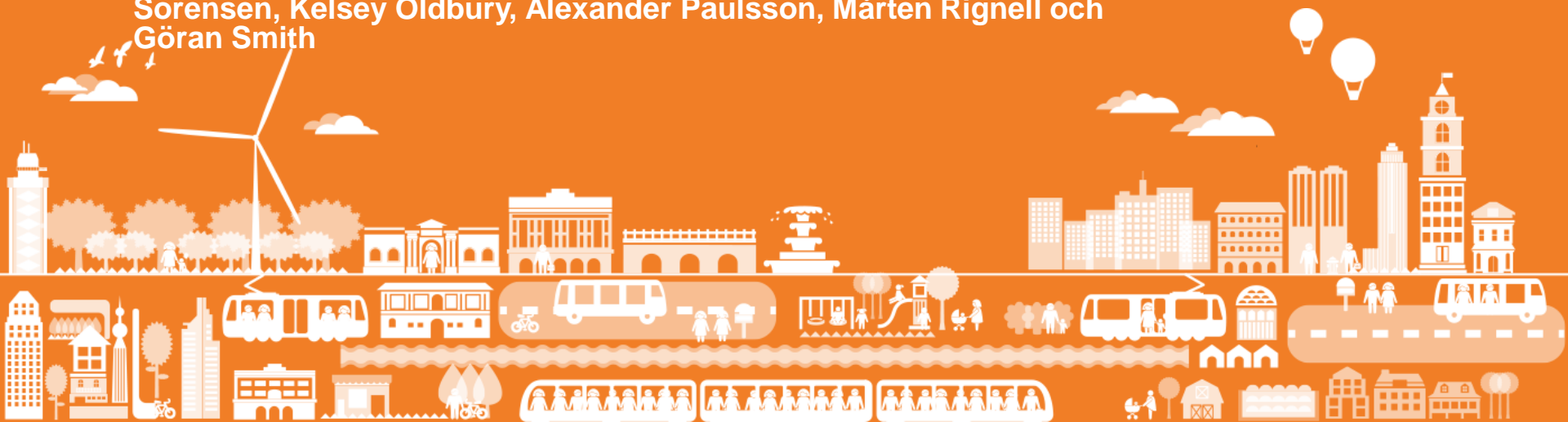


Samverkan för "smart mobilitet" - hur formas framtidens resande?

Karolina Isaksson, VTI, K2 och KTH
Vadstena forum 2019

Presentationen bygger på pågående samarbete med Claus Hedegaard Sorensen, Kelsey Oldbury, Alexander Paulsson, Mårten Rignell och Göran Smith



Det pratas mycket om ”smart mobilitet”

“Urban mobility of the future could be transformed, with developments such as: new forms of propulsion; new forms of vehicle control; changing business models of ownership and use; mobile technologies that equip and empower individuals; and opportunities to undertake activities without the need to travel. ‘Smart’ is the order of the day. Smart urban mobility conjures up a sense of new opportunity; of progress.”

Lyons, 2018, p.4



Vad handlar det om?

Ett paraplybegrepp för t ex:

- Intelligent infrastruktur
- (Alltmer) självkörande fordon
- Elektrifiering
- Mobilt internet och appar
- Nya affärsmodeller (plattformsbaserade)
- Nya typer av delad och kombinerad mobilitet (t ex MaaS)



MaaS (Mobility-as-a-Service)

- ...the "use of a single app to provide access to various mobility services with a single payment channel" (Li 2018: 232)
- "integrative concept that bundles different transport modalities into joint, seamless service offerings, ... that cater for end users' travel needs" (Smith et al 2018: 170).

Projektsammanhang

K2: Att återuppfinna kollektivtrafik i en framtid av ”smart mobilitet”

Forskning om MaaS och självkörande bussar i nordiska städer

Medverkande:

Claus Hedegaard Sorensen ,

Karolina Isaksson

Alexander Paulsson

Kelsey Oldbury

Mårten Rignell

Göran Smith

Mistra SAMS – sustainable accessibility and mobility services

Forskning om digitalisering för hållbar tillgänglighet.

Stockholm som case.

Delprojekt med fokus på governance, policy och planering

Medverkande

Malin Henriksson

Karolina Isaksson

Jacob Witzell

Anna Wallsten

Teoretisk inspiration

Hur formas framtidens mobilitet?

”The move to a system characterized by more ‘smart mobility’ is inevitable. What is less clear is how it will happen and how differently it will happen in different places. This we suggest is contingent on how state and non state actors interact to shape the future transition, in short, how smart mobility is governed”

Marsden & Reardon 2018, p 4

Frågor:

- Vilka "problem" är det som MaaS förväntas lösa?
- Hur arbetar kollektivtrafikmyndigheter med MaaS?
- Strategiska förhållningssätt och ambitioner att styra?

Preliminära resultat



Finland

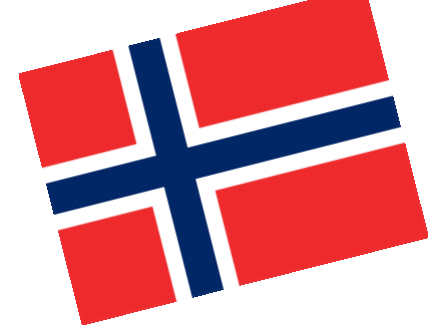
1. Vilka problem ska MaaS lösa?

Viljan att hitta en ny exportindustri i kombination med behov att nå klimatmål

2. Strategier för att utveckla MaaS

- En ny nationell lag om Transportservice har medfört regler om öppna API:er och tredjepartsförsäljning av biljetter
- ...vilket möjliggör för kommersiella företag att etableras (där Whim är det mest omtalade)
- Kollektivtrafikmyndigheten HSL arbetar aktivt med ett “idealab” som ska främja initiering av nya pilotprojekt

-
- ”främja digitaliseringen av transportsystemet, införandet av nya innovationer och verkställandet av konceptet mobilitet som service (Mobility as a Service, MAAS).”
(LVM 2018)



Oslo/Ruter

1. Vilka problem ska MaaS lösa?

- Tydligt fokus på att minska privatbilism ("Nullvekstmålet")
- Behov av att utveckla hållbara reseerbjudanden också för medborgare med komplexa resor

2. Strategier för att utveckla MaaS

- Nya perspektiv, kompetenser och arbetssätt
- Nya samarbeten mellan offentliga och privata/kommersiella aktörer...
-men med ett tydligt ställningstagande att RUTER som offentlig aktör ska behålla kontrollen, säkerställa att långsiktiga samhällsmål uppfylls
- Inga planer på att öppna sina API:er eller öppna upp för tredjepartsförsäljning av biljetter
- Utvecklar egna MaaS-koncept i egen regi genom ett omfattande pilotprogram

”vår ambition är att kunna leverera hållbar mobilitet till alla. Det är inte många som bryr sig om. Utan de allra flesta vill leverera hållbar mobilitet där det faktiskt är ekonomiskt försvarbart, där de kan tjäna pengar. Vi vill att alla ska ha tillgång till det.”

Tjänsteperson, RUTER okt 2018

Stockholm/SLL



1. Vilka problem ska MaaS lösa?

- Öka kollektivtrafikandelen, locka nya resenärer, ett sätt att möta nya preferenser och beteenden från invånare i en växande region

2. Strategier för att utveckla MaaS

- Initiering av piloter för att lära mer innan principbeslut tas – samtliga i nära samverkan med privata företag (Ubigo, Nobina, Whim)
- Intensivt arbete för att få biljett- och betalsystem på plats, som möjliggör t ex tredjepartsförsäljning av biljetter (men inga principbeslut är fattade)
- Tillåter öppna API:er i piloter

”Det är marknadsandelarna. Att få några procent till. Och sen få lite färre bilar, privatägda bilar som står stilla. För framkomligheten. Så fyra kan komma fram och allt det där. Sen ska jag säga, sen är det också imagemässigt tror jag väldigt mycket. Att man framstår som moderna, att man är med i matchen...”

Tjänsteperson, SLL aug 2018



Sammanfattande resultat

- "Problemet" som MaaS ska "lösa" är delvis detsamma – men de olika städerna lägger fokus på olika saker.
- Kollektivtrafik ses som "rygggrad" för framtidens smarta mobilitet i samtliga tre fall...
 - men de olika förhållningssätten innebär i praktiken att kollektivtrafikens roll kan både förstärkas och försvagas
 - stora skillnader i hur medborgares perspektiv involveras
- Samtliga kollektivtrafikmyndigheter försöker lära sig mer och förhålla sig till en ny situation, men på ganska olika sätt:
 - Laissez-faire (Finland)
 - Enabler (Sverige/SLL)
 - Prescriber/Ensurer (Oslo/Ruter).

Avslutande reflektioner

- ”Smart mobilitet” = en ny verklighet att förhålla sig till och verka inom
- Nya frågor, nya aktörer, nya samverkanssammanhang
- Det som sker just nu kan leda i en mängd olika riktningar – inte givet att det bidrar till långsiktiga hållbarhetsmål
- Är det bråttom att agera?
 - Ja, i bemärkelsen att formera sig och utveckla ett förhållningssätt: vilket/vilka problem ska den ”smarta mobiliteten” lösa?
 - Behovet av integrerade ansatser utifrån ett bredare samhällsplaneringsperspektiv
- Transportsystemet är en gemensam angelägenhet – viktigt att offentliga aktörer ser, och tar, sin strategiska roll i tid

Tack

karolina.isaksson@vti.se