T[6].

For eksportnæringene i Innlandet og Norge betyr dette bedre tilgang til Europeiske markeder. I krise- og beredskapssituasjoner vil det være avgjørende for sikkerheten og beredskapen i hele Sør-Norge.

13.

Fylkeskommunen skal arbeide for at reisetiden for persontransport på Gjøvikbanen blir redusert og at banen utvikles for mer godstransport.

Toget på Gjøvikbanen stiller dårlig i reisetidskonkurransen mot bil på strekningen Oslo – Gjøvik. Det må derfor gjøres kraftfulle tiltak for å forbedre reisetiden.

Det er ikke godstransport på Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik. Gjøvik-regionen er en industriregion i vekst og det er potensial for å tilrettelegge for godstransport på strekningen.

---

[6] **TEN-T: Trans-European Transport Network** (på norsk: det transeuropeiske transportnettet). EUs overordnede nettverk av viktige transportkorridorer for veg, jernbane, havner, lufthavner og terminaler.

Klimarobusthet og totalforsvar

Styrke beredskap og samfunnssikkerhet i transportsystemet

Mye av transportsystemet i Norge og Innlandet er godt tilpasset en normalsituasjon, men har lav toleranse for avvik som følge av flom, ulykker eller hendelser. Dette gir høy sårbarhet og få alternative transportveger.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa har endret seg som følge av krigen i Ukraina og Sverige og Finland sin inntreden i NATO. Dette forsterker behovet for et robust og velfungerende transportsystem i Innlandet.



Foto: Steinar Svensbakken

14.

Transportsystemet i Innlandet skal utvikles slik at det sikrer god fremkommelighet både i hverdagen og i krise og forsvar.

Innlandets transportsystem skal utvikles slik at mennesker og varer kommer trygt og effektivt fram i hverdagen, samtidig som transportsystemet har nødvendig robusthet og kapasitet til å håndtere naturhendelser, kriser og militære behov

15.

Det skal utpekes nasjonale transportakser, både nord-sør og øst-vest, bestående av statlig vegnett, fylkesvegnett, jernbane og til dels kommunalt vegnett. Det er for å ivareta det samlede framkommelighets- og transportbehovet på strekninger som er særlig viktige for totalforsvaret.

For å ivareta både militære og sivile behov for framkommelighet, funksjonalitet og transportkapasitet i normalsituasjoner, kriser og krig, må statlig og fylkeskommunalt vegnett samt jernbanen ses i sammenheng. Transportaksene nord-sør har tradisjonelt hatt størst betydning. I dag har aksen øst-vest fått større betydning som følge av Sverige og Finland sin inntreden i NATO. I en sikkerhetspolitisk krise eller væpnet konflikt må det forventes en betydelig økning i transporten av personell, materiell og forsyninger gjennom Innlandet til og fra Sverige og Finland.

16.

Fylkeskommunal veginfrastruktur skal dimensjoneres for økte nedbørsmengder og økt risiko for ekstremvær, i samsvar med gjeldene klimaprofil for Innlandet.

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

Klimatilpasning ivaretas blant annet ved krav eller anbefalinger inntatt i vegnormaler, og tilpasning til dimensjonerende flomstørrelser ved investerings- og vedlikeholdstiltak for eksempel på bru, kulverter og stikkrenner. I VegROS[7] er klimatilpasning gitt en sentral plassering knyttet til vurderingskriteriene.

17.

Evnen til krisehåndtering på transportområdet skal utvikles og styrkes sammen med våre samarbeidspartnere.

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

Det er også behov for å styrke samvirket med fylkeskommunens entreprenører og transportører. For å opprettholde transportevnen i vegnettet er det viktig at entreprenørene kan reparere skadet infrastruktur raskt.

---

[7] **Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) i vegplanlegging.**

Veg- og bruinfrastruktur på fylkesveg

Ta vare på og fornye eksisterende infrastruktur

For de aller fleste innbyggerne i Innlandet utgjør fylkesvegene den viktigste forbindelsen til arbeidsplasser, utdanningstilbud, helsetjenester, kulturtilbud og offentlige funksjoner. Hovedutfordringen for Innlandets fylkesvegnett er et estimert vedlikeholdsetterslep på 7-8 milliarder kr.

2500 km fylkesveg i Innlandet har dårlig eller svært dårlig dekke, der de fleste er lavtrafikkerte strekninger. Innlandet har ca. 1250 bruer, og halvparten av de har alvorlig eller svært alvorlig skadegrad. 60% av bruene er eldre enn 50 år.



Foto: Innlandet fylkeskommune

18.

Som vegeier skal Innlandet fylkeskommune prioritere fornyelse og utbedring av eksisterende veginfrastruktur framfor å bygge nytt.

Med målrettede investeringer skal fylkeskommunene ta vare på verdiene i dagens vegnett og sikre trygge, fremkommelige og robuste veger i Innlandet. Dette innebærer at noen veger oppgraderes i tråd med vedtatt funksjon og noen vedlikeholdes med dagens standard.

19.

Innlandet fylkeskommune skal vurdere egen bruportefølje i et bredt samfunnsperspektiv

Fornying og utbedring av bruer innebærer svært store investeringer. Bruenes funksjon i lokalsamfunnet kan endre seg mye gjennom brua sin levetid. Fylkeskommunen må derfor vurdere sin bruportefølje i et bredt samfunnsperspektiv før gjennomføring av tyngre investeringstiltak. Dette innebærer vurdering av både funksjon og plassering.

20.

For å styrke finansieringen av fylkeskommunale bruer skal det arbeides for et nasjonalt bruprogram for fylkesvegbruer.

Hovedtyngden av fylkesvegbruene i Norge ble bygget i tidsrommet 1950 til 1980, og ca. 55 % av bruene er eldre enn 50 år[8]. Disse bruene ble bygget i en helt annen tid og for et vesentlig annerledes trafikkbilde enn i dag.

Dagens finansieringsnivå gjør det vanskelig å holde nødvendig utskiftingstakt. Dette skaper en situasjon der vedlikeholdsbehovene vokser raskere enn tilgjengelige ressurser. Et nasjonalt bruprogram må følges opp med betydelige statlige midler over flere år. Det er viktig at en opprettholder egen styring med midlene.

21.

Brukerfinansiering med bompenger skal vurderes i de tilfeller der fylkeskommunen har behov for å utvikle et større investeringsprosjekt og hvor trafikkgrunnlaget er tilstrekkelig.

De økonomiske, samfunnsmessige og transportfaglige virkningene skal utredes når bompenger vurderes som en del av finansieringsgrunnlaget.

Bompenger gir mulighet til å realisere nødvendige investeringer i fylkesvegnettet på et tidligere tidspunkt enn det som ville vært mulig gjennom ordinære budsjetter. Uten bompenger kan flere fylkesvegprosjekter bli utsatt eller nedskalert. Tidligere utbygging gir tidligere gevinster i form av bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og næringsutvikling.

22.

Som landets nest største vegeier skal Innlandet fylkeskommune være en pådriver i å utforske og ta i bruk ny teknologi i bygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

Bruk av sensordata i vegdekke og bruer, digitale tvillinger[9] og KI-baserte driftssystemer kan over tid gi betydelige gevinster i form av bedre vedlikehold. Digitale tvillinger av vegnettet og transport-systemet gir mulighet for simulering av vedlikeholdsbehov, trafikk og beredskapssituasjoner.

---

[8] Kilde: BRUTUS, Statens Vegvesen.

[9] En digital tvilling er en digital modell av et fysisk objekt, system eller en prosess som oppdateres med data fra den virkelige verden.

Trafikksikkerhet

Videreføre nullvisjonen med mål om ingen drepte og hardt skadde i 2050

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken ble vedtatt av Stortinget i 2001 og har siden vært det overordnede målet for norsk trafikksikkerhetsarbeid. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken i Norge er redusert med 95 prosent siden 1970[10].

Et systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid over tid har bidratt til å redusere antall ulykker og konsekvenser av dem. Hvert år blir likevel mange mennesker drept og hardt skadd i trafikken.

Innlandet er ett av fylkene med høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km. Risikoen er spesielt høy på fylkesvegnettet. Trafikkulykkene medfører store samfunnsøkonomiske kostnader, i tillegg til sorg, savn og lidelse blant de som blir berørt.



Foto: Adobe Stock

[10] Rune Elvik, TØI 2024: Risiko for personskader i trafikken i Norge 1970- 2022

23.

Fylkeskommunen skal styrke samarbeidet om trafikksikkerhet på regionalt nivå

Regjeringen har i Nasjonal Transportplan satt ambisiøse etappemål for arbeidet med trafikksikkerhet. De tradisjonelle virkemidlene har gjort at ulykkestallene har gått ned. For å nå målene på trafikksikkerhetsområdet og få ytterligere nedgang i ulykkestallene, mener regjeringen det er behov for å styrke samarbeidet mellom forvaltningsnivåer, sektorer og andre aktører.

Fylkeskommunen har et ansvar for å anbefale og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Innlandet fylkeskommune vil styrke samarbeidet og samhandlingen på regionalt nivå, både internt i egen organisasjon og i samarbeidet med andre aktører.

24.

Fylkeskommunen skal styrke den helhetlige tenkningen på trafikksikkerhetsområdet i egen organisasjon.

Fylkeskommunen gjennomfører trafikksikkerhetsarbeid på flere områder. Prioriteringene er forankret i nasjonale føringer og egne styringsdokumenter. Innlandet fylkeskommune vil styrke den helhetlige innsatsen på trafikksikkerhetsområdet gjennom en egen trafikksikkerhetsplan.



Foto: Innlandet fylkeskommune

Mobilitet og kollektivtransport

Utvikle et bærekraftig og sømløst mobilitetstilbud

Mobilitet[11] handler om hvordan vi forflytter oss mellom hjem og arbeid, fritidsaktiviteter, kulturtilbud og andre aktiviteter. Det handler også om hvordan besøkende kan reise til Innlandet og forflytte seg i fylket. Hvordan vi løser mobilitet og kollektivtrafikk er avgjørende for målsettingene innenfor næringsutvikling, bosetting, miljø og beredskap.

Innlandet vil i de kommende årene oppleve endrede og økte transportbehov og reisemønstre som følge av større offentlige etableringer, et voksende reiseliv og andre næringsetableringer. Endringene kan skape nye bo- og arbeidsmarkedsregioner og øke behovet for effektive transport-forbindelser mellom byer og tettsteder. Arealplanlegging som reduserer reisebehov og legger til rette for mer kollektivtransport, sykkel, gange og bedre knutepunkter vil derfor være svært viktig.



Foto: Adobe Stock

[11] Mobilitet i denne strategien handler om menneskers og virksomheters mulighet til å forflytte seg og nå arbeids-plasser, tjenester, handel, fritidsaktiviteter og sosiale møteplasser.

25.

I områder med spredt bosetting skal fleksible mobilitetsløsninger supplere eller erstatte tradisjonelle rutetilbud og bruk av personbil.

I byer og tettsteder med tilstrekkelig kundegrunnlag skal kollektivtransport, gange og sykkel være reelle og attraktive alternativer til personbil.

Behovet for mobilitetstilbud er til stede uavhengig av hvor man bor i Innlandet og i hvilken livsfase man er i, og måten å løse det på vil variere. Personbilen er fremdeles en viktig mobilitetsressurs i Innlandet.

26.

Innlandet fylkeskommune skal i samarbeid med private og offentlige aktører utforske og ta i bruk nye reisekonsepter. Fylkeskommunen skal inngå samarbeid med arbeidsgivere for å finne de beste løsningene for arbeidsreiser for arbeidstakere, arbeidsgivere og innbyggere.

Fylkeskommunen skal i samarbeid med reiselivet og kommuner utvikle nye mobilitetstilbud tilpasset fastboende, deltidsinnbyggere og tilreisende.

Det skal være enkelt å kombinere kollektivtransport, samkjøring, sykling og bilbruk. Mobilitetspunkt[12] hvor disse tjenestene finnes er løsning for flere mindre steder. Løsningene må tilpasses geografi og demografi.

Den teknologiske utviklingen legger til rette for nye reisekonsept. Etterspørselsstyrt og fleksibel transport kan gi et bedre tilbud der faste ruter er for kostbare å opprettholde. Samordning av skoleskyss, TT-transport og kommunale transporttjenester gjennom felles digitale plattformer kan gi vesentlige innsparinger og bedre ressursutnyttelse. Samkjøring kan redusere kø og gir befolkningen flere reisealternativer.

27.

Innbyggerne skal ha tilgang til gode sømløse digitale løsninger for planlegging, bestilling og betaling av mobilitetstjenester, også for andre mobilitetsformer som samkjøring og mikro-mobilitet[13]. Mobilitetsdata skal brukes aktivt i planlegging og utvikling av tilbudet.

Den kontinuerlige teknologiske utviklingen gir nye muligheter for å forbedre mobilitetstilbudet og

---

[12] Et mobilitetspunkt er et sted der ulike transportformer møtes, slik at det blir enklere å bytte mellom dem på én reise. Mobilitetspunkter er en videreutvikling av det tradisjonelle knutepunktbegrepet og skal legge til rette for sømløse reiser

utnytte ressursene mer effektivt. Digitale plattformer muliggjør sømløs planlegging, bestilling og gjennomføring av reisen. Teknologi skal bidra til bedre samordning av transporttilbud og til utvikling av eksempelvis dør-til-dør-løsninger, særlig for eldre og personer med funksjonsnedsettelser.

28.

Innlandet fylkeskommune skal arbeide for mobilitetstiltak som bedrer folkehelsen og bidrar til at flere sykler og går.

Sykling og gåing bidrar til bedre folkehelse og et bedre miljø. Befolkningen i Innlandet blir stadig eldre og bor lengre hjemme. Mobilitetstilbudet må bidra til at flest mulig blir i stand til å delta selvstendig i samfunnet, i arbeidslivet, på fritidsaktiviteter og kulturarrangement uavhengig av alder og livsfase. Økt selvstendighet og økt deltakelse i samfunns- og fritidsliv gir kjente positive ringvirkninger.



Foto: Adobe Stock

[13] Mikromobilitet er transport med små, lette kjøretøy (for eksempel sparkesykkel) som brukes til korte reiser, vanligvis over avstander på noen hundre meter til noen få kilometer.

Byområder

Utvikle attraktive og bærekraftige byområder

Uten tiltak vil trafikkveksten i byene i Innlandet gi økende kø og forsinkelser, høyere klimagass-utslipp, svekket bymiljø og større arealpress.

Byområdene i Innlandet består av regionbyene Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Elverum og Kongsvinger. I tillegg har vi følgende mindre byområder i Innlandet: Brumunddal, Moelv, Raufoss, Stange, Løten, Tynset, Otta, Vinstra og Fagernes. Flere av byområdene har etablert et forpliktende bysamarbeid med statlige og regionale myndigheter. Erfaringene viser at denne samarbeidsformen gir økt måloppnåelse innenfor klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom samordnet virkemiddelbruk hvor en ser areal- og transportutviklingen i sammenheng med parkering.

De større byområdene i Innlandet faller utenfor ordningene som byvekstavtale, belønningsmidler eller tilskuddsordningen for bærekraftige regionbyer.



Foto: Innlandet fylkeskommune

29.

Innlandet fylkeskommune skal søke allianser med andre fylkeskommuner, kommuner og næringsliv for økt statlig satsing for regionbyer og mellomstore byområder gjennom Nasjonal transportplan.

Mange mindre byområder i Norge får i dag ingen særskilt støtte fra staten for å nå nullvekstmålet, eller for å videreutvikle mobilitetstilbudet for å redusere klimagassutslipp, slik de større byområdene får. Dette medfører manglende helhetlig samordning av virkemidler og tiltak på tvers av forvaltningsnivåer

Byområdene i Innlandet faller utenfor ordningene som byvekstavtale, belønningsmidler eller tilskuddsordningen for bærekraftige regionbyer. Dette til tross for at byområdene i Innlandet står overfor mange av de samme utfordringene som andre norske byområder som mottar statlig støtte til utvikling av mobilitetstilbudet.
Dette svekker sammenhengen mellom statlige satsinger og transportpolitikken, og skaper et strukturelt gap mellom mål og virkemidler.

30.

Fylkeskommunen skal arbeide for økt tilbud for kollektivtransport mellom de største byene, både for buss og jernbane. Dette for å følge opp store statlige satsinger, samt vedtatte lokale og regionale planer og strategier.

Innlandet står foran en periode med ekstraordinær vekst i transportetterspørsel, drevet av store regionale statlige satsinger som f.eks. nytt sykehus i Moelv og styrking av forsvarets virksomhet.

Rundt 1 av 3 sysselsatte pendler ut av sin kommune og pendlingen øker mellom byene. 7 av 10 arbeidsreiser foretas med bil. Det foreligger derfor et stort potensial for overføring av bilreiser til kollektivreiser, særlig mellom de største byene.

Nytt sykehus i Moelv vil påvirke areal- og transportstrukturen i store deler av Mjøsregionen. Foreløpige beregninger viser at sykehuset vil medføre en betydelig trafikkvekst i forhold til dagens situasjon. Det er antatt at 85 % av reisene vil foregå med bil[14]. Vegnettet i regionen vil ikke ha kapasitet til å møte denne trafikkveksten uten at det gjøres betydelige investeringer.

---

[14] Ringsaker kommune - Høring og offentlig ettersyn av Mjøssykehuset - Bane NORs uttalelse med innsigelse

31.

Muligheter for lokale bypakker og brukerfinansiering med bompenger skal vurderes der hvor trafikkgrunnlaget er stort, og i de tilfeller der staten eller fylkeskommunen har behov for å utvikle et større vegprosjekt som berører det enkelte byområde.

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

I mindre byområder vil ordinære bypakker med bompengeinnkreving kunne være et velegnet verktøy for å finansiere transporttiltak og tiltak for bedre miljø og klima. De fleste bypakker er basert på spleiselag mellom stat, fylkeskommune og brukere for å finansiere tiltak både på riks- og fylkesvegnettet. Innlandet er det eneste fylke i landet hvor det ikke foreligger en lokal bypakke hvor bompenger inngår. Bypakker med bompenger utløser som regel statlige midler. gjennom byvekst-, belønning- og tilskuddsordninger.



Foto: Innlandet fylkeskommune

Innlandet
fylkeskommune