

Organisasjonsnummer: 817920632
Foretaksnavn: Trøndelag fylkeskommune
Navn: Janne Lønsethagen
Kontonummer: 86017685300
Adresse: Fylkets Hus, Postboks 2560
Postnr.: 7735 Steinkjer
Telefon: 74175117
Mobiltelefon: 91578958
E-post: janlon@trondelagfylke.no

Mottaker: Miljødirektoratet
Kopimottaker: Fylkesmannen i Trøndelag

SØKNAD**REFERANSENR.:** 18573109

Mobilitetsportal

Type tiltak: Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

Beskriv tiltaket, med vekt på hvem, hva, hvor og hvordan:

Trøndelag fylkeskommune ønsker å opprette en mobilitetsportal for å gi innbyggerne i Trøndelag tilgang til mobilitet som en tjeneste. Innbyggerne skal kunne bestille og betale for transport gjennom portalen, som vil være en app eller tilsvarende tjeneste på elektronisk plattform.

Det skal gjøre det enklere å leve i by uten tilgang til privatbil, og gi et bedre transporttilbud utenfor Trondheim, ved å forbedre og utfylle det offentlige kollektivtilbudet.

Prosjektet har tre delelementer. Del 1 er en felles portal for bestilling av taxi uavhengig av taxisentral. Gjennom denne løsningen skal det legges til rette for samkjøring, samt bedre konkurranse mellom taxiselskaper. Målet er at taxi kan bidra med individuelt tilpasset kollektivtransport, for å ta første og siste del av kollektivreisen, eller for kunder som reiser på tidspunkt eller steder hvor et kollektivtilbud er for kostbart å opprettholde, alternativt for kunder med noe høyere betalingsvilje og krav til komfort og reisetid.

Del 2 skal være en systemløsning for bestillingstransport, altså kollektivtransport som utføres på bestilling. Det vil medføre at vi kan etablere et bedre kollektivtilbud i distriktet, ved at man kun kjører turer når det er behov for det. Det vil føre til at ressursene som brukes til kollektivtransport vil utnyttes bedre.

Disse to løsningene skal sammen med andre transportmidler kobles sammen gjennom en mobilitetsportal, der kunder kan få tilgang til informasjon og betaling for ulike transportmidler som kollektivtransport, bildeling, samkjøring, bysykler, gangruter, park and ride osv.

Tiltaket er en del av nye Trøndelag fylkeskommunes samferdselsstrategi. Portalen skal gjøre ulike transporttilbud lette å bruke. Den skal ikke skille mellom ulike kundegrupper og transporttilbud, den skal tilrettelegge for å kunne kombinere bruk av ulike transporttilbud, og bidra til å øke utnyttelsen av kjøretøy som allerede er i trafikken. Bakgrunnen for arbeidet er internasjonal utvikling innen konseptet «mobilitet som en tjeneste», eller «Mobility as a service».

I tillegg til at kunder i Trøndelag kan få tilgang til all transport på ett sted, vil vi som fylkeskommune få oversikt over anonymiserte reisestrømmer gjennom løsningen, og vi vil kunne få et godt kunnskapsgrunnlag for å tilpasse transporttilbudet til innbyggernes behov.

Mobilitetsportalen skal være tilgjengelig for innbyggere i hele Trøndelag, og vi deler gjerne erfaringer med andre fylkeskommuner. Løsningen kan bygge på standarder for kollektivtransport som Entur utvikler. Ettersom løsningen utvikles vil det også være relevant med restriktive tiltak for privatbiler i samarbeid med kommuner. Trondheim kommune har vedtatt å reservere 300 parkeringsplasser for bildelingsbiler.

Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?

I følge SSB slippes det ut 610.000 tonn Co2-ekvivalenter fra lette kjøretøy i veitrafikk i Trøndelag (2015-tall) (SSB, tabell 10608).

En mobilitetsportal vil legge til rette for reduksjon i klimagassutslipp ved at det blir mindre behov for å eie egen privatbil, og vi kan få bedre utnyttelse av eksisterende ressurser, ved samkjøring o.l. Med en fungerende markeds plass for mobilitet, vil vi trolig også få flere bildelingstjenester, med stor grad av elektriske kjøretøy, med drivstoffteknologi tilpasset behovet på hver enkelt tur.

Mobilitetsportalen vil også legge til rette for at man i distriktet blir mindre avhengig av egen personbil, og at man har et større tilbud av transportmuligheter, både bestillingstransport, samkjøring, eventuelt bildeling også på mindre steder.

En mobilitetsportal vil også være med å bygge opp under nullvekstmålet for Trondheim, ved å forenkle tilgang til andre transportmidler enn privatbil.

International Transport Forum, ITF, en del av OECD, har gjort flere studier med simulering av delt mobilitet. Studien i Helsinki, som kan være mest overførbart til Norge og Trondheim, viser at når alle private kjøretøy er erstattet med delte kjøretøy, var resultatene at Co2-utslipp fra biler falt med 34%, kødannelser ble redusert med 37%, og mye av det offentlig tilgjengelige parkeringsarealet kan brukes til andre formål (<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/shared-mobility-simulations-helsinki.pdf>).

Samtidig vil en mobilitetsportal ikke gjennomføre selve transporten. Reduksjonen i klimagassutslipp vil gjøres ved økt andel kollektivtransport, større grad av samkjøring, trolig mer tilgang til null- og lavutslippstransportmidler.

Forskningsprosjektet MaaSIFIE har gjort en undersøkelse av eksisterende piloter og tester innen mobilitet som en tjeneste internasjonalt, og de har funnet at mobilitet som en tjeneste bidrar til lavere klimagassutslipp.

(http://www.vtt.fi/sites/maasifie/PublishingImages/results/CEDR_Mobility_MAASIFIE_Deliverable_4_Revised_Final.pdf, s. 4)

Hvilke virkninger, i tillegg til reduksjon i klimagassutslipp, vil tiltaket ha?

Får man til en overgang til mobilitet som en tjeneste, vil det virke positivt inn på mange samfunnsområder. For eksempel:

- bedre arealbruk, da man ikke behøver så mye avsatt parkeringsareal. Dette gjelder spesielt for byområder som Trondheim.
- tilgjengelighet til transport for flere grupper i samfunnet som ikke har god tilgang i dag, som unge, eldre, funksjonshemmede, de som har dårlig råd slipper investeringskostnad ved privatbil osv.
- bidra til innovasjon i næringslivet. Både ved at vi vil etterspørre utvikling av løsningen i markedet, samt at vi legger til rette for tilgang til mobilitetsmarkedet for private aktører.
- ressurseffektivitet, dagens biler vil kunne utnyttes bedre, og lykkes arbeidet vil mange kunne unngå behov for egen privatbil.
- økt kollektivtransportandel
- lavere reiseutgifter pr. husholdning
- potensielt mindre nybilsalg for bilbransjen, men de har muligheter til å posisjonere seg i marked for delingsmobilitet, samt at det kan oppstå økt behov for vedlikehold da kjøretøyene utnyttes i større grad.
- med åpne data kan det åpnes mange forretningsmuligheter som vi ikke har oversikt over pt.
- opplevd tilgjengelighet for innbyggerne, både i by og i distrikt.
- det vil gi mulighet til å spare offentlige ressursbruk ved å kun kjøre transport når det er behov der det ikke er grunnlag for faste kollektivruter. I tillegg er det mulig å samordne transport på tvers av offentlige aktører, feks utnytte ledige seter i pasientreiser, NAVs kjøring, individuelt tilrettelagt skoleskys osv.
- tiltaket vil bygge opp under et oversiktlig taximarked for kunder, og bidra til bedre rammevilkår for drosjenæringen, ved at de kan ta en større andel av transportarbeidet.

Det er et mål at tiltakene som får støtte skal ha spredningspotensial og overføringsverdi til andre fagområder eller kommuner, og være nyskapende ved å prøve ut nye løsninger. Hvordan kan tiltaket bidra til noe av dette?

En mobilitetsportal vil være en ny måte for det offentlige å gjøre transport tilgjengelig, Vi vil gjerne dele arbeidet med andre fylkeskommuner eller andre aktører, også internasjonalt. Møre og Romsdal fylkeskommune følger arbeidet. Mobilitetsportalen er planlagt utviklet gjennom innovativ offentlig anskaffelse, og vil dermed kunne bidra til innovasjon i samarbeid mellom private bedrifter og det offentlige. For leverandør som lykkes med dette arbeidet, vil

det åpne seg store markedsmuligheter.

I dag går det store summer til offentlig betalt transport, som ikke er samkjørt. Dette gjelder for eksempel pasientreiser, individuelt tilpasset skoleskyss, TT-transport, NAV-reiser, osv. Bare i Trøndelag brukes det flere hundre millioner pr år på dette. Ett av målene i en portal er å kunne tilby ledige seter i offentlig betalt transport til andre kunder. Dette er dermed interessant også for andre aktører som er ansvarlige for offentlig transport.

Tiltaket vil medføre endringer i aktivitet eller utslipp. I den grad det er mulig å tallfeste effekten av tiltaket bør det foretas registreringer eller tellinger før og etter tiltaket er gjennomført. Hvilke registreringer eller tellinger kan gjennomføres for å fange opp effekten av tiltaket?

Det gjøres trafikktegninger i dag av Statens vegvesen. Det utføres også regionale reisevaneundersøkelser gjennom bymiljøavtalen i Trondheim. Disse tallene kan også benyttes for å måle effekten av arbeidet med mobilitetsportal, selv om det er vanskelig å få direkte effekt av mobilitetsportal gjennom dette.

I tillegg vil man måle effekt ved antall brukere av portalen, og hvilke reiser de utfører, samt reisestatistikk for kollektivtransporten.

Hvordan er søknaden politisk forankret?

Mobilitetsportalen er en sentral del av ny samferdselsstrategi for Trøndelag fylkeskommune, og er vedtatt videreført fra forprosjekt til hovedprosjekt av Fylkestinget i Trøndelag. Se lenkene til politisk behandling av strategi:

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/trfk/Agendaltem/Details/200582>, og Forprosjekt Smart transport:

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/trfk/Agendaltem/Details/200585>.

Gjennomføring

Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?

Portalen vil kjøpes som en tjeneste fra leverandør som utvikler den, leverandør vil også være ansvarlig for vedlikehold. Tjenesten vil etter endt utviklingsprosjekt kjøpes av en fylkeskommunal aktør, enten av fylkeskommunen selv, eller av AtB.

Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?

Driftsoppgaver er overføring av data og transaksjoner, vedlikehold av dataløsningen. Dette vil være leverandørs ansvar.

Driftsoppgaver i fylkeskommunal regi vil være kundesupport, samt dialog og kontroll med transportleverandører.

Det forventes at driftsutgifter til leverandør dekkes gjennom transaksjoner i mobilitetsportalen.

Det forventes ikke store økte utgifter til kundesupport utover det AtB har pr i dag i en oppstartsfase, dette kan øke ved mye bruk. Det vil være noe arbeid knyttet til dialog og kontroll med transportleverandører, som trolig vil gjennomføres av for eksempel løyveansvarlige i fylkeskommunen.

Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Arbeid med utvikling av mobilitetsportal planlegges med oppstart i Q2 2018. Utviklingsprosjektet planlegges ferdigstilt Q3 2022. Gradvis lansering av portal ettersom ulike elementer blir ferdigstilt.

Trøndelag fylkeskommune vil bruke tiden fram til tildeling til å planlegge og legge til rette for prosjektet, og vil være klar til oppstart kort tid etter tildeling.

Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Trøndelag fylkeskommune vil være prosjektansvarlig.

Milepæler Start-slutt Innhold

M0 jun.18 - des. 18 Oppstart/ kontraktsinngåelser

M1 jan. 19 - mar. 19 Milepæl 1/ evt. reiseplanlegger gjennomgående/ intermodale reiser

M2 mar.19 - aug. 19 Milepæl 2/ evt Betalingsløsning 1

M3 aug.19 - des.19 Milepæl 3/ valg av konsortie/ innovasjonshøyde

M4 des. 19 - jun.20 Milepæl 4/ evt Bestillingsbasert transport ferdigstilt

M5 des.20 -mai 21 Milepæl 5/ evt FoU-prosjekt ferdigstilles

M6 jun.21 - aug.22 Utviklingssamarbeid ferdigstilt

M7 okt.22 - jun.23 Driftsfase starter

Trafikktellinger og statistikk for bruk av kollektivtransport samles inn i for- og etterkant av hver fase. Statistikk for bruk av mobilitetsportalen hentes inn etter oppstart av portal, og rapporteres jevnlig.

Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:

Fylkeskommunen har begrenset med midler til utviklingsprosjekter. Å være tidlig ute innebærer økonomisk risiko. Samtidig er potensiell gevinst stor, hvis vi lykkes med å endre hvordan samfunnet organiserer transportarbeidet. Det er satt av 1 million kroner til tiltaket i fylkeskommunen, samt personalkostnader, men det er ikke tilstrekkelig for prosjektgjennomføring. Prosjektet trenger midler til risikoreduserende tiltak for potensielle leverandører.

Kostnadsoverslag / Budsjett

Utgifter til gjennomføring av tiltaket	Beløp uten mva
Utviklingsarbeid	8 000 000
Oppstartsbevilgning to konsortier	2 000 000
Prosjektledelse	900 000
Risikoanalyse/ markedsundersøkelser	1 200 000
Total sum	12 100 000

Finansiering

Finansiering av tiltak	Beløp uten mva
Samlet kostnad ved tiltak(ene)	12 100 000
- Andre offentlige tilskudd	0
- Annen finansiering	8 300 000
- Egne midler	1 900 000
= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen	1 900 000

Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja

Det vil være avgjørende at det kommer frie midler i prosjektet for å få det gjennomført. Potensielle leverandører må enten delta ved å ta risiko på egen hånd, eller få støtte fra andre støtteordninger. Deler av prosjektet kan gjennomføres i mindre skala uten tilskudd.

Utdyping finansiering


Er noe av finansieringen annet enn kommunale midler eller klimasats-midler? Får eller har tiltaket mottatt eksterne midler av noe slag? Nei

Har tiltaket søkt/bedt om eksterne midler, men ikke fått svar enda? Nei


Har tiltaket søkt/bedt om andre offentlige midler, men ikke fått slik støtte? Nei

Vedlegg

 Budsjett.xlsx (Økonomi/Finansiering)

 økonomiplan_2018-2021_med_forside og budsjett 2018.PDF (Økonomi/Finansiering)

 AE-MaaS-Final Report.pdf (Annet)

 Prosjektplan_hovedprosjekt smart transport_2.docx (Prosjektbeskrivelse)

Merknad:

s. 109 i økonomiplan, utviklingsprosjekter.

Legger også ved rapport fra et EiT Climate-KIC pathfinder-prosjekt, Autonomous e-mobility as a service, et forprosjekt ledet fra NTNU vi har deltatt i, som omhandler autonome elektriske kjøretøy tilgjengelig gjennom mobilitet som en tjeneste, altså et litt annet konsept enn det det søkes om her. Det er ikke besluttet å gå videre med dette fra forprosjekt.

[sign] Janne Lønsethagen for Trøndelag fylkeskommune

Lvert 15.02.2018