



DELSTRATEGI / MOBILITET
2019 - 2023



Innhold

1. Sammendrag	3
2. Innledning.....	5
2.1 Om dokumentet	5
2.2 Trøndelagsplanen	6
2.3 Samferdselsstrategien	7
2.4 Delstrategi mobilitet.....	7
2.5 Hvorfor en delstrategi mobilitet?	9
2.6 Koblingen til andre pågående prosesser	9
2.7 Viktige samfunnstrender fram mot 2030.....	9
2.8 Mål og mulighetsrom	10
3. Strategi	11
3.1 Digital infrastruktur	11
3.2 Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur	13
3.3 Smart mobilitet.....	15
3.4 Gåing og sykling.....	16
3.5 Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse.....	18

1. Sammendrag

Delstrategi mobilitet operasjonaliserer og konkretiserer føringer og forventninger innenfor mobilitetsområdet som ligger i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien. Grad av involvering og rekkefølgen på oppfølgingen av føringene og forventningene er vurdert ut ifra kompetanse, kapasitet og økonomi. I dette ligger det prioriteringer av:

- Hva er så viktig at det MÅ realiseres tidlig i strategiperioden?
- Hva er mindre viktig og BØR utsettes til andre halvdel av perioden?
- Hva er det fylkeskommunen ikke KAN ta tak i ennå?

Fylkeskommunens formål med mobilitetsarbeidet er å gi god og sikker mobilitet til innbyggere og gjester i Trøndelag og knytte fylket sammen. Dette er viktig for at det kan finnes funksjonelle bo og arbeidsmarkeder i hele fylket. I tillegg er det et mål å redusere transportens samfunnskostnad i form av arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser og trafikkulykker og derigjennom bidra til bedre livskvalitet i og utenfor byene. Disse målene vil være retningsgivende for mobilitetsarbeidet og fylkeskommunens regionale forankring og samfunnsoppdrag gjør den til en nøkkelaktør.

Strategien dekker ansvarsområdet til Mobilitetseksjonen i Samferdselsavdelingen og omfatter kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger, digital infrastruktur, luftfart og gåing og sykling. Andre deler av samferdselsstrategien operasjonaliseres gjennom delstrategiene veg, trafiksikkerhet, sjø og gods. Strategien ser fram mot 2030, men legger størst vekt på de kommende årene.

Samtidig med utarbeidelsen av delstrategi mobilitet pågår det arbeid med anbudsstrategi for regionanbudet i hele Trøndelag utenom Stor-Trondheim. Arbeidet inkluderer formulering av mål for kollektivtrafikken. Videre forhandler partene i Miljøpakken og tre nye kommuner¹ om en byvekstavgift. I forbindelse med dette pågår arbeid med nye mål for Miljøpakken. Disse prosessene vil ha sine selvstendige politiske beslutningsløp, men vil stå helt sentralt i mobilitetsseksjonens arbeid. Konklusjoner fra disse arbeidene vil innarbeides i mobilitetsstrategien ved neste revisjon, men vil altså ikke utgjøre en viktig del av denne utgaven av strategien.

Arbeidet inn i Miljøpakken og opp mot AtB representerer et tyngdepunkt i arbeidsbelastningen til Mobilitetseksjonen og vil fortsette å kreve betydelige ressurser i årene som kommer. I Miljøpakken møter fylkeskommunen kompetente og ressurssterke aktører som Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Det krever kompetanse og solid arbeid å bidra til at fylkeskommunens får godt samspill med – og evne til å påvirke Miljøpakkens i konstruktiv retning.

I tillegg representerer Miljøpakken en viktig læringsarena. Fylkeskommunen kan ha en viktigere rolle utenfor enn i Miljøpakken, ved at det er bygd opp mye kompetanse der som ikke finnes utenfor og ved at staten og bomfinansieringen medfører at det er langt mer penger innenfor Miljøpakke-området enn utenfor. Det er dermed et stort potensial for synergier hvis fylkeskommunen bidrar til å overføre kunnskap fra Miljøpakke-samarbeidet til resten av Trøndelag.

¹ Malvik, Melhus og Stjørdal

Strategien identifiserer fem satsinger:

1. Digital infrastruktur:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Øke innsatsen for å bygge ut digital infrastruktur.
2. Prioritere områder som mangler 10 Mbps og legge vekt på utbygging til knutepunkt, skoler og andre offentlige bygg
3. Prioritere utbygging langs konsentrerte akser for å gi forutsigbarhet for kommunene og effektivisere ressursbruk.
4. Etablere gode samarbeidsnettverk. Fylkeskommunens valg og prioriteringer vil innrettes for å øke private aktørers utbyggingsvilje og -evne.
5. Jobbe tett med bransjen for å utvikle fylkeskommunens digitale kompetanse så det velges fremtidsrettede løsninger. Løsninger som er skalerbare for både volum og hastighet vil prioriteres.
6. Utnytte eksisterende infrastruktur som rør, stolper og fiber og maksimere det potensial som ligger i ulike tilskuddsordninger. Mobil- og fiberdekning vil bygges ut helhetlig og i samspill. Når veger bygges ut eller vedlikeholdes skal det gjøres konkrete vurderinger av hvorvidt det skal legges ned trekkerør.
7. Jobbe for styrking av transportnett i og inn i fylket og mulighet for tilkøpling til utenlandsfiber.

2. Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Integrere og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet Innherredsbyene, for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse.
2. Gradvis utover i perioden teste og videreutvikle løsninger. Fylkeskommunen vil prioritere knutepunkt utenfor Miljøpakkesamarbeidets område.
3. Bidra til helhetlig bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling
4. Avklare grensesnittet mot AtB innenfor ansvar for kollektiv infrastruktur.

3. Smart mobilitet:

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. Dette vil etter hvert kunne inkludere arbeidet for å styrke nye mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) arbeid med å vurdere potensialet i dette vil pågå i 2019 og 2020.
2. I løpet av 2019 utrede organisering og finansiering av en prosess for å utvikle og sette i drift en mobilitetsplattform for hele fylket.
3. I 2020 starte etableringen av mobilitetsplattformen i tett samspill med AtB og Entur, gjerne som en regional pilot innunder nasjonale løsninger

4. Gåing og sykling:

Trøndelag fylkeskommune vil i løpet av 2019 utvikle en plan for arbeidet med gåing og sykling og etablere kriterier for prioritering av tiltak. Tiltakene vil primært rettes utenfor miljøpakkeområdet. Områder rundt kollektivknutepunkt og skoler vil særlig prioriteres. Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil også være en viktig komponent i knutepunktarbeidet

5. Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse:

Trøndelag fylkeskommune vil etablere et utviklingsprosjekt for å supplere eksisterende mobilitetsløsninger og legge til rette for at kommende anbud vil tilfredsstille fylkets ambisjoner om bedre mobilitet, reduserte klima og miljøkonsekvenser og reduserte kostnader.

2. Innledning

2.1 Om dokumentet

Både samferdselsstrategien² og delstrategi mobilitet er eksempler på regionale strategier under Trøndelagsplanen.



Figur 1. *Strukturen i det regionale plansystemet.*

² [Fylkestingssak 17/34](#) fra desember 2017

Delstrategi mobilitet er bestilt i samferdselsstrategien og konkretiserer og operasjonaliserer denne.

2.2 Trøndelagsplanen

Trøndelagsplanen 2018-2030, har tre temaområder med tilhørende retningsmål:



Figur 2. Deltema i Trøndelagsplanen

Kort om noen av målene i Trøndelagsplanen:

En bærekraftig areal- og transportstruktur betyr at

- areal- og transportplanlegging samordnes på tvers av kommunegrensene.
- vi har funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele Trøndelag.
- vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling.

Et balansert utbyggings- og bosettingsmønster betyr at

- Trondheim er en konkurransedyktig storby og en positiv drivkraft for utvikling i fylket.
- vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg.

Et samordnet transport- og samferdselssystem betyr at

- transporttilbudet er funksjonelt og klimanøytralt.
- løsninger for kommunikasjon (transportnett og datanett) er tilpasset lokale og regionale behov.
- ulike transportformer kombineres i gode knutepunkter.
- Trøndelag skal være en pådriver for økt andel godstransport på sjø.

2.3 Samferdselsstrategien

Samferdselsstrategien etablerer visjonen «Ett tilgjengelig Trøndelag» og hovedstrategien

«Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon», forklart som: «evne til å kunne reise og muligheten til å slippe». Mobilitet kan forklares med evnen til å utnytte tilgjengelige transporttilbud. Digital kommunikasjon inkluderer tekniske alternativer til å måtte foreta reiser.

Hovedelementer i strategien:

- «Intercity» mellom byer og sentra, fort og ofte, fortrinnsvis med tog eller båt, alternativt med buss.
- «Metro» i og rundt byene, mange og ofte. Buss (buss og bane i Trondheim). Supplert med gåing, sykkel, samkjøring og bildeling. «Metro» i Trondheim, «minimetro» i de andre byene.
- «Taxi» i distriktet, på bestilling. Med buss, bil eller båt. Fokus på å utnytte kapasitet. Supplert med sykkel og gåing til knutepunktene. «Taxi» med bil kan i denne sammenheng være både tradisjonell taxi og samkjøringsløsninger.

Forutsetninger:

- «Veier». Transportbærere.
- «Nett». Tilgangen til markedsplassen.
- «Portal». Transporttilbudenes markedsplass.
- «Kryss». Knutepunkter mellom ulike tilbud.

2.4 Delstrategi mobilitet

Delstrategi mobilitet operasjonaliserer og konkretiserer føringer og forventninger innenfor mobilitetsområdet som ligger i Trøndelagsplanen og samferdselsstrategien. Grad av involvering og rekkefølgen på oppfølgingen av føringene og forventningene er vurdert ut ifra kompetanse, kapasitet og økonomi. I dette ligger det prioriteringer av:

- Hva er så viktig at det MÅ realiseres tidlig i strategiperioden?
- Hva er mindre viktig og BØR utsettes til andre halvdel av perioden?
- Hva er det fylkeskommunen ikke KAN ta tak i ennå?

Andre deler av samferdselsstrategien operasjonaliseres gjennom delstrategiene veg, trafiksikkerhet, sjø og gods. Det er samspill og noe overlapp mellom strategiene.

I og med at infrastruktur er en forutsetning for effektiv transport, vil det ligge mange infrastrukturprioriteringer i strategien. Dette vil i hovedsak være koblet til digital infrastruktur (bredbånd og mobil) og kollektiv infrastruktur i bred betydning:

- knutepunkt med tilhørende tjenester som nettilgang, innfartsparkering, sykkelparkering, sykkelutleie
- Mobilitetsplattform for å planlegge og bestille transportløsninger fra et bredt tilbud av mobilitetstilbud.

Mobilitetsstrategien vil i begrenset grad dreie seg om AtB. Selskapet styres i hovedsak gjennom flerårige avtaler og gjennom mandat for de enkelte anbud. Mandatene kan regulere ruteplaner,

teknologi eller funksjonskrav, økonomi, kapasitet med mer. Øvrige oppgaver er i stor grad delegert til AtB.

Det er i mandatsprosessene og oppfølgingen av disse at fylkeskommunen legger ambisjoner for blant annet transportomfang og frekvens, trafiksikkerhet, universell utforming og klima og miljø. Per i dag er premissene for mye av kollektivtransporten – inklusive ferje – allerede lagt for kommende tiårsperiode. Men i tillegg til mandatsprosessene har fylkeskommunen en viss endringsmulighet undervegs. Dette kan dreie seg om ruteendringer, økt kapasitet, særlige trafiksikkerhetstiltak etc. og implementeringen av disse vil være i henhold til rammeavtale, infrastrukturavtale og leveranseavtale med AtB. Strategien fra rådmannens side vil være å utnytte de mulighetsrom som finnes i oppfølgingen av kontraktene mellom AtB og operatører. God samfunnsdialog vil være et nøkkelverktøy i arbeidet med å identifisere endringsbehov.

Fylkeskommunen påvirker jernbanen i hovedsak gjennom dialog og samspill. Fylkeskommunen har inngått en takst- og samarbeidsavtale med Jernbanedirektoratet og sikter på å følge opp denne med konkrete samspillsprosjekt. Jernbanen er helt sentral i fylkets transportsystem, men i og med at det er lite ledig togkapasitet på særlig trønderbanen og nord for Steinkjer, anvender ikke fylkeskommunen per i dag store midler til takstreduksjon eller til matebusser for å øke jernbanens attraktivitet. Når både kapasitet og frekvens øker i årene som kommer, vil dette samspillet revurderes. Selv om strategien ikke diskuterer dette i særlig grad, vil arbeidet for en styrking av tilbudet nord for Steinkjer og sør for Trondheim mot Røros og Oppdal være et viktig innsatsområde for fylkeskommunen. Fylkeskommunen vil jobbe med Jernbanedirektoratet, Bane NOR og togoperatørene for å bidra til dette. Det vil også i årene som kommer være viktig å arbeide målbevisst for å utnytte den økte kapasiteten og etter hvert frekvensen så fylkets totale transporttilbud blir så godt som mulig og jernbanen kan bli et viktig virkemiddel til å få flere reisende over på bane.

Fra 2020 vil fylkeskommunen overta ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter på Røros, Namsos og Rørvik som en del av regionreformen og administrere tilskuddet til Ørland Lufthavn. Midler til dette vil bli overført til rammetilskuddet og det vil være opp til fylkeskommunen å prioritere flyrutene opp mot andre formål. Dette gir fylkeskommunen mulighet til å integrere flytilbudet bedre i det totale transporttilbudet i fylket og integrere flytilbudet i fylkets bredere klima og miljøambisjoner etter hvert som gjeldene anbud skal fornyes. Dette vil kreve godt samspill med Avinor som eier og drifter flertallet av lufthavnene i Trøndelag og med Ørland. Ansvarsovertagelsen vil kreve ressurser. Strategien diskuterer ikke luftfart videre, men rådmannen vil komme tilbake til hvordan nødvendig kompetanse kan bygges opp og ansvarsovertagelsen operasjonaliseres.

Samtidig med utarbeidelsen av delstrategi mobilitet pågår det arbeid med anbudsstrategi for regionanbudet i hele Trøndelag utenom Stor-Trondheim. Arbeidet inkluderer formulering av mål for kollektivtrafikken i distriktet. I tillegg forhandler partene i Miljøpakken og tre nye kommuner³ om en byveksttaltale. I forbindelse med dette pågår arbeid med nye mål for Miljøpakken. Disse prosessene vil ha sine selvstendige politiske beslutningsløp, men vil stå helt sentralt i mobilitetsseksjonens arbeid. Konklusjoner fra disse arbeidene vil innarbeides i mobilitetsstrategien ved neste revisjon.

Arbeidet inn i Miljøpakken og opp mot AtB representerer et tyngdepunkt i arbeidsbelastningen til Mobilitetseksjonen og vil fortsette å kreve betydelige ressurser i årene som kommer. I Miljøpakken møter fylkeskommunen kompetente og ressurssterke aktører som Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Det krever kompetanse og solid arbeid å bidra til at fylkeskommunens får godt samspill med – og evne til å påvirke Miljøpakkens i konstruktiv retning.

I tillegg representerer Miljøpakken en viktig læringsarena. Fylkeskommunen kan ha en viktigere rolle utenfor enn i Miljøpakken, ved at det er bygd opp mye kompetanse der som ikke finnes utenfor og ved at staten og bomfinansieringen medfører at det er langt mer penger innenfor Miljøpakke-området enn utenfor. Det er dermed et stort potensial for synergier hvis fylkeskommunen bidrar til å overføre kunnskap fra Miljøpakke-samarbeidet til resten av Trøndelag

³ Malvik, Melhus og Stjørdal

2.5 Hvorfor en delstrategi mobilitet?

Formålet med strategien er å gi langsiktig retning for rådmannens mobilitetsarbeid både i form av mål og prioriterte satsinger. Politisk behandling av strategien muliggjør politisk styring av de langsiktige prioriteringene.

Fylkeskommunens mål med mobilitetsarbeidet er å gi god mobilitet til innbyggere og gjester i Trøndelag og knytte fylket sammen. Dette er viktig for at det kan finnes funksjonelle bo og arbeidsmarkeder i hele fylket. I tillegg er det et mål å redusere transportens samfunnskostnad i form av arealbruk, klima- og miljøkonsekvenser og trafikkulykker og derigjennom bidra til bedre livskvalitet i og utenfor byene. Disse målene vil være retningsgivende for mobilitetsarbeidet og fylkeskommunens regionale forankring og samfunnsoppdrag gjør den til en nøkkelaktør.

For at fylkets innbyggere kan utnytte mobilitetstilbud og arbeide og bo i hele fylket, er det avgjørende at alle har tilgang til nett. En viktig del av delstrategi mobilitet vil derfor være knyttet til digital infrastruktur.

Et formål med delstrategien er å bevisstgjøre og oppnå god dialog med omgivelsene rundt fylkeskommunen, for å skape en debatt og engasjement for hvordan vi best mulig utvikler løsninger som øker opplevelsen av Trøndelag som en tilgjengelig region, med attraktive transporttilbud og gode alternativer til å reise.

Delstrategi mobilitet vil følges opp med konkrete handlingsplaner innen de ulike satsingene. Det vil være avgjørende med god dialog med berørte parter i den sammenheng.

2.6 Koblingen til andre pågående prosesser

I løpet av høsten 2018 pågår *byvekstforhandlinger* mellom Trøndelag fylkeskommune, Trondheim, Malvik, Stjørdal og Melhus kommune og staten. Staten har erklært at målet med forhandlingene er transportløsninger som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avtalene. De samme aktørene er i gang med å utvikle nye mål for *Miljøpakken*. Begge disse prosessene vil kunne legge tunge premisser for mobilitetsarbeidet i de berørte kommunene.

Jernbanedirektoratets handlingsplan er vedtatt. Den legger i første omgang opp til elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim og Storlien og til omtrent doblet frekvens og firedoblet kapasitet på banen. Dette vil være en viktig styrking av jernbanen i Trøndelag og vil påvirke hvordan fylkeskommunen legger til rette for økt jernbanetransport gjennom knutepunktutvikling, matebusser og takst- og billettsamarbeid. Kommende statsbudsjett vil prioritere og tidfeste tiltakene i handlingsplanen.

Fylkeskommunen er tildelt myndighetsansvar i en del sammenhenger, blant annet knyttet til løyver for kommersielle bussruter og for drosje. Samferdselsdepartementet har sendt *endringer i yrkestransportloven og yrkestransportforskriften* på høring som vil påvirke fylkeskommunens rolle i reguleringen av kommersielle bussruter og drosje. Endringene legger opp til liberalisering av drosjereguleringene og en effekt av dette kan være at nye aktører med nye forretningsmodeller og nye transportkonsept vil etablere seg. Endringene forventes vedtatt i løpet av 2019. Fylkeskommunen vil arbeide aktivt for å sikre fortsatt regionalt handlingsrom innen disse feltene.

2.7 Viktige samfunnstrender fram mot 2030

Et strategisk blikk fram mot 2030 vil innebære flere gjetninger:

- Hvilke samfunnsendringer, relevante for mobilitetsarbeidet kan vi forvente?
- Hvilke drivere for disse endringene tror vi blir viktige?
- Hvordan kan vi spille på og samspille med disse for å genere ønsket endring?

KPMG sin rapport *Hvordan vil vi bo og forflytte oss i 2030*⁴ peker særlig på fem trender:

Trend 1 Grønnere transport.

Rapporten konkluderer med at mer klimavennlige transportmidler er den aller viktigste trenden fram mot 2030. Trenden er særlig knyttet til elektrifisering, men også biogass og hydrogen kan bidra. Det er lagt sterke politiske føringer for å redusere utslippene i transportsektoren med tilhørende virkemiddel, og folk flest er positive til å ta i bruk mer klimavennlige transportformer. Endringsprosessen er allerede godt i gang for særlig personbiler, busser og ferjer, og rapporten argumenterer for at den vil slå inn enda sterkere etter hvert som de ulike teknologiene modnes. Når vi kommer til siste halvdel av 2020-tallet spår rapporten at det vil være mer lønnsomt å velge fossilfritt på de fleste transportområder. Oppsummert vil denne trenden ha kuttet utslippene betydelig når vi kommer til 2030.

Trend 2 Fra eierskap til tilgang

Ny teknologi er også den viktigste driveren for dette. Det kan dreie seg om nye mobilitetsplattformer som skreddersyr reisen for deg og forenkler billettbestilling og betaling. Teknologiske løsninger gjør det også enklere å koble tilbydere og brukere av transport – for eksempel for å få til samkjøring og bildeling. Disse løsningene vil redusere behovet for å eie egne biler og kunne redusere familiens transportkostnader vesentlig.

Trend 3 Autonomi

Innfasing av selvkjørende biler helt mot slutten av strategiperioden (2030) forventes å transformere mobilitetsmarkedet ytterligere. Vi kan forvente at mange kollektivkjøretøy i bruk får redusert størrelse når sjåførkostnaden elimineres og dermed blir kollektivtransporten mer fleksibel og mer konkurransedyktig. Også tidskostnader knyttet til lading reduseres når bilen mangler sjåfør og det er dermed forventet at selvkjørende biler vil forsterke elektrifiseringstrenden.

Trend 4 Urbanisering

I 2030 vil det være rundt 6 millioner mennesker i Norge. Det er forventet at mye av befolkningsveksten vil skje i og rundt byene. Om befolkningsveksten møtes med en helhetlig planlegging av infrastruktur, bolig, arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og handel er det potensial for store utslippskutt. Urbaniseringen gir lavere transportbehov og bedre forutsetninger for kollektivtrafikk og begge deler fører til mindre utslipp og redusert fotavtrykk for transport.

Trend 5 Digitalisering

Digitalisering medfører store endringer for samfunnet og måten vi organiserer oss på. Allerede i dag er de fleste av oss på nett, det betyr at flere kan jobbe hjemmefra, noe som allerede vises i redusert transport på fredager. Ny teknologi kan redusere behovet for fysiske møter ytterligere. Bruk av Virtual Realty (VR) til prøvekjøring av biler og visning av boliger er to eksempler. Samtidig kan produksjon gjennom 3D-printing også redusere transportbehov og utslipp.

Trendbeskrivelsene peker på en utvikling vi med dagens kunnskap ser på som sannsynlig. Endringene er på ingen måte trivielle. Teknologi står sentralt i omstillingen, men den må integreres i samfunnet. Det er kanskje her fylkeskommunen har sitt viktigste oppdrag.

2.8 Mål og mulighetsrom

Selv om viktige premisser for årene som kommer er lagt gjennom buss og båtanbud, ligger det viktig rom som Trøndelag fylkeskommune bør engasjere seg i.

Trøndelag fylkeskommune kan blant annet:

- styrke og akselerere utviklingen fra transport til mobilitet ved å bidra til bedre bredde i reisetilbud og til mer komplette og brukervennlige reisekjeder.
- bidra til innfasing av supplerende og mer dynamiske mobilitetselement til kollektivtilbudet som driftes i anbud med lang levetid. Mobilitet handler om at brukere kan få tilfredsstilt sine reiseønsker på mange ulike måter, transportformene i seg selv blir mindre viktige.

⁴ <https://www.enova.no/2050-veien-mot-lavutslippssamfunnet/5-trender-som-tar-oss-mot-lavutslippssamfunnet/>

- bidra til trygg og effektiv gange og sykling for hele eller deler av reisen.
- utvikle kollektivknutepunktene så de blir tilrettelagt for effektive transportmiddelbytter og til positiv ventetid.
- utvikle mobilitetsplattformer som forenkler informasjonstilgang og bestilling av hele reisekjeder.
- bidra til å få utviklet togtilbudet i regionen og sørge for at det integreres som en sømløs del av det regionale mobilitetstilbudet
- integrere det regionale, kanskje snart utslippsfrie flytilbudet, som en sømløs del av det regionale mobilitetstilbudet
- bidra til utvikling av mobilitetstjenester langs kysten som bygger opp under det dokumenterte potensialet for å femdoble havbruksnæringen i Norge
- bidra til gode drosjetjenester i by og land
- bidra til utbygging av digital infrastruktur så folk kan bo, jobbe og reise der de vil med tilgang til grunnleggende samfunnsfunksjoner.

Fylkeskommunen kan spille på mange strenger i endringsløpet. Det ligger muligheter innenfor *egen virksomhet* som kjøper av transporttjenester eller som takstmyndighet. Fylkeskommunen kan også påvirke ved å *utforme rammebetingelser eller på annen måte påvirke* andres tilbud og mobilitetskonsept. Dette kan både gjøres ved å utnytte mulighetsrommet i fylkeskommunens myndighetsrolle og ved tilrettelegging og samspill med egen transport. Gjennom god arbeidsdeling mellom offentlig og privat sektor kan fylkeskommunens bidrag utløse privat aktivitet så helheten kommer befolkningen til gode.

I tillegg opptre fylkeskommunen på fellesarenaer og kan skape endring gjennom *samspill og samarbeid*. Eksemplene er mange, blant annet innen jernbane, luftfart og innen Miljøpakken. Trøndelag fylkeskommune kan også søke å skape endring gjennom *påvirkning av andre*, for eksempel gjennom dialog og kunnskapsspredning eller ved å bidra til utvikling av nye løsninger, som for eksempel mobilitetsplattformer. Fylkeskommunen er allerede i dag aktiv innenfor de aller fleste av disse områdene, men engasjementene kan videreutvikles og foredles.

Med begrensede ressurser må Trøndelag fylkeskommune være selektiv ved valg av endringsrolle og posisjon. Trøndelag fylkeskommune kan:

- være *pådriver* («first mover») som utvikler eller tar i bruk helt nye løsninger
- hurtig ta i bruk nye løsninger etter hvert som de modnes inn i et marked («fast follower»)
- bruke veletablerte og konvensjonelle markedsløsninger (*majority*).

Hvilken rolle fylkeskommunen velger vil avhenge av kompetanse, hvor det er potensial for å gjøre en forskjell og hvilke ressurser som kreves. I de fleste tilfellene vil pådriverrollen være ressurskrevende og i strategien eller i oppfølgingen av denne er det viktig å være bevisst på når det er rasjonelt å velge denne rollen. Så langt har Trøndelag fylkeskommune valgt en tydelig pådriverrolle innen maritim transport, bussanbudet i Trondheim og til dels digital infrastruktur.

3. Strategi

3.1 Digital infrastruktur

Delmål: Gjøre digital kommunikasjon mulig, for alle, over alt, alltid.

Formål og bakgrunn

Det kan forventes vesentlig økning i datatrafikk som vil stille økte krav til digital infrastruktur i årene som kommer:

1. Neste generasjons mobilnett (5G) vil kreve mer fiberinfrastruktur til flere basestasjoner i mobilnettene.
2. Tingenes internett (IoT) vil muliggjøre nye digitale tjenester knyttet til fremtidens smarte hjem, smarte bedrifter og smarte byer/kommuner. Dette vil eksempelvis være tjenester som er relatert til velferdsteknologi, effektive energistyrings- og trafikkstyringssystemer og

ulike former for drifts- og overvåkningssystemer. En slik utvikling vil stille nye krav til både dekning og robusthet i den underliggende infrastrukturen.

3. Kraftig vekst i datatrafikken i både privatmarkedet, bedriftsmarkedet og innen offentlig sektor, med tilhørende økt bruk av sky- og datasentertjenester, vil påvirke behovet for både kapasitet og robusthet i fiberinfrastrukturen.
4. Økt digitalisering av offentlig tjenesteproduksjon og forvaltning forutsetter god geografisk bredbåndsdekning, med tilstrekkelig kapasitet og robusthet, i alle landets kommuner.
5. Flere tradisjonelle næringer vil de nærmeste årene måtte forholde seg til økende grad av digital transformasjon. Automatisering av stadig flere verdikjeder innen ulike næringer forutsetter en god og sikker digital infrastruktur i bunn.
6. Kunstig intelligens (AI) og maskinlæring har et stort potensiale til å kunne bidra til effektivisering og innovasjon innen en rekke næringer og samfunnsområder. For at dette potensialet skal kunne realiseres, kreves det at den underliggende digitale infrastrukturen er tilpasset en slik utvikling.

Utviklingstrekkene gjengitt ovenfor bidrar til at fibernett blir kritisk infrastruktur innen stadig flere områder i samfunnet. Denne utviklingen vil stille større krav til både dekning, tilgjengelig kapasitet og robusthet i fiberinfrastrukturen i årene fremover. Det er derfor viktig at løsninger som etableres er skalerbare i volum og hastigheter.

Fremtidens løsninger tilknyttet samferdsel baserer seg på teknologi som krever tetthet mellom basestasjoner for å håndtere både hastighet og responstid. Skal dette også videreføres ute i distriktene, så krever det infrastruktur i form av fiber lengst mulig ut, samt økt mastetetthet.

For næringslivet er tilgang til moderne digital infrastruktur av avgjørende betydning. Skytjenester gjør det mulig å utnytte digitale plattformer for tjenesteleveranser og transaksjoner. Dette krever høyhastighetsbredbånd. Utbygging av digital infrastruktur er også avgjørende for å opprettholde bosettingsmønsteret. Tilgang til moderne digital infrastruktur legger ofte en premiss for at bedrifter kan utvikle seg, og gjør det mulig for kommunenes innbyggere å benytte seg av digitale tjenester.

God dekning er også en viktig premiss for utvikling av smarte mobilitetsløsninger. For at alle skal kunne ha informasjon om det tilgjengelige transporttilbudet og gjøre bestillinger og avtaler, er det viktig med god nettilgang. Tilsvarende kan digital infrastruktur bidra til redusert transport ved at det gjør det mulig å jobbe hjemmefra eller nært hjemmet og dermed spare tid og kostnader. Bedre utbygd nett er et av få mulige løsninger med potensial til å redusere reisebehovet i samfunnet. Nettmøter, bruk av Virtual Reality-løsninger og produksjon gjennom 3D-printing er noen eksempler på dette.

I tillegg er det avgjørende for fylkeskommunens satsning på trafikksikre løsninger og effektiv drift langs fylkesveg at det er nettilgang langs hele fylkesvegnettet. Fylkeskommunen ønsker å satse på ITS løsninger og da er nettilgang viktig.

Det er utarbeidet nasjonale målsetninger for dekningsgrader og hastigheter. Innen år 2020 skal 90 prosent av husstandene ha tilbud om minst 100 Mbit/s. På lang sikt er målet at alle husstander skal ha tilbud om høyhastighetsbredbånd.

Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås?

Den offentlige definisjonen av grunnleggende godt bredbånd ligger pr i dag på 10 Mbps nedlasting. «Neste generasjons aksess» er definert til 30 Mbps. Bestilles det bredbånd fra en internettleverandør i dag, starter ofte laveste hastighet på 100 Mbps.

Bredbåndsdekningen i Trøndelag ligger i dag på 83 % (faste tilknytninger med hastighet på minimum 30 Mbps) og mobildekningen i Trøndelag på i overkant av 70 % (areal). Samferdselsstrategiens mål at digital kommunikasjon skal være mulig, for alle, over alt, alltid vil være en krevende ambisjon. Utbygging fram til målet er nådd vil kreve tid og ressurser. For perioden fram til 2030 vil målsettingen ligge under full dekning. Det er krevende å være presis her, siden teknologisk utvikling, nettutbyggernes forretningsstrategier og tilgang til offentlige midler vil være avgjørende for måloppnåelse.

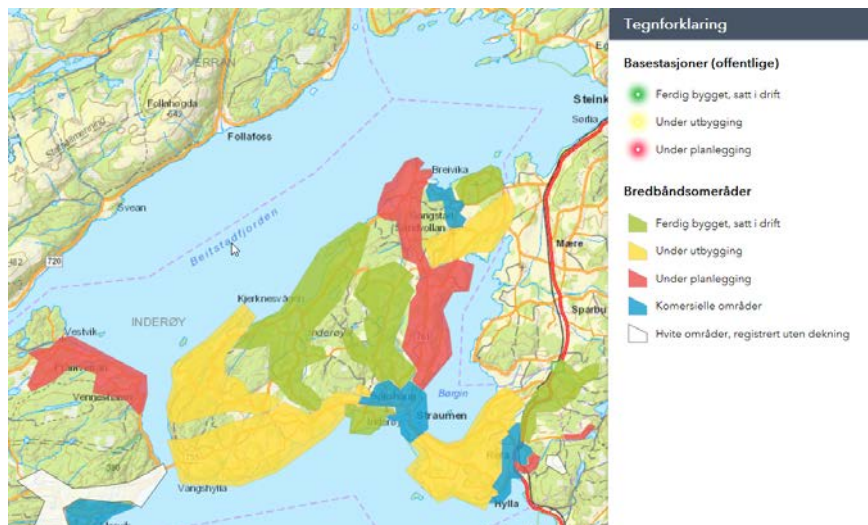
Det vil ikke være rasjonelt at fiber bygges ut til alle, det finnes steder der utbyggingskostnadene vil bli svært høye og antallet mennesker som har glede av utbyggingen relativt få.

Teknologiutviklingen vil derfor følges tett så kostnadseffektive løsninger kan velges som alternativ til fiber på noen steder.

Fylkeskommunens mål innebærer at det skal være god mobildekning der folk bor, jobber og ferdes. Dette krever godt samarbeid mellom leverandørene samt lokal og regionale myndigheter og et bevisst forhold til arbeidsdeling. Målet om høy dekningsgrad innebærer at det er summen av privat og offentlig innsats som skal maksimeres i fylkeskommunens satsing og det har konsekvenser for hvordan fylkeskommunen prioriterer og samarbeider med andre.

Det finnes flere utfordringer for aktører som ønsker gjennomgående/sammenhengende tilgang til transportnett i, og til/fra, Trøndelag og Nord-Norge. Fylkeskommunen vil i tiden som kommer jobbe for styrking av transportnett og mulighet for tilkøpling til utenlandsfiber.

Måloppnåelse vil evalueres gjennom årlige dekningsundersøkelser. Ulike typer kart over bredbåndsområder i Trøndelag vil være viktige verktøy i arbeidet



Figur 3. Bredbåndskart, eksempel fra Inderøy kommune. Kartene er under utvikling og dekker foreløpig bare noen få kommuner.

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Øke innsatsen for å bygge ut digital infrastruktur
2. Prioritere områder som mangler 10 Mbps og legge vekt på utbygging til knutepunkt, skoler og andre offentlige bygg
3. Prioritere utbygging langs konsentrerte akser for å gi forutsigbarhet for kommunene og effektivisere ressursbruk.
4. Etablere gode samarbeidsnettverk. Fylkeskommunens valg og prioriteringer vil innrettes for å øke private aktørers utbyggingsvilje og -evne.
5. Jobbe tett med bransjen for å utvikle fylkeskommunens digitale kompetanse så det velges fremtidsrettede løsninger. Løsninger som er skalerbare for både volum og hastighet vil prioriteres.
6. Utnytte eksisterende infrastruktur som rør, stolper og fiber og maksimere det potensial som ligger i ulike tilskuddsordninger. Mobil- og fiberdekning vil bygges ut helhetlig og i samspill. Når veier bygges ut eller vedlikeholdes skal det gjøres konkrete vurderinger av hvorvidt det skal legges ned trekkerør.
7. Jobbe for styrking av transportnett i og inn i fylket og mulighet for tilkøpling til utenlandsfiber.

3.2 Knutepunkt og annen kollektiv infrastruktur

Delmål: Legge til rette for gode bytter mellom transportmidler og styrke kollektivtransportens konkurransekraft.

Formål og bakgrunn

Veldig mange reiser som ikke foretas med bil vil være satt sammen av flere transportmidler. For at disse reisekjedene skal være konkurransedyktige må byttene mellom transportmidler fungere godt. Et viktig bidrag til dette er gode knutepunkt som tilbyr komfort og informasjon og bidrar til effektive bytter. Dette vil ofte inkludere god nettilgang, trygge parkeringsmuligheter både for bil og sykkel og andre løsninger som gjør reisen til knutepunktene enklere (gang og sykkelveger, utlån av sykler og andre tjenester).

Prosjektet *Innherredsbyene* vil løpe gjennom 2019 og har flere leveranser som vil bidra inn i knutepunktarbeidet: Dette inkluderer å framskaffe kunnskap om hvordan løsninger for transport og arealbruk kan skreddersys distriktsbyene i Trøndelag. Prosjektet framskaffe kunnskap for bedre å samordne og tilrettelegge transportløsninger på tvers av kommunene og framskaffe metodegrunnlag for å oppnå fortetting med kvalitet. Prosjektet vil således være en viktig kunnskapsleverandør til knutepunktutviklingen og styrke arbeidet for bedre kollektiv infrastruktur i andre deler av fylket.

Det ligger mange viktige vekstområder langs kysten og et arbeid som knytter delstrategiene Sjø, Mobilitet og Gods sammen bør prioriteres. Det vil være viktig med godt samspill mellom kollektivtilbudet på veg, sjø, bane og i lufta for å få et helhetlig og godt kollektivtilbud i distriktene.

Jernbanedirektoratets handlingsplan legger fra 2020 opp til en kapasitets- og frekvensøking på Trønderbanen. Dette vil være svært viktig for å styrke jernbanens funksjon i fylket og motvirke negative effekter av vegutbyggingene nord for Trondheim. Viktige verktøy for å styrke jernbanen vil være å styrke jernbaneknutepunktene både i form fortetting ved å utvikle komplette tjenestetilbud rundt knutepunktene.

Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås?

De første årene i strategiperioden vil brukes til samspill og analyse for å få kunnskap om hvor knutepunktene bør ligge og hvilke tjenester de bør levere. Jernbanen er i utvikling og samspillet med denne vil være en viktig premissgiver for knutepunktene, særlig rundt og nord for Trondheim. Der vil Jernbanen utgjøre bærebjelken i de lengre transportene. Fra 2020 vil arbeide dreie seg om å etablere knutepunkt. Dette vil være en læringsfase, der innovasjon i samspill med nøkkelaktører og pilotering kan være viktig. Fra 2020 forutsetter strategien at det avsettes midler til dette.

Styrking av knutepunkt kan også innebære å legge til rette for eller utvikle tjenester som styrker knutepunktets funksjon – bedre sporkrysningsmuligheter og løsninger for innfartsparkering, sikker sykkelparkering, sykkelutleie, bildeling, samkjøring og ulike incentivordninger knyttet til dette. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse og det vil opprettes prosjekt for dette i løpet av 2019/2020.

Fylkeskommunen ønsker å bidra til helhetlig og bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling. Hvilke virkemidler skal brukes for å legge til rette for ønsket arealutvikling og god mobilitet? Det er mange utfordringer knyttet til dette, blant annet at løsningene vil måtte implementeres av ulike aktører med ulike mandat og samfunnsoppdrag. Det er viktig å identifisere hvordan fylkeskommunens forvaltnings- og utviklerroller kan bidra til dette. Utviklingsarbeidet bør også bevege seg inn i transportmidlene, for tilrettelegging for innovative billettløsninger og bedre tilrettelegging for godt samspill mellom transportløsninger (sykkel på tog, parkering i bussbilletten etc.)

Trøndelag fylkeskommune vil

1. Integrere og utvikle eksisterende kunnskap, blant annet gjennom prosjektet *Innherredsbyene*, for å identifisere gode lokaliseringer av knutepunkt og gode knutepunktkonsept. Der markedet ikke tilbyr gode løsninger vil fylkeskommunen kunne engasjere seg i å utvikle disse.
2. Gradvis utover i perioden teste og videreutvikle løsninger. Fylkeskommunen vil prioritere knutepunkt utenfor Miljøpakkesamarbeidets område.
3. Bidra til helhetlig bedre koordinering og planlegging for et godt samspill mellom mobilitetsløsninger og lokalsenterutvikling
4. Avklare grensesnittet mot AtB innenfor ansvar for kollektiv infrastruktur.

3.3 Smart mobilitet

Delmål: Hjelp reisende å sy sammen tilgjengelige reiseformer og transportmidler til sømløse reiser fra dør til dør så de får god mobilitet uten bruk av privatbil.

Bakgrunn og formål

Smart transport-prosjektet i fylkeskommunen er organisert som tre delprosjekter.

Fylkeskommunen har i løpet av 2017 og 2018 bidratt til utviklingen av en *drosjeapp* som skal gi økt transparens i drosjetilbudet og dermed til reduserte priser. Arbeidet med drosjeapp'en er godt i gang og forventes etablert i 2019. Endringer innen reguleringsregimet for drosje, foreslått av Samferdselsdepartementet, kan redusere fylkeskommunens myndighetsrolle og det kan redusere drosjeapp'ens gjennomslagskraft. På den annen side legges det opp til liberalisering av drosjereguleringene og en effekt av dette kan være at nye aktører med nye forretningsmodeller og nye transportkonsept vil etablere seg, noe som kan være positivt for mangfoldet i mobilitetstilbudet.

I tillegg er et planlagt en *bestillingsløsning* som vil settes i drift til regionanbud 2021 for å effektivisere ulike typer bestillingstransport. Løsningen vil bidra til reduserte administrasjonskostnader, mer effektive kjøreruter og økt grad av samkjøring mellom fylkeskommunens egne kundekategorier (skoleelever, tilbringertransport, ITS, TT med mer). I tillegg pågår samarbeid med Helse Midt-Norge for å få bedre samspill mellom helsetransporter og transportere under fylkeskommunens ansvarsområde, med mål om å integrere disse transportene i bestillingsløsningen. Løsningen vil dermed kunne bidra til bedre tilbud, effektiviseringer og kostnadsbesparelser. Grensesnittet mellom AtB og Trøndelag fylkeskommune i utviklingen og idriftsettelsen av løsningen vil avklares innen kort tid.

Den tredje løsningen som er tema i denne strategien er å bidra til utviklingen av en *mobilitetsplattform* som skal forenkle informasjonsinnhenting og bestilling av mobilitetstjenester. Formålet er å hjelpe reisende å sy sammen tilgjengelige reiseformer og transportmidler til sømløse reiser fra dør til dør. Mobilitetsplattformer bidrar til at brukere får god mobilitet uten å være avhengige av å eie egen bil og til økt samkjøring så transportmidlene kan få bedre kapasitetsutnyttelse. Mobilitetsplattformer kan prinsipielt inkludere alle transportformer - egen bil, fly, kollektivtransport, drosje, leie- eller delebiler, bysykler, samkjøring, gange. Utviklingen av mobilitetsplattformer forenkles av økt digitalisering, trender i retning av å dele framfor å eie, økt bevissthet og bedre muligheter for grønnere transport og etter hvert autonomi som diskutert tidligere. En forskyvning fra privatiserte løsninger til fellesløsninger vil bidra til økt kapasitetsutnyttelse og redusert fotavtrykk. I og med at det å eie bil er kostbart kan det også forventes reduserte kostnader for den enkelte. I tillegg kan en mobilitetsplattform øke kapasitetsutnyttelsen

Hva er ambisjonen for perioden og hvordan skal den nås

Trøndelag fylkeskommune vil utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. For å underbygge dette arbeidet kan det etter hvert være aktuelt å bidra til å styrke noen av de mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) som vil gi bedre gjennomslag for en mobilitetsplattform.

Det er et mål å ha etablert en funksjonell løsning opp i løpet av tre år. En viktig forutsetning for å få gjennomslag for en løsning vil være at den baserer seg på etablerte standarder og bransjenormer og kan integreres i nasjonale og helhetlige løsninger. Løsningen kan måtte konkurrere med kommersielle løsninger og da vil det være et viktig grep for å få gjennomslag at løsningen utvikles og etableres i tett samspill med Entur og AtB, gjerne som en regional pilot koblet til Entur.

Det er finansiering og personalressurser tilgjengelig for en tidligfase, men om en fungerende løsning skal etableres vil det kreve finansiering og – avhengig av organisering – vesentlig økte personalressurser. En mobilitetsplattform må driftes og videreutvikles for å være konkurransedyktig.

Rådmannen vil i løpet av 2019 komme opp med forslag om organisering og finansiering av etablering og drift.

Trøndelag fylkeskommune vil:

1. Utforske og utnytte mulighetsrommet for å ta et større ansvar for utviklingen av sømløse reiseløsninger i hele fylket. Dette vil etter hvert kunne inkludere arbeidet for å styrke nye mobilitetsløsninger (bysykler, samkjøring, bildeling etc.) arbeid med å vurdere potensialet i dette vil pågå i 2019 og 2020.
2. I løpet av 2019 utrede organisering og finansiering av en prosess for å utvikle og sette i drift en mobilitetsplattform for hele fylket.
3. I 2020 starte etableringen av mobilitetsplattformen i tett samspill med AtB og Entur, gjerne som en regional pilot innunder nasjonale løsninger

3.4 Gåing og sykling

Delmål: Styrke gåing og sykling sin rolle i mobilitetssystemet og gjøre det trygt og enkelt å sykle og gå, særlig rundt knutepunkt og skoler.

Gåing og sykling utgjør en stor andel av de korteste reisene, men har fremdeles godt potensial for økning. I tillegg vil de fleste kollektivreiser ha sykling eller gange i sine start- og endepunkt og god tilrettelegging kan bidra til redusert bilbruk. Tilrettelegging for gåing og sykling er et viktig folkehelseiltak og trafiksikkerhetstiltak som må utvikles i samspill med seksjon Kvalitet og seksjon Veg.

Miljøpakken utarbeidet en gåstrategi⁵ i 2016 med følgende mål og virkemidler:

⁵ https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim_h%C3%B8ringsutkast_18feb2016.pdf



Figur 4. Mål og virkemidler i miljøpakkens gåstrategi.

Miljøpakken har også utarbeidet en sykkelstrategi⁶ med fem hovedgrep for å øke sykkelandelen i Trondheim:

1 Gode fysiske anlegg
Nye, gode anlegg for sykling er helt nødvendig. Utbygging tar tid og krever store investeringer.

2 God drift og godt vedlikehold
God drift vil øke nytteverdien av både eldre og nye anlegg. Bedre drift kan raskt gi mer sykling.

3 Kommunikasjon og opplæring
Kommunikasjon og opplæring må skje kontinuerlig for å gjøre tilbud kjent, og motivere til andre reisevaner.

4 Sykkelveinlig arealbruk
Arealplanlegging som prioriterer sykkel er en forutsetning for å få til gode anlegg. Sykkelveinlig arealbruk kan også bidra til at flere bor i sykkelavstand fra arbeid, handel og andre tilbud.

5 Lettere å få med sykkel på kollektive transportmiddel
Det bør bli enklere og billigere å ta med sykkel på kollektivreise.

Figur 5: Fem hovedgrep miljøpakkens sykkelstrategi for å øke sykkelandelen i Trondheim

Strategiene vil være et godt grunnlag for arbeidet også utenfor byene, men mye lavere befolkningstetthet og med dårligere tilgang til finansiering, vil ambisjonsnivået for tilrettelegging måtte reduseres og prioritering og sammensetningen av virkemidler endres.

⁶ <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2014/05/Sykelstrategi-for-Trondheim-2014-2025.pdf>

Trøndelag fylkeskommune vil i løpet av 2019 utvikle en plan for arbeidet med gåing og sykling i hele Trøndelag og etablere kriterier for prioritering av tiltak. Trøndelag fylkeskommune skal kartlegge områder hvor det er behov for å legge til rette for gange og sykling, blant annet gjennom dialog med kommunene. Tiltakene vil primært rettes utenfor miljøpakkeområdet. Områder rundt kollektivknutepunkt og skoler vil særlig prioriteres. Tilrettelegging for økt gåing og sykling vil være en viktig komponent i knutepunktarbeidet. Trøndelag fylkeskommune skal bidra aktivt til at gå- og sykkelstrategien i Trondheim skal oppnås gjennom Miljøpakkesamarbeidet, og at gjennomføringsevnen for gå- og sykkeltiltak i Miljøpakken øker.

3.5 Utviklingsprosjekt for langsiktig måloppnåelse

Delmål: Legge til rette for kontinuerlig forbedring i mobilitetstilbudet.

Selv om mange premisser for fylkeskommunens er lagt gjennom lange buss og båtanbud, ligger det mye arbeid foran oss for å styrke og akselerere utviklingen fra transport til mobilitet. Viktige bidrag her er bedre bredde i reisetilbud og mer komplette og brukervennlige reisekjeder. Bussanbudene representerer relativt stive strukturer som kan kompletteres gjennom innfasing av supplerende og mer dynamiske mobilitetselement og dette kan være en viktig arena for utviklingsprosjekt. Andre eksempler kan være knyttet til fornyelse av Gråkallbanen og utvikling av autonome løsninger, samt arbeid for å legge til rette for forbedringer i kommende buss, ferje og båtanbud. Innovasjonsarbeidet vil foregå i tett samarbeid med seksjon Sjø.

Trøndelag fylkeskommune vil etablere et utviklingsprosjekt for å supplere eksisterende mobilitetsløsninger og legge til rette for at kommende anbud vil tilfredsstillende fylkets ambisjoner om bedre mobilitet, reduserte klima og miljøkonsekvenser og reduserte kostnader.