Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2018-10-08

Ärende/Dok. id.
SL 2016-0856

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2018-11-06, punkt 12

Statusrapport Kombinerad mobilitet hösten 2018

Ärendebeskrivning

Statusrapport för trafikförvaltningens avseende kombinerade mobilitetstjänster, enligt trafiknämndens beslut, 2017-01-31, punkt 7.

Bakgrund

Kombinationen av olika transportsätt och tjänster kan komma att bli ett sätt att möta förändrade beteenden och krav från våra resenärer samt förestående utmaningar i en ökad befolkningstillväxt och urbanisering i Stockholms län.

Rätt utformade har kombinerade mobilitetstjänster förutsättningen att bidra till förverkligandet av målen för kollektivtrafikens utveckling. Med utgångspunkten i detta är det väsentligt att Trafikförvaltningen intar en position som både skapar förutsättningar för marknadens fortsatta utveckling och som bidrar till förverkligande av uppställda målsättningar.

Trafiknämnden beslutade i januari 2017, att inom ramen för nuvarande uppdrag som kollektivtrafikmyndighet möjliggöra kombinerande mobilitetstjänster i en roll som producent.

Underlag

- Trafiknämndens beslut om trafikförvaltningens strategiska inriktning avseende kombinerade mobilitetstjänster, 2017-01-31, punkt 7.

Genomfört arbete

I januari 2017 beslutade trafiknämnden att trafikförvaltningen tillsammans med utvalda samarbetspartners skulle initiera eller bidra till pilot mot privat- och företagskunder för ökad kunskap kring kundbehov, nyttor, målgrupper, paketeringar, affärsmodeller etc. En handfull piloter skulle lanseras inom olika segment för att på olika sätt kunna utvärdera om kombinerad mobilitet kan bidra till att öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Inledningsvis var det ett stort intresse från marknaden och responsen visade en positiv inställning till trafikförvaltningens inriktning. Ett antal faktorer användes för att välja vilka piloter som trafikförvaltningen skulle jobba vidare med i ett första skede.

Effektmål	Urvalskriterier
Nöjda resenärer	Hög intäktssäkring
Ökat kollektivt resande	Teknisk mognad
Hållbar miljöpåverkan	Affärsmässig mognad
Resor för alla	Stärkt varumärke för TF
Utvecklad regional tillgänglighet	Tid för lansering

Utifrån dessa faktorer utsågs fyra piloter kring kombinerad mobilitet och planerades för lansering mot resenär under 2018.

Under arbetets gång har olika arbeten genomförts med kommersiella, legala och tekniska aspekter för att kunna lansera piloterna inom kombinerad mobilitet i syfte att lära mer. Dessa arbeten och förberedande åtgärder redovisas utförligare framåt i detta dokument.

Översikt Kombinerad mobilitet - piloter

Den första piloten utförs tillsammans med Stockholms stad och innovationsföretaget UbiGo. Det är en paketerad resetjänst i abonnemangsform med taxi, SL och en ny form av hybrid mellan bilpool och traditionell hyrbil. UbiGos resetjänst erbjuds via fastighetsutvecklare till bostadsrättsinnehavare i några nybyggda områden i Nacka-Sickla-Kvarnholmen. Fokus är framförallt på

fastigheter med lågt parkeringstal, där det blir mer attraktivt att abonnera på en tjänst som ger tillgång till olika resetjänster än att äga en privatbil.

Denna pilot kommer att pågå i tolv månader med start runt årsskiftet 2018/19. Under hösten 2018 pågår rekrytering av kunder. I projektet ingår även att mäta UbiGo-kundernas resvanor före, under och efter pilotperioden. Här kommer vi från Trafikförvaltningens sida säkerställa att särskild vikt läggs vid kartlägga i vilken mån kunderna har ökat sitt kollektiva resande och om det i så fall beror på attraktiviteten i UbiGos erbjudande eller på andra faktorer.

Den andra piloten ska baseras på tjänsten Whim. Detta är en paketerad resetjänst i abonnemangsform och ”pay as you go” innehållande SL:s digitala biljetter, taxi, hyrbil, flygbuss m.fl. Tjänsten ska erbjudas till både företag och privatpersoner.

Whim är redan lanserad i Helsingfors (FI), West Midlands (UK), Amsterdam (NL) och Antwerpen (NL) vilket ger oss möjlighet till ”benchmarking” mot andra europeiska städer kring kundernas användning av tjänsten etc.

Under september 2018 meddelade Whim, genom sin delägare och säljpartner Transdev, att de vill skjuta upp Whim-piloten för Stockholm pga osäkerhet kring möjlighet att få med en bilpool i erbjudandet, den oklara tillgången till lånecyklar i Stockholm samt det faktum att Transdevs/Flygbussarnas tjänst Door to Gate läggs ner under hösten 2018. Dialogen mellan Trafikförvaltningen och Transdev kommer fortsatt att hållas vid liv och det kan bli aktuellt att genomföra Whim-piloten för Stockholm vi ett senare tillfälle ifall förutsättningarna förändras.

Den tredje piloten är planerad till Barkarbystaden tillsammans med Järfälla kommun och bussoperatören Nobina. Barkarbystaden är det största utbyggnadsområdet i Stockholmsområdet just nu med ett mål på nästan 40.000 invånare om 20 år. Området byggs också med relativt få parkeringar per lägenhet. Här ser vi möjligheten att påverka invånarnas

resebeteende från början i ett nyetablerat område, innan de vänjer sig med bil i olika situationer.

Projektet pågår i olika delar där Järfälla kommun bidrar med förutsättningar i infrastrukturen, Nobina med viss utveckling och genomförande samt Trafikförvaltningen med viss utveckling och trafikeringskostnader. I mitten av oktober startades den första delen som märks mot resenärer då autonoma små bussar sattes in i trafik som linje 549. Funktionen är att ta hand om första/sista biten av resan från utkanterna av bostadsområdet och ansluta till befintligt busstrafik. Under 2019 fortsätter den delen av arbetet med fler autonoma bussar och löpande utvärderingar. Förhoppningsvis tillför vi även kapacitetsstark busstrafik under 2020 i samma stråk som kommande tunnelbana och fram till den öppnar. KTH deltar i hela detta arbete för att forska och analysera, både samarbetet i sig och tjänsterna som lanseras.

Kombinerade mobilitetstjänster är tänkt att tillföras så fort det går men en lansering i detta fall kräver tillgång till digitala biljetter. Utmaningar finns även för Nobina runt möjligheten att göra en affär med den provision vi erbjuder samt att få med bilpoolsföretag i Barkarbyområdet.

Den fjärde piloten vänder sig mot företagskunder. Tjänsteresenärer får tillgång till biljetter för kollektivt resande på ett enkelt sätt utan utlägg av pengar och redovisning av kvitton. Målet är att öka andelen långsiktigt hållbara resor för tjänsteresor, att flytta resande som idag sker med taxi/bil till kollektivt genom att göra det enklare. Under 2018 pågår test med ett 30-tal kunder i ett gemensamt test via Samtrafiken i 6 olika län. Vår förhoppning är att piloten ska bidra med ny kunskap om sätt att påverka de enskilda tjänsteresenärernas och organisationernas beteenden mot ett hållbart resande. Utvärderingen mot resenärer och företag genomförs av forskare vid VTI. Piloten avslutas i mars 2019, om vi inte själva vill driva vidare och finansierar den.

Tekniska förmågor

Trafikförvaltningen har som mål att tillgängliggöra digitala SL-biljetter för fler och nya typer av samarbetspartners med syfte att sänka tröskeln till kollektivtrafiken och därmed öka marknadsandelen och den totala försäljningen. Några identifierade parter är försäljningskanalerna för Resplus, Movingo och de pilotpartner som trafikförvaltningen samarbetar med inom uppdraget kombinerad mobilitet. Piloternas kunderbjudande begränsas till enbart enkelbiljetter i en första fas.

Implementationen av de digitala SL-biljetterna pågår i Trafikförvaltningens nya biljettsystem. Problem med framförallt stabiliteten i de nya biljettvalidatorerna och utmaningar med att upprätta nya datamiljöer och rutiner för test och integration har dock gjort att tidplanen för när biljetterna kan göras tillgängliga för piloter inom kombinerad mobilitet har skjutits från hösten 2018 till maj-juni 2019.

Omvärldsutblick

Trafikförvaltningen har nära samarbete både med nationella och nordiska kollektivtrafikmyndigheter på olika sätt. Dels deltar vi med informationsutbyte vid olika sammankomster arrangerade av olika RKM, intresseorganisationer eller företag och dels deltar vi i erfarenhetsutbyten via finansiärer som t.ex. Vinnova.

De nordiska städerna har valt olika inriktning:

- Sedan april i 2018 erbjuder HSL ett öppet gränssnitt för återförsäljning av enkelbiljetter utifrån lagstiftning. Från början av 2019 kräver lagen även att längre periodbiljetter erbjuds till försäljning. MaaS Global/ Whim startade hösten 2016 med att erbjuda abonnemang på kombinerad mobilitet i Helsingfors där enkelbiljetter från HSL ingår. Antalet resenärer som använder sig av tjänsten Whim har vi inga officiella uppgifter på men det verkar vara några hundratal. HSL har under sommaren bjudit in till en tävling där externa företag får lämna in idéer inom mobilitetslösningar. HSL stöttar 2-3 utvalda företag med sammanlagt 1 miljon € och med tid/resurser för realisering av deras idé.
- Ruter i Oslo har valt att sälja kombinerad mobilitet under eget varumärke, planering för hur det skall gå till pågår. Resurser på Ruters kontor är tillsatta och 15 personer jobbar med området. Planen är att

erbjuda alla ingående transportslag (kollektivtrafik, cykel, taxi/bilpool) i Ruters varumärke. Piloter beräknas starta under 2019.

- I Danmark utökas den nationella reseplaneraren Reiseplanen till att i valda områden innehålla cykel, bilpool och taxi. Piloter pågår under senare delen av 2018. Dessutom öppnas biljettbäraren Reisekortet för andra parter som säljer transporter att ta betalt den vägen. Båda bakomliggande företagen ägs gemensamt av de olika regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Danmark. Movia i Köpenhamn skickade tidigare ut ett förfrågningsunderlag mot externa företag för en möjlig lansering av mobilitetstjänst men fick inte in några genomförbara förslag.

I Sverige:

- Västtrafik deltar i tre olika piloter inom kombinerad mobilitet.
  - Göteborgs stads parkeringsbolag har lanserat en app där 450 utvalda bilister har möjlighet att även köpa sin Västtrafikbiljett i syftet att göra det enklare för kunderna att kombinera bil och kollektivt. Detta är mer en teknisk pilot att testa att någon annan säljer Västtrafiks biljetter.
  - Företaget Spacetimes lösning testas av tre stadsdelsförvaltningar, se mer info om det företaget längre fram i detta dokument.
  - Till de som flyttar in i Riksbyggens nya område Viva erbjuds Trivectors lösning EC2B, kombinerad mobilitet med olika färdmedel. Inflyttning under 2019.

Företag:

- Spacetime är ett svenskt företag som erbjuder en kombinerad mobilitetslösning till kommuner och företag. De kan även ha med företagets befintliga resurser som t.ex. lånecyklar, tjänstebilar och funktioner för samåkning. Tjänsten är aktiv i ett fåtal kommuner i nuläget. Grundaren av Spacetime har nyligen sålt bolaget till företaget Smart Resenär.

- Scania påbörjar under 2018 lanseringen av en företagsintern mobilitetstjänst i Södertälje, innehåller olika transportmöjligheter med cykel, bil och internbussar.

- Trivector erbjuder tjänsten EC2B, en teknisk lösning för att erbjuda kombinerad mobilitet som inledningsvis lanseras via fastighetsägare/byggherrar i nyinflyttade områden.
- Fluidtime från Österrike erbjuder en teknisk plattform till företag som vill erbjuda tjänsten kombinerad mobilitet. Deras mest kända produkt är ”Wienerlinien”. UbiGO t.ex. använder sig av denna plattform.
- Moovel erbjuder också en teknisk plattform som t.ex. används i Stuttgart där resenärer kan boka och betala resor. Kollektivtrafik, en bilpool, ett taxibolag och fjärrtåg ingår. Moovel ägs av Daimler.

Andra operatörer till kombinerad mobilitet:

- Car2Go, bilpoolsföretag som tidigare fanns i Stockholm men lämnade i november 2016, företaget ägs av Daimler.
- Drive Now, bilpoolsföretag som tidigare fanns i Stockholm, företaget lämnade oktober 2018, företaget ägs av BMW.
- Door to gate, dörr till gate variant av Flygbussarna, tjänsten upphörde i oktober 2018, företaget ägs av Transdev.
- Citybikes, lånecyklar med fast placering i speciella cykelställ inom Stockholms stad på upphandling och drevs av Clear Channel, avtalet upphörde efter sommaren 2018. P.g.a. upphävd upphandling är det tveksamt om motsvarande kommer att finnas sommaren 2019.
- EU bikes, lånecyklar i Stockholm och Uppsala lanserades sommaren 2018. Fritt placerade cyklar där kunden hämtar närmaste cykel utifrån sökning via en app i telefonen och lämnar på valfri plats, tjänsten lanserades av företaget Green economy.
- Taxi, olika bolag som varit svårt att få med som producenter, ofta beroende på tekniska utmaningar enligt de leverantörer av kombinerad mobilitet vi har haft kontakt med.

Lärdomar

Inom arbetet med kombinerad mobilitet har vi ett nära samarbete med framförallt Västtrafik, Skånetrafiken och Samtrafiken där vi delar insikter och frågeställningar kring bl.a. avtalsmodeller och andra legala frågor. Detta har resulterat i en god förståelse för hur samarbetsformerna inom piloterna bör se ut och har även gett oss ett ramverk för hur den långsiktiga strategin kring Trafikförvaltningens samverkan med återförsäljare av digitala biljetter kan formuleras.

Vi har även haft många diskussioner med bl.a. Whim, UbiGo och ett stort antal andra organisationer som visar intresse av att ta rollen som säljande/paketerande part inom kombinerad mobilitet. Flera av dessa parter är mycket transparenta när det gäller tänkta affärsmodeller och hur de ser på strategiska, ekonomiska och organisatoriska utmaningar. En av deras absolut största utmaningar är att de producenter som står bakom respektive tjänst i det kombinerade erbjudandet inte erbjuder de försäljningsprovisioner som behövs för att ge lönsamhet. Istället måste en lönsam affär bygga på att kunderna ser ett stort värde i ”paketet”, dvs hela den kombinerade resetjänsten, så att de är villiga att betala mer för ett abonnemang av paketet än vad de ingående delarna kostar att köpa in från respektive producent av resetjänster.

En utmaning för potentiella säljande/paketerande parter är att producenterna av respektive ingående resetjänst själva vill klättra i värdekedjan och skapa en affär på att paketera resetjänster och exponera sitt eget varumärke direkt mot resenären.

I många fall har även utmaningar med tillgång till digitala biljetter från TF och ovilja att släppa ägarskapet av kunden från alla olika tilltänkta partners varit ett hinder.

Trender

Intresse finns fortfarande från andra företag att lansera tjänsten kombinerad mobilitet men vi upplever det som avtagande. Till viss del kan det förklaras med att det är få tjänster runt om i världen som har lanserats på full bredd och fått omfattning i resande. Forskningssidan t.ex. efterlyser piloter för att ha material att arbeta med. En annan anledning är svårigheterna att hitta den lönsamma affärsmodellen. Fler och fler leverantörer av tjänsten kombinerad mobilitet går med sitt erbjudande via företag och de anställda i företagen där företaget utifrån sina miljömål kan lägga en grundfinansiering. En annan väg är via bostadsföretag där en tjänst kan erbjudas till nyinflyttade och användas för att få tillstånd till att bygga färre parkeringar gentemot kommunen.

Företag som Google har idag en mängd data som gör att de kan erbjuda mycket information om resealternativ när en kund söker en resväg och även hur den tar sig till t.ex. hållplatser och när det är dags att stiga av. På flera håll i världen erbjuder de även bokningsstöd eller försäljning av biljetter till de olika delarna i en sökt resa. För företag som redan har massor av användare i sina register kan detta vara ett naturligt steg att erbjuda flera tjänster. I vissa fall har redan användaren gett dem tillåtelse att ha kännedom om deras resvanor och förflyttningar.

Fortsatt arbete

Trafikförvaltningen fortsätter att jobba för lansering av de tre tidigare redovisade piloterna i de delar de ännu inte är lanserade. Utvärdering av den fjärde piloten Tjänsteresan pågår också.

Parallellt pågår arbete med att hålla kontakt med nya aktörer för att se om det tillkommer intressanta lösningar för ytterligare piloter. En sådan kan vara AIMO som lanserar bilpool med enbart elbilar i Stockholm sent 2018. Representanter för AIMO anger att de har intresse av att vara del av kombinerad mobilitet. Företaget ägs av det stora japanska företaget Sumitomo som bl.a. är agent för flera japanska bilmärken.

I nuläget finns det få utvärderingar av kombinerade mobilitetstjänster, många tjänster testas eller är på väg att testas på olika håll i världen. Vi följer upp dessa för att fånga erfarenheter och idéer. Möjligheten att testa kombinerad mobilitet

i Stockholm försvåras av att andra möjliga producenter har svårigheter eller lägger ner sin verksamhet.

När några piloter som inkluderar digital återförsäljning av SL-biljetter varit igång en tid avser vi återkomma med en rekommendation till beslut för hur ett framtida regelverk runt detta kan utformas.

Trafikförvaltningen ser med tillförsikt fram emot att stötta piloterna utifrån en producentroll och möjliggöra nya tjänster inom kombinerad mobilitet för att bidra till vårt kärnuppdrag såsom att ta försörja regionen med kollektivtrafik, ta ansvar för systemet samt att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Caroline Ottosson

Förvaltningschef

Jens Plambeck

Chef Strategisk utveckling