

Mobilitet er i rask endring. Endringene er drevet av digitalisering, elektrifisering og automatisering, men også av endrede reisevaner etter år med pandemi, krig i Europa, energi og leverandørkrise. Dette påvirker også utvikling av mobilitet i Vestland. Denne rapporten oppsummerer de viktigste erfaringene og aktivitetene MUST har gjennomført i 2022.

MUST 2022

Årsrapport

Kari Steinsland, Daglig leder i MUST

Innhold

1. Fakta om MUST	2
1.1 Hva er MUST	2
1.2 Når og hvordan oppsto MUST	2
1.3 Hvem er med	2
1.4 Styring og organisering	2
2. Mål	2
2.1 Mål 1: MUST skal bidra til gode og effektive innovasjonsprosesser	3
2.2 Mål 2: MUST skal utvikle kompetanse og nettverk for bærekraftig mobilitet	4
2.3 Mål 3: MUST skal identifisere fremtidig forretningsmodell for MUST	4
3. Vurdering av aktiviteter og milepæler 2022	4
3.1 Vurdering av MUST InnoLab	4
3.2 Vurdering av MUST Datalab	5
3.3 Vurdering av MUST LivingLab aktiviteter	6
4. Planer for 2023	8
4.1 Samkjøringspilot	8
4.2 Regulering av bildelingstjenester	9
5. Økonomi og organisering	9

1. Fakta om MUST

1.1 Hva er MUST

MUST står for Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smartere Transport, og er et samarbeid mellom Vestland fylkeskommune, Skyss, Bergen kommune og Statens vegvesen (SVV).

MUST skal være en katalysator for teknologiutvikling, næringsutvikling og samfunnsutvikling knyttet til mobilitet og transport. Gjennom forskning, innovasjon, samhandling og brukerinvolvering skal MUST omsette gode ideer til en effektiv, attraktiv og bærekraftig mobilitetsfremtid. Vi skal hente inspirasjon og erfaring fra hele verden og åpent dele fra vårt eget arbeid.

1.2 Når og hvordan oppsto MUST

I 2017 utlyste Samferdselsdepartementet en konkurranse rettet mot fylkeskommunene. Temaet var smartere transport, og fylkeskommunene ble oppfordret til å konkurrere om å komme med gode initiativer. Vestland fylkeskommune, tidligere Hordaland, innledet en kreativ prosess sammen med Bergen kommune og Statens Vegvesen. Sammen kom vi frem til at vi ville etablere MUST i regionen og MUST ble etablert i 2018

1.3 Hvem er med

Sentrale aktører i MUST er Vestland fylkeskommune, Skyss, Bergen kommune og SVV. MUST samarbeider bredt med fylker, kommuner og næringsaktører i og utenfor regionen.

1.4 Styring og organisering

Gjennom 2022 har Vestland fylke v/Skyss hatt ansvar for styring og administrasjon av MUST i tett samarbeid med Bergen kommune. Styringsgruppen for MUST ledes av Avdelingsdirektør mobilitet og kollektiv i Vestland fylke.

2. Mål

Også i 2022 har vi i MUST hatt fokus på målene

- MUST skal bidra til gode og effektive innovasjonsprosesser
- MUST skal utvikle kompetanse og nettverk for bærekraftig mobilitet
- MUST skal identifisere fremtidig forretningsmodell for MUST

Vi vil nedenfor gi eksempler på hvordan vi opplever måloppnåelsen.

Innledningsvis vil vi påpeke at konkurransen "Smartere Transport i Norge" har vært en "game changer" for søkelyset på ny og endret mobilitet i Vestland. Før MUST ble etablert var det tett samarbeid mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune i større prosesser, for eksempel gjennom Miljøløfte (byvekstavtale) og utvikling av bybane. Når det gjaldt innovasjon innen ny mobilitet var det lite dialog. Etter at konkurransen "Smartere transport i Norge" ble lansert, ble det etablert nettverk på tvers av forvaltningsnivåer som har gitt gode og effektive relasjoner og samarbeid. Dette har vært en trigger for at en rekke aktiviteter er igangsatt.

I 2023 vil MUST jobbe for at den positive trenden rundt innovasjon i offentlig sektor fortsetter. Dette vil vi gjøre blant annet ved å gjøre oss tilgjengelig for pilotering av ny teknologi og nye løsninger, og i enda større grad søke samarbeid på tvers av geografi og forvaltningsnivåer.

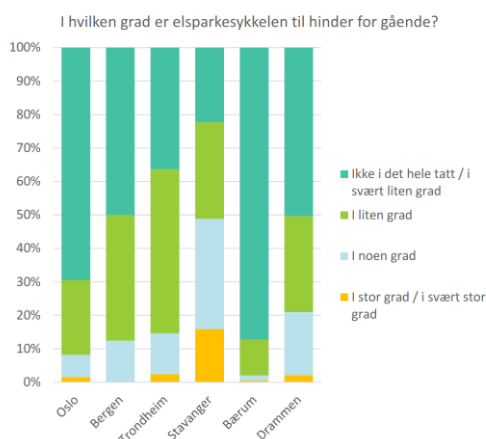
2.1 Mål 1: MUST skal bidra til gode og effektive innovasjonsprosesser

Eksempler på gode innovasjonsprosesser er samarbeid etablert sammen med gründere og nye aktører inn mobilitet. Gjennom InnoLab aktiviteter tidlig i etablering av MUST ble deltagerne i MUST kjent med gründer miljøer som Nivel, Spare, Applied Autonomy og NABOGO. I 2022 har vi i MUST hatt fokus på innovasjon gjennom å bidra til uttesting av teknologiene disse miljøene tilbyr.

2.1.1 NIVEL

Nivel er et relativt nystartet GovTech-selskap lokalisert i Stavanger og Oslo. De leverer løsninger som hjelper myndigheter med å styre og regulere bruk av gategrunn. Bergen kommune har gjennom de to siste år testet og deltatt i utviklingen av Nivel sin teknologi for regulering av el-sparkesykler. Samarbeid og læringsfellesskapet har også omfattet byer i Europa, fylker og kommuner i Norge og samarbeid gjennom [forskningsprosjektet Mikroreg.](#) som ivaretas av TØI. Erfaringer fra kartlegging TØI har gjort viser at bergensområdet er på riktig vei i arbeidet med regulering av el-sparkesykler. Nivel sitt verktøy har vært helt sentralt i reguleringen.

Illustrasjonen nedenfor er hentet fra Status i Mikroreg. Prosjektet i des. 2022 og viser i hvilken grad el-sparkesykler er til hinder for gående i ulike byer i Norge. Bergen scorer godt og har ingen som mener at el-sparkesykler er til stort hinder.



I 2023 vil MUST bidra til uttesting av Nivel sin reguleringsteknologi også på bildelingstjenester.

2.1.2 SPARE

Spare er i dag et globalt selskap startet av norske gründere, og leverer bla. teknologi for dynamisk transport. Selskapet var tidlig ute med å teste sin teknologi sammen med Kolumbus i Rogaland. Samme konsept er etablert i Vestland fylke og Skyss leverer nå to ulike konsept for digital og dynamisk transport. Ett i Odda og ett i Åsane utenfor Bergen. Teknologi fra Spare er del av begge leveransene.

2.1.3 Applied Autonomy

Applied Autonomy er et norsk mobilitetsteknologiselskap grunnlagt i 2017 som blant annet jobber med programvareløsninger for autonom transport. I 2021 gjennomførte Skyss en uttesting av autonome kjøretøy som en pilot i Førde. Til tross for en pågående pandemi i perioden fikk det autonome kjøretøyet mange passasjerer. Den tilslutningen piloten fikk fra lokalt næringsliv, Høgskolen på Vestlandet,

Sunnfjord kommune og andre aktører, var svært viktig for suksessen. MUST nettverket var en sentral del av piloten i tilrettelegging av en LivingLab og sikret bred involvering av næringsliv og innbyggere. Teknologien fra Applied Autonomy var også en sentral del av denne piloten. I disse aktivitetene er gründer-virksomhetene valgt som samarbeidspartnere etter anbudskonkurranser. Erfaringene fra denne piloten og kompetansen til Applied Autonomy, var sentral da Skyss i 2022, utarbeidet mål bilde og veivalg videre for autonom transport i Vestland. I 2023 vil handlingsprogram for autonomi iverksettes i Skyss.

2.1.4 NABOGO

Nabogo har skapt et nytt marked for samkjøring i hverdagen for å bedre mobilitet, utnytte infrastruktur og ta vare på natur og klima. Nabogo ble etablert i 2018 og har sine hovedseter i Danmark, Nederland og Sverige. Gjennom MUST nettverket er vi blitt kjent med dette nye konseptet for samkjøring. Samkjøring har vært prøvd ulike steder nasjonalt og internasjonalt over flere år, med vekslende hell. Gjennom konseptet og teknologien til aktøren NABOGO er det etablert en ny forretningsmodell der samkjøring innlemmes som en del av kollektivtilbudet i et område. Vi har tro på at dette er en forretningsmodell som kan bidra til å gjøre samkjøring mer relevant for flere. I 2023 vil derfor MUST sammen med Skyss bruke ressurser på samarbeid med kommunene rundt Bergen, i en pilot for samkjøring.

2.2 Mål 2: MUST skal utvikle kompetanse og nettverk for bærekraftig mobilitet
Gjennom arbeidet med MUST har aktørene blitt langt mer bevisste på nytten av, og behov for bred involvering av ulike aktører. Dette både for å skape ideer og for å finne de beste løsningene. Samtidig opplever vi at pandemien har påvirket samarbeidsformene i stor grad. Nettverksbygging foregår langt mer digitalt. Dette endrer relasjonene og effektiviteten i samarbeidene og det skaper nye muligheter for nettverksbygging. Behovet for å reise er mindre, og vi er blitt gode på digitale nettverk. Noen av de relevante nettverkene og oppgaver som er oppstått i perioden og som MUST og aktørene i MUST deltar i, er forskningsprosjekter som [CityFreight](#), [MAASEKOPP](#), [NOMAD](#), [Mikro reg.](#), og ulike EU samarbeid som [Interreg, North Sea region og](#) EU-prosjektet [ART-Forum](#). Lavterskel tilbudet «mobilitet til lunsj» der mobilitetsentusiaster på tvers av bransjer, inviterer til ukentlige digitale møter med faglig påfyll, er også et slikt nyttig nettverk. I 2023 vil MUST fortsatt bidra inn i nettverkene og forskningsaktivitetene nevnt over, samtidig som vi bidrar til å utvikle nye nettverk.

2.3 Mål 3: MUST skal identifisere fremtidig forretningsmodell for MUST

Ved etablering av MUST var det et ønske at prosjektperioden skulle være en oppstart, og at en del av arbeidet skulle være å finne en fremtidig og varig modell for MUST. Vår erfaring nå er at samarbeidet og samarbeidsformen trenger å drøftes på nytt og at dagens konstruksjon bør følge prosjektperioden. Verktøyene InnoLab, DataLab og LivingLab er godt etablert gjennom MUST og er i mer eller mindre daglig bruk. Disse forventes å leve videre etter at MUST som prosjekt er avviklet. Nettverket med aktører som jobber med ny mobilitet er også voksende og gode relasjoner er etablert på tvers av aktører og virksomheter. Nettverkene forventes også å vokse videre gjennom dedikerte ressurspersoner og gjennom nettverkseffekten. MUST som prosjekt forventes derfor å avsluttes når prosjektmidlene fra SDP er brukt opp. Styringsgruppen i MUST vil ta endelig stilling til dette mot slutten av 2023.

3. Vurdering av aktiviteter og milepæler 2022

3.1 Vurdering av MUST InnoLab

Formålet med MUST InnoLab er å samle ulike innsikter, perspektiver, kompetanse og fagmiljø internt og eksternt for så å dele dette i fellesskap både lokalt, regionalt og nasjonalt. Ved å dele erfaringer på tvers i en felles arena skapes det engasjement, og vi

klarer å tenke utenfor etablerte tankemønstre. Konseptet er utviklet med erfaringer fra brukere og ansatte i Bergen kommune for å kunne fremme innovasjonskultur i offentlig sektor. Metodikkens grunnmur og fundament er: Samle, dele og engasjere. Metodikken er lettbeint og ubyråkratisk og passer alle uavhengig av roller og arbeidsoppgaver enten du er ansatt i det offentlige eller det private. MUST InnoLab ble etablert som et nettverk for kompetanseutvikling og sam-skaping om mobilitet, på tvers av forvaltningsnivåer og aktører. Verktøyet skal bidra til å bryte ned siloer og sikre nytenkning. I InnoLab ønsker vi å løfte frem komplekse utfordringer som ikke finner sin plass i etablerte forvaltningsområdet og ikke minst, løfte frem ny teknologi i samarbeid med academia, innovatører og næringsaktører. Det opplever vi at MUST har bidratt til og fortsatt bidrar til. Noen av de aktivitetene vi har gjennomført i MUST LivingLab i 2022 er flere InnoLab-verksteder om framtidens automatiserte veitransport. Dette har samtidig vært en del av Bergen kommunes aktiviteter inn i EU-prosjektet [ART-Forum](#). Les om InnoLab [her](#).

3.2 Vurdering av MUST Datalab

Svakt datagrunnlag gir ofte mangelfull innsikt i dagens situasjon og begrenset innsikt i mulige gevinster av nye løsninger. Dette er bakgrunnen for at MUST etablerte DataLab og [Mobilitetsdashboard](#). MUST har her tatt en sentral rolle i arbeidet med å samle, bearbeide og dele data relatert til mobilitet og by-logistikk. Dashboardet samler data fra flere kilder og har mange anvendelsesområder. Data hentes blant annet fra trafikktegnere hos Statens Vegvesen og Bergen kommune, passasjerdata fra Skyss, rutedata fra Entur, parkeringsdata fra Bergen Parkering, luftkvalitetsdata fra NILU, bsyskjeldata fra UIP og flytrafikkdata fra Avinor. MUST bruker Mobilitetsdashboardet som en del av DataLab. Kommunen og fylkeskommunen bruker dashboardet til planlegging og drift av offentlige tjenester. Innbyggere og næringsliv bruker dashboardet til innsikt og innovasjon. Under pandemien brukte helseforetaket dashboardet til å predikere smitteutvikling.

Et eksempel på interessante tall fra mobilitetsdashboardet er ulikheten i kollektivandel nord og sør for Bergen. Bergensregionen har brukt store ressurser på å utvikle bybane sør for Bergen og bybanen har i dag svært gode publikumstall. I Mobilitetsdashboardet kan vi bla. se at kollektivandelen sør for Bergen er ca. 60%, mens den nord for Bergen er ca. 40%. Mange ulike forhold vil være av betydning når reisevaner skal tolkes og endres, så denne ulikheten skyldes ganske sikker en rekke forhold. Ulikheten er likevel interessant.



Et annet eksempel der mobilitetsdata er benyttet på tvers av ulike aktører er et samarbeidet mellom MUST, Skyss og Entur. Gjennom MUST-prosjektet er det gjort en stor jobb for å sammenstille og klargjøre Skyss sin data om reisemønster i Vestland, for analyse. Dette har blant annet bidratt til at dataen enklere kan deles og tas i bruk av andre virksomheter som har behov for denne. «Det Tverrsektorielle Datasamarbeidet i

Samferdselssektoren», regi av Byveksttvtale-teamet i Vegvesenet, oppdaget MUST sitt mobilitetsdashboard og tok kontakt for et mulig samarbeid. I ettertid har de to prosjektene samarbeidet tett, og blant annet sørget for at Skyss sine passasjertall er delt på tvers av en rekke aktører. På den måten har de to prosjektene bidratt til å øke måloppnåelsen på tvers.

Et tredje eksempel på samarbeid med utgangspunkt i mobilitetsdashboardet er Klimaetaten i Bergen kommune som har igangsatt arbeid med å utarbeide et klimadashboard. Dette prosjektet har også fått tilskudd fra Miljødirektoratet og planlegges ferdigstilt i 2023.

Mobilitetsdashboardet vil fortsatt være i utvikling og i løpet av 2023 vil dette mest sannsynlig overleveres fra MUST til Bymiljøetaten i Bergen kommune som vil ivareta vedlikehold og videre utvikling.

3.3 Vurdering av MUST LivingLab aktiviteter

MUST LivingLab er en paraply for flere pilotprosjekter og har særlig fokus på brukerinvolvering, åpen innovasjon og test av nye mobilitetsløsninger i reelle omgivelser. Nedenfor gjør vi kort rede for noen utvalgte LivingLab aktiviteter MUST har hatt fokus på i 2022.

3.3.1 Regulering av mikromobilitet

2022 var året der regulering av mikromobilitet i Bergen gikk fra å være pilotprosjekt med testing og utvikling til en toårig tillatelsesordning med tre operatører etter ny lov og lokal forskrift. Pilotprosjektet hadde to hovedmål:

- Å ivareta trygghet, ryddighet og framkommelighet for alle i gater og byrom
- Finne ut hvordan mikromobilitet kan bidra positivt i byens transportsystem

Til grunn for prosjektet lå en FOU-avtale mellom Bergen kommune og Nivel AS, om utvikling av et digitalt reguleringsverktøy basert på to-veis datadeling. Egne avtaler ble inngått med operatørene som deltok i pilotprosjektet, hvor disse forpliktet seg på kommunens retningslinjer, som blant annet innebar å dele data om kjøretøy med kommunen, og å motta data om regulering fra kommunen og implementere disse i sine systemer. Syv operatører deltok, mens den største aktøren valgte å stå utenfor samarbeidet.

Prosjektet er et godt eksempel på en vellykket LivingLab aktivitet som foregår midt i en bykjerne og involverer befolkningen i nye tjenester og ny teknologi. Data fra aktivitetene er en sentral del av leveransene og analyse av disse er vesentlig for resultatene som er oppnådd. Prosjektet er et bredt og utforskende samarbeid mellom flere offentlige og private aktører.

En evalueringsrapport er under utarbeidelse fra pilotprosjektet. Rapporten vil omtale hvilket potensial som finnes i å kunne regulere mobilitetstilbud til beste for byen. Stadig flere kjøretøy får mulighet for ulike typer oppkobling, og kan dermed dele data. I 2023 vil MUST og Bergen kommune ta med seg erfaringene fra pilotprosjektet og samarbeidet, når en nå skal finne digitale løsninger for å følge opp bildelingsordninger, parkering og varelevering.

3.3.2 Digital og fleksibel transport

Gjennom aktiviteter i MUST InnoLab ble det tidlig identifisert et behov for bedre og mer fleksibel mobilitet, spesielt for eldre og andre med særskilte behov. Det ordinære kollektivtilbudet er noen ganger vanskelig å benytte for denne gruppen. Lang avstand til nærmeste holdeplass eller utfordringer med å gå, kan gjøre tradisjonell kollektivtransport vanskelig tilgjengelig. Skyss og Bergen kommune gjennomførte derfor en kartlegging av områder i Bergen kommune for å identifisere boligområder spesielt egnet for uttesting av digitalisert og dynamisk transport, og med en stor andel eldre innbyggere. Nettverket bidro også med erfaringer om eldre sine utfordringer med å benytte digitale verktøy for bestilling og informasjon om en tjeneste. MUST initierte derfor en innovasjonskonkurranse der målsettingen var å utfordre markedet til å bidra med nye løsninger for bestilling og informasjon om digital og fleksibel transport. Konkurransen ga gode innspill til mulige løsninger, men stoppet opp da alle kandidatene (tre kandidater) trakk seg fra denne. Begrunnelsen for å trekke seg var kapasitet under pandemien og krevende organisering med leverandører fra ulike virksomheter. Innspill gitt i denne innovasjonskonkurransen vil bli tatt med i videre forbedringsarbeid i Skyss.

I transporttilbudet digital og fleksibel transport, som nå er lansert på Tertnes i Åsane, opplever vi gode tilbakemeldinger fra brukerne og over 70% av bestillingene gjøres i dag digitalt i APP. Med erfaringene fra andre LivingLab aktiviteter har Skyss i lansering av tilbudet hatt stort fokus på involvering av innbyggere gjennom «stands» i nærmiljø og en rekke informasjonsmøter i det lokale seniormiljøet.

3.3.3 Autonom transport

Høsten 2021 gjennomførte Skyss, MUST og Sunnfjord kommune en pilot med autonom buss som nevnt i punkt 2.1.3 over. Norge er langt fremme når det gjelder elbiler og ladeinfrastruktur, men dette antas å være et steg på veien mot automatiserte og delte transportløsninger. Det er derfor en forventning at selvkjørende teknologi på sikt kan bidra til mange fordeler for samfunnet som økt sikkerhet, bedre utnyttelse av infrastrukturen, reduksjon av kostnader, bedre og mer fleksibelt mobilitetsstilbud og ikke minst, det kan avhjelpe dagens utfordring med at kollektivselskapene sliter med tilgang til sjåførere. Piloten ble en viktig felles læringsarena og vår erfaring er at det er svært viktig at offentlige aktører tilrettelegger for uttesting av ny teknologi og nye typer mobilitet, både for å sikre læring i organisasjonene og for å bidra til innovasjon. Norge har vært langt fremme på uttesting av autonomi og det at vi har norske aktører som er ledende innenfor området, gjør det viktig at nasjonale aktører legger til rette for uttesting og videre utvikling. MUST og Skyss samarbeidet i denne piloten med Vy og Applied Autonomy. De ble begge valgt i åpen anbuds konkurranse. Gjennomføring av denne piloten ga verdifull innsikt til Skyss sitt videre arbeid med utarbeiding av et mål bilde og veikart for autonomi i Vestland fylke som ble gjennomført i 2022.

3.3.4 Mobilitet som tjeneste

Fra MUST ble etablert i 2018 har MAAS, «Mobility-as-a-Service», vært et tema som er drøftet og utforsket i ulike sammenhenger. MAAS som konsept defineres av TØI som:

«et konsept som baserer seg på de eksisterende transporttjenestene, i hovedsak kollektivtransportsystemet kombinert med sykkel, samkøying, gange mm».

En integrasjon av ulike former for transport og transportrelaterte tjenester til en enkelt, omfattende mobilitetstjeneste, vil kunne innebære store endringer i forretningsmodeller og prosesser for deltagende aktører. Gjennom MUST aktiviteter er Skyss introdusert for forskningsprosjektene [MAASEKOPP](#) og [NOMAD](#). MAASEKOPP (Mobility As A Service - gjennom Kombinert Offentlig Privat Partnerskap) prosjektet skal implementere en MAAS løsning i Vestland og i Trøndelag og levere en simulator for forretningsmodell for MAAS. Modellen skal utvikles av Sintef som er partner i prosjektet. NOMAD (Nordic Open Mobility and Digitalization) prosjektet har som mål å muliggjøre sømløs mobilitet ved bruk av flere transportformer over hele Norden. Prosjektet vil introdusere et muliggjørende rammeverk av teknologi og forretningspraksis for Mobility as a Service (MaaS) og andre smarte mobilitetstjeneste. Det åpne rammeverkets levedyktighet vil bli demonstrert gjennom praktiske MaaS roaming-piloter som involverer flere MaaS-operatører i Norden. Innsikt og erfaringer fra disse samarbeidene forventes å være sentralt for MUST og Skyss sitt videre arbeid med MAAS.

Da ny strategi for bærekraftig mobilitet i Vestland ble vedtatt i 2021, ble det konkludert med at Skyss skal være en mobilitetsaktør og strekke seg etter å levere mobilitet som en tjeneste. Skyss vil i 2023 konkretisere hvordan dette skal realiseres i Vestland.

4. Planer for 2023

Nedenfor vil vi redegjøre for de viktigste aktivitetene som MUST vil fokusere på i 2023.

4.1 Samkjøringspilot

Det har vært gjennomført flere forsøk med samkjøring de siste årene, men det har vist seg å være vanskelig å lykkes. Det antas at dette skyldes både umoden teknologi og kulturelle barrierer. Innsikt viser at terskelen er høy for både å sette seg inn i andre sine biler, og for å åpne egen bil for andre. De som ikke kjører bil, foretrekker ofte heller å ta buss eller annet kollektivtilbud. Funn fra tidligere samkjøringsforsøk har vist at det er utfordrende å oppnå kritisk masse av sjåførere og passasjerer. Nyere erfaringer fra land i Europa viser imidlertid at nye konsepter, forretningsmodeller og ny teknologi kan gi helt nye muligheter. Gjennom nettverksaktiviteter er MUST gjort kjent med nye konsepter og ny teknologi for samkjøring. Et sentralt konsept knytter samkjøringstilbudet tett mot eksisterende mobilitetstilbud (kollektivtilbud) i en region. Vi tror at denne modellen sammen med den økte bevisstheten rundt bærekraft, kan bidra til at det er hensiktsmessig å teste samkjøring igjen. Vi ønsker derfor å igangsette en pilot for samkjøring.

Gjennom samarbeid med Miljøløftet er Askøy og Øygarden pekt på som aktuelle kommuner for oppstart av en samkjøringspilot. Flere kommuner er involvert i arbeidet, og målet er at lignende tilbud skal opprettes flere steder, på sikt. Riksveg 555 fra Askøy og Øygarden inn mot Bergen sentrum, er antatt å være spesielt egnet som en samkjøringstrasè. Must DataLab og Mobilitetsdashbord vil være sentrale i å skaffe innsikt om tjenesten.

En rekke fylker og kommuner i Norge har gjort større og mindre tester av samkjøring. Flere ser nå behovet for å samle kunnskap og erfaring for å se på mulige felles løsninger. Det er derfor etablert et samarbeid der også ENTUR er inkludert.

Planlagt oppstart av piloten er Q2 2023.

4.2 Regulering av bildelingstjenester

Bideling vil være viktig for å redusere bilhold og vil være sentralt for å oppnå nullvekstmålet. På oppdrag fra Bymiljøetaten i Bergen, fant TØI at én delebil i Bergen erstatter 10 til 15 privatbiler i gatenettet og at bruk av bildelingstjenester bidrar til økt gange, sykling og kollektivbruk. Bildelingstjenester er et kommersielt tilbud, men der offentlig forvaltning kan tilrettelegge ved å reservere parkeringsplasser for bildeling i gatenettet, i beboerarealer og i boligsoner. God tilrettelegging gjør det mulig at delebiler kan være et reelt alternativ til å eie egen bil, samtidig som det synliggjør tilbudet for befolkningen.

MUST LivingLab ønsker å utforske hvordan teknologi kan bidra til å insentivere bærekraftige mobilitetsvalg, og ønsker å teste ut digital reguleringsteknologi på bildelingsbiler. Dette kan også bidra til mer effektiv saksbehandling og administrering av bildelingstjenester på offentlig grunn. På bakgrunn av erfaringene fra MUST-piloten om digital regulering av el-sparkesykler, ønsker vi i 2023 å utforske om samme teknologi kan benyttes for bildeling. Dette blir mulig gjort når Mobility Data Specification-api'et (MDS) som benyttes til sparkesykler, kommer i oppdatert versjon våren 2023 og åpner for å koble opp delebiler. Etersom selskapene allerede har bilene påkoblet til egne flåtestyringsverktøy, er det derfor et mindre arbeid som må gjøres for å la bilene også dele data med det offentlige.

Reguleringspilot for bildeling vil gi helt ny kunnskap om hvordan digital teknologi kan benyttes til å regulere bilbruk og delebiler, gi mer innsikt i bruk av bildeling, forenkle saksbehandling knyttet til delebiler, og videre muligheter for å utforske hvordan vi kan insentivere ønsket atferd hos både selskaper og bedrifter.

Med delebiler som case, som forholder seg til et annet regelverk enn el-sparkesykler, vil piloten også gi innsikt i hvordan vi må utvikle regelverket knyttet til motorvognkjøretøy for fremtidens mobilitet.

Kunnskap om personvern og behov for å aggregere data fra el-sparkesykkelarbeidet vil inngå som en del av prosjektet. Erfaringene fra arbeidet med el-sparkesykler gir oss et unikt grunnlag for videre arbeid inn i en ny LivingLab om bildeling. Pilotprosjektet vil bli ledet av MUST-partnere, sammen med Nivel og bildelingsselskap.

5. Økonomi og organisering

I 2022 mottok MUST 1,5 MNOK fra Samferdselsdepartementet, og hadde kostnader på 3,33 MNOK inkl. egeninnsats i form av interne ressurser fra kommune og fylke. I 2022 har MUST finansiert utvikling av mobilitetsdashboard og innovasjonsaktiviteter nevnt over.

Økonomirapport MUST 2022

	2022	2021	2020	2019	2018	Totalt alle år
Inntekter	1 500	2 000				
SDP	000	000	3 000 000	2 000 000	3 000 000	11 500 000
Kostnader	3 330	5 457	6 457 000	4 505 000	1 181 096	20 930 096
	000	000				

I vår søknad forpliktet Vestland fylke, Bergen kommune og SVV seg til å bidra med egne midler inn i prosjektet. Dette er ivaretatt gjennom en kombinasjon av tilførte midler og arbeidsressurser.

Følgende plan for utbetaling til MUST ble satt opp i 2018:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
SDP	3	2	3	2	1,5	1	12,5

Vi opplever at MUST bidrar med verdi for næringsaktører, akademia, Vestland fylke, Skyss, SVV og Bergen kommune. MUST sitt budsjett for 2023 er lagt opp til mottakelse av det avtalte beløpet, og det bes med dette om utbetaling av kr. 1 MNK.

Mottaker er økonomiansvarlige i Skyss på Bankkontonummer: 8109 08 46345 . Merk utbetaling med MUST 2023.

Organisering

