



SMART OG BÆREKRAFTIG MOBILITET

Strategisk briefing 1-2021

OM BRIEFINGEN

EUs mål om et klimanøytralt kontinent avhenger av at mobilitetsektoren greier å redusere utslippene. Briefingen gir en oversikt over EUs satsinger innenfor mobilitet, og muligheter for Agder.

[Martine Elise Farstad](#)

14.06.2021

INNHALDSFORTEGNELSE

Mobilitet – en nøkkelbrikke.....	1
Den Europeiske unions målsettinger for fremtidens mobilitet.....	1
<i>EU-strategi for smart og bærekraftig mobilitet.....</i>	<i>2</i>
Bærekraftig mobilitet - et ikke-reverserbart skifte til nullutslippsmobilitet.....	2
Smart mobilitet – oppnå sømløs, sikker og effektiv transportforbindelse	3
Et mer motstandsdyktig europeisk transportområde	3
<i>2021 er jernbanens år.....</i>	<i>3</i>
<i>MobilitetspakkeN.....</i>	<i>4</i>
Fremtidens mobilitet.....	4
<i>Nye mobilitetsløsninger vil være viktige.....</i>	<i>5</i>
Muligheter for Agder.....	5
<i>europeiske Muligheter.....</i>	<i>6</i>
Europeisk kompetanseoverføring	6
Partnerskap på tvers av landegrenser.....	7
Finansiering av regionale og lokale satsinger.....	7
internasjonale nettsteder	9
<i>Rapporter og studier.....</i>	<i>10</i>
Kontakt	11

MOBILITET – EN NØKKELBRIKKE

God mobilitet er viktig for en god økonomi – folk må på arbeid, varer må komme frem til markedene, og råvarer til fabrikkene, og dette må skje på en raskt og effektiv måte. Et samfunn med god mobilitet vil tiltrekke seg kompetent arbeidskraft og stimulere til nye investeringer i næringslivet. Smart og bærekraftig mobilitet bidrar også til velfungerende og miljøvennlige byer, fornøyde innbyggere, bedre helse, og letter handelen med utlandet. I tillegg er et godt mobilitetstilbud viktig for likestilling, inkludering og å hindre utenforskap.

[SINTEF](#) spår at grønn mobilitet blir et av de viktigste forretningsområdene i verden i 2030. I følge [Miljødirektoratet](#) står transportsektoren for 31% av utslippene i Norge, noe som gjør sektoren til landets største kilde til klimagassutslipp. Veitransport står for hele 17% av de totale klimagassutslippene, altså over halvparten av transportsektorens utslipp.

Transportsektoren står ovenfor tre viktige trender som vil påvirke utviklingen i sektoren de kommende årene:

- **Befolkningsvekst** og urbanisering som vil gi **større etterspørsel** etter transporttjenester og mobilitetsløsninger
- **Klimautfordringer** som innebærer at **utslippene må reduseres** kraftig i alle sektorer
- **Digitalisering** og plattformøkonomi som skaper **nye muligheter** for smarte mobilitetsløsninger innenfor alle transportmodaler

DEN EUROPEISKE UNIONS MÅLSETTINGER FOR FREMTIDENS MOBILITET



EU anbefaler at regioner og byer sikrer helhetlig fokus på kombinasjonen, og synergier, av lokale og regionale energiløsninger, infrastruktur og mobilitetssystemer, inkludert tiltak for skifte til ressurseffektive, robuste, klimavennlige, og helsefremmende mobilitetsmodaliteter, optimalisering av offentlige transportmuligheter, og bærekraftig arealforvaltning.

EUs vekststrategi eller grønne giv, [The European Green Deal](#), har satt høye ambisjoner for Europa, nemlig at Europa skal bli verdens første klimanøytrale kontinent, og det innen 2050. Denne strategien berører alle sektorer, inkludert transportsektoren. Transport, eller mobilitet, er viktig for samfunnet, men transportsektoren er per i dag en sektor med høye utslipp. Dette påvirker både menneskers helse, miljøet rundt oss, og klimaet. [En rapport fra EEA](#) viser at luftforurensing, eksempelvis fra transport, fører til over 400 000 for tidlige dødsfall (inkludert kreft). Europakommisjonen har derfor utarbeidet en handlingsplan for å redusere forurensing, [Zero Pollution Action Plan](#).

For å oppnå målet om klimanøytralitet må transportsektoren redusere sine utslipp med 90%. Dette betyr en modernisering og omstilling av dagens transportsektor, både angående drivstoff og hvilke transportmidler som benyttes.

I tillegg til ambisiøse klimamål har EU også ambisjoner innenfor trafiksikkerhet. [EUs strategiske handlingsplan for trafiksikkerhet](#) og [EU road safety policy framework 2021-2030](#) setter ut mål om å redusere alvorlige ulykker og dødsfall i trafikken med 50% innen 2030, og en visjon om null dødsfall i trafikken innen 2050.

EU-STRATEGI FOR SMART OG BÆREKRAFTIG MOBILITET

Et av de viktigste tiltakene for transport i Green Deal er Kommisjonens [strategi for bærekraftig og smart mobilitet](#), som ble presentert i fjerde kvartal 2020, sammen med en [handlingsplan med 82 initiativer](#) som vil lede Kommisjonens arbeid de neste fire årene. Denne strategien legger grunnlaget for hvordan EUs transportsystem kan oppnå en grønn og digital omstilling, samt bli mer motstandsdyktig og robust i møte med fremtidige kriser.

Den nye strategien vil forandre måten mennesker og varer beveger seg over hele Europa, og gjøre det enkelt å kombinere ulike transportmåter på én enkeltreise. EU har satt ambisiøse mål for hele transportsystemet for å sikre en **bærekraftig, smart og motstandsdyktig** retur fra COVID-19-krisen. Alle transportformer må bli mer bærekraftige, med grønne alternativer som er tilgjengelige for alle. I tillegg må de rette insentivene på plass for å drive omstillingen.

Strategien gir konkrete mål og delmål som skal oppnås innen 2030, 2035, og 2050 (se faktaboks), og egne flaggskipområder som skal bidra til å sette kursen for prioriteringer for å oppnå målene.

SMART OG BÆREKRAFTIG MOBILITET

Kommisjonen har satt noen [konkrete milepæler](#) for å holde det europeiske transportsystemet på rett spor:

Innen 2030:

- minst 30 millioner utslippsfrie biler i drift på europeiske veier
- 100 europeiske byer vil være klimanøytrale
- høyhastighetstogtrafikk dobles i hele Europa
- kollektivreiser på under 500 km bør være karbonnøytrale
- automatisert mobilitet vil bli utplassert i stor skala
- nullutslipps marinefartøy vil være markedsklare

Innen 2035:

- store nullutslipp-fly vil være markedsklare

Innen 2050:

- nesten alle biler, varebiler, busser samt nye tunge kjøretøy vil være utslippsfrie
- godstrafikken på jernbane vil dobles
- et fullt operativt, multimodalt transeuropeisk transportnettverk (TEN-T) for bærekraftig og smart transport med høyhastighetsforbindelse

BÆREKRAFTIG MOBILITET - ET IKKE-REVERSERBART SKIFTE TIL NULLUTSLIPPSMOBILITET

For å sikre et bærekraftig transportsystem i Europa må alle former for transport gjøres mer bærekraftige. I tillegg må det sikres at bærekraftige alternativer er tilgjengelige for folk gjennom et multimodalt transportsystem. Andelen lav- og nullutslippsbiler i bilparken øker, men er fremdeles for lav for å nå 2050-målet. Derfor er det en viktig prioritering å styrke opptaket av utslippsfrie kjøretøy, fornybare og lavutslipps-drivstoff, samt sikre tilhørende infrastruktur, som eksempelvis ladestasjoner og lignende.

Flaggskipområder:

1. Styrke opptaket av utslippsfrie kjøretøy, fornybare og lavutslipps-drivstoff, og tilhørende infrastruktur
2. Danne nullutslippshavner og -flyplasser
3. Gjøre interurban og urban mobilitet mer bærekraftig og sunn
4. Grønnere godstransport
5. Karbonprising og gi bedre insentiver for brukerne

SMART MOBILITET – OPPNÅ SØMLØS, SIKKER OG EFFEKTIV TRANSPORTFORBINDELSE

Transport er viktig for alle, da det forbinder innbyggere og næringsliv. Digital teknologi har potensial til å revolusjonere måten vi beveger oss på, noe som gjør mobilitet smartere, mer effektiv og også grønnere. Målet er å oppnå en sømløs, trygg og effektiv mobilitet gjennom smarte digitale løsninger og intelligente transportsystemer, inkludert billettsystemer for multimodale reiser og papirfrie løsninger.

Flaggskipområder:

6. Realisere operativ og automatisert multimodal mobilitet
7. Innovasjon, data og AI for smart mobilitet

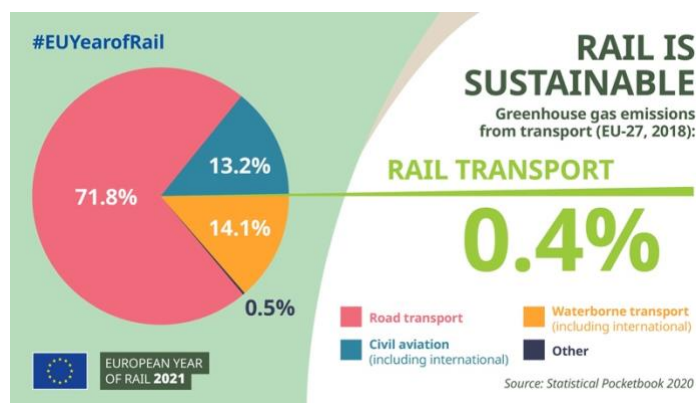
ET MER MOTSTANDSDYKTIG EUROPEISK TRANSPORTOMRÅDE

Koronapandemien har gitt et økt behov for sterkere og mer motstandsdyktige transportsystemer. Derfor rettes det fokus mot dette i forbindelse med grønn omstilling og ferdigstillingen av TEN-T-nettverket. I tillegg er det viktig å sikre arbeidsplasser og gode sosiale forhold for arbeiderne. Et viktig mål i fremtidens mobilitet er null dødsfall i trafikken.

Flaggskipområder:

8. Styrke det indre marked
9. Gjøre mobilitet rettferdig og tilgjengelig for alle
10. Forbedre trygghet og sikkerhet for transport

2021 ER JERNBANENS ÅR



I EU står jernbanen for bare 0,4% av transportrelaterte klimagassutslipp, og er dermed en av de mest bærekraftige formene for passasjer- og godstransport. Jernbanen også ekstremt trygg, og den forbinder mennesker og virksomheter over hele EU via det [transeuropeiske transportnettverket \(TEN-T\)](#). Dette er bakgrunnen for EU-kommisjonens initiativ, [Year of the Rail](#), og [Det portugisiske presidentskapets fokus på jernbane](#).

Jernbanen forbinder avsidesliggende områder, og sikrer intern og grenseoverskridende sammenheng i de europeiske regionene. Imidlertid er det bare 7% av passasjerene og 11% av varene som reiser med tog. Utdatert infrastruktur, utdaterte forretningsmodeller og høye vedlikeholdskostnader er noen av hindringene som skal overvinnes for å skape et enhetlig europeisk jernbaneområde. Europakommisjonen har kommet med et forslag om [10 nye europeiske partnerskap](#) for å få fortgang i omstillingen til et grønt og klimanøytralt Europa. Flere av disse vil kunne bidra til å forbedre jernbanens konkurransevne, i tillegg til at det er foreslått et [egget partnerskap for jernbanen](#). Kommisjonen skal også komme med en handlingsplan for jernbanen i løpet av 2021 som skal øke passasjerreiser med jernbane.

MOBILITETSPAKKEN

EUS MOBILITETSPAKKER

- [Mobilitetspakke 1](#)
Kjøre- og hviletid, kontroll, utvidet adgang til kabotasje og returplikt
- [Mobilitetspakke 2](#)
Overgangen til et lav-utslipps transportsystem i Europa
- [Mobilitetspakke 3](#)
Digitalisering, trafiksikkerhet, klima og miljø

Europakommisjonens Mobilitetspakke er en omfattende samling av tre initiativer med en rekke tiltak som møter viktige utfordringer for europeisk transport og mobilitet. Parlamentet og Rådet har i tillegg vedtatt nye regler for kabotasje og markedsadgang som [Europakommisjonen er bekymret for vil være til hinder for å oppnå målene i Green Deal. Kommisjonen har derfor gjort konsekvensanalyser på de to tiltakene: returplikt og kabotasjevote](#). Resultatene antyder at returplikt og kabotasjevoter kan ha negative effekter, inkludert en økning i transportutslipp. Kommisjonen vurderer studiefunnene i sammenheng med EUs grønne giv, strategi for bærekraftig og smart mobilitet, samt det indre markeds funksjon.

FREMTIDENS MOBILITET

Det å få på plass transport- og mobilitetssystemer med null, eller kraftig reduserte, utslipp er en presserende utfordring for global og europeisk bekjempelse av klimaendringer. Å forstå og differensiere ytelsen og potensialet til nye og innovative transport- og mobilitetssystemer vil være grunnleggende for vellykket bærekraftig omstilling.

Nye trender og utvikling innenfor passasjer- og godstransport indikerer en økende brukersentrert tilnærming til mobilitet, som prioriterer brukernes individuelle behov og preferanser. Dette innebærer betydelige endringer i mobilitet, transportnett, og trafikkstyring. Transportinfrastruktur, kjøretøyteknologi og digitalisering har blitt forbedret gradvis, mens bevegelse av mennesker og levering av varer og tjenester forventes å øke kontinuerlig. COVID-19 har endret mange nordmenns transportvaner, hvor gange, sykling og privat bilbruk har økt. Internethandelen har økt betydelig, og kontaktløse løsninger er de foretrukne. [Personbilen er så langt «vinneren»](#).

Med EUs mål om 30 millioner utslippsfrie biler innen 2030 og at nesten alle biler skal være utslippsfrie innen 2050 er det naturlig å forvente at de fleste kommunale, regionale og nasjonale offentlige myndigheter i Europa på et eller annet tidspunkt vil være pålagt å bygge ut ladeinfrastruktur innenfor sine områder. [Sustainable Transport Forum](#) har utarbeidet [et sett anbefalinger](#) og en [håndbok](#) som oppsummerer det viktigste for offentlige myndigheter som anskaffer, tildeler konsesjoner og lisenser, eller gir støtte til elektrisk ladeinfrastruktur for personbiler og varebiler. Innen 2025 vil det være behov for rundt 1 million offentlige ladestasjoner i Europa, og Kommisjonen vil støtte, samt finansiere, utplassering av lade- og fyllstasjoner for utslippsfrie kjøretøyer i mindre tettbefolkede områder og på strekninger for langdistansereiser.

Bruk av null- eller lavutslippsbiler, sykler eller andre fremkomstmidler for den siste milen øker også, hovedsakelig på grunn av politikken for bilfritt sentrum og miljøsoner, selv om det fremdeles er begrenset. Et eksempel på dette er planlagt for [Utrechts største bilfrie nabolag](#).

SMARTE MOBILITETSTJENESTER FOR OFFENTLIG OG PRIVAT TRANSPORT

- [Offentlig transport](#)
- Deling og korttidsleie
- [Mobilitet som en tjeneste](#)
- [Mobilitet etter behov](#)
- Autonome transportsystemer
- Smarte mobilitetstjenester innen gods og logistikk

Selv om elbilen har null utslipp i drift, er skadekostnadene per passasjer i en elbil i rushtiden høyere enn i en buss med fire passasjerer eller mer – dette gjelder også dieselbusser. Derfor er det viktig at byer og tettsteder satser på gode kollektivtilbud slik at det blir mer attraktivt å benytte kollektivtransport enn å kjøre privatbil.

NYE MOBILITETSLØSNINGER VIL VÆRE VIKTIGE

Smarte mobilitetssystemer og -tjenester kan bidra til å redusere utslippene fra transportsektoren, og løse problemer med overbelastning og tilgjengelighet. Nye innovasjoner innen teknologi bør optimalisere hele transportsystemet for å gi et langsiktig bidrag til avkarboniseringen av transportsektoren.

Ny teknologi og delingsøkonomi bringer nye aktører til det urbane økosystemet. Et skifte mot mer brukersentrerte tilnærminger til mobilitet og transport, samt nye teknologier, fører til nye businessmodeller og tjenester som eksempelvis delt mobilitet, mikromobilitet, og mobilitet som en tjeneste (MaaS). Tradisjonelle transportmodeller utfordres av nye tjenester og modeller, og kan i flere tilfeller gjøre skillet mellom offentlig og privat mobilitet mindre tydelig. Delingsmobilitet og mikromobilitet kan redusere bruken av offentlig transport. Dette kan påvirke både inntektene for offentlig transport negativt, men også minske trengselen på offentlig transport i rushtiden. Mikromobilitet er en trend man kan forvente er kommet for å bli.

NYE MOBILITETSLØSNINGER

Mobilitet som en tjeneste (MaaS) er et konsept som fremmer det å samle ulike transporttjenester i en enkel plattform som gjøres tilgjengelig gjennom eksempelvis en app.

Multimodal transport er kombinasjonen av ulike transportformer gjennom en reise.

Mikromobilitet omfatter sykler, el-sparkeyklescootere, mikrobiler og andre små motoriserte fremkomstmidler. Mikromobilitetstjenester er gjerne delingstjenester.

«Fylkene brukte i 2019 9,4 milliarder kroner i tillegg billettinntektene for å finansiere kollektivtrafikktilbudet i sine områder. Dette omfatter buss, båt, trikk og lokalbane, mens staten har ansvaret for togtilbudet.»

Fremtidige transport- og mobilitetstjenester kan ikke sees på som frittstående sektorielle løsninger. Gitt betydelig urbanisering i Europa bør disse tjenestene inkluderes i smarte og bærekraftige strategier som tar sikte på å øke ressurseffektivitet og redusere utslipp.

MULIGHETER FOR AGDER

Transport står for største andel klimagassutslipp i Agder, og det er derfor i denne sektoren de største utslippskuttene må gjøres. For Agder betyr dette et behov for å følge opp utslippsreduksjon og modalitetsskifte gjennom overvåkning, evaluering og integrering av nye energiløsninger, teknologier og tjenester, samt helhetlige løsninger. Demografisk endring, livsstil, urbanisering, endringer i brukeratferd, og økende transportbehov vil være faktorer som påvirker hvilke løsninger som vil gi best resultater.

Agder Fylkeskommune har allerede startet arbeidet med å utvikle en regional plan for mobilitet. God mobilitet vil kunne bidra til utslippsreduksjon, og legge til rette for bedre levekår i regionen. Regionen bør sikre kapasitetsheving, kompetansebygging og utvikling av nye integrerte løsninger. Dette kan gjerne gjøres gjennom europeisk samarbeid og samskaping på klimavennlige og bærekraftige mobilitetskonsepter for smarte byer og bygder, samt regionen som helhet. Slike miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformede mobilitetsløsninger promoterer internasjonalt under «Electric Region Agder».

Aktiv samhandling kobler lokale og regionale mobilitetsløsninger, systemer og infrastrukturer med nasjonale og internasjonale, herunder god tilkobling til EUs hovedtransportnettverk gjennom Jyllandskorridoren.

Multimodal transport kan bidra til økt bruk av bærekraftige transportformer, men trenger et sterkt løft. Dette gjelder både for gods- og persontransport. Mobilitet som en tjeneste, hvor man samler ulike transporttjenester på en digital plattform, vil muliggjør for brukeren å gjennomføre hele reisen gjennom en enkeltbetaling. Dette, kombinert med å kunne benytte flere transportmodaler, vil kunne få flere til å reise kollektivt. For godstransport er det kombinerte transportdirektivet viktig - det er designet for å støtte multimodal godstransport som involverer jernbane- og vannbåren transport, inkludert nærsjøfart. EUs transportpolitikk sikter mot en form for mobilitet som er bærekraftig, energieffektiv og respekterer miljøet. Disse målene kan oppnås ved å bruke multimodal transport som best mulig kombinerer de forskjellige transportmåtene, utnytter hver enkelt styrke og minimerer svakhetene.

EUROPEISKE MULIGHETER

Sørlandets Europakontor anbefaler fylkeskommunen, kommuner og andre aktører på Agder å se til Europa med følgende mulighetsrom:

- Europeisk kompetanseoverføring
- Partnerskap på tvers av landegrensener for å ta ut potensialet i mobilitetssektoren
- Finansiering av regionale og lokale satsinger

EUROPEISK KOMPETANSEOVERFØRING

EU har tatt mål av seg å [bane vei for en bærekraftig omstilling](#) i Europa og globalt. Med EUs investeringer i smart og bærekraftig mobilitet foreligger det nå mye kompetanse, gode satsinger og prosjekter i Europa, som politikere, administrasjoner og andre på Agder kan lære av, samtidig som man deler egne erfaringer og løsninger.

[European Mobility Week](#) er Kommisjonens flaggskip for å rette fokus mot, og øke bevisstheten rundt, bærekraftig mobilitet. Regionplan Agder 2030 har satt mål om å øke andelen reiser som foretas til fots, med sykkel, og med kollektiv transport. For å oppnå dette er bevissthet blant innbyggerne viktig, i tillegg til å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. Mobilitetsuken finner sted i september hvert år, og oppfordrer lokale myndigheter til å teste ut nye mobilitetskonsepter, måle luftkvalitet, fremme ny infrastruktur og teknologi, og få tilbakemeldinger fra innbyggerne. Denne uken gir gode muligheter både for å teste egne ideer, vise frem gode ideer til resten av Europa, hente inspirasjon fra andre byer og lokalsamfunn, og oppfordre egne innbyggere til å ta del. Byer, organisasjoner, bedrifter og skoler kan melde inn egne aktiviteter under mobilitetsuken. Det kan være bilfri dag i byen, lansering av ny mobilitetsløsning, at de ansatte eller elevene skal sykle eller gå til jobb, eller ulike [mobilitetsarrangementer](#) og -tjenester. Under mobilitetsuken kan regionen til å teste ut konsepter som gjør Agder forberedt på fremtidens transportløsninger, teste ny teknologi, og engasjere innbyggerne i prosessen. Sørlandets Europakontor oppfordrer aktører i regionen til å melde inn aktiviteter til kommende mobilitetsuke, hvor man kan velge å registrere aktiviteter som skal finne sted under mobilitetsuken, permanente løsninger og tiltak som lanseres eller implementeres under, eller til, mobilitetsuken, eller bilfri dag.

Gjennom Sørlandets Europakontors nettsted, [Europabanken.no](#), er det mulig å finne god praksis fra Europa.

EUROPEISK INSPIRASJON

- EIT Urban Mobility: [Analyse av mobilitetsstrategier under COVID-19](#)
- Aberdeen [implementerer hydrogenbuss](#) i byen og bygger infrastruktur for å fylle hydrogen
- Brussel har utarbeidet en tiårig [mobilitetsplan](#) for regionen som har [vunnet EUs SUMP-pris for 2020](#)
- [Wien](#)
- [Lahti](#)
- [Skottland](#)
- [Dublin](#)
- [Barcelona](#)
- Uk <https://www.gov.uk/government/collections/future-of-transport-programme>
- [ProMaaS](#) – et prosjekt som tar for seg hvordan beslutningstakere vellykket kan regulere mobilitet som en tjeneste
- [GreenCharge](#) kombinere solceller og brukte elbilbatterier på ladestasjonene for å kapasitetsstyre ladestrømmen
- [SUMP-UP](#) utarbeider verktøy som skal hjelpe mobilitetsplanleggere å ta mer informerte beslutninger om hvilke planleggingsverktøy som passer best for deres lokalmiljø
- [BuyZET](#) utvikler innovative løsninger for å få ned utslippet knyttet til frakt av varer og tjenester i urbane strøk og byer
- [ASSURED](#) arbeider med smart ladeinfrastruktur for kjøretøy i urbane strøk
- [Bable](#) gir oversikt over mange prosjekter og god praksis
- [Sharing Cities](#) – et prosjekt om byplanlegging og delingsøkonomi
- [Cyclewalk](#) – et prosjekt som arbeider for et skifte fra bilbruk til sykkel og gange
- [Desti-smart](#) skal sikre bærekraftig turisme og uslippfri økonomi gjennom bærekraftig mobilitet
- [Last mile](#) – regionale skreddersydde mobilitetsløsninger for «den siste milen»

PARTNERSKAP PÅ TVERS AV LANDEGRENSER

Det finnes veletablerte samarbeid på Agder og nasjonalt om mobilitet og transport. Deltakelse i internasjonale partnerskap og nettverk kan forsterke allerede pågående initiativer. Gjennom kompetanseutveksling og prosjektsamarbeid med aktører som har tilsvarende behov og utfordringer som man har på Agder, kan man skape bedre resultater.

[Smart Cities Marketplace](#) er en plattform som samler byer, industri, SMBer, investorer, forskere og andre smartby-aktører. Målet er å forbedre livskvaliteten for innbyggere, og øke konkurransekraften for europeiske byer og industri samtidig som man møter EUs energi- og klimamål. Plattformen skal hjelpe med implementering av smartby-løsninger på tvers av sektorer. Nettverket kan benyttes for å finne muligheter, utforme prosjektideer, og danne partnerskap.

Sørlandets Europakontor kan bistå med tematiske kartlegginger og partnersøk.

FINANSIERING AV REGIONALE OG LOKALE SATSINGER

FNs bærekraftsmål vil bli en integrert del av alle EUs arbeidsprogrammer for perioden 2021-2027. Smart og bærekraftig mobilitet vil få en sentral plass med digitalisering som et viktig verktøy. Gjennom implementeringen av strategien for smart og bærekraftig mobilitet er målet at det skal skapes et mer effektivt

og motstandsdyktig transportsystem, som er på vei mot å redusere utslippene, i tråd med målene i [Green Deal](#). For å oppnå målene i mobilitets-strategien vil EU-programmene være essensielle virkemidler. Noen særlig relevante programmer og virkemidler som Norge deltar i, og har tilgang til, som kan gi aktører og regioner støtte til i sikre bærekraftig mobilitet vil være:

- [InvestEU](#), et investeringsfond som skal mobilisere rundt 400 milliarder euro til investeringer i bærekraftig infrastruktur, FoU og digitalisering, SMBer osv.
- [Horisont Europa](#), EUs forsknings- og innovasjonsprogram med stort fokus på grønn og digital omstilling
- [Digital Europe](#), EUs digitaliseringsprogram, bygger på EUs Digital Single Market Strategy, og skal understøtte digital omstilling i bred forstand
- [Interreg](#), har ulike typer samarbeidsprogram for transregionale prosjekter med fokus på bærekraft og blant annet offentlige tjenester

I Horisont Europa, EUs forsknings- og innovasjonsprogram, under *Cluster 5 «Climate, Energy and Mobility»* er det forventet en rekke utlysninger som kan støtte regioner, kommuner og byer i å omstille til smartere og mer bærekraftig mobilitet, da hovedmålet for *Cluster 5* er å bidra til å oppnå klimanøytralitet innen 2050. De mest relevante delene for offentlige aktører ser ut til å være Destinasjon 2, og 6, samt Destinasjon 5. Destinasjon 2 «*Cross-sectoral solutions for the climate transition*» vil ha et eget "kapittel" om byer og samfunn med utlysninger knyttet til transport og mobilitet, samt utslippsfrie samfunn og reduserte utslipp. Disse utlysningene sammenfaller med målene i Regionplan Agder 2030, hvor Agder skal redusere utslippene med minst 45% innen 2030 og sikre attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter. I tillegg vil destinasjon 2 ha et kapittel om bærekraftige verdikjeder for batterier, som kan knyttes til batterifabrikken i Arendal. Destinasjon 6 «*Safe resilient transport and smart mobility services for passengers and goods*» tar for seg utfordringer innenfor transportsektoren. Her vil multimodalitet, teknologi og smarte løsninger, trafiksikkerhet, og behovsbasert transport være viktig. En del av utlysningene i Destinasjon 5 «*Clean and competitive solutions for all transport modes*» retter seg mot kjøretøyer og veitransport, lufttransport, og sjøtransport, og er knyttet til partnerskapene [2Zero](#) og [ZEWI](#), men relateres også til ladeinfrastruktur. Demonstrasjon og pilotering av infrastruktur vil være relevante muligheter for Agder, hvor Kristiansand havn allerede har noe ladeinfrastruktur for skip (landstrøm), og kan være en attraktiv partner.

Ettersom transport står for den største andelen utslipp i Agder er det naturlig å søke måter å redusere disse utslippene på. Utslipsreduksjon kombinert med å gjøre mobilitet mer tilgjengelig for innbyggerne vil generelt gjøre Agder til en mer attraktiv region å bo i med lav luftforurensing og smarte og enkle transportløsninger. Horisont Europa, sammen med de andre programmene, vil gi muligheter for å realisere disse målene dersom man har gode prosjekter og god forankring i regionen.

I praksis betyr det at aktører på Agder kan søke å få finansiert satsinger via EU-programmene. I tillegg er det mulig å benytte norske virkemidler til prosjekter som bygger på internasjonal kompetanseoverføring, f.eks [Forskningsrådets innovasjonsprosjekter for offentlig sektor](#), [RFF Agder](#), [Forskningsmobilisering Agder](#), Miljødirektoratet ([Klimasats](#)), [Innovasjon Norges finansiering for innovasjon og utvikling \(Offentlig-privat samarbeid – utlysning 2019\)](#), og innovative offentlige anskaffelser med hjelp fra [Leverandørutviklingsprogrammet](#). ENOVA har programmer der det er mulig å søke om tilskudd til tiltak som fremmer miljøvennlig transport og reduserer klimagassutslipp.

Sørlandets Europakontor og det regionale EU-nettverket, Horizon South Norway, bistår med å utvikle satsinger, prosjektutvikling, søknad og gjennomføring.

INTERNASJONALE NETTSTEDER

- [Europakommisjonen om bærekraftig mobilitet](#)
- [Europakommisjonen om transport og infrastruktur](#)
- [CINEA – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency](#)
- [Eltis - the urban mobility portal](#)
- [EIT Urban Mobility](#)
- [Climate Kic](#)
- [Civitas – Cleaner and better transport in cities](#)
- [European Mobility Week](#)
- [SUMP Network](#)
- [Sustainable Mobility \(ICLEI\)](#)
- [Shift2Rail](#)
- [C40 Knowledge Hub](#)
- [International Association of Public Transport](#)
- [Eurostat transport](#)
- [TEN-T](#)
- [Micromobility for Europe](#)
- [EPOMM \(European Platform on Mobility Management\)](#)
- [ERA \(European Agency for Railways\)](#)
- [Eurocities](#)
- [EGVI og 2Zero Road Transport Partnership](#)
- [Single European Sky Atm Research Jount Undertaking \(SESAR JU\)](#)
- [European Cluster Collaboration Platform](#)
- [Europabanken.no](#) fra Sørlandets Europakontor

RAPPORTER OG STUDIER

[Raising awareness of alternatives to private car - Pilot project](#)

[The Supporting study on activities 3.2, 3.3 and 3.4 of the new working programme of the ITS Directive](#)

[Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities](#)

[Mapping accessible transport for persons with reduced mobility](#)

[Improving accessibility of persons with reduced mobility by improving digital travel information services \(God praksis\)](#)

[Remaining challenges for EU-wide integrated ticketing and payment systems](#)

[Transport in the European Union: Current Trends and Issues](#)

[EU transport in figures: Statistical pocketbook 2020](#)

[STF Recommendations Handbook](#)

[Recommendations for public authorities on: procuring, awarding concessions, licences and/or granting support for electric recharging infrastructure for passenger cars and vans](#)

[Rail Strategic Research & Innovation Agenda](#)

[Study on the societal acceptance of Urban Air Mobility in Europe](#)

[Roadmap on new EU urban mobility framework](#)

[Sustainable and smart urban transport](#)

[Waterborne transport in Europe The role of research and innovation in decarbonisation : an analysis of waterborne transport, based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System \(TRIMIS\)](#)

[Rail transport research and innovation in Europe: An assessment based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System \(TRIMIS\)](#)

[Towards a common European framework for sustainable urban mobility indicators](#)

[Urban mobility Gender-sensitive infrastructure](#)

[The first and last mile: The key to sustainable urban transport : transport and environment report 2019](#)

[Remaining challenges for EU-wide integrated ticketing and payment systems](#)

KONTAKT

STIG MARTHINSEN
ADMINISTRERENDE
DIREKTØR



Tel (+47) 400 747 50
sm@south-norway.no

KARSTEN AUST
EU-RÅDGIVER



Tel (+47) 474 619 00
ka@south-norway.no

MARTINE ELISE FARSTAD
ENHETSLEDER
BRUSSEL



Tel (+47) 932 880 49
mef@south-norway.no

POST- OG BESØKSADRESSER

HØVEDKONTOR:

Sørlandets Kunnskapspark
Universitetsveien 19
4630 Kristiansand

BRUSSEL-KONTOR:

Norway House
Rue Archimède 17,
1st floor
BE-1000 Brussels

ARENDALSKONTOR:

Sørlandets Kunnskapshavn
Kystveien 2
4841 Arendal

NETTSIDER

- www.south-norway.no
- www.europabanken.no
- periscope-network.eu

E-POST

post@south-norway.no

FØLG OSS

[Facebook](#)

[LinkedIn](#)

[Twitter](#)