

2023 års redovisning av regeringsuppdraget Mobilitet som en tjänst

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Omvärldsbevakning för området mobilitet som tjänst.....	2
Förändrade resvanor	3
Urval av initiativ.....	3
Demonstrationsprojekt av en bytespunkt.....	6
Status.....	6
Hela resan - en etnografisk studie.....	6
Piktogram för delad mobilitet	6
Vision, styrning och effekter.....	6
Status.....	6
Regeringsuppdragets utredning av regionala kollektivtrafikaktörers strategiska inriktning inom kombinerad mobilitet	7
Regeringsuppdragets utredning av en nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet – mot en smartare organisation.....	7
Planerade aktiviteter under 2023	7
Föredragande och samråd.....	8

Sammanfattning

Sedan den senaste årsredovisningen i mars 2022 av regeringsuppdraget har deluppdraget Demonstrationsprojektet av en bytespunkt avslutats. En resenärsundersökning har genomförts i syfte att undersöka kombinerad mobilitet utifrån resenärsperspektivet vid en bytespunkt. Ett förslag på piktogram för delad mobilitet vid bytespunkter har tagits fram.

Inom deluppdraget Vision, styrning och effekter har ett antal aktiviteter initierats och två aktiviteter har avslutats. Utredning som sätter ljuset på de

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

regionala kollektivtrafikaktörernas syn på kombinerad mobilitet visar att kombinerad mobilitet förekommer på den strategiska agendan i begränsad utsträckning. Utredningen om en nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet lyfter vikten av organisationen av denna för att lyckas realisera visionen kring kombinerad mobilitet.

Omvärldsbevakningen inom området mobilitet som en tjänst visar att intresset för mobilitet som tjänst är fortsatt stort och det finns flertalet piloter och utvecklingsprojekt inom ämnet som testas i Sverige och Europa, men det finns ännu ingen bred, stabil, självklar grund för tjänster inom kombinerad mobilitet att existera. Till följd av pandemin har resvanor förändrats, exempelvis genom ökat distansarbete, och på marknaden har nya tjänster tillkommit medan vissa försvunnit. Det är fortfarande svårt att nå lönsamhet och att attrahera tillräckligt stor kundgrupp.

Bakgrund

I mars 2019 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området mobilitet som en tjänst. Uppdraget var inledningsvis uppdelat i två delprojekt, gemensam nationell åtkomstpunkt för kombinerade mobilitetstjänster som avslutades 2021 och demonstrationsprojekt av en bytespunkt som avslutades 2022. Under 2023 arbetar arbetsgruppen i ett gemensamt uppdrag.

Under hösten 2021 startade uppdraget nya aktiviteter inom vision, styrning och effekter av kombinerad mobilitet. Regeringsuppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2023.

Nedan följer lägesrapporteringen för år 2022 uppdelat på en kort omvärldsbevakning för år 2022 inom området mobilitet som tjänst, delprojektet demonstrationsprojekt av en bytespunkt och aktiviteter inom vision, styrning och effekter.

Omvärldsbevakning för området mobilitet som tjänst

Intresset för mobilitet som tjänst är fortsatt stort och det finns flertalet piloter och utvecklingsprojekt inom ämnet som testas i Sverige och Europa. Till skillnad från andra initiativ som ofta utgår från ett större geografiskt område, som exempelvis en stadsdel eller en stad, utgår Trafikverkets demonstrationsprojekt i enlighet med regeringens uppdrag från en bytespunkt. De exempel som lyfts i detta PM utgår inte från en enskild bytespunkt utan täcker ett större geografiskt område.

Det finns ännu ingen bred, stabil, självklar grund för tjänster inom kombinerad mobilitet att existera. Gemensamt för de olika initiativen är att de

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

ofta hamnar i en skärningspunkt mellan det privata näringslivet och den offentliga sektorn.

Förändrade resvanor

Under 2022 har restriktionerna lättat för kollektivtrafiken, det har skett en återhämtning för kollektivtrafiken men resandet är inte tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Behovet av resor har på flera sätt förändrats till följd av till exempel ökat distansarbete. Anmärkningsvärt är det ökande intresset för så kallade hubkontor. 2022 är 40 procent av de svaranden intresserade av ett hubkontor, jämfört med 32 procent 2021 och 28 procent 2020. Den positiva trenden fortsätter trots att de flesta delvis har återgått till att arbeta från kontoret. Intresset bland yngre personer är större än bland äldre¹.

Under året har vi sett flera nya tjänster inom bildelning och andra som försvinner såsom GreenMobility AS. Det är fortfarande svårt att nå lönsamhet och att attrahera tillräcklig stor kundgrupp.

Urval av initiativ

Rådslaget

Rådslaget är ett initiativ för förnyelse av kollektivt resande. Initiativet har tagit avstamp i de utmaningar kollektivtrafiken upplevde under pandemin och det möjlighetsfönster som då öppnades för att utmana gamla sanningar och utforska nya perspektiv. Initiativet engagerar ett 80-tal ledande experter inom kollektivtrafik, andra delade mobilitetstjänster, stadsplanering och forskning. Utifrån fem fokusområden, som mejslades fram av experterna i en process under hösten 2021, har befintlig forskning och kunskap lyfts fram och sammanställts. I slutet av 2022 presenterades rapporten "Framtidens kollektiva mobilitet – nästa steg för hållbart resande". Rapporten lanserades under Persontrafikmässan i slutet av oktober.

Den kollektiva mobiliteten inkluderar och integrerar olika former av delat resande inklusive traditionell kollektivtrafik och nya mobilitetstjänster. Nya mobilitetstjänster kan till exempel vara delad bil eller mikromobilitet. Rapporten pekar på behovet av ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet och bland annat vilka krav detta ställer på förändringar av organisation och finansieringsmodeller.

Regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken är en fråga som har diskuterats under lång tid. Behov finns av att underlätta för kollektivtrafikens resenärer genom att utveckla nationella biljettlösningar.

¹ WSP Mobilitetsstudie 2022, Nya normer för resor och pendlingstrafiken, <https://www.wsp.com/sv-se/insikter/nya-normer-for-resvanor-och-pendlingstrafiken>

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

Det finns en enighet i branschen kring val av öppen standard för bokade tågbiljetter. Sveriges nya digitala infrastruktur för distribution av bokade tågbiljetter kommer att baseras på den internationella och öppna standarden OSDM (Open Sales and Distribution Model).

Trafikverket fick under 2022 ett regeringsuppdrag att analysera och föreslå en utformning av ett ekonomiskt stöd för att utveckla och anpassa regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. I redovisningen av uppdraget föreslås en modell för statligt stöd till regionala kollektivtrafikmyndigheter för aktiviteter inom området.²

Gävles upphandling av mikromobilitet

Över hundra europeiska städer har redan upphandlat delade elsparkcyklar och fler står på tur. Några upphandlar redan för en andra gång, bland andra Oslo, Trondheim, Stavanger, Odense, London, Madrid, Paris och Rom. I Sverige är Gävle först med att på detta sätt begränsa antalet aktörer och ställa krav på hur de ska agera. Med upphandlingen kan kommunen bestämma hur många elsparkcyklar som är lagom, troligen med en successiv ökning i takt med att fler upptäcker färdmedlet. Kommunen kan ställa krav på var och hur elsparkcyklarna ska parkeras, geografisk täckning i staden, var och hur geofencing ska införas för att hålla nere hastigheten och ställa strikta hållbarhetskrav.

Voi vann uppdraget som startar under våren 2023 och gäller i två år. I uppdraget ingår även elcyklar. Voi har funnits i centrala Gävle sedan juni 2022 och planerar att upptagningsområdet blir större i och med upphandlingen.

Fastighetsägare och EC2B

EC2B utvecklar mobilitetstjänster mot fastighetsägare. Under våren 2022 köpte EC2B upp UbiGos digitala tjänst och utvecklat vidare. Appen har, precis som tidigare, bokningsmöjligheter för cykelpool, bilpool och kollektivtrafik. I februari 2023 lanserades en mobilitetsplånbok i appen, där fastighetsägare eller företag genom ett saldo kan erbjuda användarna att nyttja olika mobilitetslösningar istället för att i förväg definiera en viss mängd eller tid för nyttjande.

Open Mobility Foundation lanserar ny standard

Under 2022 har Open Mobility Foundation³ lanserat en ny generation av sin standard för Mobility Data Specification. Detta är en standard som hittills främst använts för att digitalt reglera och följa upp mikromobilitet i Nordamerika och ett antal Europeiska städer. Nu utökas standarden för fler typer av mobilitetstjänster inklusive robottaxi och TNCs⁴. I Sverige har denna

² Regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (2022:102)

³ <https://www.openmobilityfoundation.org/>

⁴ TNC står för Transportation Network Companies. Uber och Lyft lyfts ofta som exempel på denna typ av tjänster.

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

standard och arbetssättet med digital regelgivning fortfarande begränsad spridning.

EU-direktiv och förordningar

Inom EU pågår arbete med bland annat revidering av förordning för multimodala reseinformationstjänster EU 2017/1926 och ITS direktivet EU 2010/40/EU som exempelvis ställer krav på data som ska publiceras via en åtkomstpunkt. Kommande arbete med Multimodala Digitala Mobilitetstjänster MDMS, ska underlätta planering och köp av biljetter för resor som kombinerar olika trafikslag.

Digital återförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Under 2022 har Vinnova finansierat ett projekt för att sammanställa erfarenheter från tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter. Syftet med rapporten var att kartlägga framgångsfaktorer och utmaningar i arbetet. Detta för att ge övriga trafikhuvudmän och andra intressenter inblick i processen. Resultatet sammanfattas i rapporten "Lärdomar efter införandet av tredjepartsförsäljning av digitala kollektivtrafikbiljetter på Västtrafik och SL".

Appen Cogo

Cogo är en MaaS-tjänst. Cogo lanserade sin app för delad mobilitet sommaren 2020, där erbjuds bland annat elsparkcyklar, bildelningstjänster, sammantaget 150-mobilitetsoperatörer. Huvudmålgrupp för storstäder, för resenärer som ska ta sig till och från kollektivtrafik. Affärsmodellen är en klassisk kommissionsmodell. Cogo skickar trafik till operatörer så betalar de en kommission på det. Cogo kan dela med sig av data om hur människor betar sig, geografisk plats och vilket sorts fordon vill de ha på vilken plats. Detta kan ligga till grund för var operatörerna placerar sina ut sina fordon och på så sätt förbättra för dem som nyttjar tjänsten.

Malmö testar mobilitetshub

Under hösten 2022 testade Malmö konceptet "Framtidens mobilitetshubb" som ska vara en plats där man ska hitta olika typer av delade fordon såsom elsparkcyklar, hyrcyklar och poolbilar som finns på marknaden idag. För att säkerställa att arbetet möter behoven hos Malmöborna så bjöd Malmö stad in till dialog på en fysisk plats. Där fanns möjlighet att komma med förslag och synpunkter samt ta del av den utställning som visade hur ett färdigutvecklat system skulle kunna se ut och fungera.

Mobilitet på tvärs

Projektet, som är avslutat, bestod av sjutton danska och svenska partners, kommuner, regioner, universitet och innovationsaktörer. Ambitionen var att förändra transporterna i Greater Copenhagen. Man har testat flera mobilitetslösningar, såsom bildelningsalternativ, samåkningsappar med flera.

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

Några teman har varit living labs på landsbygder, samåkningsinsats för gymnasielever med flera.

Demonstrationsprojekt av en bytespunkt

Status

Delprojektet Demonstrationsprojekt av en bytespunkt avslutades under 2022. Aktiviteter som genomförts är en resenärsundersökning samt framtagande av ett förslag på piktogram för delad mobilitet.

Hela resan - en etnografisk studie

Under hösten 2022 genomfördes en etnografisk studie med syfte att undersöka kombinerad mobilitet utifrån resenärens perspektiv vid en bytespunkt eller mobilitetshub. Huvudinsikter från rapporten "Hela resan" är trygghetsaspekten samt hur digitala tjänster och information hjälper eller inte hjälper resenären i sin resa. Som kunskaps- och informationshöjande insats kommer rapporten att presenteras inom ramen för webinarium arrangerade av det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden och K2 Nationellt Kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Piktogram för delad mobilitet

Under arbetets gång har det framförts önskemål att Trafikverket ska rekommendera ett gemensamt piktogram för delad mobilitet. Trafikverket har tagit fram ett förslag som kan användas i Trafikverkets grafiska profil och således på järnvägsstationer. Kommuner kan välja att använda sig av samma piktogram vid mobilitetshubbar och andra noder. Trafikverket kan dock inte besluta om ett nationellt piktogram eller nationell riktlinje då detta inte ligger inom ramen för Trafikverkets uppdrag. Slutsatserna om behovet av en samordnande instans för frågan har presenterats i Persontransportrådet.

Vision, styrning och effekter

Status

År 2022 har fokus i regeringsuppdraget legat på områdena vision, styrning och effekter. Ett antal aktiviteter har initierats varav två avslutats. De två avslutade aktiviteterna har presenterats och diskuterats inom ramen för webinarium arrangerade av det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden och K2.⁵

⁵<https://www.drivesweden.net/event/framtidens-kollektiva-mobilitet-en-omdefinierad-roll-kollektivtrafiken> samt <https://www.drivesweden.net/event/framtidens-kollektiva-mobilitet-forandrade-former-organisation-och-finansiering>

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

Regeringsuppdragets utredning av regionala kollektivtrafikaktörers strategiska inriktning inom kombinerad mobilitet

En av aktiviteterna har varit att genomföra en utredning som sätter ljuset på de regionala kollektivtrafikaktörernas syn på kombinerad mobilitet.

Under hösten 2022 genomfördes intervjuer med regionala kollektivtrafikmyndigheter samt enkäter till aktörer verksamma inom kollektivtrafik. Några slutsatser:

- Kombinerad mobilitet förekommer på den strategiska agendan hos de flesta kollektivtrafikaktörerna men i begränsad utsträckning. Det skiljer sig dock vad gäller dess strategiska prioritet, där storstadsregionerna har haft det som en del av sin strategiska inriktning under flera år. Anledningen till att frågan inte prioriteras hos många beror till stor del på bristen på ekonomiska och personella resurser. Även otydlighet gällande vilket ansvar de regionala kollektivtrafikaktörerna ska bära är en anledning.
- Nyttorna med kombinerad mobilitet behöver synliggöras och förtydligas på regionalpolitisk nivå för att skapa incitament och mod att våga utforska nya samarbeten och mobilitetslösningar utanför den traditionella kollektivtrafiken.

Regeringsuppdragets utredning av en nationell digital infrastruktur för kombinerad mobilitet – mot en smartare organisation

Utredningen belyser vad digital infrastruktur är och varför organisationen kring den är avgörande för att realisera visionen kring kombinerad mobilitet. Inom ramen för utredningen har organisationen av digital infrastruktur i våra nordiska grannländer analyserats och jämförts med Sverige.

Det finns flera faktorer som pekar mot hur viktigt det är med en samhällseffektiv organisation av digital infrastruktur för kombinerad mobilitet. Analysen av denna organisation i övriga nordiska länder leder fram till utvecklingsområden och tillhörande rekommendationer. Dessa områden behöver angripas för att Sverige ska få en mer ändamålsenlig organisation av digital infrastruktur för kombinerad mobilitet.

Planerade aktiviteter under 2023

Ett antal aktiviteter som initierats under 2022 pågår fortsatt in i 2023 och kommer under året att slutföras och kommuniceras. I takt med att initierade arbeten slutförs kommer fokus inom regeringsuppdraget övergå till att analysera framkomna resultat och genomföra slutrapportering av uppdraget.

Skapat av
Karl Bertilsson och Clas Roberg

Dokumentdatum
2023-03-28

- **Framtidsscenario för kombinerad mobilitet** (Q2 2022 – Q2 2023). Detta arbete syftar till att ta fram ett framtidsscenario för mobilitet i Sverige där nödvändig utveckling av det sociotekniska systemet kring mobilitet belyses. Arbetet genomförs i nära samverkan med nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. Detta arbete kan eventuellt ligga till grund för ett fortsatt arbete med mer kvantitativa analyser av effekten av kombinerad mobilitet.
- **Konferens framtidens delade mobilitet** (Q2 2022 – Q3 2023). Stödja genomförandet av en internationell konferens som adresserar framtiden för kombinerade mobilitetstjänster. Arbetet genomförs i nära samverkan med nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. Konferensen syftar till att spegla Sveriges arbete inom området mot relevanta aktörer/regioner i Silicon Valley samt att stimulera ett ömsesidigt erfarenhetsutbyte.
- **Harmonisering av affärsregler** (2023). Ett arbete har initierats inom Svensk Kollektivtrafik för att kartlägga och föreslå relevanta åtgärder för en utökad harmonisering av affärsregler för kollektivtrafik i Sverige. Detta område har identifierat i flera tidigare utredningar som centralt för att stimulera hållbart resande. Regeringsuppdraget följer detta arbete.
- **Slutrapportering av regeringsuppdraget** (2023) Sammanfatta genomfört arbete inom regeringsuppdraget, analysera slutsatser och arbeta fram förslag till ställningstaganden och fortsatta arbete.

Föredragande och samråd

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit utredare Karl Bertilsson, Transportkvalitet. Samråd har skett med enhetschef Petter Åsman, Transportkvalitet, avdelningschef Marie Hagberg Backlund, Transportkvalitet, verksamhetsområdeschef Stefan Engdahl, Planering och utredningsledare Veronica Molin, Planering. I sakgranskningen har strateg Einar Tufvesson, Strategisk utveckling, bistått.