



REFERAT MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN 28.11.2018

Medlemmer: Hanne Alver Krum fra Skyss, Trond Myhre fra VKT, Marte Nes fra Ruter, Kjersti D. Nordgård fra Brakar, Lars Sigurd Eide fra Troms fylkestrafikk, Lars Baukhol fra Opplandstrafikk, Camilla Berntzen fra Jernbanedirektoratet, Kristin Stavnem fra Hedmark Trafikk, Elisabeth Tostensen fra Kolumbus, Hanne Nettum Brevik fra Entur, Stine Fredriksen fra Markedsforum/Opplandstrafikk

Forfall: Grete Opsahl fra ATB, Terje Mathiesen fra AKT og Jørgen Blix fra FFK

Sekretariat: Olov Grøtting, Ragna Skøien, Reidun Eckhoff og Christina B. Godskesen Andersen fra Kollektivtrafikkforeningen

19/18 Referat fra møtet 26.09.2018

Vedtak: Komiteen tar referatet til orientering.

20/18 Digital plattform

Har avklart hva som er digital plattform.

Fått svar fra medlemmene, totalt fått svar fra 13 av medlemmene.

Viser at veldig mye skjer i Ruter og Entur. Det er viktig at disse to avklarer mye bilateralt for å komme videre.

Terje Storhaug fra Ruter og Gisle Pedersen fra Entur gikk gjennom presentasjonen som også var sendt ut i forkant.

Fra presentasjonen:

- Billettplattform – de man har er gjerne fra 90-tallet. Leverandører forsøker å selge nye slike mer strømlinjeformede maskiner. Ikke det vi trenger.
- Det vi trenger i dag er en plattform som er mellom kundetjenestene og transporttjenestene. Den inneholder reiseplanlegger (med sanntid, stoppesteder, flåtestyring, avvik og hendelser, rutedatabase) og salg/betaling (produkter og priser, kontobasert billettering, plassreservasjon, nasjonal ordredatabase og oppgjør/avregning) samt masse kundeinformasjon som blir anonymisert når informasjonen sendes ut i systemet.
- Noen av disse tingene gjør Ruter og Entur felles, noen gjør bare den ene eller begge jobber med det på forskjellig måte.



○ Eksempelvis:

- Rutedatabase som forvaltes av Entur, ligger et annet sted, men brukes av begge.
- Nasjonal ordredatabase forvaltes også av Entur, og brukes av begge.
- Kundedatabase – har begge to. Den fungerer bra hos begge. Da er det pr. i dag ikke vits i å legge ned den ene.
- Ruter har flyttet over sin reiseplanlegger til Entur sin, da Entur hadde en mer funksjonell reiseplanlegger – Ruters var eldre.

Oppsummering:

1. Kundeperspektivet – sømløse reiser.
2. Det er allerede i dag samarbeid om felles løsninger
3. Det pågår allerede i dag samarbeid om nye felles løsninger.
4. Det er regulatoriske utfordringer i forhold til tett samarbeid
5. Ikke ta ut synergi-effekter for enhver pris
 - Der det er elementer med lignende funksjonalitet to steder og disse er moderniserte og ikke har behov for store oppgraderinger er byttekostnader forventet større enn synergigevinster ved å ha det bare ett sted

Konklusjoner fra diskusjonen:

- Som plattformgruppe kommer man egentlig ikke videre, da det er en del regulatoriske ting som må avklares. Hvilke muligheter har man til samarbeid ift anskaffelsesregler? Hvem skal ta prioriteringene? Det er enkelt å samarbeide der det er kunngjøringsplikt.
- Arbeidet så langt har endt opp med en henstilling til Ruter og Entur om å ta de bilaterale samtaler. Det er der det er de største ressursene er, og de største plattformene ligger der. Det er mye bra som skjer andre steder også, men det er i mindre målestokk.
- Har man kommet til en flaskehals, eller går det videre? Fra Ruters side er det et godt samarbeid med Entur. Samarbeid på plattformsida er i full gang. Ingen avventer noe for å gå videre, men det kan være en fare for suboptimalisering da ikke alt er samkjørt enda.
- Det kjøpes ikke lenger systemer. Det utvikles nå løsninger i forhold til delkomponenter som settes sammen – og det bygges på en software som man får fra Google, Amazon og andre. Dette er basert på topp moderne arkitektur.
- Ruter måtte bytte salgssystem også. De kunne gått til markedet og kjøpt det, men da hadde man fått siloer. De utvikler derfor selv.
- Optimalisering – en foreløpig konklusjon er at det beste kunne vært i et eget selskap som alle eier – da kunne man brukt egenregi-lovgivning. Dersom det er små selskaper som ikke har mulighet eller har lov til å gå inn i et selskap, kunne de antagelig få leveranser iht eneleverandør-lovgivning.
- Noen selskaper som har vært sentrale aktører og hatt en egen løsning som de har ønsket å selge som ferdig løsning, har snudd seg rundt og har realitetsorienteret seg.
- Konsulentselskapene leverer mye inn i utviklingen som Ruter og Entur gjør.



- Hvordan kan foreningen være en drivkraft videre, slik at arbeidet fortsetter videre?
- Risikerer vi at det kommer kommersielle krefter inn og tar denne plattformen? Vi gjør nok en stor feil dersom vi tror at vi kan ha monopol på dette. Men det er viktig at vi som offentlige aktører har en sentral funksjon i å lage en plattform, da vi også f.eks. vil promotere sykkel og gange som har stor samfunnsnytte – noe som kommersielle aktører ikke vil gjøre.
- Det er en sense of urgency her – vi vet at det kommer kommersielle aktører og tar dette markedet om de får lov. Det må reguleres.
- Det er et vindu som er åpent nå som det offentlige bør ta.
- Samhandlingsmodell som Jernbanedirektoratet står bak. Denne må kobles opp mot digital plattform-arbeidet.
- Foreningen kan være en pådriver for å få fortgang på dette arbeidet, men det er to styrever (minimum) som skal avgjøre og avklare veien videre. Hos Ruter sitter 80 personer og jobber med utvikling. Det handler om 10-talls mill kr pr. år.
- Er det mulig å løfte systemnivået opp på et nasjonalt nivå?
- Det er også et businesscase at mange ønsker kort og ikke bare mobil rundt om i Norge. Vi må ikke glemme at vi må ha offlineløsninger også.

21/18

Innovasjonsgruppe

Vedtak:

Innovasjonsgruppen består av 3 personer.

Følgende personer oppnevnes:

- Lars Baukhol, Opplandstrafikk.
- Elisabeth Tostensen, Kolumbus
- Oppnevnes av sekretariatet

Arbeidsform/mandat:

Gruppen skal ta imot leveransene fra hvert enkelt forum og komite som har gjennomført en Innovasjonsworkshop i regi av Kollektivtrafikkforeningen.

En slik workshop skal gjennomføres årlig i hvert forum/komite.

Innspillene behandles av Innovasjonsgruppen sammen med leder fra det gjeldende fagforum, der også initiativtaker/ideeier inviteres inn for å presentere og gi innspill ift sitt case.

Innovasjonsgruppen foreslår om ideen skal tas videre, om den skal sendes tilbake for å videreforedles eller om den ikke blir tatt videre i regi av Kollektivtrafikkforeningen.

Dersom ideen tas videre skal innovasjonsgruppen foreslå og gjerne forespørre et av medlemmene som kan være «testlaboratorie».

Innovasjonsgruppen skal bestå av 3 personer.



22/18

Mobilitetspakke

Det var enighet i siste møtet at vi skulle lage en underside på vår egen hjemmeside. Pga av arbeidssituasjonen og sykemeldinger har arbeidet ikke kommet særlig lenger.

Vi må forsøke å gjøre det så smart som mulig med minst mulig ressurser. Det er mye å lære av Kompis-samarbeidet i Sverige. .

Vi kan også søke om tilsvarende Kompis-prosjekt i Norge.

23/18

Felles aldersgrenser

Aldersgrenser for barn diskuteres rundt i hele kollektiv-Norge.

Dersom NSB går for barn opp til 18 år, så blir det felles for hele landet. Endringen må komme fra fylkeskommunene om de ønsker å gjøre om til 18 år rundt omkring.

Jernbanedirektoratet ønsker at det skal være felles aldersgrenser og sosiale rabatter.

Samferdselsdepartementet vil ikke komme med en anbefaling. Håndboka er en veileder.

Ruter kommer til å kjøre dette i i Oslo og Akershus uansett.

VKT kommer til å gå for barn 6 – 18 på enkeltbilletter. Og kat ung som erstatter ungdomskortet opp til og med 19.

Hordaland vil få 6 – 18, men de vet ikke helt hva som skjer med ungdomskortet.

Dersom ungdomskortet beholdes flere steder, vil sannsynligvis ikke kostnaden med barn opp til 18 år bli særlig stor. Dette fordi de for periodebilletter har mye gunstigere betingelser gjennom ungdomskortet, og det blir da enkeltbillettene som kommer som ekstra.

Work in progress flere steder.

24/18

Trendanalyser

Frode Hvattum, Ruter, orienterte.

Drivere for morgendagens mobilitetsløsninger – disse står seg godt, selv om de ikke er nye:

- Urbanisering



- Digitalisering
- Individualisering
- Bærkraft

Utvikling i mobilitetsbransjen:

- Elektrisk
- Selvkjørende
- Tilkoblet
- Delt

Nye forretningsmodeller:

- Uber har gjort at framkommeligheten i New York er dårligere.
- Må passe på at det gjøres grep for god byutvikling og god løsning for individet også koblet opp mot samfunnsutfordringene.
- Plattformøkonomi – legger seg mellom de som trenger et produkt og et etablert produkt.
- Det er mye penger i transport. De som eier et kjøretøy kan enkelt bruke det – slipper å investere.

Hvor er den økonomiske impacten vi kommer til å se? A gallery of disruptive technologies.

Veldig mange aktører som puster oss i nakken.

Kundene etterspør tjenester akkurat når de vil selv – også for buss eller kollektivtransport.

Hvis teknologi er svaret – hva er spørsmålet?

- Fra virkemiddel til løsningsfokus (hvilket behov skal vi løse)

Hvordan skal våre innbyggere kunne bevege seg fritt og enkelt uten bil... Ruters visjon:
Bærekraftig bevegelsesfrihet.

FN's bærekraftsmål viser verdien av kollektivtrafikken – blir viktig for mange virksomheter å koble målsetting og virkemidler opp mot.

3 ulike modeller ble presentert i Kombinert mobilitet-whitepaperet

KPMG har laget en reguleringsrapport som viser hvordan det offentlige bør regulere i framtida. Dette er en rapport som NTP-sekretariatet har bestilt ifm NTP 2022-2033.

Hva er kollektivselskapenes rolle i Norge?

- Gi politikerne en mulighet til å velge mål under FN's bærekraftsmål.
- Hva ønsker de å bruke kollektivtrafikken til?



Test app hos Ruter, der folk samler poeng ved å gå og sykle, og de kan løse det inn i kollektivtrafikk.

25/18

Kollektivbarometeret

Det var enighet om at vedlagte forslag til presentasjon brukes til offentliggjøring med oppdaterte tall for 2018, når resultatene for tre hele år foreligger i januar/februar.

26/18

Evaluerings Kollektivkonferansen 2018

Kanskje man skal ha litt mer parallellsesjoner. Det blir ikke slik at man sender ut så mange til kollektivdatene. Det går også over flere år.

Spørsmålet er: Hva skal det være for hvem?

Noe av opplegget i Styre- og eierseminaret passet for alle – ikke bare for lederne.

Vi kan vurdere å kjøre sammen styre- og eierseminar og medlemsmøte med noen parallelle sesjoner.

To dager kan være mye – men det er kanskje greit for mange. Men det bør være slik at en ikke bør være to hele dager.

Det bør være slik at en får flere til å reise på Kollektivkonferansen. Vi må forsøke å formidle at det er for alle – driftsfolk og andre som vanligvis ikke deltar.

Har vært nesten alle noen ganger – nå er det noen som heller vil være med på medlemsmøtet fordi det er nærmere ens egen hverdag. Det er viktig å se på forskjellen på de to dagene.

Verdien som ligger i inspirasjonen å delta på Kollektivkonferansen er viktig.

Det begynner også å koste litt.

Det var en terskel å dra i år for noen – fordi det var så mye som foregikk hjemme. Derfor ble det kanskje flere som ikke dro, men det kan være annerledes neste år.

Bør ikke endre for mye – for det er et godt konsept.

27/18

Årshjul og møtekalender

Det framlagte «årshjulet» ble applaudert.

Noen av datoene passer ikke. Det sendes Doodle før jul for å finne nye datoer for to møter.

28/18

Orienteringer



- NTP
Camilla Berntzen orienterte om prosessen fram mot Nasjonal Transportplan 2022-2033.
Olov Grøtting orienterte om arbeidet med innspill til NTP fra Kollektivtrafikkforeningen.e

29/18

Eventuelt

HentMeg

- Flere som har fått innspill på dette?
- Oppland har fått henvendelse fra to kommuner som ønsker å lære mer, og gjerne teste dette.

Markedsforum

- Ragna Skøien orienterte om agendaen for Markedsforumet 29.11.

Oslo, 29. november 2018
Olov Grøtting