

Referat Distriktsforum 10.01.2018

Deltagere:

1. Roy Tore Evenstad, Troms fylkeskommune
2. Tor Haugstulen, Hedmark Trafikk
3. Tom Sagen, Hedmark Trafikk
4. Stein Fredrik Røstberg, Møre og Romsdal fylkeskommune
5. Solfrid Rød Olsen, Østfold Kollektivtrafikk
6. Danielle Hveding, ATB
7. Lars Baukhol, Opplandstrafikk
8. Tommy Forseth, Opplandstrafikk
9. Øystein Hunvik, Sogn og Fjordane fylkeskommune
10. Jørgen Blix, Finnmark fylkeskommune
11. Steinar Moberg Bjørøy, AKT
12. Randi Fosso, Brakar
13. Aleksander Bjørøy, Skyss
14. Christina Godskesen Andersen, Kollektivtrafikkforeningen
15. Ola Viken Stalund, Kollektivtrafikkforeningen
16. Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen
17. Jørgen Aarhaug, TØI – innleder

1

Velkommen v/Olov Grøtting

Deltagerne presenterte seg.

Jørgen Aarhaug, TØI innledet om noen av utfordringene man ser i forbindelse med kollektivtrafikk i distriktene:

- Kostnadsdrivere.
 - Enhetsprisene
 - Lønn
- Policydrevne kostnadsdrivere
 - Nullvekstmålet
 - Dimensjonering
 - Skolestruktur
 - Kjøretøyteknologi
 - Spesielle krav til materiell
- Markedsdrevne kostnadsdrivere (Kjøp av transport i et anbudsmarked)
 - Virksom konkurranse
 - Storby er dyrt
 - Gjentatte anbud fungerer

- Framtid
 - Arbeidskraft
 - Mål – at flere skal reise kollektivt – grønnere
- Distriktene
 - Den samme kostnadsveksten
 - Lavere inntjening
 - Slipper nullvekstmålet, men det gjør også at man kanskje ikke prioriterer det. Peker i retning av økt knapphet.
- Skole
 - Mer sentralt i distriktene
- Skolestrukturendringer
 - Mer kjøring – høyere pris – både fler vognkm pr. passasjer, men også dyrere vognkm. Hovedproblemet er at det er i rushtida
 - Kommunene sparer mer enn fylkeskommunenenes økte kostnader.
- Drosjereguleringer
 - Ikke teknologiavhengig – var også slik da det var hest og kjerre
 - Distrikt er egentlig enklere enn byer når det gjelder drosjereguleringer.
 - Skolekjøring – må ha anbud – da lønner det seg ikke med monopol
 - Kan komme omreguleringer.
 - Danmark:
 - Fjerner mye av behovsprøvingen
 - Men beholder løyvesystemet
 - Sverige – liberaliserte i 1994
 - Tok bort noen kvalitetsreguleringer, prisregulering osv.
 - Store drosjesentralene klarte seg – i distriktene verre.
 - Byene gjeninnført reguleringer etter som problemer oppsto.
 - Utgangspunktet åpen adgang
 - Liberaliseringen har ikke blitt forferdelig i Sverige.
 - Behovsprøvinga er ikke det viktigste – det er driftsgrunnlaget som er det viktigste.
 - Diskusjon: Utfordringen er ofte at dersom man ikke har avtale med pasientreiser så har man ikke driftsgrunnlag nok.
 - Det som kan påvirke dette mest er dersom pasientreiser begynner å kjøre mye sjøl.
- Mobility as a Service
 - Distriktsperspektivet løses ikke
 - Man kan kanskje koble på frivilligkjøring eller samkjøring
 - Skal det være et reelt tilbud i stedet for privatbil må man legge inn mange ressurser i det.
 - Spennende konsept – men med en del fundamentale utfordringer
- Autonome kjøretøy
 - Peker i retning av økt trafikkarbeid, mer tomkjøring
 - Mer behagelig å reise når du slipper å kjøre i kø selv
 - Kan forsøke å finne løsninger for å knytte opp mot kollektivtrafikk – økt mating f.eks. – da kan det bidra.

Kollektivtrafikkforeningen v/Christina

Våre forventninger til samarbeidet i Distriktsforumet:

- Identifisere tiltak som er relevante for distriktene.
- Skape gode og kreative løsninger for å få maksimalt ut fra de ressurser vi har tilgjengelig.
- Teknologitvillingen kan bidra til å optimere/restrukturere eksisterende kollektivtilbud.
- Innovasjon og nytenkning rundt mobilitetsbegrepet gir muligheter for å revurdere hvordan vi tenker kollektivtrafikk i distriktene.

Forsøk med pasienttransport i Oppland og Hedmark:

Dette var en forlengelse av KID-prosjektet. Tilbød pasientreiser på de opprinnelige rutene som et felles tiltak mellom Hedmark og Oppland.

Pasienten hadde med brev som de viste på bussen – kunden fikk da en billett. Ganske bra belegg på rutene. Måtte faktisk utvide noen ruter i Oppland med større buss. Fakturerte Sykehusene – fikk først 10 % rabatt, så 20 % rabatt.

Det ble evaluert hva de sparte på det, men kollektivselskapene fikk ikke tilgang til det.

Pasienter fikk reise gratis – uavhengig av avstand til sykehuset.

Det så ut som det var økonomisk vellykket også for sykehusene, men grensa for sykehusene ble økt til 10 km.

Sykehusene fikk ikke vite hvem som reiste, og fikk da heller ikke refundert fra Helfo. 3,8 mill kr i 2015 i omsetning i Hedmark og Oppland. 1100 reiser fra Bismo til Lillehammer som er blitt borte.

Dette forsøket var vellykket og lite byråkratisk.

Hedmark og Oppland la fram prosjektet for departementet, og fortalte hva de burde gjøre. Så på det som en naturlig nasjonal løsning – burde gjelde hele Norge. Men de hørte aldri noe mer.

Tilbakebetalinger fra Helfo kunne blitt gjort om man ønsket. Kunne også laget en teknologisk løsning for å identifisere kunden uten at det kommer fram navn.

Sogn og Fjordane har hatt et noe tilsvarende opplegg som de måtte slutte med pga personvern. Hjelpemann tok inn egenandel og førte på billetten.

I Østfold hadde de besøk fra Opplandstrafikk som orienterte for sykehuset. De ble begeistret for mulighetene.

Innspill fra hver av medlemmene om forventninger:

Oppland:

- Regional plan for samferdsel – fra Kollektivtrafikk til Mobilitet. Verden går mot mobilitet. Ønsker å se på utredning nye forretningsmodeller.

- Distrikt hele Oppland – og også i Hedmark når de blir sammen. Ønsker drahjelp til å dra i gang forretningsmodellene i den nye regionalplanen. Går på pasientreiser, kommuner som har busser, hoteller som har busser og MAAS.

Hedmark:

- Grubler på transport i distriktene. Klarer ikke å lande på hva slags modell man skal gå for. Ønsker å diskutere hva man kan få til – hva er det beste som en kan få til for minst mulig penger.
- Vanskelig å lage et tilbud for mer enn en og en.
- Erfaringsutveksling.

Møre- og Romsdal:

- Flex. Står ved et veiskille. Samarbeidet med Finnmark og Østfold. Teknologien skulle tatt et steg videre. Erfaringsutveksling på det.
- Ruteopplysning på Flex inn sammen med andre ruter. Bestillingsruter ikke så synlige.

Sogn og Fjordane:

- Tenkte at de var spesielle i 2011 da de ble medlemmer – men har skjønt at de har de samme utfordringer som de andre – bortsett fra de tre store byene i Norge.
- Har mange forum – markedsforum, skoleskyss, økonomi, materiell og miljø osv. Hva skal da distriktsforum styre med som de andre ikke gjør.
- Spent på hva man skal gjøre i dette forumet for å bli relevante.

Troms fylkestrafikk:

- Mye distrikt.
- Kommuner legger ned skoler.
- Kjører matefunksjoner.
- Ønsker å høre hvordan andre løser deres utfordringer – som f.eks. skolenedlegging.

AKT:

- Samordne offentlig betalte transport.
- Bestillinglinjer ligger i dag på utsiden – vanskelig å finne informasjon om det.
 - Spredt bestilling – man sender i dag bestillingen direkte til transportør.
 - Høre hvordan andre løser både vanlig transport og bestillingstransport.

Østfold:

- Har et godt Flexx-tilbud.
- De har i dag et alt for dårlig teknisk tilbud. Plattformen de har er nå utdatert – og de kan ikke reklamere så mye med det lenger. Det burde vært jobbet med en felles plattform. Ønsker å få gjort mye omkring bestillingstransport – vi må få det til sammen.

- De jobber med en kommunikasjonsstrategi for Flexx.
- Ønsker at Akershus og Oslo deltar i distriktsforumet.

ATB:

- Samme forventinger som de andre.
- Gjort mye for å få opplyst om skoleskyss.
- Rutestrukturprosjekt – skal legge framtidens kollektivtrafikk i regionen ut på anbud. Blir mer bestillingstransport.
- Nord-Trøndelag – har kundesenter som ligger i Harstad. Servicerute og tilbringer. Ringer dit og bestiller.

Brakar:

- Har mye distrikt. Det er litt vanskelig. Fokus på Drammen – og trafikk til Oslo. Trenger backing på at man har distrikt.
- Bestillingsruter som er hemmelige tjenester. Noen er nedlagte bussruter som er blitt bestillingsruter.
- Trafikkplan for Hallingdal.
- Erfaringsoverføring.
- Hjelp til å tenke nytt – kaste ting litt opp i været.

Skyss:

- Har mye fokus på stamlinjer, bylinjer og bybane.
- Hordaland er et stort fylke. Må ha et godt nok tilbud. Hva er et minimumstilbud? Kan ikke vise til noe når man jobber med beslutninger.
- Har ikke bestillingstransport i Skyss.
- Skoleskyss – kombinert med lokalkjøring.
- Interessert i å se på fylkeskryssende kommersiell transport sammen med lokaltrafikk.
- Bransjestandarden – ha litt tyngde på deres avgjørelser.

Finnmark:

- Vært med i Kollektivfamilien siden 2010 – det var til å begynne med mest hele foreningen – så ble det forumer. Vi har jo forskjellige forum – som er veldig fagspesifikke. Dette kan kanskje være et paraplyforum – for alt som har med distrikt å gjøre.
- Noe drahjelp overfor myndighetene.
- Erfaringsoverføring og inngåelse av samarbeidsprosjekter er selvfølgelig.
- Anbud for første gang i 2016 – da tok de vekk alle rutene og bygde strukturen på nytt. Må også serve tettstedene sine – og la opp langruter samt tilbringertjenester. Kunne gå ned på størrelsen på materiellet. Flex var en dør til dør-tjeneste – men nå er det blitt en rutetjeneste som går når noen trenger det. Har Flex inn i ruteplanleggingen.
- Har to apper – sliter med å integrere det – en for Flex og en for reiseplanlegger.

SPØRSMÅL:

Hvordan få Flex-ruter inn på infoskjermer og inn på reiseplanleggere?

Svar:

- Finnmark er at det ikke er helt samkjørt.
- Sogn og Fjordane har dette – men Entur har problemer med å få med fotnotene.
- Oppland ønsker å legge dette ut elektronisk – men har ikke mulighet til det i dag.
- Hedmark har gått vekk fra Flex – men har bestillingsruter som er søkbare – og ligger i reiseplanlegger. Kommer naturlig nok ikke opp på monitorer.

Prosjekter:

Hedmark:

Flex Hedemarken og KID Tolga. Disse løsningen ble for dyre. Rendyrket det som har med bestillingsruter. Nå har de en bestilling: Skal levere på skolefriuker – bestillingsrute. På inneklemt feriedager skal skolerutene gå på de tre dagene.

Oppland:

I 2013 fikk Opplandstrafikk KID-midler til bestillingstransport organisert av operatør. Operatørene skulle få ansvaret for dette. Det ser ut til at dette dør langsomt ut. De fikk også med kommunene i disse prosjektene. Taxiselskapet skulle få billettprisen som de tok inn – ingen var begeistret. Ikke søkbart – ble ikke markedsført. Det å jobbe med bestillingstransport og ruter krever dedikerte ansatte.

De har politisk bestilling om å jobbe mer med bestillingstransport.

Brakar:

Hjem for en 50-lapp. Krevende å markedsføre. Ble ikke brukt til slutt. Da ble det lagt ned men fylkeskommunen ønsket bestillingsruter.

Sogn og Fjordane:

Bestemme hvordan et minstetiltak skal være: Fra 2010. Er fulgt opp – det er på 1 tur/retur pr. uke på båt til veglause grender.

Drosje er et kjempeproblem i distriktene å få til en reell konkurranse – derfor har de alt i samme anbud – forholder seg til en operatør. Så da blir det ev. operatørene som henter inn underleverandører.

Bestillingstransport hos operatørene.

Man må bruke tid på både TT-transport, hjemreise for ungdom osv.

Hedmark:

Taxianbud – kjører anbud på taxikjøring.

Finnmark:

Samordning av TT-transport med annen offentlig transport.

Hva skal man gjøre med TT-transport?

- TT-brukere kan kjøre gratis i Oppland.
- TT-transport skal jo være for de som ikke kan kjøre vanlig kollektivtransport. Ble igjen i Buskerud FK – ikke i Brakar. Bør ligge sammen med bestillingstransport mener noen – men andre er imot.
- Møre og Romsdal tenkte å samordne TT og Flex – men ble ikke slik at de gjorde det.
- Erfaringene fra Østfold er at mange TT-brukere har gått over til Flex.
- Skal du få et godt offentlig nettverk med bestillingstransport så burde pasientreiser, TT osv. slås sammen.
- TT er svært forskjellig fra fylke til fylke

Oppsummering og veien videre.

Distriktsforumet må:

- Arbeide strategisk for å påvirke at de ulike transportformene i distriktene blir samlet hos samme myndighet eller departement. Pasienttransport, flex-/bestillingstransport, skoletransport m.m.
- Arbeide med bestillingstransport og tekniske løsninger for dette, ev. en ny form for flexx-transport. Hvordan markedsføre disse tjenestene. Viktig å få disse rutene inn i Nasjonal reiseplanlegger.
- Være et paraplyforum som jobber på tvers av fagområdene – og fanger opp hva det er fra de ulike forumene som er viktig for distriktene.
- Legge til rette for erfarings- og kompetanseutveksling med sikte på utvikling av hensiktsmessige kollektivtilbud i distriktene, blant annet ved hjelp ny teknologi og nye forretningsmodeller.

Det ble foreløpig opprettet et arbeidsutvalg bestående av Tor Haugstulen, Hedmark Trafikk og Jørgen Blix, Finnmark fylkeskommune som sammen med ansvarlig fra sekretariatet planlegger neste møte. Det er ikke avklart hvem fra sekretariatet som blir ansvarlig enda.

Det tas sikte på et møte før sommeren. Det vil bli sendt ut doodle med aktuelle møtedatoer.

Oslo, 29. januar 2018

Olov Grøtting