



INNKALLING TIL MØTE I MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN

Dato: Torsdag 24. september 2020
Sted: Teams
Tid: Kl. 09.00 - 12.00

DAGSORDEN MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN:

- 16/20 Referat fra møtet 03.06.2020
- 17/20 Hvilke muligheter oppstår på veien videre i og etter koronaen
- 18/20 Innovasjon
- 19/20 Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020
- 20/20 Diskusjoner og orienteringer
- Orientering fra Regsmart-prosjektet
 - Orientering fra Mobilitetsfloken
 - Bestillingstransport og Netexformat
 - Kollektivkonferansen
- 21/20 Eventuelt
- Samordnet assistanse



SAKSPAPIRER:

16/20

Referat fra møtet 03.06.2020

Vedtakssak.

Referatet fra møtet 03.06.2020 kan du lese [her](#).

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.

17/20

Hvilke muligheter oppstår på veien videre i og etter koronaen

Orienterings- og diskusjonssak.

Bakgrunn:

Koronatiden har vært krevende for mange. Ikke minst for kollektivtrafikken som har vært hardt rammet. Etter at bransjen i flere tiår har jobbet hardt for å få kunder til å velge kollektivtrafikk som et samfunns- og miljøriktig alternativ, måtte myndighetene så å si over natten be publikum om ikke å reise hvis de ikke absolutt måtte. Kollektivtrafikken ble forbeholdt de som hadde en samfunnskritisk jobb.

Dette førte til at 70 – 80 % av kundene ble borte over natta, og kollektivbransjen beveget seg i et svært opprørt og uoversiktlig farvann. Det var ikke lett å se hvordan framtida ville bli, hvordan kunne man opprettholde et trygt kollektivtilbud og hvordan beholde tilliten til kundene? Og hvordan vi kan bruke det vi har lært nå til innovasjon og utvikling av tilbudet videre. Vi har fortsatt ikke svaret på alt dette.

Samtidig har det hatt enorme økonomiske konsekvenser. Bransjen sjøl bestemte seg tidlig for å stenge av fordøra og de to fremste seterekkene. Dette ble gjort i en svært uoversiktlig tid der man visste lite om framtida og hvordan koronaviruset smittet. Det ble gjort som føre var tiltak, for å sikre kollektivtrafikken som samfunnskritisk infrastruktur, ved å holde sjåførene unna potensiell smittefare. Dette førte til at kun digitale betalingsløsninger var mulig, og det førte også til at det bredte seg en oppfatning om at kollektivtrafikken var gratis. For noen av medlemmene førte det til opp mot 90 % inntektstap i perioder.



Koronakrisen som overraskende kom over oss og resten av samfunnet i mars, er blitt håndtert av bransjen og foreningen uten at vi i forkant på vegne av bransjen hadde laget en felles beredskapsplan for krisehåndtering.

Det har blitt jobbet tett innad i bransjen med innspill til smittevernveileder. Bransjen har stort sett klart å være i forkant av helsemyndighetenes lansering av veiledere, og har sendt innspill på vegne av en (stort sett) samlet bransjen før oppdaterte smittevernveiledere har kommet. Det er sannsynlig at dette har ført til et noe bedre resultat enn om en bare hadde kommet inn i sluttfasen.

Det ble før påske kjørt en kampanje #kollektivtakk sammen med NHO Transport. Dette for å takke alle aktører som står på og jobber for å få kollektivtrafikken til å gå gjennom pandemien.

Workplace er brukt som en kanal for å informere om aktuelle saker internt i Kollektivtrafikkforeningen gjennom pandemien.

Før sommeren startet myndighetene med en forsiktig gjenåpning av samfunnet. Skolene ble gjenåpnet og det var få restriksjoner ift ren skoletransport. Inn i sommeren åpnet man for reiser til store deler av Europa der det ikke da var rødt smittenivå. Det så da ut til at alt ville normalisere seg, og at vi ville kunne gjenåpne samfunnet mer og mer utover høsten.

Sommeren har ført til økt smitte en lang rekke steder, også utenfor Norge. Det har ført til at man har strammet inn på reiserådene til utlandet. Det har ført til en rekke oppblomstringer av smitte rundt om i landet, der man har måttet sette i verk ekstraordinære tiltak lokalt/regionalt.

I august ble det innført anmodning om bruk av munnbind i rush i Oslo og Indre Østfold. Den 11.09 ble en større endring gjort i veilederen, der trafikklysmodellen erstattes med kun to nivåer, en med ordinær situasjon med koronasmitte og en med forsterkede tiltak i et nivå med økende eller høyt smittepress.

Samtidig jobber mange av våre medlemmer for å få åpnet fordøren. Det har vært vanskelig flere steder, men det ser nå ut til at fordøren blir åpnet flere og flere steder.

Det er åpenbart at koronaen vil ha stor innvirkning et godt stykke ut i 2021, kanskje hele 2021. De fleste snakker i dag om at det må en vaksine på plass, og at den kommer i markedet for massevaksinering, før man ser slutten på pandemien for denne gang.

For kollektivtrafikken har det stor innvirkning på kortere og lengre sikt. Som samfunnsaktør, der vi ønsker å rive siloer mellom ulike enheter og bransjer, og mellom offentlig og privat sektor, og der vi ønsker at all utvikling skal skje i triangelet «kunde – samfunn – bærekraft» er det åpenbart ikke slik at vi for enhver pris ønsker at alle skal tilbake til kollektivtrafikken og alt skal bli som før.



Det er viktig å åpne opp for at koronapandemien gir nye muligheter for mobilitet. Digitale møter, konferanser og hjemmekontor har avlastet persontrafikken i svært stor grad gjennom pandemien. Disse endringene må videreføres.

Langt flere enn tidligere har brukt sykkel og gange til jobbreiser. Det er åpenbart at NTP 2022-2033 bør legge opp til en kraftig forsterking på gang- og sykkelveier for å bygge opp under denne trenden.

Råd om ikke å reise i rush har gjort at infrastruktur i sterkere grad har blitt brukt utover døgnet. Digitale løsninger kan gi økt utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kapasitet både for person- og godstransport, og bidra til mer effektiv bruk av samfunnets midler.

Alle disse utviklingstrekkene fører til at det blir mindre kollektivtrafikk, noe som er bærekraftig og bra for samfunnet.

Det som blir vår oppgave det er å få alle som har gått over til personbilen om å komme tilbake til kollektivtrafikken.

Da må vi også ha med oss at kollektivtrafikken i dette bildet må videreutvikles, og kanskje har samkjøring og andre elementer som innbefatter privatbil en rolle å spille. Det vil framtida vise.

Det som er viktig er nå at koronapandemien har gjort at kundene tenker nytt om reisevanene sine – og dette må vi også ta tak i.

Til diskusjon med en åpen runde:

Utvikling og innovasjon:

- Har koronaen før til endringer eller nyvinninger?
- Endringer i reiseatferd er dokumentert – hvordan kan vi bruke det til å utvikle tilbudet framover?

Utfordringer?

- Kapasitetsutfordringer
- Betaling/inntekt
- Spesielle utfordringer som bør deles



18/20

Innovasjon

Orienteringssak

Se for øvrig sak 3/20 den [11. mars](#) og sak 10/20 den [3. juni](#).

Status:

Innovasjonsnettverket med ambassadører fra medlemmene i KTF startet med det første møtet den 26. aug. Møtet var digitalt og det var med 16 deltakere. Det var noen flere deltagere som hadde meldt seg.

Kommunikasjonen foregikk på Zoom med presentasjoner i Powerpoint . I møtet testet vi ut funksjonen break out rooms i Zoom, og vi gjennomførte et gruppearbeid i en digital workshopløsning med verktøyet Miro.

Hovedmålet med møtet var for deltakerne å bli kjent med hverandre og skape engasjement. Hovedtemaet var hvordan vi kan bruke både vår erfaring fra koronatiden og aktuell forskning for å utvikle nye løsninger og gjøre forbedringer.

For å innlede på temaet hvordan man kan bruke endringene som koronapandemien fører med seg, presenterte Mari Betanzo fra Urbanet, en rapport om «Endring i reisevaner som følge av koronaepidemien».

Vi fikk gode tilbakemeldinger fra møtet, både på bruk av verktøy og innhold. Neste møte blir bygd opp med større involvering fra deltakerne.

Camilla Berntzen som leder innovasjonsgruppa ledet også møtet.

Innovasjonsgruppa vil i den fasen vi nå er inne i, brukes til å planlegge og sikre godt innhold i Nettverksmøtene. Møtene i nettverket legges opp med to måneders intervaller, og neste blir i slutten av oktober.

Innovasjonsnettverket vil bruke Workplace som dialog- og diskusjonsverktøy mellom møtene. Det er også ønskelig at deltakerne selv blir med på å utforme nettverket og hvordan det bør utvikle seg.

Det er ca. 22 deltagere som har meldt sin interesse til nettverket, og det er viktig at det er min. en pr. medlem, gjerne to for å sikre diskusjon og forankring i egen organisasjon.

Med så mange engasjerte ambassadører blant medlemmene virker det lovende, og det er viktig at det kommer opp kunnskap som deltakerne tar med seg og deler i egen organisasjon. Slik kan også dette nettverket skape enda sterkere samarbeid medlemmene mellom.



Innovasjonsgruppa har bestått av:

- Leder Camilla Berntzen, Jernbanedirektoratet
- Andrea Muribø, Snelandia/Troms og Finnmark FK
- Konrad Lillevevang, Fram/Møre og Romsdal FK

Andrea har nå gått ut i foreldrepermisjon, og vi trenger et nytt medlem i gruppa. Konrad ønsker også avløsning på grunn av kapasitetsutfordringer.

Vi ber om at dere foreslår nye medlemmer til denne gruppen, og også forespørre slik at vedkommende har mulighet til å gå inn.

Vi vil orientere mer om forventet arbeidsmengde og andre tanker om nettverket i møtet.

19/20

Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020

Vedtakssak.

Saksbehandler: Elisabeth Helene Berge

Bakgrunn:

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 – kalt Båtpassasjerrettighets forordningen er implementert i norsk rett ved sjøloven i 2016. Endringen i sjøloven medfører at alle aktører som tilbyr transport av båtpassasjerer (som omfattes av forordningen) er forpliktet å legge til grunn forordningen i sin saksbehandling. Det betyr at når det kommer til reisegaranti må bestemmelsene i forordningen ligge som en nedre terskel for hva kunder har krav på ved innstilte eller forsinkede avganger.

Det ble i 2019 fremmet et ønske fra Nordland fylkeskommune om en bransjestandard etter mal for buss, [Reisegaranti – anbefalt bransjestandard 2015](#).

Arbeidsgruppe

Det ble satt ned en arbeidsgruppe med representanter fra Kolumbus, AtB, Møre og Romsdal og Nordland FK, inkludert juridisk bistand fra Ruter og AtB, der målet var å komme frem til en felles nasjonal bransjestandard for hurtigbåt.



Hvorfor Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard?

En anbefalt bransjestandard for reisegaranti for hurtigbåter kan bidra til å tydeliggjøre innholdet i- og forståelse av loven, samt sikre gjengs praksis blant fylker og administrasjonsselskaper. Dette vil igjen sikre at våre reisende får best mulig informasjon, assistanse og likebehandling.

Konsekvenser

Som nevnt er alle aktører som tilbyr transport av båtpassasjerer (som omfattes av forordningen) forpliktet til å legge [forordningen og sjøloven](#) til grunn i sin saksbehandling.

Se vedlegg for oversikt:

- Pkt. 2 Informasjon
- Pkt. 3. Refusjon av billett og ny reiserute
- Pkt. 4. Kompensasjon ved forsinket ankomst
- Pkt. 5. Dekning av utgifter til alternativ transport
-

Vedlagt følger utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020.

Forslag til vedtak: Mobilitets- og markedskomiteen slutter seg til fremlagte utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020.

Vedlegg: *Utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020, 3 sider.*

20/20

Diskusjoner og orienteringer

- Orientering fra Regsmart-prosjektet om elsparkesykler, v/Nils Fearnley, TØI
- Orientering fra Mobilitetsfloken, v/Espen Strand Henriksen, Kolumbus
- Bestillingstransport og Netexformat, v/Aleksander Bjørøy, Skyss og Andreas Tryti, Entur
- Kollektivkonferansen, v/Elisabeth H. Berge, Kollektivtrafikkforeningen



21/20

Eventuelt

- **Samordnet assistanse**

Vi har fått følgende henvendelse fra Jernbanedirektoratet:

Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet startet opp prosjektet Samordnet bestilling av assistanse, der mulighetene for en felles bestillingsordning for assistanse skal utredes. I tildelingsbrevet er det presisert at tjenesten som ønskes etablert skal være kontaktpunkt for å bestille assistanse gjennom hele reisen. Det står videre at Entur As vurderes som mest aktuell for tjenesten, men at alternativer bør vurderes.

Det er nedsatt en tverretattlig arbeidsgruppe som skal jobbe med prosjektet. Pr nå består denne gruppa av SVV, Avinor, Entur, Bane NOR og en brukerrepresentant i tillegg til Jernbanedirektoratet. De ønsker også gjerne deltakelse fra kollektivtrafikkforeningen i arbeidsgruppa.

Det vil bli møter i arbeidsgruppa ca hver tredje uke, og en ekstern konsulent vil stå for den faglige produksjonen i prosjektet. Arbeidsgruppa vil ha en viktig rolle i drøfting og kvalitetssikring av det faglige grunnlaget. Toggruppa for universell utforming vil brukes som referansegruppe i arbeidet.

Til dette oppdraget mener vi i Kollektivtrafikkforeningen det er best at noen av dere som arbeider med disse problemstillingen kan bidra inn i arbeidet. Vi ønsker derfor at dere foreslår personer (som helst er forespurt), og det bør være en person som arbeider med universell utforming i dag.

Vi vil spille dette navnet/disse navnene inn til Jernbanedirektoratet, så får de velge hvor mange de ønsker å ha med i gruppa.

16.09.2020
Olov Grøtting