



# STRATEGI FOR BEREKRAFTIG MOBILITET I VESTLAND 2022-2023

HØRINGSVERSJON, MAI 2021

# INNHALD

1. Innleiing .....	2
2. Trendar og utviklingstrekk .....	4
2.1 Demografiske endringar gir endra mobilitetsbehov .....	4
2.2 Svakare offentleg finansiering gir behov for nye forretningsmodellar .....	4
2.3 Dokumentasjon knytt til berekraftig økonomisk aktivitet set krav til offentleg og privat sektor .....	5
2.4 Autonomisering og samhandlande, intelligente transportsystem vert ein del av mobilitetssystemet5	
2.5 Digitale økosystem skaper nye transporttenester .....	6
2.6 Meir og raskare innovasjon .....	6
3. Mål og strategiske rammer .....	7
3.1 Oppdraget vårt .....	7
3.2 Nullvekstmålet for bergensområdet .....	7
3.3 Overordna klimamål .....	7
3.4 Mål for berekraftig mobilitet .....	8
3.5 Målbilde for berekraftig mobilitet .....	8
4. Mobilitetssystem gir betre tilbod .....	9
4.1 Kollektivtilbodet som ryggrad .....	9
4.2 Samanhengande reiser .....	9
4.3 Den viktige kundeflata .....	10
4.4 Systematisk utvikling .....	10
5. Digital endring i høgt tempo .....	11
5.1 Digital forretningsutvikling .....	11
6. Vår berekraftige strategi .....	13
6.1 Partnerskap er nøkkelen .....	13
6.2 Innsiktsbasert samhandling med den reisande som grunnlag for å styrke tilbodet .....	13
6.3 Omstilling til nullutslepp .....	13
6.4 Vidareutvikle mobilitetssystemet .....	13
6.5 Leiande digitale flater .....	14
6.6 Nye finansierings- og betalingsmodellar er naudsynte for å nå måla .....	14
6.7 Styrka organisatorisk kapasitet og kompetanse .....	14
Oppsummering .....	14

# 1. Innleiing

Vestland fylkeskommune har hovudansvaret for den offentlege kollektivtransporten i fylket, både for buss, båt, ferje og bybane, i tillegg til regionale flyruter. På vegne av fylkeskommunen tar Skyss hand om utvikling og drift av kollektivtrafikken. I tillegg til planlegging, informasjon og marknadsføring av tilbodet, ligg det i Skyss sitt mandat å sjå på samanhengen mellom ulike transportformer og utvikling av eit samla mobilitetssystem.

Vestland fylkeskommune skal være ein pådrivar for berekraftig utvikling i ein styrka region.

Regional transportplan for Vestland 2022-2033 har difor som mål å sørge for at «Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling».

***Berekraftig mobilitet er heilskapen av måtar å reise frå ein stad til ein annan, og som tek miljømessige, sosiale og økonomiske omsyn.***

Strategi for berekraftig mobilitet er ein del av regional transportplan for Vestland 2022-2033 og skal balansere mellom ulike behov hos innbyggjarar og samfunn og skal samstundes gi gode føringar for prioriteringar av fellesskapet sine ressursar.

Mobilitetssektoren er prega av raske endringar og nye, teknologidrivne løysingar. Strategi for berekraftig mobilitet må gi handlingsrom for å møte omfattande skifte og endra føresetnader i form av ny teknologi eller regelverksendringar. Framtida er usikker, særleg med omsyn til korleis Covid-19 vil påverke folk sine reisevanar. Vi freistar likevel å sjå ti år fram i tid. Strategien skal

vere overordna nok og samstundes tydeleg nok for fylkeskommunen sine framtidige prioriteringar.

Mange aktørar er med i arbeidet med å utvikle mobilitetssystemet i Vestland, og fylkeskommunen rår ikkje over verkemidla aleine. Ambisjonen er at strategien skal bidra til at vi går i same retning og at samarbeidspartnarane våre forstår kva prioritetar vi har. Strategien skal understøtte dei overordna måla for Vestland fylkeskommune og sikre ei berekraftig utvikling for regionen.

***Målet med strategi for berekraftig mobilitet er å utvikle et velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland.***

Eit godt fungerande mobilitetssystem kombinerer alle former for mobilitet, både kollektive reisesystem, bilar, sykklar og andre mobilitetsløysingar. I framtida kan dette også inkludere elektriske fly, sjølvkøyrande køyretøy og dronar. Mobilitetssystemet må gi fleksibilitet for den reisande til å velje korleis og når reisa skal skje. Er mobilitetssystemet også berekraftig, vil det fungere til beste for innbyggjarane og samfunnet som heilskap.

Vestland er eit geografisk stort fylke, med ulike mobilitetsbehov. I store delar av fylket bur folk med lange avstandar til næraste skule, arbeidsplass eller tenestetilbod. Dei fleste bur likevel i Bergen eller i tettbygde strøk.

Ulike reisebehov krev ulike mobilitetsløysingar. Med utgangspunkt i innbyggjarane og samfunnet sine behov og forventningar er ambisjonen å tilby berekraftig mobilitet som gir innbyggjarane tilgang til skule, arbeid, tenester og fritidsaktivitetar.

***Kollektivtilbodet vil framleis vere den viktigaste delen av eit berekraftig mobilitetssystem.***

Kollektivtransport gjer at mange kan reise samstundes i felles køyretøy, og dette gir effektiv utnytting av areal og infrastruktur.

Kollektivtransport har òg ein viktig, sosial funksjon, ved at den gir reisemoglegheiter til mange som av ulike grunnar ikkje har høve til å nytte andre transportmiddel, til dømes skuleborn, unge utan eigen bil, eller eldre som ikkje kan køyre sjølv.

Det har gjennom fleire år vore arbeidd systematisk med å utvikle og styrke kollektivtilbodet i fylket, og vi kan sjå tilbake på gode resultat med jamn og høg passasjervekst dei siste ti åra. Samla for buss, båt og bybane var det i 2019 gjennomført totalt over 83 millionar reiser i Vestland. Nærare 70 millionar av desse var reiser i bergensområdet.

Vi skal halde fram med å utvikle og forbetre kollektivtilbodet og kollektivtransporten sin viktige samfunnsrolle i utviklinga av berekraftige by- og lokalsamfunn.

## 2. Trendar og utviklingstrekk

Endringane kjem raskare og er meir omfattande enn tidlegare. Det er konklusjonane i dei fleste rapportar om drivkrefter og trendar som treff transportbransjen.

For at eit offentleg finansiert mobilitetssystem framleis skal vere attraktivt for dei mange reisande, må vi omfamne dei teknologiske endringane som kjem raskare og på en meir omfattande måte enn det vi nokon gong har gjort tidlegare. Reisa slik vi kjennar den vil bli endra av nye transportformer, ny teknologi og krav til berekraft i heile verdikjeda.

Framtidas mobilitetssystem vil vere integrert gjennom digital samhandling mellom brukaren og dei ulike tilbydarane av transport. Tilbodet vil variere mellom system i byar og system på mindre stader. Data og innsikt om reisevanar, reisemønster og tilgjengelege løysingar for mobilitet vil binde saman brukarane og ulike tilbydarar.

Samstundes som vi går i retning av meir individualiserte tenester og eit digitalt grensesnitt mot dei reisande, ligg det ein fast infrastruktur og eit kollektivtilbod som effektivt flytter store mengder menneske mellom reisemål. Covid-19-pandemien har endra reisemønster som følgje av meir heimekontor og at fleire unngår å reise kollektivt. Kva som vert den nye normalen for reisemønster etter pandemien er usikkert. Truleg vil pandemien og verknadene av denne berre forsterke dei pågåande trendane.

I det følgjande vil vi framheve sentrale trendar og utviklingstrekk som i stor grad vil ha innverknad på arbeidet med å utvikle mobilitetssystemet i Vestland.

### 2.1 Demografiske endringar gir endra mobilitetsbehov

Framover vil vi sjå svak eller negativ befolkningsvekst i dei mindre sentrale områda, og at utflytting frå dei mindre sentrale områda i landet mot sentrale og bynære område held fram. Eldre vil utgjere ein stadig større del av busetnaden i dei mindre sentrale områda, ettersom dei unge flyttar mot byar og bynære strom.

For Vestland viser framskrivingar ein vekst i folketalet på 8,7 prosent i perioden fram mot 2050. Bergensområdet er venta å stå for over halvparten av den totale tilveksten i fylket.

Kva inneber dette for korleis vi innrettar tilbodet i framtida? Til dømes kan kundegrunnlaget bli så lågt i enkelte delar av fylket at det faste rutetilbodet utover skuleskyss fell bort. Dei utan tilgang til bil, til dømes unge og eldre, blir i større grad avhengige av hjelp frå andre og/eller kan få redusert livskvalitet som følgje av låg mobilitet. Den demografiske endringa gjer at det blir færre arbeidsreiser i distrikta, men fleire i omlandet til byane. Fleire unge i dei urbane områda vil auke etterspurnaden etter kollektivtransport. Mange unge disponerer ikkje eller ønskjer ikkje å ha eigen bil, og kollektivreiser til og frå arbeids- og studiestader vil truleg auke frå botnivået under Covid-19-pandemien og i dei komande åra.

### 2.2 Svakare offentleg finansiering gir behov for nye forretningsmodellar

Regjeringas perspektivmelding i 2021 viser til trongare offentlege budsjett i åra som kjem. Utviklinga skuldast venta svakare vekst i skatteinntekter og mindre tilførsel av oljepengar til staten. Trongare offentlege budsjett gir mindre handlingsrom og sterkare krav til prioriteringar i bruken av offentlege midlar.

Det offentlege transporttilbodet er sterkt subsidiert, og det er ikkje gitt at fellesskapet har same moglegheit til å finansiere kollektivtransport gjennom tilskott i åra framover. Staten bidreg med midlar til investeringar i infrastruktur og utviklingsprosjekt gjennom ulike stønadsordningar, i tillegg til eigne midlar i byvekstavtaleområda som også kan nyttast til

drift. Fylkeskommunen finansierer omlag 60 prosent av driftskostnadene til kollektivtransporten, resten er inntekta frå dei reisande.

Utvikling av nye tenesteområde, betre mobilitetstenester og krav til berekraftige og innovative løysingar vil kunne gi auka offentlege kostnader og finansieringsbehov. Nye finansierings- og forretningsmodellar, med nye formar for samfinansiering og brukarfinansiering vil presse seg fram.

### 2.3 Dokumentasjon knytt til berekraftig økonomisk aktivitet set krav til offentlig og privat sektor

European Green Deal, på norsk Europas grønne giv, er EU sin grønne vekststrategi der målet er klimanøytralitet i EU i 2050. Norge er gjennom EØS-avtalen omfatta av denne strategien.

Ein sentral del av Europas grønne giv er eit klassifiseringssystem for berekraftig økonomisk aktivitet, ein såkalla taksonomi. Forordninga som etablerer rammeverket er vedtatt i EU, og vil vere ein sterk drivar i omstillinga som må skje innanfor alle økonomiske sektorar.

For at ein aktivitet kan bli kalla berekraftig, vil det gjennom taksonomien bli stilt spesifikke krav opp mot seks definerte mål; avgrense klimaendringar, klimatilpassing, berekraftig bruk og vern av vass- og havressursar, omstilling til sirkulær økonomi, forebygging og motverking av forureining, og vern og oppretting av biologisk mangfald og økosystem.

EUs taksonomi vil omfatte både private og offentlege verksemder. Den vert særleg viktig for finansieringsinstitusjonar, men og for verksemder som treng finansiering, mellom anna transportsektoren, ettersom dei kan bli målt på om aktivitetane kan definerast som berekraftige eller ikkje. Taksonomien vil sterkt bidra til å omstille verksemdene i meir berekraftig retning.

### 2.4 Autonomisering og samhandlande, intelligente transportsystem vert ein del av mobilitetssystemet

Autonome køyretøy endrar måten vi kan reise på i framtida, både på veg, bybane, sjø og i lufta. Graden av autonomisering har to nivå. Det eine nivået er køyretøy som er i stand til å køyre sjølv, men som har med førar som kan ta styring. Det andre nivået er førarlaus køyretøy. Førarlaus køyretøy for persontransport finst både som tog, bil og buss i andre delar av verda, om enn ikkje i Noreg i dag. Innføring i større skala ligg truleg noko fram i tid grunna avansert teknologi og behov for endring av lovverket.

Dei økonomiske drivkreftene bak autonome framkomstmiddel ligg i reduserte eller bortfall av sjåfør-/mannskapskostnader, og i større fleksibilitet i bruken av transportmidla etter kvart som ein vert mindre avgrensa av skift og kviletider. Dei teknologiske drivkreftene bak autonomisering er knytt til kunstig intelligens, maskinlæring, sensortechnologi og auka tilfang av data i transportsektoren.

Teknologiutviklinga gjer det òg mogleg at ulike transportmiddel og -einingar kan kommunisere med kvarandre og «med» eller via infrastrukturen. Denne type kontakt gjer det mogleg å utveksle data og instruksar, som igjen legg grunnlag for utvikling av samhandlande intelligente transportsystem (ITS). ITS vil ha innverknad på trafikkstyring og -avvikling på tvers av sektorar og transportformer.

Førarlaus bilar kan redusere transportkostnadene og tilby betre komfort for den reisande enn dagens kollektivtransport. Til dømes kan autonome drosjer som transporterer folk frå dør til dør bli drifta med lågare kostnader enn dagens taxiordningar. Med den nye teknologien kan avstanden og breidda mellom køyretøya bli mindre, som gir betre utnytting av vegnett og areal. Samstundes kan vegnettet bryte saman dersom det ikkje samstundes vert lagt opp til samkøyring og at kollektivtransporten framleis spelar ei vesentleg rolle i mobilitetssystemet.

Delingsmobilitet basert på autonome køyretøy vil i framtida kunne vere ein viktig del av eit

mobilitetssystem. Både gjennom å gje tilbud på stader kor det ikkje er rekningsvarande å tilby kollektivtransport eller som mating eller supplement til eksisterande kollektivtilbod.

## 2.5 Digitale økosystem skaper nye transporttenester

Digitalisering handlar om å nytte teknologi til å fornye, forenkle og forbetre tenester, og er eit samla omgrep for overgangen frå analoge og papirbaserte løysingar til elektroniske og digitale løysingar. Når transportsystem vert digitalisert og kopla med andre tenester, vil det oppstå nye moglegheiter for koordinering og styring. Slike samanknytte tenester vert gjerne kalla digitale økosystem.

Kollektivbransjen har sine eigne system for kunderegistrering, betaling, ruteinformasjon, køyretøyregistrering og liknande. Samstundes nyttar køyretøya datadrivne tenester i stadig større grad. Sensorar, GPS, kartdata og kommunikasjon med fabrikanten sine eigne system for vedlikehald, veghjelp og assistanse blir stadig meir vanleg.

Fleire aktørar tilbyr mikromobilitet eller delingstenester, der all interaksjon skjer digitalt og sjølve utføringa av tenestene er styrt av brukaren sjølv. Dette opnar for samanknytning av tenester kor dei reisande nyttar dei tenestene dei har treng der og då, anten det er busstransport, bysykkel, delebil eller rein trafikkinformasjon. Reisa kan bli skreddarsydd til brukaren, som kan nytte eit knippe ulike transportmidlar og -modular 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).

Vi ser ei utvikling der ulike MaaS-aktørar veks fram, både i Noreg og internasjonalt. Eit springande punkt er korleis framveksten av desse digitale økosystema kan komme brukarane best mogleg til nytte, samstundes som ein oppfyller krava om fri og lik konkurranse. Enkelte private aktørar vil truleg ønske å posisjonere seg for å utnytte marknadsmakten sin. Offentlege reguleringar og investeringar vil påverke i kva grad slike økosystem blir attraktive område å investere og tilby tenester i, og vil også kunne hindre private eller offentlege monopol.

## 2.6 Meir og raskare innovasjon

Framtidas tilbod 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. For å levere tilbodet dei reisande forventar, må offentlege kollektivselskap vere i posisjon til å utvikle, teste og skalere opp nye tenestetilbod. Samstundes må selskapa evne å forbetre og fornye eksisterande løysingar og forretningsmodellar.

Innovative utviklings- og forbetningsaktivitetar inneber inngåande brukarmedverknad og testing av moglege løysingar – og i mange tilfelle i eit samarbeid med forskingsmiljø og offentlege og private aktørar. Denne type aktivitet krev ressursar og handlingsrom over tid.

## 3. Mål og strategiske rammer

FN sine berekraftsmål stiller krav til omstilling og nytenking i kollektivsektoren, og til rolla vår som mobilitetsaktør. Vi skal sette oss ambisiøse mål, men det vil krevje ressursar og omstillingsevne i ein heilt ny skala enn før. Skyss skal ta ei aktiv rolle i denne omstillinga og vere ein pådrivar for at Vestland når målsettingane.

### 3.1 Oppdraget vårt

Fylkeskommunen har utvida politikkområdet sitt frå planlegging og utvikling av kollektivtilbodet til å inkludere berekraftig mobilitetsplanlegging. Det utvida ansvaret sikrar at god og berekraftig mobilitet kjem alle innbyggjarane til gode, og at demokratisk styring av utviklinga vert lagt til grunn.

For Skyss inneber det å arbeide med samanhengen mellom alle felles og delte transportformer i mobilitetssystemet, med innbyggjarane sitt behov for mobilitet i sentrum. Grunnleggande premiss for arbeidet er tverrfagleg samarbeid med kommunar, tilbydarar av mobilitetstenester og andre relevante offentlege og private aktørar, kombinert med stor grad av medverknad frå dei reisande.

Vi meiner det er naudsynt at nye løysingar bygger vidare på det eksisterande kollektivtilbodet og den infrastrukturen som allereie finst. Vi vil vidareutvikle dei faglege prinsippa for linjenettet, slik at kollektivreiser vert enklare og meir effektive. Men vi skal også utvikle og tilby fleire transportmoglegheter og større grad av individualisert tilbod.

### 3.2 Nullvekstmålet for bergensområdet

Fylkeskommunen har gjennom byvekstavtalen for bergensområdet forplikta seg til det felles nasjonale målet om at veksten i persontrafikken i byområda skal bli tatt med kollektiv, sykkel og gonge, også omtala som nullvekstmålet.

Ein stadig større del av privatbilparken er elektrisk. Elbilar bidrar ikkje til mindre slitasje på veg, færre ulukker eller mindre kø, og byvekstavtalen slår fast at nullvekstmålet difor også gjeld for null- og lågutsleppsilar. Byvekstavtalen forpliktar òg med omsyn til arealbruk, ved at transportløysingane skal legge til rette for høg arealutnytting i sentrale område og ved viktige knutepunkt for kollektivtrafikken. I NTP 2022-2023 er nullvekstmålet vidareutvikla, og inneber at klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy skal reduserast gjennom *effektiv arealbruk* og ved at veksten i persontransporten skal bli tatt med kollektivtransport, sykling og gonge.

Bergen kommune har vedtatt eit eige mål om at personbiltrafikken skal ned med ti prosent innan 2020 og med 20 prosent innan 2030, samanlikna med 2013-nivå. Bergen går med dette lengre i sine ambisjonar om endring i reisemiddelfordelinga enn nullvekstmålet.

Skal vi nå nullvekstmålet og Bergen kommune sin ambisjon, må den kapasitetssterke kollektivtransporten framleis spele ei vesentleg rolle, sidan det er denne som fraktarhovudvekta av dei reisande i mobilitetssystemet. Målet er sett både av omsyn til å sikre eit funksjonsdyktig samfunn med god mobilitet, og for å bidra til å betre klima og miljø.

### 3.3 Overordna klimamål

FN sitt klimapanel seier at verda må redusere klimagassutsleppa med 50 prosent innan 2030 for å nå togradersmålet som er sett i Paris-avtalen. Alvoret i dette har ført til at også nasjonale og regionale mål har blitt meir ambisiøse. Inntil det kjem nye regionale planar for Vestland, er det Utviklingsplan for Vestland som set føringane, mellom anna med strategi 2.1 «Vestland skal vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030».



Ein stor del av klimautsleppa i Vestland kjem frå energibruk i transportsektoren. Overgang til fossilfri framdrift i mobilitetssystemet er difor eit naudsynt bidrag for å stanse klimaendringane. Sentrale verkemiddel for å nå ambisjonane er krav om nullutsleppsdrift og dokumentasjon på berekraftsavtrykk i innkjøpa våre.

Det er eit nasjonalt mål at nye bybussar skal vere nullutsleppskøyretøy eller nytte biogass innan 2025. Vidare skal 75 prosent av nye langdistansebussar nytte nullutsleppsteknologi innan 2030.

### 3.4 Mål for berekraftig mobilitet

Vi ser dei fire første berekraftsmåla som dei mest sentrale i arbeidet for berekraftig mobilitet:

- **Berekraftsmål 17 – Samarbeid for å nå måla**
- **Berekraftsmål 13 – Stoppe klimaendringane**
- **Berekraftsmål 11 – Berekraftige byar og lokalsamfunn**
- **Berekraftsmål 10 – Mindre ulikskap**

Dei neste fire er òg sentrale i arbeidet:

- Berekraftsmål 3 – God helse og livskvalitet
- Berekraftsmål 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst
- Berekraftsmål 9 – Industri, innovasjon og infrastruktur
- Berekraftsmål 12 – Ansvarleg forbruk og produksjon

**Vi skal vere ein pådrivar for eit meir berekraftig mobilitetssystem. Berekraftsmåla gir retning for kva ambisjonar vi bør sette oss.**

Berekraftsmåla er brote ned i fleire delmål, der transportsektoren sin rolle er tydeleggjort for fleire av måla:

#### **Samarbeid for å nå måla**

For å nå måla er samarbeid med andre ein grunnleggande premis.

#### **Stanse klimaendringane**

Ei auking i felles og utsleppsfrie

transportløysingar, meir deling av køyretøy og meir sykkel og gonge bidrar til mindre privatbilisme og lågare klimagassutslepp.

#### **Berekraftige byar og lokalsamfunn**

Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris og betre tryggleik på vegane, særleg ved å legge til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, born, personar med nedsett funksjonsevne og eldre.

#### **Mindre ulikskap**

Gode mobilitetsløysingar bind folk frå ulike delar av ein region saman og bidrar til å redusere ulikskap ved å gi alle praktisk og økonomisk moglegheit til å delta i arbeidsliv og utdanning og å ha ei aktiv fritid.

### 3.5 Målbilde for berekraftig mobilitet

#### **Overordna mål**

Utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland

#### **Kva betyr det for den reisande:**

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

#### **Kva betyr det for samfunnet:**

Eit mobilitetssystem som fangar opp endringar i reisebehov, og som gir effektiv utnytting av fellesskapet sine samla ressursar og sikrar ein berekraftig utvikling.

## 4. Mobilitetssystem gir betre tilbod

Eit velfungerande mobilitetssystem gir moglegheit til å kome seg dit ein skal, på ein effektiv måte og når ein har behov for det. Løysingane for kva som skal til for å oppnå dette, vil vere ulike i det varierte fylket vårt.

Mobilitetssystemet kombinerer alle former for mobilitet, anten det er kollektivtransport, bilar, sykklar eller andre nye og framtidige transportmiddel. Den delen av mobilitetssystemet som skal inngå i tenestene våre er dei felles transportløysingane, delte i tid eller i rom.

### 4.1 Kollektivtilbodet som ryggrad

Ryggrada i eit berekraftig mobilitetssystem er det faste, rutegåande kollektivtilbodet med buss, båt, ferje og bybane som vi har i dag. Kollektivtransporten sikrar effektive felles transportløysingar der mange reiser samstundes, og god utnytting av areal og tilgjengeleg infrastruktur.

Det er fagleg semje om at ein i byområde må søke å bygge *nettverk* – heller enn å tenke på kollektivtransport som ei samling enkeltlinjer. Med eit godt kollektivnett vil dei reisande lettare kunne finne fram, og ein får flest mogleg reisemoglegheiter. Dette gir lågare terskel for kollektivreiser og god ressursutnytting.

Til grunn for utvikling av kollektivnettverket ligg eit sett grunnprinsipp som vi må bygge vidare på. Det handlar mellom anna om å utvikle eit enkelt linjenett som er lett å bruke og forstå, høg frekvens som gjer det enkelt å ta seg fram, gode knutepunkt for effektiv og enkel omstiging og linjeføring som i størst mogleg grad går rett fram mellom store reisemål.

Aukande transportbehov i byområda gir press på dagens infrastruktur og utfordrar arealdisponering i byar og tettstadar. Det er mykje å hente på å utvikle eit attraktivt kollektivtilbod og legge til rette for at folk i større grad kan gå og sykle i kvardagen. Dagens kollektivnett må byggjast vidare, med høg frekvens og kapasitet i linjenettet for eit meir attraktivt tilbod der flest reiser. Eit kompakt og godt utnyttat utbyggingsmønster er ein viktig del av omstillinga, saman med god framkomst som gir føreseielege reisetider og effektive reiser. I tillegg må vi teste ut nye mobilitetsløysingar gjennom ny innsikt i innbygarane og samfunnet sine forventningar og behov.

For at mobilitetstilbodet skal gi mobilitet for alle, krev det at kollektivtilbodet vert supplert med fleksible transporttenester som er meir tilpassa dei som av ulike årsaker ikkje kan nytte det ordinære tilbodet, eller fordi dei bur i område kor det ikkje er marknad for eit tilbod som dekkjer behova. Meir skreddarsydde tilbod kan i større grad bli tilpassa aktivitetar og opningstider for ulike gjeremål. Det er difor viktig å tileigne seg kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppene sine reisebehov før ein set i verk tiltak. God og systematisk samhandling med kommunane er avgjerande for dette arbeidet.

Digitale løysingar for bestilling av reiser og automatisk planlegging av rutetilbodet gjer det mogleg å tilby meir individualiserte tenester og å integrere nye tenester med eksisterande tilbod. Til dømes kan det i større grad leggjast til rette for samarbeid mellom privat drosjenæring og offentlege kollektivtilbod, og dermed utnytte eksisterande ressursar betre.

Nye mobilitetstilbod vil i enkelte område på sikt kunne redusere behovet for areal- og investeringskrevjande infrastruktur for kollektivtransporten.

### 4.2 Samanhengande reiser

Samanhengande reiser frå der du er til dit du skal må løysast ved å kople saman ulike felles mobilitetstenester. Det offentlege kollektivtilbodet er ein del av eit større nett og tilfang av mobilitetstenester, som for dei reisande må opplevast som eit saumlaust tilbod tilpassa den enkelte sine behov.

For den reisande må det vere enkelt å planlegge og gjennomføre reisa uavhengig av kven som står som tilbydar av tenestene. I tillegg til samla løysingar for reiseinformasjon og betaling, må det leggast til rette for fysisk infrastruktur som gir trygge og enkle overgangar mellom ulike transportmiddel.

Kollektivnettet utgjer grunnlaget for å kombinere fleire delte mobilitetsløysingar. Det kan til dømes vere å legge til rette for bysyklar eller delingsbilar som gir betre tilgang til kollektivknutepunkt. Eller det kan vere å integrere mikromobilitetsløysingar i tilbodet, som kan avlaste kollektivtransporten i byområda.

### 4.3 Den viktige kundeflata

Vi operer på vegne av fellesskapen sine ressursar og innbyggjarane våre. For å sikre demokratisk styring av utviklinga er det difor avgjerande å ha grep om dei digitale flatene som dei reisande brukar for å nytte tenestene. Samstundes er vi avhengig av å nytte data til å forbetre og utvikle eigne tenester slik at ressursane vert utnytta best mogleg til det beste for innbyggjarane. Gjennom systematisk innsamling og forvaltning av data frå våre reisande kan vi legge til rette for kontinuerleg forbetring og automatisering av mange av tenestene våre.

Kundeflata mot dei reisande er ein viktig del av forretningsmodellen til Skyss i dag. I framtida vil denne kundeflata bli utsett for større konkurranse frå private og offentlege aktørar som vil «eige» kundeflata og kontrollere transaksjonen mellom den reisande og Skyss.

Samarbeid med andre aktørar er ein føresetnad for å kunne tilby tidsriktig teknologi og dermed levere betre og framtidsretta tenester. I dette samarbeidet er det også viktig å ha grep om grensesnittet mot samarbeidspartane. I eit samanknytt digitalt økosystem vil kontroll over betalingstransaksjonen vere drivande for ein aktør sin posisjon. Dersom vi ikkje har kontroll over betalinga for tenestene våre, kan vi hamne i ein posisjon kor andre aktørar, med betre grep om brukarflatene, tek ein del av innteninga som vi treng for å finansiere tilbodet i Vestland.

### 4.4 Systematisk utvikling

Mobilitetstilbodet skal dekke mange behov og mange målgrupper. Det er naudsynt med ei systematisk tilnærming for å sikre rettferdige og riktige prioriteringar. Det bør bli utvikla ein tilbodsstandard for mobilitetstilbodet – som ei rettesnor for kva type tilbod ein ser som tenlege i ulike områder.

Mobilitetstilbodet må bli kontinuerleg utvikla slik at det er relevant og tilpassa dei reisande og at mobilitetssystemet som heilskap bidrar til å oppnå vedtekne mål. Nøkkelen ligg i systematisk prioritering, involverande prosessar og gode data og planleggingsverktøy.

Enno tettare involvering av våre reisande er avgjerande for å utvikle og forbetre tenestetilbodet. Skiftande omgjevnader knytt til teknologi, reguleringar og forretningsmodellar gir òg behov for tidleg involvering og i enno større grad tverrfaglege prosessar. Som utviklar av mobilitetstenester er vi avhengige av strategisk partnerskap med næringslivet for saman å kome fram til dei gode løysingane som står opp om berekraftsmåla.

## 5. Digital endring i høgt tempo

Dei reisande er påverka av eit høgt tempo i digitaliseringa av samfunnet, som også påverkar forventningane deira til korleis dei blir tilbydd mobilitetstenester. Samstundes står vi midt i ein teknologisk revolusjon. Dette stiller store krav til oss og korleis sektoren tidlegare har tilbydd mobilitet. Nye datadrivne forretningsmodellar vil påverke sektoren sterkt, og endringstempoet er høgt.

Digital transformasjon handlar om å nytte digital teknologi for å lage nye, brukarfokuserte, effektive prosessar som tar omsyn til korleis brukaren ønsker å nytte tenestene. Dette er ei grunnleggande og omfattande endring av verksemda, ikkje ei mindre justering. I praksis inneber dette eit redesign av verksemda på alle nivå – folk, prosesser, teknologi og styring.

### 5.1 Digital forretningsutvikling

Den reisande sine behov set føringar for korleis vi må levere digitale tenester som understøttar kundereisa og gjennomføringa av transporttenestene. Føresetnadene for å lukkast er:

- Heilskaplege, digitale flater mot dei reisande
- Solid handsaming av data i verksemda
- Ei innovativ, digital tenesteplattform

#### **Heilskaplege, digitale flater mot dei reisande**

Digitale flater handlar om heile kundereisa, frå den reisande identifiserer tilbodet vårt via kjøp av reisa, til gjennomføringa av reisa og det som skjer etterpå.

Ei utførleg tilnærming med personalisert informasjon og klar kommunikasjon er avgjerande for å lukkast i ein framtidig transportmarknad. Dei digitale flatene våre skal vere våre reisande sitt førsteval for mobilitet og informasjon om tenestene våre. Det må vere eit mål at dei digitale flatene våre alltid skal vere betre og meir relevante for våre lokale reisande enn moglege konkurrentar.

Utviklinga av dei digitale flatene bør ha som mål at brukarane alltid får tilpassa og relevant informasjon til rett tid, og at flatene skal formidle merkevara vår på ein god måte. I dei digitale flatene gjeld det å bygge grensesnitt mot dei reisande som skaper ei god og appellerande brukaroppleving, verkar relevante og stadlege/lokale, er enkle, og som alltid er tilgjengelege.

#### **Solid handsaming av data i verksemda**

Framtidas forretningsmodellar vil i stor grad vere bygde på unike og verdifulle data som kan gi kundeverdi gjennom produkt og tenester. Riktig bruk av data vil bidra til å gjere dei digitale kundeflatene våre relevante og lokaliserte, og vise omsyn for behov både i by og distrikt på ein måte nasjonale aktørar ikkje kan.

Riktig forvaltning av data sikrar kvalitet og gjer det mogleg å dele data, og er kritisk for å etablere analyser av effektar for å støtte målretta arbeid med innovasjon og nysatsingar.

#### **Ei innovativ, digital tenesteplattform**

Ei digital tenesteplattform består av data, infrastruktur, tenester og verktøy som inngår i datafangst, analyse og bruk av data. Plattforma må vidareutviklast for å kunne levere tenester på ein kostnadseffektiv måte, og den dannar grunnlag for nye tenester og utveksling av data med andre aktørar. Tenester frå andre leverandørar og aktørar inngår i plattforma, og ved å utnytte gjenbruk får ein sikra eit heilskapleg, skalerbart og kostnadseffektivt tenestetilbod.

Ei slik tenesteplattform vil vere ein digital infrastruktur for å tilby tenester ut i marknaden, både mot samarbeidspartnarar og mot dei reisande. Vi kan ikkje bygge alle tenester eller alle plattformer sjølve, så det er naudsynt å sette tenester frå for eksempel Entur saman med eigne

tenester som gjer dei meir innhaldsrike og utvidar dei. Ei naturleg merksemd her er digital sjølvbetening og opne grensesnitt og API-ar som er tilrettelagde for innovasjon og tenesteutvikling.

## 6. Vår berekraftige strategi

Eit moderne, berekraftig og framtidretta mobilitetssystem vil krevje politiske prioriteringar både i Vestland og nasjonalt. Det vil og krevje endringar på alle nivå i fylkeskommunen – frå politisk styring til administrasjon og gjennomføring. Dei store endringane innan transport og mobilitet, vil krevje meir ressursar, endra bruk av ressursar og eit nytt tankesett.

### 6.1 Partnerskap er nøkkelen

Vestland er eit Noreg i miniatyr. Fylket har alle utfordringane innan mobilitet – både byar og bygder med spreidd busetting. Løyer vi utfordringane i Vestland, har vi løyst dei fleste utfordringane innan mobilitet i Noreg. Det er difor viktig å ikkje prøve å løyse alle utfordringane aleine. Partnerskap vil vere svært viktig av fleire grunnar.

Nasjonale val av teknologiar, datastrategiar, reguleringar og løyvingar vere avgjerande for å lukkast. Vi må gå i dialog med andre fylke og mobilitetsaktørar for å sikre oppslutnad om dei sakane som er viktige for våre brukarar, og med mål om å få mest mogleg mobilitet for pengane.

### 6.2 Innsiktsbasert samhandling med den reisande som grunnlag for å styrke tilbodet

Utvikling av mobilitetstenestene skal skje basert på erfaring og djup innsikt i dei reisande sine behov. Som utviklar skal vi oppnå denne innsikta ved å ha ei grunnleggande menneske- og kundeorientert tilnærming i botn. Vi skal skaffe oss innsikt gjennom dialog og samhandling.

Saman med data som dei reisande gir oss tilgang til, skal vi designe våre tenester og tilbod til det beste for dei fleste. Samstundes skal vi utforme tenester som kan tilpassast den enkelte reisande.

I ei datadriven verd vil vi nytte data frå dei reisande til å forstå behova og tilpasse tilbodet i mobilitetssystemet slik at dei reisande i størst mogleg grad får ei saumlaus reise frå der dei er til dit dei skal

### 6.3 Omstilling til nullutslepp

For å møte målet for Vestland om å vere eit nullutsleppssamfunn, må alle transportmiddel som inngår i mobilitetssystemet vere basert på nullutsleppsteknologi. Det betyr framtidige store investeringar i materiell og naudsynt infrastruktur.

Dei økonomiske forholda er usikre, men vi må forvente auka kostnadar for fylkeskommunen. Innrettinga av kontraktane og rolledelinga mellom Skyss som oppdragsgjevar og operatør som leverandør av tenestene, vil påverke finansieringsløysingane.

Mobilitetssystemet må utan tvil prioriterast, både nasjonalt og regionalt, for å kunne stå i omstillinga til nullutsleppssamfunnet. Utviklinga må skje med støtte frå dei ulike offentlege stønadsordningane, som til dømes ENOVA.

### 6.4 Vidareutvikle mobilitetssystemet

Mobilitetssystemet i framtida vil vere meir retta mot individuelle behov og lokale tilpassingar, og tenestene vil omfatte fleire ulike transportmiddel. I dette ligg at vi skal evne å endre tilbodet i takt med samfunnsutviklinga og den reisande sine preferansar.

Kollektivtransporten vil framleis vere kjerna i mobilitetssystemet. Vi skal halde fram med å utvikle eit attraktivt kollektivtilbod, og utnytte moglegheitene som ligg i teknologisk utvikling av automatisering og intelligente transportsystem. Nye mobilitetstenester skal bygge vidare på og bli integrert med eksisterande tilbod og infrastruktur.

## 6.5 Leiande digitale flater

For å dekke brukar- og informasjonsbehovet til våre reisande og løyse samfunnsoppdraget vårt, er det avgjerande at vi utviklar og held ved like digitale flater som dekker heile kundereisa. Vi skal alltid vere førstevealet til reisande i Vestland når dei skal reise eller finne informasjon om tenestene i mobilitetssystemet.

Målet er at alle brukarar skal få tilpassa og relevant informasjon, på ein enkel og oversiktleg måte. Det er også eit mål at løysingane våre skal følge mobilitetstrendane i samfunnet og at tenestene kan bli bestilte og betalte gjennom våre eigne flater og system. Dette er ikkje til hinder for at partnarar og andre skal kunne selje våre tenester, men betalingsinfrastrukturen må nytte ein nøytral betalingspartner slik at vi får fullt ut betalt for tenestene våre. Å lukkast med målet om leiande digitale flater vil krevje omfattande investeringar i digitale plattformer.

## 6.6 Nye finansierings- og betalingsmodellar er naudsynte for å nå måla

For å finansiere utviklinga og endringane i drifta som kjem, må vi etablere både nye løysingar for finansiering og for betaling frå brukarane. Nøyaktig kva dette vil innebere er for tidleg å seie, men ein må kunne kombinere finansiering frå fleire kjelder, som stat, fylke, kommunar og private bedrifter. Betaling frå dei reisande må verke på tvers av geografi og transportmiddel. Heile mobilitetssystemet må vere tilgjengeleg, kor det både må vere eit godt system for deling av inntekter og kostnader mellom ulike aktørar.

Samstundes som finansiering er avgjerande for å lukkast med vidare utvikling i mobilitetssystemet, må vi sikre meir effektiv bruk av dei ressursane vi til ei kvar tid har tilgjengeleg. Det vil bety prioriteringar som tar høgde for alle berekraftsdimensjonane, med mål om ei høgare samfunnsøkonomisk lønsemd og eit betre tenestetilbod relativt til ressursane som nyttast.

## 6.7 Styrka organisatorisk kapasitet og kompetanse

Ny teknologi, digital transformasjon og berekraftige løysingar vil krevje ei mengde

kompetansar som vi ikkje har i dag. Dette gjeld spesielt digital kompetanse og fagkunnskap innan forretningsutvikling og tenestedesign, men også teknologisk kompetanse og ei utvida innkjøpskompetanse. Innovasjon vil bli viktigare i åra framover, og vi treng både eiga evne til innovasjon, evne til å legge til rette for innovasjon og evne til å ta i bruk innovasjon i eigen operasjon. Bransjen svømmer allereie over av pilotprosjekt som skal løyse ulike former for mobilitetsbehov. Vi vil vere ein attraktiv partnar for leverandørar og utviklarar for å teste ut nye løysingar og ta løysingane ut til brukarane. I tillegg ønskjer vi å vere ein attraktiv arbeidsgivar for tilsette med desse kompetansane.

## Oppsummering

Strategi for berekraftig mobilitet gir eit frampeik på ein kvardag som er vesentleg endra. Endringstakta vil vere stor og krava som blir stilte vil vere annleis enn kva vi historisk har opplevd. Måla er sett. Oppgåva er definert. Men det vil krevje både vilje og evne til endring.

Oppgåvene som ligg framfor oss vil òg krevje ei anna kompetanse enn den vi har i dag. Nye tilsette med annan fagleg bakgrunn vil bidra til å endre dynamikken, den faglege samansetnaden og endringstakta i organisasjonen, samstundes som eksisterande kompetanse vil bli vidareutvikla. Dette er naudsynt for å lukkast med den pågåande omstillinga innan mobilitet - ei utfordring vi deler med heile mobilitetssektoren i Noreg.

**VESTLAND FYLKESKOMMUNE VI SKYSS**

**Besøksadresse** Sandslihaugen 30, 5254 Sandsli **Postadresse** Postboks 7900, 5020 Bergen

**T** +47 55 55 90 70 **E** [skyss@skyss.no](mailto:skyss@skyss.no)

[skyss.no](http://skyss.no)