

## Høring Håndbok N820 Nasjonale rutedata – rammer og informasjonselementer

Kollektivtrafikkforeningen ønsker Håndbok N820 velkommen, og mener det vil bli et viktig verktøy for opprettelsen av nasjonal reiseplanlegger, felles billettløsninger og sømløse reiser. Alt dette vil komme kunden til gode, og er noe vi setter svært høyt.

Foreningen mener at endringen fra Veileder til Normal er riktig. Det vil sikre bedre datakvalitet, men det setter også større krav til formatet. Våre medlemmer er enige i hovedtrekkene i den nye håndboka, de signaliserer at de ser fram til å ta den i bruk og til innføring av nytt format for utveksling av rutedata.

Kollektivtrafikkforeningen viser til at det legges opp til et høyt ambisjonsnivå for kvaliteten på informasjonen. Dette er svært positivt for de reisende, men det er krevende og vil kreve stor innsats og mye ressurser for flere av våre medlemmer å komme opp på dette nivået.

Statens vegvesen legger til grunn at målene skal nås ved å bruke sanksjoner. Kollektivtrafikkforeningen mener at det først må stilles ressurser tilgjengelig for de som må bruke mye tid og arbeid for å sikre oppfølgingen av Håndbok N820. Dette kan være i form av belønningmidler eller andre midler som er søkbare for de som har behov for ekstra ressurser.

Kollektivtrafikkforeningen mener det kan være aktuelt å innføre sanksjoner på et senere tidspunkt for de som ikke følger opp. I såfall bør det også opprettes en ordning som gir klageadgang.

### Nasjonalt holdeplassregister.

Kollektivtrafikkforeningen støtter opprettelsen av et nasjonalt holdeplassregister. Det er mye arbeid for å få dette på plass, men vil bli et svært godt verktøy for alle parter. Flere av foreningens medlemmer trenger ikke bare året 2017, men også ytterligere tid for å sikre at alle holdeplasser blir registrert.

### Overgang til nytt format

Kollektivtrafikkforeningen mener at overgangen fra særnorske formater til NeTeX er fornuftig med tanke på å dekke både dagens og fremtidens behov. Vi forutsetter at man finner en balanse mellom å ha tilstrekkelig funksjonalitet og dynamikk i valgt versjon av NeTeX med å ende opp med et format som er håndterbart både teknisk og forretningsmessig for de

involverte parter. Det er også viktig at man i spesifikasjonen av nytt format er så tydelig at det ikke kan utvikles forskjellige tolkninger av formatet.

Videre ser vi potensielle utfordringer i tidshorizonten for innføring av nytt format. For å hindre at NeTeX i lengre tid blir et format som kommer i tillegg til våre eksisterende formater er det ønskelig at det i størst mulig grad tilrettelegges for at spesielt leverandører (f.eks. leverandører av billettsystem, sanntidssystem mm) til de involverte parter kan og skal motta data i NeTeX-format.

Man kan tenkte seg ulike insitamenter for å oppnå dette, som for eksempel krav til hvilke formater denne type leverandører skal forholde seg til, i den grad det er mulig å stille slike krav på nasjonalt plan. Tilsvarende gjelder endringer som nasjonalt holdeplassregister medfører på teknisk og organisatorisk plan.

### **Ansvarsforhold**

Det vil være utfordrende for fylkeskommunene å ha ansvar for innsending av alle rutedata i fylket. Det er ikke ønskelig at hvert fylke/kollektivselskap skal ta hånd om og videreformidle rutedata fra andre aktører.

Operatører som kjører kommersielle ruter må derfor selv være ansvarlig for innsending av egne data, og stå ansvarlig i et ev. sanksjonsregime.

For kollektivtrafikk organisert av fylkene gjennom egne kollektivselskap (eksempelvis Kolumbus AS eller AKT AS) bør fortsatt disse selskapene selv ha ansvaret for innsending av egne data.

### **Krav til gyldighet og nye rutiner for datarapportering**

I forhold til høringsbrevets punkt 2 «Krav til gyldighet» og 3 «Nye rutiner for datarapportering» vil de nye kravene kreve en betydelig endring i våre medlemmers rutiner, operatørens rutiner (med tanke på turnusplanlegging for sjåførene) og kommunale og fylkeskommunale rutiner i forhold til vedtak om rett til skoleskyss. Rutene for skoleskyss planlegges på bakgrunn av vedtak, og det er ikke mulig å ha dette klart 120 dager før oppstart.

Ruteendringer og nye ruter vil i mange tilfeller heller ikke kunne leveres med 120 dagers frist.

### **Konkrete tilbakemeldinger og spørsmål ang noen av håndbokens punkter:**

- 2.3.3

Det er viktig at et samarbeidsforum reflekterer hele bransjen og er et reelt samarbeidsforum der alle blir hørt. Opprettelsen av forumet bør ut på en egen høringsrunde for å sikre forholdsmessig riktig deltagelse fra de ulike aktørene.

- 2.4.2.1, 3. avsnitt.

*«Når det nasjonale stoppestedsregisteret er klart, vil alle aktører få en eksport som inneholder komplett liste over alle stoppesteder med deres offisielle stoppested-ID.»*

Dersom dette ikke tilsvarer dagens Nasjonale holdeplassnummer medfører dette en total ombygging av lokale stoppestedsregistre. Dette antas å bli svært tidkrevende.



- 2.4.3.3, siste avsnitt

Når man oppretter, endrer og legger ned stoppesteder skal det gjøres som separat datainnsending og/eller direkte i stoppestedsregisteret. Hva skjer da med eksisterende datasett som mister en holdeplass? Hvis holdeplasser brukes av flere dataleverandører kan man da risikere å få rutedata på nedlagte holdeplasser eller legge ned holdeplasser som er i bruk?

- 2.4.3.4

Henting av data må kunne filtreres og automatiseres "begge veier". Slik vi forstår det kan "små" private selskaper benytte grensesnittet til å produsere/vedlikeholde egne data. Dersom dette er riktig, må dette kunne gjøres på en enkel og intuitiv måte.

- 2.4.3.5

«Nye datasett som oppdaterer rutetabeller må gjelde i 120 dager». En så streng tolkning av reglene også ved justeringer/oppdateringer vil kunne føre til at endringer ikke blir oppdatert. Det kan igjen føre til dårligere datakvalitet.

- 2.4.3.6 Avvik og endringer på kort varsel.

Det er viktig at data ikke kan endres med umiddelbar virkning, men at endringen først trer i kraft fra neste driftsdøgn. Dette er helt nødvendig for å sikre samsvar mellom statistiske rutedata og sanntidsdata.

- 2.4.3.7

I avsnittet står det «*Dette fordi at det ved mottak av nye data gjøres en fullstendig overskrivning av alle data for gyldighetsperioden i stoppestedsregisteret / reiseplanleggeren.*»

Det er ikke ønskelig å slette historiske data umiddelbart.

- 4.3.3.

Det er beskrevet at visse geografiske knutepunkt ikke vil kunne endres av andre enn nasjonalt selskap. Det er viktig å avklare hvem som har ansvaret for ganglenker når data kommer fra forskjellige leverandører i samme område. Skal nasjonalt selskap ta seg av disse?

- 4.4.1 – 4.4.4.

Her synes det som om den beskrevne metoden kan være litt lite dynamisk når et erstatningsstoppested raskt må etableres ifm sent innmeldt avvik.

- 4.5.1.

Vi foreslår at de ulike egenskapene (O, T, B og E) normalt legges i ulike felt og således ikke er en del av samme tekststreng. Grunnen er at behovet for de ulike kombinasjonene varierer.

Det kan være aktuelt å innføre et begrep som signaliserer knutepunkt med flere driftsmidler, men hvor man nøytraliserer konkrete transportmidler. Da blir driftsformene likeverdige.

- 4.6 Stoppestedsutrustning

Det bør sjekkes om det stilles krav om leveranse av data som ikke finnes i dagens planleggingssystemer.

Skal nye felt for innlegging av data lages og databasene omstruktureres har dette et kostnads- og et tidselement.

- 6.4.2 Behov for bedre definisjon (jfr forrige punkt).

Varigheten av et akutt avvik vil det normalt være vanskelig å anslå og kriteriene for når det skal meldes må basere seg på hvordan trafikken rammes umiddelbart. Kriteriet om 24 timers varighet bør sløyfes.

- Generelt:

- Det er for øvrig brukt mange begreper om de som leverer data, bl. a. ruteleverandør, trafikkleverandør, løyvehaver m.m. Bruken bør gjennomgås og bli mer gjennomgående.



- o Det er også i dokumentet uklart om det er krav om komplette datasett (alle linjer) eller om det er mulig å sende data for ei linje.

Avslutningsvis vil vi gjenta at Kollektivtrafikkforeningens medlemmer ønsker Håndbok N820 velkommen, og ser fram til å få nasjonal reiseplanlegger, felles billettløsninger og mulighetene for sømløse reiser på plass.

Flere av våre medlemmer trenger likevel mer tid til å gjennomføre de nødvendige tiltakene, og foreningen har mer tro på at det stilles belønningsressurser til rådighet framfor at det innføres sanksjoner.

Med vennlig hilsen  
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign)  
Daglig leder