



REFERAT MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN 26.09.2018

Medlemmer: Hanne Alver Krum fra Skyss, Trond Myhre fra VKT, Marte Nes fra Ruter, Lars Sigurd Eide fra Troms fylkestrafikk, Grethe Opsal fra ATB, Lars Baukhol fra Opplandstrafikk, Terje Mathisen fra AKT, Camilla Berntzen fra Jernbanedirektoratet, Kristin Stavnem fra Hedmark Trafikk, Elisabeth Tostensen fra Kolumbus, Hanne Nettum Brevik fra Entur, Stine Fredriksen fra Markedsforum/Opplandstrafikk, Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen.

Forfall: Kjersti D. Nordgård fra Brakar og Jørgen Blix fra FFK

Tilstede: Olov Grøtting og Christina B. Godsken Andersen fra Kollektivtrafikkforeningen

8/18 **Referat fra møtet 06.06.2018**
Vedtak: Komiteen tar referatet til orientering.

9/18 **Informasjon om mobilitetsprosjekter**
Espen Strand Henriksen orienterte om Kolumbus sine mobilitetsprosjekter.

10/18 **Mandat for og organisering av Mobilitets- og markedskomiteen**

Vedtak:

I tråd med styrets vedtak, får Mobilitets- og markedskomiteen følgende mandat og organisering:

Mandat:

Mobilitets- og markedskomiteen skal:

- Arbeide målrettet for innovative og framtidsrettede mobilitetsløsninger som forenkler menneskers liv.
- Definere hvilken kunde-, forbruker- og markedsinnsikt man trenger, samt sikre at den og oversikt over trender framskaffes. Slik innsikt ligger til grunn for arbeidet og skal formidles til medlemmene og bransjen forøvrig.
- Sikre implementering av innovasjonsprosesser i alle foreningens forum, komiteer og aktiviteter.
- Sikre at arbeidsgruppa for Digital plattform utformer en IT-plattform og løsninger som kan legges til grunn for og gir gode og enkle kundeopplevelser og -tjenester.



Deltagelse og arbeidsform:

Antall:

- De medlemmene som er innmeldt, i alt 13 fra ulike medlemmer tilbys plass i komiteen.
- Leder i markedsforum har møte- og talerett.
- Digital plattform-gruppe sikres deltagelse.
- Det etableres et arbeidsutvalg som tilrettelegger og planlegger møtene samt andre oppgaver mellom ca. 4 årlige møter, bestående av:
 - Leder
 - Nestleder
 - En fra jernbane (Entur eller Jenbanedirektoratet).
 - Representant fra sekretariatet
- Arbeidsutvalget forsterkes med deltagere fra komiteen etter behov og tematikk som behandles.

Arbeidsform:

- Ca. 4 årlige møter, der kompetanseheving er en del av agendaen
- Arbeidsutvalg som jobber mellom møtene og bidrar til å klargjøre saker.
- Årshjul med tema/oppgaver for det man skal jobbe med
- Settes av nok tid til å få gjennomdiskutert ting – ikke fylle agendaen med for mye. Må ha nytte ved å delta – det skal være så viktig at en mister noe om en ikke stiller.
- Innledninger med faglig innhold på møtene.
- Sette ned grupper når en trenger det, slik at ikke 13 må være med på alt.

Avgrensning av oppgaver mellom komiteen og Markedsforum.

- Markedsforum får et litt bredere mandat – skal synliggjøre hele reisen, også mobilitet.
- Mulighet for leder av Markedsforum til å delta i MM-komiteen.
- Markedsforum kan løfte opp saker til komiteen
- Komiteen formidler trendanalyser etc og det som foregår i MM-komiteen ut til medlemmene.
- Kundeinnsikt må formidles begge veier. Må huske at vi jobber med bredden i befolkningen, blinde, eldre m.fl.
- Kollektivbarometeret
 - Bruken legges til markedsforumet med innspill til utvikling som formidles til MM-komiteen.
 - Ansvar og oppfølging legges til MM-komiteen, antall respondenter osv. Behandles på høsten hvert år, etter faglige innspill fra Markedsforum.

Prioritering:

Mobilitets- og markedskomiteen gjør en fortløpende prioritering av oppgavene, og gjør endringer i organiseringen ved behov.

Rapportering:

Mobilitets- og markedskomiteen rapporterer fortløpende tilbake til styret om arbeidet.



Arbeidsutvalg:

Består av leder, nestleder, en fra jernbanesektoren og sekretariatsansvarlig.
Entur og Jernbanedirektoratet blir enige om en person fra jernbanesektoren.

Innovasjonsgruppe:

Det settes ned ei gruppe som starter dette arbeidet. Gruppa skal prioritere og ta prosjektene videre. De får ikke et klart mandat i dag, da man må finne arbeidsformen underveis. De ulike forum og komiteer må prioritere prosjekter, og jobbe videre med og foredle sine innspill før overlevering til innovasjonsgruppa.

Mobilitets- og markedskomiteen spiller inn medlemmer til denne gruppa – 3 -4 personer.

Det kan bli nødvendig å ta inn en fagperson fra det forum/komite som har spilt inn prosjektet under behandlingen av det gjeldende prosjekt.

11/18

Mobilitetspakke

Christina presenterte en ramme, og ba om innspill til om dette er rett vei, er det dette man trenger? Trenger dere noe annet?

Innspill i diskusjonen:

- Det kan være vanskelig å se hvordan det som legges fram kan brukes, og hvilken bruk vi vil få for et slikt dokument. Hvor er stikkordene fra styret. Savner tydeligere forankring på forskning og utredning.
- Skal den være en veileder til å bli mobilitetsselskap, bør den kanskje problematisere organisering, hvem kunden er osv.
- Hvilken form skal det ha? En portal, som webside – kanskje enklere å følge opp.
- Veldig knyttet til at man skal snakke om mobilitet. Nøtta er kundebehovet. Hvilken rolle skal det offentlige ha i kundetransport.
- Hva betyr det å bli et mobilitetsselskap.
- Savner litt om hvorfor vi må forstå kundene. Hvordan må man jobbe for å få tak i det. Hva kreves det av kundene for at de skal ta alt det nye innen mobilitet i bruk.
- Hva skal til for at vi skal tilby mobilitet eller bevegelsesfrihet.
- Et slikt dokument kan bli for banalt. Finnes det kunnskap som vi skal formidle? Det må ha en hensikt og et formål.
- Om vi er små eller store så kreves det omstilling. Viktig å ha med kundene på laget. Hva er realistisk. Hvordan få kundene til å bli enige. Dokumentet vil fort bli utdatert – for det forandrer seg så mye.



- Er det gitt at kollektivselskapene skal ta kombinert mobilitet-rollen. Hva betyr det? Kan det være andre som tar denne rollen. Skal man gjøre en annen god hvis de ønsker å ta den rollen.
- Hva skjer hvis MaaS-global eller Google tar denne rollen. Hvordan påvirker det vår mulighet for måloppnåelse. Ulike scenarier. Utrolig mange perspektiver.
- Forventningen til at man kan ordne alt dersom man tar på seg flere modaliteter.
- Hva kreves det av mitt selskap hvis vi skal ta mobilitetsaktør-rollen. Forplikter det politikerne til noe mer ressurser?
- Kjempeviktig med kollektivtrafikk ift arealplanlegging osv. Spørsmålet er hvem er mottager – hvem er det vi trenger å overbevise her?
- Viktig å si når en snakker om mobilitet – at kollektivtrafikken er ryggrad. Ikke sikker på at det blir det i framtida. Skal kunden kjøpe kinobillett av oss – eller transport fra kinoen?
- Data – hvem eier dataene. Hvordan bruker vi dem.
- Workplace kan være formatet som vi kan diskutere og komme fram til noe.
- Mobilitet er et tema over alt. Viktig å samle den tilgjengelige informasjonen på et sted, og fylle på det andre ting. Kanskje noe grunnleggende i et grunnlagsdokument som ligger der – men så fylle på med ny viten, nye foredrag osv. Samle det et sted.
- Hva skjer når MaaS-global kommer. De som har laget analyser om hvilke implikasjoner kombinert mobilitet får, bør dele dette.
- Vi trenger en ressursbase der folk kan finne fram. Vi må også lage noe som kan formidles ut.
- Viktig med en base. Vise til hva andre har gjort. Arbeidet vi gjør blir mer respektert hvis vi kan underbygge med fakta. Vise f.eks. hvilken effekt det har ved å gå til jobb. Samfunnsnytt. Hvis du har en base så kan du gå mer på detaljene og finne fram. Godt verktøy om vi lykkes med det.
- En ting er de kjedelige tingene – som vi alle strever med. Gjennomføringen på bakrommet. I systemene ligger det faktisk en del utfordringer. Nyttan kan være størst for de hverdagslige oppgavene.
- Når man skal jobbe med mobilitet må man tenke annerledes enn å drive med kollektivtrafikk.
- Man kan gjøre som Kolumbus - starte med prosjekter på siden av organisasjonen som skaper noe nytt.
- Vi må også ta inn over oss at MaaS kommer – og det kommer forttere enn vi tror.
- Har press på at vi skal levere en MaaS-plattform. Må på agendaen.
- Jernbanedirektoratet skriver om dette i NTP: Kombinert mobilitet, MaaS etc. Hvordan definere kombinert mobilitet. Kanskje vi kunne bli enige her – med og uten forretningsmodell.



- UITP har laget sin definisjon, og vi kan også lage vår definisjon. Gjøres mye godt arbeid der. Vi bør også definere Digitalisering som er et viktig ord – det handler ikke om apper. Det handler om mye mer enn det.
- Hva tenker Entur om dette med kombinert mobilitet? Her kommer vi inn på digital plattform. De nye mobilitetsformene – kanskje viktig å samle et sted. Viktig for enkeltheten – Entur er et virkemiddelselskap som må virke for dem de er for.
- Viktig med en kunnskapsbase der folk ser omfanget av mobilitet.
- Kunden får flere valg. Bestillingstransport kommer inn. Brukergrensesnittet må gjøre det enkelt for kunden.

Konklusjon:

Mobilitets- og markedskomiteen ønsker et annet format enn en ordinær rapport/worddokument.

En side på hjemmesiden kan være en god løsning med linker til ulike faglige rapporter og prosjekter.

Det lages en kategori-inndeling, som gjør det enklere for medlemmene å orientere seg i forhold til hvor de kan finne relevant innhold når de jobber med mobilitet.

Workplace et arbeidsverktøy som bidrar til å skape innholdet.

Arbeidsutvalget får et oppdrag i å følge med – og sørge for at denne siden er oppdatert.

12/18

Digital Plattform-arbeidet

Olov orienterte om Digital Plattformarbeidet som har hatt to møter.

I denne gruppa deltar både Entur og representanter for «kollektivkameratene» og andre av medlemmene. Målet er å skape en felles digital plattform for alle offentlige aktører.

Gruppa har definert sin forståelse av mandatet som:

- *Konkretisere og operasjonalisere arbeidet med etablering av en felles plattform*
 - *Som både består av noen nasjonale tjenester og en del interoperable regionale og lokale tjenester*
- *Kundens grensesnitt mot det totale mobilitetstilbudet*
 - *Med dette mener vi at vi i denne fasen ikke skal lage selve sluttproduktet til kunden, men diskuterer det som er under sluttbrukertjenesten.*



- *Løsningen må kunne løse reelle kundebehov med mulighet for lokal tilpasning*
- *Nye tilbyderes (utover dagens kollektivaktørers) grensesnitt til løsningen.*
- *Åpning for lokal tilpasning.*
 - *Erkjenner at behovene er forskjellig utover i landet.*
- *Forenkle menneskers liv.*

«Konklusjon om Digital plattform fra første møtet:

- *Er en teknisk plattform med IT-infrastruktur som kan brukes til å utvikle en kundeløsning for kombinert mobilitet som samler alle ulike tjenester, betaling etc.*
- *Pr. i dag ligger ikke selve kundeløsningen (applikasjonen) i definisjonen digital plattform.»*

De har videre hatt ute en spørreundersøkelse, og har spurt medlemmene om:

1. Hva har dere utviklet og implementert per nå?
2. Hva jobber dere med / har besluttet og finansiert og er derfor rimelig trygge på at dere vil implementere?
3. Hva vurderer dere / tenker på / har på roadmap men er ikke igangsatt/finansiert per nå?
4. Er det noe som er ønskelig å igangsette, men som dere ikke har kapasitet eller ressurser til å gjøre alene?

De har nå fått et bilde av status ute hos medlemmene.

I andre møte ble det sett nøye på ulike måter å kunne samhandle for å kunne etablere en felles digital plattform:

1. *Etablere et offentlig-offentlig samarbeid, jf. forsyningsforskriften § 3-3*
2. *Fellesanskaffelse*
3. *Etablere et felleseid aksjeselskap, som anskaffer/utvikler løsningen på vegne av selskapene*
4. *Etablere en innkjøpssentral*

Det ble orientert om de 4 ulike mulighetene fra en jurist. Et par kan kreve mye samordning for å fungere, felleseid aksjeselskap kan være vanskelig å etablere da det kreves vedtak i hver enkelt organisasjon for kjøp, og nr. 4 brukes helst til løpende vare- og tjenesteanskaffelser. Det ble ikke konkludert hvem av disse som vil være best egnet og/eller som kan være mulig å få til.

Diskusjon:

Prosjektet haster.



Enkelte av medlemmene (VKT) holder på med prosjekter som er avhengig av dette. Hvis det ikke går fort nok, så kan det hende de må legge inn ressurser til å gjøre jobben selv. Det er ønskelig at de får tilgang til en slik plattform så snart som mulig.

Troms er med i «kollektivkameratene». Funksjonalitet som de trenger særskilt er seating for båter, og ser ut til å være del av deres bidrag inn i Kollektivkameratenes felles plattform.

Entur lager også en ny plassreservasjonssystem – men er ikke ferdig. De skal bytte ut det de har som er fra 90-tallet.

ITS direktivet pålegger EU-landene å ha et felles aksesspunkt for data. Priority Action A som omhandler data knyttet til kollektivtrafikk og tilknyttede tjenester skal ligge hos Entur. De øvrige ligger hos Veidirektoratet. Krever at alt kan leveres i et maskinlesbart format som alle leser på samme måten.

Felles var man enige om at det er viktig at offentlige penger brukes best mulig. Med det menes at det ikke er hensiktsmessig å utvikle parallelle systemer eller tjenester.. Viktig å få til en felles løsning etter hvert. Det må forenkle folks liv.

Jernbanedirektoratet ønsker å løfte behovet for en omforent arkitektur særlig over baksystemet -enighet om hva som skal ligge hvor. Dette for å unngå kostbar konkurranse mellom offentlige virksomheter på områder hvor samhandling er best.

13/18

Kollektivbarometeret offentliggjøring

Innspill:

- Det er et godt prinsipp når man går ut offentlig å nevne kun de beste – ikke motsatt ende av skalaen.
- Begrunne litt totaliteten, og beskrive litt hva slags kollektivtilbud man har.
- Kommuniseres med litt mer underliggende data. I mange fylker er det nettokontrakter utenfor sentrale strøk.
- Det bør bidra til at folk skal forstå hva som ligger i kollektivtrafikken og hvilken nytte det har.
- Jobbe med å finne et samlet positivt budskap når vi går ut med disse tallene. Det er ikke vanskelig.
- Det er ulik frukt i kurven – som må tydeliggjøres.



- Belønningsordningen må sjekkes at det gjelder kun byområdene. Kommentar – det er det.
- Dersom vi sender fra oss data, bør vi be om at vi får mulighet til fortolkningsmulighet. Det kan være ønskelig, men mediene vil neppe gi det.
- Vi må si hva denne løsningen viser og hva den ikke viser.
- Hvilke signaler gir den?
- Må sende fra oss standardmelding – med fakta om metode, antall spørsmål etc.
- Kanskje velge ut noen av tallene som løftes fram – muligens ta bort noen av de røde feltene. Det er for mye – den er tung.
- Sitteplass er en diskusjon ift sikkerhet. Det er mange som ønsker det, men det er ikke mulig å tilby sitteplass for alle med setebelter i bybusser. Bør sløyfes.
- Det lages en ny versjon av denne rapporten – som sendes til gjennomsyn før vi sender ut noe.
- Det enkelte selskap kan gjerne bruke resultatene og sende ut lokalt med egen tekst.
- Diskutere om om mobilitet skal inn i BEST/ kollektivbarometeret. Huske å spørre om de riktige begrepene – slik at folk skjønner hva de blir spurt om. Det er viktig da å spørre om reisetilbudet – ikke buss eller båt eller bysykkel – men at alt kommer med.

14/18

Felles aldersgrenser

Diskusjon:

- Alder er bra, men ikke helt nødvendig om kunden legger inn alder i billetten. Jernbanedirektoratet har kjørt en undersøkelse, og det er vilje hos kundene til å legge inn alder.
- Man må også ta med sosiale rabatter, som er enklere og bedre å få på plass enn aldersrabatter. Senior og studenter bør komme på plass. Vi bør komme med et innspill til hvordan vi skal gjøre det.
- To rabattordninger som vi er pålagt, men har ulik praksis:
 - Student
 - Senior
 - Her er det minstekrav.
 - Rabattprosessen kan styres i baksystemene.
- Det handler om politikk og penger.
- Mange steder er det veldig vanskelig å fjerne ungdomsrabatt eller ungdomskort – da disse er selve babyen til mange fylkespolitikere.



- Det kan ligge an til å komme en felles bestilling om harmonisering fra fylkene rundt Oslo og Akershus. Men der er det også et ungdomskort hos Brakar.
- Akershus har sett på hvordan det kan lages et tilbud med gratis skoleskyss – der man tilbyr gratis periodekort. Man må ikke ha ungdomskort for det.
- I Hedmark og Oppland er det et kjempegodt produkt med ungdomskort – ikke knyttet mot skoleskyss. Veldig for lik alder – og ser at de kan godt ha 18 år som barn – men ønsker å videreføre ungdomskort. Innfører «Ung voksen» i stedet for studentkort.
- ATB har akkurat endret modell ifm fylkessammenslåing. Ble ikke barn til opp til 18. Det handler om ressurser. Det ble administrativt innstilt på en enkel modell, men det ble vedtatt en noe mer komplisert. Går an å spille inn til fylkeskommunen hva som er smart å gjøre, men det koster, og det er vanskelig å få vedtatt.
- Det kan tvinge seg fram en harmonisering, dersom flesteparten av reisene i Norge blir barn opp til 18.
- Kolumbus skal snart i gang med å jobbe mot de yngre målgruppene. De ser på konsepter mer enn priser og aldersgrupper.

Konklusjon:

- Tror at sonestrukturen blir borte – og at det blir egne tiltak mot barn og unge.
- Kan være viktig å rette seg mot barn og unge for å få flere voksne til å reise.
- Alder er ikke noe problem for sømløs billettering, det er enkelt for folk å legge inn sin alder i billettappen.
- Det er vanskeligere med student og senior, fordi du da må legge inn mange flere forskjellige ting for å få det til.
- Vi bør bestrebe oss på harmonisering.

15/18

Rutetabeller

Vedtak:

Alle trenger en form for rutetabeller. Mobilitets- og markedskomiteen ønsker å se nærmere på hvordan vi kan gi kundene en analog løsning med digitale data for framtida, uten å lage de tid- og ressurskrevende PDF-rutetabellene som vi har i dag.

Kan brukerbehovene løses med dagens løsninger uten at man lager noe som er svært ressurskrevende? Behovene er relativt like, og vi setter ned følgende arbeidsgruppe som tar dette videre:

- Hanne Nettum Brevik, Entur.
- Øystein Hunvik, Sogn og Fjordane.



- Maren Høilund, Opplandstrafikk.
- Stine Myrvold, Troms fylkestrafikk.

Grappa gjør en enkel survey for å avdekke behovet.

Målsettingen er en «**analog løsning i en digital hverdag**».

Husk flerspråklig løsning, da den gjerne brukes av turister, tilflyttere og andre tilreisende.

16/18

Møtekalender

Neste møte avholdes 28. november 2018 i Oslo.

17/18

Orienteringer

- Kollektivkonferansen
- Medlemsmøte
- Vi trenger flere nominerte til Kollektivprisen.

18/18

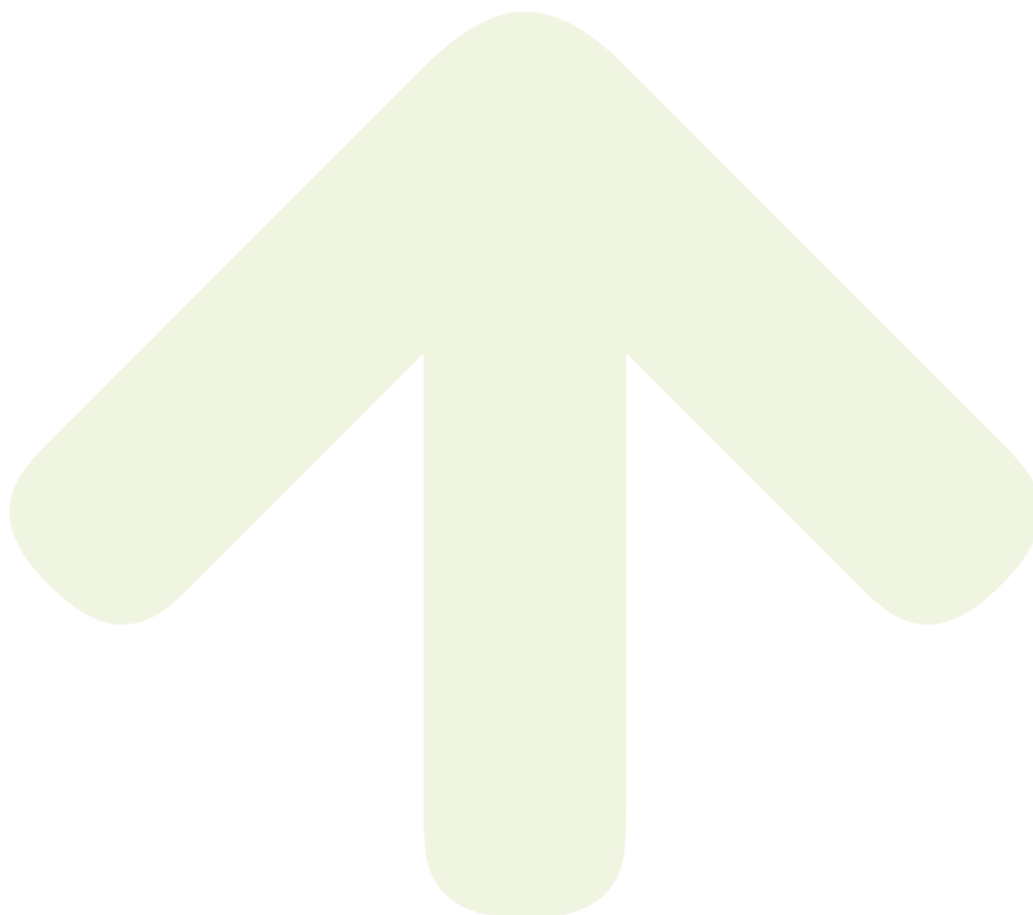
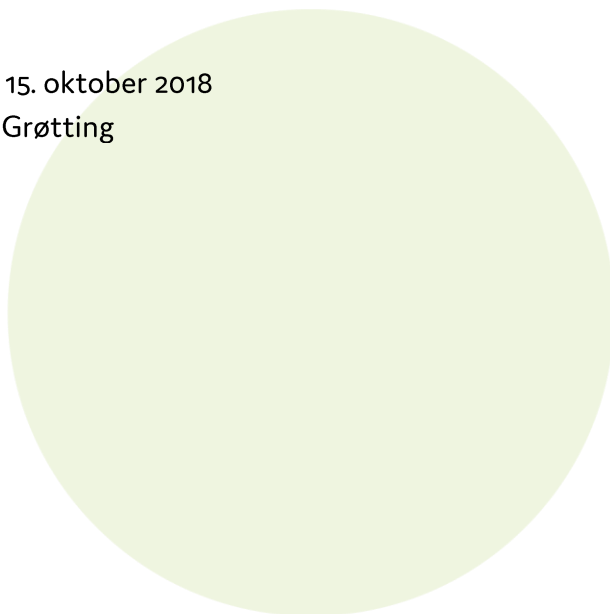
Eventuelt

Tilbakemelding på møtet? Bra – viktig å holde tida – og viktig å ha tid til å diskutere. Lettere å delta i diskusjon når det er forberedt. Viktig at det står mer enn bare punkter i sakspapirene, og det gjorde det til dette møtet.



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

Oslo, 15. oktober 2018
Olov Grøtting



11
SIDE

**FORENKLER
FOLKS
LIV.**

DRONNINGENS GATE 40, POSTBOKS 1030 SENTRUM, N-0104 OSLO, ORG.NR: 891 502 052