

Prosjektnotat

Brukerperspektiv og FoU-behov for delte transporttjenester

VERSION
1.0

DATO
2024-12-06

FORFATTERE
Hampus Karlsson
Marianne Ryghaug

OPPDRAGSGIVER
Statens vegvesen

OPPDRAGSGIVERS REFERANSE
Kjersti Bardal Granås

PROSJEKTNUMMER
102032385

ANTALL SIDER :
11

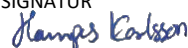
Bruker- og FoU-behov for delte transporttjenester i rurale områder

Mange distriktskommuner i Norge har trang økonomi og er preget av befolkningsnedgang. Det medfører ofte mindre satsning på kollektivtransport og gir få alternativer til privatbil som transportmiddel. Barn og unge i distriktene har imidlertid samme behov for å delta på aktiviteter og treffe venner på fritiden, som de som bor i byene. Dette notatet beskriver funn knyttet til brukerbehov og muligheter for utvikling og implementering av en potensiell delt transporttjeneste i Rindal, som kan bidra til å sikre barn like muligheter til en aktiv og sosial fritid.

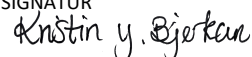
Funnene viser at transportbehovet er knyttet både til å komme seg hjem etter trening, men også å møte venner på kveldstid, særlig for de som bor i utkanten av kommunen. Samtidig er finansiering og organisering av transporttjenester krevende og man må se på alternative finansieringskilder. Den store tilliten mellom innbyggere kan imidlertid åpne for mer kostnadseffektive løsninger som organisering av privat samkjøring.

Potensielt sett kan en slik tjeneste bidra til å effektivisere transport gjennom samkjøring, men framfor alt til et mer inkluderende samfunn der barna ikke er prisgitte sine foreldres mulighet å bringe og hente dem i hverdagen.

UTARBEIDET AV
Hampus Karlsson

SIGNATUR


GODKJENT AV
Kristin Ystmark Bjerkan

SIGNATUR


PROSJEKTNOTAT NR
N-09/24

GRADERING
Åpen

Historikk

VERSJON	DATO	Versjonsbeskrivelse
1.0	2024-12-06	Endelig versjon

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	4
2	Metode	5
3	Resultat	5
3.1	Mobilitetsbehov	5
3.2	Viktige egenskaper ved en delt transporttjeneste.....	6
3.3	Finansiering	7
3.4	Hva vil det bety for Rindal	7
4	Diskusjon	8
5	Konklusjon	11

1 Bakgrunn

Dette notatet oppsummerer resultater fra workshop i Rindal kommune knyttet til behov og muligheter med en delt transporttjeneste for primært barn og unge i kommunen. Workshopen ble gjennomført med barn, ungdommer, foreldre, representanter fra frivilligheten og kommunen. Oppdraget er finansiert av Statens vegvesen som en direkteanskaffelse.

Prosjektet hadde to formål, 1) å øke forståelsen av barn og unge sitt syn på hvordan dagens transporttilbud i Rindal påvirker deres muligheter til å være aktive og sosiale på fritiden, 2) å kartlegge barn og unge sine perspektiv på hva som er viktig å hensynta om det etableres en delt transporttjeneste i kommunen. Voksne i ulike relevante roller (representant for idrettslag, helsetjeneste, foreldre, grendarepresentanter, frivillighetssentral, skole/FAU) ble også invitert for å utvide brukerperspektivet, og få mest mulig kunnskap om hva som skal til for å utforme en attraktiv transporttjeneste i distriktet.

Rindal kommune ligger helt sør i Trøndelag på grensen til Møre og Romsdal fylke med en befolkning på rundt 1950 innbyggere. Barne- og ungdomsskolen har rundt 200 elever. Arealmessig måler Rindal i overkant av 600 km² hvor Fylkesveg 65 går i øst vestlig retning midt på med flere sideveger som gir adkomst til ulike grender i kommunen. Distansen fra kommunegrense til kommunegrense langs Fylkesveg 65 er cirka 24 kilometer og tar cirka 20 minutter å kjøre med bil. For å nå ut til alle grender må det påregnes ytterligere reisetid.

Grunnen til at Rindal kommune ble valgt som objekt for undersøkelsen var at de er en av de trønderske kommunene som har mottatt bygdevekstmidler fra regjeringen. De har også tidligere vist interesse for forskning og utvikling knyttet til delte transporttjenester.

I 2023 gjennomførte SINTEF en lignende workshop med tilhørende intervjuer i Molde sammen med delemobilitetstjenesteleverandøren Nimmo som hadde pilotert sin tjeneste der. I workshopen var både brukere(foreldre), aktivitetstilbydere, kollektivselskap og det offentlige representert. Erfaringene fra piloten var at både barn og voksne var veldig fornøyde med tjenesten. De opplevde at tjenesten fungerte godt og rapporterte at den bidro til mindre foreldrekjøring. Samtidig var det å sende barn alene på denne formen for transport noe nytt for de fleste. Dette aktualiserte et behov for sporing av barna og mulighet til å kontakte sjåføren ble sett på som viktig for å ivareta trygghet og sikkerhet for foreldre. Prisen på tjenesten varierte i løpet av piloten for å vurdere betalingsvillighet og markedsmuligheter, samtidig som området hvor transporttjenesten ble tilbydd var begrenset for å sikre effektive ruter med korte reisetider og holde kostnadene nede. Det å kunne tilby tjenesten i et begrenset område (med lav dekning av et eksisterende offentlig kollektivtilbud) og med en fornuftig pris ble løftet fram som viktig for at offentlige myndigheter skulle kunne være involvert i å tilby tjenesten. For kommunen og offentlige aktører ble det sett som viktig at alle barn og unge, uavhengig av foreldres inntekt fikk like muligheter til å benytte tjenesten og at tjenesten bidro til inkludering og utjevning av forskjeller i samfunnet. For mer utfyllende litteratur og resultater omkring norske og internasjonale prosjekt med delte transporttjenester, se Karlsson og Ryghaug (2023)¹.

¹ Karlsson, H, Ryghaug, M. 2023. Identifisering av FoU-behov for skalering av aktivitetsbasert samkjøring. SINTEF N-04/23.

2 Metode

For å belyse formålet med prosjektet på en effektiv måte som samtidig inkluderte mange ulike brukergrupper ble det besluttet å gjennomføre en fysisk workshop i Rindal. Ulike grupper som er sentrale med tanke på både etablering og bruk av en slik tjeneste i en liten distriktskommune, ble invitert av Rindal kommune. Følgende grupper ble invitert og stilte opp med representanter; barneskoleelever (6. trinn), elevråd fra 5.-10. trinn, ungdomsråd, representanter for administrasjon og politikere fra kommunen, representanter fra frivillighet/organisasjonsliv, FAU på skolen, foreldrerepresentanter og Grendarepresentanter. Gruppen barn og unge utgjorde litt mer enn halvparten av alle deltakere. Totalt deltok 23 personer pluss to fra SINTEF som fasiliterte prosessen.

Innledningsvis ble det gitt en kort presentasjon med formål med selve workshopen samt hvilke temaer som skulle diskuteres. De ulike hovedtemaene var:

- Mobilitetsbehov: Når og til hva trenger dere transport?
- Hva vil gjøre denne dele-tjenesten så attraktiv at dere vil bruke den?
- Hva vil en slik tjeneste bety for Rindal?
- Hvordan finansierer man tjenesten?

Deretter ble konseptet transporttjeneste presentert for å sikre at alle hadde en så lik som mulig forståelse av tjenesten som skulle diskuteres. Konseptet ble forklart som en tjeneste som skal dekke transportbehov mellom forhåndsdefinerte start- og slutt-punkter basert på etterspørsel, hvor brukeren benytter seg av en app i forkant av reisen for å reservere plass og oppgi tidspunkt man skal være framme. Deretter vil hentetidspunkt og rute defineres av transportøren. Eventuell brukerbetaling vil skje gjennom appen.

Deltakerne ble siden delt inn i fire grupper; to grupper med barn/ungdom og to grupper med voksne. Barn/ungdommer og voksne ble delt i ulike grupper for å sikre at de skulle føle seg mest mulig komfortable med å dele egne tanker og perspektiv. Hver gruppe diskuterte hvert spørsmål i 10-15 minutter. De viktigste punktene fra hver gruppe ble deretter delt i plenum.

3 Resultat

3.1 Mobilitetsbehov

Hva reiser man til i dag?

På spørsmålet om hva slags aktiviteter som skaper reiseaktivitet for barn og unge i dag framkommer det at Rindal tilbyr et bredt spekter av aktiviteter for barn og unge. Følgende aktiviteter ble nevnt at barna og ungdommene enten deltar på selv eller har venner som deltar på; håndball, fotball, ski, klatring, turn, friidrett, kulturskole, fritidsklubb (fra 5-trinn og oppover), mekketilbud (motor), badebasseng, musikkrom, skyting, dans og cross i Rindal. I tillegg ble alpint og ishockey i nabokommunen Surnadal nevnt.

Fritidsklubben er åpen for alle på ettermiddagene. Den er ikke en organisert aktivitet, men likevel en viktig møteplass for barn og unge i kommunen, både blant de som er med på organiserte aktiviteter og de som ikke er det. I tillegg nevner særlig barna at de besøker venner, samt og andre (mindre regelmessige) aktiviteter slik som bursdager med mere utenfor hjemmet som krever transport.

Når trengs en delt transporttjeneste?

På grunn av at fritidsklubben holder åpent etter skolen og at de fleste aktiviteter skjer rundt sentrum og skolen er det få av barna som bor ute i grendene som reiser hjem etter skole for å så komme tilbake til selve aktiviteten. Behovet for en delt transporttjeneste er dermed størst hjem fra aktiviteter i sentrum på ettermiddagen/kvelden. Dette nevnes av både barn og voksne.

De yngre nevner også at de gjerne skulle hatt en transporttjeneste på kvelden for å besøke venner etter at organiserte aktiviteter er avsluttet. Nå er dette vanskelig, særlig for de som bor et stykke unna, men avstand er ikke den eneste barrieren her. Spesielt om vinteren, når det er mørkt, er det få muligheter til å komme seg rundt uten bil på grunn av manglende trygghet og sikkerhet for gående og syklende langs veinettet. Alternativet i dag for mange barn og unge er å snakke sammen på FaceTime eller lignende tjenester, men de gir uttrykk for at å møtes fysisk ville vært å foretrekke.

3.2 Viktige egenskaper ved en delt transporttjeneste

Konseptet som helhet høres attraktivt ut for både voksne og unge. De har imidlertid litt ulike syn på hva som er viktig. For de yngre som faktisk skal reise med tjenesten er både ventetid før avgang og faktisk reisetid viktig. Inntil 30 minutter fra en aktivitet er ferdig til avgang nevnes som akseptabel ventetid. Blir ventetiden lengre tror de at det mest sannsynlig vil redusere etterspørselen etter tjenesten. Også selve reisetiden er viktig for dem. De ser ikke for seg å bruke transporttjenesten hvis den viser seg å må innom alle grender i kommunen eller velger å eventuelt kjøre i feil retning først, fordi de anser at den totale reisetiden da vil bli for lang for dem. Å dele transport med andre barn og unge i ulike aldersgrupper er noe de ser positivt på. Flere av barna er allerede vant til å dele transportmiddel på tvers av alder som reisende med skolebussen.

For de voksne var dette med ventetid ikke like viktig. De så for seg at barna bare kan oppholde seg innendørs og under voksnes påsyn ved å vente på fritidsklubben på Rindalshuset. Fra et voksen-perspektiv var det en rekke situasjoner hvor en delt transporttjeneste ville kunne lette hverdagen for dem. De voksne vurderte flere situasjoner hvor de i dag strevde med å møte barna sine transportbehov når de samtidig skulle utføre andre oppgaver i familien. Her nevner de at det særlig er når barn skal hjem i et tidsrom de egentlig er opptatt med søsken, som for eksempel når de har mindre barn som skal sove, spise eller som de skal gjøre lekser med, men som må bli med på kjøreturen fordi de er for små til å være alene hjemme. I slike tilfeller hadde en delt transporttjeneste kunnet bidra til å løse tidsklemma og hjulpet foreldre (og deres barn) med å utføre andre familierelaterte oppgaver utover det å levere transporttjenester til egne barn.

I den innledende beskrivelsen av tjenesten ble også ting knyttet til trygghet og sikkerhet med dagens tjeneste beskrevet, slik som at foreldre blir varslet når barn blir plukket opp og levert og at man har mulighet til å spore dem underveis. Dette var ikke noe de voksne følte behov for hvis en slik tjeneste skulle bli introdusert i denne distriktskommunen med oversiktlige forhold. Så lenge sjåføren og for eksempel trener hadde tilgang på en oversikt som viser hvem som skal med når, ville det vært tilstrekkelig informasjon ifølge foreldrerepresentantene. De understreket viktigheten av at barn læres opp til å ta eget ansvar med bistand fra voksne, fremfor overvåkning, som viktig i denne typen situasjoner. Om transporten ble utført av en privatperson, en annen forelder eller en profesjonell aktør var for dem ikke så viktig siden de bor i en liten kommune hvor alle kjenner alle, hjelper hverandre ved behov og hvor det er stor grad av tillit.



3.3 Finansiering

En delt transporttjeneste i tråd med det presenterte konseptet vil koste penger å drifte. Det ble derfor stilt spørsmål til de voksne om hvordan de mener at dette bør finansieres og hva som vil være en rimelig pris for tjenesten. Dette er selvsagt vanskelig å svare hypotetisk på, men noen punkter ble trukket fram som særlig viktige kan likevel nevnes. Ifølge foreldrene bør det ikke være særlig mye dyrere å bruke tjenesten enn å kjøre med egen bil – gjerne noe rimeligere for å stimulere til bruken. Rettferdighetsprinsipp bør stå sentralt i prising av tjenesten. Det vil si at prisen bør være lik uavhengig hvor i kommunen man bor og hvor mange som skal samme veg. Noen presiserte også at det er viktig at prisen ikke blir for høy, slik at den ikke ekskluderer noen grupper. Et forslag som kom opp som en måte å unngå ekskludering på var at det offentlige finansierte deler av transporttjenesten gjennom inkluderingsmidler.

I presentasjonen av delemobilitetskonseptet ble det forespeilet at man betaler i appen per reise. Foreldre trakk imidlertid frem at betaling i form av månedskort på lik linje med kollektivkort heller ville være en ønskelig løsning for dem, alternativt at man kjøper et visst antall turer på forhånd som barna siden disponerer.

Fra kommunen sitt perspektiv ble det fremhevet som viktig at deletransporttjenesten måtte bidra til inkludering av utsatte grupper om de skal bidra med finansiering. Dette for å sikre at de mindre privilegerte barna og ungdommene i kommunen i større grad fikk mulighet til å fylle fritiden med aktiviteter på lik linje med andre barn bosatt i kommunen.

Kommunen fremhevet også at de ved en eventuell medfinansiering gjerne så at andre grupper uten et godt transporttilbud, som for eksempel eldre, også kunne inkluderes.

3.4 Hva vil det bety for Rindal

Både barn/unge og voksne ser positive sider ved at det vurderes en slik tjeneste i Rindal. Som vist innledningsvis er det også noen aktiviteter som skjer i nabokommunene. Det å se på en løsning på tvers av kommunegrenser var også noe som ble løftet fram som et ønske. Framfor alt er det den økte tilgjengeligheten og mobiliteten som en slik løsning vil kunne gi innad i kommunen (og eventuelt mellom nabokommuner) som trekkes frem som positivt. Uten et slikt tilbud vil foreldrekjøring være eneste transportløsning for barn og ungdom (utover skolebussen). Det å redusere behovet for foreldrekjøring vil dessuten kunne bidra positivt på tidsklemma i mange familier og dermed lette livet til voksne i Rindal, samtidig som barna kan bli gjort mer selvstendige og gjøre det enklere for dem å treffe venner fysisk framfor på digitale plattformer. For Rindal, som mange andre småkommuner med befolkningsnedgang, tror ingen at dette alene kan snu denne trenden, men det kan bidra til å gjøre Rindal til en mer attraktiv kommune for familier å etablere seg i.

De unge nevner også at en slik tjeneste kan bidra til å gjøre det bilbaserte bygdelivet i Rindal mer miljøvennlig. Alternative løsninger til bilen sees som et viktig premiss for å bidra til mindre bilkjøring i kommunen.

4 Diskusjon

Workshopen var knyttet opp til fire ulike temaer for å kartlegge dagens situasjon og hva som bør være viktige egenskaper ved en delt transporttjeneste i distriktet.

Mobilitetsbehov

På et lite sted som Rindal er mye av fritidsaktiviteten lokalisert på samme sted i sentrum rundt skolen og fritidsklubben, noe som påvirker både transportbehov og -mønster. Aktiviteten var også i stor grad lagt til tidspunkt rett etter skolen hvilket ga andre behov for transport sammenlignet med det vi sett tidligere. Transport til aktiviteter for barna var på grunn av at de allerede befant seg i sentrum i mindre grad etterspurt enn det vi har sett andre steder. Derimot var transport hjem fra aktiviteter i sentrum på sein ettermiddag/kveld etterspurt.

Barna så også et behov for transport ut fra hjemmet på kvelden for å treffe venner i sentrum eller som bodde andre steder i bygda. Dette var særlig et behov for de som bodde i utkanten av kommunen. Barna uttrykte med andre ord et behov for å sosialisere på fysiske møtesteder på ettermiddagen – et behov som ikke de voksne uttrykte eller var like bevisste ovenfor. Dette viser at manglende tilgang på transport kan være en barriere for mobilitet i distriktet, og da særlig for de som ikke har tilgang på biltransport eller som bor langt fra sentrum i bygda. Dette behovet kan være mindre åpenbart for ressurssterke med god tilgang på bil og foreldre eller andre som kan kjøre.

Et annet aspekt som bør vurderes er også om delt transport bør dekke kun deler av transporten, for eksempel fra sentrum til aktiviteter i nabokommunen eller langs hovedvegen for å redusere kjøretiden og kostnader. Dette vil i noen tilfeller tvinge foreldrene til å ut og kjøre uansett, men strekningen de må kjøre blir betydelig kortere. Samtidig var det da flere som pekte på at når de satt seg i bilen vil de sannsynligvis kjøre hele vegen, og dermed ikke bruke tjenesten i det hele tatt. Muligens kan det fungere noen deler av året, når for eksempel sykkel kan være et godt alternativ for de yngre på en kort strekning mellom hjemmet og holdeplassen.

Et annet viktig moment som ble nevnt av foreldregruppen er viktigheten av å se hva en delt transporttjeneste kan tilby i form av mobilitet for alle former for aktiviteter i tilknytning til barn og unge. At man ser alle barn og unge sitt behov og ikke kun begrenser seg til organisert aktivitet. Også de som bare deltar på fritidsklubben, holder til i mekkegarasjen, på treningssenteret eller «bare» ønsker å «henge med venner» i sentrum på ikke regelmessige tider burde ha et likeverdig transport-tilbud som de som drev med organiserte fritidsaktiviteter. Deres transportbehov og behov for å være sosiale er like stort som for de som deltar i organisert aktivitet og bør derfor innlemmes i utviklingen av en inkluderende transporttjeneste.

På den andre siden, for å treffe flest mulig potensielle brukere, burde det ifølge de voksne vurderes hva slags type aktivitet det var mest hensiktsmessig å utvikle transportløsninger for. I noen aktiviteter som skyting eller ski er behovet for å ha med utstyr eller bistand fra foreldre så stort at foreldre uansett vil se seg nødt til å kjøre barna. Man må derfor legge ressursene og utvikle løsningen i tilknytning til de aktiviteter og områder hvor det er størst potensiale.

Hva vil gjøre denne dele-tjenesten så attraktiv at dere vil bruke den?

Barn/unge og voksne har litt ulike perspektiv på dette med hva som gjør tjenesten attraktiv og er tydelig farget av deres «brukerperspektiv». For barn/unge er ventetid og reisetid viktigst. Hvem de sitter på med og lignende har ikke så mye å si. De voksne på den andre siden mener at ventetid ikke er så nøye siden Rindalshuset/Fritidsklubben er åpent og at de bare kan vente der. De er mer opptatt av at tjenesten avlaster dem i tidspunktet sein ettermiddag/tidlig kveld når barn i familien gjerne har ulike behov basert på alder. Dette viser at det er viktig å se på både barn og voksnes sitt syn på en slik tjeneste da begge er viktige å tilpasse seg etter for å lykkes. Hvis ikke minst en av partene her føler at det blir en forbedring sammenlignet med dagens situasjon er det lite sannsynlig å lykkes. Gjennom å gjøre det attraktivt for de som også i dag kommer seg fram og tilbake med egen bil, slik at de istedenfor velger å benytte seg av en delt transporttjeneste, skaper man økonomisk handlerom. Det kan brukes til å inkludere de som i dag ikke har et tilbud i det hele tatt. Med andre ord så er det viktig å finne en ordning som er attraktiv for flest mulig for å høste de effektene man er ute etter.

I den tidligere avholdte workshopen med brukere av Nimmos delte transporttjeneste ble sikkerhet, både det at barna skulle kunne spores og at man kunne få kontakt med en profesjonell sjåfør, som var opptatt av å gi barna en god opplevelse nevnt som viktig. I Rindal, var det ingen som ga uttrykk for at dette var viktig. Foreldre ønsket ikke sporing og unødige push-varsler på telefonen, og om det var en profesjonell aktør eller annen forelder som kjørte ble ikke vurdert som viktig for opplevelsen eller tilliten til tjenesten. Tilliten var grunnleggende høy her. Det siste aspektet knyttet til sjåfør er viktig å ta med seg med tanke på finansiering. Hvis systemet både kan tilby delt og godt organisert foreldrekjøring på noen reiser og med transportselskap på andre ville prisen sannsynligvis kunne reduseres. Dette kan muligens være en god løsning for en distriktskommune som Rindal. Hvor det uansett vil være mange innbyggere som er ute og kjører på grunn av store avstander og det faktum at det ikke vil finnes mange reelle alternativer til å bruke bil i hverdagen. En annen grunn til at dette med sporing hadde lavere fokus her er også trolig tilgangen til Rindalshuset og Fritidsklubben der det alltid ville være voksne til stede. Det betyr imidlertid at det vil være særdeles viktig å sørge for at Fritidsklubben eller lignende fasiliteter faktisk er åpent om det skulle bli ventetid på transporten, og at barna er informert om at det er der de skal vente/blir plukket opp, slik at også de opplever trygghet og meningsfull ventetid.

Forskjellene som denne undersøkelsen gir fra tidligere workshop og andre pilotforsøk med lignende løsninger i Norge viser også hvor viktig det er med lokale brukerundersøkelser hvis man skal i gang med nye transportløsninger og mobilitetstjenester. Når markedsgrunnlaget er lite blir det enda viktigere at man treffer reelle brukerbehov fra start og at det skapes positive erfaringer som kan spre seg. For akkurat her som på andre steder kan man ikke forvente at alle tar i bruk tilbudet fra start, men at det trengs noe mer tid for at ønsket om å ta i bruk tjenesten modnes hos enkelte av innbyggerne.

Hva vil en slik tjeneste bety for Rindal?

Som for mange småkommuner i Norge er den største utfordringen befolkningsnedgang. En ny transporttjeneste vil selvfølgelig ikke alene kunne avhjelpe situasjonen. En slik tjeneste vil imidlertid kunne bidra positivt til å gjøre livet og hverdagslogistikken på bygda litt enklere, og bidra til mer bærekraftige og inkluderende samfunn med aktive barn og unge. Størst effekt vil løsningen sannsynligvis ha med tanke på inkludering. Barna vil enklere kunne treffes fysisk og barn med foreldre som ikke har anledning til å transportere dem til og fra ulike aktiviteter vil kunne få mulighet til å delta i mye større grad enn før. Størst effekt får dette om man tenker både på organiserte og uorganiserte aktiviteter og møteplasser, slik at omtrent alle barna og ungdommene i teorien kan bli inkludert gjennom et godt tilbud for mobilitet.

Slik sett vil en transporttjeneste som den vi har diskutert her kunne bidra til å gjøre kommunen mer attraktiv, for eksempel for familier med barn, uavhengig av økonomisk status.

Hvordan finansierer man tjenesten?

Finansiering av transporttjenester er alltid utfordrende, og enda mer i små kommuner med spredtbygde strøk der man har et tynt markedsgrunnlag, og lange avstander som gjør rutene er krevende å dekke på en effektiv måte. Dette gjør at en kombinasjon av brukerbetaling og offentlige midler som oftest er nødvendig. Offentlige midler til transport er også begrenset i distriktet, derfor må man se til andre kilder som for eksempel inkluderingsmidler. For å bruke dette blir det imidlertid viktig at tjenesten fyller flere funksjoner og bidrar på flere plan, ikke kun som en transporttjeneste. Inkluderingsmidler var kun nevnt som ett eksempel fra de voksne, men jo flere offentlige tjenester som kan løse sine transportbehov med en felles tjeneste, jo enklere vil det være å redusere kostnader, øke antall avganger og antall kilometer kjørt med betalende passasjerer.

For å kartlegge potensialet for en delt transporttjeneste som dette ble det diskutert om nye KI- modeller kunne vært brukt til å se på potensiale for hvilke ulike aktiviteter og transporter som kan samkjøres. Det kan også inkludere planlegging av treningstider, og hvilke grupper som trener sammen basert på transportbehov etter treningen og bosettingsmønster. Gjennom å se på alle disse faktorene sammen vil det kanskje være mulig å gjøre transporten enda mer effektiv og på den måten holde kostnadene nede.

Forskningsbehov

Basert på workshopen og diskusjonen over er det særlig tre temaer som peker på ytterligere forskningsbehov. Det første er å finne måter å finansiere slike tjenester på med en miks av offentlige midler og brukerbetaling. Her må både eksisterende transporttilbud og nye tjenester og kombinasjoner vurderes. Tidligere forsøk med slike transporttjenester eller bestillingstransport rundt om i Norge i regi av kollektivselskap har oftest strandet på grunn av manglende finansieringen eller for store kostnader. Hvordan finne nye måter å finansiere og støtte offentlig transport og mobilitetstjenester på gjennom å se på tvers av sektoransvar og tradisjonelle politikkområder i en kommune, vil være en viktig forskningsutfordring for å utvikle morgendagens transportsystem og mobilitetsløsninger. Mobilitet handler ikke bare om transport fra A til B, men er en grunnleggende tjeneste med konsekvenser for inkludering, helse og velferd.

For å skape størst mulig effektivitet og for å treffe brukerbehov vil det være viktig å se nærmere på organiseringen av aktiviteter som genererer transport og optimal flåtestyring. Innovasjon og forskning på dette området vil kunne bidra til å redusere kostnader, øke robustheten og skape et størst mulig potensiale for at slike tjenester blir permanente løsninger over tid. Gjennom grundig kartlegging og bruk av ny teknologi (KI og transportmodellering) som har hatt en rivende utvikling de siste årene kan det ligge et stort potensial for å effektivisere tjenestene.

Å undersøke rollen god tilgang til delte mobilitetsløsninger har for inkludering, folkehelse og sosiale bånd med innbyggere. Inkludering av de barn og unge som i dag ikke kan delta slik som de ønsker i organiserte og uorganiserte aktiviteter på grunn av foreldrenes betalingsevne, mulighet til å kjøre eller tilgang på bil vil kunne ha mye mer å si både lokalt og nasjonalt. Man bør derfor undersøke hvordan denne typen mobilitetstilbud over tid kan påvirke opplevelsen av inkludering blant barn og unge i distriktet. Opplevelsen av å føle seg inkludert er viktig i oppveksten, men og seinere i voksenlivet. Det er også viktig

for foreldre å føle at deres barn kan være en del av fellesskapet, uansett deres økonomiske situasjon. En god og trygg barndom i distriktet vil sannsynligvis også øke viljen til å bosette seg ruralt i framtiden, som er et nasjonalt mål. I tillegg kan det åpenbart ha positive effekter for miljøet, forutsatt at det reduserer antallet kjørte kilometer.

Brukernes behov for delte mobilitetsløsninger og forståelsen av behov for transport i ulike segment. Ofte utvikles transportløsninger for den gjennomsnittlige borger, og ulike segmenter og grupper i befolkningen oversees. Det trengs derfor mer forskning for å vite mer om ulike gruppers behov for transport; det være seg barn, unge i distriktene, eldre og utsatte grupper.

5 Konklusjon

Resultatene fra denne undersøkelsen har gitt tre hoved-innsikter som er viktige å ta med seg videre når man skal utvikle nye delte transporttjenester.

1) Før man initierer slike tjenester i nye områder er det viktig å gjennomføre lokale brukerundersøkelser. Dette for å sikre at det blir en attraktiv tjeneste som bidrar til å løse konkrete lokale utfordringer på innbyggernes premisser. Tilliten til andre innbyggere viste seg å være svært høy i Rindal og reduserte dermed behov for både sporing og profesjonelle sjåfører for eksempel.

2) Finansiering må vurderes ut ifra flere sider, så som betalingsvillighet og – evne for alle målgrupper, samt muligheter for støtte fra andre offentlige ansvarsområder. En transporttjeneste vil sjelden være lønnsom i kroner og øre, men vil kunne gi forbedret livskvalitet til ulike brukergrupper. Om tjenesten kan bidra til å redusere utenforskap og unngå at unge faller utenfor, vil man kunne spare samfunnet for store utgifter på sikt.

3) Temaet delte transporttjenester er fortsatt et umodent forskningsområde hvor det trengs ny forskning. Det er et behov for forskning som viser frem de positive sidene ved delemobilitet og som undersøker hvilke effekter delte transporttjenester vil kunne ha (for eksempel for unge og eldre) både på kort og lang sikt. For eksempel vil det være viktig å vise frem positive effekter som denne typen løsninger vil kunne ha for inkludering. Dette vil også kunne påvirke betalingsvilligheten til offentlige myndigheter og hvordan man organiserer kollektive transporttjenester i distriktet i framtiden.