



Så kan smart mobilitet bidra till ett mer hållbart transportsystem

Självkörande och uppkopplade fordon, nya delade mobilitetstjänster och mobilitet som tjänst kan komma att påverka hur vi reser och transporterar gods i framtiden. Smart mobilitet används ofta som ett samlingsnamn för sådana tjänster. Det finns förhoppningar om att smart mobilitet kan bidra till mer hållbara och attraktiva städer och regioner, men utvecklingen kan också leda till ökad privatbilism, mer trängsel och en försämrad stadsmiljö.

Tidigare forskning visar att en central förutsättning för att smart mobilitet ska kunna bidra till ett mer hållbart transportsystem är att kollektivtrafiken fortsätter att utgöra en central del av städernas transportsystem. Nya aktörer som erbjuder olika typer av mobilitetstjänster har dykt upp på transportområdet. Frågan är hur befintliga kollektivtrafikmyndigheter strategiskt ska positionera sig i detta nya och snabbt föränderliga landskap?

Tips från forskningen



- 1 Mobilitet och smart mobilitet handlar om att skapa och fördela nytta mellan medborgare. Därför är det viktigt hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna förhåller sig till smart mobilitet.
- 2 Smart mobilitet bör inte betraktas som ett mål i sig självt, utan som ett möjligt medel för att nå politiska mål och visioner.
- 3 Regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra offentliga aktörer bör medvetet förhålla sig till möjligheter och utmaningar med smart mobilitet. Det kräver tid och resurser för att följa utvecklingen och att snabbt kunna agera.
- 4 Regionala kollektivtrafikmyndigheter behöver stärkas med kompetens om nya mobilitetstjänster, affärsmodeller och samverkansformer för att kunna fatta tidiga, strategiska beslut som ställer krav på nya tjänster och teknologier.
- 5 I städer och starka stråk bör kollektivtrafik i form av tåg, spårvagn och buss utgöra transportsystemets ryggrad, eftersom det endast är dessa typer av transporter som kan flytta stora mängder människor på ett yt- och resurseffektivt sätt. Autonoma bussar/taxibilar, e-skortror, samåkning, cykling och gång kan fungera som komplement till spårbunden trafik eller kapacitetsstarka busslinjer.
- 6 Det kan uppstå spänningar mellan de delar i en regional kollektivtrafikmyndighet som fokuserar på befintligt kollektivtrafikutbud, som hanterar nästan alla passagerare och har kontrakt som sträcker sig över många år, och de delar av organisationen som ägnar sig åt pilotprojekt och smart mobilitet. Det är viktigt med en gemensam förståelse för varandras roller och kompetenser.



Oslo

Osloregionens arbete med Mobilitet som tjänst kan spåras tillbaka till 2015 då Ruter AS tog fram sin nya kollektivtrafikstrategi M2016. En viktig utgångspunkt för denna kollektivtrafikstrategi är att Ruter som organisation har i uppdrag att aktivt bidra till ett brett omställningsarbete för en långsiktigt hållbar stadsregion.

M2016 har utgjort en grund för Ruter att dra igång ett utredningsarbete. Ett syfte var att identifiera Ruters egen roll och position i en framtid med ett ökat inslag av

ny teknologi och nya mobilitets-tjänster. Ruter har valt att utveckla ett arbetssätt där de genomför ett flertal pilotprojekt i egen regi, för att lära sig mer om Mobilitet som tjänst.

Målet med Ruters pilotprogram är att under perioden 2018-2022 initiera ett flertal piloter som sammantaget svarar på de viktigaste frågorna för organisationen, och ge dem den kunskap som behövs för att fatta strategiska beslut om vägen framåt.



Västra Götaland

Västra Götalandsregionen var den första svenska regionen som började arbeta aktivt med frågan om kombinerad mobilitet, bl.a. den så kallade UbiGo-piloten.

Från december 2014 arbetade Västtrafik med upphandling av en kombinerad mobilitetstjänst. Vid den tidpunkten hade dock varken Västtrafik eller marknaden tillräckliga kunskaper för att en reguljär upphandling skulle kunna genomföras, varför upphandlingsförsöket avbröts.

Senare satsade Västra Götalandsregionen istället på digital tredjepartsförsäljning av Västtrafikbiljetter. Förhoppningen var att externa aktörer skulle etablera kombinerade mobilitetstjänster. Under 2018 och 2019 utvecklade Västtrafik därför tekniska gränssnitt, modeller för organisation och process samt ett kontrakt för tredjepartsförsäljning. Dessa testades också genom piloter, med målsättning att gå från pilotkontrakt till reguljära kontrakt under 2020.

Barkarbystaden

Utvecklingen av självkörande bussar i Barkarbystaden har sin grund i en utbyggnad av den befintliga tunnelbanan från Akalla till Barkarby, via Barkarbystaden, samt byggnationen av cirka 14 000 nya lägenheter i Barkarbystaden, Järfälla kommun.

År 2016 vann Nobina upphandlingskontraktet för området och bjöds in att föreslå innovativa idéer för kollektivtrafikens utveckling i Barkarbystaden. Idéerna presenterades som en del av ett samarbete mellan kommunen, Nobina och

Trafikförvaltningen. Samarbetet är uppbyggt kring utvecklingen av en BRT-linje (bus rapid transit), små autonoma shuttlebussar, större autonoma stadsbussar och en digitalt understödd kombinerad mobilitetstjänst samt utvecklingen av befintlig kollektivtrafik.

De små autonoma shuttlebussarna var det första delprojektet som lanserades i oktober 2018. De är tänkta att utgöra en lokal tjänst, som ska utvecklas i takt med stadsutvecklingsområdet.

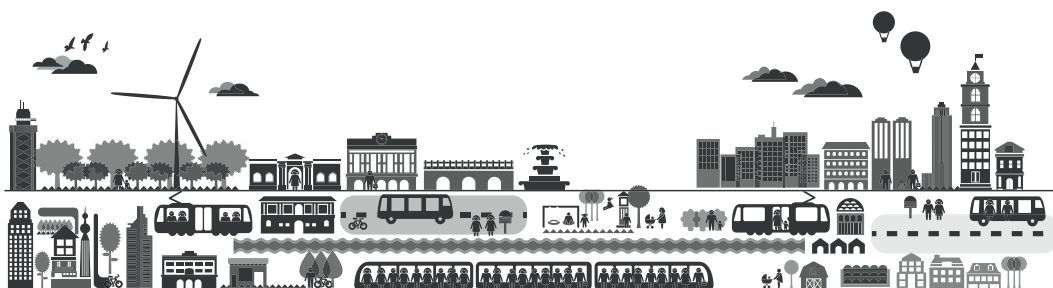
Fördjupa dina kunskaper

Du kan läsa mer i rapporten: **Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet – nordiska erfarenheter och perspektiv på Maas och autonoma bussar**, K2 Outreach 2020:1 och på hemsidan k2centrum.se/att-ateruppfinna-kollektivtrafik

Du hittar fler K2-publikationer på vår hemsida: K2centrum.se/publikationer.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.



K2
Bruksgatan 8
222 36 Lund

k2centrum.se
facebook.com/k2centrum
info@k2centrum.se