

Flere spørgsmål end svar om MaaS

Af: Mikael Hansen



Claus Hedegaard Sørensen, dansk transportforsker ved det svenske institut K2

TØF og Kollektiv Trafik Forum sluttede året med et gå-hjem-møde med en præsentation af et svensk forskningsprojekt om MaaS og trafikskabernes tilgang til den brede mobilitetsdagsorden.

Der var sat to timer af til en præsentation fra den danske transportforsker Claus Hedegaard Sørensen, som arbejder for det svenske K2-program – et stort forskningsprogram med kollektiv trafik som omdrejningspunkt. Men der blev også tid til julehygge i form af et glas gløgg - eller to – og ikke for få æbleskiver til TØF's og Kollektiv Trafik Forums gå-hjem-møde den 19. december 2019 hos Movia.

MaaS – vision og problem

MaaS - Mobility as a Service – er ideen om at skabe et digitalt koncept som kombinerer forskellige transportformer i ét samlet mobilitetsudbud til borgerne. MaaS har hjemsøgt den kollektive trafik sektor i de seneste fem år. Erkendelsen har været, at det traditionelle kollektive trafikbud ikke kan dække mange moderne menneskers mobilitetsbehov – selv når man regner Flextur og Plustur med til kollektiv trafik. På sidelinjen i denne diskussion står taxibranchen i en ambivalent position – MaaS ses både som en mulighed og som en trussel.

Et centralt spørgsmål er, om der reelt er et marked for MaaS-produkter, eller om MaaS er løsningen på et problem, som (endnu) ikke eksisterer. En ny konsulentrapport udarbejdet af Deloitte, Incentive Partners og Struensee & Co. for Transportministeriet kan tyde på en meget begrænset effekt af MaaS.

Projekt om trafikskabernes roller i forhold til MaaS

Det er så her det svenske forskningscenter K2 og den danske transportforsker Claus Hedegaard Sørensen kommer ind i billedet med et projekt, som analyserer kollektive trafikskabers tilgang til MaaS. Ét af dilemmaerne er, hvilken grad af styring de offentlige trafikskaber skal udøve, og hvordan private parter skal inddrages. Efter fem år diskussioner står det klart, at den traditionelle kollektive trafik er en nødvendig del af MaaS. Trafikskaberne skal være en del af MaaS-løsningerne.

En anden afklaring er sket i forhold til MaaS i storbyen og MaaS på landet. K2-projektet handler hovedsageligt om MaaS i storbyen.

Tre nordiske eksempler

Claus Hedegaard beskrev nogle hovedpunkter fra tre nordiske hovedstæder: Oslo, Stockholm og København. Trafikskaberne i de tre byer har hver sin indgangsvinkel. Forskellen kan i høj grad tilskrives forskelle i lovgivning og traditioner i de tre byer/lande.

I Oslo har paraplyelskabet Ruter taget en meget aktiv rolle. De ser sig selv som dem der skal udvikle og drive MaaS i Oslo-området. Ruter tager en praktisk planlægger- og koordinatrorolle på sig. Claus Hedegaard beskriver den rolle som "implementeringsaktør": Her er et nyt produkt i den kollektive trafiks vifte af tilbud til borgerne.

I Stockholm har Trafikförvaltningen en mere overordnet og mere akademisk tilgang til MaaS, som ses som et svar på ændrede mobilitetsmønstre i storbyen. Arbejdet er koncentreret om at udvikle fælles billet- og betalingsstandarder. Private aktører ses som dem, der skal udfylde MaaS-konceptet. Rollen kaldes i K2-projektet for "arkitekt-rolle".

I København er udgangspunktet, at det kollektive trafiktilbud er utilstrækkeligt og bør suppleres med noget mere – MaaS. Den danske stat har engageret sig i MaaS ved at udstikke nye visioner for den nye fælles selskab Rejsekort & Rejseplan A/S. Åbne data skal bane vejen for nye koncepter og partnerskaber mellem offentlige og private parter. Movias tilgang er efter nogle års forøg med forskellige tilgange at tilbyde samarbejde med eksterne parter. Rollen beskrives i K2-projektet som "Aktiv partnerskab".

En vigtig konklusion i projektet var, at de tre roller, implementeringsaktør, arkitekt og aktiv partner, alle var relevante. Det var ikke muligt at udpege én

tilgang som markant bedre end de andre. De valgte roller udspringer som beskrevet af den politiske og praktiske kontekst, trafikelskaberne arbejder i.

To replikker

Trine Wollenberg, vicedirektør i brancheforeningen Dansk Persontransport, beskrev i sin replik taxibranchen dobbelte perspektiv. Taxibranchen er f.eks. været involveret i et mobilitetssamarbejde med Nordjyllands Trafikselskab. Alt er sådan ses gået godt, men taxivognmændene har indtil videre ikke kunnet konstatere en fremgang i omsætningen. I den positive ende har både kollektive trafik og taxikørsel i Nordjylland fået positiv opmærksomhed og et bedre image. Trine Wollenberg forudså, at interessen for MaaS fra taxibranchen i fremtiden ville afhænge af konkrete økonomiske resultater.

Movias mobilitetschef Anette Enemark havde den anden replik. Hun kunne vanskeligt være neutral i forhold til K2-projektet, fordi hun på Movias vegne havde deltaget. Hun var begejstret for at deltage i et meget inspirerende projekt. Hovedproblemerne med MaaS var efter hendes mening, at de pilotprojekter, som var gennemført indtil videre var meget små og havde meget beskedne resultater. Men hun så det som lige så vigtigt, at Movias organisation og strategier havde flyttet sig. Styrket mobilitet er nu det anerkendte overordnede mål, og organisationen har et bedre beredskab i forhold til udefrakommende ændringer.

Disruption eller udvikling

I den afsluttende debat var det et stort tema, at "nu kommer de store internationale aktører" snart ---- (underforstået "og overtager det hele"). Det kniber dog med mere konkrete udspil, selv om der er holdt mange kontaktmøder. Anette Enemark nævnte en møderække med Google, som endnu ikke har ført til noget konkret.

Claus Hedegaard nævnte i sin indledning, at den digitale udvikling ofte beskrives som en altædende tsunami, en disruption, hvor man hellere må springe på vognen i tide, for ikke at blive skyllet væk. Hertil er der vel at sige, at dette billede i høj grad er skabt af nogle store internationale, kommercielle aktører, som har været særdeles dygtige til at sælge denne dagsorden. Det er selvfølgelig ikke løgn det hele, men nødvendigvis heller ikke hele sandheden.

MaaS er født i denne disruptive stemning, og diskussionen om MaaS har da også flyttet på fastlåste positioner bl.a. i den kollektive trafiksektor.

Men MaaS er måske blot et 1. generations digitalt koncept, som måske aldrig kan realiseres fuldt ud. MaaS taler i den grad til planlæggertyper både i IT-sektoren og i transportsektoren. MaaS taler også til den kollektive trafiks dårlige samvittighed om manglende overflytning af bilister til kollektiv trafik. Men taler MaaS også til bilisterne, cyklisterne, fodgængerne, de kollektive passagerer og taxikunderne?