

# Mobilitet som tjeneste tilbudt av kollektivselskapene: er det en oppnåelig visjon?

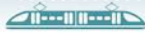
TØI rapport 2024/2024 • Forfattere: Inga Margrete Ydersbond and Claus Hedegaard Sørensen • Oslo, 2024  
• 28 sider

Hvis offentlige aktører som kollektivselskaper tar rollen som tilbyder av mobilitet som tjeneste (mobility as a service, MaaS), kan dette bidra til at viktige mål nås, slik som redusert bilbruk, kødannelse og transportfattigdom. Derfor spør vi: kan kollektivselskaper tilby mobilitet som tjeneste, og hvordan kan de oppnå dette målet? Denne studien benytter tre komplementære teoretiske tilnærminger til offentlig innovasjon for å analysere tjenesteinnovasjonen i de norske MaaS-lederne, kollektivselskapene Kolumbus og Ruter. Dette er teorier om offentlig risikotoleranse, omorganisering og innovasjon gjennom samarbeid. Metoder anvendt er intervjuer, komparative analyser, deltakelse i arrangementer og dokumentstudier. Våre analyser viser at de utvalgte kollektivselskapene utøver en type «løs» nettverksstyring, altså partnerskap, og utvikler seg og har blitt tidlige MaaS-tilbydere. Derav kan kollektivselskaper lede utviklingen mot mobilitet som tjeneste. Videre kan ulike offentlige myndigheter, gjennom å sette miljøstandarder og tilby finansiering, være essensielle i å oppnå innovasjon i MaaS og elektrifisering.

Denne studien har undersøkt Kolumbus' og Ruters utvikling mot å bli tilbydere av mobilitet som tjeneste (mobility as a service, MaaS). Gjennom å utvide sine tjenester over mange år, kombinert med teknologisk innovasjon, samarbeid og at det høyt eierskap av smarte mobiltelefoner, tilbyr disse kollektivselskapene det som har vært en ønskedrøm på starten av 2000-tallet. Dette er et høyt antall ulike mobilitetstjenester tilgjengelig via en billett eller ett abonnement, enkelt kjøpt i deres apper. Dermed har de blitt tidligere tilbydere av MaaS. Her er MaaS definert som integrerte mobilitetstjenester hvor brukeren får tilbud om tilgang til kollektivtransport og andre transporttjenester via en billett/ett abonnement, kjøpt i en app.

Studien har anvendt teoretiske tilnærminger som kan bidra til å forklare innovasjon i offentlig sektor: Mazzucato's (2015) tilnærming til slik innovasjon, en organisatorisk tilnærming, og Sørensen og Torfing's (2011) tilnærming til innovasjon gjennom samarbeid.

I tråd med forventningene basert på Mazzucato (2015), kunne aktører i offentlig sektor slik som kollektivselskapene og deres eiere, fylkeskommunene, være risikovillige og villig til å gå inn i rollen som tilbyder av MaaS gjennom å lansere ulike initiativer, omorganisere for å skape nye innovasjoner, og nå sine mål. Dette avhenger av at eiene etterspør MaaS, tillater en slik



utvikling, og det er tilstrekkelig finansiering til å utvikle slike tjenester. En slik utvikling er avhengig av kontekstuelle faktorer slik som at nasjonale regler tillater kollektivselskapene å ta denne rollen, og vesentlig økonomisk støtte fra ulike eksterne offentlige kilder.

Forventningen basert på en organisatorisk tilnærming fikk også støtte i datamaterialet. Får å bli en tilbyder av MaaS, var det å få riktig kompetanse i organisasjonen, og å skape en organisatorisk struktur som støttet innovasjon, svært viktig. Forventningen basert på Sørensen og Torfing's samarbeidsbaserte innovasjon fikk betinget støtte, hvis innovasjon operasjonaliseres slik de selv foreslår. Innovasjon ble oppnådd gjennom samarbeid mellom aktører i ulike nettverk. Imidlertid viser studien at samarbeidsbasert innovasjon kun beskriver prosessene godt dersom nettverket av aktører endrer seg fra innovasjon til en annen.

Analysene viser også at kollektivselskapene selv kaller seg tidlige tilbydere av mobilitet som tjeneste. Gjennom gradvis å utvide sine tilbud, har både kollektivselskapene og deres eiere gradvis justert seg til nye standarder og forventninger om hva som er normalt og ønskelig for et kollektivselskap å gjøre. De oppfatter selv standardene som "små skritt". Når utviklingen siden år 2002 vurderes er imidlertid den samlede utviklingen stor. Dette gjelder for eksempel antall transportmodus som er tilgjengelige gjennom deres billetter, at disse er tilgjengelige via elektroniske billetter, og at billettene kan kjøpes i apper. Videre inkluderer kollektivselskapenes og deres eieres innovasjonsarbeid elektrifisering på tvers av alle transportmidler. Derav har kollektivselskapenes utvikling av ulike tilbud bidratt signifikant til å oppnå viktige mål i transportpolitikken som økt bruk av offentlig transport og aktiv mobilitet, lavere bruk av personbiler, mindre støy, og reduksjon av sektorens miljøfotavtrykk. Kollektivselskapene er viktige parter for et mer effektivt, rettferdig og miljøvennlig transportsystem.

Det er behov for å finne ut mer om hvordan det offentlige transportsystemet kan bli organisert for å oppnå ulike mål. Dette er ikke minst tilfelle fordi EUs nye direktiv om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) og direktivet om multi-modal reiseinformasjon (MMTIS-direktivet) vil gjøre det enklere med billettering på tvers av ulike tilbydere enklere. Dette kan gi rom for nye konflikter, fordi det for eksempel for kollektivselskapene, som er selskaper som ikke har profitt, vil være urettferdig at private selskaper skal oppnå profitt basert på tjenester som er basert på kollektivselskapenes og andre offentliges investeringer og innsats. Private tilbydere av MaaS vil kunne være raskere i å tilby en omfattende type MaaS, som demonstrert i Helsinki med det internasjonalt ledende selskapet Whim. Kollektivselskapene har en annen legitimitet, styres av det offentlige og tilbyr tjenester til alle kundegrupper. Som demonstrert her kan kollektivselskapene bli tilbydere av mobilitet om de gis det nødvendige mandatet og ressurser til å følge det opp.