

**Budgetuppdrag
Förutsättningar för
mobilitetserbjudande
Fastighets- och gatukontoret**



2025-02-13

Innehållsförteckning

Budgetuppdrag Förutsättningar för mobilitetserbjudande	1
1. Uppdraget.....	3
Bakgrund	3
Uppdrag och syfte	3
Upplägg och genomförande	3
2. Vad är ett kombinerat mobilitetserbjudande	4
Sammanfattning av olika varianter	4
Fördjupning med olika exempel	5
Bremen (samlad utbud på hemsidan, nivå 1)	5
Översikt exempel med enkel integration (nivå2)	5
Västtrafik-test (mikromobilitet syns i app, nivå 2)	6
Ruter i Oslo (cykling och mikromobilitet i app, nivå 2)	7
Översikt exempel med djupintegration (Nivå 3)	7
Jelbi Berlin (djupintegrerad app plus nudging)	8
HVV Switch Hamburg (allt samlat i en app)	9
Mobi i Dresden (paketeringar och rabatter)	10
3. Vad säger mobilitetsaktörerna	11
Sammanfattning	11
Fördjupning	12
Lärdomar från Skånetrafikens "MaaS i Skåne"-projekt	12
Samtrafiken	14
4. Fortsatt arbete och slutsatser	15
Förvaltningen arbetar vidare med uppdragets resultat under 2025. Detta betyder att resurser finns avsatta och att vidare arbete ingår i antingen nämndsbudget eller verksamhetsplan för 2025.	15
Förvaltningen kommer att ta hänsyn till slutsatserna under kommande års planering och budget för 2026 och framåt.....	16
5. Ordlista	17

1. Uppdraget

Fastighets- och gatukontoret har fått i uppdrag av tekniska nämnden att utreda förutsättningarna för ett kombinerat mobilitetserbjudande genom dialog med aktörer på mobilitetsområdet så som Skånetrafiken, bilpoolsaktörer och aktörer inom mikromobilitet (elsparkcyklar, cyklar).

Bakgrund

För att kunna växa yteffektivt och samtidigt klara stadens färdmedelsmål om minskad andel biltrafik är åtgärder inom hållbart resande centrala. En av åtgärderna som har potential att öka det hållbara resandet, och minska behovet av ytor för uppställning av fordon, är nya mobilitetstjänster såsom delningsfordon som kompletterar kollektivtrafiken. Tillsammans kan delningsfordon och traditionell kollektivtrafik erbjuda ett samlat utbud av så kallad kollektiv mobilitet.

Fastighets- och gatukontoret har i tidigare uppdrag inom området konstaterat att Malmö stad har en viktig roll i att erbjuda attraktiva platser för delningsfordon och att göra platserna mer synliga i den fysiska stadsmiljön (bland annat genom visuellt koncept). Staden kan också medverka till att göra platserna och delningsfordonen mer synliga digitalt (i karttjänster) och arbeta för att tjänsterna ska bli mer attraktiva att använda, vilket bland annat kan handla om kombinerade mobilitetserbjudanden.

Uppdrag och syfte

Syftet är att utreda förutsättningarna för ett kombinerat mobilitetserbjudande genom dialog med aktörer på mobilitetsområdet så som Skånetrafiken, bilpoolsaktörer och aktörer inom mikromobilitet (elsparkcyklar, cyklar).

Upplägg och genomförande

Arbetet har genomförts i följande steg:

1. Definition av vad ett kombinerat mobilitetserbjudande är eller skulle kunna vara i Malmö och redovisning av varianter och exempel. Metod: sammanställning utkast utifrån skrivbordsanalys fastighets- och gatukontoret.
2. Diskussion och konsensus kring alternativ som kan vara intressanta att diskutera med aktörer i Malmö. Metod: arbetsmöte Fastighets- och gatukontoret, Parkering Malmö och Skånetrafiken.
3. Identifiering av förutsättningar för att integrera hyrcykel och kollektivtrafik och framtagande av förslag till vad som går att göra i dagsläget. Metod: diskussion med Clear Channel (Malmö by bike) och Skånetrafiken kring ett konkret fall. Målsättningen var även att genomföra ett test men det kvarstår att genomföra.

4. Dialog med andra mobilitetsaktörer i Malmö - Our Green Car, Kinto, Voi¹ - om erfarenhet av och förutsättningar för att samverka kring olika varianter av mobilitetserbjudanden. Metod: enskilda dialogmöten med mobilitetsleverantörer kring intresse, möjligheter och begränsningar vad gäller olika alternativ.
5. Diskussion i arbetsgruppen på fastighets- och gatukontoret, samt Skånetrafiken och Parkering Malmö som nyckelaktörer, inför och efter dialog med övriga mobilitetsleverantörer.
6. Intervju med Nobina kring lönsamhet för app (Travis) som samlar flera färdmedel, viktiga förutsättningar och deras erfarenheter kring intresse från olika aktörer.
7. Sammanställning av resultat i presentation (powerpoint) som redovisades på Trafikutskottet 2 december 2024.
8. Sammanställning av resultat i denna rapport.

2. Vad är ett kombinerat mobilitetserbjudande

Sammanfattning av olika varianter

Ett kombinerat mobilitetserbjudande skulle sammanfattningsvis kunna delas in i följande kategorier eller nivåer:

- **Nivå 1:** Se utbudet av delad mobilitet samlat på digital plattform. Exempel: Bremen.
- **Nivå 2:** Se utbud av delad mobilitet och traditionell kollektivtrafik i samma app (nivå 2a) samt (nivå 2b) kunna planera resan dör till dör med olika tjänster i samma app. Det vill säga ytlig integrering av appar. Köp av biljett sker i separata appar för respektive leverantör. Exempel: Västtrafik-test (enbart se/söka), Ruter i Oslo.
- **Nivå 3:** Djupintegrerad app där du förutom det som ingår i nivå 2 (hitta tjänster, reseplanera) även kan boka och betala resa med alla fordon i samma app. Exempel: Jelbi/BVG i Berlin.
- **Paketeringar** och gemensamma rabatterbjudanden (kan kombineras med nivå 1,2,3): Exempelvis att bilpool och hyrcykel är rabatterad med eller ingår i kollektivtrafikbiljett. Exempel: Mobi i Dresden.
- **Nudging** (kan kombineras med nivå 1, 2,3): information, gärna individanpassad sådan, som lyfter fram och skapar bra erbjudanden kring hållbart resande-valen. Exempel: nytt inslag i Jelbi/BVG-app.

¹ Utskick till dem förvaltningen känner till som verkar i Malmö, men alla ville inte svara eller återkom inte.

Fördjupning med olika exempel

BREMEN (SAMLAT UTBUD PÅ HEMSIDAN, NIVÅ 1)

Bremen i Tyskland är en av de mest framgångsrika städerna när det gäller bilpoolstjänster. Redan 2003 öppnade Tyskland sin första mobilitetshubb/station för bilpool på gatumark – en så kallad ”mobil.punkt”.

Mobilitetserbjudandet består bland annat i att kommunen har en samlingsplats på sin hemsida där de samlar all info för olika färdmedel: buss, taxi, färja, tåg, bilpool etcetera. På sidan beskriver de kort de olika alternativen och länkar vidare till de transportföretag som erbjuder dessa tjänster (privata eller offentliga). Sidan är en undersida på kommunens hemsida som kallas “Bremen erleben!” (Upplev Bremen!). Det finns med andra ord inget eget varumärke för själva mobilitetsdelen.



Figur 1- Exempel från Bremens hemsida.

ÖVERSIKT EXEMPEL MED ENKEL INTEGRATION (NIVÅ2)

En yttligare integrering i befintliga appar, företrädesvis kollektivtrafikens reseplaneringsappar, där du kan planera hela din resa, hitta olika fordon och se tillgänglighet, men där du leds vidare till leverantörens app när du ska boka och betala. Fler och fler offentliga aktörer inom kollektivtrafikområdet utvidgar antalet ingående trafikslag, exempelvis:

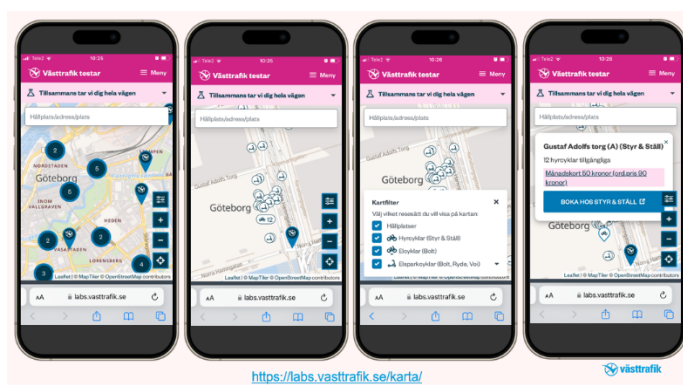
- Ruter i Norge
- Västtrafik- testsida 2024 (obs enbart hitta fordon och hållplats)
- HVV i Hamburg med HVV Switch
- BVG i Berlin med Jelbi (Traf)
- DVG i Dresden med Mobi
- MVGO München
- Île-de-France Mobilités
- Rejseplanen i Danmark

Det finns också flera privata aktörer som samlar trafikslag exempelvis följande:

- EC2B- knutet till fastigheter
- Travis – Nobinas app, mest utvecklad för Stockholm
- Cogo
- GoogleMaps

VÄSTTRAFIK-TEST (MIKROMOBILITET SYNS I APP, NIVÅ 2)

För att göra det så enkelt som möjligt för resenärerna att testa att kombinera delad mikromobilitet och kollektivtrafik, har Västtrafik tagit fram en karta där all delad mikromobilitet i Göteborg, såsom elsparcyklar och hyrcyklarna Styr & Ställ, syns i samma app som alla kollektivtrafikhållplatser. I kartan kan du zooma in dit du ska eller där du är, filtrera på aktör och fordonstyp och klicka dig vidare till den aktör du vill fortsätta din resa med. Testet pågick under 6 månader från april 2024. I testerna under 2024 kunde resenären bara se fordon och hållplats i samma karta som planeringshjälp, men under våren 2025 planerar Västtrafik för en reseplanerare.



Figur 2. Exempel från Västtrafiks test för integration mikromobilitet och kollektivtrafik.

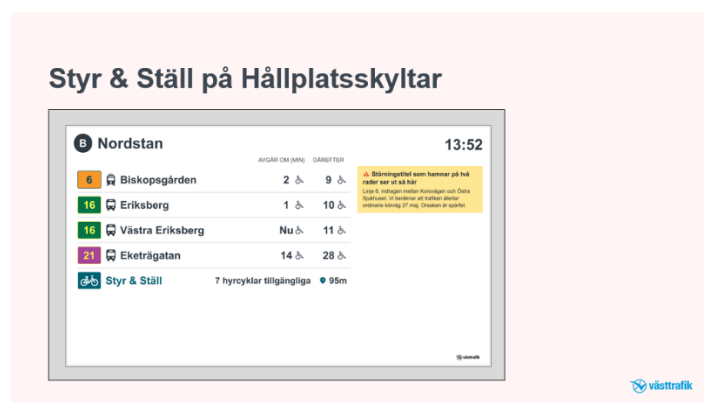
Förutom kartan testades även att visa Göteborg Stads hyrcyklar Styr & Ställ (stationsbaserat system) på hållplatsskyltarna på några knutpunkter i staden. Olika rabatterbjudanden har ”boostat” testet: månadskort Styr & Ställ för 50 kr istället för 90 kr, 80 procents rabatt på första resan för nya kunder med Bolt, gratis första resa med Voi.

Västtrafik har även genomfört en rad kommunikationsåtgärder för att påminna resenärerna om kartan, exempelvis kampanjer på sociala medier, nyhetsbrev och annan kommunikation.

Utvärderingen av testet visar enligt preliminära uppgifter från projektledaren² att de fick oväntat många besökare till testsidan, att 90 procent av besökarna var positiva och tyckte att det var en stor fördel att kunna se både mikromobilitet och kollektivtrafik i samma app. De var också tydligt att det var uppskattat att ha alla färdstätt samlade på samma ställe (både i app och webb).

² Rapport är inte klar i skrivande stund.

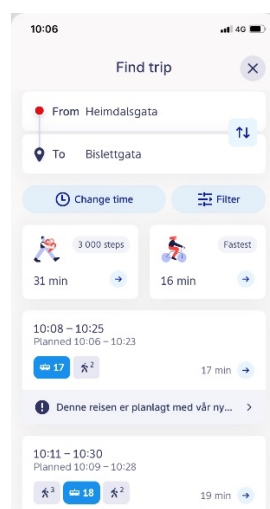
Erbjudandena har inte varit så kritiska i att driva trafik som Västtrafik trodde från början, men det har underlättat datainsamling.



Figur 3. Exempel från Västtrafiks test för integration mikromobilitet och kollektivtrafik. Exempel från hållplatsskylt.

RUTER I OSLO (CYKLING OCH MIKROMOBILITET I APP, NIVÅ 2)

I Ruter-appen går det att planera för en resa med enbart cykel samt med kombination av cykel/mikromobilitet och kollektivtrafik. Oslo Bysykel-stationerna³ syns i kartan tillsammans med hållplatserna.



Figur 4. Exempel på att Ruters reseplanerare även ger förslag på enbart gång och cykel.

ÖVERSIKT EXEMPEL MED DJUPINTEGRATION (NIVÅ 3)

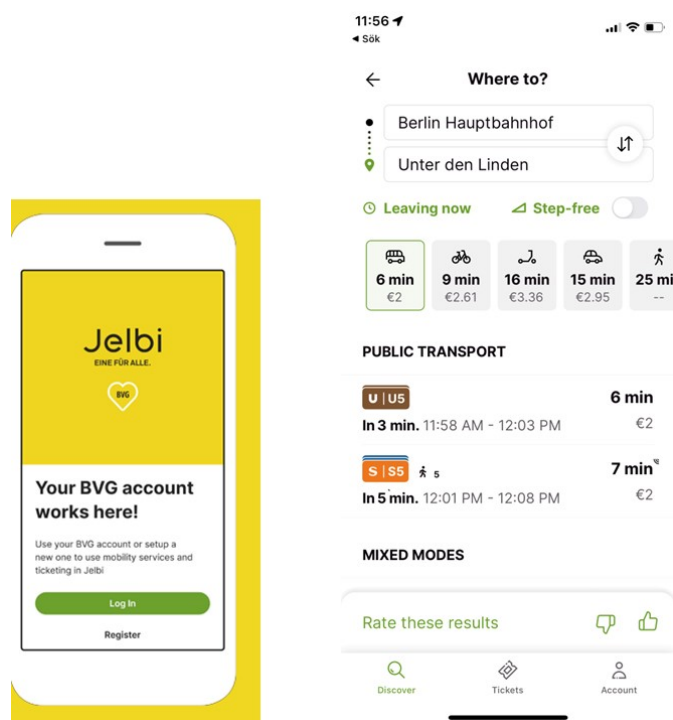
Jelbi/BVG i Berlin och HVV Switch i Hamburg hör till de få appar som erbjuder verklig djupintegrering med bland annat betalfunktioner. Jelbis app har nyligen även lagt till nudging. Whim i Helsingfors i Finland har erbjudit

³ Oslos stationsbaserade hyrcykelsystem, som drivs av Clear Channel och liknar det vi har i Malmö.

abonnemang med nudging, men de gick i konkurs under våren 2024 och även om företaget nu köpts upp är det oklart hur det kommer drivas vidare.

JELBI BERLIN (DJUPINTEGRAD APP PLUS NUDGING)

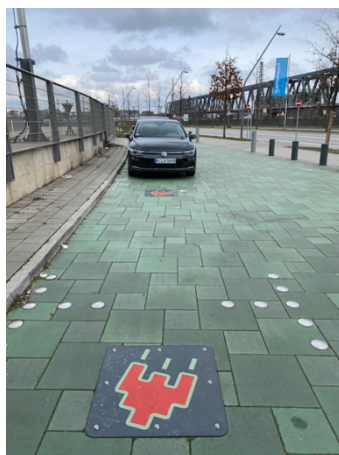
Jelbi/BVG är en av få appar som erbjuder fullständig djupintegrering. Det är kollektivtrafikbolaget BVG som erbjuder appen där det är möjligt att såväl planera som boka och betala resan med olika fordon som ingår i konceptet Jelbi. Alla aktörer som ingår i Jelbi ska kunna djupintegreras med betalfunktioner. Jelbi är vad BVG kallar en "one-stop-shop" för all mobilitet i Berlin. Appen har relativt nyligen (skrevs juni 2024) också lanserat funktioner som ska "nudga" (det vill säga typ påverka) kunden till att göra fler hållbara resor. Det vill säga det som ibland kallas nivå 4 inom Mobility as a Service (MaaS).



Figur 5. Exempel Jelbi-appen.

HVV SWITCH HAMBURG (ALLT SAMLAT I EN APP)

Hamburg har en mobilitetsapp - HVV Switch - som samlar buss, tåg, bilpool och cykelhyrning i en och samma app. Du kan planera samt boka och betala för alla färdssätt i appen. Förutom den traditionella kollektivtrafiken HVV har du även möjlighet att köpa resa med bilpoolsföretag som Free2move, Sixt share och Miles, samt med elsparkcykelföretag såsom Voi. Du kan även boka shuttle (Moia) samt köpa nationella biljetter med ÖPNV. Om du bokar via HVV Switch-appen får du dessutom rabatter. Runtom i staden finns mobilitetshubbar där samtliga transportmedel samlas så att användarna kan växla mellan de olika transportsätten. Mobilitetslösningen är ett eget varumärke med eget namn, logotyp, app och webbsida men i namnet finns även en koppling till stadens offentliga transportbolag (HVV), något som lades till i andra versionen.



Figur 7 Exempel på Hamburgs mobilitetshubb med Switch-loggan.

iPhone-Screenshots



Mit hvv switch hast du den hvv, Carsharing, Shuttle und E-Scooter in einer App. Kaufe Fahrkarten für Bus, Bahn und Fähre oder miete ein Auto von Free2move, SIXT share oder MILES. Alternativ kannst du ein MOIA Shuttle rufen oder Hamburg flexibel mit einem E-Scooter von Voi erkunden. Für grenzenlose Mobilität im ÖPNV kannst du das hvv Deutschlandticket bestellen.

[mehr](#)

Figur 6. Exempel från HVV Switch:s webbsida 2025-01-01 över skärmdumpar av app.

MOBI I DRESDEN (PAKETERINGAR OCH RABATTER)

Ett bra exempel på paketeringar och rabatter är Mobi i Dresden där hyrcykel ingår för kollektivtrafikkunder, och där bilpoolsrabatt också finns för samma kunder. Men olika rabatter erbjuds även på många andra platser såsom Hamburg, MVGO München, Ruter och Västtrafik som del av olika kampanjer. I Dresden är det kommunägda kollektivtrafikbolaget DVB som ansvarar för stora delar av konceptet med mobilitet som tjänst. Hyrcykeltjänsten Mobibike (som DVB upphandlat av Nextbike med fasta och virtuella stationer) är en del av kollektivtrafiken och ingår för kollektivtrafikkunderna. Kombinationen har varit en framgångsfaktor för kollektivtrafiken och Dresden. Inte minst under pandemin då många fasta kollektivtrafikkunder stannade kvar tack vare att cykel ingår, trots att kollektivtrafikresande gick ned. Systemen kompletterar varandra. Kollektivtrafikkunder får även rabatt på bilpool, som drivs genom Mobi-varumärket och är upphandlat av Teilauto. Staden har även arbetat med att bygga ut och synliggöra mobilitetshubbar (Mobi-punkter) som samlar såväl bilpool som hyrcykel under det gemensamma varumärket Mobi, i många fall finns dessa platser i anslutning till kollektivtrafiken.

We have been supplementing public transport with our new public bicycle rental system "MOBibike" since August 2020.



Figur 8. Exempel på Mobis paketering av cykel och kollektivtrafik.

3. Vad säger mobilitetsaktörerna

I detta avsnitt sammanfattas först slutsatserna från dialogerna med aktörerna och de samlade lärdomarna. Därefter följer en fördjupning med beskrivning av lärdomar från Skånetrafikens MaaS i Skåne-projekt (MiS), ett projekt där Skånetrafiken testade att integrera alla färdmedel.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är slutsatserna från dialogen med de olika aktörerna och de samlade lärdomarna att:

- **Ett viktigt och relativt snabbt första steg är att på en digital plattform beskriva vad som finns och var**, det vill säga nivå 1. Detta är alla mobilitetsaktörer överens om. Synlighet digitalt på webb och i karttjänster (men även i stadsmiljö) lyfts särskilt fram som en positiv åtgärd med stor nytta i förhållande till insats/kostnad. Det är också något som kommunen själva har rådighet över.
- **Nästa steg som alla aktörerna i dialogen har stort intresse av är att mikromobiliteten och eventuellt bilpoolerna syns i kollektivtrafikappar och andra karttjänster och appar, samt att det även går att söka och planera en kombinerad resa med mikromobilitet och kollektivtrafik (nivå 2).** Skånetrafiken har en viktig roll här, framför allt när det gäller att lägga in elsparkcyklar och cyklar i reseplanerare, men med det uppdrag de hade vid detta uppdrags genomförande var det begränsat vad de kunde göra.
- **Kostnaden för djupintegrerad tjänst, en fullständig MaaS-app⁴ (nivå 3) är i dagsläget större än nyttan och det finns inget eller mycket litet intresse för detta hos aktörerna.** Ingen av bilpoolsaktörerna är intresserad av eller har förutsättningar för detta i dagsläget, inte heller Clear Channel och Skånetrafiken. Elsparkcykelaktören kan tänka sig att medverka i en sådan på sikt om förvaltningen önskar då de har erfarenhet från andra platser, men de tycker inte att nyttan står i relation till insatsen. 2025/2026 kommer Skånetrafikens kollektivtrafikbiljetter finnas på nationell åtkomstpunkt, vilket ger externa MaaS-appar möjlighet att erbjuda en mer djupintegrerad tjänst (betalningsmässigt och paketeringsmässigt), men så länge inte Skånetrafiken vill ge rabatter är det tveksamt om det kommer bli intressant. Det här är en av de stora knäckfrågorna - då ingen är beredd att betala för tjänsten blir det ingen lönsam affär.
- **Samarbeten kring paketeringar och rabatterbudanden upplevs av alla aktörer i dialogen som mycket intressanta.** Det är också

⁴ Djupintegrerad app där är alla färdmedel går boka och betala i samma app, samt även innehåller grundfunktioner som hitta och reseplanera.

förvaltningens samlade erfarenhet att detta bedöms ge störst effekt på resandet av de redovisade alternativen. Framför allt vill bilpools- och mikromobilitetsaktörerna samverka med Skånetrafiken.

- **Skånetrafiken har en viktig roll för integrerade och djupintegrerade erbjudanden** och att lägga in elsparkcyklar, cyklar etcetera i reseplanerare. Med det uppdrag Skånetrafiken hade vid arbetet med detta uppdrag var det begränsat vad de kunde göra. Skånetrafiken fick dock i september 2024 i uppdrag av kollektivtrafiknämnden att utreda möjligheten att införa kombinerad mobilitet i Skåne, vilket förvaltningen ser kan ge nya möjligheter.
- **I dagsläget går det inte att göra en sömlös lösning** för att exempelvis erbjuda gratis hyrcykel med en Skånetrafikenbiljett. Det skulle kräva mer app-utveckling hos Clear Channel och det står inte heller uttryckligen i avtalet med Malmö stad att de ska erbjuda detta. Däremot finns intresse från både Clear Channel och Skånetrafiken att medverka i tillfällig kampanj och då bidra med ett begränsat antal vouchers respektive marknadsföring.

Fördjupning

LÄRDOMAR FRÅN SKÅNETRAFIKENS ”MAAS I SKÅNE”-PROJEKT

Skånetrafiken genomförde under 2021–2022 projektet kallat ”MaaS i Skåne (MiS)” där målet var att

- utveckla en MaaS-tjänst och genomföra en marknadstest,
- utreda förutsättningarna för en kommersiell MaaS-tjänst,
- utreda och ta fram lösning för digitala återförsäljare,
- om så beslutas, bidra till att en kommersiell tjänst kan lanseras i anslutning till att marknadspiloten avslutas.

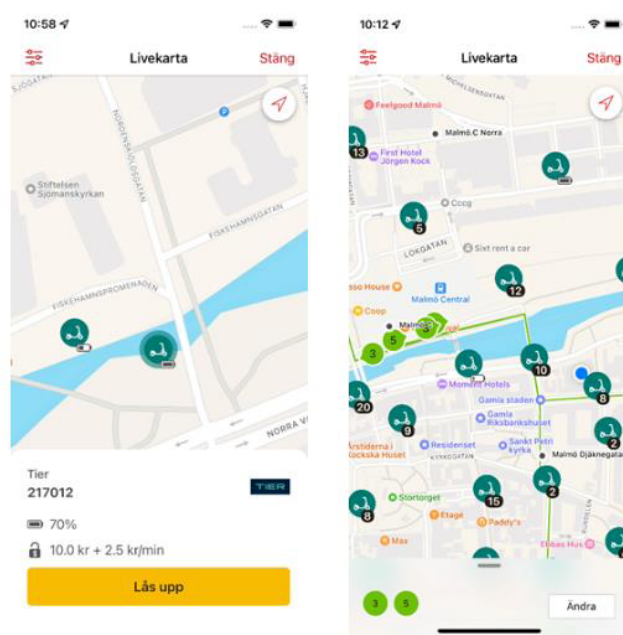
I projektet ”MaaS i Skåne” deltog Skånetrafiken, Helsingborgs stad, Lunds kommun, Malmö stad, Iomob Technologies och Innovation Skåne. Finansierare var främst Energimyndigheten, men även Skånetrafiken, Iomob och Innovation Skåne.

Projektet hade för avsikt att starta en marknadspilot, men Skånetrafiken valde att avsluta projektet utan att genomföra en pilot med hänvisning till att projektet inte nådde de ursprungliga målen och ambitionerna för vad tjänsten skulle innehålla. Projektets ursprungliga idé gick ut på att testa och anpassa en mer eller mindre färdig MaaS-lösning, i form av en white label⁵ app från Iomob, för att få till en beteendeförändring i riktning mot mera hållbara färdmedelsval. Det skulle alltså bli en helt ny app dit de olika leverantörerna av mobilitet inklusive Skånetrafiken skulle anslutas. Under projektets gång

⁵ White label-app är en app som ett företag tillhandahåller och som kan köpas och användas av andra företag som sedan anpassar och marknadsför appen under sitt varumärke.

framkom att Iomob inte kunde leverera det som förväntades. Efter en tid valde därför Skånetrafikens arbetsgrupp att arbeta med ett nytt scenario där Skånetrafikens egna app skulle utvecklas mot MaaS. Arbetet kom ganska långt, även om det inte uppfyllde de ursprungliga förväntningarna. Skånetrafiken lyckades integrera alla friflytande cykel- och elsparkcykelleverantörer som ingick i projektet när det gällde hitta fordon, reseplanera, boka och betala för tjänsterna. När det gällde bilpoolsleverantörerna, parkering och Malmö by bike så var deras system inte möjliga att djupintegrera avseende bokning och betalning. De var heller inte intresserade av att lägga resurser på att utveckla de delarna.

När det gällde tekniska lösningar och betalningsflödet undersöktes alternativet med en mobilitetsplånbok för att hantera betalning för tjänster som mikromobilitet, taxi och bilpool där hela eller delar av betalningen normalt sker efter resan är avslutad. Det alternativet föll senare då Region Skåne inte accepterade att Skånetrafiken skulle hantera de extra ekonomiska transaktionerna.



Figur 9. Exempel på testversion i MiS, här är mikromobiliteten inlagd i kartan.

Projektet avslutades utan genomförd pilot då projektets styrgrupp inte ansåg att det var intressant att testa en lösning med mindre grad av integrering med hänvisning till att det alternativet låg för långt ifrån projektets ursprungliga idé som gick ut på att testa och anpassa en mer eller mindre färdig MaaS-lösning för att få till en beteendeförändring i riktning mot mera hållbara färdmedelsval. Det nya alternativet med att utveckla Skånetrafikens egen app kom också med en högre riskexponering för Skånetrafiken, enligt utvärderingen⁶.

⁶ Slutrapport MaaS i Skåne, 2022-10-27

Efter MiS-projektet tog Skånetrafiken beslut om att skapa en nationell åtkomstpunkt för biljetter tillsammans med Samtrafiken. Målet med åtkomstpunkten är att en digital återförsäljare bara ska behöva göra en teknisk integration för att få tillgång till alla kollektivtrafikbiljetter i Sverige. Det gör det enklare och mer kostnadseffektivt för återförsäljarna. Skånetrafiken ser digitala återförsäljare som ett viktigt komplement till de ordinarie försäljningskanalerna. Genom att öppna upp för digitala återförsäljare blir det möjligt för andra aktörer att utveckla nya tjänster som inkluderar kollektivtrafik och gynnar hållbart resande.

SAMTRAFIKEN

Samtrafiken har ett projekt för en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikens biljetter. Till år 2025 är planen att de aktörer som ingår nu - Skånetrafiken, Östgötatrafiken och Blekingetrafiken - ska lansera "Samtrafiken distribution för RKM " under 2025. Med denna lösning ges externa aktörer möjlighet att integrera och paketera kollektivtrafikens biljetter med sina egna tjänster. Detta skapar potential för nya erbjudanden där företag kan kombinera biljetter med sina egna produkter eller tjänster – vare sig det handlar om resor, evenemang eller andra upplevelser.

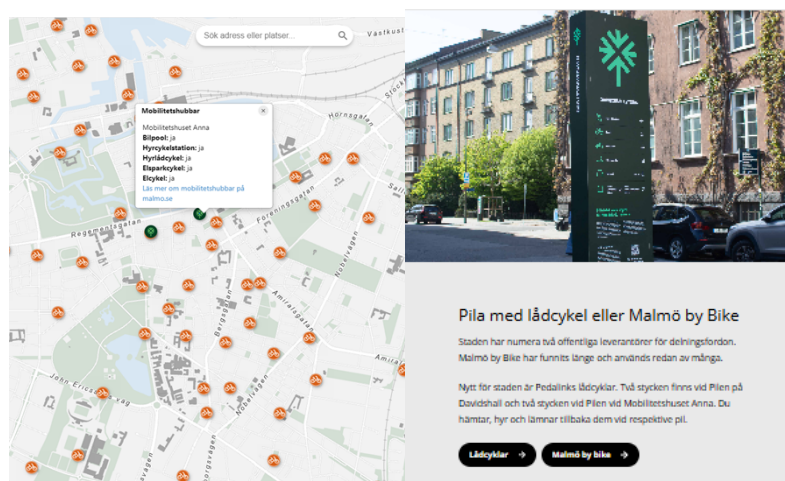
4. Fortsatt arbete och slutsatser

Utifrån resultaten från dialogerna har fastighets- och gatukontoret kommit fram till ett antal åtgärder som förvaltningen planerar genomföra på kort sikt, samt åtgärder som är möjliga att genomföra på längre sikt.

Förvaltningen arbetar vidare med uppdragets resultat under 2025. Detta betyder att resurser finns avsatta och att vidare arbete ingår i antingen nämndsbudget eller verksamhetsplan för 2025.

Åtgärder på kort sikt, det vill säga åtgärder som kan genomföras 2025–2026:

1. Fortsätta och fördjupa samarbete med Skånetrafiken (och Lund och Helsingborg) kring delade mobilitetslösningar. Malmö stad vill verka för att
 - Hållbart resande och kombinerad mobilitet blir en del av Skånetrafikens uppdrag (det vill säga se resan dörr till dörr istället för hållplats till hållplats)
 - Att Skånetrafikens app utvecklas till en nivå 2-lösning (hitta och planera en kombinerad resa med mikromobilitet och kollektivtrafik)
 - Skånetrafiken ska arbeta för gemensamma paketerbjudanden, inte minst med cykel/mikromobilitet, men även med bilpool. På kort sikt kan det vara enkla/ytligare paketeringar och samarbeten med aktörerna såsom generiska rabatter till gemensamma kunder. På längre sikt mer integrerade paketerbjudanden till specifika kunder.
2. Utveckla information om utbudet av delad mobilitet tjänster i Malmö på hemsidan malmo.se, det vill säga vad som finns och var (Se figur 10).
3. Uppdatera Google Maps och andra relevanta karttjänster med information om Malmö by bike och mobilitetshubbar (Pilen).
4. Genomföra kampanj för kombination Malmö by bike och kollektivtrafik riktad till pendlare enligt förslag beskrivet ovan (inte djupintegrerad koppling, utan manuellt med voucherkod)
5. Verka för frivilliga överenskommelser med elsparkcykel/cykelaktörer om rabatterbjudanden för kollektivtrafikresenärer



Figur 10 Arbetet med åtgärd 2- utveckla information om utbudet i Malmö har påbörjats i samband med upprättande av piloter för mobilitetshubbar. På malmo.se finns numera information om pilothubbarna samt var mobilitetsbagar för elsparkcyklar finns. Sedan tidigare fanns Malmö by bike. Det finns även en ny sida malmo.se/Pil där ambitionen är att samla information om delad mobilitet. Nu finns länkar till lådcyklar och Malmö by Bike som skulle kunna kompletteras med länkar till andra företag.

Förvaltningen kommer att ta hänsyn till slutsatserna under kommande års planering och budget för 2026 och framåt.

Åtgärder på längre sikt, det vill säga åtgärder som bedöms lämpliga att genomföra 2026–2031:

1. Krav på nästa hyrcykelleverantör att djupintegration med kollektivtrafiken ska vara möjligt (2031)

I övrigt, utanför stadens rådighet, hoppas förvaltningen att Skånetrafiken inom denna tidsram genomför de åtgärder som är beskrivna under punkt 1 Åtgärder på kort sikt.

5. Ordlista

Bilpool (kallas även bildelning): Biluthyrning med korttidshyra och självbetjäning. I denna rapport avses en uthyrningstjänst som är allmänt tillgänglig för verksamheter, privatpersoner och organisationer, där bilar är bokningsbara och möjliga att hämta ut och använda dygnet runt. Det finns olika typer av bilpoolstjänster. Stationsbaserade bilpoolstjänster betyder att du hämtar och lämnar bilen på samma plats (point and return-system). Friflytande bilpoolstjänster innebär att du kan hämta och lämna bilen på olika platser. Det finns även privat bildelning, peer-to peer, där du lånar ut din privata bil.

Cykelpool: Cykeluthyrning med korttidshyra och självbetjäning, oftast bara för medlemmar, där medlemmar delar en eller flera typer av cyklar, exempelvis lådcykel, elcykel eller vanlig cykel.

Delad mobilitet: avser här att fordon delas sekventiellt, det vill säga används av en i taget. Exempel på delad mobilitet kan vara hyrcyklar, elsparkcyklar, bilpoolstjänster. (Delad mobilitet kan också vara samtidigt utnyttjande, som samåkning).

Djupintegrerad: avser en lösning där du kan planera, boka och betala för olika separata tjänster i en och samma app samt där du även kan anpassa paketeringar och gemensamma erbjudanden till specifika kunder. Se även Mobility as a Service/MaaS.

Enkel/ytlig integrering: avser en lösning där du kan hitta olika tjänster i en och samma app (se delningsfordon respektive hållplatser exempelvis), och eventuellt även planera och kombinera resan med exempelvis två eller flera tjänster (exempelvis mikromobilitet och kollektivtrafik). Vid bokning och betalning leds du vidare till specifik app.

Hyrcykelsystem: en allmänt tillgänglig tjänst med cyklar fördelade på flera stationer/platser där du kan hämta och lämna cykeln på olika platser (point to point-system). Ofta baserat på ett dockningssystem där dockan är som ett ställ. Det finns också varianter med geofencing och hybridvarianter med docka på vissa platser och geofencing på andra platser. Ofta finns abonnemangssystem där obegränsat antal korta resor ingår.

Hållbart resande: avser resande som kan göras på ett miljömässigt hållbart sätt och avser oftast gång, cykel och kollektivtrafik. Hållbart resande kan jämföras med hållbar utveckling som enligt Brundtland-kommissionen 1987 är "en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov".

Intermodalt och multimodalt resande: Intermodalt resande avser att du använder minst två olika färdmedel för att nå slutdestinationen för din resa, det vill säga den innebär ett byte. Ett vanligt byte är mellan cykel och kollektivtrafik. Multimodalt resande avser att du använder olika färdmedel för ditt resande (kallas ibland "flexikant"), men det innebär inte alltid att du gör ett byte av färdmedel. Ett exempel är att du cyklar för vissa ärenden och bil till andra ärenden. Motsatsen till att vara multimodal eller flexikant är att du alltid använder samma färdmedel (alltid cyklar eller alltid tar bilen).

Kollektiv mobilitet: den kollektiva mobiliteten inkluderar och integrerar olika former av delat resande inklusive traditionell kollektivtrafik och nya mobilitetstjänster. Nya mobilitetstjänster kan till exempel vara delad bil eller mikromobilitet.

Mikromobilitet: avser små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/h och drivs av muskelkraft eller el. Exempel är cykel och elsparkcykel. De kan vara privatägda eller tillgängliga som mobilitetstjänster.

Mobilitetshubb: en väl synlig och igenkännbar plats där det finns tillgång till delningsfordon, service och information som förenklar det hållbara resandet. Mobilitetshubb kan vara en yta i ett parkeringshus (kallas då mobilitetshus) eller en yta på gatumark eller kvartersmark. Ibland kan en hubb bestå av en kombination av dessa två.

Mobilitetshus: ett parkeringshus/garage som tillhandahåller parkering för privatägda fordon samt erbjuder flera mobilitetstjänster som kan underlätta för hållbart resande, exempelvis bilpool och cykelpool.

Mobilitetsplånbok: en betalösning där användaren själv, eller annan part (exempelvis arbetsgivare), kan fylla på en pott med pengar som användaren kan nyttja i en mobilitetsapp för den mobilitetstjänst som önskas (hyrcykel, bilpool, kollektivtrafik med mera).

Mobilitetstjänster: tjänster som syftar till att människor ska kunna förflytta sig. Exempel är kollektivtrafik, bilpool, hyrcykel, taxi, elsparkcyklar för uthyrning. Mobilitetstjänster är en del av delningstjänster som fokuserar på tillgång till mobilitet snarare än att äga fordon.

Mobility as a service/MaaS: en service som i en app/digital lösning integrerar olika mobilitetstjänster i ett samlat erbjudande där du kan planera, boka och betala för flera olika transporttjänster. Syftar till att presentera ett alternativ till privat biläggande.

Ordboken har tagits fram av förvaltningen, med inspiration från bland annat kollektivtrafikmyndigheten K2:s ordbok "Ordbok för framtidens resande i städer".