

Saksgang	Møtedato	Møte nr.	Sak nr.
Overordnet styringsgruppe	08.11.2022	4-2022	27/22

Grønn mobilitet og grønne deleløsninger

Innstilling fra administrativ styringsgruppe

1. Saken tas til orientering

Bakgrunn

Varaordfører i Færder kommune, Richard Fossum, sendte den 13.09.2022 en henvendelse til overordnet styringsgruppe om temaet «Grønn mobilitet». Fossum skrev følgende:

«Kollektivtransport, sykkel og gange (KSG) er en viktig del av Bypakka.

Begrepet Grønn mobilitet er relativt nytt og omfatter også «grønne deleløsninger» i tillegg KSG.

Grønne deleløsninger medfører redusert privatbilbruk og økt KSG i urbane områder. Tønsberg og Færder er velegnet for denne type løsninger.

Jeg foreslår at administrasjonen utarbeider en orienteringssak om dette til neste møte i OSG».

Denne saken redegjør kort for hva «grønne deleløsninger» er, og omtaler videre status for dette arbeidet i Tønsberg-regionen.

Hva er «grønn» delt mobilitet?

«Grønn» delt mobilitet kan beskrives som smart mobilitet, hvor hensyn til klima, miljø og økonomi vektlegges. Delt mobilitetstjenester skiller seg fra «tradisjonell mobilitet» ved at man kjøper en tur eller en reise, fremfor å kjøpe og eie kjøretøyet selv. De delte tjenestene er i hovedsak et supplement til andre former for transport. Styrken til delt mobilitet ligger i kombinasjonen av ulike tjenester og kjøretøy som gjør det lettere for folk å ta seg rundt, uten at man trenger egen privatbil.

Kollektivtrafikken er bærebjelken i det delte mobilitetstilbudet. De siste årene har tilbudet av deleetjenester vokst både i inn- og utland. Tilbudet er gjerne koblet opp mot det eksisterende kollektivtilbudet, og håndterer eksempelvis «first and last mile», til og fra kollektivknutepunkt og holdeplasser. Sparkesykler og bysykler er eksempler på tjenester som gjerne kobles opp mot kollektivtilbudet. Andre tjenester som også har vokst de siste årene er ulike bildelingsordninger og samkjøringstjenester. De fleste tjenestene tilbys og kan bookes i digitale reiseapper eller i reiseplanleggere. Delt mobilitet er mest egnet i byområder og urbane strøk.

Hva sier forskningen og erfaringene med delt mobilitet så langt?

Den økte bruken av delte mobilitetstjenester som kan erstatte privat bilbruk helt eller delvis har potensial til å gjøre transportsystemet mer bærekraftig (Nijland & van Meerkerk, 2017)¹, spesielt når kjøretøyene i disse tjenestene er elektriske. Tjenestene kan bidra til en bærekraftig omstilling av transportsystemene.

Transportøkonomisk institutt har nylig forsket på bildeling i Bergen. Undersøkelsen viser bildelere i Bergen reiser mer miljøvennlig enn andre: de går og sykler mer og bruker en tredel mindre bil enn befolkningen ellers. De fleste som benytter bildelingstjenester bor sentralt i Bergen. Motivene for å bruke bildeling er både praktiske, økonomiske og verdimeslige. Undersøkelsen sier videre at norske biler står stille i snitt 98 prosent av tiden. Sammen med trafikk- og trengselsproblemene i tette bystrøk, har utviklingen av lettvinte app-baserte mobilitetstjenester skapt nye forventninger til framveksten av delemobilitet, spesielt i storbyområder. Delebiler erstatter privatbiler på veiene og frigjør verdifulle gatebruksarealer (i form av parkeringsplasser) i tette bystrøk.

Forskning fra utlandet peker i samme retning som funnene fra Bergen. I flere land har man også sett på virkningene av delte løsninger for sykkel (bysykelordninger ol). Her ser man blant annet at bysykelordninger kan være en trigger for at folk kommer i gang med sykling og at tilbudet, litt avhengig av bystørrelse, også kan føre til mindre bruk av privatbil.

Overordnet kan man si at til virkningene av delte mobilitetsløsninger peker mot mindre bruk av privatbil, reduserte klimagassutslipp, bedre folkehelse, mer plass i byene, samt renere og mer trafikksikre byer. I tillegg er delt mobilitet ofte et rimelig alternativ for brukeren, sammenlignet med å for eksempel eie en egen bil.

Pågående arbeid om «grønne» deleetløsninger i Vestfold og Telemark

Flere kommuner i fylket jobber med å finne løsninger som kan erstatte redusere privat bilbruk. Delt mobilitet er et virkemiddel som testes ut flere steder. Tønsberg har gjennomført et pilotprosjekt med elektriske sparkesykler. Prosjektet ble vurdert som vellykket, og er nå videreført.

Grenland er i ferd med å etablere en bysykelordning koblet opp mot kollektivtilbudet. I løpet av i år og neste år skal 250 el-sykler plasseres i Porsgrunn og Skien. Tilbudet integreres i VKT/Farte-appen.

¹ Nijland, H., & van Meerkerk, J. (2017). Mobility and environmental impacts of car sharing in the Netherlands. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23(June), 84-91. doi:<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.02.001>

Det vil si at man kan booke en bysykkel og kjøpe en bussreise i en og samme app. Bysykkelløsningen i Porsgrunn og Skien finansieres av statlige belønningsmidler ².

I 2022 bevilget Vestfold og Telemark fylkeskommune midler til prosjektet «Utvikling av mobilitetspunkt i Tønsberg». Prosjektet har sin forankring i Regional transportplan. Hensikten med prosjektet er å gjøre det enklere for innbyggerne å komme seg rundt i byen uten å bruke privatbil. Måler et å etablere en pilot med flere mobilitetspunkt i Tønsberg i løpet av 2023.

Et mobilitetspunkt er et sted der ulike miljøvennlige transporttilbud er samlet. Ved å samle og organisere den delte mobiliteten i punkt blir terskelen for bruk lavere, ved at tilbudet blir synlig og tilgjengelig. Parallelt er det viktig å jobbe med digitale løsninger slik at tilbudet blir synlig i fylkeskommunens regionale reiseapp (VKT/Farteappen).

Høsten 2022 ble det gjennomført innledende undersøkelser og dialogarbeid med flere aktuelle aktører som kan tilby delte mobilitetsløsninger i Tønsberg. I løpet av vinteren vil det arbeides videre med analyser for å definere målgrupper for prosjektet, plassering av mobilitetspunktene, samt hva som skal tilbys av delte mobilitetsløsninger i de ulike punktene.

Fylkeskommunen deltar sammen med kommunene Porsgrunn, Skien og Tønsberg, samt Statens Vegvesen i et EU/Interreg-prosjekt – Shared Digital Mobility Hub. Sammen med flere europeiske byer og organisasjoner skal partene pilotere delemobilitetsløsninger, hvor bidragene fra Norge er mobilitetspunkt-prosjektet i Tønsberg og bysykkelprosjektet i Grenland. Prosjektperioden er berammet til tre år og prosjektet hadde oppstartsmøte i Nederland i september å i år. Prosjektet har som mål å få frem ny kunnskap om delt mobilitet og digitale løsninger. Kunnskapsdeling på tvers av land og regioner er en viktig del av prosjektet og Tønsberg har mye å lære europeiske byer som har jobbet med delt mobilitet i en årrekke.

Både arbeidet med bysykkel i Grenland og pilotprosjektet «Utvikling av mobilitetspunkt i Tønsberg» vil gi økt innsikt i markeder og muligheter for delte mobilitetstjenester i regionen. Videre vil det være aktuelt å vurdere delte mobilitetsløsninger i forbindelse med oppdateringen av Interkommunal plan for gange, sykkel og kollektiv (IKDP-GSK), som skal ferdigstilles i løpet av 2023.

² Per i dag er ikke Tønsberg-regionen blant de byområdene som er aktuelle for belønningsmidler. Den nye tilskuddsordningen som ble etablert i NTP 2022-2033 og som omfatter Tønsberg-regionen gjelder videre kun infrastrukturtiltak, og gjelder ikke bysykler.