



Kravspesifikasjon for tilbudsforespørsel konsulentbistand

Prosjektledelse for prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»

1. Beskrivelse av anskaffelsen

Prosjektledelse for prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet».

2. Om Kollektivtrafikkforeningen

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransje- og interesseorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Medlemmene er fylkeskommunale kollektivselskap eller fylkeskommunale enheter som er ansvarlig for kollektivtrafikken i regionen, og de to nasjonale aktørene Jernbanedirektoratet og Entur AS.

Framtidas mobilitet, kompetansebygging, samarbeid, inspirasjon og ivaretagelse av medlemmenes interesser er kjernen i vår virksomhet. Foreningens visjon er å forenkle menneskers liv. Misjonen vår er å kjenne kundenes behov og skape stadig bedre muligheter til å bevege seg fritt på en bærekraftig måte. Rollen vår er å knytte ulike mobilitetsformer sammen med det faktiske kundebehovet.

Du finner mer informasjon om Kollektivtrafikkforeningen på kollektivtrafikk.no. Oversikten over hvem som er våre medlemmer finner du [her](#).

3. Bakgrunn

Kollektivtrafikkforeningen jobber strategisk med framtidas mobilitet. Dette arbeidet resulterte i scenariorapporten «[Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025](#)» i 2021.

Rapporten identifiserte 66 kritiske trender og drivkrefter for endring gjennom litteraturstudier og ekspertintervjuer. Driverne ble identifisert og kategorisert etter følgende 5 kategorier:

Økonomisk:

- Mindre handlingsrom i norsk økonomi, konkurranse om data fra private aktører, nye billettprodukter, kollektivtrafikkens konkurransekraft, nye finansieringsmodeller, delingsøkonomi og tilgjengelige rammer for å løse klimakrav.

Miljømessig:

- Implementering av EU's green deal

Politisk/regulatorisk:

- Deregulering av operatørlandskapet og av kundegrensesnittet, politisk uforutsigbarhet og regulatoriske myndigheters evne til å holde tritt med teknologiske endringer



Sosiale:

- Eldrebølgen, forventning til komfort og underholdning, kollektivtrafikkens status, opplevd reisetrygghet (smitteredsel i pandemien) og status knyttet til bil.

Teknologiske:

- Analyse av stordata, autonome kjøretøy, delingsmobilitet, digitalisering av hverdagen, dynamisk prising av veinett og innovasjonshastighet hos de store offentlige kollektivaktørene.

Ved inngangen av 2023 kan vi erkjenne at svært mange av de driverne som ble identifisert i scenarioprojektet «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» allerede har inntrådt, og er noen av de største utfordringene kollektivbransjen står overfor. Med andre ord, fremtiden er allerede her!

De to viktigste nøkkeltemaene «Kollektivtransportens rolle som samfunnsutvikler» og «kundens reisevaner» formet aksene for fire ulike scenarier i rapporten. Disse fire framtidsscenariene, er alle mulige scenarier som kan oppstå, og er brukt som verktøy og kunnskapsunderlag i videre strategiske prosesser og diskusjoner i Kollektivtrafikkforeningens medlemsorganisasjoner. De er brukt både til å validere eksisterende strategier og til å utvikle nye strategier og for å overvåke omverdenen:

- Hvor robust står enkelte elementer av dagens strategi, når de blir utfordret av kritisk usikre trender og drivere i de fire fremtidsbildene?
- Hvor godt egnet er identifiserte alternativer, tiltak og handlinger i ulike fremtider? Hvilke er robuste og hvilke egner seg i kun et av scenariene?
- Hvilke gap finnes med tanke på vinnende kapabiliteter som kreves for å lykkes i de ulike scenarioene?

Det er spesielt scenariet Mobilitetsrevolusjonen, som utpekte seg som det mest attraktive, men også det mest krevende scenariet å strekke seg mot.

I dette scenarioet finner vi en reiserevolusjon drevet fram av Covid-pandemien, og kollektivaktørene er innovasjonsagenter for bærekraftig utvikling. Her har pandemien ført til drastiske og varige endringer i kundens reisevaner, og kollektivaktørene må her ta i bruk teknologi på en effektiv måte som gjør at de beholder direkte kundekontakt. Kvalitet framfor kvantitet, fører til en endring i tjenestene som leveres, og behovene møtes med dynamiske og fleksible prismodeller. Delingsøkonomi blir en del av kollektivtilbudet i nye forretningsmodeller. Teknologi brukes også til å tilby mer attraktiv og lønnsom kollektivtransport i distriktene. Kollektivaktørene blir samfunnsutviklere og kollektivtrafikken er et sentralt virkemiddel for det grønne skiftet.

I neste steg bygget Kollektivtrafikkforeningen på denne innsikten med prosjektet «Inntekspotensialet», som endte i rapporten [«Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen»](#), som ble ferdigstilt i november 2021. Rapporten peker i tillegg til seks mulighetsrom, på at det vil være klokt med tettere samarbeid mellom kollektivaktørene

Før kollektivbransjen var kommet helt tilbake etter pandemien ble vi truffet av en ny krise. En nærmest eksplosjonsartet økning i drivstoff- og strømpriser traff oss i første halvdel av 2022. Dette kan bli en utfordring i flere år framover. Dette beskrives også av UITP som et stort problem over hele Europa. Forskjellen mellom inntekter og utgifter øker, og fører til et gap som blir større og større.



Kollektivtrafikkforeningens styre har fulgt dette arbeidet tett og fortløpende siden Koronapandemien brøt ut i 2020. Det har gjennom arbeidet beskrevet ovenfor og de samfunnsendringene som har skjedd underveis utkrystallisert seg et behov for sterkere og mer forpliktende samarbeid i bransjen.

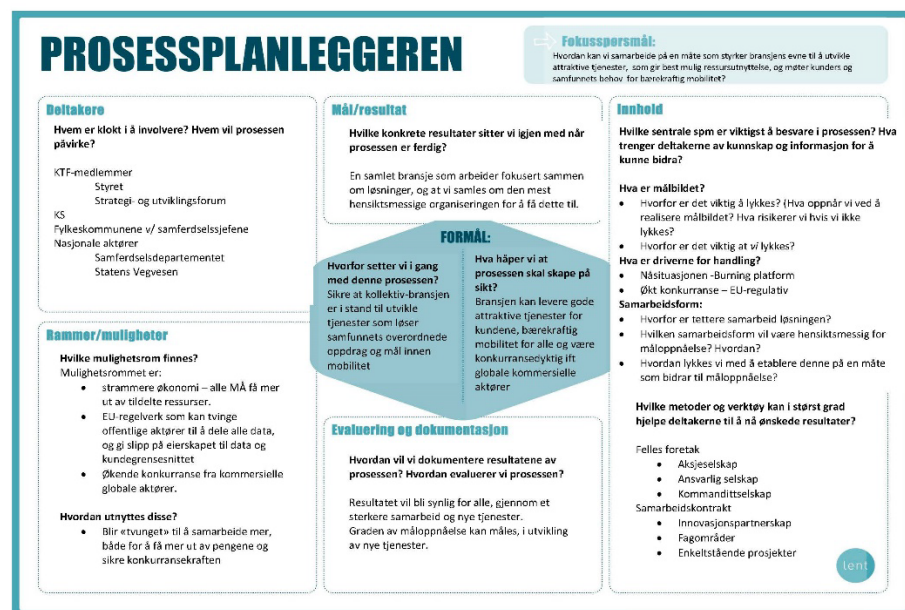
Som eksempel på hvordan andre bransjer har møtt tilsvarende utfordringer innen sin bransje, kan det være nyttig å skjele til Sparebank1-gruppen som har svart ut dette ved å etablere et felles eid-itselskap.

4. Om prosjektet

4.1 Prosjektbeskrivelse

Kollektivbransjen må omstilles, og det må samarbeides i langt større grad enn tidligere for å få dette til. Prosjektet har fått navnet: «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet».

Følgende skisse til prosessplanlegger synliggjør behov og formål, se bilde under og [se vedlegg her](#).



Formål:

Kollektivaktørene må tenke nytt i møte med utfordringer som lavere økonomisk støtte, nye tiltak for å nå klimamål, teknologisk utvikling, ekstraordinære økninger i kostnadsnivå og regjeringens ønske om økt innovasjonskraft.



Vi må sikre at kollektivbransjen er i stand til å utvikle tjenester som løser samfunnets overordnede oppdrag og mål innen mobilitet. Vi ønsker at bransjen kan levere gode attraktive tjenester for kundene, bærekraftig mobilitet for alle og være konkurransedyktig ift globale kommersielle aktører. Med de økende prisene overalt i samfunnet vil kollektivtrafikken ha en svært viktig samfunnsrolle, ved å sikre bærekraftig mobilitet til alle som trenger det til en bærekraftig pris.

En samlet bransje som arbeider fokusert sammen om løsninger, og at vi samles om den mest hensiktsmessige organiseringen for å få dette til på en best mulig måte.

Rammer/muligheter:

Vi skal sikre at kollektivbransjen er i stand til å utvikle tjenester som løser samfunnets overordnede oppdrag og mål innen mobilitet. Bransjen skal levere gode attraktive tjenester for kundene, bærekraftig mobilitet for alle og være konkurransedyktig ift globale kommersielle aktører. Ut fra dette, og kan vi i bransjen strekke oss etter framtidsscenarioet «Mobilitetsrevolusjonen», og må arbeide strategisk for det.

Det blir viktig at hele bransjen kraftsamler for å møte konkurransen fra globale kommersielle aktører som i årene framover forventes vil forsøke å ta de mest lønnsomme delene av mobilitetsmarkedet. Denne trusselen kan komme fra helt uventet hold, med helt nye tjenester og forretningsmodeller. Det er viktig å søke alle mulighetsrom som finnes. Det er svært viktig å eie kundegrensesnittet og kjenne kunden, slik at tilbudet utvikles på en måte som kunden etterspør, og som ikke nødvendigvis ligner på gårdsdagens tilbud.

Den digitale utviklingen er en ramme som vil ha enorm påvirkning på mobiliteten i åra framover. Det er viktig å være i forkant med digitale løsninger, og bruke AI, maskinlæring og andre mulige teknologier på best mulig måte.

Nytt EU-regelverk er under utarbeidelse. Noen av forslagene det arbeides med kan gi alle private aktører som ønsker mulighet til å selge våre billetter/tjenester, noe som kan føre til at man både må gi slipp på eierskapet til data og kundegrensesnittet. Dette kan også medføre økende konkurranse fra kommersielle globale aktører. I ytterste konsekvens er dette beskrevet i scenariorapporten i scenariet «Back to basics».

Strammere økonomiske rammer og en tilspisset konkurransesituasjonen kan/vil føre til at de offentlige aktørene blir «tvunget» til å samarbeide mer, både for å få mer ut av pengene og for å sikre konkurransekraften. Dette kan være både en utfordring og noe som virkelig løfter bransjen framover.

Nøkkelspørsmål:

Hovedspørsmålet for dette arbeidet er: *Hvordan kan vi samarbeide på en måte som styrker bransjens evne til å utvikle attraktive tjenester, som gir best mulig ressursutnyttelse, og møter kunders og samfunnets behov for bærekraftig mobilitet?*



Innhold:

Mobilitetsrevolusjonen vil kreve fornying, forenkling og forbedring i kollektivbransjen, men også mer samarbeid og effektive organisasjoner for å lykkes med å gi innbyggerne mer bærekraftig mobilitet for de ressursene samfunnet hvert år bruker på kollektiv- og mobilitetsområdet.

For å sikre innsats fra alle impliserte, er det svært viktig å avdekke driverne for handling. Nåsituasjonen med en burning platform som beskrevet over er en forutsetning for det videre arbeidet.

Samarbeid er sett på som et viktig verktøy for økt innovasjon- og forretningsutvikling, og tettere samarbeid skisseres som en god løsning for måloppnåelse. Det må beskrives på hvilke områder samarbeid kan være hensiktsmessig.

Det finnes flere ulike metoder og verktøy som kan hjelpe deltagerne til å nå ønskede resultater. Det er viktig å identifisere hvordan kollektivaktørene skal samarbeide, analysere hvilken samarbeidsform som er mest hensiktsmessig, og hvordan vi skal lykkes med å etablere denne på en måte som bidrar til måloppnåelse. Se skisse for ulike samarbeidsmodeller, [se vedlegg her](#).

4.2 Hvem er prosjektet til for:

Prosjektet er til for alle Kollektivtrafikkforeningens medlemmer og for hele kollektivbransjen.

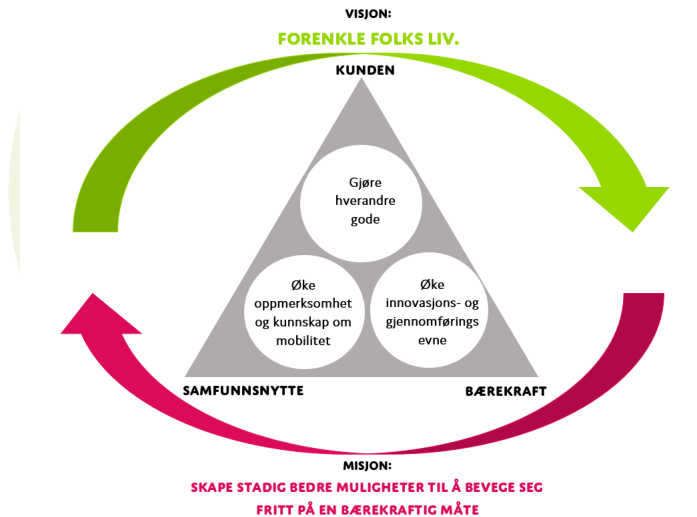
Deltagerne:

Følgende aktører bør med i prosessen:

- Kollektivtrafikkforeningens medlemmer
- Kollektivtrafikkforeningens styre og strategi- og utviklingsforum
- KS
- Fylkeskommunene v/ Samferdselssjefene og politisk nivå/fylkesordførere
- Nasjonale aktører
 - Samferdselsdepartementet
 - Statens Vegvesen
 - (Jernbanedirektoratet og Entur er medlemmer)



4.3 Prosjektet bør bygge på kollektivbransjens strategisk plattform:



4.4 Prosjektet bør inneholde:

Mobilitetsrevolusjonen vil kreve fornying, forenkling og forbedring i den offentlig eide del av kollektivbransjen, men også kreve mer samarbeide og effektive organisasjoner med fokus på å gi innbyggerne mer bærekraftig mobilitet for de ressurser samfunnet bruker hvert år på kollektiv- og mobilitetsområdet. Hvordan bør bransjen samarbeide framover?

- Analysere den sence of urgency som bransjen står overfor.
- Hvordan kan vi samarbeide på en måte som styrker bransjens evne til å utvikle attraktive tjenester, som gir best mulig ressursutnyttelse, og møter kunders og samfunnets behov for bærekraftig mobilitet?
- Hvordan kan bransjen bedre løse de utfordringene vi står overfor gjennom ulike samarbeidskonstellasjoner?
- Synliggjøre ulike aktørers holdninger til samarbeid, og innenfor hvilke områder samarbeid blir spesielt viktig.

Det er i prosjektet viktig å gå inn i problemstillingen og arbeide ut fra samarbeidsstrukturnivå. Bildet av aktørene må tegnes og det skal lages en nøytral rapport med utfordringer og målbilde.

4.5 Omfang:

Prosesen vil starte opp ca. 1. mars 2023 og pågå fram til sommeren



4.6 Organisering:

Styringsgruppe:	Kollektivtrafikkforeningens styre
Prosjekteier:	Daglig leder, Kollektivtrafikkforeningen
Referansegruppe:	Kollektivtrafikkforeningens Strategi- og utviklingsforum med flere

5 Ambisjoner og forventet resultat

Prosjektet skal beskrive hvordan en samlet kollektivbransje kan arbeide fokusert sammen om løsninger, og hva som er den mest hensiktsmessige organiseringen for å få dette til på en best mulig måte.

Det skal ligge en rapport til grunn for resultatet, som kan brukes i strategiske diskusjoner hos medlemmene og deres eiere.

6 Strategisk partnerskap:

Kollektivtrafikkforeningens medlemmer er med i arbeidet, og det kan inviteres inn andre aktuelle partnere i referansegruppen for å sikre forankring.

7 Om rollen og arbeidsoppgaver

En sentral del av arbeidet vil være å involvere bredt, motivere, inspirere og engasjere. Prosjektleder trenger kompetanse både på prosjekt- og prosessledelse samt offentlig sektor og kollektivtrafikk/samferdsel/mobilitet.

Prosjektleder vil ha ansvar for:

- Prosjektledelse, inkludert styring og koordinering.
- Prosessledelse, det vil si igangsette, fasilitere, tilrettelegge for- og støtte - prosesser som skal bidra til å komme fram til tilråding iht prosjektbeskrivelsen.
- Tett samarbeid med prosjekteier, styringsgruppe, strategi- og utviklingsforum samt andre interessenter
- Rapportering til prosjektets styringsgruppe
- Sluttrapport.

8 Ønskede kvalifikasjoner

Sentrale forutsetninger for å lykkes i denne rollen er som følger:

- Dokumentert kompetanse og erfaring med å lede prosjekter og komplekse prosesser.



- Dokumentert erfaring med prosjekter og prosesser i offentlig sektor, og helst innen samferdsels- og mobilitetsfeltet.
- God på budskapsutvikling, skriftlig og muntlig

Det er en fordel at konsulenten har erfaring med:

- Styring av offentlig eide selskap
- Kollektiv- /mobilitetsbransjen

Personlige egenskaper

Ved referansesjekk vil vi spørre om erfaring på følgende egenskaper:

- Evne til å kjøre en prosess som involverer bredt og er motiverende
- Meget god evne til å samhandle, med gode kommunikasjons – og relasjonsevner
- God til å bygge tillit, engasjere og være en pådriver til handling
- Selvstendig og initiativrik

Tildelingskriterier

Oppdragsspesifikk kvalitet og kompetanse	70 %	For de(n) konkrete personen(e) som tilbys legges det vekt på egnethet samt utdanning, kompetanse og relevant erfaring innenfor de fagfeltene som etterspørres.
Pris	30 %	Timepris for oppdraget

De(n) tilbudte personen(e) må påregne å møte til samtale før endelig beslutning tas.



Evalueringsprosessen vil skje på følgende måte:

Screeningprosess:

Alle innkomne tilbud blir vurdert og evaluert opp mot kvalifikasjonskriteriene.

Kvalitetssikring:

De kvalifiserte kandidatene blir vurdert opp mot tildelingskriteriene og de best egnede kandidatene kan bli kalt inn til samtale.

Under samtalen skal de aktuelle kandidatene utdype beskrivelsen i det skriftlige tilbudet og hvordan oppgaven er tenkt løst, knyttet til tildelingskriteriet «Oppdragsspesifikk kvalitet og kompetanse».

Det understrekes at det ikke vil bli gitt anledning til å endre tilbud og/eller pris etter samtalen med kandidaten. Samtalen gjennomføres for å kvalitetssikre de initielle evalueringer vi gjør. Kvalitetssikringen kan bli supplert med referansesjekk.

Sluttevaluering:

Da kvalitet er det viktigste for oppdragsgiver, vil pris kun bli evaluert for de tilbudene hvor kandidater har blitt kalt inn til samtale.

Viktige datoer og frister

Frist for spørsmål fra leverandør:	16. februar 2023
Frist for levering av tilbud:	20. februar 2023
Samtaler med aktuelle kandidater:	27. februar 2023
Planlagt tildelingsdato:	3. mars 2023

OMFANG, VARIGHET OG KONTRAKT

Gjennomføring av oppdraget

Oppstartstidspunkt er så snart tildelingen foreligger, ca. 3. mars

Det antas en varighet frem til 16.06.2023. Kollektivtrafikkforeningen ønsker opsjon på å forlenge avtalen på følgende måte:

Opsjon 1: 16.06.2023 – 30.09.2023



TILBUDSUTFORMING

Tilbudet skal inneholde svar på oppdragsbeskrivelsen og konsulentenes profiler (CV).

Ved innsynsbegjæring vil Kollektivtrafikkforeningen sende ut besvarelsesarkene uten prisdetaljer og navn. Dersom dere ønsker at mer av informasjonen skal skjermes, ber vi dere sende en sladdet versjon av besvarelsen i tillegg.

Det skal angis to referanser fra relevante oppdrag for tilbudte konsulenter. Disse referansene kan bli kontaktet i evalueringsprosessen og brukes som en del av evalueringen.



VEDLEGG 1 – OPPSUMMERING AV BILAG TIL SSA-B

BILAG 1 – BESKRIVELSE AV BISTANDEN

Se tilbudsforespørselen, «Kravspesifikasjon for tilbudsforespørsel konsulentbistand, Prosjektledelse for prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»»

BILAG 2 – PROSJEKT- OG FREMDRIFTSPLAN

Oppdraget beregnes som en ressurs i 100 % stilling frem til 16.06.2023, ca 500 timer i denne perioden, eller et team med tilsvarende tidsforbruk.

Ved eventuelle forlengelser av denne avtale skal Kunden varsle Konsulenten senest 14 dager før utløpet av avtalen.

Vi tar forbehold om at budsjettet for planlagte aktiviteter blir innvilget og at fremdrift i andre prosjekter gjør at oppdraget kan gjennomføres.

BILAG 3 – ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Utførende konsulent fra Konsulenten [Navn på konsulenten]

Dersom utførende konsulent avslutter sitt engasjement hos Konsulenten før oppdraget er ferdig, er det ønskelig at vedkommende blir erstattet og da med minimum to ukers vederlagsfri overlappingstid. Kunden kan benytte seg av tilbudt erstatting, men har ikke plikt til å akseptere. I så fall blir oppdraget terminert og ny konkurranse iverksatt.

Kontaktinformasjon under oppdragsperioden

Informasjon / henvendelse om:	Kontaktperson navn	Telefonnummer	Epostadresse
Merkantile spørsmål hos Kunden	Olov Grøtting	91820510	olov.grotting@kollektivtrafikk.no
Operative spørsmål hos Kunden	Olov Grøtting	91820510	olov.grotting@kollektivtrafikk.no
Kontaktperson hos Leverandør			
Kontraktansvarlig hos Leverandør			



BILAG 4 - SAMLET PRIS OG PRISBESTEMMELSER

Vederlag for utført arbeide faktureres med kr. [xxx] per time. Vederlaget inkluderer alle kostnader.

Faktura sendes pr. EHF eller på epost til: 891502052@regnskapsbilag.no

Adresse: Kollektivtrafikkforeningen, c/o Ruter, postboks 1030 Sentrum, 0104 Oslo.

Kollektivtrafikkforeningens organisasjonsnummer er 891 502 052.

Det skal faktureres kun for faktisk utførte arbeidstimer. Timelister skal vedlegges faktura. Lunsjtid er ikke fakturerbar.

Prisjusteringer skal skje i henhold til pkt. 4.5 i avtalen, endringer av prisene skal sendes inn via post@kollektivtrafikk.no.