

---

Saksnr: 2020/71520-6  
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørgo

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.05.2021

## Strategi for berekraftig mobilitet

Forslag til innstilling

Strategi for berekraftig mobilitet har som overordna mål å utvikle eit velfungerande berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Strategien dannar grunnlag og gir føringar for utvikling av mobilitetstilbodet i fylket.

Strategi for berekraftig mobilitet vert lagt på høyring som del av høyringsutkast til Regional transportplan Vestland (RTP). Oppfølging av planen skjer gjennom tiltak knytt til RTP-handlingsprogram og gjennom Skyss sine egne tiltaksplanar og definerte prosessar med politisk involvering. Handlingsprogram for RTP og Strategi for mjuke trafikantar skal vere ein del av same høyring.

Samandrag

Saka er oppfølging av sak i HU SAMO (PS-12/2021), om rammeverk for arbeidet med ny fagstrategi for Skyss - strategi for berekraftig mobilitet. Det vert her gitt ein gjennomgang av utkast til strategi, og aktuelle tiltak for oppfølging gjennom RTP-handlingsprogram.

Strategi for berekraftig mobilitet tar inn over seg den store endringstakta og at framtidens behov og løysingar er annleis enn kva vi har opplevd fram til no. Den vil gi viktige knaggar og retning for korleis vi kan gå frå å planlegge for kollektivtransporten til å planlegge for eit berekraftig mobilitetssystem.

Ny teknologi, digital transformasjon og berekraftsdimensjonen stiller store krav til organisasjonen med omsyn til kapasitet og kompetanse, og det treff alle fagområde og oppgåver knytt til transport og mobilitet. Strategien føreset eit høgt aktivitetsnivå når det gjeld samarbeid og samhandling på tvers av mange ulike fagmiljø og offentlege og private aktørar, samt tett dialog med brukarane. Arbeidet vil og gi behov for ressursar og utvida kompetanse for å systematisk og målretta ta i bruk bruk ny teknologi, digitalisering og automatisering i tenestutviklinga.

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

Målfrid Vik Sønstabør  
direktør Skyss

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

HU SAMO handsama 17. februar i år sak om «Strategi for berekraftig mobilitet - rammeverk» (PS-12/2021). I forkant av den politiske handsaminga var det arrangert eit miniseminar for hovudutvalet, med innleiarar frå Ruter og Kolumbus om innovasjon, ny teknologi og berekraft i utvikling av mobilitetssystem. Vidare gav Skyss eit innlegg om ulike drivkrefter og dilemma vi står overfor i arbeidet med ny fagstrategi for berekraftig mobilitet i Vestland. Miniseminaret gav gjensidig verdifull innsikt og erfaringsutveksling kring sentrale problemstillingar. I tillegg er det i vinter halde innspelskonferansar knytt til RTP-planprosessen, som har vore nyttige for strategiarbeidet.

Saka i februar omhandla bakgrunn for strategiarbeidet og korleis den er kopla til regional planstrategi og komande regionale transportplan for Vestland. Til grunn for arbeidet ligg Skyss sitt utvida mandat som mobilitetseining for Vestland fylke - frå å planlegge og utvikle det kapasitetssterke kollektivtilbodet, til å planlegge for kombinert mobilitet. I saka vart det peika på aktuelle strategiske tema som vil vere sentrale, og skissert korleis oppfølginga av strategien er tenkt i høve RTP-handlingsprogram og andre prosessar for politisk involvering. HU SAMO slutta seg til rammene for det vidare arbeidet med strategien.

Fylkesdirektøren gir i denne saka ein kort gjennomgang av Strategi for berekraftig mobilitet og aktuelle tiltak for RTP-handlingsprogram, samt vurderingar kring oppfølging av strategien og kva det inneber for organisasjonen og krav til kapasitet og kompetanse. Strategidokumentet vert lagt fram som del av høringsutkast til RTP og handlingsprogram 2022-2025.

### Vedtakskompetanse

Hovudutval for samferdsel og mobilitet, jf. Delegasjonsreglementet, pkt 3. Saka er knytt til arbeid med Regional Transportplan for Vestland.

### Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje direkte relevant

Klima: Ikkje direkte relevant

Folkehelse: Ikkje direkte relevant

Regional planlegging: Forankra i Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 og RTP-planprogram

### Strategi for berekraftig mobilitet

#### *Trender og utviklingstrekk*

Strategiarbeidet byggjer på kunnskap frå ulike hald om trendar og utviklingstrekk som påverkar transportsektoren og innbyggjarane sine forventningar og reisevanar og -behov dei komande ti-åra. Det vi veit er at endringane kjem raskare og er meir omfattande for heile transportsystemet. Kollektivtransporten og reisa slik vi kjenner det i dag, vil endrast med tilfang av nye transportformer, ny teknologi og krav til berekraft i heile verdikjeda. Folk forventar at vi som mobilitetsaktør tar i bruk teknologi og løysingar som gir meir individualiserte tenester og betre brukaroppleving.

I korte trekk er følgjande trekk fram som særleg sentrale trendar og utviklingstrekk:

- *Demografiske endringar* - Dei mindre sentrale områda i fylket vil ha ein svak eller negativ befolkningsvekst. Dei unge flyttar mot byar og bynære strok, og eldre vil utgjere ein stadig større del av busetnaden i distrikta. Største veksten skjer i og rundt Bergen, som truleg gir auka transportbehov og større etterspurnad etter kollektive transporttenester i dette området.
- *Svakare offentleg finansiering* - Det er ikkje gitt at fellesskapet har same moglegheit til å subsidiere kollektivtransporten i åra framover. Perspektivmeldinga 2021 viser til trongare offentlege budsjett i åra framover, som gir mindre handlingsrom og sterkare krav til prioriteringar i bruken av offentlege midlar til kollektivtransporten. Nye finansieringsmåtar å finansiere tilbodet på vil presse seg fram.
- *Berekraftsmål og krav til dokumentasjon* - EU's taksonomi, klassifiseringssystemet for berekraftig økonomisk aktivitet, vil ha innverknad på alle verksemdar med behov for

finansiering, ettersom dei kan bli målt på om aktivitetane kan definerast som berekraftige eller ikkje.

- *Autonomi og samhandlande intelligente transportsystem* - Autonomi og ITS endrar måten vi kan reise på i framtida, og det vil påverke kostnadane knytt til transport. Det er likevel spørsmål om i kva grad, og når denne type teknologi kan takast i bruk.
- *Digitale økosystem for kopling av ulike transporttenester* - Fleire aktørar tilbyr ulike former for mobilitet, t.d. sykklar, sparkesykkel, bil, der all interaksjon skjer digitalt og er styrt av brukarane sjølv. Dette opnar for meir individualiserte tenester, og der den reisande kan nytte fleire ulike transportmidlar for å komme seg mest mogleg effektivt frå dør til dør. Vi snakkar då om mobilitet som ei teneste eller MaaS (Mobility as a Service). Den direkte kontakten med den reisande gir tilgang til verdifull data, og fleire mobilitetsaktørar vil difor ha ønskje om å eige brukargrensesnittet. Offentlege reguleringar og investeringar vil kunne hindre private eller offentlege monopol.
- *Meir og raskare innovasjon* - Tilbodet i framtida vil vere basert på teknologi og løysingar som ikkje finst i dag eller som enno ikkje er testa ut i full skala. Dei raske og omfattande endringane stiller krav til innovasjons- og omstillingsevne i heile transportsektoren, og eit tett samarbeid mellom FoU-miljø, private og offentlege aktørar, og med brukarane av tenestene.

#### *Mål for berekraftig mobilitet*

FN's berekraftsmål er overordna og førande for samfunnsutviklinga i Vestland. Utviklingsplan for Vestland gir tydeleg retning om at «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2023» (strategi pkt. 2.1). Vidare legg strategien til grunn revidert nullvekstmål i NTP og for byvekstavtalen for bergensområdet om at «klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykling og gange».

Ut frå kva som er kjerneoppgåvene og ambisjonane som er lagt til vår rolle som mobilitetsaktør, er det gjort ei vurdering av FN's berekraftsmål. Fire berekraftsmål peikar seg ut som mest sentrale:

- 17 - Samarbeid for å nå måla, som grunnleggande premis
- 13 - Stoppe klimaendringane
- 11 - Berekraftige byar og lokalsamfunn
- 10 - Mindre ulikskap

I tillegg er berekraftsmål 3, 8, 9 og 12 særleg viktige å ta omsyn til.

Med bakgrunn i nasjonale og regionale mål og ambisjonar er overordna mål for strategi for berekraftig mobilitet å **utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland.**

*For den reisande betyr det* - Eit tilbod som folk opplever at gir dei større fridom og er meir tilpassa den enkelte reisande gjennom fleire transportmoglegheiter og meir attraktive tenester.

*For samfunnet betyr det* - Eit mobilitetssystem som fangar opp endringar i reisebehov, og som gir effektiv utnytting av fellesskapet sine samla ressursar og sikrar ei berekraftig utvikling.

Mobilitetssystemet er ei utviding av kollektivsystemet, til også å omfatte andre type transportmiddel. Vi snakkar då om transportformer og tilbod som er kollektive eller delte. Det vil til dømes vere eit tilbod om sykkel, om bildeling, om samkøyring eller tilbod om kollektivtransport. Mobilitetssystemet må gjere det enkelt for den reisande å ta seg fram frå dør til dør, uavhengig av kven som tilbyr transporten eller tenestene.

#### *Strategiar for å nå måla*

Som mobilitetsaktør operer vi på vegne av fellesskapen sine ressursar og alle innbyggjarane i Vestland. Framtidas mobilitetssystem vil omfatte meir digitaliserte tenester og datadriven utvikling. Vi må difor ha god tilgang til data og sikre god forvaltning av data. Dette er data som den reisande gir frå seg mellom anna gjennom registrerte reiser og betaling av tenester. Fleire aktørar, private og offentlege, har ønskje om å «eige» kundegrensesnittet for å få tilgang på verdifull kundedata.

Ved å ta eigarskap til grensesnittet mot kunden, det vil seie dei digitale flatene som dei reisande bruker, sikrar fylkeskommunen ei demokratisk styrt utvikling av mobilitetssystemet. Gjennom vår eigen digitale infrastruktur vil andre aktørar, såkalla 3. part, kunne tilby sine tenester ut mot kunden eller kunne selje våre tenester gjennom sine kanalar.

Figuren under skisserer dei strategiske grepa som vert viktige skal vi nå dei overordna måla:



For å møte målet for Vestland om å vere eit nullutsleppssamfunn, må alle transportmiddel som inngår i mobilitetssystemet baserast på nullutsleppsteknologi. Omstillinga krev prioritering, også nasjonalt, skal vi lukkast.

Kollektivtransporten og det kapasitetssterke tilbodet vil også vidare framover vere kjernen i mobilitetssystemet. Vi skal halde fram med å utvikle eit attraktivt kollektivtilbod, og utnytte moglegheitene som ligg i auka grad av automatisering og bruk av ITS. Nye mobilitetstenester skal bygge vidare på og bli integrert med eksisterande tilbod og infrastruktur.

Gjennom samarbeid og partnerskap med andre mobilitetstilbydarar, leverandørar, FoU-miljø og offentlege og private aktørar vil vi kunne løyse eigne utfordringar og utveksle erfaringar med verdi for både Vestland og nasjonalt. Samarbeid er og nøkkelen for å fremje viktige felles saker på vegne av brukarane og å oppnå mest mogleg mobilitet for pengane.

Utvikling av tenestene skal skje gjennom god innsikt og dialog med den reisande. Saman med data som dei reisande gir oss tilgang til, skal vi designe tenester og tilbod til det beste for dei fleste, og i takt med samfunnsutviklinga. Samstundes skal vi tilby tenester som i størst mogleg grad er tilpassa den enkelte reisande sine behov. Å vere nær den reisande inneber å kjenne kunden og kunden sine behov.

Nye oppgåver og utviklingsområde innan teknologi, digital transformasjon og berekraft gjer at vi må utvikle og tiltrekke rett kompetanse. Vi skal vere ein attraktiv partner for leverandørar og utviklarar for å teste ut nye løysingar og ta løysingane ut til brukarane. På denne måten vil vi tileigne organisasjonen relevant erfaring og ny kompetanse. Samstundes vil det bidra til å kunne tiltrekke aktuell kompetanse inn i eigen organisasjon gjennom nyttilsettingar.

Omstillinga til berekraftig mobilitetssystem krev nye måtar å finansiere tilbodet på. Finansiering kan vere i form av samfinansiering med til dømes kommunar som gjer at vi kan levere meir mobilitet i enkelte område, eller det kan innebere nye prismodellar som gjer tilbodet meir attraktivt for fleire nye brukarar av mobilitetssystemet. Integrasjon av fleire type transportmiddel i

mobilitetssystemet gjer at vi også saman med andre tilbydarar må finne måtar som sikrar egne inntekter.

### **Frå strategi til handling**

Strategi for berekraftig mobilitet skal gi retning og føringar for prioriteringar framover. Det er sett ambisiøse mål og strategien vil vere krevjande både organisatorisk og med omsyn til tilgjengelege ressursar og kompetanse. Framover vil det bli arbeidd med plan for oppfølging av strategien. Nokre tiltak vil bli lagt til høyringsutkastet til RTP-handlingsprogrammet 2022-2025. Andre tiltak vil bli følgd opp gjennom egne definerte prosessar og saker for politisk handsaming (jf. HU SAMO, PS-12/2021).

Følgjande tiltak vert tilrådd for komande RTP-handlingsprogram:

#### *Digitale kundeflater og tenesteplattform for mobilitetssystemet i Vestland*

Strategien inneber som nemnt at fylkeskommunen tar ein posisjon som eigar av grensesnittet mot kunden. Dette er grunnleggande for å kunne kjenne dei reisande sine transportbehov og deira forventingar til korleis digitalisering av tenestene kan stå opp om bruk av mobilitetssystemet. Første steg er difor å etablere naudsynt digital infrastruktur for innføring av MaaS i Skyss. I det ligg å få på plass heilskaplege digitale flater mot dei reisande som sikrar god datafangst- og handsaming, og ein digital tenesteplattform for å integrere nye/fleire mobilitetstenester. Denne digitale infrastrukturen kan sjåast som grunnmuren i mobilitetssystemet, og som må på plass for å kunne innovere og skalere opp nye tenester og tilbod. Tiltaket omfattar fleire delprosjekt, og krev betydelege ressursar til mellom anna tenestekjøp, skytenester, lisensar, i tillegg til dedikerte ressursar i eigen organisasjon.

#### *Plan for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten*

Fylkeskommunen har i dag Temaplan for null- og lågutsleppsteknologi for buss i Hordaland, som har vore eit viktig grunnlag for nye busskontraktar i bergensområdet dei seinaste åra. Fylkesdirektøren ser behov for å utarbeidd ein samla overordna plan for innføring av nullutsleppsteknologi i kollektivtransporten. Planen må gjelde for alle type transportmiddel som inngår i våre transportkjøp - buss, drosje, båt, ferje og fly. Ein viktig del av arbeidet vert å avdekke kostnads- og finansieringsbehov og korleis offentlege stønadsordningar kan nyttast eller innrettast.

#### *Utgreiing av prinsipp for tilbodsstandard for mobilitetstilbodet*

Mobilitetstilbodet skal dekke mange ulike reisebehov i fylket, og mange målgrupper. For å sikre gode prioriteringar bør det utarbeidast prinsipp som gir rettesnor for kva type tilbod ein ser som tenlege i ulike område, og kva omfang eller nivå tilbodet bør ha som minimum. Arbeidet vil omfatte retningslinjer for rolledeling mellom ulike transportmiddel (eks. buss vs båt). I arbeidet ligg og å vurdere fleksible bestillingsbaserte transporttilbod i høve faste rutegående tilbod.

#### *Innføring av fleksibel bestillingstransport og ny transportteknologi*

Fleksible bestillingsbaserte transporttilbod kan gi meir mobilitet for pengane og/eller gi betre ressursutnytting. For å kunne innføre og ta i bruk ny teknologi og fleksible bestillingsbaserte transporttilbod som integert del av kollektivtilbodet er det behov for å etablere eit sett strukturelle rammer for denne type tenester. Det gjeld mellom anna problemstillingar knytt til prising av tenestene, finansiering av tilbodet, kontraktsmessige forhold, val av teknologi, samt kompetanse- og ressursbehov. Nokre pilotar for bestillingstransport er allereie under uttesting eller planlagt for oppstart. Utgreiingsarbeidet i samband med ny busskontrakt for Nordfjord vil og gi verdfull innsikt i moglegheit for meir fleksible transportløysingar. Fleire pilotar vil bli vurdert opp mot behovet for meir innsikt og læring.

#### *Utgreiing og planlegging for mobilitetspunkt i Vestland*

Kollektivnettet og infrastrukturen kring bytte- og knutepunkt må utviklast med tanke på å integrere fleire ulike mobilitetstenester for meir saumlause reiser. Mobilitetspunkt er ein stad for bytter mellom til dømes buss, sparkesykkel, delingsbil, drosje eller andre transportformer. Ulike type mobilitetspunkt er under utprøving eller er allereie etablert i Norge og internasjonalt. Dette tiltaket vil ha som føremål å samanfatte kunnskap og erfaringar om mobilitetspunkt, som grunnlag for ein plan om korleis planlegge og utforme infrastruktur for framtidens mobilitetssystem.

### **Omstilling og konsekvensar for organisasjonen**

Strategi for berekraftig mobilitet tar inn over seg den store endringstakta og at framtidens behov og løysingar er annleis enn kva vi har opplevd fram til no. Den vil gi viktige knaggar og retning for

korleis vi kan gå frå å planlegge for kollektivtransporten til å planlegge for eit berekraftig mobilitetssystem.

Strategiarbeidet byggjer på solid kunnskap og erfaringar frå ulike hald. Hovudgrepa er sett - å vidareutvikle kollektivsystemet, og å førebu, utvikle og på sikt tilby nye berekraftige mobilitetstenester i eit samla velfungerande mobilitetssystem. Eit nødvendig første steg for at Skyss skal kunne bli ein Maas-aktør er å etablere digital infrastruktur, og juridiske og økonomiske rammeverk som klargjer for at våre digitale kundeflater kan omfatte andre tenesteleverandørar. Det er mange mobilitetsaktørar i marknaden, og det vil vere behov for å identifisere og kvalifisere val av samarbeidsområde og aktuelle tenester.

Berekraft skal vere ein gjennomgåande rettesnor i alle prioriteringar, og vil innebere ei omstilling av korleis vi vurderer og måler aktivitetar og tenestetilbod knytt til strategi for berekraftig mobilitet. Relevante indikatorar må utarbeidast og etablerast. Måleindikatorar for berekraft må sjåast i samheng med det pågåande arbeidet med å utvikle berekraftsindikatorar og system for oppfølging av berekraftsmåla i Vestland.

Ny teknologi, digital transformasjon og berekraftsdimensjonen stiller store krav til organisasjonen med omsyn til kapasitet og kompetanse, og det treff alle fagområde og oppgåver knytt til transport og mobilitet. Fylkesdirektøren vil her trekke fram særleg to kritiske område. For det første føreset strategien eit høgt aktivitetsnivå når det gjeld samarbeid og samhandling på tvers av mange ulike fagmiljø og offentlege og private aktørar. Utforming og testing av tenestene krev og tett dialog med brukarane. Dette er aktivitetar som både er ressurskrevjande og krev rette kompetansen. For det andre vil organisasjonen trenge ressursar og utvida kompetanse til systematisk og målretta bruk av ny teknologi, digitalisering og automatisering i tenestutviklinga.

### **Konklusjon**

Strategi for berekraftig mobilitet har som overordna mål å utvikle eit velfungerande berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Strategien dannar eit godt grunnlag og gir tydelege føringar for utvikling av mobilitetstilbodet i fylket.

Strategi for berekraftig mobilitet vert lagt på høyring som del av høyringsutkast til RTP Vestland og handlingsprogram 2022-2025. Oppfølging av planen skjer gjennom tiltak knytt til RTP-handlingsprogram og gjennom Skyss sine eigne tiltaksplanar og definerte prosessar med politisk involvering.