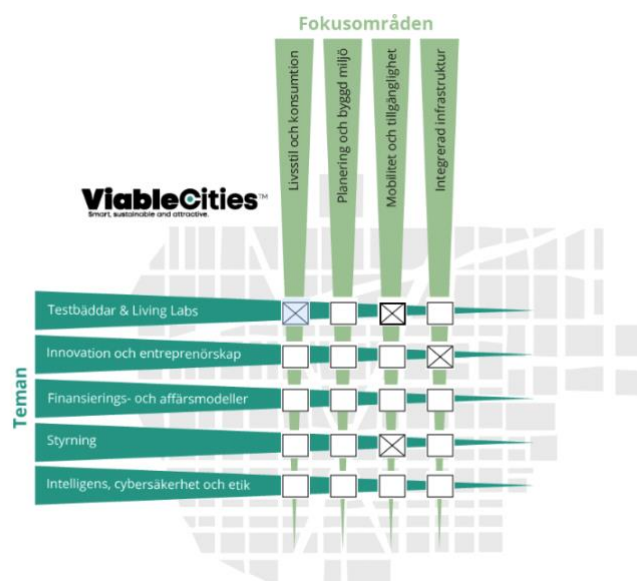


Energimyndighetens titel på projektet – svenska MERiT: Miljövänligt och enkelt resande i tjänsten	
Energimyndighetens titel på projektet – engelska MERiT: Sustainable and efficient mobility at work	
Universitet/högskola/företag RISE AB	Avdelning/institution Mobility and Systems
Adress Lindholmspiren 3A, 417 56, Göteborg	
Namn på projektledare Anne Faxér	
Namn på ev övriga projektdeltagare Darijan Jelica, Ellen Olausson, Maria Schnurr, Per-Erik Holmberg	
Nyckelord: 5-7 st Kombinerad mobilitet, delade mobilitetstjänster, Offentlig upphandling	

Förord

Detta projekt är en del av strategiska innovationsprogram Viable Cities som finansieras utav Vinnova, Formas och Energimyndigheten, där Energimyndigheten är huvudansvarig myndighet. Projektet MERiT verkar Viable Cities forskningsområden: "livsstil och konsumtion" och "mobilitet tillgänglighet", samt temaområden: "testbädd och Living Labs", "innovation och entreprenörskap" och "styrning".

RISE leder projektet MERiT och har ett nära samarbete med Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning och Smart Resenär AB. WSP har också medverkat i projektet, exempelvis genom att delta i intervjuerna och stöda projektet med relevanta material.



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Summary	3
Ordlista	4
Inledning/Bakgrund	5
Genomförande	8
Bakgrundsanalys	8
Fallstudien i Västra Göteborg	8
Innovationsupphandling av nya mobilitetstjänster	9
Konsortium	11
Resultat	12
Resande i privata stora företag	12
Västra Göteborgs SDF:s anställdas behov och önskemål gällande resor i tjänsten	13
Kritiska barriärer och hinder för att implementera kombinerade mobilitetsreseplattformen i kommunala verksamheter	14
Mobilitetstjänster i offentlig upphandling	15
Resebyråers inställning och bedömd beredskap mot kombinerad mobilitet ..	16
RISE:s åtgärder – hållbara tjänsteresor	18
Konsortium	18
Diskussion	20
Implementeringsarbetet hos stadsdelsförvaltningen	20
Dilemma med kollektivtrafikmyndigheter	20
Vad skulle stadsdelsförvaltningen kunnat göra annorlunda?	21
Lärdomar från erfarenheter av andra projekt	21
Kunskapsgap om varför kombinerad mobilitet behövs för företag	22
Komplexitet vid IT- integreringen i verksamheten	22
Kombinerad mobilitet i offentliga upphandlingar	23
Publikationslista	24
Referenser, källor	24
Bilagor	25

Sammanfattning

MERiT handlar om att förankra hållbart resande hos olika arbetsgivare. Idag har många företag en resepolicy som uppmuntrar anställda att resa hållbart, men det saknas verktyg som ger ett mervärde till färdväg så som kollektivtrafik och delningstjänster jämfört med exempelvis taxiresor. I projektet undersöktes olika företags åtgärder gällande hållbarhet och tjänsteresande. De flesta företag har en tydlig policy för hållbarhet men det skiljer sig åt hur företagen hanterar tjänsteresor. Vidare följer projektet upp RISE:s resebyråupphandling under projektets gång för att undersökas hur RISE-koncernen och leverantörerna resonerar kring kombinerad mobilitet. Resultatet visar att kombinerad mobilitet är ett nytt begrepp som varken har landat ordentligt hos företaget eller leverantörerna. Gällande konflikten med upphandlade tjänster behöver en samlad mobilitetstjänst som erbjuds på förrättningsorten eller tjänst-orten inte konkurrera med dagens resebyrå om gränserna mellan dessa definieras noggrant i upphandlingen.

Apropå brist på verktyg som främjar hållbart resande har Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning (SDF) testat en reseplattform som skulle underlätta kollektivtrafikresor i jobbet och bilpoolshantering. Dock blev implementeringen av reseplattformen bara halvfärdig på grund av problemen som uppstod i form av t.ex. långa beslutsvägar, brist på resurser och otydligt huvudmannaskap. För att förstå problemen med kombinerad mobilitets hos arbetsgivare har projektet även analyserat andra liknande försök i Sverige och dragit lärdomar från LIMA-projektet, Brf Viva och Järfälla kommun. Sammanfattningsvis är det väsentligt med att tillsätta rätt resurser i form av kompetens och budget och dessutom identifiera och samverka med huvudman som har rådighet att förvalta systemet långsiktigt för att sådana pilotprojekt ska lyckas.

Summary

MERiT is about facilitating sustainable transport at work. Today, many companies, private or public, have aimed high to achieve sustainable traveling for business trips. However, very few of them have obtained proper tools to help them achieve their goals. MERiT investigated how companies work with business trips and figured that the measures that they used were very different. During the project time, RISE's procurement of a travel agency was examined. The research team had introduced the concept: Mobility as a service, to the suppliers and also evaluated their abilities to deliver the service that is in line with the MaaS-concept. The results show that the understanding of MaaS is low within the branch. Although most of the suppliers have heard of the term, they do not consider it as part of their service. On the other hand, the MaaS-service and the procured travel agency service should not be conquering each other if the boundaries between them are clearly defined in the procurement, meaning that there is an opportunity for them to co-exist.

Regarding the physical platform to support travel management, the West Gothenburg district administration office had been trying to implement a new

platform that was meant to decrease the administrative burden from both the users and the administrators. However, the trial went half-way because of problems such as long decision-making processes and unclear ownership of the travel managing platform. To gain a deeper understanding of the obstacles, the results from other projects with similar research questions and aims were analyzed. Long story short, the key for this kind of pilot projects to success is to assign the right competencies and reasonable budget from the beginning, and besides, identify and collaborate with the long-term owner of the system.

Ordlista

MaaS/kombinerad mobilitet

Mobility som tjänst, mobility-as-a-service på engelska, eller kombinerad mobilitet avseende till ett system av mobilitetstjänster ses som en av framtidslösningarna för en hållbar transportsektor där kollektivtrafiken med sin höga kapacitet kopplas ihop med några mobilitetstjänster så som bilpool, hyrbil, taxi, lånecykel etc. för att täcka resenärernas samlade efterfrågan på resor.

Den nya reseplattformen/kombinerade mobilitetsreseplattformen

Smart Resenärs reseplattform kallades för Spacetimes reseplattformen i ansökan/besluten och bedöms som ett verktyg som kan möjliggöra kombinerad mobilitet hos arbetsgivare. Det var samma reseplattform som testades hos Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning och denna reseplattform kallas för den nya reseplattformen eller kombinerade mobilitetsreseplattformen här i rapporten.

Inledning/Bakgrund

Befolkningen i städerna har fortsatt att öka och städer står för ungefär 70 % utav världens energiförbrukning och utsläpp utav växthusgaser, mycket av detta förankrat i det trafikintensiva läge städer skapat där invånare och gods ständigt kräver transport. Att effektivisera och hitta nya, smarta mobilitetslösningar på hur man minskar antalet individuella transporter, antal fordon i omlopp, resmönster och val utav fordon har potential att drastiskt förändra detta i framtiden. Nya transporttjänster är därför ett viktigt verktyg för att nå både nationella och internationella klimat- och energimål, samt en utav nyckelbitarna för att i framtiden bygga hållbara städer.

Trafiken i Sverige ökar, speciellt i städer är ökningen årligen som störst. Att se till att det ökade behovet för transport i Sverige inte fortsatt bidrar till ökad trafik och de påfrestningar på klimatet det för med sig kräver nya transportmöjligheter. Ett sätt att göra detta är genom kombinerad mobilitet eller mobilitet som tjänst (MaaS) som siktar på att eliminera behovet för privatpersoner att äga en egen bil genom innovativa, effektiva och integrerade transporttjänster. En privatägd bil står idag i snitt stilla och oanvänd 97 % utav tiden, samtidigt som det i dagens städer finns åtta gånger fler parkeringsplatser än det finns bilar, vilket gör att ett system som fortsätter att satsa på privatägda bilar i längden är ohållbart både ekonomiskt, miljömässigt och samhällsmässigt. Personbilar står också för en stor del utav utsläppet av de luftföroreningar som årligen bidrar till att 5 000 människor i Sverige dör i förtid – där luftkvaliteten i städer är värst. Kombinerad mobilitet siktar på att få resenärer att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik för att ta sig runt, en utveckling mot effektiva och hållbara transportsätt i linje med Sveriges kommande miljömål, bland annat fossilfri fordonsflotta 2030 samt ett klimatneutralt Sverige 2045. Ett citat ur statens utredning kring en Fossilfri Fordonsflotta 2030; ”En utveckling av attraktiva städer med god luftkvalitet och låga bullernivåer och där barriäreffekterna har minskats är önskvärd. Detta kan åstadkommas genom ett systematiskt främjande av gång, cykel och kollektivtrafik som kan minska bilberoendet vid resor i och kring städer. “, formulerar bra vad kombinerad mobilitet kan åstadkomma i framtidens städer. Göteborgs stads miljömål, som är baserade på Sveriges nationella miljömål följer också samma spår, och har potential att gynnas på samma sätt utav kombinerad mobilitet. Specifikt kan utvecklingen utav kombinerad mobilitet positivt påverka miljömålen ’Begränsad klimatpåverkan’ (minska utsläppet utav växthusgaser), ’Frisk luft’ (minska utsläpp utav partiklar, kväveoxider, organiska kolväten etc.), ’Bara naturlig försurning’ (minska utsläppet utav svaveloxider och kväveoxider) samt ’God bebyggd miljö’ (minska ljudnivåer samt bidra till en god bebyggelsestruktur från transportsektorns sida). Göteborgs stads trafikstrategi ligger i samma linje, där ett centralt fokus är att få resenärer att använda just gång, cykel och kollektivtrafik som främsta transportmedel (Göteborgs stad, 2014). Minskade antal fordon och minskad trängsel i staden nämns också som en huvudstrategi för framtiden – ett problem kombinerad mobilitet återigen ämnar lösa.

Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning har avsett att genomföra ett pilotprojekt som innefattar att implementera en ny reseplattform utvecklad av Smart Resenär

AB¹ med syfte att utvärdera hur denna typ av tjänster kan bidra till ett mer hållbart resande, samt att detta kan upplevas attraktivt hos användarna, utan en stor administration hos förvaltningen. Smart Resenär erbjuder en ny transporttjänst i form av en kombinerad mobilitetsplattform som samlar ett flertal resealternativ (gång, cykelpool, bilpool, taxi, kollektivtrafik etc.) för att kunna erbjuda olika typer av användare alternativ som är mer ekonomiskt och miljömässigt effektiva genom digitala gränssnitt (t.ex. en smartphone app). Denna typ av kombinerad mobilitet fokuserar på att förändra resebeteende främst mot gång, cykel samt kollektivtrafik, vilket följer ett centralt tema i Sveriges energimål, då det finns ett fokus på att skapa ett mer resurseffektivt samhälle. Dessutom bidrar kombinerad mobilitet till att minska antalet fordon i samhället och kan leda till ett mer integrerat transportsystem, där man lättare kan styra mot energieffektivitet inom transport genom t.ex. ruttplanering och elektrifiering. En mobilitetsplattform kan bidra till denna utveckling genom att synliggöra anställdas resmönster samt samla data och statistik kring resande som förut varit svåra få tillgång till. Sådan data är en viktig komponent för att se utsträckningen och genomslagskraften olika åtgärder får och i vilken riktning utvecklingen går åt.

Liknande tjänster som siktar på att erbjuda kombinerad mobilitet i en samlad plattform för privat resande börjar ses kring Europa och resten av världen. Däremot är det fåtal mobilitetslösningar som anpassar tjänsteresande i dess perspektiv. I Sverige har några initiativ kring hållbara tjänsteresor börjat synas, t.ex. har det svenska centret för forskning inom kollektivtrafik K2 ett pågående projekt kring en helhetslösning för hållbara tjänsteresor (K2, tillgängligt 2020-05-02). Smart Resenär har under lång tid arbetat med att utveckla en kombinerad mobilitetsplattform för optimering av persontransport på ett effektivt och hållbart sätt. Plattformen har också testats och används idag för förbättring av tjänsteresande hos ett tiotal referenskunder. Dessutom har Smart Resenär med Järfälla kommun ett samarbete för att förändra resmönster genom att erbjuda kombinerade mobilitetstjänster till de anställda på kommunen, där förhoppningen är att tjänsteresor skall vara ett sätt att testa på nya kombinerade mobilitetstjänster som sedan också kan användas privat där kostnaden för resandet dras direkt från lönen. Dessa undersökningar har påbörjat arbetet mot att kartlägga och hitta nya strategier mot ett hållbart tjänsteresande i framtiden, dock behövs ytterligare forskning och resurser för att hitta de verktyg och metoder som ämnar lösa problemet på ett komplett och långsiktigt hållbart sätt. Att lösa detta problem leder inte bara till att tjänsteresor som sektor utvecklas mot Sveriges miljö – samt energimål, utan det är också ett viktigt steg för att förstå de beteendebarrärer som finns inom området och hur dessa ska tacklas för en fortsatt utveckling mot hållbara transporter i städer.

Idag har myndigheter och företag ett behov av att kunna erbjuda ett modernt sätt för hållbart resande till sina anställda – både i arbetet och som förmån. Det finns idag både teknik och tjänster (tjänsteleverantörer) som kan erbjuda detta på ett komplett och flexibelt sätt som tillfredsställer de olika önskemål och krav som

¹ Under projektets gång har SpaceTime förvärvat av företaget Smart Resenär AB som också åtog sig SpaceTimes skyldigheter inom MERiT-projektet och har drivit dessa till projektets slut.

olika företagsformer och myndigheter har. Dock är företeelsen relativt ny och obekant, och erfarenheter och evidens av effekter saknas, och gör det svårt för organisationer att upphandla. Detta gör att idag använder många anställda privatbilar för resande inom arbetet, vilket beror delvis på väletablerade beteendemönster hos individer. En rapport från IVL fastställer att de främsta anledningarna till att anställda föredrar sina privata bilar till tjänsteresor är att användarna prioriterar det de tycker är mest bekvämt och enkelt (Larsson et al., 2017). Samma rapport fastställer också att statliga myndigheter bör få större ansvar att se till att dess anställda använder alternativa resesätt (t.ex. bilpool) och generellt stötta hållbart resande för sina anställda då de har ett ansvar att agera i linje med statliga myndigheters miljöledning.

Med en budget strax över en miljon har projektet MERiT fått 499 250 kr i stöd och skulle genomföras under ursprungliga varaktigheten 2018-08-01 – 2019-06-30. På grund av fördröjningen i implementeringsarbetet söktes projektet förlängning fram till 2020-06-30. Projektet leds av RISE med projektparterna Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning och WSP.

Genomförande

Bakgrundsanalys

För att kartlägga hur tjänsteresor hanteras inom stora organisationer genomfördes det en litteraturanlys/faktaanalys och en intervjustudie inom detta arbetspaket.

Intervjuerna utfördes i samband med projektet LIMA (Vinnova dnr 2018-02754), som siktar på att demonstrera kombinerad mobilitet på Lindholmen-området sedan 2019, eftersom LIMA och MERiT har liknande frågeställningar.

Arbetsgivares behov kring resetjänster utreddes både på Lindholmen och på andra ställen i landet, angående anställdas mobilitet såväl i arbetet som vid pendling.

Följande arbetsgivare intervjuades i denna avsikt:

Företag:

- ÅF
- NIRA Dynamics
- Astra Zeneca
- Zenuity
- Benify
- RISE AB
- Scania
- WSP

Offentlig sektor:

- Jönköpings kommun
- Region Östergötland

Insikter från intervjuarna antecknades skriftligt och sammanfattades sedan, samt reflekterades med vissa respondenter.

Fallstudien i Västra Göteborg

Den centrala delen i MERiT-projektet ämnar utföra en fallstudie kring effekterna av att införa en ny resetjänst (i form av en kombinerad mobilitetstjänst levererad av Smart Resenär) för de anställda på Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning.

Metoden bakom detta arbete var att analysera hur systemet för tjänsteresor fungerade innan den nya tjänsten implementerades i förvaltningen och hur de anställda tyckte att det fungerade. Därefter skulle en liknande analys utföras efter

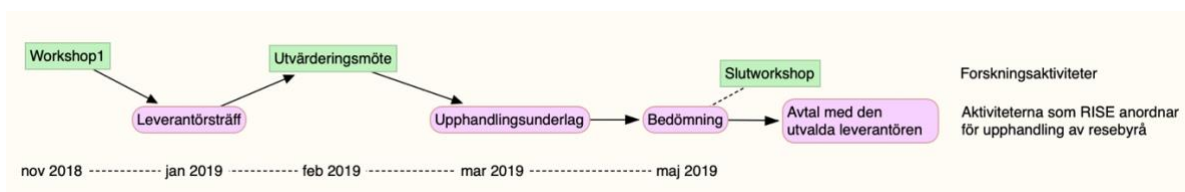
implementeringen för att se hur läget förändrats med det nya systemet på plats, och återigen undersöka hur de anställda upplevde att systemet fungerade. Dessa analyser var baserade på datainsamling i form av intervjuer och web-enkäter med anställda som dagligen reser i tjänsten och använder stadsdelsförvaltningens interna tjänster/rutiner för att till exempel boka bilpool, cykel och kollektivtrafikkort. Detta gjordes för att få en överblick över hur de anställda reser i tjänsten med nuvarande system, vilka fördelar och brister de upplever med systemet och hur det nya resesystemet kommer påverka deras dagliga arbete. Utöver det så intervjuades också de personer från både stadsdelsförvaltningen och Smart Resenär som var ansvariga för implementeringen av det nya resesystemet. Detta gjordes för att få en inblick i hur implementeringsarbetet med en ny typ av resetjänst ser ut i en kommunal verksamhet, samt vilka utmaningar, hinder och möjligheter denna typ av implementeringsprocess kan stöta på.

Datainsamlingen före implementeringen av det nya resesystemet utfördes som planerat. Dessutom utfördes intervjuer med implementationsansvariga på stadsdelsförvaltningen och Smart Resenär för att få en djupare förståelse över hur den nya reseplattformen ser ut och hur implementationen planerats. I väntan på att implementeringen av den nya reseplattformen skulle komma på plats så att resterande data kunde samlas in dykte det upp flera problem från stadsdelsförvaltningens sida som hindrade att implementeringen kunde komma på plats inom ramarna för projektet. Därav kunde inte heller detta arbetspaket och dess leverabler utföras som det var tänkt, varpå resterande resurser användes till att studera de kritiska barriärer och hinder som stod i vägen för en lyckad implementering av det nya resesystemet. Detta gjordes främst genom intervjuer med personer ansvariga för implementeringsarbetet, men för att bredda perspektivet intervjuades också personer i andra organisationer som ansvarat för att implementera liknande system med avsikt i hållbart resande, nämligen projektet i Järfälla kommun och Brf Viva.

Innovationsupphandling av nya mobilitetstjänster

Tillsammans med RISE huvudkontor har vi utrett möjligheterna för att erbjuda nya kombinerade mobilitetstjänster som tjänsteförmån eller alternativ inom tjänsteresande. Under projekts gång har RISE utfört en upphandling av en gemensam resebyrå för alla anställda i olika kontor i hela Sverige. Innan 2020 anlätade RISE fem olika resebyråer för att erbjuda resetjänster till alla anställda då företaget nyligen genomgått en konsolideringsprocess där flera mindre institut (med olika resebyråer) slogs samman. Under MERiT-projektets gång var företaget i processen att upphandla en resebyrå till hela företaget, där en del av projektet blev att undersöka hur väl rustade resebyråföretag är att erbjuda kombinerade mobilitetstjänster, samt hur önskemål och krav på sådana tjänster skulle kunna formuleras i ett formellt upphandlingsmaterial för leverantörer av tjänsteresor mot en stor organisation.

I den första workshopen i november 2018 tillsammans med representanter från IT-, HR- och koncerninköpsavdelningen vi förklarade begreppet och konceptet av kombinerad mobilitet, kartlagt dagens administrationsprocess för resehantering, hur RISE kan påverka anställdas resvanor mot hållbara lösningar och vilka behov som kan tillgodoses genom en samlad mobilitetstjänst. En samlad mobilitetstjänst ämnar erbjuda flexibla lokala resealternativ med olika leverantörer, samt möjlighet att boka och följa upp resorna på ett enkelt sätt. I denna workshop undersöktes också under vilka förutsättningar önskemål eller krav på lokala resealternativ i antingen tjänst-ort eller förrättningsort genom kombinerad mobilitet skulle kunna formuleras eller inkluderas i upphandlingsunderlaget mot en resebyråtjänst. Därefter blev forskare inbjudna att vara med i själva upphandlingen av resebyrån för att utreda vilka möjligheter det finns att införa en samlad mobilitetstjänst i ett sådant avtal, i synnerhet för de korta resorna i tjänst-ort eller förrättningsort. Aktiviteterna som utförs i detta arbetspaket visas i figur 1. Som en del av dessa möten utfördes en analys över tjänsteutbudet för varje resebyrå, varav ett specifikt fokus var att undersöka om resebyråer över huvud taget var medvetna om utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster, om dessa i någon form var en del av deras tjänsteutbud och i så fall på vilken nivå dessa tjänster befann sig på.



Figur 1 Forskningsaktiviteter utfördes med RISE-koncernen

RISE upphandling följer LOU:s förfarande. Leverantörerna bjöds in till informationsmöten där de fick presentera sina lösningar och diskutera med RISE kring resebehov och konceptet kombinerad mobilitet (MaaS). Därefter analyserades leverantörernas förmåga att erbjuda en samlad mobilitetstjänst (och mer traditionella resetjänster) med hjälp av speciella utvärderingskriterier för att få en samlad bedömning av kombinerad mobilitetsnivå (d.v.s. deras kunskap och strategi om att erbjuda en samlad mobilitetstjänst). Dessa kriterier innefattar hur bra leverantören förhåller sig till nya mobilitetslösningar, förmåga kring IT och digitalisering, prioritering och fokusområde i deras erbjudande, samt nätverk och samarbetspartners. Dessa kriterier möjliggör därmed en total bedömning av låg, medel eller hög leveransförmåga gällande leverantörernas potential att erbjuda en samlad mobilitetstjänst i en nära framtid.

Inom detta moment var forskarna inblandade i diskussionen kring att erbjuda en samlad mobilitetstjänst för framförallt korta tjänsteresor på RISE. Dock deltog inte forskarna från projektet i aktiviteter som berör upphandlingsförfarande, exempelvis att ta fram upphandlingsunderlag eller utvärdera anbud.

Under projektets gång har RISE också genomgått en process för att skapa en gemensam plattform för förmåner för deras anställda. I denna process har återigen forskarna deltagit för att undersöka möjligheterna att erbjuda en samlad mobilitetstjänst som en del utav tjänsteförmåner till anställda under olika former. Detta gjordes genom intervjuer och workshops med personer som översåg det gamla och det nya förmånssystemet.

Konsortium

Under projektets gång utfördes flera intervjuer med olika företag kring deras syn på kombinerad mobilitet, utvecklingen av dessa under de kommande åren samt intresset av att delta i projekt eller själva vara med och utveckla eller påverka utvecklingen av dessa tjänster i framtiden.

Resultat

Resande i privata stora företag

Många företag har börjat tänka om gällande anställdas mobilitet, både i tjänsten och vid pendling. Att äga en bil blir allt mindre viktigt för yngre generationer som är mer benägna att använda sig av olika mobilitetstjänster. För att kunna bemöta dessa förändrade resvanor har allt fler företag börjat erbjuda tjänstecyklor eller periodkort för kollektivtrafik som mobilitetsförmån. Samtidigt har företagen börjat uppmuntra sina anställda att använda alternativa (och aktiva) transportsätt förutom bil och underlätta det genom att också erbjuda t.ex. cykelparkering och omklädningsrum. Även transporter runt omkring och inom större industriområden har blivit ett fokusområde för satsningar inom hållbar mobilitet. Ett exempel är att Scania i Södertälje erbjuder dess anställda gratis transport med cykel och buss inom området för att minska biltrafik och därmed behovet av parkeringsplatser ("Scania Go"). Generellt har både större och mindre organisationer, såväl privata som offentliga, ökat takten för att åstadkomma mer hållbar och tillgänglig mobilitet. Deras insatser har ofta en tydlig koppling till organisationens klimat- och miljömål.

Det pågår en hel del utveckling och testning av kombinerad mobilitet som ska möjliggöra "sömlöst resande" genom att koppla ihop olika mobilitetstjänster i en app-baserad plattform/tjänst. En samlad mobilitetstjänst med abonnemang började som en idé för hushåll som ville klara livspusslet utan en egen bil, men idén har nu funnit inom andra målgrupper bl.a. fastighetsägare och arbetsgivare (Holmberg et al. 2016; Smith et al., 2018).

En annan anledning till att många arbetsgivare är intresserade av att erbjuda mobilitetsförmåner och stödja bilfritt resande är att verksamheten vill minska sin klimatpåverkan. I de fall då man kartlagt medarbetarnas resor till och från jobbet har det ofta visat att dessa utgör en stor del av verksamhetens klimatpåverkan. Det finns en vilja att medverka till att medarbetarna kan välja mer hållbara sätt att ta sig till jobbet. Arbetsgivarna vill även bidra till med att, om möjligt, förenkla medarbetarnas vardag. Av detta skäl vill man gärna se erbjudanden som är lätt att förstå och administrera. Enkelhet är en viktig faktor när det gäller verksamhetens administration. Såväl förmåner som mobilitet i tjänsten förknippas ofta med stora administrativa kostnader, och det är önskvärt att få ned dessa genom att exempelvis minska behovet av fakturahantering.

Intervjustudien visar också att det är relativt vanligt att erbjuda förmånsbil till högre chefer. De flesta anser att detta system inte skulle gå att avskaffa, men många vill bromsa utvecklingen och även kunna erbjuda andra former av mobilitet till ett bredare spektrum av medarbetare. Samtidigt har många arbetsgivare märkt att en förmånsbil är mindre lockande för potentiella anställda idag än den brukade vara.

Det som framstår som motsägelsefullt är att flera av dem som deltog i intervjuerna ansåg att förmånsbilar är lätta för verksamheten att administrera, eftersom det oftast är en tredje part som hanterar det administrativa arbetet åt verksamheten.

Det är också värt att nämnda att det brukar vara olika personer som har ansvar för förmånsbilserbjödanden respektive medarbetarnas mobilitet. Det är dessutom inte ovanligt att förmånsbilar och tjänstebilar gäller olika villkor och policyer. En av respondenterna berättat hur verksamhetens bilpolicy styr inköp och leasing i riktning mot en energieffektiv och fossilfri fordonsflotta, men att policyn inte gäller förmånsbilar.

FAKTARUTA

Arbetsresor

- Hälften av alla pendlings- och tjänsteresor görs idag med bil, och mätt i antal kilometer utgör bilresor 65% av pendlings- och tjänsteresor (Trafikanalys, 2017).
- Bilen är det främsta färdmedlet för pendlings- och tjänsteresor i hela landet, förutom i de största städerna där kollektivtrafik används i lika stor utsträckning som bil (Trafikanalys, 2015).

Förmånsbilar

- Runt 25% av Sveriges nyregistrerade personbilar är tjänste- eller förmånsbilar, och dessa blir bara fler. Under 2018 var antalet nya tjänste- eller förmånsbilar ca 92 000. (SvD, 2017; BIL Sweden, 2019; Vroom, 2019)
- Tjänste- och förmånsbilar är generellt tyngre än privatägda bilar (Naturvårdsverket, 2004; Trafikanalys, 2018).
- Tjänste- och förmånsbilar är övervägande fossildrivna, även om andelen mer miljövänliga bilar är högre än bland nyregistrerade privatägda bilar (Dagens Arena, 2019; Trafikanalys, 2018).
- De flesta tjänste- och förmånsbilarna finns i storstadsområdena (Ynnor, 2018).
- 80% av förmånsbilister är män (Ekonomistyrningsverket, 2017).

Västra Göteborgs SDF:s anställdas behov och önskemål gällande resor i tjänsten

Från intervju- och enkätarbetet som gjordes med medarbetarna i Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning kunde vissa brister med det nuvarande rutiner för tjänsteresor identifieras, tillsammans med underliggande behov och framtida önskemål. De anställda tyckte t.ex. att det nuvarande bokningssystemet var lättförståeligt och enkelt att hantera, men att det var krångligt att behöva ha ett separat inlogg till denna tjänst då förvaltningens andra tjänster använder samma inlogg ("stadenkonto"). Det påpekades att det fanns problem med att fordon och kollektivtrafikkort inte kom tillbaka i tid eller var tillgängliga, vilket också var en drivande faktor mot att privata fordon eller kollektivtrafikkort användes även för tjänsteresor (som i sin tur väldigt sällan bokfördes). Här identifierades också ett önskemål som den nya reseplattformen kunde bistå med: Att visa andra resealternativ då det tänkta eller vanligtvis först-valda alternativet krånglar eller inte finns tillgängligt. Samtidigt önskades en funktion i det nya verktyget att

kunna felanmäla fordon direkt i appen/programmet så att trasiga fordon inte visas som tillgängliga.

En viktig aspekt där användarna såg förbättringspotential var administreringsprocessen både före och efter tjänsteresor. Enligt enkätresultatet är genomsnittstiden att administrera varje resa efter denna utförts 7 minuter oavsett färdmedel, och hela 15 minuter administration krävs varje gång innan en resa kan utföras med de kollektivtrafikkort organisationen förser. Denna administration är endast för användarna av fordon/kort i systemet, därtill tillkommer en betydande del administration för rollen som mobilitetsansvarig och inom ekonomi-, HR-, och IT-avdelningarna. Denna extra arbetsbörda och brist på smidighet var även en annan stor anledning till varför anställda valde att resa med privata medel i tjänsten även när fordon/kort fanns tillgängligt. En betydande del av de anställda svarade också att de inte besvärar sig med att hämta ut och administrera arbetsgivarens kollektivtrafikkort då de ändå har egna månadskort och på så sätt sparar både tid och pengar.

En överväldigande majoritet, 73 %, svarade att de brukar kolla upp olika transportalternativ innan de gör en tjänsteresa. De främsta faktorerna som avgör vilket alternativ som väljs var restiden, därefter hur smidigt det skulle vara att boka resan, tillgänglighet av fordon/kort och miljöpåverkan.

Kritiska barriärer och hinder för att implementera kombinerade mobilitetsreseplattformen i kommunala verksamheter

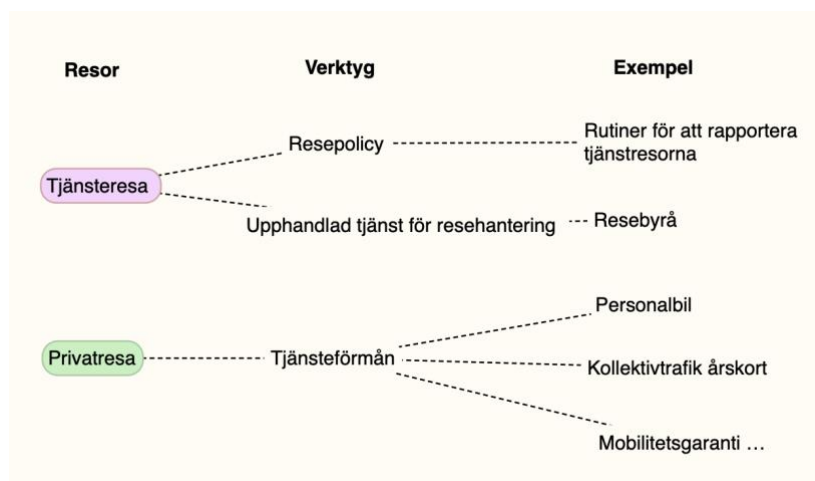
Flera kritiska barriärer och hinder har identifierats i och med stadsdelsförvaltningens initiativ att implementera den nya reseplattformen.

Det har visat sig svårt att integrera den nya reseplattformen med Göteborgs stads befintliga IT-system. För att denna reseplattform ska fungera hos stadsdelsförvaltningen behöver man reda ut en komplicerad process för att knyta varje resenär och resa till rätt kostnadsställe inom förvaltningen. För att göra detta krävs ett samarbete med IT-avdelningen, ekonomiavdelningen och mobilitetsansvarige på förvaltningen (och till viss del också någon från företaget som levererar plattformen). Detta arbete kräver i sin tur extra resurser som inte var medräknat i projektets budget. Ett betydande hinder har varit att försöka få fram de resurser som krävs för att göra denna sammanknytning mellan systemen när projektet redan var igång från främst stadsdelsförvaltningens sida. I och med långsiktigt huvudmannaskap för denna plattform är otydligt har det varit svårt att motivera arbeten kring reseplattformen för dem. Inom stadsdelsförvaltningarnas samlade organisation (Göteborgs stad) finns en avdelning under intraservice, applikation och integration, som sysslar med just integrering av externa digitala system för stadsdelsförvaltningarnas bruk. Denna avdelning kunde dock inte tillsätta resurser för att lösa problemet utan ett officiellt uppdrag på ledningen. Representanten från både denna avdelning och från stadsdelsförvaltningen i fråga försökte lyfta denna fråga och få det klassificerat som ett officiellt uppdrag men utan positivt resultat.

Flera problem med implementeringen av den nya reseplattformen kan knytas till organisatoriska egenskaper hos just stadsdelsförvaltningen och till viss mån Göteborgs stads kommunala verksamhet i stort. Huruvida dessa faktorer är specifika till kommunala verksamheter eller också hittas i privata företag är inte utrett. För det första var själva projektet och idén inte förankrat väl nog inom organisationens ledning från början, vilket gjorde det svårt att frigöra ytterligare nödvändiga resurser vid det tillfälle man insåg att detta behövdes. Denna process att få ledningens stöd har också karakteriserats av långa beslutsvägar och svårigheter i organisationskulturen att driva försök underifrån och upp. Dessutom låg initiativet med den nya reseplattformen på mobilitetsansvarige i en av de många stadsdelsförvaltningar och var endast knutet till den individuella förvaltningen, vilket också försvårade förmågan att kunna få hjälp från andra avdelningar.

Mobilitetstjänster i offentlig upphandling

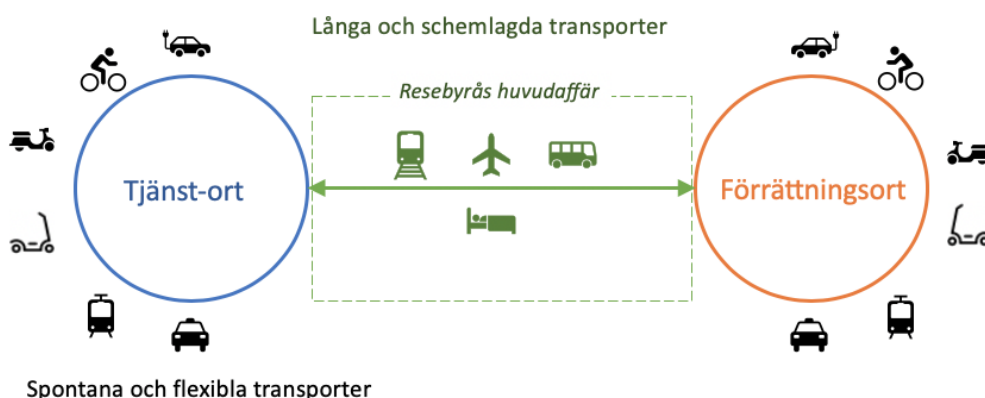
RISE har en ambition att anställda ska jobba för att skapa förutsättningarna för ett hållbart samhälle. Detta omfattar förstås att fostra hållbart resande hos RISE anställda. Arbetet börjar med att sortera ut olika typer av resor som görs idag och verktyget som arbetsgivaren kan användas att styra beteende kring det (figur 2). I första workshopen konstaterade forskare tillsammans med koncerninköp, HR och IT att det finns två vägar att påverka anställdas resande: genom villkor av tjänsteförmån och genom policy/verktyg som styr tjänsteresor. Gällande tjänsteförmån kan arbetsgivare till exempel erbjuda mobilitetgaranti, likställa personalbilar och personalmobilitet och även välja bort personalbilar som förmån. Apropå tjänsteresor kan man separera två affärer: lokalresor, som sker i tjänst-ort eller förrättningsort, och långa resor, som sker mellan tjänst-ort och förrättningsort. Lokalresor är korta och behöver kunna utföras flexibelt. Långa resor är sådana som traditionellt sett bokas via en resebyrå.



Figur 2 Styrmedel används för tjänsteresor och privata resor

Resebyråers inställning och bedömd beredskap mot kombinerad mobilitet

Från de intervjuer som gjorts visar det att inga resebyråer i studien kan erbjuda en komplett digital lösning för att administrera resekostnader på ett effektivt sätt när anställda väljer att spontant åka lokal kollektivtrafik eller utnyttja mobilitetstjänster som exempelvis elsparkcyklar. Dock har några av resebyråerna visat intresse för att erbjuda flexibla lösningar för anställda att åka kollektivtrafik, baserat på ett närmare samarbete och integration med vissa kollektivtrafikföretag. Detta tyder på att det kan vara svårt att integrera kombinerad mobilitet i stora organisationers resesystem om organisationen har lokaler i olika städer. Det krävs ett samarbete mellan resebyrå och fler lokala mobilitetstjänsteleverantörer som varierar mycket geografiskt, exempelvis Västtrafik som bara har sin verksamhet i Västra Götalandsregionen. I denna mån blir det en betydande utmaning att erbjuda stora företag som är verksamma över hela Sverige en mer hållbar och smidig lösning som kan täcka korta och spontana resor i både tjänst-ort, där man har sitt fast tjänsteställe, och förrättningsort, där man har arbete på ort som inte är sin tjänst-ort (figur 3). Dock finns en möjlighet med denna metod att börja täcka de mest befolkningstäta geografiska områdena och sedan successivt arbeta mot att införliva fler och fler regioner (och då i sin tur kollektivtrafikmyndigheter) i erbjudandet, och på så sätt erbjuda ett modernt system för lokala resor som blir alltmer relevant med tiden.



Figur 3 Färdsätt som kan användas inom tjänst-ort och förrättningsort och däremellan.

Plikten att följa LOU verkar ha litet inflytande i upphandlingen av en samlad mobilitetstjänst, det är däremot ett problem att efterfrågan på kombinerad mobilitet än så länge är väldigt låg och utgör en mycket begränsad marknad. Då det i dag inte finns någon resebyrå som tillhandahåller ett system med integrerade mobilitetstjänster så är företag som RISE hänvisade till att välja en resebyrå med en bra online-portal (d.v.s. ett bra självbokningssystem) som åtminstone kan erbjuda information och möjligheter att utnyttja kollektivtrafik eller andra mobilitetstjänster, även om det inte går att boka dessa som en samlad mobilitetstjänst inom portalen i dagsläget. Detta gör det enklare för användarna att

välja ett mer hållbart transportsätt i praktiken, även då integrationen mot resebyråns tjänst, och därmed det sömlösa och smidiga sätt att resa på som kombinerad mobilitet ämnar uppnå, saknas.

Efter dialog med de sex resebyråer som var inblandade i upphandlingen analyserades leverantörernas förmåga att ta fram och leverera en samlad mobilitetstjänst. Utvärderingen baserades i sin tur på sex kriterier:

1. Om resebyråernas egen tjänst erbjuder funktioner enligt MaaS-topologin (Sochor et al., 2017), eller om de samarbetar/planerar att samarbeta med någon aktör som kan erbjuda en samlad mobilitetstjänst.
2. Hur resebyrå förhåller sig till nya mobilitetstjänster.
3. Hur dagens tjänsteerbjudande ser ut.
4. Prioriteringar i den nuvarande tjänsten och framtida funktioner.
5. Design, funktion och kvalitet av digitala plattformen (självbokningssystem).
6. Antal samarbetspartner eller underleverantörer som integreras i deras tjänst idag.

Baserat på dessa kriterier har två av de sex resebyråerna, bedömts att ha god chans för att kunna erbjuda en lösning för de korta resor inom en ort, där taxi, kollektivtrafik eller bil används mest idag. Dessa två aktörer bedömdes högre än resterande i att kunna leverera en samlad mobilitetstjänst som en del av deras erbjudande på grund av att de redan idag har fokuserat mycket på att införliva lokal kollektivtrafik (som också anses vara ryggraden i en samlad mobilitetstjänst) i deras erbjudande, samt att de redan nu har dialog eller samarbeten med externa mobilitetstjänstleverantörer och deras förmåga att smidigt och effektivt kunna införliva nya tjänster och funktioner i ett samlat paketerbjudande. Ingen av aktörerna kunde dock i nuläget leverera en komplett digital lösning för både korta och långa resor.

Under detta arbete fördes också en dialog med teamet som ansvarade för upphandlingsprocessen av en ny resebyrå på RISE, och vilka möjligheter det fanns att föra in önskemål eller krav på nya mobilitetstjänster för korta resor. I denna dialog framkom att det inte går att definiera specifika funktioner eller sätta krav på dessa typer av tjänster då de inte är tillgängliga på marknaden än i den mån som krävs för att dels tillfredsställa resandet för en så pass stor organisation som RISE, men också i linje med vilken typ av upphandling det handlade om (ramavtalsupphandling) och de regler som gäller i samband med detta. Dock kunde nya typer av tjänster i upphandlingsunderlaget finnas med i form av önskemål hellre än obligatoriska krav. I linje med detta så skrevs också önskan om att i framtiden kunna tillhandta tjänster även för korta resor på ett multimodalt sätt i RISE upphandlingsunderlag enligt en bedömning över: ”hur leverantören arbetar med att utveckla nya tjänster som underlättar flödet från bokning till betalning för både korta lokala resor och långa resor, t.ex. en samlad mobilitetstjänst.”

RISE:s åtgärder – hållbara tjänsteresor

Förutom själva upphandlingen har RISE också drivit ett arbete med att konstruera en hållbar resepolicy för tjänsteresor. I detta arbete gjordes en workshop, där åtgärder för hur man ska uppnå en klimatneutral företagsverksamhet och klimatneutrala resor diskuterades. I workshoppen behandlades en intern handlingsplan för att uppnå framtida klimatmål inom organisationen. Det första steget av denna handlingsplan var att mäta klimatpåfrestningen RISE idag står för genom t.ex. de anställdas resande. Därefter diskuterades möjliga åtgärder och framtida scenarion där målen var uppnådda på olika sätt. Prominenta exempel var t.ex. visionen om virtuella möten (som då skulle minska resebehovet), upphandling av förnyelsebart flygbränsle, alternativa resemeter vid längre resor så som nattåg och en konsolideringsstrategi för möten där anställda skulle planera bättre och resa iväg färre gånger under längre perioder istället för att gå på gång resa fram och tillbaka. Detta arbete lade sedan grunden för skapandet av den resepolicy företaget ska förhålla sig till när det gäller t.ex. tjänsteresor i framtiden. Denna resepolicy är inte helt färdigställd än, men i ett utkast nämns potentiella vägar framåt för att organisationen ska uppnå högt uppsatta klimatmål i framtiden. Exempel på dessa är ett robust uppföljningssystem för hur det interna resandet bedrivs och utvecklas (något som också var av hög relevans i upphandlingsarbetet med den nya resebyrån), en gräns på att alla resor ska bokas minst två veckor i förväg, detta för att kunna planera tiden och arbetet på ett bra sätt och för att se om fler personer ska till samma resmål och då samordna resan. Policyn nämner också riktlinjer för vilka färdsätt och boenden som ska prioriteras.

Konsortium

I samband med att implementeringen av den nya reseplattformen inte gick som förväntat hos stadsdelsförvaltningen så förändrades också förutsättningarna för att skapa eller samla olika aktörer till ett konsortium och ett eventuellt fortsättningsprojekt.

Vi har i vårt arbete skapat relationer med andra initiativ och aktörer som visat intresse för resultaten i MERiT-projektet, utvecklingen av kombinerade mobilitetstjänster och kombinerad mobilitet i allmänhet. Flera av dessa har varit projekt och initiativ under liknande förutsättningar som MERiT-projektet, t.ex. Brf Vivas implementering av ett liknande verktyg, LIMA-projektet som haft liknande syfte men i större skala, Sveriges nationella forskningsprojekt kring kombinerad mobilitet (KOMPIS) och EU-projektet iMOVE.

Vi har också fört dialog med flera aktörer som jobbar i området med att erbjuda en samlad mobilitetstjänst eller dess underliggande komponenter, t.ex. Smart Resenär, EC2B Mobility och Göteborgs Stads Leasing AB.

Under projektets gång har vi dessutom undersökt flera kommunala verksamheter runt om i landet som direkt bidragit med resultat och insikter i projektet (Järfälla

kommun, Region Kalmar), men som också visat intresse för projektets resultat och framtida möjligheter (Umeå kommun).

Genom alla dessa kontakter och relationer finns efter MERiT-projektets avslutande en grund till ett intressant och brett konsortium för olika sorters framtida mobilitetsprojekt eller implementeringar. Nedanstående lista beskriver de aktörer som uttryckt intresse för MERiT-projektet och möjliga samarbeten i framtiden:

- Scania
- WSP
- ÅF/AFRY
- Göteborgs Stads Leasing AB
- EC2B
- Smart Resenär AB
- Järfälla kommun
- Region Kalmar
- Umeå kommun
- Västtrafik

Diskussion

Implementeringsarbetet hos stadsdelsförvaltningen

Dilemma med kollektivtrafikmyndigheter

För stadsdelsförvaltningen så har en central del av vad som varit lockande med att införa en reseplattform i fråga varit tillgången till digitala kollektivtrafikbiljetter, detta brukar som tidigare nämnt ses som själva ryggraden i en samlad mobilitetstjänst. Under projektets gång har dock processen med att integrera tredjeparts-försäljning av kollektivtrafikbiljetter som en del av reseplattformen inte gått lika smidigt som förväntat. Från början var det tänkt att en del av förvaltningens anställda, cirka 345 personer, skulle få tillgång till digitala kollektivtrafikbiljetter, vilket skulle komma som en stor fördel då administrationen av att använda kollektivtrafik i tjänsten idag för de anställda var en betydande börda. Att bli av med detta administrativa arbete var en av de främsta förändringarna som användarna såg fram emot med det nya systemet enligt de enkäter och intervjuer som gjordes. I slutändan gjordes ingen integrering alls då implementeringen havererade från stadsdelsförvaltningen sida. Detta problem med att få kollektivtrafiken att fungera inom kombinerad mobilitet är dock inte unikt till MERiT-projektet. Även i Järfälla kommun där samma reseplattform försökte implementeras (som också misslyckades) så lyckades aldrig kollektivtrafikmyndigheten SL integrera sina biljetter i tjänsten, vilket återigen var en central del av vad som lockade med att testa systemet från första början. KOMPIS-projektet som försökt främja tillgängligheten av tredjepartsförsäljning av digitala kollektivtrafikbiljetter nationellt i Sverige har stött på liknande problem i flera avseenden under lång tid och ser detta som en betydande anledning till varför utvecklingen av en samlad mobilitetstjänst inte kommit längre i Sverige. Vi kan genom exemplen med både stadsdelsförvaltningen Västra Göteborg och Järfälla kommun se att denna integration är en utmaning även i kommunala, mindre organisationer och är alltså inte en smärtfri eller standardiserad process även när det handlar om en handfull av användare. Vi ser detta problem som en central utmaning om man vill nå de energimål som kombinerad mobilitet har potentialen till att uppnå. Dels för att kollektivtrafik är ett resurseffektivt sätt att transportera sig på jämfört med andra alternativ, och om detta alternativ fattas så försvinner också ett av de mest miljövänliga alternativen för konsumenterna/användarna av tjänsten. En annan betydande anledning är att en samlad mobilitetstjänst som erbjudande jämfört med traditionella alternativ, och som koncept i sig, tappar en stor del värde och attraktivitet då denna del saknas, är begränsad eller fungerar dåligt. Skall kombinerad mobilitet vara ett hållbart alternativ att införa i olika sorters organisationer för tjänsteresande rekommenderas därför att beakta denna aspekt kring integreringen av digitala kollektivtrafikbiljetter, och om möjligt konstruera djupare forskning specifikt åt detta ändamål i framtida kombinerad mobilitet-relaterade projekt.

Vad skulle stadsdelsförvaltningen kunnat göra annorlunda?

Med detta i avseende kunde vissa behov formuleras som retrospektivt sett skulle underlättat eller löst problemen med implementationen på Stadsdelsförvaltningen. Projektet, dess mål och ett bredare mandat (officiellt uppdrag) skulle behövt förankrats på ledningsnivå inom organisationen innan projektet påbörjade implementeringsarbetet. Huvudansvaret för implementeringsarbetet skulle förmodligen också behövt ligga hos antingen någon högre upp i ledningen med mandat över resurser eller hos det interna mobilitetsföretaget som förser hela organisationen med bilar till bilpooler och andra fordon, Göteborgs Stads Leasing AB. En arbetsgrupp som utför implementeringen bestående av rätt kompetens över hela organisationens bredd (IT-, ekonomi-, HR-avdelning etc.) skulle också underlättat det samarbete som behövdes för att det nya systemet skulle kunna ersätta det gamla. Speciellt den avdelning inom organisationens intraservice som ansvarar över implementeringen av nya digitala system med stadens befintliga tjänster hade behövt vara med som en part från början för att integrationen med det nya systemet skulle kunna utföras effektivt.

Organisationen i andra kommunala verksamheter kan se annorlunda ut jämfört med stadsdelsförvaltningen där denna pilot har körts. Dock kan dessa behov ses som generella faktorer som underlättar/krävs för att få till lyckade implementeringar av liknande verktyg på liknande organisationer.

Lärdomar från erfarenheter av andra projekt

För att få en djupare förståelse för varför implementeringsarbetet inte kunde fortsätta i Göteborgs stad så tittade vi på andra projekt i Sverige som har liknande frågeställningar. Förutom ovannämnda projektet i Järfälla kommun finns det ett pilotprojekt i Göteborg som siktar på privata användare har lyckats med utrollningen förra året. Brf Viva i Göteborg experimenterar det med att ersätta boendeparkering med kombinerad mobilitet genom samarbetet med EC2B. Boende som bor i huset kan använda en app, som utvecklades av Smart Resenär, för att boka och betala för mobilitetstjänster såsom bilpool, små elektriska fordon av typen Zbee (denna tjänst är dock inte tillgängligt längre) och kollektivtrafik, och kan dessutom använda cyklar, lastcyklar och elmoped i huset utan avgift. En liknande IT-lösning kommer att utvecklas och testas i LIMA-projektet med syfte att hjälpa personer som jobbar på Lindholmen resa till och från jobbet och även skilja mellan privata resor och tjänsteresor så dessa betalas från olika konton. I projektet LIMA rekryteras företag som är intresserade av att bli mer hållbara och vill minska administrativt arbete kring utläggshantering för tjänsteresor och även anställda som vill testa det nya resesättet. Genomförandet av projektet kräver att Smart Resenärs IT-lösning integreras i alla testföretags egna ekonomiska system, för att kunna debiteras resor som sker i tjänsten direkt från företagets konton. Därför anses LIMA vara ett projekt med liknande målsättning som i MERiT, i synnerhet Västra Göteborgs stadsdelsförvaltningens pilot, men i en större skala då projektet handlar om hela Lindholmen-området och innefattar flera företag.

Kunskapsgap om varför kombinerad mobilitet behövs för företag

Allt fler företag börjar inse att det är viktigt att resa hållbart, men de flesta har låg kunskap om mobilitet och har svårt att förstå vilka nyttor kombinerad mobilitet kan ge. Detta är den största barriären för företag att driva omvandlingen från att exempelvis uppmuntra taxiresande eller egenbilresande till att uppmuntra buss- och spårvagnresande. Många företag anlitar en upphandlad resebyrå för att hantera ärenden som kopplas till tjänsteresor, vilket också innebär att det sällan finns kompetens kring att hantera personalens mobilitet i allmänhet inom företaget. Otydlighet i roller och befogenheter för mobilitetsrelaterade frågor har hindrat företag från att bli mer hållbara med sitt resande. Detta har observerats i både MERiT-projektet och LIMA-projektet, där rekryteringen av medverkande företag gick betydligt trögare än förväntat.

I stadsdelsförvaltningens fall finns det en mobilitetsansvarig som ser till att poolbilarna fungerar som de skulle och resurser allokeras till rätt kostnadsställen, dock har Stadsdelsförvaltningen liten inverkan gällande vilken IT-lösning organisationen ska ha. Det var dessutom svårt för de faktiska användarna på förvaltningen att påverka valet av system för att ansvar för inköp ligger hos en annan enhet inom organisationen.

Huvudman för åtgärder kring hållbart resande och för IT-verktyg som kan göra tjänsteresande mer hållbart ligger hos olika delar inom Göteborgs stads. Det var tydligt att mobilitetsansvarig hos Västra Göteborgs stadsdelsförvaltning skulle gynnas av den nya reseplattformen genom att den skulle minska administrativt arbete, men långsiktigt kommer reseplattformen inte kunna förvaltas av stadsdelsförvaltningen eftersom den inte har den kapacitet och kompetens som behövs.

Komplexitet vid IT- integreringen i verksamheten

Ett kompatibelt system med breda integreringsmöjligheter och även resurser för att jobba med integrationen efterfrågas för att kunna integrera reseplattformen med företagets egna IT-system. Integration är nödvändig eftersom det möjliggör direktbetalning från företagets kostnadsställen och därmed minskar administrativt arbete för både resenär och administratör. För stadsdelsförvaltningen var det svårt att få till integrationen eftersom det krävdes stöd och resurser från den centrala IT-tjänsten, som dessutom bedömde att integreringen inte var ekonomiskt gångbart i ett pilotprojekt med så få användare. Liknande hinder syntes i LIMA-projektet där integration krävs hos alla testföretag. Däremot i Brf Vivas fall behövs det ingen koppling mellan IT-lösningen och bostadsrättsföreningens system, eftersom resor debiteras på användarnas registrerade betal- eller kreditkort. Av detta skäl är en reseplattform eller liknande IT-lösningar med avsikt att underlätta kombinerad mobilitet lättare att implementera om målgruppen är privatkund istället för företagskunder.

Kombinerad mobilitet i offentliga upphandlingar

En barriär som identifierades i upphandlingsprocessen hos RISE av nya mobilitetstjänster var att inköpsavdelningen inte var van vid eller utbildade att utvärdera eller upphandla nya sorters tjänster. Detta gjorde det svårare att förankra anledningar till att testa nya lösningar in i en process som vanligtvis går traditionellt enligt hur man gjort innan. Ett exempel på hur detta löstes inom projektet var att forskare från mobilitetsområdet satt med i utvärderingsmöten med resebyråerna för att specifikt utvärdera kombinerad mobilitet-aspekten, medan inköpsavdelningen fokuserade på det mer traditionella erbjudandet resebyråerna emellan. Om kombinerad mobilitet eller andra nya tjänster önskas bli en vedertagen del av upphandlingsprocesser i framtiden rekommenderas att personal på inköpsavdelningen i organisationen utbildas dels om själva tjänsten i sig (detta fall kombinerad mobilitet) och hur de ska förhålla sig till nya, mer disruptiva tjänster i allmänhet och hur de kan behandlas inom upphandlingsprocessen på olika sätt.

En diskussion som fördes inom projektet i samband med upphandlingsprocessen var möjligheterna för att upphandla en samlad mobilitetstjänst separat vid sidan om en resebyråtjänst eller som en del inom resebyråns erbjudande. Då en vunnit upphandling ger en specifik leverantör ett tidsbundet monopol för att leverera tjänsten i fråga, i detta fall tjänsten att erbjuda transportalternativ till anställda under arbetstid, kan resebyrån möjligen hävda att upphandlingen av en alternativ tjänst som faller under samma definition bryter mot upphandlingens villkor. Av denna anledning studerades just möjligheterna att införliva en samlad mobilitetstjänst som en del av resebyråns tjänsteutbud. En intressant vidareutveckling i detta område är att studera möjligheterna för dessa tjänster att existera parallellt med varandra inom en organisation. Ett upphandlingsunderlag för tjänsteresor skulle kunna efterfråga två separata tjänster genom att noga definiera gränserna mellan dem, där ett exempel på en sådan gräns är korta resor inom en lokal ort (tillgodosedda av en samlad mobilitetstjänst) och längre resor mellan orter (tillgodosedda av en resebyrå). Hur detta kan göras för att vara godtagbart mot både en resebyrå/mobilitetstjänsteleverantör och organisationens mål och ambitioner är något som skulle kunna undersökas i framtida projekt för att klargöra under vilka omständigheter nya mobilitetstjänster på ett effektivare sätt kan medverka i offentliga upphandlingar och införlivas i offentliga organisationer.

Efter att kombinerad mobilitet varit med som en utvärderingspunkt i upphandlingen av en ny resebyrå hos RISE blev några mobilitetstjänsteleverantörer kontaktade utav flera resebyråer som ville utforska möjligheterna till att samarbeta och lära sig mer om kombinerade mobilitetstjänster. Detta kan ses som ett tecken på hur marknadsaktörer snabbt kan reagera när nya tjänster efterfrågas av deras kunder.

Publikationslista

Projektresultat har dels använts i EU-projekt iMOVE i sammanhang med Göteborgs pilot med Västtrafik och har också presenterats till några svenska kommuner. Detta förstudieprojektet kommer inte leda till någon officiell publikation förutom kunskapsdelning via möten eller workshoppar bland intressenter.

Referenser, källor

- BIL Sweden 2019,
http://www.bilsweden.se/statistik/nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2018/definitiva-nyregistreringar-under-2018
- Dagens Arena 2019, <http://www.dagensarena.se/innehall/registrering-av-nya-bilar-stortdyker-farre-skaffar-tjanstebilar/>
- Ekonomistyrningsverket 2017. Årsredovisning 2017.
- G. Smith, J. Sochor, och S. Sarasini, "Mobility as a service : Comparing developments in Sweden and Finland", Research in Transportation Business and Management (RTBM), 2018.
- Göteborgs stad 2014. Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad:
https://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES
- J. Sochor, H. Arby, M. Karlsson, S. Sarasini. "A Topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals", 2017,
http://www.tut.fi/verne/aineisto/ICoMaaS_Proceedings_S6.pdf
- Klimatpolitiska rådet 2019, <https://www.klimatpolitiskaradet.se/arsrapport-2019/Naturvardsverket>, 2004. Bilförmåner påverkar utsläpp av koldioxid från bilar. Rapport 5381.
- K2, Ny lösning för hållbart tjänsteresande ska demonstreras och utvärderas:
<http://www.k2centrum.se/artikel/ny-losning-hallbart-tjansteresande-ska-demonstreras-och-utvarderas>
- M.-O. Larsson, A. Roth, L. Styhre, M. Koucky, "Småreformer för miljöanpassat resande", 2017.
<https://www.ivl.se/download/18.449b1e1115c7dca013ae691/1502090423945/C249.pdf>
- P.-E. Holmberg, M. Collado, S. Sarasini, och M. Willander, "Mobility as a Service - MaaS : Describing the framework", 2016.
- SvD, 2017. <https://www.svd.se/antalet-tjanstebilar-fortsatter-oka>
- SvD, 2018. <https://www.svd.se/sa-blir-de-nya-reglerna-for-tjanstebilar>
- Trafikanalys 2015. RVU Sverige 2011–2014, Den nationella resvaneundersökningen. Statistik 2015:10.
- Trafikanalys 2017. RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016. Statistik 2017:13.
- Trafikanalys 2018. Fordon på väg 2017. Rapport 2018:13.
- Ynnor, 2018. Tjänstebilsguiden 2018.
<https://www.tjanstebilsfakta.se/tjanstebilsguiden/las>