

# Panelets begrunnelse for valg av vinner(e)

## Generelt

Til konkurranse "Smartere transport i Norge" kom det inn 11 bidrag, med 11 ulike prosjekter. 12 fylkeskommuner deltok – Oslo og Akershus leverte felles bidrag.

Bidragene har vist stor variasjon i problemstillinger, men panelet ser også mange løsninger og prosjekter som er relativt like. Panelet vil vise til at bidragene varierte i omfang, dekning og grundighet, men i alle bidragene har fylkeskommunene tatt utgangspunkt i egne utfordringer og påpekt disse i sine forslag. Panelet vil berømme dette, og vil også berømme fylkeskommunene for at de har involvert private aktører i bidragene. Panelet vil også berømme alle fylkeskommuner for at de har valgt en utradisjonell tilnærming og for at de ser ut til å ha søkt etter kreative og innovative løsninger. For noen har kanskje ikke tiden strukket til for å produsere en mer kreativ portefølje med delprosjekter og sterkere involvering av private parter.

I konkurransen var det satt opp 10 kriterier. Utover dette har panelet også sett på potensialet for innovasjon og om det er løsninger som kan komplementere hverandre og gi konkurransen en ekstra merverdi. Basert på dette har panelet samlet seg om en hovedvinner, og fire delprosjekt som premieres.

Panelet vil også berømme Samferdselsdepartementet for initiativet, og for innovasjon på dette området. Panelet mener departementet bør vurdere passende oppfølgingstiltak og dersom det utlyses liknende konkurranser i fremtiden bør kriteriene legges opp slik at det stimulerer til ytterligere kreativitet og innovasjon.

## Hovedvinner

### Nordland fylkeskommune

Bidraget fra Nordland fylkeskommune var svært godt gjennomarbeidet, med god struktur og et klart budskap som viste et helhetlig prosjekt. Nordland fylkeskommune tar utgangspunkt i en konkret utfordring med den nye bydelen som skal bygges på området som i dag er flyplass. Fylkeskommunen fokuserer på et reelt problem som skal løses og har knyttet til seg gode og relevante samarbeidspartnere. Bidraget fikk jevnt over en svært høy score på alle kriteriene som ble satt i konkurransegrunnlaget. Av lignende prosjekter så var Nordland fylkeskommune det mest innovative og med fokus på ulike typer transport og transportmidler. Panelet vil trekke frem delprosjektene MoBo, Folkeflyt, Autobag og Dynamisk veiviser som spesielt gode eksempler på nytenkning og evne til å sette teknologien i en kontekst. Panelet var enstemmig enige i at dette var det klart beste bidraget, med prosjekter som på best mulig måte svarte ut kriteriene som ble satt av Samferdselsdepartementet. Videre er prosjektet innovativt, skalerbart og kan bidra til lokal næringsvirksomhet.

### *Vurdering*

Nordland fylkeskommunes bidrag scoret høyest av alle bidragene på kriteriet om MaaS. Bidraget setter sammen kollektivtrafikk, fly og ferge på en svært god måte og har fokus både på persontransport og transport av bagasje. Det trekker opp at prosjektet gir potensiale for en ny og mer sømløs transporthub, med flere typer transportmidler og bruk av kompleks

teknologi. Prosjektet viser at Nordland fylkeskommune har tenkt utenfor tradisjonelle rammer og ønsker å etablere starten for en ny by. Det er fokus på individets behov for mobilitet og prosjektet tar hensyn til ulike typer brukere for å sikre en sømløs transport for alle. Prosjektet har en god struktur og er fremtidsrettet med fokus på den nye bydelen som skal komme. Nordland fylkeskommune ønsker å teste ut selvkjørende busser som en del av prosjektet og det er fokusert på sammenkoblede kjøretøy gjennom prosjektet grønn geo-fencing. Den dynamiske veiviseren er et godt eksempel på å benytte teknologien til å løse problemer som hindrer mer sømløs mobilitet, ved å gjøre sanntidsdata tilgjengelig for brukerne på deres eget språk. MoBo er en av grunnpilarene til prosjektet og skal være en videreutvikling av en eksisterende arkitektur.

Bidraget vil benytte anonymiserte datakilder for å samle inn data og gjøre det tilgjengelig for andre gjennom åpne grensesnitt. Autobag var et av prosjektene som panelet trakk frem som unikt og viktig for universell utforming. Det viser fokus på en effektiv varelogistikk og sømløs mobilitet. Bidraget fokuserer på brukermedvirkning som én av de fire grunnpilarene i prosjektet. Å trekke inn befolkningen gjennom et fysisk og virtuelt by-laboratorium er viktig både for å sikre innovasjon og at prosjektene forankres hos befolkningen. Utviklingen av et miljødashbord er med på å trekke flere i befolkningen med på prosjektene, bidra til en holdningsendring og involverer de unge gjennom "gameification". Bidraget ble vurdert til å ha svært høyt potensiale for innovasjon og kan skaleres til andre steder i Norge.

Panelets forslag: tildeles 50 millioner kr.

### **Premiering av delprosjekter (i alfabetisk rekkefølge)**

Panelet har i tillegg til hovedvinneren, valgt å premiere delprosjekter som er funnet spesielt innovative og interessante. Disse delprosjektene kan bidra til å støtte opp om og komplementere vinnerbidraget.

#### Hordaland

Hordaland fylkeskommunes bidrag var grundig og strukturert. Bidraget skilte seg ut fra de andre ved at de vil etablere et mobilitetslaboratorium. Fokuset er konsentrert på det underliggende behovet for samhandling og innovasjon som ligger til grunn for gode MaaS-løsninger. Bidraget fikk jevnt over god score på kriteriene. Prosjektet er innovativt og har et stort potensiale! Hordaland satser sterkt på samarbeid og organisering. Samtidig fokuserer de på innsamling av sensorbaserte data på en standardisert måte. Prosjektet har en sterk indre sammenheng hvor analyser av problemstillinger, spesielt i forhold til nye mobilitetsformer er viktig.

#### *Vurdering*

Bidraget har et klart mål om samspill og samarbeid for å kunne utvikle de gode løsningene. Det er fokus på de bakenforliggende behovene, selve motoren, for å etablere MaaS, noe som er unikt blant bidragene. Prosjektet skal videreføre uttesting av selvkjørende kjøretøy som er begynt av Bergen kommune og Skyss. Prosjektet skal også være en plattform for videre arbeid med aktiv signalprioritering. Bidraget beskriver at de vil etablere et mottak for sensorbasert infrastruktur, for deretter å gjøre den tilgjengelig for andre. De vil benytte seg

av en virksomhetsarkitekt for å sikre god arkitektur på dataplattformen, i samarbeid med prinsipper utarbeidet av en Living lab. Bidraget har den best beskrevne dataplattformen, men er noe mindre ambisiøs enn andre bidrag. Dette trekker noe ned. Prosjektet skal brukes for å teste ut idéer fra Veikart for grønn næringstransport. Prosjektet skal være en del av Living lab og vil engasjere innbyggerne gjennom å fasilitere for uttesting av nye løsninger. Hordaland fylkeskommune har knyttet til seg mange samarbeidspartnere og relevante miljøer. De viser til tidligere erfaringer og presenterer prosjektet som en god løsning. Prosjektet mangler noe retning og er lite fremoverlent ved at det skal benyttes til å underbygge allerede igangsatte prosjekter. Bidraget scorer høyt på kriteriet for analyse, mye fordi prosjektet i hovedsak består i å samle inn, foredle og videreformidle data. Det er dette som gjør prosjektet unikt og innovativt, samtidig trekker det litt ned at prosjektet er litt uforløst og har få konkrete prosjekter utover å etablere et mobilitetslaboratorium.

Panelet ønsker at premien skal benyttes til arbeidspakke/delprosjekt

- Å begynne etableringen av et mobilitetslaboratorium

### Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylkeskommunes bidrag er bra og gir god bakgrunn for valg av prosjekt. Bidraget fokuserer på sømløs kobling mellom transport på sjø og land. Prosjektet skal legge til rette for nye typer autonome passasjerbåter. Prosjektet er skalerbart, innovativt og er gode på analyse og problemstilling. Utviklingen av autonome ferger i dette prosjektet vil utfylle hovedvinnerens bidrag.

### *Vurdering*

Møre og Romsdal fylkeskommunes bidrag fokuserer på å gjøre det lettere å benytte kollektivtransport ved å gjøre overgangene sømløse. Koblingen mellom sjø og land, samt fokus på universell utforming, trekker opp. Prosjektet skal undersøke mulighetene for et autonomt fartøy for bruk i bynære områder, men en fullskala implementering vil ikke være en del av prosjektet. Videre skal prosjektet se på hvordan dokking kan gjøres automatisk og sikker. Dette trekker opp. Prosjektet skal gjøre en mulighetsstudie og preliminær systemdesign av ulike systemer som skal benyttes til systemstyring, booking og betaling. Dette skal blant annet gjøre fortløpende datafangst og analyse av sanntidsinformasjon for å tilrettelegge for sømløshet. Prosjektet skal utvikle nye systemer og det er mindre fokus på bruk av åpne standarder enn noen av de andre bidragene, dette trekker noe ned. Prosjektet skal drive datafangst, involvere akademia og fokuserer på læringspotensialet ved informasjonen, men har mindre fokus på videreformidling av informasjonen utover arbeidet i prosjektpakkene. Prosjektet fokuserer på persontransport, og varelogistikk nevnes ikke. Bidraget viser grundige og tilpassede prosjektpakker og innbyggerne engasjeres i mindre grad. Møre og Romsdal fylkeskommune har knyttet kontakter med relevante akademiske miljøer, samt relevante næringsaktører. Dette trekker opp. Bidraget har en egen prosjektpakke for sikkerhet, hvor også datasikkerhet er integrert.

Det er unikt for bidraget at de går så tungt inn for et prosjekt på båt og bidraget er sterkt på autonomi, samtidig er problemstillingen spesialtilpasset for utfordringene i fylket. Bidraget viser stort potensiale for videre innovasjon og har et unikt fokus på topografien i fylket.

Prosjektet er konseptbasert, men ser ikke helheten i like stor grad som noen av de andre bidragene, selv om prosjektet tar opp en mer konseptuell kontekst.

Panelet ønsker at premien skal benyttes til arbeidspakke/delprosjekt

- Utvikling av nye typer passasjerferger og – båter (2. Mulighetsstudie autonome fartøy)

### Oslo & Akershus

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har utarbeidet et svært grundig bidrag. Det er en god målsetting og tydelig struktur i prosjektet. Det er høyt fokus på MaaS og å involvere flere ulike transportformer for å sikre optimal mobilitet for individet. Bidraget fikk jevnt over høy score på kriteriene, men det ble gitt totalt en lavere score enn hovedvinneren. Bidraget har imidlertid godt fokus på autonomi, håndtering av flåter og baksystem som trekker opp. Dette er bakgrunnen for at panelet ønsker å premiere bidraget for sitt prosjekt med autonome busser i punkt-til-punkt tilbud og hvordan dette kan fungere sammen med det totale rutebaserte transportsystemet.

### *Vurdering*

Bidraget fokuserer på fremtidens mobilitet og ny teknologi, hvor sømløshet for individet står i fokus. Dette trekker opp. Oslo og Akershus ønsker å lage en mobilitetsplattform som skal testes ut som piloter i 3 etterfølgende trinn. Det er en systematisk oppbygging av prosjektet som er svært grundig beskrevet. Bidraget beskriver pågående satsing på selvkjørende kjøretøy og vil benytte lærdom fra andre piloter til å forbedre MaaS-prosjektet. Oslo og Akershus ønsker å tilby en app hvor alle mobilitetstjenestene er samlet. Fokuset på autonomi og håndtering av flåter og baksystem trekker opp. Prosjektet skal benytte seg av eksisterende standarder og har høyt fokus på datasikkerhet. Gjennom å informere brukerne om helse, miljø, tid og kostnader vil de involvere og bevisstgjøre brukerne gjennom "gamification". Prosjektet ser også på MaaS i mer og mindre tettbebygde strøk. Oslo og Akershus skal benytte LivingLab for å involvere innbyggerne i alle stadier av prosjektet, også helt fra start. Dette trekker opp. Oslo og Akershus har knyttet til seg konkrete partnere og har et godt utgangspunkt for å kunne involvere bedrifter. Bidraget viser et svært grundig, gjennomtenkte prosjekt, men det er likevel mindre nybrottsarbeid enn hos lignende bidrag.

Panelet ønsker at premien skal benyttes til arbeidspakke/delprosjekt

- Pilotering av punkt-til-punkt kjøring med autonome busser

### Rogaland

Bidraget til Rogaland fylkeskommune er godt og gjennomarbeidet, med høyt fokus på MaaS gjennom en helhetlig mobilitetstjeneste med ett kontaktpunkt. De tar utgangspunkt i en konkret utfordring i dag, gjennom regionens høye bilandel og lave kollektivandel og fokuserer på persontransport. Panelet bemerker at Rogaland har allerede kommet veldig langt med selvkjørende busser, og denne utviklingen kan forsterkes med erfaringen til Kolumbus gjennom delprosjektet med en selvkjørende batterielektrisk tilbringerbuss som går i rute i en

høyfrekvent kollektivakse. Dette vil videre kunne komplementere piloteringen til Oslo og Akershus hvor autonome busser testes som punkt-til-punkt tjeneste.

### *Vurdering*

Bidraget fokuserer på brukeren og vil legge til rette for bruk av ulike transportmidler på en sømløs måte. Prosjektet inneholder grundige og konkrete delprosjekter med utprøving av selvkjørende tilbringerbuss, både i autonom og brukerstyrt versjon. Prosjektet er tilknyttet god teknisk kompetanse og fremstår med en realistisk gjennomføringsevne. Dette trekker opp. Rogaland fylkeskommune viser et høyt fokus på sikkerhet og vil benytte sammenkoblede kjøretøy og infrastruktur for å øke sikkerheten på Bussveien. Videre vil sensorbasert infrastruktur brukes for å predikere mobilitetsbehovet og øke flyten i trafikken. Rogaland fylkeskommune ønsker å utvikle en MaaS-løsning som baserer seg på den nasjonale ruteplanleggeren til Entur og vil dermed benytte seg av eksisterende standarder. Prosjektet skal innhente data fra brukerne av tjenestene, noe som skal brukes for å forbedre mobilitetstilbudet. Det er i mindre grad lagt opp til videreføring av dataene, dette trekker noe ned. Bidraget fokuserer på persontransport, varetransport vil indirekte forbedres, men det er ikke et eget fokus på varetransport og dette trekker noe ned. Prosjektene skal involvere innbyggerne gjennom deltakelse i piloter og ved å gi innspill på hva som er mobilitetsbehovet. Rogaland fylkeskommune har involvert flere aktører og fått innspill fra disse i forkant av å utforme bidraget.

Panelet ønsker at premien skal benyttes til arbeidspakke/delprosjekt

- Pilotering av autonome busser i rute (delprosjekt 2A: Selvkjørende batterielektrisk tilbringerbuss).

### **Bidrag som ikke premieres i denne omgang (i alfabetisk rekkefølge)**

#### Buskerud

Buskerud fylkeskommunes bidrag er grundig og strukturert. De tar utgangspunkt i en konkret utfordring med etablering av nytt sykehus og prosjektet skal bidra med design og uttesting av et helhetlig transportsystem som kan stå klart til åpningen av sykehuset. Prosjektet er helhetlig, men når ikke helt opp sammenlignet med lignende bidrag.

### *Vurdering*

Buskerud fylkeskommune fokuserer på å lage et helhetlig mobilitetstilbud hvor kundene kan bestille kjøretøy som del av en sømløs reise, i tråd med MaaS-konseptet. De ønsker at det nye transportsystemet skal kunne konkurrere ut privatbilen. Prosjektet skal inkludere både kollektivtransport og selvkjørende kjøretøy og det er bra for prosjektet med nærhet til en testarena. Videre skal Buskerud fylkeskommune utvikle en samhandlingsplattform som kan koordinere rutene gjennom å sende og motta informasjon fra kjøretøy og kunder. Prosjektet scorer høyt på sammenkoblede kjøretøy og intelligent, sensorbasert infrastruktur. Spesielt arbeidspakke 3 om optimalt vedlikehold av vei er et godt eksempel på hvordan man kan benytte ny teknologi for å løse konkrete utfordringer. Det presiseres i bidraget at løsningsarkitekturen skal bruke internasjonale standarder for å kunne overføres til andre prosjekter senere. Data skal kunne utveksles sømløst mellom de ulike løsningene og de skal heller ikke være knyttet til et spesielt produkt eller leverandør. Buskerud fylkeskommune

fokuserer på persontransport og fremkommelighet for akutt transport, men har også med varetransport med droner. Innbyggerne skal involveres gjennom en innovasjonslab og gjennom partnerskap med høyskolen. Bidraget har knyttet til seg relevante miljøer og norsk industri, dette trekker opp. Prosjektet adresserer datasikkerhet ved flere delprosjekter.

Bidraget er energisk og inneholder mange ulike løsninger. Arbeidspakkene som er beskrevet er interessante, men det er til dels svært stort gap mellom de to første og de to siste arbeidspakkene med ulike løsninger, slik at bidraget blir noe ufokusert og sprikende. Dette trekker ned. Bidraget lener seg til allerede etablerte miljøer og kunne med fordel vært mer selvstendige. Det er potensiale for overføring til andre og innovasjon, men sammenlignet med andre bidrag når ikke Buskerud fylkeskommune helt opp til toppen. Buskerud fylkeskommunes prosjekt vil kombinere bane, vei og båt, dette trekker opp. Det kunne vært beskrevet bedre hvordan arbeidspakkene skal sikre dette som en helhet. Bidraget viser til en god testplan, men er lite konseptuell og kunne vært mer ambisiøs.

### Finnmark

Finnmark fylkeskommunes bidrag er grundig og oversiktlig. Bidraget fokuserer på en konkret utfordring med mobilitet mellom ulike steder i fylket, og vil bidra til et større arbeidsmarked og bedret utdanningstilbud. Bidraget fikk jevnt over en noe lavere score.

### *Vurdering*

Finnmark fylkeskommunes bidrag fokuserer på å knytte sammen fylket, gjennom fire ulike delprosjekter. Bidraget tar utgangspunkt i å bedre mobiliteten for brukerne, men er i mindre grad MaaS orientert. Dette trekker ned. Det skal etableres hurtigbåt-rute hvor det skal benyttes eksisterende hydrogenteknologi. Det er ikke fokus på automatisering eller sammenkoblede kjøretøy i bidraget. Finnmark fylkeskommune ønsker å benytte intelligent sensorbasert infrastruktur til å sikre framkommelighet på fv 890/891. Dette trekker opp. Det er i mindre grad beskrevet arkitektur og bruk av standarder for prosjektet, noe som virker naturlig av avgrensingen. Prosjektet inneholder satsing på sanntidsinformasjon for å legge til rette for brukerne. Dette trekker opp. Videre skal Finnmark fylkeskommune etablere elitog på Sydvarangerbanen, for å sikre bedre mobilitet. Bidraget fokuserer i stor grad på persontransport og ikke på varelogistikk. Bidraget legger i mindre grad opp til innbyggerinvolvering i prosessen og har ikke knyttet til seg aktører, men har vurdert hvem som kan være relevante for senere samarbeid.

### Hedmark

Hedmark fylkeskommunes bidrag er enkelt og strukturert. Bidraget fokuserer på et sømløst persontransporttilbud som inkluderer autonome passasjerbåter. Bidraget har mye overlappende løsninger med andre bidrag, men scorer jevnt over noe lavere.

### *Vurdering*

Hedmark fylkeskommunes mål om etablering av et sømløst persontransporttilbud er i tråd med MaaS-konseptet, men er noe mindre brukerorientert enn andre bidrag og dette trekker ned. Transporttilbudet skal inkludere autonome båter og busser, i tillegg til den etablerte kollektivtrafikken. Prosjektet skal videre se på blant annet sensorsystemer for de autonome kjøretøyene. Bidraget presiserer at arbeidet vil ivareta datasikkerhet og personvern.

Hedmark fylkeskommune har knyttet til seg relevante aktører innenfor offentlig og privat sektor. De øvrige kriteriene er mindre omtalt, dette trekker ned totalscore.

### Vestfold

Vestfold fylkeskommunes bidrag er enkelt og fokusert. Det er fokus på å kombinere transport både på land og på sjø for å håndtere økende behov for mobilitet. Dette skal gjøres gjennom en mobilitetsplattform. Vestfold fylkeskommune har fokusert på MaaS, men scorer noe lavere enn andre bidrag med lignende løsninger.

### *Vurdering*

Bidraget fokuserer på en mobilitetsplattform som skal gjøre ulike transportmetoder tilgjengelig for kundene på en sømløs måte, i tråd med MaaS-konseptet. Det skal etableres en applikasjon som tar inn data fra andre tjenester som eksempelvis Entur. Prosjektet har en egen arbeidspakke for autonome ferger og skal sikre at en elektrisk autonom ferge settes i drift. Prosjektet skal pilotere selvkjørende kjøretøy og det er intensjoner om å utvikle et system hvor kjøretøyene kan kommunisere med fotgjengere og syklister gjennom digitale løsninger, eksempelvis gjennom prioritering i lyskryss. Dette systemet vil igjen kunne gi sanntidsdata til et kontrollcenter. Gjennom fokus på utvikling av en kontrollcenterlab vil Vestfold se på hvilken informasjon som bør tas inn og hvordan dette skal behandles og analyseres. Dette trekker opp. Prosjektet skal involvere innbyggerne i utviklingen av mobilitetsplattformen gjennom Living labs. Dette trekker opp. Varelogistikk skal ivaretas gjennom kontrollcenteret og gjennom en mobilitetsmøteplass. Bidraget adresserer incentiver og adferdsendring og vil involvere ulike kunder på et tidlig stadiet. Prosjektet er knyttet til flere ulike aktører, både innenfor akademia og næringsliv, men prosjektet lener seg på flere løsninger som allerede er satt i gang og har mindre fokus på innovasjon enn andre bidrag.

### Vest-Agder

Vest-Agder fylkeskommunes bidrag er konsentrert og tydelig. Bidraget fokuserer på bestillingstransport gjennom å lage en transportplattform for å koordinere mobilitet. Bidraget er mindre omfattende enn andre bidrag.

### *Vurdering*

Vest-Agder fylkeskommune adresserer et viktig problem og ønsker å løse dette gjennom å etablere en plattform for bestillingstransport. Dette vil gi kunder lett tilgang til tilpasset bestillingstransport, samtidig som at det sikrer kostnadseffektivitet. Dette er i tråd med MaaS-konseptet. Prosjektet vil benytte eksisterende funksjonalitet for kommunikasjon mellom kjøretøy og mellom kjøretøy og annen infrastruktur, for å bedre bestillingstransporten. Det er i bidraget lagt stor vekt på det eksisterende systemet innenfor automatisering, intelligente sammenkoblede kjøretøy og intelligent, sensorbasert infrastruktur. Dette gir lite nytenkning og innovasjon og trekker ned. For å etablere transportplattformen vil Vest-Agder samarbeide med en leverandør for å sikre funksjonaliteten som ønskes. Prosjektet presiserer at plattformen skal kunne virke på tvers av ulike brukersystemer og skal utvikles for å kunne deles. Det etablerte sanntidssystemet skal benyttes sammen med trafikkdata, brukes til analyser av store data. Vest-Agder fylkeskommune peker på overføringsverdi fra bestillingstransport til varelogistikk, men det er ikke noe som er integrert i prosjektet. Innbyggerne skal engasjeres gjennom å dele sine data i transportplattformen, men det

legges i mindre grad opp til involvering på tidligere stadier i prosjektet. Dette trekker ned. Vest-Agder fylkeskommune har knyttet til seg relevante aktører i offentlig og privat sektor. Sikker og robust IKT-teknologi er beskrevet i mindre grad og dette trekker ned.

Vest-Agder fylkeskommune har gjort gode vurderinger og hatt mot til å snevre inn prosjektet. Prosjektet fremstår som konsentrert, men også noe enkelt, ved at det i stor grad lener seg på eksisterende løsninger. Dette gir et mer endimensjonalt prosjekt med mindre overføringsverdi, selv om det er store ambisjoner for prosjektet.

### Østfold

Østfold fylkeskommunes bidrag er enkelt og strukturert. Bidraget fokuserer på å etablere en mobilitetsaggregator som skal hente ut data fra eksisterende plattformer for å tilby brukerne nye kombinasjoner av mobilitet på en effektiv og sømløs måte. Bidraget har mye overlappende løsninger med andre bidrag, men scorer jevnt over noe lavere.

### *Vurdering*

Bidraget fokuserer på MaaS gjennom mobilitetsaggregatoren som skal kunne gi tilgang til mobilitet ut fra ønske om miljøeffektivitet og kostnadseffektivitet. Det er i bidraget ikke fokusert på automatiserte kjøretøy, sammenkoblede kjøretøy, sensorbasert infrastruktur eller lignende, dette drar noe ned. Mobilitetsaggregatoren skal samle data om bruk av applikasjonen, for å kunne tilpasse interaksjon mellom applikasjon og bruker, men videre analyse av data blir det ikke fokusert på. Bidraget fokuserer på persontransport og varelogistikk er ikke behandlet. Dette trekker noe ned. Prosjektet inkluderer en miljø- og økonomikalkulator for å bevisstgjøre brukerne ved valg av mobilitetsløsning. Dette trekker opp. Østfold fylkeskommune ønsker en bred involvering av innbyggerne gjennom å teste ut ulike måter å endre transportvaner på. Østfold fylkeskommune har knyttet til seg relevante aktører. Bidraget viser til mange relaterte prosjekter, men det er uklart hvordan dette tenkes involvert i konkurransebidraget.