

STRATEGI FOR BEREKRAFTIG MOBILITET I VESTLAND 2022-2033



Regional
transportplan

Innhald

Innleiing	3
Kva utviklingstrekk ser vi?	4
Mål og strategiske rammer	7
Mobilitetssystem gir betre tilbod.....	10
Kva vil vi gjere?	13

Innleiing

Vestland fylkeskommune har hovudansvaret for den offentlege kollektivtransporten i fylket, både buss, båt, ferje og bybane. På vegner av fylkeskommunen tar Skyss hand om utvikling og drift av kollektivtrafikken og skoleskyss. I tillegg til planlegging, informasjon og marknadsføring av tilbodet, ligg det til Skyss sitt mandat å utvikle eit samla mobilitetssystem. På denne måten skal tilbodet utviklast i tråd med dei reisande sine behov og i takt med endringane som skjer i bransjen.

Vestland fylkeskommune skal være ein pådrivar for berekraftig utvikling i ein styrka region. Regional Transportplan for Vestland 2022-2033 har mål om at «Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling».

Strategi for berekraftig mobilitet er ein del av Regional Transportplan for Vestland 2022-2033. Strategien skal understøtte dei overordna måla for Vestland fylkeskommune og sikre ei berekraftig utvikling for regionen.

Mobilitetssektoren er prega av raske endringar og nye, teknologidrivne løysingar. Strategi for berekraftig mobilitet skal peike ut ei langsiktig retning. Strategien balanserer mellom individuelle behov hos innbyggjarane og våre felles mål for samfunnsutviklinga, og skal legge føringar for korleis vi prioriterer fellesskapet sine ressursar.

Samstundes må strategien gi handlingsrom for å møte omfattande skifte og endra føresetnader i form av ny teknologi eller nytt regelverk. 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 og Skyss rår ikkje over verkemidla aleine. Strategien skal bidra til at vi går i same retning og at samarbeidspartnarane våre forstår korleis vi vil prioritere.

Mobilitetssystemet

Gjennom fleire år er det arbeidd systematisk med å utvikle og styrke kollektivtilbodet for å nå nullvekstmålet for bergensområdet og for å få tilbodet til å henge best mogleg saman i heile Vestland. Vi kan sjå tilbake på gode resultat med jamn og høg vekst i tal reisande. Den absolutt største veksten har vore i Bergen og bergensområdet. Samla for buss, båt og bybane vart det i 2019 gjennomført totalt over 83 millionar reiser i Vestland. Nærare 70 millionar av desse var reiser i bergensområdet. Strategien byggjer vidare på prinsippa for linjenett som ligg til grunn for dei gode resultatata.

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

Eit godt fungerande mobilitetssystem kombinerer fleire former for mobilitet, både kollektivtransport, bil, sykkel, gonge og andre transportmiddel. Er mobilitetssystemet også berekraftig, vil ressursane nyttast slik at tenestene og naturgrunnlaget kan oppretthaldast for framtidige generasjonar. Kollektive og delte løysingar og sirkulærøkonomi kan bidra til eit mindre fotavtrykk med tanke på areal, støy, avfall og klimagassar.

Kva utviklingstrekk ser vi?

Framover vil demografiske endringar, trongare offentlege budsjett og nye krav til berekraftig aktivitet påverke utvikling av mobilitetssystem for Vestland. Saman med teknologisk utvikling som autonome køyretøy, framvekst av digitale økosystem og rask innovasjonstakt er dette utviklingstrekk som treff oss.

Mobilitetssystemet vil i framtida basere seg på digital samhandling mellom brukarar og ulike tilbydarar av mobilitet. For å sy det faste, kapasitetssterke kollektivtilbodet saman med andre mobilitetstilbod og individualiserte tenester, treng vi data og innsikt om reisevanar og reisemønster.

Covid-19-pandemien kan ha endra reisemønster for mange som følgje av meir heimekontor. Kva som vert den nye normalen for reisemønster etter pandemien, er førebels usikkert.

For å jobbe langsiktig må vi styre etter sikrere utviklingstrekk som vil påverke utvikling av mobilitetssystemet i Vestland i åra som kjem. Her er dei viktigaste:

Demografiske endringar

For Vestland viser framskrivingar at folketalet vil vekse med 8,7 prosent fram mot 2050. Bergensområdet er venta å få over halvparten av den totale tilveksten i fylket.

Det er venta svak eller negativ befolkningsvekst i distriktet, og at tilflytting mot sentrale og bynære område vil halde fram. Eldre vil utgjere ein stadig større del av busetnaden i dei mindre sentrale områda, etter kvart som dei unge flyttar mot byar og bynære stork.

Ei slik utvikling kan gjere at kundegrunnlaget blir så lågt i enkelte delar av fylket at det faste rutetilbodet utover skuleskyss i fleire område fell bort. Dei utan tilgang til bil, til dømes unge og eldre, vil i større grad bli avhengige av hjelp frå andre eller kan få redusert mobilitet.

Den demografiske endringa gjer at det blir færre arbeidsreiser i distrikta, men fleire i omlandet kring byane. Med fleire unge i dei urbane områda vil etterspurnaden etter kollektivtransport auke. Mange unge disponerer ikkje eller ønskjer ikkje å ha eigen bil, og kollektivreiser til og frå arbeids- og studiestader vil truleg auke. Dette tyder at ein må halde fram med å styrke kollektivtilbodet i byområda.

Svakare offentleg finansiering

Regjeringas perspektivmelding i 2021 peikar mot 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 prioritering i bruken av offentlege pengar.

Det offentlege transporttilbodet er sterkt subsidiert, og det er ikkje gitt at fellesskapet vil kunne finansiere kollektivtransport med like store tilskott i åra framover.

Staten bidrar med pengar til investeringar i infrastruktur og utviklingsprosjekt gjennom ulike stønadsordningar, i tillegg til eigne pengar i byvekstavtaleområda som også kan nyttast til drift. Vestland fylkeskommune finansierer i dag om lag 60 prosent av driftskostnadene til kollektivtransporten, resten er billettinntektene frå dei reisande.

For å utvikle nye tenesteområde, betre mobilitetstenester og berekraftige og innovative løysingar vil ein truleg trenge meir finansiering. Dette kan gjere det naudsynt med nye forretningsmodellar og nye former for medfinansiering og brukarbetaling.

Krav til berekraftig økonomisk aktivitet

European Green Deal er EU sin grønne vekststrategi, der målet er klimanøytralitet i EU innan 2050. Noreg er gjennom EØS-avtalen omfatta av denne strategien.

Ein sentral del av Europas grønne giv er eit klassifiseringssystem for berekraftig økonomisk aktivitet, ein taksonomi. Forordninga som etablerer rammeverket er vedtatt i EU og vil vere ein sterk drivar i omstillinga, som må skje i alle økonomiske sektorar. For at ein aktivitet kan bli kalla berekraftig, vil det gjennom taksonomien bli stilt spesifikke krav opp mot definerte mål.

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

Autonome, samhandlande og intelligente transportsystem

Autonome køyretøy vil endre måten vi kan reise på i framtida, både på veg, bane, sjø og i lufta. I dag vert det testa ut køyretøy som er i stand til å køyre sjølv, men som førebels har med førar som kan ta styring. Førarlose køyretøy for persontransport finst både som tog, bil og buss andre stader i verda. Innføring i større skala ligg truleg noko fram i tid grunna behov for avansert teknologi og for endring av lovverk.

Autonome transportmiddel er økonomisk attraktive fordi dei kan gi lågare kostnader til bemanning og vere meir fleksible med tanke på skift og kviletider. Dei teknologiske drivkreftene bak autonomi er knytt til kunstig intelligens, maskinlæring, sensortechnologi og auka tilfang av data i transportsektoren.

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

Med den nye teknologien kan avstanden og breidda mellom køyretøya bli mindre, noko som kan gi betre utnytting av vegnett og areal.

Autonome køyretøy kan i framtida bli ein viktig del av eit mobilitetssystem. Slike kan nyttast til å gi tilbod på stader der det ikkje er rekningsssvarande å tilby kollektivtransport eller til å mate eller supplere eksisterande kollektivtilbod.

Digitale økosystem kan skape nye tenester

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 digitaliserte 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. Det er vanleg å nytte sensorar, GPS, kartdata og kommunikasjon med fabrikanten sine eigne system for vedlikehald, veghjelp og assistanse.

Fleire aktørar tilbyr mikromobilitet og delingstenester, der all samhandling er digital og brukaren styrer transporten sjølv. Samanknytting av tenester opnar for at dei reisande kan få transport dei treng der og då, anten det er med buss, bysykkel, delingsbil, eller om dei får rein trafikkinformasjon. Reisa kan bli skreddarsydd til brukaren, som kan nytte eit knippe ulike transportmidlar for å komme seg mest mogleg effektivt frå dør til dør. Vi snakkar då om mobilitet som ei teneste, eller MaaS (Mobility as a Service).

Vi ser ei utvikling der både kommersielle og offentlege MaaS-aktørar veks fram, både i Noreg og internasjonalt. Eit springande punkt er korleis framveksten av desse digitale økosystema kan komme brukarane og samfunnet best mogleg til nytte. Offentlege reguleringar og investeringar vil påverke i kva grad slike økosystem blir attraktive område å investere og tilby tenester i. Omvendt kan det også bli utfordrande for offentleg sektor å finne fram til forretningsmodellar som integrerer private tilbod på ein måte som er berekraftig for samfunnet.

Meir og raskare innovasjon

Mobilitetstilbod fram i tid vil vere basert på teknologi og løysingar som ikkje finst i dag, eller som ikkje er testa ut i stor skala. Dei raske endringane stiller krav til innovasjons- og omstillingsevne i heile transportsektoren. For å levere tilbodet dei reisande forventar, må offentlege kollektiveiningar og selskap vere i posisjon til å utvikle, teste og skalere opp nye tenestetilbod og evne å forbetre og fornye eksisterande løysingar og forretningsmodellar.

Innovativ utvikling krev inngåande brukarmedverknad og testing av løysingar – i mange tilfelle i samarbeid med forskingsmiljø og offentlege og private aktørar. Dette krev ressursar og handlingsrom over tid.

Mål og strategiske rammer

FN sine berekraftsmål stiller krav til nytenking i kollektivsektoren. Arbeidet vil krevje ressursar i ein annan skala enn før. Skyss skal ta ei aktiv rolle i denne omstillinga og vere ein pådrivar for at Vestland når måla.

Dei 17 berekraftmåla til FN, med 169 undermål, er overordna og førande for samfunnsutviklinga i Vestland. Måla får fram korleis miljømessige, sosiale og økonomiske dimensjonar ved berekraft påverkar kvarandre. Det er mange døme på at høg måloppnåing innanfor ein av dimensjonane kan gi utilsikta negative konsekvensar for andre dimensjonar.

Berekraftsmåla og berekraftig mobilitet

Alle berekraftmåla er like viktige, og for å oppnå den langsiktige visjonen må vi ha framgang på alle saman. På kort sikt må vi prioritere innsatsen der utfordringane og moglegheitene er størst. Dei viktigaste utfordringane i dag er å stoppe klimaendringar og utjamne sosial ulikskap. Ei berekraftig utvikling møter dagens behov, samstundes som vi sikrar at komande generasjonar kan dekke sine behov.

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

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



Stanse klimaendringane

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. I Utviklingsplan for Vestland seier ein at «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 å krevje nullutsleppsdrift og dokumentasjon på klimafotavtrykk i innkjøpa våre.

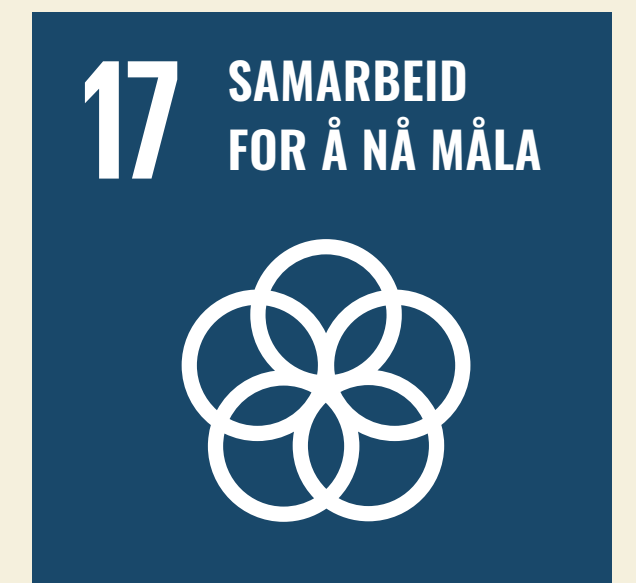
Det er eit nasjonalt mål at nye bybussar skal ha nullutslepp eller nytte biogass innan 2025. Vidare skal 75 prosent av nye langdistansebussar nytte nullutsleppsteknologi innan 2030. Ein auke i felles og utsleppsfrie transportløysingar, meir deling av køyretøy og meir sykkel og gonge bidrar til mindre privatbilisme og lågare klimagassutslepp.

Berekraftige byar og bygder og mindre ulikskap

I Vestland har vi sterk sentralisering mot byar og tettbygde område. Samstundes skal vi sikre helsefremjande og produktive lokalsamfunn i heile fylket. Berekraftig mobilitet er viktig bidrag for å oppfylle berekraftsmål 11 «Berekraftige byar og samfunn».

Innan 2030 bør vi sikte mot at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkommeleg pris, og særleg ved å legge til rette for kollektivtransport som tar vare på behova til personar i utsette situasjonar, born, eldre og personar med nedsett funksjonsevne.

Ein må sikre mobilitetsløysingar som bind folk frå ulike delar av ein region saman. Dette vil bidra til å oppfylle berekraftsmål 10 «Mindre ulikskap» ved at ein gir alle praktisk og økonomisk moglegheit til å delta i arbeidsliv og utdanning og å ha ei aktiv fritid.



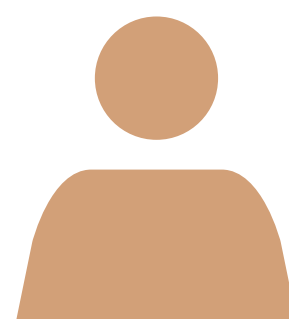
Oppdraget

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

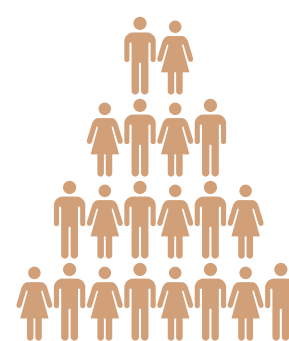
For Skyss inneber dette å arbeide med samanhengen mellom alle felles og delte transportformer i mobilitetssystemet. Grunnleggande premiss for arbeidet er tverrfagleg samarbeid med kommunar, tilbydarar av mobilitetstenester og andre relevante offentlege og private aktørar, kombinert med stor grad av medverknad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

Det er naudsynt at nye løysingar bygger vidare på det eksisterande kollektivtilbodet og den infrastrukturen som allereie finst. Samstundes bør det å reise kollektivt bli enno enklare og meir effektivt, og ein må difor i samarbeid med andre offentlege aktørar vidareutvikle dei faglege prinsippa for utvikling av mobilitetssystemet i sin heilskap.

Det overordna målet for berekraftig mobilitet i Vestland er å utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn.



Den reisande skal oppleve eit mobilitetstilbod som gir større fridom og er meir tilpassa reisebehovet.



For samfunnet vil eit mobilitetssystem som fangar opp endringar i reisebehova, gi betre og meir effektiv utnytting av dei samla ressursane som vert nytta på mobilitet.

Mobilitetssystem gir betre tilbod

Eit velfungerande mobilitetssystem gjer det mogleg for innbyggjarane å kome seg dit dei skal på ein effektiv måte og når dei treng det. Løysingane for å oppnå dette vil vere ulike i det varierte fylket vårt.

Med mobilitetssystemet meiner vi totalen av alle former for mobilitet som er tilgjengelege i eit område, anten det er kollektivtransport, bilar, sykklar eller andre nye og framtidige transportmiddel. Den delen av mobilitetssystemet som skal inngå i tenestene Skyss skal tilby, er dei *felles* transportløysingane. I dette legg vi tenester som er delte, anten i tid (fleire i same køyretøy) eller i rom (køyretøy ein byter på å nytte).

Kollektivtilbodet som ryggrad

Ryggrada i eit berekraftig mobilitetssystem er det faste, rutegåande kollektivtilbodet med buss, båt, ferje og bybane. Kollektivtransporten gir god utnytting av areal og infrastruktur og sikrar effektive, felles transportløysingar der mange reiser saman.

Til grunn for utviklinga av kollektivtilbodet ligg eit sett grunnprinsipp som vi skal bygge vidare på. Det er fagleg semje om at ein i område med høg etterspurnad må søke å bygge nettverk heller enn å tenke på kollektivtransport som ei samling enkeltlinjer. Sentrale prinsipp er linjenett som er lette 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 arealbruken i byar og tettstader. Det er mykje å vinne på å utvikle eit attraktivt kollektivtilbod og legge til rette for at fleire kan gå og sykle i kvardagen.

Dagens kollektivnett må byggast vidare i byområda, med høg frekvens og kapasitet i linjenettet. Ein viktig del av omstillinga er å sikre eit kompakt og godt utnytta utbyggingsmønster, saman med god framkomst som gir føreseielege reisetider og effektive reiser.

Det regionale kollektivnettet bidrar til å knyte fylket saman og gjer det mogleg for folk å nå skule, arbeid og viktige tenester. Vi skal legge vekt på gode korrespondansar og gode tilhøve for omstiging i det samla nettet av regionale og lokale linjer.

I tillegg til å utvikle kollektivtilbodet skal vi teste ut og etablere nye mobilitetstenester. Formålet er å tilby attraktive tenester som utfyller det faste, rutegåande kollektivtilbodet.

Bestillingsbasert transport

I område der det ikkje er tilstrekkeleg marknad eller infrastruktur som gir grunnlag for eit fast kollektivtilbod, kan bestillingsbaserte transporttenester vere ei god løysing.

Bestillingstransport kan ha ulike former, som til dømes faste ruter som vert køyrte dersom nokon bestiller transport, eller som fleksible tilbod utan fast oppsette tider eller traséar. Den nye generasjonen av bestillingstilbod er teknologidrivne med automatisk planlegging. Det vil seie at organiseringa består i å fastsette opningstider og justere parameter som hente-tidsrom, kapasitet og maksimal omkøyringstid. Utover dette vil systemet sjølv planlegge og kommunisere informasjon om reisa til sjåfør og kunde.

Fleksible, bestillingsbaserte tilbod kan tilpassast målgrupper og aktivitetar for ulike gjeremål. Det er difor viktig å tileigne seg kunnskap om lokalsamfunnet og målgruppene sine reisebehov før ein startar opp. God og systematisk samhandling mellom anna med kommunane er avgjerande for dette arbeidet.

Fleksible, bestillingsbaserte transporttenester kan også bli tilpassa individuelle reisebehov, og såleis bli meir skreddarsydde. Eit døme kan vere dør til dør transport for dei som av ulike årsaker har behov for det.

Det kan òg opne for andre individualiserte tenester, som til dømes såkalla «first mile/last mile-transport», for reiser mellom heim og kollektivknutepunkt.

Saumlause reiser

Samanhengande reiser frå der du er til dit du skal krev at ein kan kople saman ulike, felles mobilitetstenester. Det offentlege kollektivtilbodet er ein del av eit større nett av mobilitetstenester, som dei reisande må oppleve som eit saumlaust tilbod.

Den reisande skal enkelt kunne planlegge og gjennomføre reisa si, uavhengig av kven som tilbyr tenestene. Dette krev digitale løysingar for reiseinformasjon og betaling, i tillegg til fysisk infrastruktur som gir trygge og enkle overgangar mellom ulike transportmiddel.

Kollektivnettet utgjør grunnstrukturen i eit slikt system. Ein kan til dømes legge til rette for bysyklar eller delingsbilar som gir betre tilgang til kollektivknutepunkt, eller å integrere mikromobilitet i tilbodet. God tilgang på eit mobilitetsmangfald kan påverke folk til å investere mindre i eigen bil og lene seg tyngre på kollektive løysingar.

Systematisk utvikling

Mobilitetstilbudet må utviklast slik at det er relevant og tilpassa dei reisande og oppfyller vedtekne mål. Nøkkelen ligg i systematisk prioritering, involverande prosessar, solide data og effektive planleggingsverktøy.

Mobilitetstilbudet skal dekke mange behov og mange målgrupper. Vi treng ei systematisk tilnærming for å sikre rettferdige prioriteringar. Vi treng difor å etablere nokre prinsipp for tilbodsstandard for mobilitetstilbudet i Vestland, som ei rettesnor for kva type tilbod som er tenleg i ulike område.

Vi må involvere dei reisande enno tettare i forbetring og utvikling av tilbudet. For å kome fram til dei berekraftige løysingane i skiftande omgjevnader knytt til teknologi, reguleringar og forretningsmodellar, treng vi tidleg brukarinvolvering og i enno større grad tverrfaglege prosessar og partnerskap med andre.

Vi er avhengige av data frå samhandling med våre reisande og med transportmidla i mobilitetssystemet for at vi skal lukkast med å forbetre, utvikle og automatisere eigne tenester. Dette krev systematisk innsamling og forvaltning av data, og det krev kunnskap og kompetanse om korleis vi skal bruke data til innovasjon og planlegging.

Den viktige kundeflata

Dei digitale kundeflatene som kundane nyttar til å gjere seg kjent med tilbudet og planlegge og utføre reiser, er sentrale når vi skal utvikle eit meir skreddarsydd og saumlaust mobilitetssystem. Målet vårt er at dei digitale flatene alltid gir brukarane tilpassa og relevant informasjon til rett tid, og at flatene formidlar Skyss sin merkevare på ein god måte. Det gjeld å bygge grensesnitt som skaper ei god og appellerande brukaroppleving, verkar relevante og stadlege, er enkle å bruke, og ikkje minst, alltid er tilgjengelege.

Dei digitale kundeflatene er utsett for konkurranse. Det er mange andre mobilitetsaktørar som vil at den reisande skal nytte deira appar eller nettbaserte løysingar, ikkje minst på grunn av verdien som ligg i data om brukarane. Det er difor avgjerande at Skyss framover har eit godt grep om kundeflatene for å sikre berekraftig og demokratisk styring av mobilitetssystemet.

Ei heilskapleg kundeflate krev at vi investerer i nødvendig teknologi, prosessar, organisasjon og kompetanse, og det krev at vi samarbeider med andre aktørar om å utvikle det samla tilbudet.

Kva vil vi gjere?

Vi skal ta vare på og bygge vidare på det vi har. Eit berekraftig mobilitetssystem blir meiningsfullt og gir meirverdi når vi skreddarsyr og gjer det enkelt å velje felles, delte transportløysingar.

Vi skal utvikle mobilitetssystemet

Vi skal vidareutvikle kollektivtilbodet der etterspurnaden er stor og der flest reiser. Vi skal bygge vidare på dei fagleg etablerte prinsippa for utvikling av linjenettet og sikre framkomst for kollektivtransporten.

I område med låg etterspurnad og der det ikkje er grunnlag for kapasitetssterkt og frekvent kollektivtilbod, skal vi prioritere mobilitetstilbod for dei utan eigen bil. Bestillingsbasert transport skal inngå som ein viktig del av tilbodet. Tilbodsnivået skal vere tilpassa marknaden og dei lokale tilhøva. Vi skal ta i bruk tilgjengeleg teknologi for dynamisk planlegging som gir fleksible og individuelle tenestetilbod.

Kollektivtilbodet er ein del av eit større nett og tilfang av mobilitetstenester. Vi skal kople ulike mobilitetstenester og transportformer saman, slik at det vert eit samla mobilitetssystem med fleire reisemoglegheiter tilpassa ulike reisebehov.

Vi skal gjere det enkelt å reise

Vi skal tilby mobilitet som ei teneste og gjere det enkelt for dei reisande å kombinere ulike transportmiddel, uavhengig av kven som eig eller driv mobilitetstenestene. Dei reisande skal oppleve mobilitetssystemet som eit saumlaust tilbod tilpassa deira behov.

Dei reisande skal kunne bestille og betale på våre digitale flater. Gjennom tilgang til data frå våre reisande skal vi tilpasse tilbod og løysingar for den enkelte reisande sine individuelle behov. Dette er ikkje til hinder for at partnerar og andre skal kunne selje våre tenester, men betalingsinfrastrukturen må nytte ein nøytral betalingspartner og sikre at vi får fullt ut betalt for tenestene våre.

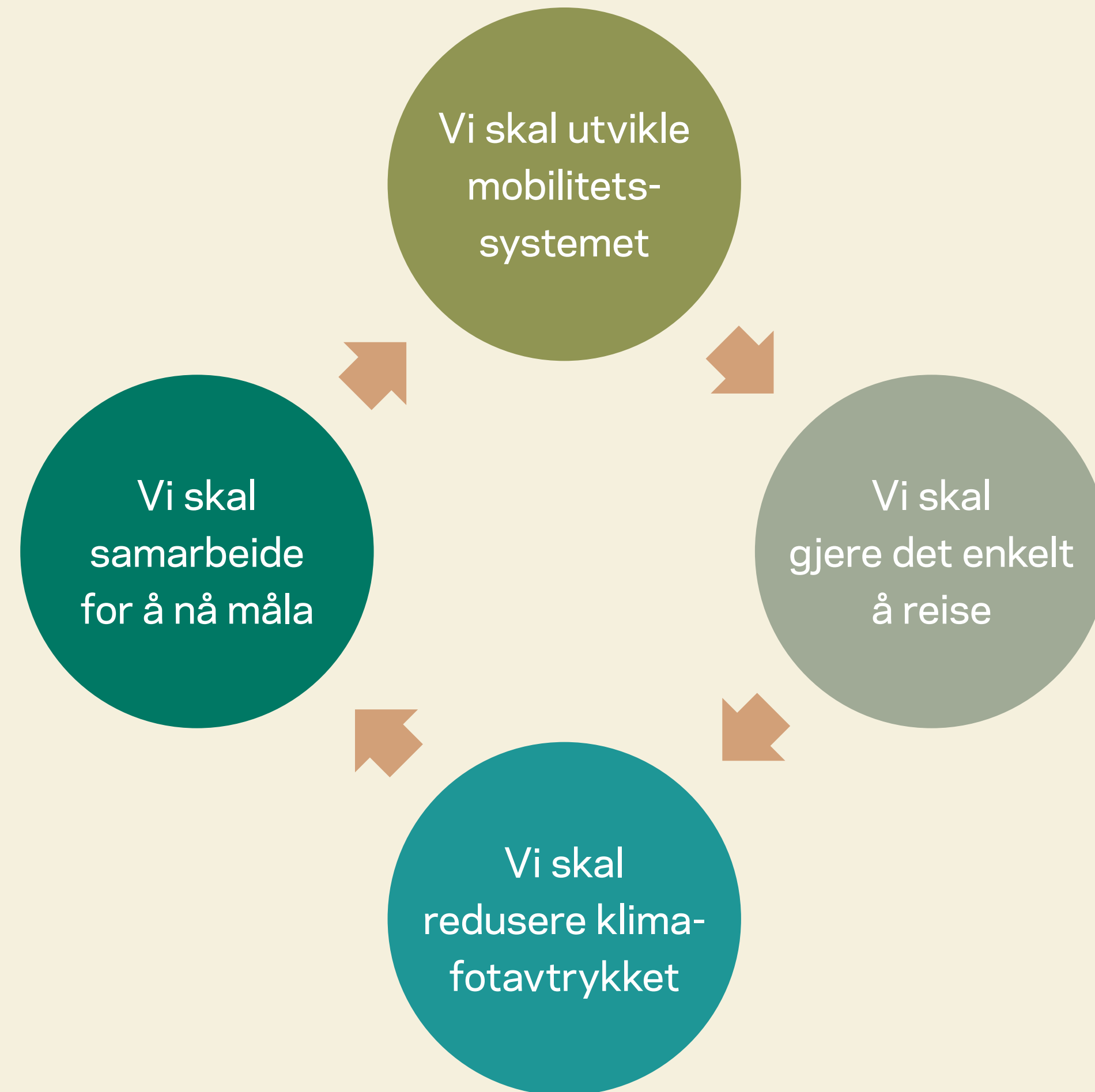
Vi skal redusere klimafotavtrykket

For at vi skal nå målet om nullutslepp, må alle transportmiddel i mobilitetssystemet vårt være basert på nullutsleppsteknologi. Vi skal kutte klimagassutsleppa frå drifta gjennom elektrifisering og omlegging til fornybare drivstoffkjelder. Vi skal vere pådrivar for berekraft og sirkulær økonomi gjennom heile verdikjeda, mellom anna ved å stille krav til gjenvinning i bruk og produksjon av materiell.

Vi skal samarbeide for å nå måla

Vi skal utnytte nasjonalt og internasjonalt samarbeid med andre mobilitetsaktørar til å utvikle oss sjølv og påverke andre for å finne gode løysingar på felles problem. Innovasjon krev òg samarbeid med våre operatørar og tenesteleverandørar, og involvering av brukarane våre.

Den komande utviklinga og endringane i drifta krev auka økonomiske rammer og nye finansieringsløysingar. Vi skal søke etter nye modellar for å kombinere finansiering frå fleire kjelder, som stat, fylke, kommunar og private bedrifter. Eit mobilitetssystem som inkluderer fleire ulike aktørar krev òg at det vert etablert nye system for deling av kostnader og inntekter.



VESTLAND FYLKESKOMMUNE V/SKYSS

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

T +47 55 55 90 70 **E** skyss@skyss.no

skyss.no