



Sak: 18/2224
JournalpostID: 26/14737
ArkivID: K2-N02, K3-&13
Saksbehandler: Martin Sæbu
Dato: 04.08.2026

Utvalgssak

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
072/26	Kommunestyret	03.09.2026

Høring - Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2027 – 2030

Vedlegg:

27.08.2026	Utkast - Handlingsplan for fylkeskommunens kollektivtransport 2027 – 2030	515438
27.08.2026	Kunnskapsgrunnlag	515439

Saksinformasjon

Kommuner og andre berørte blir invitert til å uttale seg om fylkeskommunens handlingsplan for 2027–2030. Frist 10. september.

Fylkeskommunens tilbud om kollektivtransport dreier seg først og fremst om busstransport i regi av Innlandstrafikk. Ingen av fylkeskommunens busslinjer er selvfinansierende. Det passasjerene betaler for billettene, dekker bare en liten del av det reisen koster.

Budsjettet for fylkeskommunens kollektivtransport er på vel 1,3 milliarder kroner i 2026. Av dette går mellom 65 og 70 prosent til å dekke utgiftene til lovpålagt skoleskyss.

Prisene på kollektivtransport har økt mye de siste årene. Dette gjør det vanskelig å øke det samlede tilbudet av fylkeskommunens transporttjenester.

Plan med flere scenarier

Planforslaget beskriver muligheter og begrensninger i det fylkeskommunale transporttilbudet, basert på tre ulike økonomiske scenarier.

Planen har også med et fjerde scenario, der en legger til rette for at mange reiser kollektiv til det kommende sykehuset i Moelv, når det blir ferdig. Det blir etter 2030, men planlegginga må begynne i løpet av fireårsperioden.

Scenario 1: Minus-alternativet

Det såkalte minus-alternativet beskriver tilbudet og konsekvensene for bussruter, bestillingstransport og nye samkjøringstjenester, hvis en legger fylkeskommunens vedtatte økonomiplan for perioden 2026–2029 til grunn. Dette scenariet innebærer flere kutt og innskrenkinger i tilbudet.

Scenario 2: Null-alternativet

Det såkalte null-alternativet går ut på å opprettholde det tilbudet fylkeskommunen har av bybusser, lokalbusser og regionbusser i dag. Bestillingstransporten blir beholdt og et tilbud

om samkjøringstjenester blir prøvd ut. For å klare det, må fylkeskommunen bruke mer penger på transport enn tidligere planlagt.

Scenario 3: Pluss-alterantivet

Det tredje scenariet er et pluss-alternativ, som skisserer flere avganger med alle typer busser, mer bestillingstransport og muligheten til å prøve ut samkjøringstjenester i hele fylket. Dette alternativet vil gi et merkbart bedre transporttilbud, men vil også koste mer enn de to andre.

Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave, og fylkeskommunen har ansvar for organisering av skoleskyssen for både grunnskole og videregående skole. Skoleskyss for grunnskoleelever delfinansieres av kommunene, mens skyss for elever på videregående skoler i sin helhet dekkes av fylkeskommunen. Både demografiendringer og endringer i skolestruktur vil påvirke behovet for skoleskyss framover.

Generelt

Kollektivtransportsektoren står overfor store økonomiske utfordringer i årene som kommer, blant annet på grunn av store kostnadsøkninger i nye kontrakter. I Innlandet skal det inngås tre nye store kontrakter for kollektivtransport i løpet av handlingsplanperioden. Dette vil utfordre de økonomiske rammene

Ingen av dagens busslinjer er selvfinansierende. Kun en liten andel av utgiftene til kollektivtransport dekkes av billettinntektene.

Vurdering/Høringssvar

Kommunedirektøren er positiv til at handlingsplanen tydelig beskriver utfordringene knyttet til kollektivtransport i et stort og spredtbygd fylke som Innlandet. Kommunen deler vurderingen av at de geografiske forholdene og bosettingsmønsteret stiller andre krav til kollektivtransporten enn i mer sentrale områder. Planen anerkjenner at distriktene har behov for fleksible transportløsninger og at kollektivtransporten er avgjørende for å sikre deltakelse i samfunns-, arbeids- og fritidsliv.

For distriktskommuner er kollektivtransport mer enn et virkemiddel for å redusere bilbruk. Den er en grunnleggende forutsetning for bosetting, inkludering, utdanning, arbeidsdeltakelse og tilgang til offentlige tjenester. Dette gjelder særlig for ungdom, eldre, personer uten førerkort og innbyggere med begrenset tilgang til privat bil.

Distriktperspektivet må styrkes

Kommunedirektøren støtter planens satsingsområde om å utvikle gode, bærekraftige og fleksible transportløsninger i distriktene. Samtidig mener vi at dette perspektivet bør gis større tyngde ved prioritering av framtidige ressurser. Planen legger betydelig vekt på byområder og pendlingskorridorer med stort kundegrunnlag, mens distriktskommuner som Nord-Aurdal risikerer å bli taperne dersom ressursbruken i hovedsak styres av passasjertall og økonomisk effektivitet. [\[IFK kollek...vtransport | PDF\]](#)

I distriktene må kollektivtransport vurderes ut fra samfunnsnytte og tilgjengelighet, ikke bare antall reisende. Et begrenset tilbud kan være avgjørende for livskvalitet og samfunnsdeltakelse selv om passasjergrunnlaget er relativt lavt.

Scenario 1 vil få store konsekvenser

Kommunedirektøren er bekymret for konsekvensene av scenario 1, som innebærer betydelige reduksjoner i det ordinære kollektivtilbudet. Planen beskriver at dette kan

innebære en reduksjon på mellom 42 og 48 prosent av den ordinære ruteproduksjonen i fylket.

For distriktskommuner vil slike reduksjoner kunne få svært alvorlige konsekvenser. Mange av dagens avganger fungerer allerede som et minimumstilbud. Ytterligere kutt kan føre til at enkelte grupper i praksis mister muligheten til å reise kollektivt. Dette vil være i strid med målsettingene om levende lokalsamfunn, sosial inkludering og tilgjengelighet i hele Innlandet.

Kommunedirektøren mener derfor at scenario 1 ikke bør legges til grunn for utviklingen av kollektivtransporten i Innlandet.

Opprettholdelse av dagens tilbud må være et minimum

Kommunedirektøren mener at scenario 2, som viderefører dagens tilbuds nivå, må betraktes som et minimumsnivå for kollektivtransporten i fylket.

Selv dagens tilbud er begrenset i mange distriktsområder. For Nord-Aurdal er det viktig at eksisterende regionlinjer, lokallinjer og bestillingstransport opprettholdes. Dette gjelder særlig forbindelser til videregående opplæring, arbeidsplasser, helsetjenester og regionale sentra.

Bestillingstransport og nye mobilitetsløsninger

Kommunedirektøren støtter satsingen på bestillingstransport og utvikling av nye mobilitetsløsninger tilpasset distriktene. Planen peker selv på behovet for å samordne og utnytte transportressursene bedre i distriktene gjennom bestillingstransport og samkjøring.

Kommunen mener at:

- bestillingstransport bør videreutvikles og styrkes i distriktskommunene
- pilotprosjekter for distriktsmobilitet bør prioriteres i områder med begrenset kollektivdekning
- samkjøring og andre fleksible løsninger må utvikles som supplement til ordinære rutetilbud, ikke som erstatning
- kommunene bør involveres tett i utviklingen av nye mobilitetsløsninger.

Kollektivtransport som virkemiddel for regional utvikling

Kommunedirektøren vil understreke at kollektivtransport er en viktig del av arbeidet med å opprettholde levende bygder og attraktive distrikter. Dette er også i tråd med Innlandsstrategiens mål om levende lokalsamfunn med bærekraftige byer, tettsteder og bygder.

Et velfungerende kollektivtilbud er nødvendig for å:

- sikre rekruttering til arbeidsliv og utdanning
- redusere utenforskap blant unge og eldre
- styrke reiselivsnæringen
- gi likeverdige tjenestetilbud i hele fylket
- støtte opp om fylkeskommunens mål om bærekraftig samfunnsutvikling.

Oppsummering

Kommunedirektøren tilrår at kommunestyret støtter de overordnede målene i handlingsplanen, men mener at distriktsdimensjonen må vektlegges sterkere i den videre oppfølgingen.

- Dagens tilbuds nivå opprettholdes som et minimum i hele fylket. Scenario 1 legges ikke til grunn for framtidig utvikling av kollektivtilbudet.
- Bestillingstransport og andre fleksible mobilitetsløsninger i distriktene styrkes.
- Samfunnsnytte og tilgjengelighet tillegges betydelig vekt ved prioritering av kollektivtilbudet, ikke bare passasjertall og økonomisk lønnsomhet.

- Distriktskommunenenes behov ivaretas slik at kollektivtransporten bidrar til levende lokalsamfunn i hele Innlandet

Forslag til vedtak:

Nord-Aurdal kommune støtter de overordnede målene i handlingsplanen, men mener at distriktsdimensjonen må vektlegges sterkere i den videre oppfølgingen. Kommunen anbefaler at:

- Dagens tilbuds nivå opprettholdes som et minimum i hele fylket. Scenario 1 legges ikke til grunn for framtidig utvikling av kollektivtilbudet.
- Bestillingstransport og andre fleksible mobilitetsløsninger i distriktene styrkes.
- Samfunnsnytte og tilgjengelighet tillegges betydelig vekt ved prioritering av kollektivtilbudet, ikke bare passasjertall og økonomisk lønnsomhet.
- Distriktskommunenenes behov ivaretas slik at kollektivtransporten bidrar til levende lokalsamfunn i hele Innlandet.

Kommunestyret 03.09.2026:

Behandling:

Tilleggsforslag 1, foreslått av Tor Erling Sæthre, Fremskrittspartiet
Kommunen vil særlig påpeke viktigheten av å opprettholde bybussen mellom Fagernes og Leira som et kollektivtilbud som minst bør opprettholdes på dagens nivå.

Votering over tilleggsforslag1:

Tor Erling Sæthre (FRP)

For: 20 stemmer (100%) - AP 5, FRP 2, H 2, MDG 1, SP 8, SV 1, UAVH 1

Mot: 0 stemmer (0%)

Votering over opprinnelig forslag:

For: 20 stemmer (100%) - AP 5, FRP 2, H 2, MDG 1, SP 8, SV 1, UAVH 1

Mot: 0 stemmer (0%)

KS- 072/26 Vedtak:

Nord-Aurdal kommune støtter de overordnede målene i handlingsplanen, men mener at distriktsdimensjonen må vektlegges sterkere i den videre oppfølgingen. Kommunen anbefaler at:

- Dagens tilbuds nivå opprettholdes som et minimum i hele fylket. Scenario 1 legges ikke til grunn for framtidig utvikling av kollektivtilbudet.
- Bestillingstransport og andre fleksible mobilitetsløsninger i distriktene styrkes.
- Samfunnsnytte og tilgjengelighet tillegges betydelig vekt ved prioritering av kollektivtilbudet, ikke bare passasjertall og økonomisk lønnsomhet.
- Distriktskommunenenes behov ivaretas slik at kollektivtransporten bidrar til levende lokalsamfunn i hele Innlandet.
- Kommunen vil særlig påpeke viktigheten av å opprettholde bybussen mellom Fagernes og Leira som et kollektivtilbud som minst bør opprettholdes på dagens nivå.