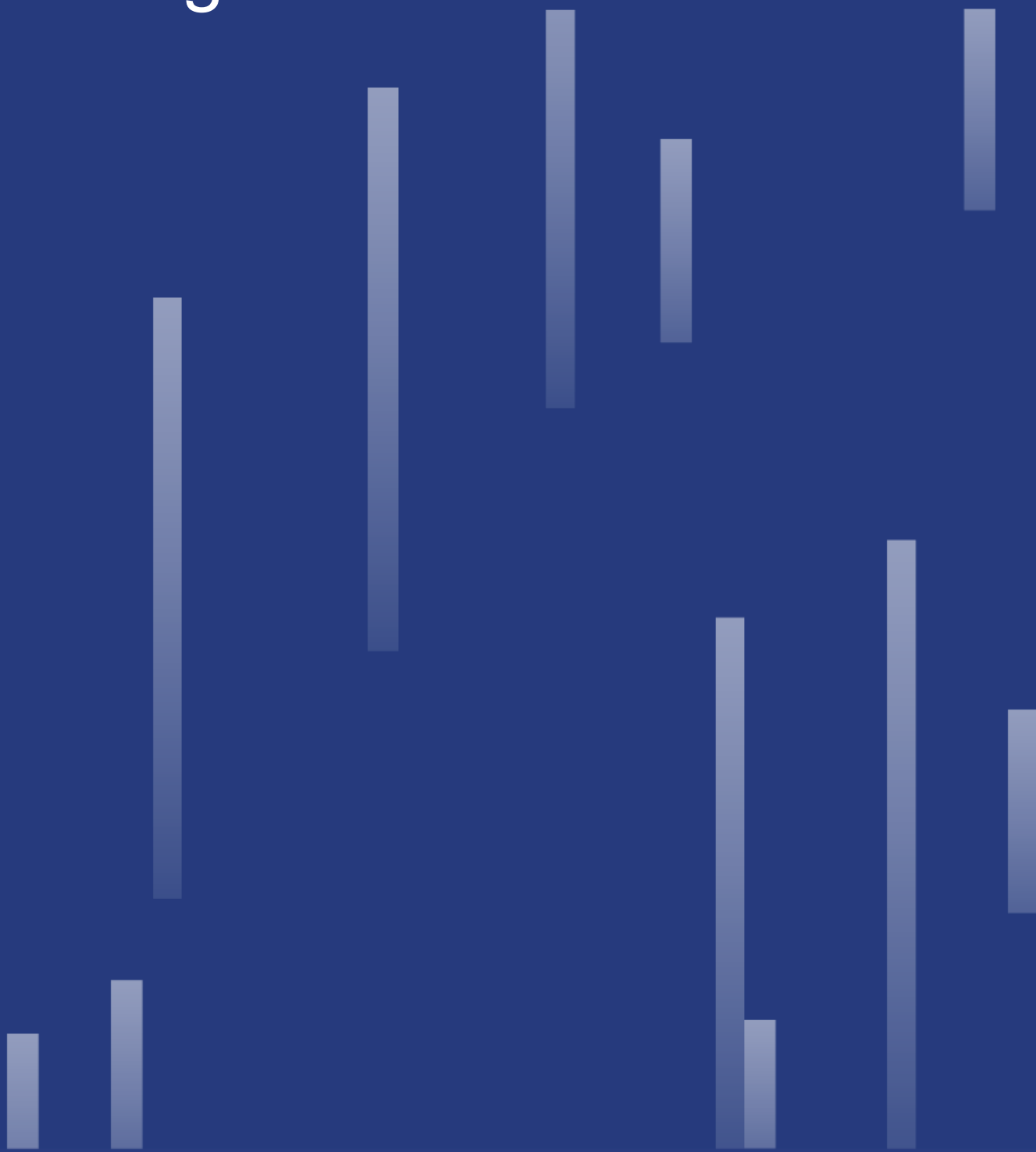




Rogaland
fylkeskommune

Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021-2027



Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland

Av hensyn til framkommelighet, folkehelse, miljø og klima er det nødvendig å legge til rette for reiser som innebærer mindre bruk av bil. Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021- 2027 skal støtte opp under arbeidet for mer miljøvennlige transportsystemer, samt god by- og tettstedsutvikling og angir retning for fylkeskommunen og Kolumbus sitt arbeid med mobilitetspåvirkning i årene som kommer.

Innholdsfortegnelse

1 Vedtak i fylkestinget

2 Innledning

2.1 Hva er mobilitet

2.2 Samferdselsavdelingens planlandskap

2.3 Hvorfor en strategi for mobilitetspåvirkende tiltak?

2.4 Avgrensinger

3 Målsetninger for arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak

4 Ulike tettsteds kategorier

5 Rammebetingelser og finansiering

6 Status for mobilitetsarbeidet i Rogaland

6.1 Mobilitetspåvirkende tiltak på Nord-Jæren

6.2 Mobilitetspåvirkende arbeid i øvrige deler av Rogaland

7 Utfordringer

8 Strategier for fylkeskommunens og Kolumbus sitt arbeid med mobilitetspåvirkende tiltak

8.1 Stedsuavhengige strategier

8.1.1 Samordning av fylkeskommunens mobilitetsarbeid

8.1.2 Kolumbus som mobilitetsleverandør i Rogaland

8.1.3 Erfaringsutveksling og samarbeid mellom kommuner og næringsliv

8.1.4 Vurdering av nytte ved innovasjonstiltak

8.1.5 Måltrettet kommunikasjon og riktig utforming av kampanjer

8.1.6 MaaS

8.2 Stedsavhengige strategier

8.2.1 Mobilitetsstrategi for byområder

8.2.2

Mobilitetsstrategi for større tettsteder og sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder

8.2.3 Mobilitetsstrategi for distrikter

9 Ansvarsfordeling

10 Oppsummering

10.1 Forslag til stedsuavhengige strategier

10.2 Forslag til stedsavhengige strategier

10.3 Aktuelle mobilitetstiltak

11 Referanser

1 Vedtak i fylkestinget

Fylkestingets behandling av sak 129/2020 i møte den 08.12.2020:

Behandling

Votering:

Innstillingens første setning ble enstemmig vedtatt.

Innstillingens andre setning ble vedtatt med 41 stemmer mot 6 stemmer (FrP).

Vedtak

Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021-2027 vedtas med følgende endring: Fylkesutvalget vil understreke viktigheten av at gode mobilitetstiltak i byområdene også prøves ut i distriktene der det er hensiktsmessig.

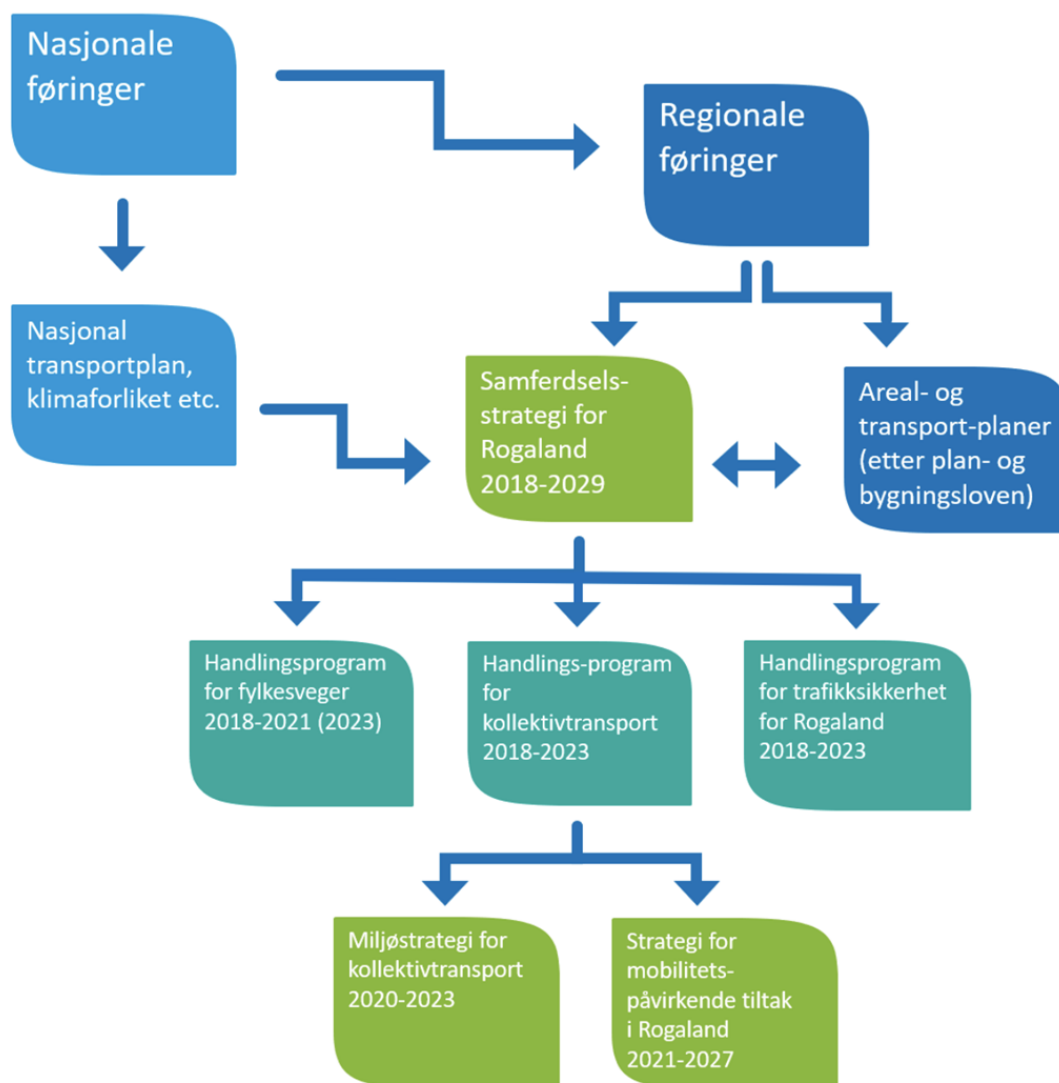
2 Innledning

2.1 Hva er mobilitet

Innen samferdsel kan en si at mobilitet, helt overordnet, handler om muligheten til å flytte personer og gods fra ett sted til et annet. Men mobilitetsbegrepet inneholder også noe mer. I tillegg til selve transporten – forflyttingen – handler mobilitet blant annet om tilgjengelighet og valgmuligheter for hvordan vi reiser. Bruken av begrepet dreier seg ofte om å flytte fokus vekk fra den enkelte transportform, det være seg bil, kollektivtransport, sykkel eller gange, til å tenke på tvers av transportmidler slik at reisen blir enklest mulig for de som reiser. Arbeid med mobilitet er dermed ofte også knyttet til muligheter som følger av ny teknologi - både som innføring av nye måter å reise på og om teknologiske løsninger som bidrar til å knytte sammen eksisterende transportmidler på en sømløs måte.

2.2 Samferdselsavdelingens planlandskap

En kan si at begrepet mobilitet rommer det meste av fylkeskommunens arbeid innen samferdsel. Denne strategien har imidlertid et begrenset fokusområde – her handler det om tiltak som skal inspirere til og gjøre det enklere å redusere bruken av bil. Det er utarbeidet flere dokumenter for å imøtekomme Rogaland fylkeskommunes utfordringer innen samferdsel og mobilitet: Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2023; Handlingsprogram for fylkesveger 2018-2023; Handlingsprogram for trafikkssikkerhet 2018-2023, Handlingsprogram for kollektivtransport 2018-2023 og Miljøstrategi for kollektivtransport 2020-2023. Rogaland fylkeskommunes strategier og handlingsprogrammer for samferdsel suppleres nå med Strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021-2027, som skal angi retning og ambisjoner for fylkets arbeid med mobilitetspåvirkning. Figur 1 viser samferdselsstrategien og de tilhørende dokumentenes plass i planlandskapet. Fylkeskommunens plandokumenter forholder seg til nasjonale føringer, som blant annet er gitt gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) og Klimaforliket. I gjeldende NTP (2018-2029) er det blant annet lagt vekt på reduksjon av klimaavtrykket fra transportsektoren, mulighetene som følger ny teknologi og at det bør legges til rette for et mangfold av løsninger for å dekke befolkningens transportbehov. Strategien for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland relaterer seg også til fylkets regionale areal- og transportplaner.



Figur 1 Planlandskapet for arbeidet med samferdsel i Rogaland fylkeskommune

Arbeidet med ny NTP er igangsatt og neste planperiode vil gjelde fram til 2033. Fylkeskommunens planverk for samferdsel følger NTP, men siden utviklingen innen mobilitet går fort, er det nødvendig med et noe kortere tidsperspektiv. Strategien for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland er derfor gitt et tidsperspektiv som tilsvarer halvparten av kommende NTP-periode, men vil revideres tidligere ved behov.

2.3 Hvorfor en strategi for mobilitetspåvirkende tiltak?

Strategien for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland skal støtte opp under arbeidet for mer miljøvennlige transportsystemer, samt god by- og tettstedsutvikling. Av hensyn til framkommelighet, folkehelse, miljø og klima er det nødvendig å legge til rette for reiser som innebærer mindre bruk av bil.

I Rogaland fylkeskommune har mobilitetsbegrepet primært blitt brukt om det som betegnes som mobilitetspåvirkende tiltak, eller myke mobilitetstiltak. Arbeidet har i stor grad vært knyttet til Bymiljøpakken, og er

finansiert med belønningsmidler. Siden 2017 har det vært satt av 50 millioner årlig. Mobilitetsstrategi for Nord-Jæren 2017-2023 og tilhørende handlingsprogram for mobilitetsmidlene 2021-2024, gir grunnlaget for arbeidet hvor hovedmålet er å iverksette positive tiltak som inspirerer og legger til rette for at innbyggerne kan bevege seg uten å bruke privatbil. Kolumbus har fått sekretariatsansvaret og er i den forbindelse gitt rollen som mobilitetsleverandør på Nord-Jæren (FT-sak 49/17). Mobilitetsarbeidet i Bymiljøpakken anses som viktig for å nå nullvekstmålet, men begrenser seg til de fire kommunene på Nord-Jæren som inngår i Byvekstavtalen.

Bymiljøpakkens arbeid har gitt spørsmål omkring hvordan og i hvilken grad det skal arbeides med mobilitetspåvirkende tiltak i andre deler av fylket. Selv om nullvekstmålet kun omfatter Nord-Jæren er det ønskelig at de som har mulighet til det bruker alternative transportformer også andre steder. For fylkeskommunen har det derfor vært behov for å kartlegge hvilken rolle en forventer at nye mobilitetsløsninger kan ha utenfor Nord-Jæren og hvordan arbeidet med mobilitet kan organiseres. Det gjøres også vurderinger på hvilke tiltak som kan ha effekt i de ulike områdene i Rogaland, da ikke alle tiltak vil være hensiktsmessig å innføre overalt.

2.4 Avgrensinger

Som det går fram av tittelen begrenser denne strategien seg til de tiltakene som har til hensikt å påvirke folks reisemiddelvalg. Siden mobilitet er et vidt begrep, er det imidlertid behov for å utdype denne avgrensingen.

I arbeidet med mobilitet er det vanlig å skille mellom myke og harde tiltak. Harde tiltak er knyttet til fysisk infrastruktur, økonomiske virkemidler og arealbruk, mens de myke tiltakene handler om å øke kjennskapen til bilens alternativer og legge til rette for nye alternativer. Ettersom myke tiltak handler om å påvirke folk til å velge bærekraftige mobilitetsløsninger, betegnes de ofte som mobilitetspåvirkende tiltak. Slike tiltak inkluderer imidlertid mer enn det vi tradisjonelt forbinder med påvirkningsarbeid - slik som kampanjer og informasjonsarbeid. Det handler også om tiltak som har til hensikt å gjøre det enklere å velge alternative reisemåter. Her spiller teknologi ofte en vesentlig rolle, med utvikling av ulike løsninger for deling (f.eks. bysykler) og sømløse forbindelser.

Granseoppgangen mellom myke og harde tiltak kan imidlertid være uklar. En kan si at myke mobilitetstiltak er tiltak som ikke krever investering i infrastruktur. Det vil si at utbygging av f.eks. gang- og sykkelvegnett, Bussveien og sykkelparkering, skal ikke behandles her, selv om dette er tiltak som – i kraft å bidra med en bedre reiseopplevelse – vil kunne virke mobilitetspåvirkende. På samme måte kan arkitektur og gode byrom øke attraktiviteten til aktive transportformer – særlig gange. Hvordan en strekning er utformet kan gjøre at en avstand oppleves som kortere eller lengre enn den faktisk er. Infrastruktureltiltak er imidlertid knyttet til Handlingsprogram for fylkesvegnettet, selv om de (implisitt) kan være viktig verktøy i arbeidet med mobilitetspåvirkning. Kommunenes arealdisponering spiller også en avgjørende rolle for hvordan befolkningen beveger seg. En tettere arealutvikling med kortere avstander mellom ulike samfunnsfunksjoner gjør det lettere å sykle eller gå når en skal fra et sted til et annet.

Mobilitetstiltak som gjelder takst, bestillingstransport og autonom kjøreteknologi går innunder handlingsprogrammet for kollektivtransport, og blir ikke behandlet i denne strategien. Eksempler på slike tiltak er 10-kroners-billetten i Egersund og Haugesund, og HentMeg i Sauda.

En sentral del av arbeidet med strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland har vært å få oversikt over hvordan mobilitetsbegrepet blir brukt, samt trender, tendenser og forskning som er knyttet til nye

mobiltetsløsninger. Dette er sammenfattet i «Kunnskapsgrunnlag for mobilitet», som utgjør strategiens faglige fundament. Siden mobilitetsfeltet er i rask utvikling, legges det opp til at kunnskapsgrunnlaget oppdateres årlig.

3 Målsetninger for arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak

En overordnet målsetning for arbeidet med mobilitetspåvirkning i Rogaland er at de som har mulighet til det reduserer bruken av bil. Nullvekstmålet ligger til grunn for arbeidet Bymiljøpakken gjør på Nord-Jæren, men også i andre deler av fylket er det et mål at flere skal reise aktivt og bærekraftig. Dette gjelder særlig internt i sentrumsområdene – også på de mindre stedene. Utviklingen i reisevaner vil kunne leses gjennom tidligere og framtidige reisevaneundersøkelser. Det er også et mål at befolkningen, kommunene og næringslivet i hele Rogaland skal få økt kunnskap og informasjon om fordelene ved og mulighetene for å redusere bruken av bil. Arbeidet med mobilitetspåvirkning kan knyttes til flere av FNs bærekraftsmål, først og fremst FNs mål nummer 3, 9, 11, 12 og 13:



Transport gir store utslipp av både CO₂ og NO_x. Redusert bilbruk vil være et bidrag i arbeidet med å stoppe klimaendringene, samtidig vil økt andel bærekraftige reiser være med på å gjøre byer og samfunn mer bærekraftige. Videre må en være bevisst på hele livsløpet til transportmidler og nye mobilitetsløsninger. Både produksjon, frakt, forbruk, levetid og vedlikehold må tas hensyn til når en skal vurdere om en løsning er sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig.

Innovasjon er viktig for å utvikle gode, bærekraftige mobilitetsløsninger for framtiden, og god helse vil være en forventet konsekvens dersom flere erstatter bilreiser med sykling, gåing og kollektivreiser.

4 Ulike tettstedskategorier

Rogaland er et variert fylke, med både større og mindre byer og tettsteder i tillegg til distrikter med spredt bebyggelse. I arbeidet med mobilitet og samferdsel har ulike steder behov for ulike strategiske tilnærminger. Samferdselsstrategien for Rogaland differensierer derfor mellom fem ulike tettstedskategorier. Disse er gjengitt i tabell 1:

Tabell 1: Oversikt over tettstedskategorier, gjengitt fra Samferdselsstrategi for Rogaland 2018 - 2029

Oversikt over tettstedskategorier		
Kategori	Tettstedskategori	Beskrivelse
A	Byområder	Sammenhengende byområde der tettstedet strekker seg over en eller flere kommunegrenser. Byområdene er viktige destinasjoner for andre områder i Rogaland og de tyngste transportstrømmene. Byområdene har størst potensiale for miljøvennlig transport som alternativ til personbiltransport.
B	Større tettsteder	Alle tettsteder som på grunn av antall innbyggere, funksjon og tetthet har et forholdsvis stort potensial til å bygge opp et miljøvennlig alternativ til personbiltransport. De fleste tettsteder har flere enn 5000 innbyggere og ligger i nærhet til, eller har god kommunikasjon med byområdene.
C	Sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder	Alle tettsteder som er sentrum til den respektive bo- og arbeidsmarkedsregion de ligger i. Dette gjelder alle bo- og arbeidsmarkedsregioner som ikke har et byområde som sentrumstettsted. Mulighet for miljøvennlige alternativer til persontransport er avhengig av størrelsen til tettstedene.
D	Andre tettsteder	Alle andre tettsteder som ikke tilhører en av de ovenfor nevnte kategorier. Mulighet for alternativer til personbiltransport er begrenset på grunn av til dels lange avstander og lite potensiale for kollektivtransport.
E	Øvrige områder	Alle områder utenfor tettstedene defineres som øvrige områder. I disse områder er personbiltransport ofte det eneste alternativet.

I strategi for mobilitetspåvirkende tiltak i Rogaland 2021-2027 har vi valgt å slå sammen noen av disse. Dette er fordi noen av kategoriene vil trenge samme tilnærming i arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak. Kategori A består som egen kategori, kategori B og C slås sammen og kategori D og E slås sammen. Vi forholder oss dermed til følgende tre kategorier:

- A: Byområder

- B og C: Større tettsteder og sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder
- D og E: Distrikter

Kapittel 8.2 inneholder stedsavhengige strategier for mobilitetspåvirkende arbeid innenfor hver av disse tre tettstedskategoriene.

5 Rammebetingelser og finansiering

I Norge blir kollektivtransporten finansiert gjennom rammetilskudd fra staten, fylkeskommunens inntekter og billettsalg. Størstedelen av finansieringen går i dag over fylkeskommunens ordinære budsjett. Både nasjonale og lokale ambisjoner har økt de siste årene, og det brukes mer midler enn tidligere. På Nord-Jæren bidrar også belønningsmidler til finansiering av kollektivtransporten.

Det finnes ulike støtteordninger for finansiering av miljøvennlige prosjekter, f.eks. klimasatsmidler. Slike midler er begrenset både i størrelse og omfang, og en er ikke sikret tildeling. Det er likefullt viktig å arbeide for å få mest mulig ut av slike muligheter.

6 Status for mobilitetsarbeidet i Rogaland

Nedenfor følger en kort statusoppdatering for fylkeskommunen og Kolumbus sitt arbeid med mobilitet i Rogaland.

6.1 Mobilitetspåvirkende tiltak på Nord-Jæren

Kolumbus har ansvaret med å planlegge og iverksette mobilitetstiltak på Nord-Jæren på vegne av fylkeskommunen og de fire kommunene Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg. Arbeidet tar utgangspunkt i Bymiljøpakken sin mobilitetsstrategi for Nord-Jæren som blant annet legger vekt på å heve befolkningens kunnskap om de bærekraftige reisemåtene som allerede er tilgjengelige i regionen, og å legge til rette for tiltak som bidrar til en sømløs reise og lettere overgang mellom ulike transportmidler.

Hovedtiltakene i mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren er HjemJobbHjem (HJH) og bysykkelordningen, som fra våren 2020 er integrert i Kolumbus sin billett-app. Som del av arbeidet på Nord-Jæren arbeider Kolumbus også med markedsføring, kampanjer og kommunikasjon. Kolumbus har også startet et prøveprosjekt med bildeling.

Fylkeskommunen, Kolumbus og kommunene på Nord-Jæren utarbeidet i 2019 et notat om mobilitetspunkter. Konseptet blir nå testet ut på Hillevåg Torg i Stavanger i regi av Stavanger kommune.

I tillegg til prosjekter og tiltak initiert av det offentlige, har kommersielle aktører startet med utleie av elektriske sparkesykler i Stavanger. Det finnes også enkelte bildelingstjenester i Stavanger.

6.2 Mobilitetspåvirkende arbeid i øvrige deler av Rogaland

Fylkeskommunen jobber for at folk i størst mulig grad skal reise aktivt og bærekraftig i hele fylket. Dette arbeidet er ikke utelukkende knyttet til samferdselsavdelingen, men gjenspeiles også i arbeidet med regionalplaner, folkehelse og tettstedsutvikling. Samferdselsavdelingen har siden 2012 arbeidet konkret og målrettet for å øke sykkelandelen gjennom sykkelbyavtaler med Eigersund kommune og Haugesund og Karmøy kommuner. Mobilitetspåvirkning har vært en del av dette. Sykkelbyavtalene har vært tuftet på et trepartssamarbeid mellom fylkeskommunen, kommuner og Statens vegvesen. Det er forventet at det blir endringer i fylkets sykkelsatsing som følge av regionreformen, men dette skal ikke svekke innsatsen når det gjelder fylkeskommunens arbeid med å øke sykkelandelen. Et pilotprosjekt om sykling på mindre steder som pågår i Sauda kommune, er forventet å gi erfaringer som også kan komme andre tettsteder til gode.

Bysykelordningen som tidligere kun har vært et tilbud på Nord-Jæren, er nå også blitt utvidet til flere byer og tettsteder i Rogaland. Nå er bysyklene tilgjengelige i kommunene Stavanger, Sandnes, Randaberg, Sola, Gjesdal, Time, Klepp, Hå, Eigersund, Strand og Haugesund. Bysyklene er blant annet finansiert gjennom Klimasatsmidler og egenandel fra kommunene. En del av mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren kan også gi positive effekter i resten av fylket. Dette gjelder for eksempel utvikling av digitale verktøy, arbeid med kommunikasjon og kampanjer. Fylkesrådmannen mener det er positivt dersom mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren kan gi synergier utenfor kommunegrensene. Tiltakene vil da treffe flere, og midlene som brukes får større effekt.

7 Utfordringer

Det er flere utfordringer knyttet til arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning. Fylkeskommunen mener det særlig er viktig å være bevisst på følgende:

- Begrenset endringsvilje hos befolkningen.
- Økonomisk bærekraftige løsninger krever kritisk masse, offentlig støtte og korte avstander.
- Komplekst å fastslå klimagevinst.

Mobilitetspåvirkning handler om å få mennesker til å endre vaner. Sosiale og kulturelle preferanser når det gjelder reisemiddelvalg kan derfor være en utfordring. Befolkningen i Rogaland er stor grad vant til å bruke bil, både i forbindelse med arbeidsreiser og fritidsreiser. Tradisjonelt har arealdisponeringen i fylket også i stor grad lagt opp til bilbruk. Dette er dels i ferd med å endre seg - i hvert fall i byområdene. Men slike endringer tar tid. Bilkulturen står sterkt i Rogaland, og for mange er bilen en viktig identitetsmarkør. Samkjøring blir ofte trukket fram som en løsning for å redusere bilbruk, siden en stor del av reisene med bil er uten passasjerer. Kulturelle og sosiale barrierer kan gjøre at det i praksis er vanskelig å få folk som ikke kjenner hverandre til å kjøre sammen.

Som vi har sett ovenfor, spiller ulike former for offentlig støtte en viktig rolle når det gjelder finansiering av kollektivtransport i Norge. Fylkesrådmannen mener det er viktig at satsing på ny mobilitet ikke går på bekostning av det tradisjonelle kollektivtilbudet, men komplementerer og støtter oppunder det. Det er heller ikke gitt at eksisterende støtte vil kunne brukes til å finansiere nye mobilitetsløsninger.

Gode, økonomisk bærekraftige løsninger forutsetter ofte høy befolkningstetthet (kritisk masse) og korte avstander. Dette gjelder ordinær kollektivtransport, men også de nye delte mobilitetsløsningene. Mye av erfaringsgrunnlaget knyttet til ny mobilitet er hentet fra større byer i Europa, hvor folk bor tettere og sentrumsområdene er større. Mange løsninger vil derfor vanskelig la seg innføre på mindre steder. I tillegg må en være bevisst på at selv de større byområdene i Rogaland er av begrenset størrelse sett i et internasjonalt perspektiv. Innføring av nye mobilitetsløsninger krever grundig vurdering med hensyn til behov, potensial og lokal tilpassing, og alt kan ikke innføres overalt.

Reduksjon av klimagassutslipp er en viktig målsetning for arbeid med mobilitet. Det er imidlertid komplisert å fastslå klimagevinsten til mange nye mobilitetstiltak. For nye transportformer avhenger klimagevinsten blant annet av hvilken transportform som erstattes, utslipp knyttet til produksjon, bruk og drift og transportmiddelets levetid. Det er også uheldig dersom miljøvennlige mobilitetsløsninger først og fremst stjeler brukere fra hverandre i stedet for å erstatte bilreiser. Samtidig må en tillate en viss overlapning i tjenestene dersom en skal klare å utvikle et tilbud som oppleves som attraktivt for et bredt spekter av brukere.

8 Strategier for fylkeskommunens og Kolumbus sitt arbeid med mobilitetspåvirkende tiltak

I dette kapittelet beskrives forslag til strategier for fylkeskommunen og Kolumbus sitt arbeid med mobilitetspåvirkende tiltak. Vi skiller mellom stedsuavhengige strategier og stedsavhengige strategier (jamfør tettstedskategoriene som ble presentert i kapittel 4). Felles for tiltak som innføres er at de må evalueres årlig eller ved prosjektslutt. Basert på resultatene fra evalueringen må det vurderes om tiltakene skal videreføres.

8.1 Stedsuavhengige strategier

Kollektivtransporten utgjør ryggraden i mobilitetstilbudet i Rogaland. Andre mobilitetsløsninger skal supplere og/eller støtte oppunder kollektivtransporten. Gåing er en del av alle reiser, samtidig som det også ses som en selvstendig transportform.

8.1.1 Samordning av fylkeskommunens mobilitetsarbeid

For å få et konkurransedyktig alternativ til personbilen må sykkel, gange, kollektivtransport og nye mobilitetsløsninger ses i sammenheng med hverandre. Attraktive gåtraséer og trygg sykkelparkering ved holdeplasser vil for eksempel være av betydning for hvordan det oppleves å reise kollektivt. Reisen må totalt sett være enkel og sømløs for brukerne. Forutsetningene for å klare dette er gode, særlig i byområder. Det er flere transportmidler å velge mellom i dag enn tidligere, samtidig som teknologisk utvikling har gitt nye muligheter når det gjelder planlegging, bestilling og betaling av reisen.

Rogaland fylkeskommune og Kolumbus har allerede flere prosjekter som relaterer seg til arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning. Større grad av samordning og samarbeid på tvers av ulike prosjekter, samt systematisk utveksling av kunnskap og erfaring vil trolig kunne gjøre mobilitetsarbeidet bedre og mer effektivt. Målet bør være at en innenfor tilgjengelige midler skal kunne gjøre grep som bidrar til at man får mer igjen for innsatsen som legges ned.

Samferdselsavdelingen vil ta initiativ til økt grad av samarbeid og informasjonsutveksling mellom fylkeskommunens seksjoner, avdelinger og med Kolumbus. Dette kan for eksempel gjøres ved å arrangere fagsamlinger eller temamøter.

8.1.2 Kolumbus som mobilitetsleverandør i Rogaland

Kolumbus ble i 2017 gitt ansvaret for å planlegge, gjennomføre og evaluere mobilitetstiltakene som iverksettes på Nord-Jæren gjennom byvekstavtalen (FT-sak 49/17: Organisering og finansiering av arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak i byområdet på Nord-Jæren). I egne strategier og styrevedtak har Kolumbus gjort det klart at de ønsker rollen som mobilitetsleverandør for hele Rogaland.

I arbeidet med mobilitet har Kolumbus opparbeidet seg kompetanse og innsikt som vil være av betydning i arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning også i øvrige delene av fylket. Fylkesrådmannen mener derfor at det naturlig at Kolumbus nå formelt får ansvaret for å være mobilitetsleverandør for hele Rogaland. Dette anses som et viktig grep for å øke muligheten for at arbeidet på Nord-Jæren kan bære frukter i øvrige deler av fylket.

Det vil imidlertid være viktig at denne rollen formes og utøves i samarbeid med fylkesrådmannen. Nøyaktig innhold og mandat for dette arbeidet vil måtte avtales mer detaljert i fremtidige leveranseavtaler.

8.1.3 Erfaringsutveksling og samarbeid mellom kommuner og næringsliv

Befolkningen i Rogaland beveger seg på kryss og tvers av kommunegrensene, og selv om behov og løsninger vil variere fra sted til sted, ønsker fylkesrådmannen å legge til rette for større grad av erfaringsutveksling og samarbeid mellom kommuner og næringsliv i arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning.

Det finnes allerede flere ulike fora hvor kommunene og fylkeskommunen møtes, for eksempel i forbindelse med regionale areal- og transportplaner, distriktsutvikling (tettstedsprosjektet), smartby-arbeid, regionalt planforum m.m. Fylkesrådmannen ønsker at mobilitet skal bli et naturlig tema å ta opp i slike fora, og vil bidra med kompetanse og rådgivning ved behov. Det kan også være aktuelt å involvere private og semi-private aktører. Målsetningen vil være å identifisere utfordringer og aktuelle løsninger, både når det gjelder konkrete mobilitetstiltak, prosjekter og ansvarsforhold, samt å bidra til økt kompetansedeling regionalt. Det å arbeide for at mobilitet og mobilitetspåvirkning er tema når kommuner og fylkeskommunen møtes, vil også kunne føre til økt kunnskap og større bevissthet om alternative reisemåter, samt bedre koordinering på tvers av kommunegrenser. Kolumbus vil med sin kompetanse kunne være en viktig bidragsyter i dette arbeidet.

8.1.4 Vurdering av nytte ved innovasjonstiltak

Innovasjon og teknologisk utvikling spiller en viktig rolle i arbeidet med mobilitet. Dette gjelder både nye reisemidler, slik som for eksempel elektriske sparkesykler, og nye måter å knytte sammen de eksisterende reisemidlene, slik som for eksempel ulike MaaS-løsninger.

Rogaland fylkeskommune og Kolumbus skal holde seg oppdatert på trender og teknologiutvikling, og spesielt følge med på hvordan vi kan nyttiggjøre oss utviklingen. Nye løsninger som er økonomisk, sosialt og miljømessig bærekraftige skal tas i bruk der det er hensiktsmessig - det vil si der det er forventet at de kan løse en mobilitetsutfordring og/eller bidra til bedre/økt mobilitet.

Selv om fylkeskommunen og Kolumbus vil kunne være viktige aktører og pådrivere i arbeid med pilotering av nye løsninger, bør det gjøres grundige vurderinger knyttet til når en slik rolle skal inntas. Ofte kan det være hensiktsmessig å avvente erfaringer fra andre før nye mobilitetstiltak blir iverksatt/testet. I møte med nye teknologiske muligheter er det viktig at behovene og formålet forblir viktigere enn selve innovasjonen. Når en står overfor nye mobilitetsløsninger, bør det derfor gjøres vurderinger av hva en ønsker å oppnå og hvilke problemer en ser for seg at blir løst ved en eventuell innføring. Dersom det er vanskelig å gi et entydig svar på dette, bør ressursene brukes på andre tiltak.

Det er også viktig å være bevisst på at nye mobilitetsløsninger ikke nødvendigvis vil gi en reduksjon i biltrafikken. De kan også bidra til å kannibalisere andre velfungerende, bærekraftige transportmåter. Delte elektriske sparkesykler er et eksempel på dette, og resultatene fra Transportøkonomisk institutts undersøkelse i Oslo tyder på at reiser med elsparkesykler i stor grad erstatter reiser med kollektivtransport eller gange, og at brukere av elsparkesykler bruker bysyklene sjeldnere nå enn før (Fearnley, Berge, & Johnsson, 2020).

Fylkeskommunen ønsker primært å bruke ressursene på etablerte løsninger som svarer til reelle utfordringer. For utfordringer hvor det ikke finnes tilgjengelige løsninger, kan det være aktuelt å bidra til utvikling av nye

tjenester og plattformer. Dette kan være i form av samarbeid med private aktører. Eventuell utprøving av nye løsninger bør gjøres i allerede eksisterende ruter/områder hvor en kan få en reell nytteeffekt.

8.1.5 Målrettet kommunikasjon og riktig utforming av kampanjer

For at folk skal velge å parkere bilen til fordel for mer bærekraftige transportformer, må de ha kjennskap til hvilke alternativer som finnes. Tidligere undersøkelse viser at folk undervurderer kollektivtilbudet på Nord-Jæren, og mobilitetsstrategien for Nord-Jæren understreker at kunnskapsnivået hos befolkningen må heves slik at terskelen for å reise bærekraftig og aktivt senkes. Dette skal skje gjennom målrettet kommunikasjon og direkte dialog med innbyggerne.

Fylkeskommunen mener det bør legges vekt på at god informasjon om tilbudet som eksisterer kommuniseres ut til befolkningen. Dette gjelder for eksempel informasjon om bussruter/avganger/frekvens, bysykkelen og hvordan den brukes, takstsamarbeidet med Jernbanedirektoratet, attraktive traseer for sykkel og gange og sykkelparkering. I tillegg bør kontakt med og medvirkning fra innbyggerne ha høy prioritet. Det er viktig å avdekke hva innbyggerne opplever som barrierer og utfordringer i møte med bærekraftige mobilitetsmuligheter.

Det vil også være aktuelt å gjennomføre ulike kampanjer for å oppfordre folk til å benytte seg av tilbudene. Arbeidet med slike kampanjer må basere seg på informasjon som er tilgjengelig gjennom reisevaneundersøkelser, brukerundersøkelser og evalueringer og erfaringer fra ulike prosjekt. Slikt datamateriell kan gi gode indikasjoner på hvilke kampanjer det er behov for, samt verdifull informasjon om ulike målgrupper. Det finnes også et uforløst potensial i å sammenstille eksisterende data fra ulike kilder. Analyser av Big Data vil kunne gi ytterligere informasjon om hvilke behov befolkningen har, og bidra med beslutningsstøtte i arbeidet med mobilitet. Her er det imidlertid behov for økt kunnskap om hvordan dette skal kunne gjennomføres og brukes på en best mulig måte.

Kolumbus skal være ansvarlig for kommunikasjon knyttet til sine tjenester.

I forbindelse med større anleggsprosjekter som gir redusert framkommelighet i anleggsperioden, bør det legges vekt på gode alternative traseer for gående og syklende. Informasjon om dette må kommuniseres ut til brukerne – gjerne gjennom målrettede kampanjer. En må også være bevisst på at omkjøringer som svekker bilens konkurransefortrinn kan representere gode muligheter til å få bilister til å teste andre reisemåter – da er det viktig at forholdene for bærekraftige alternativer ligger til rette og er kjent. For fylkeskommunen er dette særlig relevant i forbindelse med arbeid langs fylkesveger og fylkeskommunale utbyggingsprosjekter.

Når kampanjer avsluttes bør de evalueres grundig for å se hvorvidt de hadde effekt og for å legge godt grunnlag for senere arbeid med lignende kampanjer.

8.1.6 MaaS

Mobility as a Service (MaaS) er et konsept som har fått økt oppmerksomhet de senere år. MaaS kan beskrives som en digital plattform som integrerer tjenester, inkludert reiseplanlegging for de ulike transportformene, bestilling, e-billettering og betaling fra reisens start til slutt (Sakai, 2019). Kort oppsummert handler det om å samle ulike mobilitetstjenester i en digital plattform og dermed gjøre det enklere og mer fleksibelt for brukerne. Ofte er det også mulig å tegne et abonnement som gir tilgang til alle de tilgjengelige mobilitetsløsningene.

Et vesentlig argument for innføring av MaaS, er at det skal være enkelt for brukerne å benytte seg av de ulike tilbudene. Dette fordrer at informasjon om tilbudet (inkl. reiseplanlegging), sanntidsinformasjon og ulike billettløsninger samles i en app. Forskning har vist at folk er generelt negative til å foreta bytter i en kollektivreise, og det forventes at en MaaS-løsning vil gjøre det enklere å reise sømløst. På bakgrunn av litteraturstudie om MaaS oppsummert i kunnskapsdokumentet om mobilitet ser imidlertid fylkeskommunen at det kan være utfordringer knyttet til integrering av ulike tjenester, ansvarsfordeling og betaling. Fylkesrådmannen er positiv til en MaaS-løsning, men det er viktig å være bevisst på det komplekse kostnadsbildet – særlig dersom kommersielle tjenester skal integreres.

Siden eksisterende kollektivtransport utgjør ryggmargen i en MaaS-løsning er det naturlig at Kolumbus som mobilitetsleverandør administrerer en slik løsning i Rogaland. Arbeidet med dette er kommet langt, og ved at Kolumbus nå tilbyr både buss, hurtigbåt, tog og bysykkel i sin billetteringsapp kan en si at en MaaS-løsning for Rogaland allerede er etablert. Neste steg vil være å samle dagens tre Kolumbus apper (reise, sanntid og billett) til en, slik at brukeropplevelsen bedres. Kolumbus samarbeider med blant annet Ruter i arbeidet med digital utvikling av app-tjenestene, og arbeidet med å samordne dagens apper er planlagt. Selv om rammeverket for en MaaS-løsning er på plass, må en imidlertid ta stilling til hvilke andre tjenester som eventuelt skal inngå, og på hvilken måte. En mulighet er å la mobilitetstilbud fra kommersielle aktører bli synlige i Kolumbus sin app, men at brukerne henvises til aktørens eget nettsted dersom de ønsker å kjøpe tjenesten. Dette vil være en relativt enkel løsning, hvor en kan unngå problemstillinger knyttet til fordeling av inntekter. Men, det må likevel tas stilling til hvilke tjenester som skal synliggjøres i appen, hvem som skal få mulighet til å tilby dem, og hvilke krav og kriterier som skal stilles. Et neste steg vil kunne innebære at andre tjenester også kan betales gjennom MaaS-løsningen eller muligheten til å tegne et abonnement som gir fri tilgang til mobilitetstjenestene i appen. Særlig sistnevnte vil være særlig utfordrende dersom kommersielle tjenester inkluderes. Fylkesrådmannen mener det er viktig å være bevisst kostnadene i arbeidet med MaaS. Per nå bør fokus være å samle dagens Kolumbus-apper i en, samtidig som kartfunksjonen forbedres slik at det er lett å få oversikt over mobilitetstilbudet der en er.

En MaaS-løsning fra Kolumbus vil være tilgjengelig for hele Rogaland, men det viktig å understreke at det ikke betyr at mobilitetstilbudet blir det samme overalt. Tilbudet som kommer til syne når en åpner appen vil variere avhengig av hvor en er.

8.2 Stedsavhengige strategier

I dette kapitlet gjennomgås stedsspesifikke strategier for mobilitetspåvirkende tiltak for hver av de tre tettstedskategoriene som ble presentert i kapittel 4. Dette innebærer en vurdering av behov og potensial for tiltak knyttet til sykling og gåing, delingsmobilitet og mobilitetspunkt.

8.2.1 Mobilitetsstrategi for byområder

I byene er det svært viktig å fortsatt satse på tradisjonell kollektivtransport. Alle andre alternativer kan støtte oppunder kollektivtransporten eller fungere som supplement.

Mange mobilitetsløsninger krever en kritisk masse og korte avstander for å fungere effektivt og lønnsomt. I byområdene er det både flest innbyggere, og befolkningstettheten er høyest. Her er kollektivsystemet bedre utviklet enn i distriktene og det er kortere avstander. Det er derfor enklere å klare seg uten bil, og potensialet er størst for å få folk til å reise med andre transportmidler. De mest miljøvennlige alternativene er å gå eller å sykle.

Elsykkel øker avstanden som regnes for akseptabel å sykle. Det kan derfor være aktuelt å innføre tiltak som fremmer bruk av elsykkel, for eksempel leasingordninger eller sykkelbibliotek.

Delte mobilitetsløsninger blir ansett som en viktig trend i tiden. Siden det er i byområdene potensialet for slike tjenester er størst, er det her de bør prøves ut først. Bysykelordningen er allerede godt etablert, og arbeidet med denne utvikles og videreføres.

På samme måte som bysykler har delte elsparkesykler potensial til å inngå som en del av reiser med kollektivtransport, og kan slik sett ses på som et positivt tilskudd for mobiliteten i byområdene. De er likevel omstridte og det er en pågående diskusjon om nasjonal regulering, forsøpling i bybildet, trafikkisikkerhet og det er usikkerhet knyttet til klimateffekten. I tillegg har fylkeskommunen investert betydelige midler i de nye elektriske bysyklene, og det er rimelig å anta at delte elsparkesykler vil komme i direkte konkurranse med disse. Erfaring fra andre steder sier også at elsparkesykler i stor grad erstatter gåing. Elsparkesykler er et populært tiltak i mange større byer, og de vil sannsynligvis spille en rolle for reisemønsteret i byene i tiden som kommer, men tilbudet ivaretas godt av kommersielle aktører. Fylkesrådmannens vurdering er at det på nåværende tidspunkt ikke er behov for at fylkeskommunen/Kolumbus skal arbeide for å ta del i dette.

Bildeling kan gjøre det enklere å gi slipp på privatbilen – særlig bil nummer to. Da vil bærekraftige transportmidler i større grad benyttes i hverdagen og bildelingsbil ved behov. Men, også bildeling krever at mange mennesker benytter seg av tilbudet og det er vanskelig å få bildelingstjenester økonomisk bærekraftige. Kolumbus har et pilotprosjekt med bildeling som er knyttet til Innovasjonsparken på Ullandhaug. Prosjektet retter seg hovedsakelig mot ansatte som trenger bil i arbeidstiden. Hvorvidt det kan være aktuelt å tilby bildeling av større omfang vil være avhengig av resultatene fra dette prosjektet, samt erfaringer fra eventuelle tilsvarende prosjekter andre steder i landet. For fylkeskommunen er det et poeng at bildelingstjenester som eventuelt skal være knyttet til Kolumbus støtter opp under kollektivtransporten.

Samkjøring kan ha et potensial til å redusere antall biler på veiene, men kan også bidra til å øke utslipp og transportarbeid dersom tjenesten rekrutterer mennesker som ellers syklet, gikk eller reiste kollektivt. I Norge er en rekke samkjøringstjenester tilgjengelige, men det har her i landet så langt vist seg å være vanskelig å oppnå nok brukere til å få til et godt system for «real time matching» av reisende, spesielt på korte reiser. Per nå ønsker ikke fylkesrådmannen at Kolumbus skal arbeide med prosjekter knyttet til samkjøring.

Mobilitetspunkt er et tiltak som samler blant annet delte mobilitetsløsninger på ett og samme sted, og kan være særlig aktuelt i byområder hvor delingsmobilitet har størst potensial. Ved et mobilitetspunkt kan reisende bytte mellom transportmidler for en enkel og sømløs reise. Et slik mobilitetspunkt testes nå ut i Hillevåg, hvor Kolumbus bidrar med bysykler. Selv om fylkesrådmannen er positiv til at det etableres mobilitetspunkter flere steder i Rogaland, trenger ikke dette skje i regi av fylkeskommunen/Kolumbus. Utbygging av mobilitetspunkt er tett knyttet opp mot arealplanlegging/regulering, som er kommunens ansvar og myndighet. Kolumbus kan likevel tilby sine løsninger som en del av et mobilitetspunkt.

I arbeidet med mobilitet i byområdene bør det legges vekt på å overføre erfaringer fra Nord-Jæren til Haugesundsområdet.

8.2.2 Mobilitetsstrategi for større tettsteder og sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder

Fylket har flere større tettsteder med relativt kompakte sentrumsområder. Her kan det være behov for noen av de samme tjenestene som i byområdene, men i mindre skala – både til bruk innenfor og inn mot sentrumsområdene der forholdene ligger til rette for det.

De fleste tettsteder har en god del reiser internt i egen kommune, og det er ofte potensial for å få ned bilbruken. Samtidig vil det sjelden være befolkningsgrunnlag til drifte et kollektivtilbud med hyppige avganger innenfor disse tettstedene. Det bør likevel være et kollektivtilbud som knytter sammen tettsteder og byområder.

I denne tettstedskategorien vil det ofte være potensial for økt andel syklende og gående, og dette må være et vesentlig fokusområde i arbeidet med mobilitetspåvirkende tiltak - særlig i sentrumsområdene. Ulike prosjekter som fremmer bruk av elsykler vil kunne være aktuelt en del mindre steder, for eksempel leasingordninger og sykkelbibliotek. I arbeidet med å øke andelen aktive reiser på tettsteder vil det kunne være nyttig trekke erfaringer fra sykkelsatsingen som foregår i Sauda, både fra TØI sin rapport om sykling på mindre steder og fra arbeidet som nå gjøres med sykkelstrategi og plan for hovedsykkelnett. Muligheter for nye prosjekter basert på disse erfaringene bør vurderes. I tillegg vil Kolumbus kunne bidra med erfaringer og tips til dem som ønsker å innføre tiltak og tips, men selve tiltakene kan gjerne ivaretas av kommuner eller næringsliv.

Ulike tjenester for delingsmobilitet kan være aktuelt på større tettsteder med høy befolkningstetthet, selv om potensialet ikke vil være like stort som i større byområder. Sykkeldeling anbefales ved viktige kollektivpunkt og andre viktige målpunkt. Det må likevel foretas prioriteringer på hvor syklene skal plasseres. Sykkeldeling er allerede innført på flere tettsteder i Rogaland gjennom bysykkelordningen. Dersom erfaringer tilsier at det er potensial, bør det arbeides for å øke antall sykler.

For kompakte tettsteder med høy befolkningstetthet kan det være aktuelt å vurdere løsninger for bildeling. Siden bildelingstjenester har størst potensial i urbane områder, bør en sikre at ordningene har effekt i større byområder før fylkeskommunen/Kolumbus eventuelt går inn i bildelingsprosjekter på tettsteder og i distrikter.

Mobilitetspunkter kan være aktuelle i områder med viktige knutepunkt og målpunkt, men dette er ikke noe som fylkeskommunen/Kolumbus skal initiere. Kolumbus sine mobilitetsløsninger kan likevel tilbys i mobilitetspunkter dersom det er hensiktsmessig.

Det må understrekes at det er stor forskjell på de ulike tettstedene som inngår i denne tettstedskategorien, og det er derfor nødvendig å gjøre vurderinger fra sted til sted om hvilke tiltak som er aktuelle og i hvilket omfang.

8.2.3 Mobilitetsstrategi for distrikter

Bilen er og vil være et viktig reisemiddel i distriktene. På små steder med lav befolkningstetthet og store avstander, er det ikke grunnlag til å etablere et godt kollektivtilbud, og flere steder er busstilbudet basert på skoleskyss. Selv om bruk av bil må anerkjennes som viktig, viser reisevaneundersøkelsene at det er flere korte reiser også på mindre steder. Her bør det arbeides aktivt for å få flere til å sykle og gå – dette særlig innenfor sentrumsområdene hvor avstandene oftest er korte. På samme måte som i byer og på større tettsteder, vil imidlertid potensialet for sykling og gåing være tett knyttet opp til kommunenes arealplanlegging.

Prosjekter som fremmer bruk av elsykkel kan være aktuelle i distrikter, og vil gjøre det enklere å sykle dersom avstandene er lengre enn det som normalt aksepteres som vanlig sykkelavstand. Kolumbus vil kunne bidra med erfaringer og tips til kommuner og bedrifter som ønsker å innføre slike tiltak, men selve tiltakene kan gjerne

ivaretas av kommuner eller næringsliv. Det må imidlertid vurderes fra sted til sted hvorvidt sykkel og gange er trygge alternativer.

Det er viktig å være bevisst på at konseptene som ligger til grunn for delte mobilitetsløsninger oftest baserer seg på urbane forhold. Det vil sannsynligvis ikke vil være tilstrekkelig med en enkel nedskalering, da avstander i distrikter ofte er store og befolkningstettheten liten til at tiltakene vil få ønsket effekt. Fylkesrådmannen mener derfor at det er viktig å konsentrere ressurser knyttet til delingsmobilitet i byområder og større tettsteder framfor i distriktene.

9 Ansvarsfordeling

Som nevnt i kap. 8.1.2 mener vi at det både er ønskelig og naturlig at Kolumbus sitt mandat som mobilitetsleverandør på Nord-Jæren nå utvides til å gjelde hele Rogaland. Det vil trolig være potensial for enkelte mobilitetstjenester også utenfor Nord-Jæren. Ved å gi Kolumbus mulighet til å bruke sin kompetanse om mobilitetspåvirkende tiltak også i fylket som helhet, vil de for eksempel kunne identifisere muligheter for stordriftsfordeler og etablere løsninger på tvers av kommunegrenser. Fylkeskommunen bør fortsatt ha ansvar for å etablere mål og retning.

Arbeidet med nye mobilitetsløsninger, f.eks. delingstjenester og MaaS, kan kreve et annet samarbeid mellom type og antall aktører enn det som hittil har vært vanlig. Fylkesrådmannen mener at teknologiutvikling i hovedsak overlates til markedet (jamfør kapittel 8.1.4), og at fylkeskommunen bestiller løsninger ved behov.

I arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning må en være bevisst på at fylkeskommunen ikke har eierskap til alle virkemidlene. Kommunenes arealutvikling vil være av stor betydning for mulighetene til å innføre løsninger som krever høy befolkningstetthet. Det er kommunene som er planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og fylkeskommunen kan bare påvirke disse planene i en høringsfase. I tillegg har fylkeskommunen en viss påvirkningsmulighet gjennom fylkeskommunale planer, som for eksempel regionalplaner hvor det angis prinsipper og føringer. En del nye mobilitetsløsninger synes å bli testet ut og ivaretatt av kommersielle aktører. Fylkesrådmannen mener at det må gjøres grundige vurderinger når det gjelder hvilke deler av mobilitetsmarkedet Kolumbus skal engasjere seg i. I samarbeid med kommersielle aktører, må en være bevisst på at det ikke nødvendigvis er i de områdene hvor behovet for nye mobilitetsløsninger er størst at det kommersielle markedet finnes.

10 Oppsummering

I det følgende oppsummeres forslagene for stedsuavhengige (kap. 10.1) og stedsavhengige strategier (kap. 10.2). Kapittel 10.3 inneholder en oversikt over hvilke mobilitets tiltak det kan være aktuelt at fylkeskommunen arbeider med i de ulike stedskategoriene.

10.1 Forslag til stedsuavhengige strategier

Tabell 2 viser en oversikt over stedsuavhengige strategier knyttet til mobilitetsarbeid.

Tabell 2 Oversikt over stedsuavhengige strategier

Tabell 2: Oversikt over stedsuavhengige strategier

Strategi/tiltak	Beskrivelse
Samordning av fylkeskommunens mobilitetsarbeid	Rogaland fylkeskommune og Kolumbus arbeider allerede på flere fronter med ulike prosjekter knyttet til mobilitet. Dersom en i større grad ser det eksisterende mobilitetsarbeidet i sammenheng, er det mulighet for å øke de alternative mobilitetsformenes samlede konkurransekraft mot bil. Derfor er det viktig med god informasjonsflyt og samarbeid mellom ulike avdelinger og seksjoner internt hos fylkeskommunen, og gode arenaer for samarbeid mellom fylkeskommunens administrasjon og Kolumbus.
Kolumbus som mobilitetsleverandør i Rogaland	Kolumbus har siden 2017 vært mobilitetsleverandør på Nord-Jæren. I sitt arbeid har de i løpet av de siste årene opparbeidet seg kompetanse og innsikt som vil være av stor betydning i arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning. Å gi Kolumbus mandat til å være mobilitetsleverandør i hele Rogaland er et viktig grep for å øke muligheten for at arbeidet på Nord-Jæren kan bære frukter i øvrige deler av fylket. Nøyaktig innhold i mandatet vil måtte avtales mer detaljert i fremtidige leveranseavtaler.
Erfaringsutveksling og samarbeid mellom kommuner og næringsliv	Fylkesrådmannen ønsker å ta initiativ til og legge til rette for samarbeid og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunen og kommuner i Rogaland når det gjelder arbeidet med mobilitet og mobilitetspåvirkning. En måte dette kan gjøres på er å løfte mobilitetsspørsmål inn i allerede etablerte forum og nettverk. Det kan også være aktuelt å trekke inn andre aktører, både private og semiprivate.

Strategi/tiltak	Beskrivelse
Vurdering av nytte ved innovasjonstiltak	Det bør gjøres en grundig vurdering av hva som er formålet når en står overfor nye mobilitetsløsninger. Disse bør bare innføres dersom de fyller en funksjon og er økonomisk og miljømessig bærekraftige. I enkelte tilfeller vil fylkeskommunen kunne være en viktig aktør og pådriver i arbeid med pilotering av nye løsninger.
Målrettet kommunikasjon og riktig utforming av kampanjer	Det bør legges vekt på å gi befolkningen i fylket god informasjon om det tilbudet som allerede eksisterer, og oppfordre til bruk av bærekraftige reisemåter gjennom ulike kampanjer. Medvirkning fra innbyggerne bør ha høy prioritet.
MaaS	Kolumbus har allerede integrert flere transportmidler i én og samme app, som en start på en MaaS-løsning. Dagens tre Kolumbus-apper skal samles til en felles løsning. Videre må fylkeskommunen og Kolumbus ta stilling til hvilke andre mobilitetstjenester som eventuelt skal inngå i MaaS-løsningen og hvordan disse skal integreres.
Kontinuerlig oppdatering av kunnskap om mobilitet	Rogaland fylkeskommune skal holde seg oppdatert på trender og teknologiutvikling. Kunnskapsgrunnlaget skal oppdateres årlig.

10.2 Forslag til stedsavhengige strategier

De stedsavhengige strategiene for arbeidet med mobilitet er oppsummert i tabell 3.

Tabell 3 Stedsavhengige strategier for arbeid med mobilitet

Stedsavhengige strategier for arbeid med mobilitet	
Tettstedskategori	Strategi og tiltak
Byområder (tettstedskategori A)	I byområdene skal det arbeides for at flest mulig benytter seg av bærekraftige og aktive transportformer, så ofte som mulig, særlig sykling og gåing. Sykkeldeling og tiltak som fremmer bruk av elsykkel er særlig aktuelt. Eventuelle tilbud om elektriske sparkesykler overlates til kommersielle aktører. Bildeling må vurderes ut fra erfaringer fra Kolumbus sitt pilotprosjekt. Mobilitetspunkt kan være hensiktsmessig, men er primært et kommunalt ansvar.

Tettstedskategori	Strategi og tiltak
Større tettsteder og sentre for bo- og arbeidsmarkedsregioner utenfor byområder (tettstedskategori B og C)	Det bør jobbes for økt andel sykkel og gange både innenfor og mellom tettstedene der forholdene ligger til rette for det, for eksempel gjennom tiltak som fremmer elsykkel. På kompakte steder med relativt høy boligtetthet anbefales sykkeldeling ved viktige kollektivpunkt og målpunkt, men dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Mobilitetpunkter kan være aktuelle i ved viktige knutepunkt og målpunkt, men dette er ikke noe som fylkeskommunen/Kolumbus skal initiere.
Distrikt (tettstedskategori D og E)	Tilgjengelighet baseres i stor grad på bilbruk. Det antas likevel at det vil være noe potensial for å øke andelen reiser som foregår uten bil, særlig for kortere reiser og reiser i sentrums-områdene. Dette gjelder hovedsakelig sykling og gåing.

10.3 Aktuelle mobilitetstiltak

Tabell 4 viser en oppsummering av hvilke konkrete, publikumsrettede mobilitetstiltak det kan være aktuelt at fylkeskommunen/ Kolumbus initierer i de ulike tettstedskategoriene. Tiltakene er kategorisert ut fra kategoriene skal (S), bør (B), kan (K) og ikke hensiktsmessig (-) for hver tettstedskategori. Det understrekes imidlertid at det ikke nødvendigvis er slik at fylkeskommunen/Kolumbus skal være ansvarlig for alle disse tiltakene. Der det står (-) kan tiltakene likevel iverksettes og driftes av private eller andre offentlige aktører. Det kan også være aktuelt med samarbeid. Tabell 4 skal ikke leses som et mandat/bestilling til Kolumbus, men gi en pekepinn på hvilke tiltak som kan være hensiktsmessige i hvilke områder.

Tabell 4 Oversikt over potensielle mobilitetstiltak og mulige plasseringer

Tiltak	Byområder	Tettsteder	Distrikter
Bildeling*	K	K	K
Bysykler	S	B	-
Delte elsparkesykler**	K	K	K
MaaS***	S	S	S
Prosjekter for å fremme bruk av elsykler	S	B	K

Tiltak	Byområder	Tettsteder	Distrikter
Målrettet kommunikasjon og riktig utforming av kampanjer	S	S	S
Mobilitetspunkt****	-	-	-
Samkjøring	-	-	-

*Gjelder kun integrering av eksisterende tjenester i Kolumbus-appen, ikke eierskap til tjeneste

**Gjelder kun integrering av eksisterende tjenester i Kolumbus-appen, ikke eierskap til tjeneste

*** Når det gjelder MaaS er det viktig å skille mellom rammeverk/plattform og innhold/tjenester. Her peker vi på rammeverket.

**** Mobilitetspunkt kan være hensiktsmessig, men er primært et kommunalt ansvar.

11 Referanser

Fearnley, N., Berge, S. H., & Johnsson, E. (2020). Delte elsparkesykler i Oslo - En tidlig kartlegging. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52254>

Sakai, K. (2019, 12). MaaS trends and policy-level initiatives in the EU. IATSS Reseach, Volume 43, Issue 4. Hentet fra <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111219301499>