



REFERAT MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN 30.11.2022

Medlemmer tilstede:

Kjersti Danielsen Nordgård, Brakar
Lasse Lauritz Pettersen, Troms fylkestrafikk
Marit Holen, Fram
Yvonne Waage, Ruter
Grethe Opsal, ATB
Christel Reinertsen, Vestfold og Telemark fylkeskommune
Anna Sandvik Hauge
Camilla Berntzen, Jernbanedirektoratet
Stine Fredriksen, Innlandstrafikk

Innledere:

Thomas Ruud Jensen, AKT
Kjell Erik Eilertsen, Jernbanedirektoratet
Einar Bjørkevoll, Ruter
Per Bjørn Holm-Varsi, Troms og Finnmark fylkeskommune
Mats Norvik Strand, ATB
Karsten Skotte Eriksen, Entur
Morten Rennesund, Ruter
Linda Roald, Ruter

Sekretariat: Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen

24/22 **Godkjenning referat**

Vedtak: Referatene ble godkjent.



25/22

Mobilitet i distriktene

Diskusjons-/innspillssak.

Innspill:

- Det er et behov for statlig koordinering for å lykkes med mobilitet i distriktene. Når det gjelder høringene er det viktig at henvendelsen til fylkeskommunene kommer riktig person i hende.
- Det er også viktig at Kollektivtrafikkforeningen sender inn noe, for å vise at vi har jobbet med dette fra før.
- Viktig å signalisere at dette har vi jobbet med, og løfte det opp et nivå, til dirigentrollen. Må komme noe overordnet for at vi skal oppnå noe felles i landet.
- Innspillene som kom her nå er svært viktige, vi har jobbet med Pasientreiser tidligere, men det har vært krevende. Viktig med Statens samordnende rolle.
- Viktig at vi ute i distriktene lærer av de som er litt større, fordi vi ikke har mulighet til å utvikle noe selv.
- Sliter for å få dette til å bli et godt tilbud i distriktene. Trenger hjelp fra toppen.
- Det er en gjennomgang av SVV nå, det synes som de ser på mulighetene for et kollektivdirektorat.
- Løfte fram teknologien også – det er kjempeviktig å få med. Det er viktig å ha et realistisk forhold til hva som kan fungere.
- Hos oss skal vi se på TT-transporten opp mot bestillingstransport snart. Det som er en utfordring er at når flere bruker tilbudet så blir det vanskelig å holde kundeløftet på hvor fort de skal hentes. Har 15 min i forkant som grense for bestilling.
- Handler om å få en dirigent – gi en retning på toppen. Det er juridiske og økonomiske forutsetninger. Det handler om innkjøp og anskaffelser og vilje.
- Vi må synliggjøre det vi gjør.

26/22

Presentasjon av samarbeid: OMS-samarbeidet og «Kollektivkameratene»

OMS, v/Mats Håkon Norvik-Strand fra ATB og Karsten Skotte-Eriksen fra Entur

Entur:

- Nordland har ombordsalgssystem
- ATB – app og nettbutikk
- AKT og ABB – skoleskyss, adm av rettigheter løsning i bussen
- AKT – Svipp-løsningen
- Fram – validering av QR-kode om bord/trygg overgang fra gammelt til nytt system

Mange bruker Enturs felles-løsninger. Har brukt mye tid på å organisere samarbeidet. Det er et samarbeid om er skalerbart, og flere kan komme om bord.



ATB:

- Delingskultur og fornuftig bruk av offentlige midler.
- Ikke bestiller–leverandør-forhold, men samarbeid
- Kan gjøre endringer raskt.
- Kompromiss og pragmatisme
- Økonomien deles i investeringskostnad, forvaltning, drift og vedlikehold og videreutvikling
- Dersom man vil utvikle sammen kan man spleise

OMS på litt lengre sikt, kan bli kollektiv-Norges plattform, og sikre kundebehovet i hele landet.

Se presentasjonene fra ATB og Entur på Workplace.

Kollektivkameratene v/ Morten Rennesund og Linda Roald

Kollektivkameratene v/ Morten Rennesund og Linda Roald

Som orientert om sist for 9 mnd siden omhandler dagens samarbeid 85 % av antall kollektivreiser i Norge. Det har til nå primært handlet om billett-app. Det er interesse for å utvide samarbeidet til å dekke hele det digitale produktspekteret til kollektivselskapene som deltar. Dette vil kreve en annen organisering da et OOS ikke skalerer godt nok. Derfor jobbes det med en utvidelse basert på utvidet egenregi. Dette innebærer et selskap hvor samarbeidspartene kan gjøre direkteanskaffelser under forutsetning av at det ikke kan tillates private eiere, minst 80% av aktiviteten må være leveranser til eierne, og hver av eierne må ha tilstrekkelig kontroll over selskapet.

Å videreføre og utvide samarbeidet er viktig blant annet for å utnytte skalafordele for å sikre innovasjon og gode kundetjenester i en situasjon hvor fremtidens inntektsgrunnlag kan være usikkert, og hvor konkurransen om kundegrensesnittet fra internasjonale aktører blir stadig sterkere.

Kundegrensesnittet er svært viktig, både for datainnsamling for å kunne tilpasse mobilitetstilbudet best mulig, og for å kunne nudge kunder over på de mest bærekraftige alternativene.

I andre sammenhenger har man etablert tilsvarende samarbeids-konstruksjoner, både i offentlig og privat sektor, så dette er ikke en ny radikal måte å samarbeide på.

Akkurat nå når vi jobber med organiseringen av fremtidens samarbeid tar vi foreløpig ikke inn flere i det arbeidet. Men hvis noen har et ønske om å tre inn i samarbeidet i fremtiden går vi gjerne i dialog.

Se presentasjonen fra Kollektivkameratene på Workplace.



Diskusjon:

- Det er mye dialog mellom Kollektivkameratene og Entur.
- Enturs plattformtjeneste ligger til grunn også for Kollektivkameratene.
- Brakar har i sine vedtekter at de kan opprette egne selskap, men her ser det ut som det må behandles politisk.
- Det er viktig å snakke sammen både på direktørnivå, og også på andre nivåer i organisasjonene.
- Det er viktig å ikke duplisere det man jobber med.
- La oss bruke grunnkomponentene sammen og best mulig.
- Ikke lage to samarbeider som er konkurrerende.
- OMS bruker egne ressurser eller fra konsulenter.
- Hvem eier det man lager? Det er viktig at det er internt hos medlemmene.

27/22

Samordning av offentlig betalt transport og bestillingstransport

Thomas Ruud Jensen, AKT, refererte fra felles bestillingstransport-seminar i Kristiansand.

Det ble arrangert seminar om Samordning av offentlig betalt transport i Kristiansand 17.11.2022. Det kom helt tydelig ut fra seminaret at det skal utarbeides og forankres hos eierne til Kollektivtrafikkforeningens medlemmer et brev om samordning av offentlig betalt transport til Kommunal og distriktsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Det er en viktig prosess som pågår ift. samordning. Prosessen har pågått i Agder siden 2016. Det har i de siste årene fått økende nasjonal interesse, og har vært en tålmodighetsprøve. Det er betydelige samfunnsøkonomiske gevinster i dette arbeidet, og flere ting som f.eks. TT-ordningen er moden for endring. Det er svært viktig å satse på teknologiske løsninger. Danmark har løst det i stor grad gjennom Flex Danmark. Det vi ser nå er at prosjektet må løftes nasjonalt.

Mulighetsstudier i Agder viser at måten man jobber på er viktig, og at det er store besparelser å hente. I Danmark var de mer opptatt av ressursbruken, og tvang fram en endring. Hva skal til for å sikre mer koordinering av offentlig betalt persontransport i Norge? Flex Danmark er et godt verktøy, som fungerer i Danmark og for de ulike tjenestene. Kanskje kan vi lære av det og få til noe tilsvarende her?

Det er mange potesielle kvalitative virkninger. Endret demografi er jo også noe som gjør at dette er nødvendig. Det er stor synergi mellom det å tilby bedre kollektivtrafikk for eldre og for slik å møte eldrebølgen. Det er en stor utfordring for det offentlige å møte denne. Bedre mobilitet er viktig for at man skal spare det offentlige for kostnader til pleie og omsorg.



TT-kort er en krevende løsning. Har tro på at den kan reduseres betraktelig, slik at det kan overføres til bestillingstransport, og ordningen kan forbeholdes de som har størst behov.

Bestillingstransport har så langt «vært hemmelige tjenester», da de blir forholdsvis dyre når mange bruker tilbudet. Det finnes mange forskjellige bestillingstransporttjenester. Det viktigste er å jobbe med personvern, slik at vi kan jobbe med det enkelte individs tjenestenivå slik at man kan få tilpasset tilbudet til den enkelte.

Diskusjon i komiteen:

- Ser ikke noe poeng i at de ulike tilbudene skal være like, da det er store forskjeller utover landet.
- Det jobbes mye i dag og det samordnes også mye. Det er veldig komplisert å synliggjøre fleksibel transport. Et av de viktigste grepene man gjør, må være å synliggjøre det. Tilbudet må også bli til alle, og ikke bare til de enkelte.
- Det er mye samarbeid i dag, og mye deling av modeller og arbeidsmåter.
- Støtter at man ikke kan legge det inn i en standard. Entur har laget noen modeller for hvordan det kan legges inn i reiseplanlegger, men vår løsning går ikke inn i de modellene.
- Tror det vi må erkjenne er at bestillingstransport er mye mer kostbart å produsere pr. reise enn en bybuss. Men man skal vokte oss for å se på produksjonskostnaden. Vi må også se på nytten.
- Det prosjektet vi har med pasientreiser, det viser nytten pr. reise. Når det er samordnet med Pasientreiser, så kan det kanskje lønne seg likevel. Må se på den samfunnsøkonomiske gevinsten dette tilbudet har.
- Støtter det som er sagt. Dette skal være et komparativt fortrinn for kollektivtrafikken. Det er ikke lurt å sitte på hver sin tue. Kundetilfredsheten er veldig høy, men prisen er også høy. Hvordan klare å hjelpe samfunnet til at eldre skal være mer mobile?
- Kanskje et oppstartsmøte der man ser på hvordan man kan jobbe videre. Litt det AKT gjorde den 17. Hos Pasientreiser sitter det 2,5 mrd kr i transportkjøp, og det koordineres ikke. Totalt sett er det helt sikker 4-5 mrd kr som ikke er samordnet.
- Hver og en må se på hva de lager, og produsere tjenesten på en måte som gjør at man kan melde inn data til Entur.
- Viktig at man eier løsningen sjøl når det gjelder bestillingstransport. Det er viktig at vi jobber med et mindre antall løsninger, slik at vi kan utvikle de videre og få meldt det inn i reiseplanlegger.
- Det som vi også må tenke på er at vi har en drosjebransje som heller ikke overpresterer på kvalitet. Det er viktig at vi er i stand til å samordne og at vi bruker ressursene våre på en god måte.
- Kan samordning av offentlig betalt transport og bestillingstransport bidra til å hjelpe oss i forhold til sjåførrekruttering ved at en reduserer deltskift? Kan sjåfører benyttes for å løse andre transporter enn kun for buss?

Konklusjon: Dette arbeides videre med.



28/22

Innovasjonsplattformen Pluss1

v/Per Bjørn Holm-Varsi

Pluss1 er en digital plattform som er utviklet for samarbeid innen innovasjon. Det har ikke vært noen arena for innovasjonsmedarbeidere for å møtes, og de har da utviklet denne plattformen. Har en styringsgruppe som skal bli enige om framdrift i prosjektet. Skal gjøre den plattformen kjent og markedsføre den.

Den tas i bruk i første omgang fra samferdselssektoren. Det er en pilot nå, som kan brukes, men som også kan forbedres. Når denne løsningen blir ferdigstilt kan den tas i bruk av andre sektorer også.

Innspill på hvordan få den kjent og tatt i bruk:

- Det handler om å forankre det internt, ledergruppe etc, og så be nøkkelpersoner som jobber med ulike ting som kan legges inn der.
- Det er alltid spennende med dette – krevende øvelse, vil man sjekke dette hver uke osv. Vi må få nøkkelpersoner til å bruke det, og være administrative innpiskere.
- Hadde det gått an å få en abonnementsløsning, der vi er med i en gruppe, og så får vi melding om det som legges inn.
- Det kan legges inn behov eller prosjekt i ulik fase.
- Eierne trakk seg litt tilbake etter konferansen. Mange kom seg ikke inn, fordi mange forsøkte å logge seg på samtidig. Systemet sto og spant når mange meldte seg inn.
- Tenker å lage en markedsføringskampanje på LinkedIn.
- Når folk blir kjent med det, så tenker jeg at det vil gå av seg sjøl. Fordi de som jobber med utvikling og innovasjon de vil ønske å se hva som finnes der.

29/22 **EU-initiativ**

v/Kjell Erik Eilertsen Jernbanedirektoratet og Einar Bjørkevoll, Ruter

Se presentasjonen om EU-initiativ fra Jernbanedirektoratet.

30/22 **Eventuelt**

Spørsmål om gruppe for samarbeid om mikromobilitet

Det er kommet spørsmål om det er ønskelig å skape en møteplass for de som er interesserte i mikromobilitet. Det handler rett og slett om at de som er interesserte i dette temaet skal kunne finne hverandre.



Forslag om å sette i gang ei gruppe på workplace, og se hva som kommer ut av det.

Oslo 1. desember 2022

Olov Grøtting

