

**Handläggare**  
Mikael Ranhagen  
08-508 26 390

**Till**  
Trafiknämnden  
2019-10-24

## Mobilitet som tjänst. Förhållningssätt

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på förhållningssätt till Mobilitet som tjänst i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Mobilitet som tjänst är ett samlingsbegrepp för integrerade plattformar där flera transportsätt erbjuds och kombineras. Det görs med hjälp av digitala applikationer för att planera och köpa resor utifrån resenärens behov. Ofta ingår nya mobilitetslösningar som elsparkcyklar, flytande bilpooler eller självkörande minibussar i tjänsten. Inom transportbranschen bedömer många att Mobilitet som tjänst har en potential att förändra resvanor och därmed användningen av transportsystemet. Det finns dock än så länge inte tillräcklig kunskap om och hur konceptet kan komma att spridas och utvecklas samt vilka effekter det kan komma att få. Trafikkontoret ser ett behov av att ta fram ett eget förhållningssätt till konceptet som kan vägleda kontoret vid inkommande förfrågningar och initiativ. I ärendet beskrivs därför ett förslag till förhållningssätt i fem punkter.

Trafikkontoret  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 390  
Växel 08-508 27 200  
mikael.ranhagen@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

## **Bakgrund**

Det finns ingen allmängiltig definition och benämning för Mobilitet som tjänst-koncept eftersom det är under utveckling och det råder olika uppfattningar om vad konceptet innebär. Trafikkontoret använder i detta ärende begreppet Mobilitet som tjänst. Andra benämningar är till exempel Mobility as a service (MaaS), Kombinerad mobilitet (KM) och Integrerade mobilitetstjänster (IMS).

Med Mobilitet som tjänst avses oftast en integrerad plattform där flera transportsätt erbjuds och kombineras med hjälp av digitala applikationer för att planera och köpa resor utifrån resenärens behov. Användaren kan anpassa sin resa utifrån vad som personligen känns viktigast, såsom att minimera sin miljöpåverkan, hitta den billigaste lösningen eller identifiera den snabbaste resan.

I tjänsten kan flera transportsätt integreras såsom traditionell kollektivtrafik, låncyklar, hyrbil, taxi, elsparkcyklar och bilpool. Transportsätten kan vara både privata och offentliga, och avse både gods- och persontransporter samt delade och individuella fordon. Antalet transportsätt som inkluderas i plattformen kan variera, likaså hur avancerad tjänsten är. Vid full utveckling av Mobilitet som tjänst är tanken att resenären ska kunna få information om samt beställa och betala för alla erbjudna transportsätt direkt i applikationen, men än så länge är det vanligt att bokning och betalning behöver göras via de enskilda transportleverantörerna.

Mobilitet som tjänst är ett växande område som diskuteras både inom forskning och teknikutveckling samt bland privata och offentliga aktörer. Utvecklingen mot nya transportsätt som till exempel elcyklar, elsparkcykeldelning, flytande bilpooler eller taxiliknande tjänster har också ytterligare ökat behovet av att lättare kunna få samlad information om olika transportmöjligheter.

Hittills har mobilitet som tjänst inte gett särskilt stor effekt i Stockholmsregionen, sannolikt delvis beroende på att det redan finns ett samlat kollektivtrafikutbud under samma huvudman. Det är också svårt att nu dra generella slutsatser om vilka eventuella effekter som konceptet kan komma att ha på människors val av transportsätt eftersom utvecklingen är i ett tidigt skede.

Mobilitet som tjänst är en växande fråga och trafikkontoret får allt fler förfrågningar från olika aktörer i branschen. Kontoret ser därför ett värde av ett politiskt behandlat förhållningssätt för att ge

vägledning kring vilka initiativ som ska prioriteras. Därför beskrivs ett förslag till förhållningssätt i fem punkter i detta ärende.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har även skett med miljöförvaltningen.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret ser generellt positivt på utvecklingen av nya koncept inom transportområdet, det gäller både samlade erbjudanden kring mobilitet som tjänst och nya mobilitetslösningar. Osäkerheten är i dag stor om vilka effekter dessa koncept kan komma att få.

En tänkbar effekt är att bilanvändningen och/eller bilägandet minskar. Detta för att kollektivtrafik och andra alternativ (till exempel hyrbil, bildelning, cykelpool, taxi) blir mer tillgängliga och attraktiva då det blir enklare att jämföra exempelvis restider och kostnader. En annan tänkbar effekt är att befintliga transportsystem nyttjas mer effektivt under lågtrafiktider med hjälp av Mobilitet som tjänst-koncept. Även tillgängligheten kan komma att förbättras, dels för personer med funktionsnedsättning och äldre, dels vad gäller transportmöjligheter utanför storstäder.

Det finns än så länge inte tillräckligt med erfarenheter för att med säkerhet kunna uttala sig om hur konceptet kan komma att spridas och utvecklas samt vilka effekter det i så fall kommer att ha på mobilitetsvanor och därmed användningen av transportsystemet. För att bättre förstå möjliga utformningar och därmed konsekvenser av Mobilitet som tjänst behövs fler tester och utvärderingar.

Som väghållaransvarig ser trafikkontoret främst sin roll i att bidra till utvecklingen genom att tillhandahålla infrastrukturen och därmed möjliggöra etableringen av Mobilitet som tjänst-koncept. I denna roll ingår även att bygga upp kunskap samt att stötta och följa utvecklingen. Trafikkontoret är idag tillsammans med andra förvaltningar partner i forskningsprojekt och piloter samt följer även olika riktlinjer som berör området.

Kontoret föreslår nedanstående förhållningssätt. Det ska ge vägledning i hanteringen av förfrågningar och initiativ inom området Mobilitet som tjänst. I takt med att utvecklingen fortskrider kan de behöva uppdateras.

1. *Trafikkontoret ser i huvudsak positivt på att Mobilitet som tjänst-koncept och nya mobilitetstjänster etableras, samtidigt är det viktigt att följa utvecklingen så att enskilda tillämpningar inte får oönskade sidoeffekter på transportsystemet. Generellt innebär nya tjänster att medborgarnas resmöjligheter ökar. Mobilitet som tjänst-plattformar erbjuds även ofta av nya aktörer vilket är intressant ur ett näringslivsperspektiv. Det finns dock en risk att vissa tillämpningar har oönskade sidoeffekter på transportsystemet, exempelvis genom att öka biltrafik i innerstaden. Kontoret bör därför följa vilka effekter de nya tjänsterna ger.*
2. *Trafikkontoret vill bidra till kunskapsuppbyggnad om Mobilitet som tjänst genom att följa och stödja olika initiativ och forskningsprojekt. Effekterna för samhället kan vara både positiva och negativa. Undersökningar av effekter är än så länge få. Därför ser trafikkontoret gärna att det görs fler studier av exempelvis effekter på resvanor, upplevd nöjdhet, trängsel och miljö. Andra områden där trafikkontoret önskar få mer kunskap är acceptans och därmed potential av konceptet. En del i att bygga upp kunskap är även att omvärldsbevaka den snabba utvecklingen av området.*
3. *Trafikkontoret kan ge stöd i form av medverkan med egen tid i forskning, nätverk och lagstiftningsfrågor. Trafikkontoret som väghållare ser sin roll i att vara möjliggörare för Mobilitet som tjänst genom att tillhandahålla infrastrukturen. Trafikkontoret bör inte subventionera eller bedriva Mobilitet som tjänst-plattformar. Däremot kan reglering tänkas bli nödvändig om Mobilitet som tjänst-koncept skulle visa sig ha oönskade effekter på stadens uppsatta mål inom mobilitet.*
4. *Trafikkontoret bör bevaka Mobilitet som tjänsts krav på trafikdata. Det är ett exempel av flera på hur digitalisering ökar förväntningarna på att kontoret ska kunna tillhandahålla data om både trafik och infrastruktur av högre kvalitet än tidigare. Exempelvis kan en tjänst där självkörande bussar ingår kräva detaljerade och kvalitetssäkrade data i realtid om det är rött eller grönt i en trafiksignal och när det kommer att slå om. Samtidigt måste den digitala kopian av vägnätet och det gällande regelverket (hastigheter, parkeringsregler, etc) vara helt korrekt.*

Behovet av insamling, förvaltning, ansvar och spridning av data kan både innebära merkostnader och ge nyttor för trafikkontoret.

5. *Trafikkontoret ska samverka med stadens övriga förvaltningar för att säkra kunskapsspridning och samordning inom området.* Förutom intern samverkan inom och mellan stadens förvaltningar för att dela med sig av kunskaper och erfarenheter kan även samverkan kring ett strategiskt urval av demonstrationer och forskningsprojekt vara intressant.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på förhållningssätt till Mobilitet som tjänst i enlighet med detta tjänsteutlåtande.

**Slut**