



Prosjektplan for «forprosjekt smart transport»

Prosjektnummer:	Saksnummer:	
Oppdragsgiver:	Prosjektleder:	
Prosjekttype:		
Prosjektavtalen gjelder for:		
Rammer:		
Totalbudsjett for prosjektet		
Startdato:	22.8.2016	
Sluttdato:	31.12.2017	
Behandlet dato: <dato>	Behandlet av / Prosjekteier: <navn>	Utarbeidet av: <navn>
Beslutning: <Godkjent som del av prosjektets styringsdokumentasjon / øvrige vurderinger som må gjøres?>		
Signatur (prosjekteier):	Signatur (prosjektleder):	

Innhold

1	Bakgrunn for forprosjektet.....	3
1.1	Overordnede målsettinger	3
1.1.1	Fylkestingets vedtak.....	3
1.1.2	Dagens situasjon	4
1.1.3	Drosjemarkedet og ny teknologi.....	5
1.1.4	Bestillingstransport	6
1.1.5	Forprosjekt	6
2	Formål, målsetninger og leveranser	6
2.1	Formål	6
2.2	Målsetting.....	6
2.3	Leveranser	7
3	Fremdriftsplan og organisering.....	7
3.1	Fremdriftsplan	7
3.1.1	Milepæler	10
3.2	Organisering	10
4	Forhold til andre prosjekter/ interessenter	12
5	Rapporteringsstruktur	13
6	Budsjett	13
7	Andre involverte	13
8	Risikofaktorer	14
9	Annet.....	14

1 Bakgrunn for forprosjektet

1.1 Overordnede målsettinger

Å ha tilgang til effektiv transport er grunnleggende, enten man bor i by eller i distriktet. Globalisering, internasjonal handel, befolkningsvekst og økonomisk vekst gir økt transportetterspørsel. Samtidig gir sentralisering og økt byvekst økte utfordringer der det allerede er kapasitetsutfordringer¹. Innbyggerne er avhengig av å ha transportmetoder som fungerer i hverdagen og er effektive, både i byene og i distriktet.

Klimagassutslippene fra transport er en stor utfordring. Klimagassutslippene fra transport utgjør den klart største delen av utslippene fra ikke-kvotepliktig sektor i Norge, med 15,4 millioner tonn CO₂ årlig. Personbiler utgjør den største gruppen av dette, med 5,5 millioner tonn CO₂ -ekvivalenter.

I klimaforliket i Stortinget ble det i 2012 vedtatt et nullvekstmål. Det innebærer at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Sør-Trøndelag fylkeskommune har sammen med Trondheim kommune og Statens vegvesen inngått en bymiljøavtale, der vi forplikter oss til å nå nullvekstmålet. Arbeidet gjøres gjennom Miljøpakken, et samarbeid mellom Statens vegvesen, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag Fylkeskommune.

Norge gjorde en avtale med EU etter at Paris-avtalen ble vedtatt, angående framtidige utslippsreduksjoner. Norge har her forpliktet seg til 40% nedgang i ikke-kvotepliktig sektor i 2030 sammenlignet med 2005. Etersom transport, deriblant en stor andel persontransport, utgjør en stor del av utslippene, vil transport måtte ta en stor del av denne reduksjonen. Målene for utslippsreduksjoner er ambisiøse, og det vil trolig være nødvendig med reduksjon av klimagassutslipp både i byområder og i omlandet.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har som målsetting at CO₂ -utslippene skal være en million tonn mindre i 2020 sammenlignet med 1991. I Rockheim-erklæringen sies det at Sør-Trøndelag vil være et foregangsfylke for gode klima- og miljøløsninger. Det er også ønskelig å ha en løsning for bedre kollektivtrafikk i distriktene, gjennom for eksempel bestillingstransport og bedre samkjøring mellom buss, tog og hurtigbåt.

Forprosjektet skal forsøke å svare ut om det er mulig å kombinere tre ulike utfordringer. Klimavennlig transport i byen, i distriktet, og samtidig gjøre systemet effektivt, både for de som benytter det og administrasjonen. Kan det være mulig å løse mobilitetsutfordringene både for by og distrikt i ett system?

1.1.1 Fylkestingets vedtak

Fylkestinget vedtok i FT-sak 44-16 at «Fylkesrådmannen bes om å, i samarbeid med bransjeaktørene og fagforeningene i bransjen, og i samråd med Samferdselsdepartementet, om å utvikle en løsning for felles kundeinformasjon og drosjeformidling, i tråd med konklusjonene i

¹ http://www.ntp.dep.no/Forside/_attachment/1355550/binary/1108800?_ts=154a5190910, s. 19.

Konkurransetilsynets rapport «ET DROSJEMARKED FOR FREMTIDEN», som bygger opp under målet om en mer effektiv og klimavennlig utnyttelse av drosjene i Trondheimsområdet.»

Det ble fulgt opp i Fylkesutvalgets sak 192-16, der det ble vedtatt at:

Fylkesutvalget ønsker at det etableres et forprosjekt finansiert av resterende midler i prosjektet «Bestillingstransport i Oppdal kommune og Rennebu kommune». Prosjektet løses ved bruk av interne personalressurser.

Prosjektets formål skal være å:

1. Utvikle en felles informasjons- og formidlingsløsning for drosje i Trondheim, i henhold til fylkestingets bestilling i sak 44/16.
2. Initiere utvikling av et system for bestillingstransport i distriktet, iht. vedtatt Strategiplan for 2016-2019, som kan muliggjøre mer effektive løsninger for distriktsanbudet i 2021.
3. Initiere første skritt på veien fra transport til mobilitet i Trøndelag, med en ambisjon om at STFK i løpet av forprosjektet skal bidra til at Miljøpakken skal bli en norsk motor i utviklingen av moderne og attraktive mobilitetsløsninger i norske byer.

Forprosjektet skal evalueres i løpet av høsten 2017 og avsluttes innen 31. desember 2017.

1.1.2 Dagens situasjon

Anslag fra 2015 viser at arbeidet i Miljøpakken går i riktig retning, men det går for sent for å nå mål om 205% reduksjon i CO₂-utslipp innen 2018. Samtidig viser de siste målingene fra Vegamot AS at biltrafikken øker i Trondheim, antall bompasseringer har økt med 1,25 % første halvår 2016 sammenlignet med første halvår i 2015.

Reisevaneundersøkelser viser at andelen som er bilfører i Trondheim har gått ned fra 46 % i undersøkelsen 2009/2010, til 43% i siste undersøkelse i 2013/2014. Kollektivtrafikken har økt med over 60% siden 2008, og det er flere som sykler og går.

Det er oppnådd mange nye reisende med miljøvennlige transportformer siden Miljøpakken startet opp i 2008. Likevel er det fortsatt mange som er avhengige av privatbil for kjøring. Noen har ærender på vei til og fra jobb, andre reiser til tider og steder der det er uforholdsmessig kostbart å tilby et tilfredsstillende kollektivtilbud. Samtidig har Urbanet anslått at Trondheim vil ha 17 % vekst i persontransport fra 2014-2030, og 36 % vekst i perioden 2014-2050 på bakgrunn av befolkningsveksten².

Samtidig er det slik at dagens reiseopplevelse som passasjer er annerledes enn den var få år tilbake. Mange utnytter tiden under reise på smarttelefon, en undersøkelse fra TØI viser at 83% av de reisende på kollektivtrafikk har med seg smarttelefon. Denne tilgangen til informasjon kan gjøre at opplevelsen av å benytte privatbil til og fra destinasjoner oppleves annerledes enn den gjorde tidligere.

² http://1f4d6970592b53df998f-b41c63890e2fed1e20530ac7ebc616a1.r17.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/UArapport_50_2014_Nullvekstm%C3%A5let-og-fordeling-av-transportvekst_endelig.pdf

I tillegg viser undersøkelser at å eie privatbil er dyrt. Opplysningsrådet for veitrafikken har beregnet at en normal familiebil til ca. kr. 300.000 i innkjøpspris koster kr 94.000 årlig. Bilen benyttes i liten grad gjennom dagen, og opptar store arealer som kunne ha vært utnyttet annerledes. Trondheim kommune har forespeilet at byen vil vokse med 70.000 innbyggere fram mot 2050, og det vil være behov for å utnytte byens areal best mulig.

1.1.3 Drosjemarkedet og ny teknologi

I dag er situasjonen slik at hvis man skal bestille drosje må man henvende seg til hvert enkelt drosjeselskap. Som kunde kan man ha ulike preferanser, som å komme raskest mulig fram, komme fram til lavest mulig pris, klimavennlig transport, forutsigbar reisetid osv. Hvis man som kunde skal bestille drosjetransport, kjenner man ikke til hvilket selskap som har drosje nærmest deg, eller hvilket selskap som vil få deg rimeligst til din destinasjon. Norges Taxiforbund tilbyr taxikalkulator.no, men den er lite kjent, og den kan ikke benyttes til å bestille taxi.

Samtidig er det per i dag ledig kapasitet i drosjemarkedet. En taxi i Sør-Trøndelag har ifølge SSB passasjerer i 28% av sine tilbudte timer, det vil si at med 7,5 timers arbeidsdag, er det passasjer i bilen i litt over to timer. I Nord-Trøndelag er det passasjerer i bilen i 46% av tiden.

Dette fører til at hver sjåfør ofte må jobbe lange skift for å få tilstrekkelig inntjening, og at det kan være lav fortjeneste pr time. I tillegg blir hver tur kostbar for passasjerene, som må betale mer pr tur siden kostnader til tilbudt tid uten passasjer må dekkes inn. En mulig løsning for å redusere passasjerenes kostnader pr tur, er å utnytte drosjens kapasitet bedre, med flere passasjerer på samme tur.

Ny teknologi gjør det mulig å tilby transport på en annen måte enn det som har vært gjort tidligere. Det er mulig å håndtere store datamengder på en måte som er enkelt tilgjengelig for folk flest, via applikasjoner på smarttelefoner eller andre nettløsninger. Dette har også medført at nye aktører har kommet inn eller er på vei inn i drosjemarkedet over hele verden, også i Trøndelag. Facebookgrupper som organiserer kjøring, Uber og Lyft er noen eksempler på grupperinger som utfordrer dagens drosjemarked. Ny teknologi kan også gjøre det enklere å dele taxi med andre, ved at man enklere kan gi beskjed om at man ønsker å dele drosje med andre, og at man har tilgang til GPS, så planleggingen av transporten kan gjøres raskt.

Det har også kommet nye tilbydere av transporttjenester på markedet, som tilbyr deling av bil, det finnes bilkollektiv, bilutleie. Det er mulig å leie bysykler, og NSB har lokaltogtilbud i Trøndelag. Alt dette tilbys på forskjellige plattformer.

Konkurransetilsynet har skrevet rapporten «Et drosjemarked for fremtiden³», der de skriver at dagens regulering av drosjemarkedet ikke legger til rette for effektiv konkurranse og prisvekst, og at nye teknologiske løsninger kan bidra til et mer dynamisk og fremtidsrettet drosjemarked.

Samferdselsdepartementet jobber også med nye regler for drosjenæringen, der man tar i bruk ny teknologi, for eksempel for å erstatte taksameteret.

³ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport_drosjemarked-for-fremtiden.pdf

1.1.4 Bestillingstransport

Både Sør- og Nord Trøndelag tilbyr bestillingstransport.

Det er en løsning for steder med lite trafikkgrunnlag for kollektivtransport. Det er satt opp faste ruter, men turene kjøres kun etter bestilling fra kundene. Ordningen administreres av et kundesenter. Bestillingstransporten omfatter både tilbringertransport, der passasjerer kjøres til et korresponderende busstilbud, og serviceruter, der turen går til for eksempel handelssentra. Kundene betaler det samme som en ordinær bussbillett, og transporten settes opp med transportmiddel etter antall passasjerer, taxi, maxi-taxi eller buss.

(evt utfyllende om bestillingstransport v NTFK)

1.1.5 Forprosjekt

Et eventuelt prosjekt er dermed tenkt som et samlet svar på utfordringene og mulighetene gitt ovenfor. Kan en felles informasjons- og formidlingsløsning for drosje ses i sammenheng med bestillingstransport? Og samtidig, kan en løsning for å bestille drosje og bestillingstransport utvides til også å inkludere andre transportformer, og dermed være en inngang til et helhetlig transporttilbud for innbyggerne i Trøndelag?

Dette forprosjektet skal forsøke å svare på om dette er mulig, og i tilfelle, gi anbefalinger for hvilke løsninger som bør velges. Om forprosjektet ser at et slikt arbeid kan lykkes, kan målsettingen være at Miljøpakken får mulighet til å tenke helhetlig rundt innbyggernes behov for mobilitet, og kan tilby klima- og miljøvennlige transportformer som dekker innbyggernes behov for transport. Samtidig kan et nytt system legge til rette for nye muligheter for distriktsanbudet i 2021.

2 Formål, målsetninger og leveranser

2.1 Formål

Prosjektets formål skal være å:

1. Utvikle en felles informasjons- og formidlingsløsning for drosje i Trondheim, i henhold til fylkestingets bestilling i sak 44/16.
2. Initiere utvikling av et system for bestillingstransport i distriktet, iht. vedtatt Strategiplan for 2016-2019, som kan muliggjøre mer effektive løsninger for distriktsanbudet i 2021.
3. Initiere første skritt på veien fra transport til mobilitet i Trøndelag, med en ambisjon om at STFK i løpet av forprosjektet skal bidra til at Miljøpakken skal bli en norsk motor i utviklingen av moderne og attraktive mobilitetsløsninger i norske byer.

Forprosjektet skal undersøke hvilke behov, muligheter og begrensninger som finnes for å tilby en slik løsning.

2.2 Målsetting

Forprosjektets målsetting er å avdekke hvilke muligheter som finnes for å lage en slik felles informasjons- og formidlingsløsning for drosje, som kan sees i sammenheng med bestillingstransport i distriktet. Finnes det løsninger som kan brukes, og vil de dekke våre behov.

Hvilke avgrensninger må gjøres, og hva skal til for at en eventuell implementering skal bli vellykket. Forprosjektet skal avdekke fordeler og ulemper ved et slikt system, og gi en anbefaling for veien videre.

En mulig oppbygging av et slikt system er tenkt som følgende:

Trinn 1	informasjons- og formidlingsløsning for drosje på tvers av selskap, med mulighet for å vite hvor drosjen befinner seg, mulighet for å dele drosje med andre, samt at kunder skal få prisinformasjon på forhånd
Trinn 2	informasjons - og formidlingsløsning for bestillingstransport.
Trinn 3	Miljøpakkens tilbud formidles gjennom bestillings- og formidlingsløsningen. Gangruter, sykkelruter, bussruter, bysykler.
Trinn 4	betalingsløsninger gjennom plattformen. Avregning skal gjøres mellom tilbyderne, sømløst for kunden.
Trinn 5	Andre tilbydere kan delta i felles informasjons - og formidlingsløsning. Eksempler: tog, bilkollektiv, bildeling, samkjøring, sykkeldeling osv.
Opsjon: 6	Gaming/ belønningsstruktur: belønning for mye bruk, i form av rabatt eller ekstra gode tilbud for enkeltprodukter.
Opsjon: 7	Legge til rette for kognitiv teknologi. Plattformen lærer av hvilke valg du og alle andre brukere gjør, og utvikler seg over tid.

Løsningen skal ha integrert sanntidsinformasjon, så hvis en buss er mye forsinket, skal passasjeren få beskjed, og mulighet til å endre sine valg.

Løsningen skal legge til rette for åpne data, så mest mulig av reiseinformasjonen skal være offentlig tilgjengelig.

2.3 Leveranser

Forprosjektet skal levere en sluttrapport som gir en anbefaling om å eventuelt gå videre med en felles informasjons- og formidlingsløsning for drosjetransport og bestillingstransport for Trøndelag og/ eller Miljøpakken. Rapporten skal legge grunnlaget for å eventuelt starte med et hovedprosjekt.

3 Fremdriftsplan og organisering

3.1 Fremdriftsplan

Prosjektet vil deles inn i 5 faser.

0.	Oppstart – august 2016 - september 2016 Etablering av prosjektorganisasjon, prosjektdeltakere og styringsgruppe Etablering av rapporteringsstruktur Programråd i Miljøpakken orienteres om forprosjektet Kontaktutvalget i Miljøpakken orienteres om forprosjektet
----	---

	<p>Forslag til prosjektplan vedtas av prosjekteier Fylkesutvalget orienteres om prosjektplan</p> <p>Leveranser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prosjektplan • Presentasjon av prosjektet <p>Milepæler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 19.9.16: Prosjektplan og presentasjon klar til prosjekteiermøte • 27.9.16: Fylkesutvalget orienteres • 1.11.16: Programråd MP orienteres om oppstart (v/ prosjekteier) • 11.11.16: Kontaktutvalget orienteres om oppstart av prosjektet
1.	<p>Konseptfase – oktober 2016 – februar 2017</p> <p>Kartlegging av dagens situasjon – drosjemarked og bestillingstransport Kartlegge hva som gjøres andre steder Start på samfunnsøkonomisk analyse – dagens situasjon– deriblant hente statistikk og trafikktegninger Etablere endelig prosjektplan Studiereiser Dialog med miljø andre steder som tilbyr relevante løsninger markedsundersøkelse Involvere og ha dialog med samarbeidspartnere:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Samferdselsavdelingene i STFK, NTFK, (MRFK) ○ AtB ○ Trondheim kommune ○ Kommuner i hele Trøndelag ○ drosjenæringen Trøndelag ○ tillitsvalgte ○ FoU-miljøet i Trondheim ○ Samferdselsdepartementet ○ Statens vegvesen ○ Vegdirektoratet ○ NSB ○ ITS Norge ○ Evt flere aktuelle organisasjoner <p>Leveranser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forenklet samfunnsøkonomisk analyse av dagens situasjon • Foreløpig rapport etter fase 1 • Halveisrapportering med avgrensning av leveranser – til politisk behandling med forslag til vedtak <p>Milepæler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.2.17: Halveisrapportering med avgrensning av leveranser klar til komiteer 15.-16.2.17 og fylkesting 1.-2.3.17

2.	<p>Utredning – mars 2017 – mai 2017</p> <p>Utredning med hvilke ulike alternativer for overordnede prinsipper og organisering, gjerne 3 alternativer</p> <p>Beskrivelse av fordeler og ulemper ved disse</p> <p>Leveranser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delrapport utredning <p>Milepæler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 31.5.17: delrapport klar
3.	<p>Vurdering av alternativer - juni 2017 – august 2017</p> <p>Vurdering av fordeler og ulemper med de ulike modellene for overordnede prinsipper og organisering</p> <p>Utvidelse av samfunnsøkonomisk analyse med ulike scenarier</p> <p>Leveranser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delrapport «vurdering av alternativer», inkludert samfunnsøkonomisk analyse <p>Milepæler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 31.8.17: delrapport klar
4.	<p>Avslutning - september - desember 2017</p> <p>Sluttrapport med forprosjektets anbefaling, og alternativer for videreføring av forprosjektet. Rapporten skal inneholde samfunnsøkonomisk analyse og forslag til overordnet prosjektplan for hovedprosjekt, med gevinstrealiseringsplan.</p> <p>Leveranser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sluttrapport • presentasjon • Politisk sak for behandling i Fylkesting/ fellesnemnd oktober 2017 • Forslag til prosjektplan hovedprosjekt <p>Milepæler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 20.9: Politisk sak med sluttrapport og forslag til videreføring klar til politisk behandling • 4.-5.10, 18.-19.10: Politisk behandling komiteer og fylkesting/ fellesnemnd. • 19.10(?): Evt orientering i Bystyret • X.11: Vedtak om evt videreføring i KU Miljøpakken • 31.12.2017: Forprosjektet avsluttes

	2016	2017
0. Oppstart	▲	
1. Konseptfase		▲
2. Utredning		
3. Vurdering		
4. Avslutning		▲

27.9.16: orientering Fylkesutvalg

1.2.17: Halvveisrapportering, politisk behandling februar/ mars

20.9.17: sluttrapport klar til politisk behandling oktober

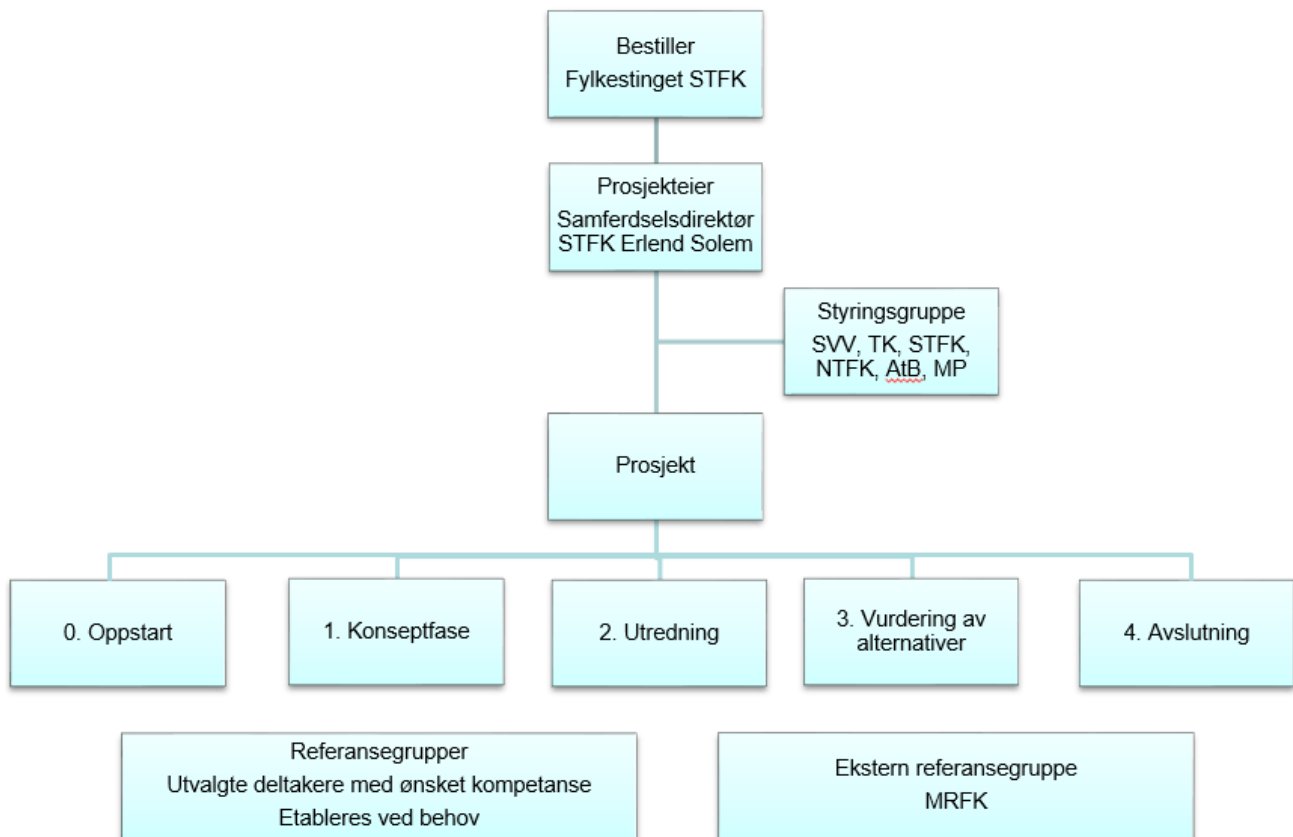
3.1.1 Milepæler

M	Dato	Milepæl
Fase 0, oppstart:		
M 0.1	20.09.2016	Forslag til prosjektplan godkjennes av prosjekteier
M 0.2	27.09.2016	Fylkesutvalget orienteres
M 0.3	01.11.2016	Programråd MP orienteres om oppstart v/ prosjekteier
M 0.4	11.11.2016	Kontaktutvalget orienteres
Fase 1, konsept:		
M 1.1	01.02.2017	Halvveisrapportering med avgrensning av leveranser til komiteer/ ft
Fase 2, utredning		
M 2.1	31.05.2017	Delrapport klar
Fase 3, vurdering av alternativer		
M 3.1	31.08.2017	Delrapport klar
Fase 4, avslutning		
M 4.1	20.09.2017	politisk sak med sluttrapport og forslag til videreføring klar til behandling
M 4.2	18.10.2017	Fylkesting/ Fellesnemndsbehandling
M 4.3	X.11.2017	KU Miljøpakken, evt videreføring MP
M 4.4	31.12.2017	Forprosjekt avsluttes

3.2 Organisering

Prosjektet organiseres som i figur 1. Bestiller er fylkestinget i Sør-Trøndelag. Prosjekteier er samferdselsdirektør Erlend Solem.

Figur 1: oversikt over organisering



I styringsgruppen ønskes deltakelse fra de nevnte nedenfor, eller deres stedfortreder:

- Statens vegvesen ved avdelingsdirektør Eva Solvi
- Trondheim kommune ved kommunaldirektør Einar Aassved Hansen
- Nord-Trøndelag fylkeskommune ved Terje Skrattalsrud
- AtB ved Janne Sollie
- STFK ved Erlend Solem
- Miljøpakken ved Henning Lervåg

Leveranser fra prosjektdeltakerne avtales løpende med prosjektleder gjennom prosjektet.

Prosjektleder er ansvarlig for prosjektet fram til evt implementering fra 1.1.2018, og har overordnet ansvar for prosjektet, koordinerer arbeidet og klargjør saker til politisk behandling. Prosjektleder rapporterer til prosjekteier.

Referansegruppene vil ha deltakere fra for eksempel STFK, NTFK, AtB, TK, SVV, vegdirektoratet, kommuner, samferdselsdepartementet, FoU-institusjoner, tillitsvalgte, drosjenæringen, som kan komme med nyttige innspill og bidrag i forprosjektet.

Ønskede prosjektdeltakere er:

- Janne Lønsethagen, STFK. Prosjektleder
- Endre Rudolfson, SVV/ Miljøpakken. Prosjektdeltaker
- Lars Fabricius, STFK. Prosjektdeltaker
- Joar Aksnes, NTFK. Prosjektdeltaker
- Torfinn Utne, AtB
- Bjørn Ove Berthelsen, Trondheim kommune.

Ekstern referansegruppe:

- Møre og Romsdal fylkeskommune ved Arild Fuglseth(?)

4 Forhold til andre prosjekter/ interessenter

Forprosjektet bør ha dialog med prosjektet Ny sonestruktur. Det er viktig med dialog for å sikre kjennskap til arbeidet i begge prosjektene. Det må sikres en prisstruktur for kollektivtrafikk som også fungerer ved evt utvidelse av felles informasjons- og formidlingsløsning med betalingsløsninger.

Det arbeides også i et prosjekt med et felles billettsystem for Nord- og Sør-Trøndelag. Arbeidet vil ha betydning for eventuelle betalingsløsninger i hovedprosjektet, og prosjektet må ha oppdatert kunnskap om arbeidet som gjøres i dette prosjektet.

Nasjonalt arbeides det med Interoperabilitet gjennom IO AS. Det arbeides med å konstruere en nasjonal reiseplanlegger med elektroniske betalingsløsninger. Forprosjektet må innhente informasjon om arbeidet i IO AS, og vurdere hvilke muligheter som ligger i arbeidet som har vært gjort eller gjøres i selskapet.

Forprosjektet skal ha dialog med AtBs arbeid med strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag etter 2018, og begge prosjekter holdes oppdatert på hverandres funn.

Forprosjektet må undersøke om eksisterende reiseportaler som AtBs kan være et grunnlag for et evt hovedprosjekt.

Interessenter skal holdes informert om framdrift og sluttrapport, og ha mulighet til å komme med innspill underveis i arbeidet.

Interessentoversikt forprosjekt:	
Taxiselskapene	forprosjektet kan åpne for oppmerksomhet for nye kundegrupper/ markedsområder/ prisstruktur
AtB	utredning krever informasjon fra AtB. Overlappende interesseområde
FoU-miljø	mulighet til å delta i innspill til nye løsninger
Trondheim kommune	bidrag til nytenkning rundt mobilitet
Miljøpakken	forprosjekt kan bidra til nytenkning rundt mobilitet
SVV region midt	mulighet til å være tidlig ute på mobilitetstenkning

Vegdirektoratet	bruke eksisterende kompetanse i ITS-avd
Samferdselsdepartementet	interessert i nye løsninger som utnytter kapasitet, og tilpasser drosjemarkedet og bestillingstransport til ny teknologi
NTFK	deltaker på lik linje som STFK
MRFK	referansegruppe i forprosjektet
ITS Norge	får erfaringer innenfor arbeidet med felles informasjons -og bestillingsløsninger
Mulige leverandører	Forprosjektet gir føringer for videreføring, og evt innkjøp senere
tillitsvalgte	bidra med erfaringer, mulighet til å delta i innspill til nye løsninger
operatører	bidra med erfaringer, samt få innblikk i videre anbefaling

5 Rapporteringsstruktur

- Prosjekteier oppdateres hver tredje uke på utviklingen av prosjektet
- Styringsgruppen oppdateres ved overgang til ny fase av prosjektet, og før politisk behandling.
- Referansegruppene kontaktes ved behov for tilbakemeldinger/ forslag/ ved oppstart av ny fase
- Politisk nivå orienteres om prosjektplan før konseptfasen starter, ved halvveisrapportering februar 2017, og i oktober 2017 evt videreføring av forprosjektet.

6 Budsjet

	Inntekter	Utgifter	kommentar
KID-midler	2 500 000		Endelig beløp blir klart etter avregning
studiereiser		140 000	
workshop/ ekstern møtevirksomhet		50 000	Evt workshops
ekstern kompetanse		300 000	Evt ekstern kompetanse
kjøp av analysetjenester		100 000	markedsundersøkelse
materiell		300 000	Evt illustrasjoner/ video
overheadkostnader		100 000	
Sum	2 500 000	990 000	

7 Andre involverte

- Møre og Romsdal fylkeskommune – bidrar med praktiske ressurser for prosjektleder.

8 Risikofaktorer

politisk forankring	<i>sammenslåing til ett Trøndelag - flere folkevalgte skal ta stiling til prosjektet</i>
tidlig ute	<i>early movers, risikerer å gjøre et større arbeid enn det som kunne ha vært nødvendig ved å utsette arbeidet</i>
tidsforbruk	<i>vanskelig å estimere nødvendig tidsbruk</i>
tidspress prosjektdeltakere	<i>prosjektdeltakere har andre oppgaver ved siden av - prioriteres prosjektet høyt nok blant deltakerne/ referansegruppene?</i>
informasjonsdeling	<i>åpenhet hos aktører for å finne beste løsninger?</i>
kostnader	<i>er budsjettet stort nok til å få inn nødvendig informasjon?</i>
forankring hos deltakende parter	<i>for best mulig resultat er det viktig å sørge for at arbeidet er godt forankret i organisasjonene som deltar</i>
andre prosjekter	<i>ulike prosjekter går opp mot sammenslåing - interessekonflikter? Krevende for ressurspersoner med flere løpende prosjekter?</i>
kompetanse	<i>har man utfyllende og riktig kompetanse i prosjektet?</i>

9 Annet

Mye av arbeidet gjøres i praksis i lokaler hos Møre og Romsdal fylkeskommune. Prosjektet legger opp til informasjonsdeling med Møre og Romsdal, og de har mulighet til å se på evt synergieffekter. MRFKs deltakelse er formalisert ved at de tilknyttes som ekstern referansegruppe.