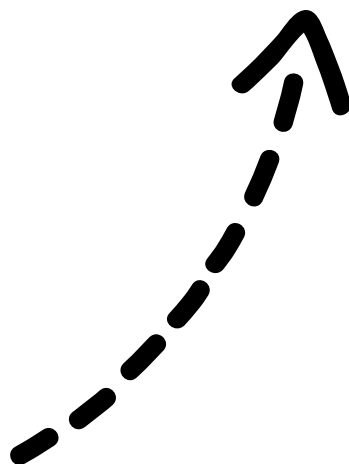


FRAMTIDENS KOLLEKTIVA MOBILITET

NÄSTA STEG FÖR HÅLLBART RESANDE



FRAMTIDENS KOLLEKTIVA MOBILITET

Nästa steg för hållbart resande

ISBN 978-91-89407-11-4

Publicerad 2022

K2 Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik

Den här rapporten har tagits fram inom ramen för *Rådslaget - hållbar omstart* som är ett initiativ av K2 med finansiering av Vinnova, Trafikverket och K2.

INNEHÅLL

Förord	4
Elektrifieringen nödvändig - men inte tillräcklig	6
Knyt samman det nya med det etablerade	8
Vision om ett samhällskontrakt för hållbar valfrihet	10
Så blir den kollektiva mobiliteten valbar för fler	12
En omdefinierad roll för kollektivtrafiken	14
Förändrade former för organisation och finansiering	16
Nya resvanor med mer individanpassade tjänster	18
Omprioritering av gaturummet	20
Pris- och betalstrategier för kollektiv mobilitet	22
Så kan vi gå vidare	26
En kommission för framtidens kollektiva mobilitet	26
Kraftsamling i en ny bransch	27
Så tog vi fram rapporten	28
Rådgivare	29
Underlag kunskapssammanställningar	31
Underlag workshops	31

FÖRORD

Den här rapporten riktar sig till dig som är beslutsfattare i riksdag och regering eller i kommuner och regioner. Vi har skrivit den för att det är dags för nästa steg i omställningen till ett samhälle med hållbart resande. En viktig del är att tillvarata potentialen i kollektivtrafiken. Men för att det ska ske räcker det inte att bara göra mer av samma. Vi behöver tänka nytt och större.

I den här skriften pekar vi ut en ny vision som innebär en bredare och djärvare ansats där den etablerade kollektivtrafiken knyts samman med nya delade mobilitetstjänster. Tillsammans utgör de den framtida kollektiva mobiliteten. Visionen och förslagen för att uppnå den har tagits fram inom "Rådslaget", ett initiativ som startade under pandemin och som involverat ett 80-tal experter inom kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster och stadsutveckling. I arbetet har vi samlats kring ett ramverk som synliggjort olika framtidshorisonter. Vi har tagit utgångspunkt i forskningen och i experternas samlade kompetens, erfarenhet och idéer. Arbetet kompletterar andra pågående initiativ genom att tydligare betona vikten av systemförändring. Rådslaget har genomförts som ett initiativ inom K2, nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik och med finansiellt stöd från Trafikverket och Vinnova. De slutsatser som presenteras i rapporten sammanfattar resultatet av en dynamisk process där många deltagit. Innehållet speglar inte nödvändigtvis alla inblandade experters, K2:s parter eller övriga finansiärers ståndpunkter i olika frågor.

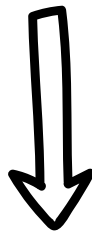
Pandemin visade oss att samhället, ställt inför en stor utmaning, har förmåga att finna nya lösningar. Låt oss använda den insikten för att utveckla framtidens kollektiva mobilitet på sätt som både bidrar till ökad individuell frihet och till ett samhälle som är långsiktigt hållbart.



John Hultén
Föreståndare K2
Projektledare Rådslaget



Elias Arnestrand
Bitr. projektledare Rådslaget



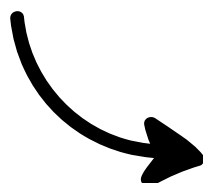
"Vi har tagit utgångspunkt i
forskningen och i experternas samlade
kompetens, erfarenhet och idéer"

ELEKTRIFIERINGEN NÖDVÄNDIG - MEN INTE TILLRÄCKLIG

Mobilitet handlar i grunden om tillgänglighet. Genom mobilitet, det vill säga rörlighet, får människor tillgång till och kan bidra till sådant som ger livet mening och som skapar värde för både individer och samhälle - arbete, handel, kultur, natur, vård, idrott, utbildning, gemenskap. Tillgänglighet ger människor frihet. Frihet att kunna resa dit man vill och behöver, men också frihet från att behöva resa.

Under 1900-talet utvecklades mobiliteten mer än något annat genom ett ökat bilinnehav och genom att gator, städer och hela samhället anpassades därefter. Med den privata bilen som ledstjärna för frihet har ett komplext system av infrastruktur, policies, myndigheter och fordons-industri växt fram. Den här utvecklingen har inneburit ökad tillgänglighet för många, men idag vet vi att den inte varit långsiktigt hållbar.

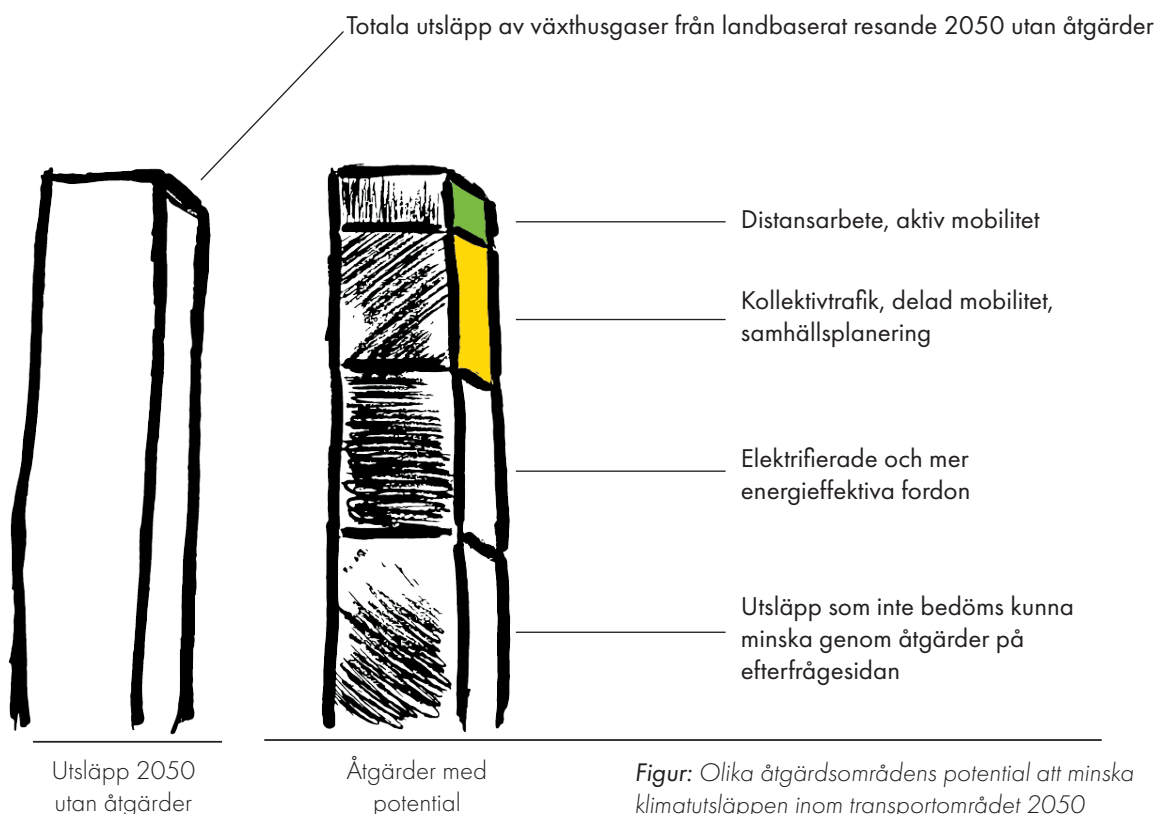
Ny teknik och nya krav gör att biltrafiken nu förändras. Bilarna blir smartare - de elektrifieras och blir mindre skadliga för miljön, även om elektrifieringen inte löser biltrafikens alla problem.



*"Under de senaste 50 åren
har antalet bilar ökat med 116 %.
Samtidigt har befolkningen ökat med 28%"*

(1970,2020. SCB)

Den elektrifiering som nu pågår med stor kraft är nödvändig, men inte tillräcklig. Åtskillig forskning och en lång rad utredningar (tex IPCC enligt figuren nedan) pekar på behovet av ytterligare åtgärder för att vi ska kunna lösa transporternas klimatpåverkan - samtidigt som vi också hanterar flera andra stora samhällsutmaningar. Det handlar till exempel om luftkvalitet och platsbrist i städerna, råvarubrist, trängsel, folkhälsa, säkerhet och socialt utanförskap i många landsbygder och stadsdelar.



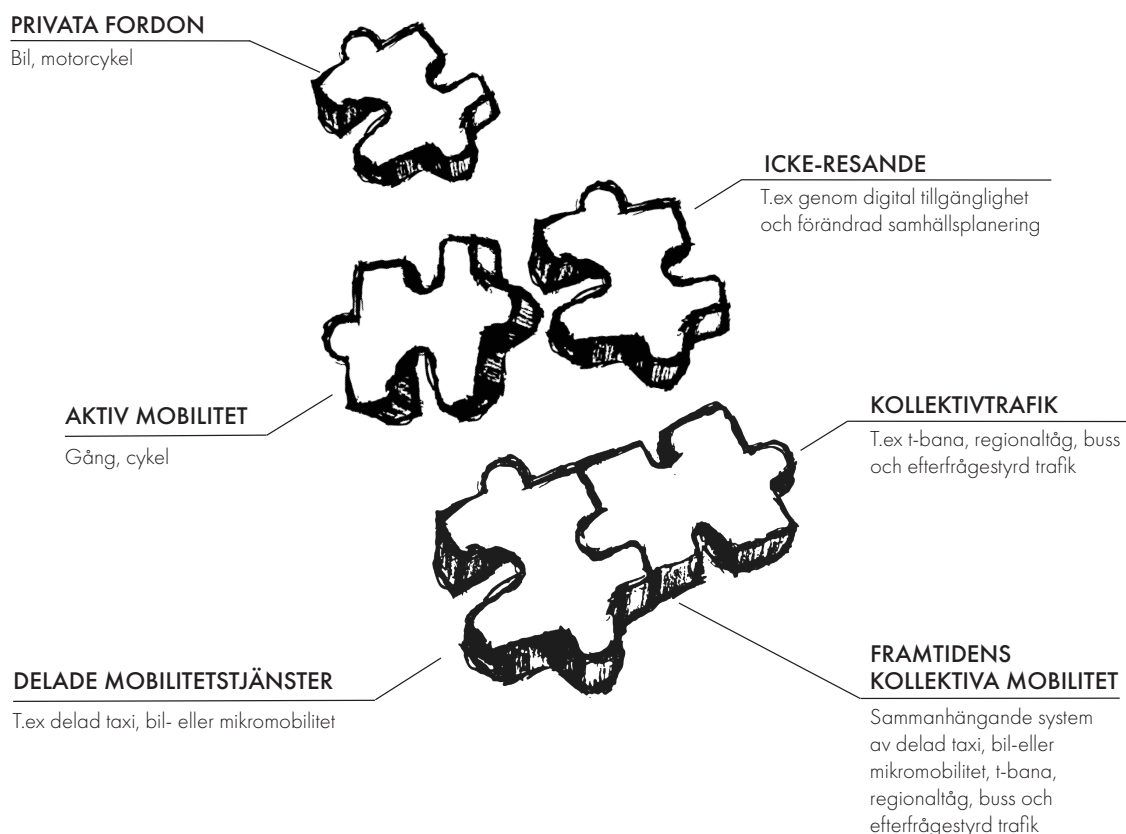
Figur: Olika åtgärdsområdets potential att minska klimatutsläppen inom transportområdet 2050 (exklusive luft- och sjöfart) (baserad på IPCC 2022).

Genom att växla upp lösningar som vi vet fungerar kan vi nå längre. Det kan till exempel handla om energi- och resurseffektiva satsningar på kollektivtrafik där många reser och om förändrad samhällsplanering som främjar gång och cykling. Sådana åtgärder utgör ett viktigt inslag i många städers och regioners arbete idag.

Men det räcker inte att bara göra mer av samma. Vi behöver också tillvarata potentialen i den nya teknik och de nya tjänster som kommer med hopp om en mer hållbar framtid. Vi står på randen till ett smartare, mer uppkopplat och självkörande transportsystem. Men teknikutveckling utan tydlig riktning riskerar att förstärka underliggande problem snarare än att lösa dem. Även om det ofta finns goda intentioner hos både offentliga och privata aktörer, fastnar nya lösningar och ambitioner ofta i mötet med det befintliga. Därför behöver vi skapa en ny grund för kommande decenniers utveckling av en hållbar mobilitet utan klimatpåverkan.

KNYT SAMMAN DET NYA MED DET ETABLERADE

För att möta de kommande decenniernas samhällsutmaningar behövs ett förändrat fokus med en större mångfald av lösningar. Det handlar dels om att mer behöver göras för att främja hållbart resande med gång och cykel, samt att den resfria tillgängligheten får ökad uppmärksamhet. Dels handlar det om att utveckla formerna för delat resande. Det behöver ske på sätt som knyter samman de nya delade mobilitetstjänsterna, inklusive olika former av bildelning, med den etablerade kollektivtrafiken. Det är vad vi menar med framtidens kollektiva mobilitet.



Figur. Tillgänglighet kan uppnås på många sätt. För att klara klimatmålen och samtidigt hantera andra samhällsutmaningar krävs ett ökat fokus på aktiv mobilitet, kollektivtrafik, delad mobilitet och resfri tillgänglighet. För att bli valbar för fler behöver de delade mobilitetstjänsterna och den etablerade kollektivtrafiken knytas samman. Tillsammans utgör de framtidens kollektiva mobilitet.

Framtidens kollektiva mobilitet behöver utvecklas utifrån en ansats där den etablerade kollektivtrafikens styrka att på ett resurseffektivt och ofta attraktivt sätt skapa resmöjligheter för många människor, kombineras med de nya delade mobilitetstjänsternas flexibilitet och förmåga att erbjuda individanpassade, efterfrågestyrda lösningar. Bilen behöver även fortsättningsvis spela en viktig roll för människors tillgänglighet, men kommer i ökad grad ingå i delade lösningar. Det gäller framför allt i växande städer där utrymmet är begränsat.

Tillsammans kan de tjänster som utförs med bussar, delad mikromobilitet (som till exempel elsparkcyklar och cykeldelning), tunnelbana, bildelning, spårväg, taxi, tågtrafik, samåkning, färjetrafik, närtrafik m.m. skapa ett kraftfullt erbjudande för hållbar tillgänglighet. Istället för att konkurrera om samma resenärer, bör de olika delade tjänsternas respektive styrkor tillvaratas på sätt som bidrar till ökad attraktivitet och effektivitet.

En sådan utveckling kommer inte ske av sig självt. Den behöver ta utgångspunkt i en ny idé om den kollektiva mobilitetens roll i ett framtida klimatneutralt samhälle.



"FÖR ATT MÖTA KOMMANDE
DECENNIERNAS SAMHÄLLSUTMANINGAR
BEHÖVS ETT FÖRÄNDRAT FOKUS
MED EN STÖRRE MÅNGFALD AV LÖSNINGAR"

VISION OM ETT SAMHÄLLSKONTRAKT FÖR HÅLLBAR VALFRIHET

Samhällsförändring sker sällan genom ett enskilt beslut eller en enskild händelse. Istället är det riktningen i de många besluten och de många händelserna som successivt förändrar. Förändring behöver därför vara förankrad i en långsiktig idé om samhällets utveckling.

Under senare decennier har mål om en ökad kollektivtrafikandel haft hög prioritet inom kollektivtrafikbranschen. Det har lett till en situation där kollektivtrafiken ställts mot biltrafiken i en kamp om marknadsandelar. Att erövra marknadsandelar kan vara ett viktigt mål för en bransch, men är ingen vision för människor.

Vi menar att framtidens kollektiva mobilitet bör ses som en frihetsreform. Med utgångspunkt i kommande decenniers krav och förutsättningar behöver valfriheten sättas i centrum på sätt som ger människor ökade möjligheter till tillgänglighet som är hållbar.

Utvecklingen bör ske utifrån en vision om ett nytt samhällskontrakt, det vill säga en abstrakt överenskommelse mellan samhälle och individ om vad människor i Sverige kan förvänta sig av transportsystemet - och omvänt. Idag finns ett sådant samhällskontrakt. Det talar om för oss att vi när vi vill ska kunna ta oss vart vi vill så länge vi har tillgång till en privat bil.

Vi menar att ett förändrat samhällskontrakt behöver utgå från att den kollektiva mobiliteten blir valbar för fler genom att alla på rimlig tid och till rimlig kostnad kan ta sig till alla platser i städerna samt till viktiga platser utanför städerna utan att behöva äga ett eget fordon.

"ETT FÖRÄNDRAT SAMHÄLLSKONTRAKT
BEHÖVER UTGÅ FRÅN ATT DEN
KOLLEKTIVA MOBILITETEN
blir valbar för fler genom att...
...ALLA PÅ RIMLIG TID OCH TILL RIMLIG KOSTNAD
kan ta sig till alla platser i
städerna samt till viktiga platser utanför städerna
- utan att behöva äga ett eget fordon"

Visionen om ett nytt samhällskontrakt innebär inte att den privata bilen kommer försvinna, men att den hållbara valfriheten ökar genom en kollektiv mobilitet som bättre motsvarar människors unika förutsättningar och krav. Vad som är rimlig tid och kostnad kan variera i olika geografiska kontexter. För att möjliggöra en demokratiskt förankrad diskussion på lokal, regional och nationell nivå krävs metoder som följer den kollektiva mobilitetens utveckling och människors möjligheter att använda den.

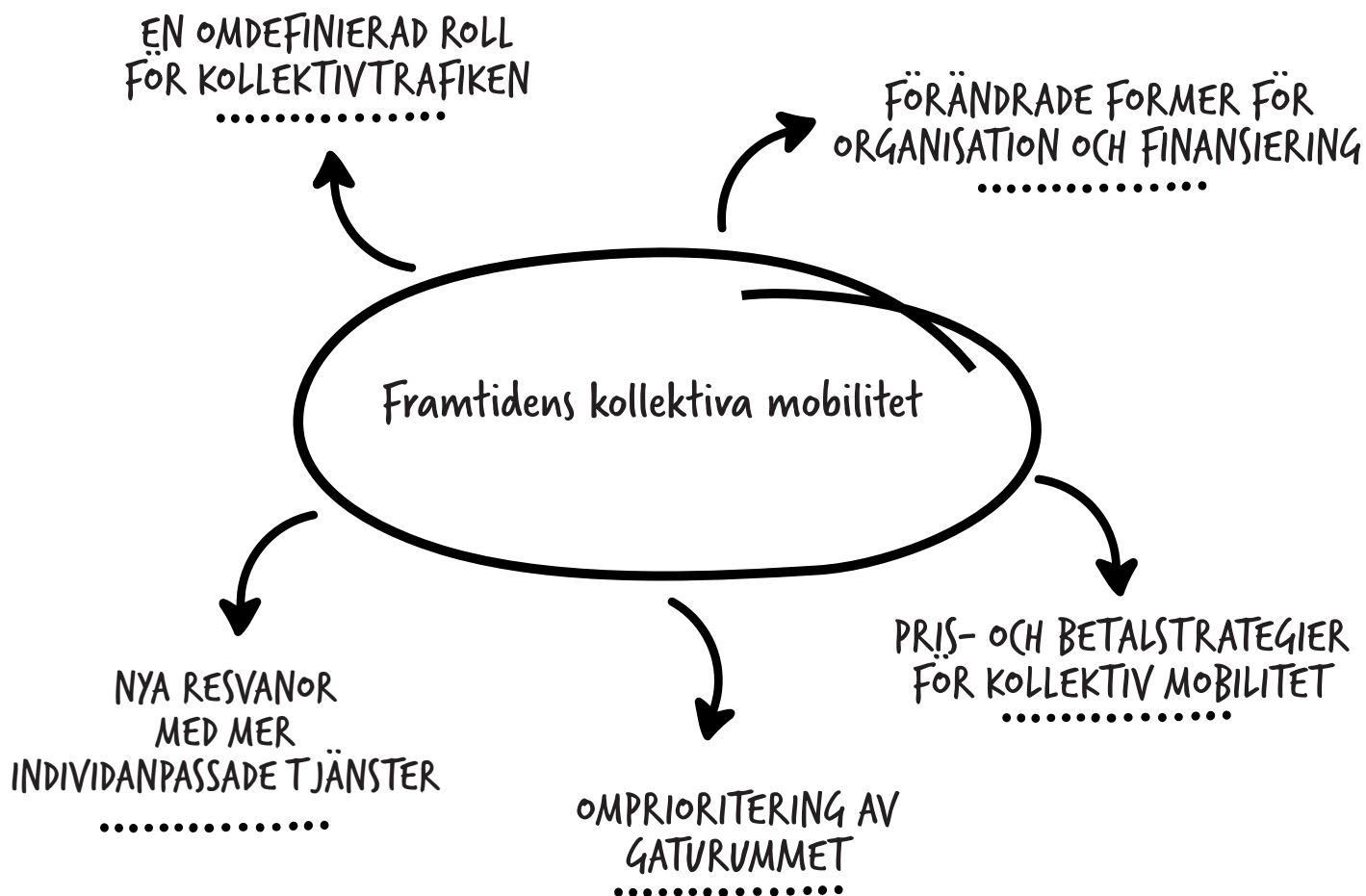
Den svenska transportpolitiken utgår från målet om ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem för människor och företag i hela landet. En viktig transportpolitisk princip är att resenärerna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa. Människors faktiska valfrihet påverkas emellertid av de omgivande förutsättningarna, till exempel hur städerna är utformade, vilka resmöjligheter som erbjuds, eller vilka etablerade normer som finns kring resor. Med ett förändrat samhällskontrakt för kollektiv mobilitet uppgraderas valfriheten i den svenska transportpolitiken.



"FRAMTIDENS
KOLLEKTIVA MOBILITET
BÖR SES SOM EN
FRIHETSREFORM"

SÅ BLIR DEN KOLLEKTIVA MOBILITETEN VALBAR FÖR FLER

Fem åtgärdsområden har särskild betydelse för att den framtida kollektiva mobiliteten ska kunna realiseras.

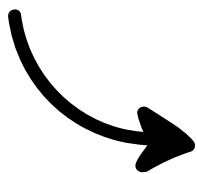


"Istället för att konkurrera om samma resenärer
bör de olika delade tjänsternas respektive styrkor
tillvaratas på sätt som bidrar till ökad
attraktivitet och effektivitet"

EN OMDEFINIERAD ROLL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Dagens kollektivtrafik kännetecknas av en roll med fokus på pendlingsresor som utförs med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt. Verksamheten präglas av ett produktions- och marknadstänkande, där kollektivtrafiken tävlar om marknadsandelar i förhållande till biltrafiken. Det är framför allt i städer och starka stråk som kollektivtrafiken anses vara ett attraktivt alternativ, men kollektivtrafiken löser sällan hela resan eller alla resebehov. Samtidigt präglas det regionala ansvaret för kollektivtrafiken av en inneboende konflikt mellan att tillhandahålla effektiva och konkurrenskraftiga resmöjligheter där det är många som bor och arbetar, och att tillhandahålla resor även i mer glesbefolkade geografier utifrån idéer om rättvis och jämlik tillgång till tillgänglighet. Oavsett hur den avvägningen balanseras finns det ofta ett gap mellan förväntningar på kollektivtrafiken och de resurser som finns tillgängliga för att utveckla och bedriva den.

Det finns mycket positivt i den roll kollektivtrafiken har idag. Den erbjuder resmöjligheter som ofta är resurseffektiva och i många fall attraktiva. Genom att utgå från kollektivtrafikens styrkor, men samtidigt identifiera svagheter, kan rollen utvecklas. I stället för att tidigare fokusera på kollektivtrafik som ett eget och avgränsat system, behöver synen på det kollektiva öppnas upp med lösningar som kopplar ihop etablerade och nya mobilitetstjänster. Snarare än produkt och produktion är det funktioner som behöver stå i fokus. Funktionerna tillhandahålls av tjänster som kan vara samhällsfinansierade, kommersiella, ideella, eller en mix av alla tre.



"Genom att utgå från kollektivtrafikens styrkor, men samtidigt identifiera svagheter, kan rollen utvecklas"

Visionen om ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet förutsätter att den etablerade kollektivtrafiken får en förändrad roll med ett breddat uppdrag som inkluderar nya typer av tjänster. Det kan till exempel handla om olika former av delade mobilitetstjänster, biljettförsäljning i nya konstellationer, kombinerade mobilitetstjänster som driver mot hållbara beteendeförändringar och efterfrågestyrda tjänster. Sådana tjänster behöver utvecklas på sätt som leder till ett effektivare nyttjande av den traditionella kollektivtrafiken. Det behöver ske i ett integrerat system som är enkelt att navigera och använda för resenärerna.



FÖR ATT MÖJLIGGÖRA FÖRÄNDRING KRÄVS:

- Att kollektivtrafikens organisationer utgår från en förändrad målbild med ett breddat fokus på tillgänglighet och ett nytt samhällskontrakt för hållbar valfrihet.
- Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiseras om till regionala mobilitetsmyndigheter med anpassade målsättningar, arbetsformer och styrmedel.
- Att kombinerade mobilitetstjänster tar klivet från piloter till att bli en del av de regionala mobilitetsmyndigheternas kärnverksamhet på sätt som inkluderar både offentliga och privata aktörer.

EXEMPEL PÅ KONKRET ÅTGÄRD:

Initiera en översyn av kollektivtrafiklagen och gör nödvändiga förändringar utifrån ett breddat uppdrag.

.....



UTBLICK: INTEGRERADE MOBILITETSTJÄNSTER I BERLIN

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) är Tysklands största kommunala lokaltrafikbolag. Förutom att tillhandahålla traditionell kollektivtrafik har man tagit en tydlig och aktiv roll i att integrera olika former av delade mobilitetstjänster. Genom tjänsten Jelbi får invånare i Berlin tillgång till BVG:s hela kollektivtrafikutbud samt tjänster från drygt 20 integrerade mobilitetspartners, bland annat bil- och cykeldelning, efterfrågestyrda minibussar, taxi och mikromobilitet. BVG har även etablerat fysiska platser där olika mobilitetsalternativ finns samlade – så kallade mobilitetshubbar. Satsningen syftar till att staden ska bli mer attraktiv och hållbar – för nuvarande och framtida generationer.

FÖRÄNDRADE FORMER FÖR ORGANISATION OCH FINANSIERING

Transportsektorns organisering och finansiering formar grundläggande förutsättningar för människors möjligheter att resa såväl privat som kollektivt. Idag sker detta med fokus på långsiktig planering av infrastruktur men med ett betydligt svagare fokus på att erbjuda tillgänglighet. Även om kollektivtrafiken fått större uppmärksamhet de senaste decennierna bygger befintlig organisation och finansiering i stor utsträckning på den privata bilen som norm. I dagens organisering uppstår ofta problem inom och mellan organisationer och myndigheter på olika nivåer.

Upphandlingarna som används för att realisera målsättningarna om ett ökat kollektivtrafikresande präglas av långa planeringshorisonter. Det skapar en tröghet som kan begränsa förmågan att tillvarata nya möjligheter.



"Transportsektorns organisering och finansiering formar grundläggande förutsättningar för människors möjligheter att resa -såväl privat som kollektivt"

Visionen om ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet förutsätter en organisering och finansiering med tydligare fokus på funktionaliteten som ska uppnås och ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. Samtidigt behöver olika tjänster knytas samman med samhällsplanering på lokal, regional och nationell nivå. Utgångspunkten bör vara ökad samverkan mellan flera aktörer, både offentliga och privata, för resenärernas och medborgarnas bästa. Satsningar som görs av olika aktörer behöver synkroniseras för att få bästa möjliga effekt. Detta förutsätter större tydlighet och renodling av aktörers ansvar, kunskaper och drivkrafter.



FÖR ATT MÖJLIGGÖRA FÖRÄNDRING KRÄVS:

- Ett tydligare nationellt ansvar för samt nationell kompetens och analysförmåga kring frågor om kollektiv mobilitet inklusive nödvändiga digitala strukturer, antingen genom bildandet av en ny statlig myndighet eller genom förändrade uppdrag till och finansiering av befintliga myndigheter.
- Mer långsiktigt stabila förutsättningar för att finansiera åtgärder som inte enbart avser infrastruktur, utan som också innefattar andra åtgärder och tjänster med kortare tidshorisonter.
- Nya sätt att finansiera och stimulera kollektiv mobilitet, genom exempelvis slopad förmånsbeskattnings av kombinerad mobilitet och nya former för statlig medfinansiering.

EXEMPEL PÅ KONKRET ÅTGÄRD:

Se över instruktion och förordningar som styr Trafikverkets uppdrag på sätt som ger myndigheten möjlighet att ta en mer aktiv roll i att driva på och stödja kollektiv mobilitet.

.....



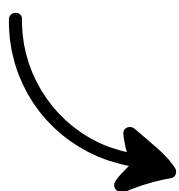
UTBLICK: DE NORSKA BYVÄXTAVTALEN - STATLIG HÄVSTÅNG FÖR LOKAL OMSTÄLLNING

En viktig utgångspunkt i de norska byväxtavtalen är "nullvektmålet" som innebär att biltrafiken inom stadsområden inte ska öka. Ökat resande ska i stället ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Byväxtavtalen är en form av avsiktsförklaring mellan staten och de större städerna. En viktig del av avtalen är mål- och resultatstyrningen och det är den sammantagna effekten av alla åtgärder som är i fokus. Staten bidrar med finansiering för gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder samt för sänkta biljettpriser för kollektivtrafiken. Lokala vägavgifter (bompeng) används både för finansiering och som styrmedel för att minska biltrafiken. Utvärdering av byväxtavtalen visar att avtalen är flexibla och möjliggör bättre koordinering i transportplanering och markanvändning.

NYA RESVANOR MED MER INDIVIDANPASSADE TJÄNSTER

Hur människor reser har förändrats under de senaste årtiondena till följd av ny teknologi, utökade väg- och järnvägssystem och socioekonomisk utveckling. Även faktorer som en växande oro för miljön och en åldrande befolkning har påverkat människors resvanor, vilket i sin tur lett till förändrat utbud och nya policies. Resvanor och personlig mobilitet är tätt kopplat till hur vi identifierar oss själva. Det är inte bara rationella beslut som ligger till grund för människors beslut om hur de reser. Normen kring den privatägda bilen är fortfarande stark och bilen associeras fortfarande med en högre grad av frihet och kontroll. I många kontexter upplevs kollektivtrafiken inte som ett realistiskt alternativ. Livspusslet blir lätt en ursäkt för att fortsätta bygga normen kring den privata bilen. I dagens planer för framtidens transportsystem saknas en tilltro till möjligheten att förändra resbeteenden. Istället cementerar dagens prognoser för trafikens framtida utveckling normen kring den privatägda bilen och åtgärder som innebär mer av samma.

Det finns en gryende innovationskraft inom kollektiv mobilitet, där nya tjänster såsom elsparkcyklar, bildelning och självkörande fordon visar att snabba förändringar är möjliga. För att realisera visionen om ett nytt samhällskontrakt behöver vi värna grunden i dagens kollektivtrafik samtidigt som vi vågar skapa lösningar som blir attraktiva för fler. Fokus på resenärens upplevelse och hur olika aktörer kan samverka för att göra kollektiv mobilitet sömlös behöver stärkas. Valet av mobilitetslösning kommer även i framtiden vara tätt kopplat till personlig identitet, vilket kommer kräva en mångfald av möjligheter av kollektiva mobilitetstjänster, privat resande, aktiv mobilitet och livsstilar med mer av resfri tillgänglighet.



"I många kontexter upplevs kollektivtrafiken inte som ett realistiskt alternativ"

För att den kollektiva mobiliteten ska bli ett naturligt val krävs attraktiva tjänster, lösningar med ett större fokus på detaljer och bättre förståelse för resenärens behov. Detta kommer kräva ny styrning, en ny kultur och engagemang från nya kompetenser.



FÖR ATT MÖJLIGGÖRA FÖRÄNDRING KRÄVS:

- Ett användarcentrerat och datadrivet arbetssätt som drar nytta av information som möjliggör mer individanpassade lösningar för människor med olika behov och krav. Den kollektiva mobiliteten behöver vara en tjänst människor aktivt väljer för att den löser deras behov.
- Nya metoder för kommunikation och marknadsföring som positionerar och diversifierar utbudet av kollektiva mobilitetstjänster mot olika målgrupper.
- Nya sätt att få förståelse för, mäta och utvärdera människors valmöjligheter, inklusive möjligheten att inte resa.

EXEMPEL PÅ KONKRET ÅTGÄRD:

Ersätt successivt nationella, regionala och lokala mål om en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik med mål om ökad andel gång, cykel och kollektiv mobilitet. På sikt, ersätt andelsmål med tillgänglighetsmål, dvs mål för hur valbara olika sätt att få tillgänglighet är för människor.

.....

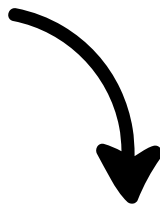


UTBLICK: EFTERFRÅGESTYRD TRAFIK SOM KOMPLETTERAR

Appar och smidiga digitala gränssnitt innebär nya möjligheter att erbjuda efterfrågestyrd kollektivtrafik. Genom att resenärer beställer sina resor kan trafiken optimeras utifrån behov snarare än fasta tidtabeller. Ett exempel är Bakersfield i Kalifornien där företaget TransLoc på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten lanserat tjänsten RYDE. Tjänsten attraherar nya resenärsgupper och fyller gap i det befintliga utbudet av kollektivtrafik, speciellt i gleset befolkade områden. Ett annat exempel är Choisoek i Japan, speciellt anpassad för en äldre målgrupp och deras behov.

OMPRIORITERING AV GATURUMMET

Mellan en tredjedel och hälften av städernas totala yta utgörs av gator. Till följd av att bilens framkomlighet har prioriterats i stadsplaneringen har gatan alltmer blivit renodlade transportrum. Biltrafiken tar upp majoriteten av utrymmet och de traditionellt sett långsammare trafikslagen förpassas till mindre, avskilda ytor i gaturummets kanter. Dagens gaturum är i regel inte flexibla eller anpassningsbara och är dåligt rustade att hantera framtida extremväder.



"Mellan en tredjedel och hälften av
städernas totala yta utgörs av gator"
.....

Visionen om ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet förutsätter en omprioritering av gaturummet. En sådan omprioritering behöver ta hänsyn till att vissa gator planeras för snabbare hastigheter medan andra gator planeras för vistelsezoner som kräver lägre hastigheter för att vara attraktiva. Framtidens gaturum behöver i större utsträckning utformas utifrån mjuka värden. Det kan till exempel innebära bilfria zoner och minskad andel hårdgjord yta. Gatan behöver spegla en ny balans mellan olika funktioner och mellan privata fordon, aktiv mobilitet och kollektiv mobilitet. Platser för kollektiv mobilitet behöver utvecklas genom mobilitetshubbar eller mobilitetszoner. Städernas utformning har traditionellt baserats på planering och plandokument, men i en tid som kräver snabb förändring i en ny riktning behövs också nya arbetssätt.



FÖR ATT MÖJLIGGÖRA FÖRÄNDRING KRÄVS:

- Att framtidens gaturum planeras och designas utifrån ett barnperspektiv och att de kan vara bilfria, särskilt i centrala lägen. Detta innebär att yta för andra sorters transporter frigörs samtidigt som andelen hårdgjord yta kan minskas.
- Mer dynamiska sätt att styra vilka sorters fordon som får befinna sig i vilka gaturum vid vilken tid, där potentialen med nya tekniker såsom geofencing utnyttjas till fullo.
- Att aktörer samlas kring plattformar för gemensamma målbilder och processer för samfälligt agerande kring gatans utformning

EXEMPEL PÅ KONKRET ÅTGÄRD:

Se över bashastigheten för trafik i städerna på sätt som gör att trafiken anpassas till stadens förutsättningar snarare än tvärtom.

.....

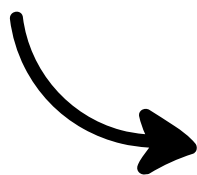


UTBLICK: MILANOS - ÖPPNA GATOR FÖR MINSKAD PRIVAT BILANVÄNDNING

Under 2020 introducerade Milano strategin Öppna gator (Strade Aperte) som syftar till att dämpa ökningen av det privata bilanvändandet och att främja säkra och hållbara färdssätt. Strategin innebär bland annat fler zoner med kraftigt begränsad hastighet och en utökning av gång- och grönområden. Milano har även en strategi för så kallad taktisk urbanism. Den innehåller snabba och skalbara åtgärder som gatumöbler, planteringar och målade gator för att undersöka långsiktiga förändringar innan tid och resurser investeras i permanenta lösningar.

PRIS- OCH BETALSTRATEGIER FÖR KOLLEKTIV MOBILITET

Dagens utbud av biljetter till kollektivtrafiken och hur dessa köps skiljer sig åt mellan olika platser i Sverige. Det finns en flora av mer eller mindre nischade biljettprodukter som riktar sig till olika resenärsgupper, men dagens system är i stor utsträckning utformat för dem som pendlar och som reser med kollektivtrafiken ofta. Digitaliseringen av biljettsystem samt ökade möjligheter att skräddarsy information till olika resenärsgupper innebär ökade möjligheter för individualiserade biljetter och förenklade biljettköp.



"Digitaliseringen av biljettsystem samt ökade möjligheter att skräddarsy information till olika resenärsgupper innebär ökade möjligheter för individualiserade biljetter och förenklade biljettköp"

Kollektiv mobilitet förutsätter biljetter och betalning som kännetecknas av enkelhet och flexibilitet. Upplevelsen av vad *jag som resenär* erbjuds behöver utvecklas.



FÖR ATT MÖJLIGGÖRA FÖRÄNDRING KRÄVS:

- Att betalning och prissättning av kollektiv mobilitet sker på sätt som stödjer en sömlös användning av olika tjänster.
- Att resenärerna ska kunna använda mobilitetstjänster utan att förutspå sitt resande och fundera över olika biljetter, och ändå känna sig trygga med att bli debiterade ett skäligt pris, till exempel genom kostnadstak eller utvecklade periodbiljetter.
- Ett system med stark legitimitet som baseras på att alla resenärer efterlever regelverket för biljetter. Detta behöver uppnås utan ett omfattande och för resenären hindrande kontrollsystem.

EXEMPEL PÅ KONKRET ÅTGÄRD:

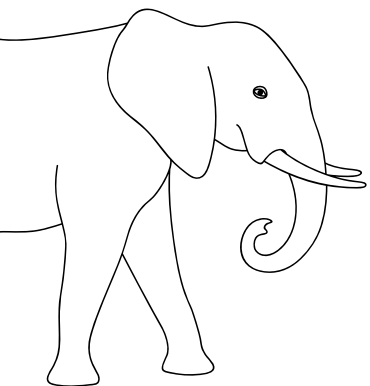
Säkerställ att kollektivtrafikbiljetter kan säljas genom nya kanaler och av andra aktörer för att främja nya sömlösa lösningar.

.....



UTBLICK: BILJETTER FÖR KUNDER DÄR DE ÄR

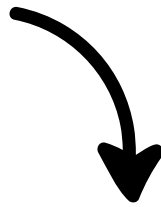
Genom att låta andra aktörer sälja kollektivtrafikens biljetter i sina kanaler underlättas för fler att resa kollektivt. Det kan till exempel handla om att hotell, eventföretag eller bilpooler kan erbjuda kollektivtrafikbiljetter i sina appar. Efter en lång rad tester och piloter öppnade Västtrafik som först regionala kollektivtrafikmyndighet i Sverige upp ett generellt erbjudande för digitala återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter under 2022. Beslutet bygger på en ambition att kunna erbjuda biljetter mot nya målgrupper och att "vara där kunden är". De första tjänsterna som började återförsälja biljetter var Parkeringsbolaget i Göteborg samt Travis, en reseapp utvecklad av Nobina.



VEM SKA BETALA?

Om den kollektiva mobiliteten ska bli valbar för fler människor vid fler tillfällen, kommer inte det bli väldigt dyrt för samhället?

- Transportsystemets omställning kommer att kosta, oavsett hur det görs. Att försöka nå målen genom att göra mer av det vi redan gör är långt ifrån gratis.
- För att vara samhällseffektiv behöver den kollektiva mobiliteten utformas med kostnads- och resurseffektivitet som ledord, t.ex genom efterfrågestyrda lösningar där efterfrågan är låg, genom att premiera korta resor med mikromobilitet och genom att ge incitament för samåkning.
- Idag läggs stora resurser på privata fordon och på den omfattande parkerings- och väginfrastruktur som dessa kräver. Visionen om ett samhällskontrakt för kollektiv mobilitet innebär en successiv omorientering av såväl individers som samhällets resurser – från det privata till det delade, från att investera i produkter till att betala för tjänster.



"Att försöka nå målen
genom att göra mer
av det vi redan gör
är långt ifrån gratis"

SÅ KAN VI GÅ VIDARE

Vi är övertygade om att det går att vrida utvecklingen i en hållbar riktning som samtidigt ger människor ökad valfrihet. Vi har i rapporten argumenterat för att den kollektiva mobiliteten behöver bli ett mer attraktivt alternativ genom att utvecklas utifrån en vision om ett nytt samhällskontrakt. Vi startar inte på ruta ett, men behöver växla upp och öppna upp på sätt som tar den kollektiva mobiliteten vidare. För att vi ska kunna ta nästa steg behövs dels en nationell samling med stöd från Sveriges regering, dels en kraftsamling från branschens aktörer.

EN KOMMISSION FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVA MOBILITET

Vi föreslår att en kommission tillsätts för att utveckla de förslag som lämnas här och för att identifiera ytterligare åtgärder med potential att accelerera utvecklingen av framtidens kollektiva mobilitet. En sådan kommission behövs eftersom de aktörer som idag ansvarar för kollektivtrafik, nya mobilitetstjänster och stadsutveckling med befintliga roller och uppdrag inte till fullo har möjlighet att tillvarata möjligheterna, och för att det saknas en nationell aktör med kraft att driva på förändring. Kommissionens arbetssätt behöver präglas av öppenhet, förändringsvilja, en bred kompetensmix och dialog med berörda aktörer. Kommissionen bör tillsättas av regeringen på liknande sätt som gjorts kring transportsystemets elektrifiering.



KOMMISSIONEN BÖR:

- Analysera utvecklingen och konsekvenserna av de åtgärdsområden som lyfts fram inom rapporten
- Bidra till att identifiera och säkerställa att steg tas i riktning mot framtidens kollektiva mobilitet genom att identifiera möjligheter som stödjer utvecklingen mot visionen, uppmärksamma eventuella problem som hindrar utvecklingen samt lämna förslag på effektiva åtgärder som bidrar till att förverkliga visionen.

Kommissionen behöver hämta inspiration från och jämföra utvecklingen i Sverige med ett urval länder i Europa och andra delar av världen. Pågående lagstiftnings- och utvecklingsarbete på EU-nivå behöver beaktas.



"Kommissionen behöver hämta inspiration från och jämföra utvecklingen i Sverige med ett urval länder i Europa och andra delar av världen
Pågående lagstiftnings- och utvecklingsarbete på EU-nivå behöver beaktas"

KRAFTSAMLING I EN NY BRANSCH

Utöver en nationell kommission behövs en kraftsamling inom ramen för en ny bransch - den kollektiva mobilitetsbranschen, där aktörerna samlas kring ett strategiskt innovationsprogram med utgångspunkt i visionen om ett nytt samhällskontrakt för kollektiv mobilitet.

I det arbetet behövs en mix av kompetenser och ett målmedvetet engagemang från många aktörer, såsom statliga myndigheter, regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikföretag, kommuner, akademi, fordonsindustri, civilsamhälle och övrigt näringsliv. Långsiktigt stabila förutsättningar för finansiering av forskning, innovation och utveckling krävs för att kunna växa upp och dra nytta av olika aktörers resurser.



KRAFTSAMLINGEN SKA:

- Stimulera en aktiv dialog om visionen om framtidens kollektiva mobilitet samt mobilisera aktörer i omställningsarbetet
- Identifiera behov av ny kunskap och kompetens, tex genom att kartlägga och föreslå utbildningar och kursutbud som skapar förutsättningar för förändring
- Identifiera och initiera forsknings- och innovationsaktiviteter som kan stärka arbetet mot framtidens kollektiva mobilitet
- Stimulera gemensamt lärande i offentliga och privata organisationer från de piloter, demonstrationer och experiment som pågår i städer och regioner i Sverige och internationellt

De här aktiviteterna skapar en nod för arbetet mot en ny vision som kan bidra till kommissionens arbete på nationell nivå.



SÅ TOG VI FRAM RAPPORTEN

Förslagen i denna rapport har tagits fram inom “Rådslaget”, ett initiativ för förnyelse av hållbart 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.

Arbetet har pågått i över ett år och har engagerat 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 lyfts fram och sammanställts. Forskare knutna till K2 och med koppling till Lunds universitet, VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut, Malmö universitet, Linköpings universitet och RISE Research Institutes of Sweden har deltagit i arbetet.

Parallellt har en serie öppna kunskapsluncher och seminarier genomförts för att synliggöra olika perspektiv och frågeställningar inom de fem fokusområdena. Med detta som grund och genom flera tematiska workshops har experterna utvecklat idéer, konkreta åtgärdsområden och förslag. Arbetet har tagit utgångspunkt i metoden “Three Horizons” som är ett ramverk för att synliggöra och diskutera nulägesbilder, framtidshorisonter och åtgärder för att skapa förändring i en önskad riktning. Med detta som underlag har innovationsagendan för “Framtidens kollektiva mobilitet - nästa steg för hållbart resande” stegvis växt fram, utvecklats och förfinats i konstant dialog inom expertgruppen. De slutsatser som presenteras i rapporten sammanfattar detta arbete.

RÅDGIVARE

Aako Raoofi

Regionutvecklare - transportinfrastruktur och kollektivtrafik, Västra Götalandsregionen

Adam Laurell

Ägare/VD, Mobility as a Service AB

Anders Roth

Mobilitetsexpert, IVL Svenska Miljöinstitutet

Anders Wretstrand

Kollektivtrafikstrateg, Skånetrafiken

Anders Yngve-Söderstjerna

Avdelningschef Strategi & Affär, Skånetrafiken

Anette Enemark

Mobilitetschef, Mobilitetsselskabet Movia

Anna Grönlund

Branschchef och vice VD, Sveriges Bussföretag

Anna Kramers

Forskare, Programchef Mistra SAMS, KTH

Anna Moritz

Affärsstrateg, Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Arvid Röckert

Strategidirektör, Keolis

Bawer Coskun

Förbundsdirektör, Svenska Taxiförbundet

Bianca Byring

Kollektivtrafikstrateg, Region Västerbotten

Björn Öhman

Sektionschef, WSP

Björn Wendle

Vice VD, Marknadschef, Trivektor

Bård Norheim

Avdelningsleder, Asplan Viak AS

Carl Bergkvist

Näringspolitisk expert med ansvar för infrastrukturfrågor, Stockholms Handelskammare

Charlotte Lejon

Affärsutvecklare, Energimyndigheten

Christer Ljungberg

VD, Trivektor AB

Christian Fredricsson

Programledare, Vinnova

Claes Kanold

Leader Radical innovations, Ruter AS

Claus Hedegaard Sørensen

Senior forskare, Statens väg- och transportforskningsinstitut

Dan Nerén

Senior Public Policy Manager, Nordics

TIER Mobility

Daniel Mohlin

Nordenchef, Citybike Global

Daniel Rudmark

Senior researcher, RISE Research Institutes of Sweden

Einar Tufvesson

Strateg, Trafikverket

Eric André

General Manager, Sverigechef, Voi Technology

Eva Tiséus

Marknads- och kommunikationsdirektör,

Transdev Sverige

Eva-Marie Wenehed

Produktägare Flowmapper, Tyrens Sweden AB

Evelina Gunnarson

Beteendeeconom & Senior rådgivare, Ramboll

Fredrik Holm

Senior rådgivare, Gröna Bilister

Frida Karlge

Regionchef, Sweco

Gerhard Wennerström

VD, Samtrafiken

Göran Smith

Senior forskare, RISE Research Institutes of Sweden

Helena Svensson

Lektor, K2 och Lunds Tekniska Högskola

Helene Lidestam

Biträdande professor, Linköpings universitet och Statens väg- och transportforskningsinstitut

Henrik Johannesson

Strateg, Region Skåne/Skånetrafiken

Henrik Modig

VD och Partner, Bee Analytics

Henrik Nolmark

Kanslichef, Volvo Research and Educational Foundations

Jan Persson

Docent datavetenskap, Malmö universitet/K2

Jens Listrup

Förändringsledare, Skånetrafiken

Jesper Johansson

VD/Senior Advisor Sustainable Mobility, Transformo AB

Jesper Sandell

Customer experience strategist, Trafikförvaltningen Region Stockholm

Jessica Berg

Forskningschef, Statens väg- och transportforskningsinstitut

Joanna Dickinson

Handläggare, Naturvårdsverket

Johan von Porat*Affärsutvecklare, Hållbarhet, WSP***Johan Wadman***VD, Svensk Kollektivtrafik***Johanna Johansson***Handläggare, Vinnova***Jonas Friberg***Ordförande, Resenärsforum***Karolina Isaksson***Senior forskare, Statens väg- och transportforskningsinstitut***Karolina Pamp Sandgren***Strateg mobilitet, AFRY***Katarina Graffman***Fil dr, Inculture/Uppsala Universitet***Kristina Laurell***Forskningssekreterare, Formas***Lena Heldén***Näringspolitisk expert/utredare, Svenska taxiförbundet***Lena Winslott Hiselius***Professor, Lunds universitet***Line de Verdier***Regionutvecklare Västra Götalandsregionen***Malin Andersson***Programchef, Drive Sweden Lindholmen Science Park***Maria Schnurr***Senior forskare, RISE Research Institutes of Sweden AB***Maria Stenström***Ansvarig beteende- och mobilitetsfrågor, 2030-sekretariatet***Mariell Hallenhed***Chef enhet Säljssystem, Skånetrafiken***Martin Elofsson***Regionutvecklare, Västra Götalandsregionen***Martin Tunér***Professor, Vicedekan, Lunds Tekniska Högskola***Mathias Wärnhjelm***Uppdragsledare, Trafikverket***Mats Améen***Senior trafikonsult, Trivector Traffic***Mats Johansson***Enhetsledare Persontransport, Triona AB***Maximilian Bengtsson***Samhällsplanerare, Tyréns Sverige AB***Mårten Rignell***Affärsutvecklare, Kraftringen***Niklas Sandgren***Enhetschef Försäljningsutveckling, Skånetrafiken***Patrik Engfors***Pris- och affärsansvarig, Skånetrafiken***Per Hasselberg***Ordförande, Cykelfrämjandet***Per Norman***Senior, fd Vinnova***Peter Nordin***City Mobility Director, Volvo Bussar Sverige AB***Rasmus Lehnér***Vice VD, Point AB***Roger Vahnberg***Vice VD, Västtrafik***Sara Bergendorff***Strateg trafik, Trafikkontoret Stockholm stad***Sara Persson***Chef Marknadsteamet, Västtrafik***Sara Rhudin***Expert kollektivtrafik och särskilda persontransporter, SKR***Siri Brölén***Framkomlighetsstrateg, Region Stockholm***Sofia Malander***VD, AB Östgötatrafiken***Sölvi Blöndal***Contract Manager, Keolis Sverige AB***Tina Ghasemi Liljekvist***Policychef, Voi Technology***Tobias Persson***News Desk Manager, VOI Technology***Tommy Winterskiöld Vestlie***Strategisk Rådgivare Mobilitet, IUS Innovation AB***Ulrika Bokeberg***Kollektivtrafik och infrastrukturchef
Västra Götalandsregionen**Projektledning:***Ebba Wihlborg***Kommunikatör***Elias Arnestrand***Bitr. projektledare***John Hultén***Föreståndare K2*

UNDERLAG KUNSKAPSSAMMANSTÄLLNINGAR

Förändrade resvanor och mobilitetstjänster,

Eva-Lena Eriksson, Linköpings universitet och Phil Flores, Lunds universitet

Nya modeller för organisation och finansiering,

Jens Portinsson Hylander, VTI och John Hultén, K2/VTI.

Nya pris- och biljettstrategier,

Ulrik Berggren, Lunds universitet

Omprioritering av gaturummet,

Russel Cannon, Jakob Allansson, Lunds universitet

Omdefinierad roll för kollektivtrafiken,

Göran Smith, RISE Research Institutes of Sweden

UNDERLAG WORKSHOPS

22-03-22: Förändrade resvanor och mobilitetstjänster,

Processledare: Maria Stenström, 2030-sekretariatet

22-03-31: Omprioritering av gaturummet,

Processledare: Karolina Pamp Sandgren, AFRY

22-04-26: Nya pris- och biljettstrategier,

Processledare: Christer Ljungberg, Trivector

22-05-03: Nya modeller för organisation och finansiering,

Processledare: Björn Öhman, WSP

22-05-10: Omdefinierad roll för kollektivtrafiken,

Processledare: Göran Smith, RISE Research Institutes of Sweden



Rådslaget är ett initiativ av K2
med tillkommande finansiering från Trafikverket och Vinnova