

Innlandet fylkeskommune

Post@innlandetfylke.no

Dato: 10.06.2021

Arkiv: A-2021

Jrn.: 10248

Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030 – høring

Vi viser til invitasjon til å komme med høringsuttalelser til Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030.

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen, som består av kommunene Os, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Rendalen samt Innlandet fylkeskommune, behandlet en sak om dette i sitt møte 09. juni, og gjorde følgende vedtak:

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen mener at målene i mobilitetsstrategien til Innlandet fylkeskommune må tydeliggjøres, og at ett av dem må være å bedre kollektivtilbudet. Det er nødvendig med ulike tiltak i de forskjellige regionene i Innlandet, og det foreslås at fylkeskommunen gjennomfører en møteserie i regionene med bred deltakelse fra brukere og aktører der tema er «Hva kan vi gjøre på kort og lengre sikt for å gi et bedre kollektivtilbud i regionen?». Det vil gjøre det enklere å legge en plan for å realisere regionvise konkrete tiltak som både kan gi raske resultater og synliggjøre mer langsiktige løsninger. Det vises for øvrig til vurderingene i saksutredningen.

Saksutredningen som lå til grunn for vedtaket følger på de neste sidene, og vedtaket er i tråd med forslaget fra regionrådgiver.

Dersom det er spørsmål kan undertegnede kontaktes på telefon 95110577 eller e-post: rune.jorgensen@innlandetfylke.no

Vennlig hilsen

Rune Jørgensen
Regionrådgiver

SAKSUTREDNING AU-MØTE 09.06. 2021

Sak 47/2021: Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030 – høring

Saksbehandler: Rune Jørgensen

Innlandet fylkeskommune har lagt ut på høring «Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030» med frist til å levere innspill 15. august. Høringsversjonen kan i sin helhet leses her:

<https://innlandetfylke.no/politikk/du-kan-pavirke/horinger/mobilitetsstrategi-for-innlandet.29417.aspx>

Det foreslås følgende visjon:

I Innlandet skal alle kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt

Og det er satt opp tre langsiktige utviklingsmål:

- I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil.
- 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.

Det er foreslått 11 strategier for å beskrive hvordan de langsiktige utviklingsmålene skal nås. Til strategiene er det foreslått en handlingsplan med 23 handlingspunkter, hvor fylkeskommunen inviterer kommuner, staten, næringslivet, organisasjoner og brukergrupper til et felles arbeid for en mer bærekraftig mobilitet i Innlandet.

Høringsversjonen er etter regionrådgivers vurdering en god illustrasjon på hvor vanskelig det er å utforme felles planer og strategier for hele Innlandet, fordi forutsetningene og utfordringene er så forskjellige. Og det er utfordrende å se hva målsettinger, strategier og tiltak i dokumentet skal føre til av konkrete resultater for innbyggerne for eksempel i Fjellregionen på de områder fylkeskommunen har ansvar for.

Hva betyr målsettingen «I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil»? Dette er fullt mulig i dag, det er bare et spørsmål om hva man vil betale for drosje eller annen leietransport der det ikke går buss eller tog. Dersom meningen er å signalisere at det skal bli et bedre kollektivtilbud, ja sågar omfatte alle steder i fylket, er det dette som bør formuleres.

At det skal tilrettelegges for «gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrenser», lyder som et godt mål. Det heter at «I mer spredtbebygde områder tilbys fleksible tilbud som en del av sømløse reisekjeder som dekker lokale behov». Men det heter også at «Utviklingsmuligheter skal vurderes der det er et potensiale for flere reisende, tilgjengelig ressurser og eksternt tilleggsfinansiering».

Det er for regionrådgiver dermed vanskelig å se at veien fram til flere tilbud på tvers av for eksempel fylkesgrensen mellom Innlandet og Trøndelag eller internt i Fjellregionen blir særlig kortere, om ikke staten eller kommunene tar regningen.

Også målsettingen om at «Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert», klinger bra. Men regionrådgiver er enig med fylkesdirektøren i at i hvert fall for Fjellregionen er det riktig at **Fortsatt vil bilen være stammen i reisetilbudet i Innlandet** (vår utheving), men skal ambisiøse mål om utslippsreduksjoner nås, må bilparken fornyes med utslippsfrie biler, og ladeinfrastruktur må være på plass.»

Det er bra at fylkeskommunen vil benytte seg av «utslippsfrie kjøretøyer der dette er mulig», men det må tas grep for en kraftig utbygging i av ladeinfrastruktur om dette skal bli normalen i mange distrikter. Effekten av at fylkeskommunen vil ta «et særlig ansvar» ved kollektivknutepunkt, som det heter, kommer helt an på hvordan man definerer et kollektivknutepunkt og vil neppe gi store resultater i mange distrikter.

En av de 11 strategiene har overskriften «Samordne og utnytte transportressursene for innbyggere og tilreisende i distriktene». Her heter det at «Dagens løsninger med bestillingstransport bør videreutvikles slik at kjøretøy med ledig kapasitet kan benyttes».

Dersom denne målsettingen skal nås, har regionrådgiver vanskelig å se annet enn at svaret må bli at ordningen med bestillingstransport **må** videreutvikles – og da er det viktig at disse tilbudene blir markedsført på en langt bedre måte enn i dag. Sammen med at flere tenker samkjøring, kan dette ha betydning for at flere skal reise kollektivt.

I handlingsdelen heter det at «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.» Fylkeskommunen deltar i dag i et forskningsprosjekt og to Interreg-prosjekter for nye bestillingstransportløsninger. Det er også etablert et læringsnettverk der fylkeskommunene er med.

Dersom en ny pilot, slik vi i vår region blant annet har hatt gjennom den såkalte KID-ordningen i Tolga, bare betyr en løsning så lenge andre (staten) betaler, er det stor fare for at det ikke blir en bærekraftig og framtidrettet løsning. Målet må etter regionrådgivers vurdering være varige ordninger, ikke piloter som skaper forventninger og står i stor fare for å bli avvirket etter få år.

Det heter i saksutredningen at «Forankring og involvering har vært sentralt i arbeidet med mobilitetsstrategien. Til sammen har det vært avholdt seks større eksterne og interne møter hvor utfordringer og tiltak er blitt drøftet, og mål og strategier er blitt meislet ut. På møtene har det vært deltakelse fra bl.a. fylkeskommunens fagavdelinger, kommuner, næringsliv, ulike interesseorganisasjoner og fylkeskommunale råd.»

Det har etter det regionrådgiver har fått opplyst vært to informasjonsmøter med invitasjoner til kommunene og andre. Deltakerlistene viser at ingen fra Fjellregionen har deltatt på disse møtene, og det er heller ikke registrert invitasjon til å komme med innspill administrativt fra regionrådet underveis.

Det er etter regionrådgivers vurdering positivt at Innlandet fylkeskommune utvikler sin egen mobilitetsstrategi med styringssignaler blant annet til arbeidet med fylkesveier, inkludert gang- og sykkelveier, virksomheten i Innlandstrafikk og deltakelse i forskjellig utviklingsarbeid med «nye» tekniske løsninger.

Men strategidokumentet med handlingsplan gir ingen konkrete nye svar på hvordan mobiliteten i Fjellregionen skal bli bedre de nærmeste årene. Handlingen «Videreutvikle mobilitetstilbudet i distriktene» med en pilot skal gjennomføres på det som benevnes kort sikt, som er i perioden 2022-2025.

Regionrådgiver vil anbefale at første steg er at Innlandet fylkeskommune prioriterer en møteserie i regionene sammen med kommunene/regionrådet med bred deltakelse fra brukere og aktører der tema er «Hva kan vi gjøre på kort og lengre sikt for å gi et bedre kollektivtilbud i regionen?» Det vil gi muligheten til å gjøre tilbud som finnes bedre kjent og forankre tiltak både internt i fylkeskommunen og sammen med andre.

Da vil det sikkert komme flere svar enn de «enkle» og konkrete som bedre markedsføring av dagens

ordning med bestillingstransport, vurdere nye tilbud mellom flere steder, markedsføre og utvide «Trygt hjem», prioritere gang- og sykkelveier og andre trafikksikkerhetstiltak, avklare behov for og tiltal for et nett av lademuligheter og oppfordre til mer samkjøring med tekniske løsninger eller munn-til-munn-metoden og sette dette på dagsorden i virksomheter og nærmiljøer.

For at ulike tekniske løsninger skal kunne brukes i hele Innlandet, er det fortsatt stort behov for å beholde fokus på arbeidet for bedre bredbånds- og mobildekning.

I disse dager behandler fylkeskommunen også «Bredbånd- og mobilstrategi 2021-2025», og i dokumentene om dette kan det synes som om fylkeskommunen ikke vil ta en rolle i forhold til arbeidet med bedre mobildekning – men overlate dette til kommunene og de private aktørene. Dette er det behov for å avklare, slik at rollefordelingen og oppgavene blir klare for alle.

Forslag til vedtak:

Arbeidsutvalget i Regionrådet for Fjellregionen mener at målene i mobilitetsstrategien til Innlandet fylkeskommune må tydeliggjøres, og at ett av dem må være å bedre kollektivtilbudet. Det er nødvendig med ulike tiltak i de forskjellige regionene i Innlandet, og det foreslås at fylkeskommunen gjennomfører en møteserie i regionene med bred deltakelse fra brukere og aktører der tema er «Hva kan vi gjøre på kort og lengre sikt for å gi et bedre kollektivtilbud i regionen?». Det vil gjøre det enklere å legge en plan for å realisere regionvise konkrete tiltak som både kan gi raske resultater og synliggjøre mer langsiktige løsninger. Det vises for øvrig til vurderingene i saksutredningen.