



NORLANDSFORSKNING
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

STD Innlandet:

Metode og verktøy for mobilitetsdesign

Publisert: Oktober 2022
Skrevet av: Arild Gjertsen

Arbeidsnotat nr.: 1006/2022
ISSN-NR: 0804-1873
Prosjektnr: 1859

ARBEIDSNOTAT

ARBEIDSNOTAT NR: 1006/2022	ISSN-NR: 0804-1873	PROSJEKTNUMMER: 1859	ANTALL SIDER: 15
FORFATTER(E): Arild Gjertsen			
STD Innlandet: Metode og verktøy for mobilitetsdesign			

INNHold

FORORD	3
1 STD INNLANDET	4
2 «MOBILITY AS A SERVICE» - MAAS	4
3 METODE OG VERKTØY FOR SYSTEMDESIGN	6
3.1 EN METODE	6
3.2 ET VERKTØY	9
4 BRUKER- OG PARTNERPERSPEKTIVER	11
5 EKSPERIMENTERING ELLER IMPLEMENTERING?	13
REFERANSER	15

FORORD

Som en del av arbeidet i læringsnettverket for smart mobilitet i distriktene har flere lokale og regionale prosjekter blitt valgt ut som verdifulle eksempler på god og nyskapende praksis. Dette notatet omhandler «STD Innlandet». Notatet er basert på publisert vitenskapelig materiale fra prosjektet, presentasjoner fra avslutningskonferansen og intervjuer med involverte aktører.

1 STD INNLANDET

Ideen i «STD Innlandet» har vært å utvikle et bestillingstilbud til innbyggerne – når en selv ønsker – basert på digital bestilling og automatisert planlegging. Videre har det vært basert på en tanke om konkurranse om kjøring, og en forutsetning om tilstrekkelig tilgjengelig kapasitet i transportsystemet. En målsetting har vært å integrere systemet mot Entur, nasjonal reiseplanlegger. Tanken var at dette også ville forutsette en ny organisasjonsform, og samarbeid mellom transportaktører. Visjonen har vært å realisere prosjektet ved å utvikle «Mobility as a Service» (MaaS) tilpasset strøk med lav befolkningstetthet.

Bakgrunnen for prosjektet er en kjent utfordring i distriktsmobilitet – det er dyrt å drive kollektivtrafikk med dårlig belegg, som lett leder til en ond sirkel med nedskaleringer. Selv om forsøk med bestillingstransport ikke er et nytt fenomen for Innlandet, har det her også vært en ambisjon om å utvikle et *felles* system for transportplanlegging, der både behov for person- og varetransport samordnes for å utnytte transportressursene optimalt.

Prosjektkonsortiet har omfattet Innlandstrafikk, Sykehuset Innlandet, Folldal kommune, Entur og SINTEF. Prosjektideen ble utviklet i samarbeid mellom Innlandstrafikk og forskere fra SINTEF, og har blitt støttet av Norges Forskningsråd. Tidlig i prosjektet ble det utviklet en liste med såkalte KPIer – kvantifiserbare mål for (i dette tilfellet) transportløsninger, som løsningen bygger på og måles opp mot.

2 «MOBILITY AS A SERVICE» - MaaS

STD Innlandet er altså definert som et «Mobility as a Service». Som konsept, har MaaS utviklet seg motivert av den teknologiske utviklingen, særlig med smarttelefonens utbredelse og evnen til å utnytte stordata, og FoU-arbeid med MaaS har i hovedsak vært knyttet til byer. MaaS kan betraktes som et konsept for å koble offentlige og private transporttjenester gjennom et felles brukergrensesnitt. Typisk tilbys mobilitetstjenester i form av app-løsninger, og i sanntid ved bruk av multimodale transportløsninger gjennom en sofistikert reiseplanlegger. Denne tilbyr brukeren ulike individuelt tilpassede løsninger og gir mulighet for betaling, enten ved starten av reisen eller som en forhåndsbetalt mobilitetspakke.

Transportpolitisk sees MaaS på som en mulighet for å redusere biltrafikken ved å gi innbyggerne mulighet til å få tilfredsstilt sine mobilitetsbehov uten å måtte eie sin egen bil. Dette gir også mulighet for å oppnå bedre sosial inklusjon av grupper av befolkningen som ikke eier bil eller er i stand til å kjøre bil. Viktigheten av forretningsmodeller som bidrar til bærekraft understrekes også. For eksempel vil en forretningsmodell som trekker brukerne vekk fra kollektivtransport til å bare bruke bildeling hvor det kun er sjåfør om bord i hvert kjøretøy, kunne føre til økt kø og miljøutslipp, og motvirke politikk som fremmer mer miljøvennlig transport.

Som kunnskapsrapporten (Bardal, m.fl. 2021) viser til, er det flere faktorer som er viktig for at MaaS-løsninger lykkes: integrering av både drift, informasjon og bestillingsløsninger slik at reisen oppleves som sømløs, og at både reiseplanlegging og informasjon om reisen er tilgjengelig for alle transportmidler på ett sted. I tillegg har pris stor betydning for brukernes aksept. Elektronisk billettering og bedre samarbeid mellom mobilitetsaktører (mobilitetstilbydere, kollektivtransportmyndigheter og regionale myndigheter) har vært identifisert som viktige muliggjørende faktorer for MaaS-løsninger.

Kritiske aspekter knyttet til forretningsmodeller i et MaaS økosystem er for det første knyttet til å ha en forståelse av kostnader, og oppfatningen av kostnader (Mulley og Nelson, 2020). Ulike interessenter vil ha ulik kapitalstruktur og forhold mellom faste og variable kostnader. I tillegg er det kritisk viktig å ta hensyn til kundeperspektivet. Dette gjelder både med hensyn til plattform som benyttes, betalingsmetoder og tjenestedesign. Det er avgjørende å forstå hva kunden ønsker og er villig til å betale for, ved utformingen av forretningsmodellen. Det er også viktig å ha en god oversikt over tilgjengelighet av transporttjenester å velge mellom, og å forstå konkurrerende mål hos tilbydere. Offentlige myndigheter for eksempel, vil ha krav på seg om å nå både økonomiske, miljømessige og sosiale mål. Datatilbyderens rolle er også viktig; skal den være offentlig drevet eller ha sitt utspring fra privat sektor?

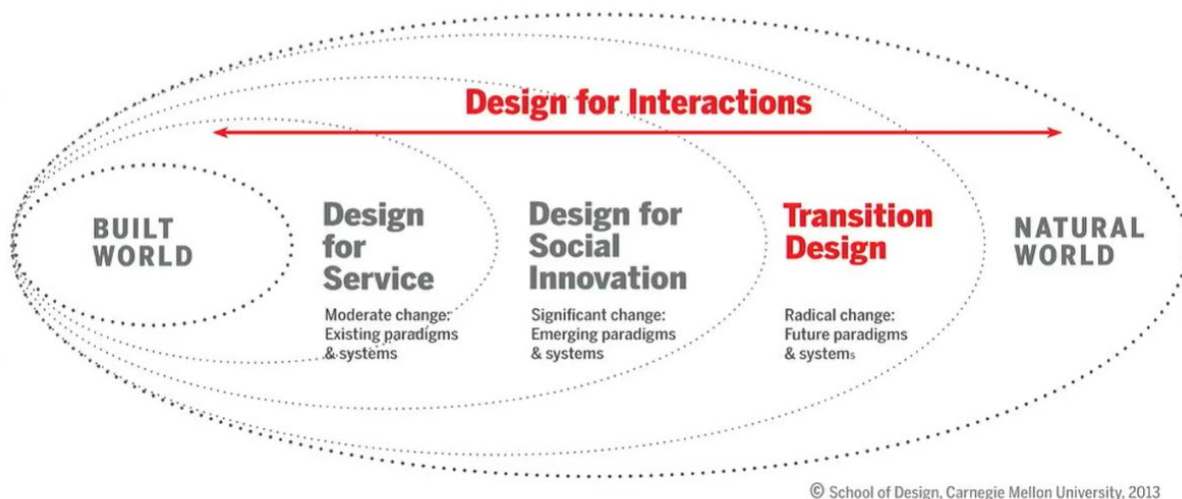
Det er likevel en rekke ulike risikofaktorer som krever offentlig styring og intervensjon, både med hensyn til effektivitet og rettferdig fordeling i MaaS-løsninger (Pangbourne m.fl. 2020). For noen vil det koste for mye, og det kan dermed føre til at noen ekskluderes fra denne mobilitetsløsningen. I noen tilfeller fører ikke MaaS til redusert bilbruk, men heller tvert imot ved at brukerne kjører én og én i hver sine drosjer eller biler, som de enten leier eller deler eierskap med andre. Det at private aktører eier og kontrollerer sentrale elementer som plattformer og data, kan utfordre styring av byer og transportsystemer. Det vil derfor være viktig at MaaS ikke bare sees på som en forretningsmulighet for privat sektor, men at man inkluderer hva man ønsker med MaaS i strategiske planer.

MaaS-konsepter har altså sitt utspring i det urbane. I distriktene er utfordringen at avstandene er lengre og befolkningstettheten lavere. Her mangler også ofte kommersielle transporttjenester som kan koble de reisende til langdistanse transporttilbud og rutegående transport. Men det kan likevel ha et potensial; første-og-siste-mil-tjenester lagt til rette gjennom MaaS vil kunne bidra til at det eksisterende transporttilbudet opprettholdes, og at både bruken og tilgjengeligheten av tilbudet øker. Men kunnskap om, og erfaring med, MaaS i distriktene er begrenset. Her pløyer STD Innlandet relativt jomfruelig mark.

3 METODE OG VERKTØY FOR SYSTEMDESIGN

3.1 EN METODE

SINTEFs utgangspunkt i utformingen av prosjektet var knyttet til såkalt «transition design» (Karahasanovic et.al. 2020). Dette forstås som et system eller verktøy for «radikal» samfunnsendring – i sammenhenger der det er nødvendig å løse komplekse samfunnsflokke, særlig for å tilnærme seg en mer bærekraftig utvikling (Escobar, 2018; Irwin, 2018; Tonkinwise, 2015). Her siktes det altså mot å utvikle tjenester og tilbud som er noe annet enn å videreutvikle eksisterende systemer eller å utvikle sosiale innovasjoner:



Figur 1: Transition Design. Kilde: SINTEF

Med dette som utgangspunkt, er det utviklet såkalte «key performance indicators» (KPIer) som et konkret verktøy for utvikling av mer bærekraftige transportløsninger, i dette tilfellet i en distriktskontekst. KPIer er i denne sammenhengen forstått som kvantifiserbare mål for nyskapende transportløsninger i Innlandet, og som definerer profilen på de løsningene som velges. Utviklingen er gjort på bakgrunn av kartlegginger (intervjuer og workshops) blant brukere av mobilitetstjenester, transportplanleggere på fylkesnivå, kommunale beslutningstakere og sykehusansatte med ansvar for bestilling av transporttjenester. Utviklingen av KPIene har skjedd gjennom flere runder:

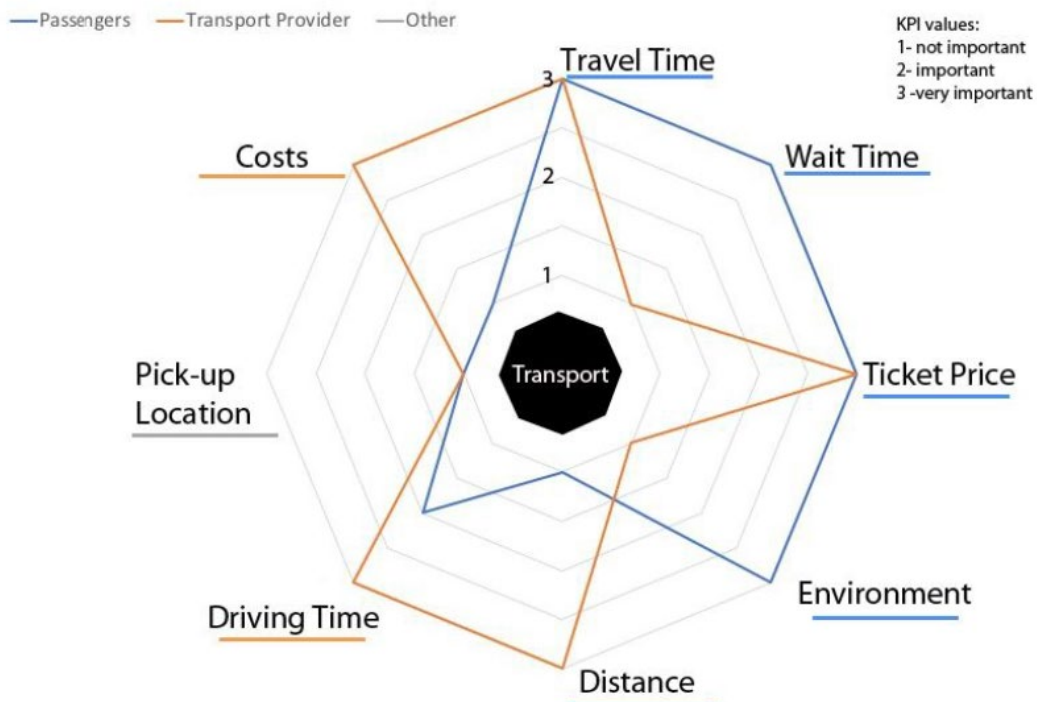
Designfase	Aktiviteter	KPI-enes rolle
Ny innramming av eksisterende og fremtidige utfordringer	Utvikling av prosjektide. Workshop med fagekspertene og prosjektpartnere.	Utarbeidelse av en første liste av KPI-er og vurdering av mulige prosjektresultater.
	Prosjektstart – to workshops med fagekspertene.	Utvikling av KPI-listen og radardiagram.
	Kartlegging av problemer, aktørens relasjoner, utfordringer og visjoner for fremtiden. Workshop med ekspertene.	KPIer brukt for å initiere og strukturere diskusjoner.
Design av løsninger	Forstå problemer og utfordringer på ulike systemnivåer. Intervjuer med 13 deltakere.	KPIer brukt for å skaffe innsikt fra aktørene.
	Prototyper av løsninger. Fire prototyper lagd og evaluert i tre workshops med totalt 15 fagekspertene.	KPIer brukt som et designelement og for diskusjoner om monitorering.

Tabell 1: Bruk av KPIer i designprosessen. Kilde Karahasanovic et.al. 2020.

I praksis har det vært lagt opp til to-timers fysiske workshops/samlinger. På grunn av pandemien ble en del av disse gjennomført digitalt. De relevante KPI-ene som denne prosessen tok utgangspunkt i, var:

- Kostnader (for passasjerer, transporttilbydere og kommuner)
- Reise- og ventetid for passasjerer
- Avstand (til hentested)
- Ressursbruk
- Redusert bilbruk (målt i antall kilometer)
- Økte billettinntekter
- Miljøpåvirkning
- Arbeidsbelastning for sjåfører

Dette ble videreført gjennom bruk av radardiagrammer for å plote både brukernes og transporttilbydernes perspektiver, med åpning for å legge til nye indikatorer:



Figur 2: Plotting av indikatorer (KPIer). Kilde: Karahasanovic, 2020.

Arbeidet i de tidlige workshopene avdekket lokale forutsetninger som bidro til å modifisere indikatorene. For eksempel viste diskusjonene om ressursbruk at det finnes mange små transporttilbydere med varebiler og minibusser – men at disse ressursene ikke er optimalt utnyttet. Disse ble inkludert i listen over deltakende aktører på et senere stadium i prosjektet. Diskusjonene om kostnader sett opp mot passasjer- og varevolum tydeliggjorde dette som et viktig tema i et distriktperspektiv – i tynt befolkede områder er variasjonen i tilbudte transportalternativ lavt. En måte å holde kostnadsnivået på et akseptabelt nivå, er derfor å kombinere ulike alternativer i fremtidige løsninger. Dette understreket igjen behovet for å tenke bredt i forhold til sammensetting og involvering av aktører i slike løsninger. I diskusjonene om reise- og ventetider, ble motivering av innbyggerne til å endre transportvaner reist som et tema – og da i første rekke når det gjelder bilbruk. Dette bidro til å ytterligere definere bærekraftig transport som et sentralt prosjektmål. Samlet sett representerte arbeidet med indikatorer på et tidlig stadium i prosessen, en konkretisering og styrking av forskningsagendaen for SINTEF – og det synliggjorde potensialet i et nytt transportsystem (Karahasanovic et.al. 2020).

Neste fase i prosessen konsentrerte seg om å samle erfaringer fra brukere gjennom intervjuer med 13 informanter. Informantene kom fra ledende stillinger i kommunal sektor, og transportfaglig ansatte. Informantene ble bedt om å reflektere rundt en “ideell” transportløsning, barrierene for å realisere den og de viktigste faktorene for den enkelte i bruk av offentlig transport og varetransport – både fra et brukerperspektiv og sitt profesjonelle ståsted. Informantene ble bedt om å supplere listen med KPIer.

Et viktig funn var at vektingen av de ulike indikatorenes betydning er situasjonsavhengig – om det for eksempel er snakk om jobb- eller fritidsreiser. Miljø- og bærekraftindikatorne ble også vurdert ut fra et bredere perspektiv enn andre indikatorer; særlig knyttet til lokalt plan- og utviklingsarbeid (boligområder og offentlige bygg), og annen offentlig transportinfrastruktur.

Figur 2 viser en prototype for hvordan ulike indikatorer kan brukes som et grunnlag for et transportplanleggingsverktøy. Her ser man for seg en funksjonalitet som gjør at operatørene av verktøyet kan vurdere effekten av ulike transportløsninger på KPlene. Ulike indikatorer kan prioriteres av operatøren for en gitt reise. Brukere kan i prinsippet også gjøre en prioritering av disse, for eksempel ved å prioritere hentested foran kostnader, etc. Tanken er så at en optimaliseringsalgoritme foreslår en transportløsning basert på de valgene som gjøres.

Bruken av indikatorer som et designelement ble videreutviklet gjennom flere prototyper. Det ble bl.a. lagt vekt på at indikatorene skulle gis en tydelig og visuell framstilling, og det ble lagt til grunn at verktøyet skal kunne (maskin-) lære på bakgrunn av brukernes preferanser, og at bruken og atferden endrer systemets konkrete løsningsforslag over tid – med en bedre brukertilpasning som mål. Dette påviste imidlertid også en mulig kommunikasjonsutfordring for framtidig bruk; ansvaret for å velge bærekraftige transportløsninger er fordelt mellom flere aktører – ikke bare brukerne, men også operatørene og systemet selv.

Konklusjonen fra den første utviklingsfasen var at metoden og bruken av KPler var avgjørende for å holde et kontinuerlig fokus på bærekraftdimensjonen i prosjektet, og at det representerer en nyttig tilnærming til såkalt «transition design». Grunnfilosofien i prosjektet har vært basert på sterk brukerinvolvering. Hovedfokus ble lagt på brukere som ikke kan transportere seg selv, først og fremst eldre og ungdommer. Selv om disse prosessene ble begrenset på grunn av koronaepidemien – noe som vanskeliggjorde fysiske møter – konstaterte man også at den digitale kompetansen hos eldre var større enn forutsatt. Generelt understrekes det også at prosessene synliggjorde betydningen av *iterativ* design av løsninger og algoritmer. En utfordring har imidlertid vært kvaliteten på de dataene som puttes inn i algoritmen for at denne skal fungere optimalt.

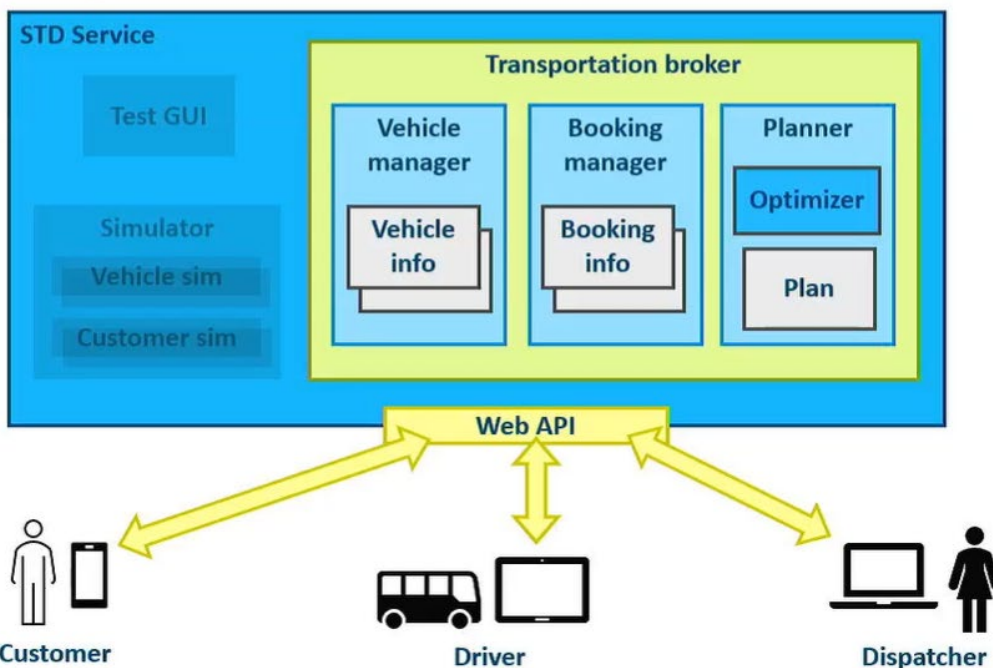
3.2 ET VERKTØY

Den tekniske løsningen som ble utviklet på bakgrunn av den innledende fasen i prosjektet ble kalt STD planlegger – og beskrives som et verktøy for å «planlegge ordrer på biler etter hvert som de kommer inn». Dermed kan kjørerutene planlegges ut fra faktisk behov for hver enkelt dag. Verktøyet er ment å planlegge for daglig transport av kjente oppdrag. Verktøyet planlegger i sanntid, der planen skal kunne endres og optimaliseres på grunn av nye eller endrede oppdrag. Verktøyet kan legge inn oppdrag og systemet planlegger dette dynamisk og optimalt. Fordelingen av KPler kan justeres og planen blir endret deretter. Systemet kan se

andre ressurser som enda ikke er allokert til oppdrag i systemet, og kan se mulige felles møteplasser. Operatøren(e) kan få opp alternativer for hvordan oppdraget skal styres.

Løsningen inneholder også en simulator som gjør at løsningen kan benyttes til scenariobaserte case-studier. Et scenario som har vært testet ut er knyttet til pasienttransport for Sykehuset Innlandet – hvor spørsmålet var knyttet til besparelser ved å bruke samkjøring med egen kjøretøyflåte i tillegg til ekstern transportør. I tillegg har potensialet som ligger i å foreta transport av biomedisinske prøver på egen hånd. En hovedutfordring for å kunne gjøre kvantitative effektevalueringer er imidlertid tilgangen på realistiske data. Dette vil kunne gjøres i en reell pilottesting av verktøyet. Det understrekes at verktøyet må forstås som et forprosjekt og en forberedelse til en pilot. Det er i skrivende stund ikke konkrete planer om operativ bruk. I «sanntidsmodus» fremstilles verktøyet slik:

Sanntidsmodus



SINTEF

Figur 3: STD-Planlegger. Kilde SINTEF.

4 BRUKER- OG PARTNERPERSPEKTIVER

Som nevnt har det vært flere partnere involvert i prosjektet. For Folldal kommunes vedkommende ble en deltakelse i prosjektet møtt med stor interesse – et innovasjonsorientert prosjekt som dette representerte en spennende mulighet, og en mulighet for «å sette Folldal kommune på kartet». Kommunens inngang i prosjektet var preget av en misnøye med det eksisterende kollektivtilbudet, både i form av tilgjengelighet, pris, bruk og antallet tilbud.

Prosjektets bidrag til økt bevissthet om bærekraft og miljøavtrykk omtales som positivt. Men forholdet mellom holdning og handling beskrives som et springende punkt. I denne forbindelse beskrives prosjektet som preget av et forventningsgap – både i kommuneorganisasjonen og hos innbyggerne. I ettertid ser også kommunen behovet for å være tydeligere overfor innbyggerne på det å drive forventningsavklaring. Innbyggernes forventning har også vært knyttet til praktisk utprøving, og mangelen på dette har avstedkommet en del skuffelse.

Entur betrakter sin deltakelse som partner i prosjektet i lys av et behov for oppmerksomhet mot kollektivtransportløsninger – i en situasjon der pandemien har ført til et kraftig tilbakesteg med fokus på smittevern og begrensning kollektivtrafikken. Det erkjennes at det tar lang tid å utvikle nye løsninger som i dette prosjektet, og det er sånn sett ikke overraskende at det ikke befinner seg i en operativ pilotfase. Samtidig pekes det på at situasjonen for kollektivtransporten muliggjør «radikal innovasjon». Eksempelvis er mikromobiltet noe som igjen aktualiseres, men da helst sett sammen med de etablerte kollektivaktørene. STD Innlandet er interessant i den forstand at det setter fokus på «skreddersøm» og lokale tilpasninger. Dette er områder som ellers er vanskelig å håndtere, mens «standarder og fullskala er vi derimot gode på». Et overordnet mål er å få et mobiltetsøkosystem «som tar oss fra et sted man faktisk er, til et annet sted man faktisk skal». En viktig lærdom fra prosjektet så langt for Entur, har vært betydningen av visualisering og gode rutesøk med alternative algoritmer, der indikatorer som miljø, tid, kostnad, etc. legges til grunn.

Sykehuset Innlandets erfaringer fra prosjektet har særlig vært knyttet til de simuleringsaktivitetene som har vært gjennomført. Disse viste at innenfor geografiske avgrensninger er det mulig å optimalisere utnyttelse av biler, og at kjøring uten passasjer kan minimeres. Dermed kan en økonomisk effekt også identifiseres. Å utnytte dette i fremtiden fordrer imidlertid at dataene i sanntid kan lastes inn i et system som planlegger og håndterer de endringer som til enhver tid måtte komme i oppdragene. Men det pekes også på en grunnleggende utfordring her; hvis et slikt system skal ivareta transport av både gods og pasienter, vil det stilles strenge krav til personvern. For øvrig viser simuleringen at dagens transportruter i bynære områder er kostnadseffektive, er fleksible og kan i tillegg benyttes til andre transportbehov i Sykehuset Innlandet. SINTEFs simulering kan på et senere tidspunkt

komme til nytte dersom Posten Norge ikke lengre vil befrakte laboratorieprøver i sitt ordinære logistikknettverk, men at innhentingene må foretas av egne eller innleide biler.

En generell erfaring er at det er nyttig at eksterne miljøer vurderer sykehusets systemer. Men det pekes også på at lang erfaring og kontinuerlige tilpasninger er også en form for optimalisering som sykehuset jobber kontinuerlig med. Sykehuset Innlandet konkluderer med at «vi tar med oss erfaringen, men fortsetter som i dag, pr. nå».

Innlandstrafikk er åpenbart en sentral aktør i partnerskapet som ansvarlig for planlegging og organisering av kollektivtransporttilbudet i Innlandet. Overordnet har prosjektet vært et inntak til læring om hvordan man kan samordne alle typer transport, også gods. I gjennomføringen av prosjektet viser imidlertid også Innlandstrafikk til at pandemien har vært en utfordring, særlig når det gjelder brukerinvolvering.

Mer generelt oppleves deltakelse i innovasjon i offentlig sektor – som rammen for STD Innlandet forstås som – som «krevende». Særlig hevdes det å ha vært utfordrende å kjenne på det som omtales som et «skrivebordsprosjekt». Forholdet mellom det å utforske framtidige muligheter og det å etablere operative tiltak er altså et dilemma. Dette er også knyttet til usikkerhet med hensyn til fremtidig finansiering. Innlandstrafikk har en erkjennelse av at kollektivtilbudet er ikke bra nok, men viser også til at det er vedtatt en ambisiøs mobilitetsstrategi for Innlandet, og at det kommer en operativ handlingsplan for dette. Målet er å samle transportbehov og transportressurser slik at man kan tilby gode transporttjenester i distriktene på en økonomisk og bærekraftig måte. Dette beskrives som «krevende øvelser for de folkevalgte».

På et mer praktisk plan er det en erkjennelse av at personvernutfordringer er viktig i et videre arbeid - ikke alle passasjergrupper kan transporteres sammen. Med hensyn til transportørene må det gjøres avklaringer; kjøretøy må være registrert som drosjebil eller turvogn. De viktigste læringspunktene beskrives som følgende:

- En videreutvikling må i større grad sees i sammenheng med dagens bestillingstilbud
- Har fått innblikk i innbyggernes/kundenes transportbehov og ulike kundegruppers behov
- Prosjektet kan brukes som et utgangspunkt som kan bygges på og forbedres

Et eventuelt framtidig pilotprosjekt må sees i sammenheng med framtidige rammer til kollektivtransport. Samarbeid med Entur og andre fylkeskommuner/selskaper betraktes som en forutsetning.

5 EKSPERIMENTERING ELLER IMPLEMENTERING?

Sett utenfra, peker innovasjonsprosessen i STD Innlandet på flere interessante problemstillinger. For det første reiser det et spørsmål om både muligheten for å utforske og utvikle nye mobilitetsstilbud for distriktene, hvilken status dette arbeidet har for lokale og operative aktører i mobilitetsmarkedet, og hvilke forventninger som knytter seg til denne typen arbeid. For det andre setter denne prosessen søkelyset på betydningen av kunnskaps- og behovsavklaring i en slik innovasjonsprosess, og hvordan man praktisk legger til rette for brukernes medvirkning og samskaping av et mobilitetsverktøy.

Grunnleggende sett, peker dette prosjektet på et dilemma mellom det å eksperimentere og det å velge «hylleware» fra en tiltaksmeny. Dette resonnerer godt med de diskusjonene som læringsnettverket har hatt i andre sammenhenger. Innovasjon og eksperimentering forutsetter tålmodighet og en fjernere planhorisont. Dette er ikke nødvendigvis tid man opplever å ha, gitt at det å finne gode mobilitetsløsninger er et presserende behov. På den andre siden er det betimelig å spørre hvor innovativ man har mulighet for å være, uten at det finnes et frirom for eksperimentering. I dette tilfellet har ikke arbeidet (så langt) manifestert seg i pilotering, hvor brukere og operatører ser sporene av faktiske tilbud. Dette har medført en viss grad av frustrasjon, slik for eksempel Folldal kommune opplever det. Selv om det delvis kan forklares med at prosessen traff uheldig i forhold til C19-pandemien, og at det foregikk en lokaldemokratisk stafettveksling i denne perioden, understreker det likevel betydningen av god informasjonsflyt og forventningsavklaringer i denne typen innovasjonsprosesser. Dette gjelder selvsagt alle de involverte, men det er kanskje særlig et ansvar som påligger kontakten ut mot brukere og befolkning – gitt at medvirkningen herfra har vært så sentral i dette konseptet.

Et annet moment knytter seg til (de potensielle) tjenesteleverandørenes evne og vilje til å integrere sine ressurser i et helhetlig og smart mobilitetssystem. Hvis man allerede før en pilotfase konkluderer med at et verktøy er interessant, men «vi fortsetter som før», kan det ligge begrensninger av ulik karakter bak. Det kan både peke mot institusjonell treghet og fastgrodde kulturer, men også regulatoriske begrensninger – noe som sykehusets personvernbeholdninger kan være et eksempel på. I begge tilfeller understreker det imidlertid at lokale eller regionale innovasjonsprosesser ikke opererer i et vakuum. Gode prosesser forutsetter et *innovasjonssystem* som gir et frirom for ressursintegrering og at eksperimentering skal manifestere seg i operative tilbud. Det er på ingen måte gitt at det finnes en «quick fix» for dette, men det adresserer de gitte rammebetingelsene for eksperimentering. Adressaten er først og fremst Staten.

Det samme poenget er også relevant for den effekten som et slikt prosjekt kan ha for fylkeskommuner i plan- og strategisammenheng. At et «skrivebordsprosjekt» kanskje kan oppleves som utfordrende er forståelig, men det synliggjør også det fylkeskommunale

dilemmaet i å stå mellom krav til tjenesteproduksjon og leveranser på den ene siden, og ønsket om å innovere på den andre. Det første er en gitt størrelse; dette tilligger fylkeskommunes samfunnsoppdrag. Hvorvidt det samme er tilfellet for det å drive innovasjon, kan det settes et større spørsmålstegn ved. Argumentet her er at det burde det være – i alle fall om smart mobilitet er målet. Og uten at forutsetningene er godt nok rigget, vil dette målet primært være av visjonskarakter i planer og strategier. I så måte er STD Innlandet interessant også ut fra det tydelige bærekraftfokus som er lagt til grunn. Dette er en problematikk som det regionale forvaltningsnivået generelt har utfordringer med å komme i inngrep med (Lundberg, m.fl. 2020), men hvor mobilitetsfeltet er sentralt. Smarte – og bærekraftige – mobilitetsløsninger kan dermed bidra til nytenking og innovasjon som også bidrar til et bredere sett av regional måloppnåelse.

En annen side ved STD Innlandet som framstår som interessant, er den måten brukermedvirkning benyttes for å utvikle indikatorer for det integrerte transportsystemet. Selv om dette neppe kan betraktes som en nyskaping i seg selv, peker det på behovet for å utvikle tiltak på et godt kunnskapsgrunnlag – og at det er en gjennomtenkt metode for dette.

REFERANSER

Bardal, m.fl. (2021). Smart mobilitet i distriktene. Sammenstilling av nasjonal og internasjonal kunnskap. *Nordlandsforskning, NF-rapport 7/21*.

Escobar, A., (2018). *Designs for the Pluriverse: Radical Interdependence, Autonomy, and the Making of Worlds*. Duke University Press Books, Durham.

Irwin, T. (2018). *The Emerging Transition Design Approach*, in: *DRS 2018*. Presented at the Catalyst, pp. 968–989.

Karahasanovic et.al. (2020). Key Performance Indicators in Design for Sustainable Rural Transport. *IADIS International Journal on Computer Science and Information Systems Vol. 15, No. 2, pp. 107-122*.

Lundberg, Aa., m.fl. (2020). Strekk i laget. En kartlegging av hvordan FNs bærekraftsmål implementeres i regional og kommunal planlegging. *NF-rapport nr. 7/2020*.

Tonkinwise, C. (2015). Design for Transitions—from and to what? *Des. Philos. Pap.* 13, 85–92.