



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 2. DESEMBER 2021
TID: MØTE KL. 12.00 – 16.00
STED: RUTER S

SAKLISTE:

- Sak 47/21 Referat fra styremøte 13. oktober 2021
- Sak 48/21 MaaS
- Sak 49/21 Økonomirapport
- Sak 50/21 Budsjett
- Sak 51/21 Kontingent
- Sak 52/21 Møteplan
- Sak 53/21 Den nye normalen og oppfølging prosjektet «Inntektsgenerering i den nye normalen»
- Sak 54/21 Evaluering Kollektivkonferansen
- Sak 55/21 Diskusjons/orienteringssaker
 - Kontantfritt
- Sak 56/21 Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 47/21 **Referat fra styremøte 13. oktober 2021**

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 13. oktober 2021 finner du [her](#).

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 48/21 MaaS

Orienterings-/diskusjonssak

Nordland fylkeskommune har vært i kontakt med Kollektivtrafikkforeningens sekretariat om et samarbeid omkring MaaS.

De sier i sin forespørsel at Nfk har behov for å systematisere og lage en struktur for å diskutere veien videre innenfor MaaS i Norge. Mange aktører (både kollektivselskap og andre, eks ITS Norway) jobber med ulike modeller for MaaS. Deres antakelse er at det kanskje foregår mye parallelle prosesser, som det er behov for å samkjøre

God utnyttelse av felleskapets ressurser – samarbeid om løsninger og deling av kompetanse er viktig for å lykkes i dette arbeidet. De spør videre om regelverket i Norge vil lage begrensinger/utfordringer for en forretningsmodell, er det mulig å samarbeide om løsninger? Og på sikt – hvordan skal evt et slikt samarbeid organiseres? Kun erfaringsutveksling, eller faktisk løsning?

Se vedlegg fra Nordland fylkeskommune. De er invitert til å orientere om sine tanker og er tilgjengelig for spørsmål.

Diskusjon.

Vedlegg: Smartere Transport Bodø 18 sider og presentasjon og problemnotat 6 sider



Sak 49/21 Økonomirapport

Vedtakssak

Ettersendes neste uke.

Regnskapsrapport pr. 30.11.2021 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap med budsjettall
- Balanse

Regnskapsrapporten pr. 30.11.2021 viser et resultat på kr. -582.295,71
Fjorårets rapport pr. 30.11.2020 viste et resultat på kr. 1.233.532, 51
Periodisert budsjett har en prognose pr. 30.11.2021 på kr. - 65.000

Vi må også ta hensyn til at følgende to vedtak er fattet etter at budsjett ble vedtatt:

- Kr. 1.000.000 til prosjekt «Inntekspotensialet» i sak 26/21.
- Kr. 166.000 til delprosjekt «Unge mennesker» i sak 37/21.

Når vedtakene i sak 26/21 og 37/21 hensyntas er:

- Budsjettert årsresultat kr. - 1.824.300.
- Budsjettert resultat pr. 30.11.2021 er kr.- 1.231.000.

Kostnadene til prosjektet Inntekspotensialet og delprosjektet «Unge mennesker» er bokført pr. 30.11.2021, og det er da et budsjettert underskudd på kr.- 1.231.000 som legges til grunn.

I forhold til periodisert budsjett (uten prosjektene) er det følgende avvik:

- Sum driftsinntekter – ca. kr. 520.000 under budsjett.
- Sum driftskostnader – omtrent som budsjett
- Resultat – ca. kr. 520.000 under budsjett.

Vi må også gjøre oppmerksom på at kr. 186.000 fra konferansen ikke er bokført, pga. forsinkelse fra bookingsystemet til regnskap. Dette betyr at både driftsinntekter og resultat vil påvirkes positivt med kr. 186.000, og dersom dette var bokført ville resultatet vært kr. 334.000 under budsjett. Dette betyr at årsresultatet ser ut til å bli ca. kr. 800.000 bedre enn budsjettert når man hensyntar tilleggsbevilgninger til prosjektene.

Innsparingene i forhold til budsjett er spesielt gjort på kurs og deltakeravgift konferanser samt møtekostnader, reising og annonsering.



Saksvurdering:

Også 2021 har vært et vanskelig år å budsjettere, og det har vært høy aktivitet med prosjekter, hvorav prosjektene vedtatt startet opp i 2021 er finansiert med bevilgninger fra oppspart egenkapital.

Det er engasjert en ekstra ressurs i 70 % stilling i sekretariatet for planlegging av konferansen og bistand til senere foreldrepermisjon. Den ekstra stillingen er redusert til 50 % fra og med 01.12.2021.

Konferansen var også i år digital på grunn av usikkerhet da avgjørelsen måtte tas før sommeren. På den tiden var det mye usikkerhet rundt økt smitte, muterte virus og det var veldig usikkert når samfunnet kunne åpnes. Derfor ble det i år en digital konferanse av enda bedre kvalitet enn i fjor. Prisen var økt pr. deltager sammenlignet med i fjor, og med nesten 500 deltagere var det så mange deltagere at konferansen gikk med et lite overskudd (når kr. 186.000 i inntekter blir bokført).

Totalt sett så har vi gjennom året med de store prosjektene hatt stor aktivitet, men det har også generelt vært stor aktivitet - også i år stort sett digitalt.

Det kan i gjennomgangen for årsavslutning komme opp kostnader som ikke har kommet med i økonomirapportt 30.11, men det ligger likevel an til at sekretariatet har klart å minimere behovet for bruk av oppspart egenkapital.

Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.

***Vedlegg:** Økonomirapport 30.11.2021 med resultatregnskap og periodisert budsjett 4 sider og balanse 2 sider.*



Sak 50/21 Budsjett

Regnskap 2021 foreligger ikke før i februar 2021, og en foreløpig regnskapsrapport for 2021 foreligger først i januar. Det er derfor tidlig å vedta budsjett for 2022, men vedlagt ligger forslag til et foreløpig budsjett, basert på økonomirapport pr. 30.11.2021.

Sekretariatet besluttet før sommeren også i år å arrangere Kollektivkonferansen digitalt. I år har vi valgt å øke prisene, og har gjennomført en konferanse med et lite overskudd.

Vi har gjennom året 2021 gjennomført to store prosjekter, og har brukt av tidligere oppspart egenkapital. Av regnskapsrapporten 30.11 ser vi at det ligger an til at vi bruker en del mindre av egenkapitalen enn budsjettet.

Det er for 2022 nødvendig å legge opp til drift og budsjett i balanse. Det er stor usikkerhet om framtida også i 2022, men vi har tatt mye lærdom av pandemien og har lært hvordan vi kan drive våre nettverk og aktiviteten vår på en mye mer bærekraftig måte enn tidligere, både økonomisk og klimamessig.

Hvilke forutsetninger er det så vi skal legge til grunn for budsjettet i 2022?

Vi foreslår følgende forutsetninger, siden Koronapandemien ser ut til å fortsette og berøre oss sterkt gjennom 2022:

- Medlemskontingenten holdes på dagens nivå med en økning ift deflator.
- Alle nettverk, forum og komiteer fortsetter å møtes digitalt med kortere møter gjennom året, og de møtes en eller maks to ganger i året fysisk.
- Kollektivkonferansen avholdes sannsynligvis fysisk som en hybridløsning der vi også streamer innholdet til de som ønsker å delta digitalt. Både fysisk og digital deltagelse gjennomføres som betalingsløsninger. Dette er en økonomisk krevende løsning, da det er kostbare løsninger både å møtes fysisk og å sende en digital variant av konferansen som har høy nok kvalitet. Men det er likevel nødvendig å gjøre det når pandemien etter hvert slipper litt mer taket i samfunnet. Vi har tro på at flere aktører prøver ut dette gjennom første del av 2022, og at vi kan få en god løsning på plass. Men det er krevende å forutsi hvor mye inntekter og kostnader en skal budsjettere med i en for oss uprøvd løsning.
- Det er viktig å ha mulighet til å bestille/utarbeide en rapport iht til aktuelt gjennomgangstema for 2022. Det er satt av noen ressurser til dette, men ikke samme omfang som 2021.
- Reising vil være lavere enn i 2019 og høyere enn 2020 og 2021.
- Eu-kontakten forutsettes videreført med kr. 220.000 i året.

Forslag til vedtak:

Forslag til budsjett tas til orientering. Endelig budsjett vedtas i første styremøte 2022.

Vedlegg: Forslag til budsjett 2022, 3 sider



Sak 51/21 **Kontingent**
Vedtakssak

Bakgrunn:

Kontingent etter regionreformen ble behandlet som sak 25/19 i styrets møte 04.06.2019 der det ble fattet følgende vedtak:

«Det er vanskelig å vedta en ny økonomisk modell så lenge man ikke ser utfallet av prosessene som skjer i regionene.

Styret planlegger for fortsatt drift på samme nivå, og kan derfor ikke endre forutsetningene for foreningen. Vi legger til grunn at de økonomiske rammene vi har i dag med dagens organisering videreføres i ny organisasjonsmodell.

I begynnelsen av neste år vil resultatet av regionreformen være mer avklart for fylkeskommunenes kollektivtilbud. Det utarbeides et forslag til ny fordeling etter dette, for behandling i generalforsamlingen. Som en overgangsordning for året 2020 vil styret foreslå for generalforsamlingen at man bruker 2019- kontingenten i kr, indeksregulert for 2020 og summert der det er fylkessammenslåinger».

For 2020 ble det vedtatt i sak 10/20 å beholde samme fordeling som før regionreformen, og justere iht deflatoren.

Kontingent fra og med 2021 ble behandlet den 04.03.2020 i sak 11/20:

«Diskusjon: Det er ønskelig å utsette saken til man ser nærmere hvilke endringer som følger av regionreformen. Dagens modell kan brukes dersom ikke antallet medlemmer endres betydelig. Dersom det blir mange som slår seg sammen må man komme tilbake med forslag til en ny modell.

Det er også en mulighet å vurdere omsetning i kollektivtrafikken, ikke bare innbyggertall som det variable leddet ved en senere fordeling.

Vedtak:
Saken utsettes.»

Saken ble på nytt behandlet i styrets møte 02.12.2020 i sak 56/20:

«Diskusjon: Det er ikke ønskelig med store endringer midt i et år, som organisasjonene ikke kan melde inn i budsjettprosesser. Det kan derfor være slik at ny modell skal tas i bruk fra 2022, og at det er dagens fordeling også for 2021. Dette avklares senere.



Vedtak:

Det settes ned ei arbeidsgruppe bestående av 3 personer, som sammen med sekretariatet utreder flere modeller for kontingent, legger fram pro & kontra med ulike modeller og anbefaler en modell. Arbeidet skal ferdigstilles innen 15.02.2021.

Til arbeidsgruppen oppnevnes:

Vi legger til grunn at nivået videreføres.»

Arbeidsgruppa ble oppnevnt etter invitasjon til medlemmene, og besto av:

- Fra Troms og Finnmark FK: Jørgen Aune
- Fra Ruter: Unn Tiller
- Fra Skyss: Knut Peder Eriksen

Daglig leder Olov Grøtting bisto gruppa.

Saken ble behandlet i styrets møte 10. mars 2021 i sak 15/21:

Les fullstending [sak her](#) og se fullstendig rapport fra gruppa vedlagt.

En arbeidsgruppe bestående av medlemmer fra tre av medlemmene, Skyss, Snelandia og Ruter har vurdert ulike faktorer, og har gitt en anbefaling. Gruppen så på en matrise over risiko/prinsipp, og mener at populasjon vil være et godt kriterium.

Oppsummert har arbeidsgruppa sett på følgende kriterier som svært viktige:

- Objektiv
- Populasjon, som er svært enkelt å fordele ved gitt inntekt
- Lett å administrere.

Dersom en skal se kun på populasjon, og kun bruke en variabel faktor, er det tydelig at de nasjonale aktørene får en større kontingent økning enn de andre. En sats på kr. 0,59 pr. innbygger vil gi en total kontingent på kr. 6,8 mill. Det vil gi de nasjonale aktørene en andel på nesten 54% av total mot dagens 39%. I dag betaler regionale aktører 61 % og nasjonale aktører 39 % av kontingenten.

Gruppen har derfor diskutert muligheten av å skille mellom nasjonale og regionale aktører. En løsning kan være at man tar utgangspunkt i budsjett som skal fordeles, og deler 2/3 på regionale aktører og 1/3 på nasjonale aktører. Denne fordelingen er foreslått fordi den kan lettere forsvares fram i tid som en mer objektiv løsning enn en fordeling på 61%/39%.

En slik fordeling med kun variabel størrelse basert på populasjon, vil gi noe justering mellom dagens medlemmer det første året. Deretter vil en justering kunne skje uavhengig av antallet medlemmer, gitt for eksempel dagens budsjettstørrelse.



Gruppas anbefaling:

Vi er en landsdekkende organisasjon for de regionale kollektivaktørene med statlige aktører på laget.

Kontingent fordeles med 2/3 på regionale aktører og 1/3 på nasjonale aktører.

Populasjon i en gitt region vil gi grunnlaget for framtidig kontingent.

Kontingenten indeksreguleres årlig i henhold til deflator både for den regionale og den nasjonale andelen.

Sekretariatets anbefaling i sak 15/21:

Daglig leder er enig i prinsippet som gruppa drar opp, med en prosentvis fordeling mellom regionale og nasjonale aktører, og at det er populasjon som er eneste kriterium innenfor den regionale delen, og som er hovedsak i den nasjonale. Dette vil gi en bærekraftig løsning framover, i og med at så lenge man er en landsdekkende forening vil ikke antallet medlemmer påvirke størrelsen på kontingent.

Styret innstilte til generalforsamlingen som følger:

«Kollektivtrafikkforeningen arbeider videre med bærende prinsipper for en ny ordning for 2022, der det også legges opp til en overgangsordning.

Kontingent for 2021 beregnes ut fra fylkesinndeling i 2019, og basert på innbyggertall i 2019, på samme måte som kontingent for 2020.

Kontingenten justeres fra 2020-nivå med en deflator på 2,7 %»

Vedtak fra generalforsamlingen 9. april 2021:

«Kollektivtrafikkforeningen arbeider videre med bærende prinsipper for en ny ordning for 2022, der det også legges opp til en overgangsordning.

Kontingent for 2021 beregnes ut fra fylkesinndeling i 2019, og basert på innbyggertall i 2019, på samme måte som kontingent for 2020.

Kontingenten justeres fra 2020-nivå med en deflator på 2,7 %»



Saksbehandling til møte 13.10.2021:

Saken om endring av medlemskontingent har pågått lenge, og det er ønskelig å lande en løsning som er god for alle parter.

Utgangspunktet er vedtaket fra generalforsamlingens behandling 9. april 2021. I tillegg har styret ønsket å se på omsetning som et element i dette.

Omsetning

Sekretariatet er i ferd med å samle inn oversikt over driftsinntekter/omsetning for medlemmene. Dette for å se om det gir en annen intern fordeling enn om man bruker antall innbyggere fordelt på de ulike regionene/selskapene. Det kan være en utfordring å få direkte sammenlignbare tall, da det er svært ulik organisering på medlemmene.

En noenlunde sammenlignbar omsetning vil gjelde kun de fylkeskommunale avdelingene/selskapene, da de nasjonale har en annen innretning.

Omsetningstall kan derfor vurderes med noe forsiktighet.

Tallene legges fram i møtet.

Arbeidsgruppas forslag

Det foreligger et forslag fra arbeidsgruppa med å bruke kun populasjon som kriterie, sammen med en fast fordeling mellom nasjonale og regionale aktører. Det finnes to ulike forslag til fordeling mellom nasjonale og regionale aktører:

- 2/3 regionale og 1/3 nasjonale
- 61 % regionale og 39 % nasjonale, som ligger tettere opp til dagens fordeling.

Begrunnelsen fra arbeidsgruppa for å foreslå kun populasjon og fordeling nasjonal/regional var at det blir en løsning som er bærekraftig uavhengig av sammenslåinger og som er enkel å administrere.

Begge disse er presentert som alternativ 1 og 2 nedenfor.

Daglig leder har også diskutert saken og problemstillingene med revisor som har kommet opp med et annet alternativ, nemlig at man fortsetter med fastledd pr. medlem og variabel ledd på populasjon, men der fastleddet er variabelt ut fra hvor mange innbyggere det enkelte medlem har i sitt område.

En kan også tenke seg at dette kan varieres ut fra produksjon eller omsetningstall, dvs. totalen av billettinntekter, tilskudd, betaling for skoletransport og også kompensasjon (i 2020).

Vedlagt følger derfor et forslag til en slik løsning som revisor foreslår, med et variabelt fastledd og et forslag til en sats pr. innbygger. Sammen med revisor har vi i



sekretariatet sett på ulike satser for det variable fastleddet og pr innbygger. Vi har funnet satser som ikke avviker for mye fra dagens medlemskontingent, og det er presentert i alternativ 3.

En utfordring med en slik variant er at fastleddsbetalingen vil utgjøre en risiko dersom noen av medlemmene slår seg sammen. Dette er likevel muligens ikke større avvik enn at det kan løses ved en jevn økning som er litt større enn deflator for alle medlemmer dersom et slikt tilfelle oppstår, og dersom det er ønskelig å beholde samme totalnivå på kontingenten.

De tre ulike løsningene er presentert her:

- **Alt. 1: KUN POPULASJON**
Arbeidsgruppas forslag, kun populasjon og en fast fordeling mellom regionale aktører med 61% og statlige aktører med 39%
- **Alt. 2: KUN POPULASJON**
Arbeidsgruppas forslag, kun populasjon og en fast fordeling mellom regionale aktører med 2/3 og statlige aktører med 1/3.
- **Alt. 3: VARIABELT FASTLEDD**
Løsning med fastledd pr medlem og variabelt ledd ut fra populasjon, men der fastleddet varierer ut fra størrelse på populasjon.

De ulike alternativene ligger vedlagt – merket med alt 1 – 3.

Nedenfor er fordeler og ulemper ved hvert alternativ beskrevet:

ALT 1: Kun populasjon med fordeling 61% regionalt/39 % nasjonalt

Fordeler:

- Objektiv og lett å administrere.
- En bærekraftig løsning som ikke gir store utslag dersom antallet medlemmer endrer seg.
- Fordelingen mellom regionale og nasjonale aktører er omtrent lik som før endringen

Ulemper:

- Må ha en fordeling mellom regionale og nasjonale medlemmer, ellers gjør fordelingen på populasjon store utslag.
- Det blir et stort utslag med høyere medlemsavgift for en del medlemmer – forholdsmessig (etter folketall) størst for Ruter, dernest for Kolumbus og ATB, og svært mye lavere for noen, spesielt Snelandia, men også flere andre som Troms, Innlandet, Vestfold og Telemark og kan derfor oppleves urettferdig.



- Må følges av en overgangsordning over et år med halv endring om dette alternativet velges.
- Det kan stilles spørsmål om noe tid om grunnlaget for fordelingen mellom nasjonale og regionale aktører da fordelingen 61% og 39% kan synes tilfeldig.

ALT 2: Kun populasjon 2/3 regionalt og 1/3 nasjonalt

Fordeler:

- Objektiv og lett å administrere.
- En bærekraftig løsning som ikke gir store utslag dersom antallet medlemmer endrer seg.

Ulemper:

- Må ha en fordeling mellom regionale og nasjonale medlemmer, ellers gjør fordelingen på populasjon store utslag. Fordelingen her kan oppleves mer urettferdig, da den nasjonale delen reduseres.
- Det blir et stort utslag med høyere medlemsavgift for en del medlemmer – forholdsmessig (etter folketall) størst for Ruter, dernest for Kolumbus og ATB, og svært mye lavere for noen, spesielt Snelandia, men også flere andre og kan derfor oppleves urettferdig.
- Må følges av en overgangsordning over et år med halv endring om dette alternativet velges.
- Det kan stilles spørsmål om noe tid om grunnlaget for fordelingen mellom nasjonale og regionale aktører.

ALT 3: Variabelt fastledd

Fordeler:

- En løsning som ikke skiller seg så mye fra dagens løsning
- Kan lett administreres, selv med et variabelt fastledd
- Utligner mye av forskjellene i forslagene med kun populasjon
- Opplevs som rettferdig ut fra dagens fordeling
- Skiller ikke mellom nasjonale eller regionale medlemmer

Ulemper:

- I forslaget går fastprisandelen noe opp, noe som gjør at en kan få utslag ved ev. sammenslåing av medlemmer, og gir noe mer «bortfallsrisiko» ved eks. sammenslåinger.
- Dersom eksempelvis følgende fylker/selskaper skulle slå seg sammen, får vi følgende økonomiske virkning i kroner:

Ruter, Brakar og Østfold slår seg sammen:	300 000
Skyss og Fram slår seg sammen:	150 000
Troms fylkestrafikk og Snelandia slår seg sammen:	100 000



Saksvurdering:

Styret har tidligere behandlet saken flere ganger, og i sak 15/21 innstilte daglig leder på løsningen som her er kalt alt. 2. Dette ut fra det som var kjent da.

Et spørsmål som er kommet opp i diskusjonen med revisor er om kostnadsdriverne i foreningens arbeid betyr at fordeling ut fra antall innbyggere er rettferdig ut fra de på de ressurser foreningen faktisk bruker på medlemmene eller den nytten medlemmene har av arbeidet. Dette spørsmålet kommer spesielt opp i forbindelse med alternativ 1 og 2 som gir store utslag i endret kontingent.

Med revisors forslag om en løsning der vi også har et variabelt fastledd, har vi funnet en løsning som er nærmere dagens kontingentfordeling og vil kunne oppleves som mer rettferdig. Utfordringen er at den fortatt gir utslag ved endring i antallet medlemmer.

Alternativene 1 og 2 vil kunne oppleves som mer urettferdig ut fra dagens løsning, men vil ikke gi særlig utslag ved endring i antallet medlemmer. Det kan også etter hvert stilles spørsmål om grunnlaget for fordelingen nasjonale/regionale medlemmer.

Daglig leder vil ut fra dette foreslå at styret går for alternativ 3.

Innstilling:

Styret innstiller for generalforsamlingen på kontingentmodell 3 med et variabelt fastledd og et variabelt ledd pr. innbygger (populasjon).

Behandling i styrets møte 13.10.2021:

Saken ble utsatt, og i henhold til utsettelsesvedtaket utarbeides en fordeling som ligger tett opp til dagens kontingent for det enkelte medlem:

Vedtak:

Saken utsettes til desembermøtet. Det utarbeides en ny versjon der det legges opp til en fordeling som ligger tett opp til dagens kontingent for det enkelte medlem.



Saksbehandling til møte 02.12.2021:

Som bestilt har vi nedenfor skissert løsninger som ligger så tett som mulig opp til dagens kontingent som mulig.

Dagens kontingent er basert på 2019-vedtak om kr. 116.000 kr og et fastledd på kr. 0,39. For 2020 ble begge ledd justert med deflator og med antall innbyggere som i 2019. For 2021 ble total kontingent for hvert enkelt medlem økt med deflator på 2,7 %.

I det videre har vi gjort følgende valg:

- **Ordningen basert kun på kun populasjon** er lagt til side da den vil måtte avvike ganske mye fra dagens kontingent pga sammenslåing av Innlandet, Vestfold og Telemark og Vestland (Skyss).

Vi går videre med enten:

- **En ordning med variabelt fastledd pr. medlem og et variabelt ledd pr. innbygger (populasjon).**

Eller

- **Den «gamle» ordningen med et fast fastledd pr medlem og et variabelt ledd opp mot antall innbygger (populasjon).**

Bakgrunnen for at vi ønsker en ny kontingentordning er som kjent regionreformen som så ut til å gi store utslag i antallet medlemmer og skapte stor usikkerhet om antallet medlemmer framover.

Det ser ikke ut som usikkerheten framover er like stor, men skulle det bli flere endringer i åra framover, er det gjort mye jobb med forslag til ulike løsninger som kan løftes fram igjen om det skulle blir nødvendig.



Følgende modeller er skissert i vedlagte regneark:

Alle modeller legger til grunn samme totalnivå, dagens inntekt fra medlemskontingent indeksregulert for 2022, ca. 7 mill kr..

6 alternativ med variabelt fastledd og variabelt ledd pr. innbygger:

Alle alternativene gir en forholdsvis stor reduksjon for Innlandstrafikk, Vestfold og Telemark og Skyss. Dette på grunn av at de er sammenslått. Det gir en relativt stor økning for Kolumbus og ATB spesielt, og også for Ruter og Troms fylkestrafikk. Endringene vises både i reelle tall og i prosent i forhold til antall innbyggere.

Alt 1: Kr. 130.000 – 275.000 som variabelt fastledd og 38 øre pr. innbygger.

- Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark har stor reduksjon, 20% og 17 % opp til kr. 75.000.
- ATB og Kolumbus prosentvis størst økning med 12 %, ca. kr. 56.000.

Alt 2: Kr. 130.000 – 230.000 som variabelt fastledd og 39 øre pr. innbygger.

- Omtrent samme som alternativ 2. Litt mindre reduksjon for Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark på 19. og 16 %, ca kr. 71.000.
- ATB og Kolumbus prosentvis størst økning med 13 %, ca kr. 61.000.

Alt 3: Kr. 130.000 – 350.000 som variabelt fastledd og 37 øre pr. innbygger.

- Stor reduksjon for Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark, 21 og 18 %, opp til kr. 78.000, ellers forholdsvis jevnt.
- ATB og Kolumbus prosentvis størst økning med 11 %, ca kr. 51.000.

Alt4: Kr. 125.000 – 200.000 som variabelt fastledd og 40 øre pr. innbygger.

- Kolumbus og ATB får 14 % økning, som utgjør ca. kr. 66.000.
- Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark forholdsvis stor reduksjon, 18 og 15 %. Skyss større reduksjon enn i alt. 1, 10 %.

Alt 5: Kr. 100.000 – 200.000 som variabelt fastledd og 41 øre pr. innbygger.

- Kolumbus og ATB får stor økning prosentvis, 15 %, ca. kr. 70.000.
- Dette er et av de jevneste alternativene, men fortsatt har Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark stor reduksjon med 17 og 14 %, ca. kr. 60.000. Skyss større reduksjon enn i alt 1, 9% og ca kr. 60.000.

Alt 6: Kr. 130.000 – 400.000 som variabelt fastledd og 36 øre pr. innbygger.

- Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark svært stor reduksjon på 22 og 19 %, ca. kr. 80.000.



- Kolumbus og ATB økning prosentvis, 10 %, ca. kr. 46.000.

2 alternativ med «gammel» ordning, fastledd og variabelt ledd:

Alt 7: Kr. 125.900 fastledd og 42 øre pr innbygger

- Her er tallene indeksregulert i henhold til deflator.
- Mangler kr. 330.000 pga 3 færre medlemmer.
- **Anbefales ikke.**

Alt 8: kr. 132.041 fastledd og 44 øre pr. innbygger

- Innlandstrafikk, Vestfold og Telemark og Skyss reduksjon på ca. kr. 110.000 - 120.000.
- Jernbanedirektoratet en økning på ca kr. 165.000.

Konklusjon:

Det er vanskelig å lage en god ordning som utviser forskjeller.

Spørsmålet blir blant annet om man skal få en stordriftsfordel av å slå seg sammen. Utfordringen er da at de andre medlemmene må dekke opp for denne stordriftsfordelen.

Økning og reduksjon er i alle disse alternativene forsøkt fordelt mest mulig.

Ut fra dette, og sett opp mot prosentvis økning vil alternativ 6 være best. Her er den prosentvise økningen opp til 10 % og utgjør ca kr. 47.000 både for Kolumbus og ATB. Den prosentvise reduksjonen er størst hos Innlandstrafikk med 20 % og utgjør ca. kr. 82.000.

Det er også gjort flere regneøvelser enn vist i vedlegget, også med svært liten variabel pr. innbygger og et større variabelt fastledd. Alle variantene er ikke lagt med her. Utfordringen med at Innlandstrafikk og Vestfold/Telemark får største reduksjon og ATB og Kolumbus får største økningen følger med i alle variantene.

Vedlagt ligger et Excel-ark med alternativene 1 – 8

Saken legges fram uten innstilling.

Vedlegg: Excelark «Beregninger medlemskontingent des 2021»



Sak 52/21 Møteplan

Vedtakssak

Styret i Kollektivtrafikkforeningen har vanligvis 3 møter i halvåret i tillegg til kortere møter som avtales ad hoc for å avklare ulike saker.

For Kollektivtrafikkforeningens ulike forum og komiteer er planen å fortsette den gode praksisen fra pandemien med digitale møter, som gir alle like stor mulighet til å delta, uavhengig av reisevei. Samtidig er det for nettverkene viktig å møtes fysisk av og til. Planen er at hvert forum/komite møtes fysisk 1 – 2 ganger i året, og de andre møtene gjennomføres digitalt.

Dette er planlagt ut fra et bærekraftsperspektiv, både økonomisk og klimamessig. Samtidig utjevner det avstander og gir alle lik mulighet til deltagelse uavhengig av hvor de bor. Det er samtidig viktig å møtes jevnlig fysisk, for å sikre gode samarbeid og nettverk.

Styret må vurdere om dette er en løsning de selv også ønsker for sine møter.

Styret har også enkelte år deltatt i Arendalsuka, og har hatt styremøte der. Deltagelse i Arendalsuka, som avholdes i uke 33, 15. – 19. august, bør avklares, også om det er ønskelig med styremøte der.

Topplederforum arrangeres i september hvert år, og det må avklares hvor. Steder i Norge som står for tur er eksempelvis Østfold, Vestfold og Telemark, Bergen/Vestland, Rogaland. Det er også kommet opp forslag om studietur til København for å møte Movia.

Generalforsamling avholdes i mars/april hvert år, og det arrangeres gjerne et seminar/møte i tilknytning til dette.

Se forslag til møteplan.

Vedlegg: Forslag til møteplan for 2022, 1 side



Sak 53/21 Den nye normalen og oppfølging prosjektet «Inntektsgenerering i den nye normalen»

Bakgrunn:

Kollektivtrafikkforeningen startet opp scenarioprojektet «Den nye normalen» medio desember 2020. I mars 2021 kom scenariorapporten som har fått navnet «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025». Rapporten inneholder 4 scenarioer som alle er ytterpunkter i scenariobildet, alle kan inntreffe, og det kan også tenkes at det er varianter av disse som kan inntreffe. Scenariorapporten med implikasjonene og suksesskriteriene var ment som et bidrag til å hjelpe bransjen til å møte den ukjente framtida og gi oss mulighet til å lykkes bedre, uavhengig av hvordan framtida blir.

Rapporten er spredt i og utenfor bransjen, er presentert en rekke ganger, er diskutert og brukt i strategiske diskusjoner. Les mer om rapporten «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» [her](#).

En av grunnene til hvorfor vi satte i gang scenarioprojektet, er at vi vet at det blir endringer post-covid. I pandemien ser vi at kundenes reisevaner har endret seg betydelig, og forskningsrapporter melder om at endrede reisevaner med stor sannsynlighet vil fortsette også etter korona. Gjennom pandemien har vi hatt betydelig færre reisende, og betydelig mindre billettinntekter. Dette er blitt kompensert av myndighetene underveis i pandemien.

Det er i flere omganger signalisert at kompensasjonsordningen vil fases ut, og det har kommet sterke føringer på at kollektivaktørene selv må gjøre det de kan for å sikre inntektene sine i størst mulig grad.

Våren 2021 vedtok styret å sette i gang et nytt prosjekt, med arbeidstittel «Inntekspotensialet». Dette resulterte i en rapport med navnet «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen», som ble lansert den 18. november 2021 på Kollektivkonferansen 2021.

Deloitte har vært prosjektledere for begge rapportene.

Innovasjonsarbeidet i prosjektet «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen», skisserer seks mulighetsrom for inntektsgenerering. Rapporten er utviklet i tett samarbeid med fagpersoner fra Kollektivtrafikkforeningens medlemmer og er ment som faglig innspill til utviklingsarbeid og politisk diskusjon.



Det er derfor ønskelig at rapporten kan brukes av Kollektivtrafikkforeningens medlemmer i utviklingsarbeid og til politiske diskusjoner på nasjonalt og regionalt nivå.

Det er også ønskelig og viktig at flere av mulighetsrommene sees og utvikles i parallell, da de vil forsterke hverandre og legge til rette for suksess. De skisserte mulighetsrommene kan også underbygge viktigheten av å skape et enda sterkere samarbeid i kollektivbransjen.

Avslutningsvis i rapporten dras det opp 3 spørsmål vedrørende samarbeid:

- A. Skal vi fortsette som nå, med innovasjon og utvikling i de ulike selskapene – samtidig som vi deler informasjon, erfaring og kompetanse så godt vi kan?
- B. Skal vi ta ett steg videre, med en felles innovasjons- og utviklingsagenda – hvor vi identifiserer noen mindre, men fokuserte felles aktiviteter med felles ansvar?
- C. Skal vi ta ett hopp videre, og etablere en felles innovasjons- og utviklingsstrategi – hvor ett eller flere utvalgte initiativ utvikles gjennom en felles «start-up»

Les rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen», [her](#).

Veien videre:

Høsten 2021 trodde hele bransjen at pandemien var i ferd med å fases ut og at vi var på vei mot den nye normalen. Nå ser vi massiv smitteoppblomstring flere steder, og vi kan være på vei mot en situasjon med nye nasjonale restriksjoner. Dette kan medføre ny delvis nedstengning og at vi rykker tilbake til der vi var våren 2021. Selv om «den nye normalen» er et stykke lenger fram er det viktig å sette fart og jobbe mot denne.

Den nye rapporten inneholder flere mulighetsrom som det er mulig å ta tak i og jobbe med. Ingen av dem er quick fix-tiltak, men alle er tiltak som kan gi stor eller middels stor nytte på sikt.

Hvordan kan Kollektivtrafikkforeningens medlemmer bruke rapporten i arbeidet sitt videre? Hvordan kan vi stimulere til at mulighetsrommene brukes i videre arbeid? Hvordan sikre at man ser helheten med flere av mulighetsrommene i parallell for å få størst mulig utbytte.

Er det ønskelig å samarbeide enda tettere enn før, som skissert i rapporten?



Samarbeid er ikke et mål i seg selv, men vil være et verktøy til å nå overordnede mål, som:

- Bygge opp under målsettingen som er å sikre at dagens krisekompensasjon avløses av en langsiktig bærekraftig finansiering.
- Sikre et vedvarende inntektsnivå ved å opprettholde og videreutvikle et bærekraftig og attraktivt tilbud i post-Covid-19 situasjonen.

Praktisk vil sekretariatet foreslå at:

- Det arrangeres et strategi- og utviklingsforum, kanskje med utvidet deltagelse medio januar.
- Dette følges opp med et styremøte tidlig i februar
- Kollektivtrafikkforeningen tilbyr å presentere rapporten for medlemmene og andre aktører.
- Delprosjekt ungdom «University Innovation Weekend» settes i gang av de som har meldt sin interesse, i samhandling med Deloitte.
- Andre tiltak?

Diskusjon.



Sak 54/21 Evaluering Kollektivkonferansen

Orienterings- og diskusjonssak.

Innkomne svar fra evaluering legges fram.

Innspill og diskusjon.



Sak 55/21 Diskusjons/orienteringssaker

- **Kontantfritt.**
Når er riktig tidspunkt å sette i gang et arbeid for kontantfri kollektivtransport?

Sak 56/21 Eventuelt