

ITSHP – MOBILITY AS A SERVICE (MaaS)

Innehåll

1.	Introduktion	1
1.1	Mobility as a service	1
1.2	Deltagare i arbetsgruppen	3
2	Bakgrund	3
3	Målbild 2020 med utblick 2025	3
4	Handlingsplan för Mobility as a service	5
4.1	Samtrafikens Vitt papper – kombinerat resande i framtiden	5
4.2	Samtrafikens Biljett- och betalprojekt	5
4.3	SiS teknik – Samordnade informationssystem	6
4.4	Drive Sweden	6
4.5	Möjlig studie – Testanläggning för MaaS utanför storstäder	6
4.6	Möjlig studie – Studera körbeteenden som en effektindikator av införande av MaaS-tjänster	6
4.7	Möjlig studie – Anropsstyrd busstrafik	7
4.8	Aktiviteter relevanta att titta på för utvecklingen av MaaS i Sverige	7
4.9	Aktivitet kring standarder	7
4.10	Aktivitet kring ”Ny biljettprodukt”	8
4.11	Aktivitet kring att undersöka skattelagstiftning	8
4.12	Tillhandahållande av data om stationer	8
4.13	Projekt – Den billöse turisten	8
4.14	Nästa steg	8
4.15	Samlat för fokusområdet	9
5	Bilagor med referenser	10

1 Introduktion

Trafikverket levererade 2014 ett förslag till en nationell strategi och handlingsplan för användning av ITS som svar på regeringens uppdrag. Arbetet övergår nu i nästa fas där Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen, Vinnova och ITS Sweden utvecklar en strategi och handlingsplan med ambitionen att göra Sverige internationellt framstående inom ITS.

Kärnan i handlingsplanen består av prioriterade områden av stor betydelse för ITS i Sverige. Under hösten 2015 har ett stort antal områden kartlagts och genom workshops, webenkäter, webinarium och i samråd med myndigheter, näringsliv och akademien har antal områden reducerats. Resultatet är 12 prioriterade områden som gemensamt bidrar till en färdriktning för svensk utveckling inom ITS fram till år 2020. Ett av dessa områden är "Mobility as a service". Varje prioriterat område leds av en ordförande som tillsammans med en arbetsgrupp och en sekreterare ansvarar för att ta en färdplan med mål och konkreta aktiviteter. Utöver prioriterade områden etableras även horisontella områden med uppgift att stödja och realisera aktiviteter i färdplanen. Resultatet kommer sedan att redovisas den 25-26 oktober 2016 på den nationella ITS konferensen i Stockholm som en del i remissförfarandet inför slutleverans till regeringen vid årsskiftet.

1.1 Mobility as a service

Mobilitet som en tjänst innebär att en resenär kan lösa sitt resbehov från dörr till dörr genom en sammanhållen tjänst. Resan kan omfatta olika trafikslag som tillhandahålls av olika aktörer, men resenären erbjuds en sammanhållen tjänst och betalar för den sammanhållna tjänsten enligt ett i förväg upprättat avtal (som kan vara i form av ett abonnemang). En lyckad uppskalning är mer en ekosystemfråga än en teknikfråga.

MaaS skall kunna fungera som alternativ till att äga en egen bil. Bilägandet i sig är en inlåsningsseffekt som hindrar att förflytta sig mellan bilåkandet och kollektivtrafik. Genom att skapa flexibla former för mobilitet så underlättas rörligheten mellan trafikslagen. Även månadsabonnemang kan fungera som inlåsningsseffekt för de som vissa dagar kan ta cykel eller gå i sin vardagsmobilitet. Flexibla abonnemangsformer kan låsa upp dessa. Samtrafikens projekt "Vitt papper" har definierat Kombinerade Mobilitetstjänster som "Tjänster som underlättar att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan". D.v.s. en väldigt bred definition som kan vara allt ifrån en multimodal reseplanerare till ett fullservice abonnemang. Samtrafiken tror det är för tidigt att bara rikta in sig på en tjänst som skall lösa allt och alla tjänster som underlättar kombinerad mobilitet och leder till ökat hållbart resande är bra. "Kombinerad mobilitet" är inte liktydigt med "Mobility as a Service".

Begreppet MaaS används generellt i en smalare betydelse där just "sammanhållen tjänst" är viktigt, men också i formen tjänsteerbjudande inklusive betalning. För att leverera tjänsten ikläder sig en organisation rollen som "MaaS provider" och sluter leveransavtal med nödvändiga aktörer för att kunna tillhandahålla en komplett resetjänst. Det är inte nödvändigt att denna aktör tecknar avtal med alla transportörer. Här kommer vi säkert få se lite olika affärsmodeller utvecklas.

Grundidén är att resenären skall kunna få den servicenivå som resenären önskar utan att (nödvändigtvis) behöva disponera egen bil etc. Resenären presenterar sitt aktuella resbehov till MaaS-providern som svarar med ett förslag till arrangerad reskedja kombinerat med ett pris i enlighet med upprättat grundavtal där en högre standard medför högre kostnad.

Mer än att resenären tar sig sömlöst från A till B, så gör denne detta med ett syfte. Ett sådant syfte är bl.a. att lämna eller hämta gods/varor/livsmedel etc. Detta renderar i mycket bilåkande. Att reducera bilåkandet är sannolikt ett delmål i MaaS-lösningar (minska trängsel, minska miljöpåverkningar, etc). Därför borde även gods/varor med tillhörande subtjänster inkluderas i tänkta MaaS-lösningar (t ex tjänster för hämtning eller utkörning av gods). I sådant fall handlar det om mer än bara persontransporter och i så fall borde kanske benämningen resenären modifieras.

En annan tolkning är att "äkta" MaaS positionerar sig mot bilägande och handlar snarare om att lösa hushållens (eller företagets) samlade mobilitetsbehov, inte att optimera varje enskild resa. Alltså inte A till B, utan snarare morgon till kväll, måndag till söndag. En smart reseassistent kan ingå i tjänsten på samma sätt som en navigator kan ingå i en bil. Blandningen av privata och offentliga tjänster medför en komplicerad avtalsmodell. Vi har också en situation där t.ex. offentlig kollektivtrafik är subventionerad medan privata transporter inte är det, dvs vi får en blandning av subventionerade och icke-subventionerade tjänster. MaaS kommer också att ställa krav på transportföretagens förmåga att tillhandahålla transportkapacitet i enlighet med de överenskommelser som gjorts. Men det är inte säkert att tjänsten bygger på dessa förutsättningar.

Det första skarpa testet av en MaaS-tjänst med betalande kunder genomfördes i Göteborg redan 2013-2014. Go:smart/UbiGo-piloten byggde på ett koncept och en affärsmodell som utvecklades i en förstudie med inspel från många branschföreträdare 2011 under namnet Den flexibla trafikanten. UbiGo-piloten har utvärderats grundligt av Chalmers med hjälp av enkäter, intervjuer, fokusgrupper, resedagböcker och användarstatistik och är därför i dagsläget ett mycket bra exempel på en bra källa för att bedöma bland annat effekter på beteende och attityder, men även själva affärsmodell, tjänstedesign och avtalsmodeller.

Då MaaS inte är perfekt definierad och sannolikt inte kommer att bli det med konsensus anser vi att man måste vara pragmatisk när det gäller definitionen och tillåta varianter. Relevant för utvecklingen av MaaS området kan vara ett resonemang om "framework" eller inblandade roller såsom Tjänsteleverantör – Integratör – Transportör. Viktigt är dock att vara ödmjuk inför vad man fyller rollerna med, vilken aktör som kommer ta respektive roll och att värdekedjan mot kund inte behöver följa en viss ordning. MaaS är ett viktigt område och utvecklingen av området kommer förmodligen att ske oavsett om vi engagerar oss eller ej.

MaaS kan, om rätt utformat, bidra till minskad trängsel, minskad miljöpåverkan, ökad resursutnyttjande och förbättrad hälsa. Detta realiseras genom att det sker en förskjutning i mobilitetsmönstret från resande i egna bilen mot delad mobilitet (shared wheels) och klimatneutrala trafikslag (cykel och gång). Genom att minska inlåsnings effekterna i de olika trafikslagen (bilägande, månadskort), underlättas en rörlighet om MaaS-tjänsten är rätt utformad. Ett exempel på fel utformning är om t.ex. subventionerade bilpooler erbjuds till kollektivtrafikresenärer, då uppstår risken att det sker en förflyttning från kollektivtrafik till bilresande, vilket ger en negativ effekt på ovanstående mål. Istället, om tjänsten utformas så att bilister enklare kan ta kollektivtrafik och kollektivtrafikresenärer enklare kan nå en cykel, då blir effekten positiv.

Handlingsplanen kan därför inte bara inriktas på hur införandet av nya mobilitetstjänster kan underlättas, utan även på hur vi styr detta så att negativa konsekvenser undviks.

1.2 Deltagare i arbetsgruppen

- Stefan Thulin, Ericsson (Ordförande)
- Carlos Viktorsson, Sweco (Stöd till arbetsgruppen från ITSHP)
- Roger Nyberg, Högskolan Dalarna
- Eva Tiséus, Transdev
- Jana Sochor, Chalmers Tekniska Högskola
- Adam Laurell, Samtrafiken
- Per-Erik Holmberg, Viktoria Swedish ICT
- Hans Arby, UbiGo Innovation AB
- Torbjörn Bengtson, TrV Borlänge

2 Bakgrund

Arbetsgruppen bakom denna färdplan för MaaS utgör en Triple Helix modell eller tre aktörs satsning mellan forskare, företag och politisk/offentlig verksamhet för ömsesidigt lärande och nyttiggörande av det samlade kunnandet.

3 Målbild 2020 med utblick 2025

Handlingsplanen för MaaS skall utveckla konkreta förslag till åtgärder som möjliggör (tekniska, affärsmässiga och juridiska hinder undanröjda) fullskalig etablering av MaaS i svenska städer år 2020.

Det är en ambitiös målsättning och man bör fundera vilken plattform/mandat man har för att undanröja dessa hinder. Juridiska begränsningar eller begränsningar i de uppdrag offentliga aktörer har och behov av förändringar av dessa kan vara ganska konkreta. Däremot så finns det en uppsjö av lösningar för tekniska och affärsmässiga hinder.

Det finns infrastrukturella hinder, där Trafikverket är inblandade. Vi måste få till bättre bytespunkter(logistiskt, information, etc.), vi måste få bättre förutsättningar för hop-on-hop-off, istället för parkerade bilar, vi måste få bättre samordning av den klassiska kollektivtrafiken(”bulken”) och trafik till/från. Sen är den avgörande frågan om vi ska få fullskalig MaaS, utbudet och tillgänglighet av tjänster. Vi kan ha världens bästa integrerade App med prisvärda tjänster, men finns inte transportutbudet så hjälper det föga.

ITS handlingsplan MaaS borde inbegripa hela Sverige och framför allt huvuddelen av befolkningen som lever utanför storstadskärnor. Storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö har omkring 1,2, 0,6 respektive 0,3 miljoner innevånare i kärnan. Resterande ca 8 miljoner lever på (med europeiska mått mätt) landsbygden. Detta inkluderar förstäder till storstäderna som är landsbygd i bemärkelsen gleshet. Det som utmärker sig i Sverige är denna gleshet och småskalighet. Interurban rörlighet (ofta med bil) mellan orter är ett tydligt resmönster för Sverige, förortsbors transporter/resor till storstäderna inkluderas. Flera studier omkring MaaS-implementering/testlab som är gjorda finns i storstäder, se exempel i t.ex. Holmberg, 2016. Detta kanske inte speglar Sverige som nation. Vi behöver testa olika MaaS-lösningar i det som inte är storstadskärnor. Om en handlingsplan syftar till att det ska bli handling, d.v.s. skapas tjänster, är det viktigt inse att när och var man gör vad är lika viktigt som vad man gör. Man måste alltså börja där det går att driva en uthållig affär, sedan utöka marknaden och tjänsten. Frågan är om det i början går att ha utgångspunkten hela Sverige.

Om man i MaaS menar sammanhållen mobilitetstjänst som kan fungera som alternativ till egen bil så förutsätter MaaS-tjänsten (a.) en väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik, (b.) en väl fungerande tillgång till bil Ad-hoc när den behövs, t.ex. bil-pool, och (c.) möjlighet till ad-hoc resor som komplement till kollektivtrafik, men utan krav på att köra (taxi, ridesharing m.fl.). A och b kan vara svåra att få till i landsbygd. Frågan blir om MaaS bör i första hand därför inriktas på storstadsregionerna, som med tiden kan skalas ut till mindre städer. Anledningen att Uber inte finns annat än i storstäder, Drive Now, Car to Go, Sunfleet är att det måste till en kritisk massa för att kommersiella tjänsteleverantörer skall etablera alternativ.

Viktigt blir att identifiera ett ramverk, riktlinjer för ITS för MaaS. Om pilotprojekt sätts igång behöver det finnas krav på att dela med sig av erfarenheter och data. För att kunna utreda hur det gick, vad var det som fungerade eller inte, och varför.

Berörda horisontella områden är:

- Samverkan
- Öppen data
- Digital infrastruktur
- Kunskap om transportsektorns behov
- Kunskap om användarnas/kundernas behov

För att få med alla viktiga aspekter under arbetet med fokusområdena har ett antal direktiv tagits fram. De direktiv som rör detta fokusområde är:

- Behovsdrivna försöksområden
- Affärsmodeller
- Regelverk
- Synergier i gränssnitt mellan transportslag
- Säkerhet & Robusthet
- Interoperabilitet/Standards
- Användare av ITS
- Ecosystemfrågor

4 Handlingsplan för Mobility as a service

Aktiviteter som pågår och bevakas:

- European MaaS Alliance,
- Västtrafiks aktuella initiativ kring kombinerad mobilitet
- VGR-doktorand (forskarutbildas hos Design & Human Factors, Chalmers) som ska följa Västtrafiks initiativ
- En planerad återstart av UbiGo i Sverige baserad på en IT-plattform framtagen tillsammans med Ericsson
- De finska initiativen kring MaaS
- Nederländerna: mobilitetsmarknaden; MaaS-piloter i Rotterdam
- Tyskland: Hannovermobil, Hannover Switch
- Österrike: BeamBeta (Wien)
- MaaSIFiE (VTT, Chalmers, AustriaTech)
- IRIMS (LU, LTH, Chalmers, Viktoria, Trivector, Samtrafiken, K2)
- EC2B / Trivector
- Samtrafiken: Vitt papper – kombinerat resande i framtiden,
- Biljett- och betalprojekt, SiS teknik, Kraftsamling Öppna trafikdata
- Bevaka de MaaS H2020-ansökningarna som beviljas
- Drive Sweden
- SAMS
- ITRL (KTH)
- UITPs arbete med Combined Mobility
- SAILOR, Ett ERANET project – dynamic last mile logistics reducing CO2-emissions and costs
- ASSEN - kundens beteenden vad gäller mobilitet; hämtning av paket samt samåkning
- SL försök med digital försäljningskanal för tredjepartsaktörer (Stockholm Res i Stockholm)
- Dencity - Projekt där bl.a. "Mobilitet som del av hyran" utvärderas. Fastighetsutvecklare som kan investera i mobilitetslösningar istället för parkeringsplatser
- "System och tjänster för mobilitet" inom DriveSweden
- Civitas Eccentric, ett beviljat H2020-projekt med Stockholm som en nod med en MaaS-tjänst som en bärande komponent

4.1 Samtrafikens Vitt papper – kombinerat resande i framtiden

Projektet syftar till att syftar till att utifrån "det vita papprets princip" föra branschen och Samtrafiken in i framtidens resande. Ett resande som skall möjliggöra att alla trafikslag används i olika kombinationer oberoende om de i dag kallas kollektivtrafik eller inte. Målet är att tillsammans med befintliga partners och potentiellt nya partners enas om en gemensam målbild på kort och lång sikt. Inom Vitt papper försöker samtrafiken på frivillig basis identifiera vad man som transportör vill samverka om och fokus är på Teknisk- och Affärsmässig samordning.

Projektet pågår och håller på fram till januari 2017.

4.2 Samtrafikens Biljett- och betalprojekt

Biljett- och betalprojektet är en arena för samverkan kring standards och gränssnitt inom biljettsystemets olika beståndsdelar. Målsättningen är att skapa förutsättningar för att knyta

samma aktörernas system och göra det enkelt för resenärerna att köpa biljetter. Biljett- och betalprojektet tar fram verktyg som branschen önskar att använda nu eller i morgon. Det är genom att aktörerna själva använder dessa verktyg som målbilderna uppfylls.

4.3 SiS teknik – Samordnade informationssystem

Det ska vara enkelt för en resenär att hitta, boka, betala och genomföra sin kollektivtrafikresa oavsett om den sker med linjelagd trafik, anropsstyrd trafik eller en kombination av dessa. Det ska också ges ett bra stöd för att genomföra byten mellan olika delresor och för att hantera störningar av olika slag.

4.4 Drive Sweden

Drive Sweden är ett Innovationsprogrammet som finansieras av Energimyndigheten, Formas, Vinnova och Lindholmen Science Park och syftar till att ta tillvara på möjligheter och adressera de utmaningar som kan uppstå i en framtid med automatiserade transportsystem. Arbetet bedrivs i fem workstreams; Samhälle, System och tjänster för mobilitet, Individuella transporter, Kollektiva transporter och Gods transporter. Workstream System och tjänster för mobilitet syftar till: "This project aims at realizing the first steps that will lead to the following long-term goal (2022): a full size MaaS (Mobility as a Service) pilot with self-driving vehicles and real-time traffic management for both individual, shared and public transportation."

4.5 Möjlig studie – Testanläggning för MaaS utanför storstäder

Testarena för storskaliga test (upprättad genom ITS Dalarna) finns längs med europaväg E16 för landsbygdsmiljö mellan Gävle och Bergen. Kommunerna längs E16 har ingått samarbetsavtal. Det finns avtal med Trafikverket som tillåter tester i pågående trafik. Längs testvägen innefattas orter av olika storlek, olika trafikmängder, topografi och klimat.

Förslaget innebär att i samarbete med bland andra kommuner, kollektivtrafikföretag och transportföretag implementera MaaS-tjänster längs med orter invid E16. Uppskatta effekter av införandet genom mätningar före och efter, som t ex antal resande med olika transportslag såsom tåg, bil, buss, cykel/cykelpooler, bilpooler, taxi med flera. Mätningar av trafikflöden längs med E16 samt dess tillflöden och frånflöden från kapillärnät. Nöjdhet hos kunder, MaaS-operatör, kollektivtrafikföretag med flera och andra kvalitativa inslag bör införlivas i denna undersökning.

Ytterligare ett alternativ är att välja ett helt län för att få yttäckning. Västernorrland är en sådan och (landstinget och kollektivtrafikmyndigheten) har ambitioner inom detta område.

4.6 Möjlig studie – Studera körbeteenden som en effektindikator av införande av MaaS-tjänster

För att kunna uppskatta effekten av införande av olika MaaS implementeringar behövs mätningar före och efter införandet. Biltrafiken är problematiskt på flera sätt bland annat i sökandet efter parkeringsplatser. MaaS kan mildra dessa effekter.

Kraftig köbildning i trafiken är ett stort problem och relativt mycket forskning finns på området. Ett trafikbeteende som leder till köbildning är letandet efter en parkeringsplats. Särskilt för trafiktäta delar av trafikinätet har det beräknats att upp mot 30% av trafiken består av trafikanter som söker efter parkeringsplats. Trots det vet vi tämligen lite om bilförarens körbeteende på en parkeringsplats

då de söker en plats att parkera på. Detta skulle kunna vara en indikator på effekt av införande av MaaS-tjänster. I sammanhanget skall givetvis en delmängd MaaS tjänster i erbjudas i aktuellt testområde.

4.7 Möjlig studie – Anropsstyrd busstrafik

MaaS syftar bland annat till att reducera bilåkandets miljöpåverkan, reducera trängsel i storstäder som uppkommer på grund av bilar och kollektivtrafik. Kollektivtrafik, särskilt busstrafik, bidrar med CO2 utsläpp, slitage på vägar genom sina statiska schemalagda ruttor, men är inte alltid effektiv när det gäller att optimera antalet resenärer till tid och plats (Bussar går ofta halvtomma längs med sin rutt). Anropsstyrda bussar är svårt att hitta effektivitet i. Det finns däremot stor potential i att titta på matningar till tågtrafik och stombusslinjer. Här behövs studeras hur man kan få ihop samåkning, anslutning med bil (pendelparkering), taxi, cykel, moped m.fl. för att få till mer hållbara rekombinationer istället för bil hela vägen. Inom ramen för MaaS kan detta effektiviseras såväl för resenären som för miljön.

Traditionell kollektivtrafik med buss eller rälsbundna fordon är idag vanligen organiserad utefter specifika ruttor och efter specifika tidtabeller. För att denna typ av kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader krävs tämligen stora befolkningsunderlag och en hög täthet i bebyggelsestrukturen. I ett första steg kopplat till MaaS, sammanställa kunskapsläget om anropsstyrd kollektivtrafik samt att designa ett småskaligt försök som bygger på mätningar med sensorteknik och optimering. Detta skulle kunna ske längs med Testarena E16, se ovan.

4.8 Aktiviteter relevanta att titta på för utvecklingen av MaaS i Sverige

Det blir viktigt att även titta på aktiviteter i resten av Europa och världen inom MaaS området som vi tror blir viktiga för utvecklingen av affärsmodeller och tjänster inom MaaS-området i Sverige.

Exempel:

- European MaaS Alliance
- Västtrafiks aktuella initiativ kring kombinerad mobilitet
- De finska initiativen kring MaaS

4.9 Aktivitet kring standarder

Förmåga hos kollektivtrafiken generellt att kunna tillhandahålla gränssnitt för tjänsteleverantör att digitalt återförsälja kollektivtrafikens produkter (digitalåterförsäljarfunktion). Detta kan i och för sig ligga hos respektive RKTm, men kan också tillhandahållas (tekniskt och avtalsmässigt) hos en aktör (tex samtrafiken). Denna plattform blir då "två hål i väggen" för att kunna återförsälja kollektivtrafik digitalt för tredjepartsaktörer. Separata avtal kan naturligtvis göras med respektive RKTm, utan detta blir mer som ett "basutbud" Tekniskt (API) och affärsmässigt (standardavtal).

På samma sätt som det finns tvingande lagstiftning att tillhandahålla öppen data för tjänsteutvecklare som vill utveckla informationstjänster, kan staten ställa krav på RKTm (regionala Kollektivtrafik myndigheter) att de skall kunna tillhandahålla öppna koncessioner för tredjepartsaktörer att återförsälja deras produkter digitalt (Öppna Affärs API). På detta sätt skulle det bli öppet för vilken tjänsteleverantör som helst (som uppfyller basvillkor, skatt, m.fl.) att bygga in kollektivtrafiken i sina egna erbjudanden.

4.10 Aktivitet kring ”Ny biljettprodukt”

Ny biljettprodukt (i kollektivtrafiken) som underlättar för "roaming" mellan transportslagen. I GoSmart testades "20 dagsbiljetter för priset av ett månadskort". Enkelbiljetten och dygnsbiljetten blir ett för stort steg för den som vill "roama" och kanske ta cykeln en dag istället för kollektivtrafiken, eller kollektivtrafiken en dag istället för egna bilen. Dagens biljettutbud är inte optimalt som komponent i ett MaaS-erbjudande. Önskvärt vore en sådan biljettprodukt åtminstone i storstäderna där möjligheten till "mode-roaming" är reell.

4.11 Aktivitet kring att undersöka skattelagstiftning

Titta på skattelagstiftning som jämställer mobilitetstjänster med förmånsbil.

4.12 Tillhandahållande av data om stationer

Det finns behov och krav att tillhandahålla data om järnvägsstationer med fokus på resor för personer med funktionsnedsättning.

Efter avregleringar som genomförts inom järnvägssektorn har ansvaret för stationer delats upp och det finns många aktörer som har delansvar inom ett stationsområde. Trafikverkets ansvar för stationer är avgränsat och gäller plattformar, dess anslutningar, utrustning på plattformarna, upplåtelse av plats för andra aktörer mm.

Förutom Trafikverket finns det flera andra aktörer som har ansvar för olika delar av en station. Till exempel kan p-platsen ligga på kommunens mark, stationsbyggnaden tillhöra Jernhusen eller en privatperson och anslutningen till plattformen och själva plattformen tillhöra Trafikverket.

Trafikverket håller på att starta upp ett projekt kring att tillhandahålla den data som de är ansvariga för via ett API. Det vore önskvärt om även data från de andra aktörerna på järnvägsstation även startar igång arbete kring öppna data.

4.13 Projekt - Den billöse turisten

Alltfler unga väljer att inte ta körkort och köper därmed inte bil. Hur kan denna målgrupp (tillsammans med övriga delar av befolkningen som väljer bort bilen) på ett attraktivt och sömlöst sätt tillåtas att besöka sevärdheter och turistmål, som t ex skidanläggningar, naturreservat, historiska platser? Dessa platser är ofta belägna utanför storstäderna, varför både landsbygd och storstäderna inbegrips i en sådan studie.

4.14 Nästa steg

Aktiviteter vi anser nödvändiga

- Utveckla ett systemperspektiv
- Utveckla ett användarperspektiv
 - ”hela behovet” perspektiv (exv. behov under hela året)
 - lätt att testa/låg risk - att testa ett nytt resbeteende kan vara skrämmande (folk tenderar undvika risker vad gäller mobilitet, därför biläggande = mobilitetsförsäkring)
 - Samordnar alla projekt och piloter utan att hämma utvecklingen
 - Testa olika varianter i olika typer av städer/områden/kontexter för att börja kartlägga effekter, vad som funkar och inte funkar, osv.
 - Större/mer omfattande piloter för att få vettigare underlag kring effekter
 - Utvärderingar och minst en viss öppenhet med data (från organisationerna/leverantörerna), dokumentera och dela med sig av resultat/erfarenheter för att andra ska kunna lära

- Vilka mål jobbar man mot? Vilken tidshorisont? Olika aktörer har helt olika perspektiv och motiveringar
- Triple-helix - varför och vad de olika typerna av aktörerna kan bidra med (styrkor).
- MaaS 2.0 baserat på självkörande fordon
- Effektivare nyttjande av infrastruktur och andra resurser genom incitamentskomponenter i MaaS
- Teknikdrivet omregleringsbehov
- Integrering, och effekt, av Peer-to-Peer-tjänster i MaaS (alla kan vara både konsumenter och producenter)

4.15 Samlat för fokusområdet

Det behövs testbäddar som möjliggör prov i lite större skala av olika koncept i verkligheten och i samverkan mellan offentliga och privata aktörer, alltså något större än typiska piloter och mer av verkstad med följeforskning än typiska Vinnova eller EU-projekt.

Det behövs även lagligt stöd och viss finansiering till de regionala/lokala aktörerna att i sin tur möjliggöra tjänster genom innovations-upphandlingar eller liknande.

5 Bilagor med referenser

Samtrafikens Vitt papper – kombinerat resande i framtiden

<http://www.samtrafiken.se/utvecklingssamverkan/projekt/vitt-papper-2/>

Samtrafikens Biljett- och betalprojekt

<http://www.samtrafiken.se/utvecklingssamverkan/projekt/gemensamma-biljett-och-betallosningar/>

SiS teknik – Samordnade informationssystem

<http://www.samtrafiken.se/utvecklingssamverkan/projekt/samordnade-informationssystem-mellan-linjelagd-och-anropsstyrd-trafik-sis-teknik/>

Drive Sweden

<http://www.regeringen.se/artiklar/2016/05/regeringen-startar-samverkansprogram-for-nastagenerations-resor-och-transporter/>

Testanläggning. Testarena läng med europaväg E16

http://www.itsdalarna.se/UserFiles/Archive/640/TDA_E16_info_english.pdf

MaaS Alliance

<http://maas-alliance.eu>

Västtrafiks aktuella initiativ kring kombinerad mobilitet

<https://www.vasttrafik.se/#!/om-vasttrafik/nyheter/vasttrafik-soker-foretag-for-nya-smarta-tjanster>

MaaS Finla

<http://maas.fi>

MaaS Framework

https://www.viktoria.se/sites/default/files/pub/www.viktoria.se/upload/publications/final_report_maas_framework_v_1_0.pdf

Beskrivning och erfarenheter från Go:smart/UbiGo-piloten, inklusive länkar till publicerade papers och rapporter från Chalmers och Viktoriainstitutet

<http://www.ubigo.me>