



# INNKALLING TIL STYREMØTE

**DATO:** 31. MAI 2022  
**TID:** MØTE KL. 12. – 16.00  
**STED:** RUTER, DRONNINGENS GATE 40

Kl.12.00 Oskar Kleven, Statens Vegvesen orienterer (se sak 25/22)

## **SAKLISTE:**

- Sak 20/22** Referat fra styremøte 15. mars og vedtak fra skriftlig behandling 22. mars 2022
- Sak 21/22** Økonomirapport
- Sak 22/22** Mobilitet i omstilling – videre arbeid med mulighetsrom
- Sak 23/22** Innovasjonssarbeid
- Sak 24/22** Transportvedtekter/reisevilkår
- Sak 25/22** Diskusjons/orienteringssaker
- Statens Vegvesen - analyser.
  - Topplederforum – ev. endre dato.
  - Havarikommisjonen.
  - ITS Norway.
- Sak 25/22** Eventuelt



## SAKSUTREDNING:

**Sak20/22**      **Referat fra styremøte 15. mars og vedtak fra skriftlig behandling 22. mars 2022**

*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 25. mars finner du [her](#) og vedtak fra 22. mars 2022 finner du [her](#).

*Forslag til vedtak: Referatene godkjennes.*



**Sak 21/22 Økonomirapport**

*Vedtakssak*

Regnskapsrapport pr. 30.04.2022 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap
- Balanse

Regnskapsrapporten pr. 30.04.2022 viser et resultat på kr. 836.574,67  
Det er ikke relevant å måle opp mot fjorårets tall, da vi i år har delt forfall medlemskontingent i to, i januar og juni, mot et forfall i april i tidligere år.

Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr. 742.907.

**Saksopplysning:**

Konto 6861 kurs vil komme ut med økt forbruk i 2022, og det vil reduseres tilsvarende annen konto. Det er ikke avklart hvor enda.

Grunnen er at det ikke ble avdekket ved årsoppgjøret at faktura for et større kursopplegg i prosessledelse bestilt i januar 2021 for alle ansatte ikke var mottatt. Faktura ble mottatt først i 2022.

*Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.*

*Vedlegg: Regnskapsrapport resultatregnskap 3 sider og balanse 2 sider.*



Sak 22/22

## Mobilitet i omstilling – videre arbeid med mulighetsrom

*Diskusjonssak*

### Bakgrunn:

Kollektivtrafikkforeningen jobber strategisk med å forsøke å se hvilke behov framtidens mobilitet vil ha. Dette arbeidet resulterte i rapporten «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025». I 2021 bygde vi videre på denne innsikten med prosjektet «Inntekspotensialet», som endte i rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen», som ble ferdigstilt i november 2021.

9. mars 2022 jobbet Strategi- og utviklingsforum videre med fire av seks mulighetsrom som ble identifisert i rapporten. Et mulighetsrom er et område identifisert av medlemmene våre som er spesielt viktig å jobbe videre med for å bidra til å løse noen av de store utfordringene som bransjen står overfor i etterkant av koronapandemien.

Kollektivtrafikken opplevdes gjennom pandemien, og oppleves fortsatt å være i en «burning platform»- situasjon med færre kunder, lavere billettinntekter og mindre handlingsrom enn tidligere. Utfordringen med varig lavere inntekter kan føre kollektivtrafikken inn i en negativ spiral med synkende passasjertall og ytterlig synkende inntekter der det blir nødvendig å kutte i tilbudet.

Det ser ut til å bli utfordrende å få/ta tilbake reisemiddelfordelingen ift bilen fra før pandemien. Det som nå har skjedd er at reisetall for bilistene (spesielt elbilistene) er tilbake på minst samme nivå som før pandemien, mens reisetallene for kollektivtrafikken ikke er tilbake på samme nivå som før. Kollektivaktørene har derfor et stort behov for å tenke nytt, møte kundenes endrede reisevaner på nye måter for å øke bruken av kollektivtrafikk og bærekraftig mobilitet og derigjennom sikre inntektene slik at man står sterkere framover.

I rapporten «Mulighetsrom for inntekspotensialet i den nye normalen» pekes det på at det vil være klokt med tettere samarbeid mellom kollektivaktørene. Spørsmålet som da bør avklares er om flere av de endringene/tiltakene som må gjennomføres bør skje gjennom forpliktende samarbeid.

Det gjennomføres mange innovasjonsprosjekter rundt om i landet. Utfordringer, tiltak og prosjekter er ofte svært like, noe som kan resultere i piloter som er forholdsvis like.

Spørsmålet som bør avklares er da om det i stedet for parallelle prosesser og ganske identiske piloter, bør samarbeides tettere om utviklingsarbeid. Det kan være at slike satsinger samkjøres mer, slik at en allerede gjennomført pilot, kan bygges videre på av en annen organisasjon eller i samarbeid med en annen organisasjon. Og at man da et



annet sted i landet løfter den piloten som er prøvd ut et hakk videre. Resultatene bør deles med alle medlemmer.

Kollektivtrafikkforeningen startet i august 2020 et innovasjonsnettverk. Nettverket kjørte en innovasjonsprosess i 2021 som resulterte i to prosjekter som det jobbes videre med parallelt. Det bør ses på hvordan resultatene og måten å jobbe på fra innovasjonsarbeidet kan benyttes i det videre arbeidet mulighetsrommene.

### Hvordan jobbe med mulighetsrommene?

Er tiden nå inne for mer forpliktende samarbeid? Det var et av spørsmålene som ble dratt opp i rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen».

Styret diskuterte i sak 13/22 i møtet 15. mars 2022 følgende:

- Alle samarbeid må ikke omfatte alle.
- En eller flere av medlemmene kan ta tak i mulighetsrommene og være en first mover.
- Skape klynger for utvikling.
- Dersom det oppstår klynger er det svært viktig å sikre informasjon, slik at alle er oppdatert og kan boarde samarbeidet om de ønsker.
- Det skal være lavterskel for andre å komme inn i en klynge.

Når vi følger de tankene styret signaliserte i denne saken, kan det være naturlig å søke blant medlemmene hvem som har størst behov og interesse for å arbeide med disse mulighetsrommene. Disse bør gå sammen om et felles utviklingssamarbeid eller miniklynge.

Et slikt arbeid må være litt mer forpliktende enn et vanlig samarbeid i forum eller komite. Her er målet å komme i gang med et samarbeid for å skape et konkret resultat. Dette er også noe mer enn et prosjekt, da et prosjekt gjerne har en bestemt varighet når det er finansiert, og så kan det bli vanskelig å videreføre arbeidet. Dette arbeidet bør ha lenger varighet enn 3-4 år.

Disse miniklyngene som sekretariatet har valgt å kalle dem, bør bestå av 2 eller flere av medlemmene. Det kan gjerne inviteres inn eksterne organisasjoner, startups e.l. for å sikre måloppnåelsen.

Det er svært viktig å få på plass et system for å spre informasjon om utviklingsarbeidet som gjøres i de enkelte av miniklyngene eller utviklingssamarbeidene.



For å skape et slikt forpliktende utviklingssamarbeid er det viktig å forankre arbeidet både taktisk og strategisk i den enkelte medlemsorganisasjon.

*Til diskusjon:*

- Hvordan gå videre med de tre mulighetsrommene skissert i vedlegg?
- Hvordan skape forpliktende utviklingssamarbeid i en miniklynge?
- Hvordan forankre utviklingssamarbeid både på taktisk og strategisk nivå i organisasjonen?

**Diskuteres sammen med sak 23/22.**

*Vedlegg: Videre arbeid omstilling, 26.05.2022, 5 sider*



## Sak 23/22 **Innovasjonsarbeid**

*Diskusjonssak*

Innovasjonsarbeid har vært et strategisk satsningsområde i flere år, og det er arbeidet på ulike måter. Som beskrevet ovenfor startet Kollektivtrafikkforeningen i august 2020 et innovasjonsnettverk. Nettverket kjørte en innovasjonsprosess gjennom 2021 som resulterte i to prosjekter som det jobbes videre med parallelt.

Innovasjonsnettverket består av flere medarbeidere på taktisk/operativt nivå som jobber med innovasjon. Det er samlet kunnskap og kompetanse om innovasjon gjennom dette arbeidet.

Gjennom de to prosjektene «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» og «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen» som ble gjennomført i 2020/21 er det lagt et godt grunnlag for videre innovasjonsarbeid. For å ta dette videre, og benytte de erfaringene vi har gjort i Innovasjonsnettverket er forslaget at Kollektivtrafikkforeningens innovasjonsarbeid vil bestå av følgende tre deler utover i 2022:

1. Kompetansenettverk for innovasjon.
2. Formidlig av ulike innovasjonsprosesser/samarbeid
3. Igangsetting av utviklingssamarbeid/miniklynger

### **1. Kompetansenettverk for innovasjon.**

Innovasjonsnettverket videreføres. I denne delen er målet å øke innovasjonskompetansen hos medlemmene.

I tillegg bør nettverket utvides med eksterne aktører som har høy kompetanse på innovasjon, som eksempel Nordic Edge og/eller andre miljøer.

### **2. Formidlig av ulike innovasjonsprosesser/samarbeid**

Det arbeides med mange innovasjonsprosjekter og piloter rundt om i landet. Det som blir en viktig del av vår felles innovasjonssatsing er at alle medlemmene har tilgang til alt som skjer, på et tidlig tidspunkt.

Det vil hindre dobbeltarbeid, og kan resultere i at innovasjonsmiljøer kommer i kontakt med hverandre. De får mulighet til å styrke hverandre og man kan øke innovasjonstakten og -kompetansen.

Snelandia er i gang med å utvikle en innovasjonsplattform, der man enkelt kan legge inn innovasjonsprosjekter som presenteres/formidles til andre



interne/eksterne aktører. En slik plattform/løsning vil være viktig for å utvikle nettverk og samarbeid om ulike løsninger.

### 3. Igangsetting av utviklingssamarbeid/ miniklynger

For å komme videre og sette i gang utviklingssamarbeid eller miniklynger vil det være naturlig å bruke noe av metodikken fra Innovasjonsnettverket.

Et alternativ er å invitere til en Innovasjonsdag med samling av aktuelle deltakere på alle nivåer, hvor vi utforsker videre mulighetsrommene. Her er målet at organisasjoner som er opptatt av et av de tre temaene går sammen for å ta dette videre.

Det må gjøres et arbeid i forkant, for å få de som er spesielt interesserte til å møte. Det må også gjøres arbeid i forhold til å bearbeide de ulike temaene og lage et oppstartsdesign i forkant.

Et annet alternativ er å invitere de ulike aktørene som er interesserte til oppstartsmøte for det enkelte tema. Her vil det også være aktuelt å få en mindre gruppe til å bearbeide stoffet og lage et oppstartsdesign.

Det er viktig å identifisere og prioritere hva som er viktig å jobbe med innenfor hvert mulighetsrom, og det er viktig å avdekke hvem som ønsker å jobbe videre med problemstillinger og muligheter som deltakere av en miniklynge eller et utviklingssamarbeid.

Intensjonen er her å få til et så enkelt format og så stor interesse fra de deltagende personene og organisasjonene at den enkelte klyngen kan drive arbeidet videre selv etter en innledende prosess med bistand.

*Diskusjon og innspill.*





## Sak 24/22      **Transportvedtekter/reisevilkår**

*Vedtaks sak*

Reisevilkår/Transportvedtekter har vært gjennom en lengre prosess før vi har kommet så langt at det nærmer seg endelige vilkår.

Mobilitets- og markedskomiteen vedtok i fjor å sette ned ei arbeidsgruppe. Den har bestått av:

- Odd Morten Møkleby, Reis Nordland/ Nordland fylkeskommune
- John Ove Svensli, Jernbanedirektoratet
- Gry Slettjord, Skyss
- Christoffer Fatland Lie, Fram/Møre og Romsdal fylkeskommune
- Svend Wandaas, Ruter AS
- Siv Anita Sletten, Brakar AS (siste del av prosessen)
- Olov Grøtting/Håvard Sagbakken Saanum, Kollektivtrafikkforeningen

Arbeidsgruppa som ble nedsatt i fjor, hadde tidlig et møte med Samferdselsdepartementet for å få deres tilbakemeldinger. Departementet var positiv til en standardisering av reisevilkårene. Gruppa har hatt flere arbeidsmøter, og har også jobbet asynkront med dokumentet mellom møtene.

Forslaget har vært på en uformell høringsrunde i arbeidsgruppas organisasjoner. Det har så vært på en formell høringsrunde hos Kollektivtrafikkforeningens medlemmer, med frist 1. april 2022. Deretter har Mobilitets- og markedskomiteen jobbet gjennom dokumentet, og arbeidsgruppa har tatt stilling til endringene som kom der. Videre har det vært en kort høringsrunde i Complianceforum og det legges opp til en godkjenning av styret før den sendes over til godkjenning av Samferdselsdepartementet.

Som det står i selve malen: *«Dette er en mal utarbeidet av Kollektivtrafikkforeningen. Målet er i størst mulig grad å standardisere reisevilkårene, og at man gjennom en felles mal som i utgangspunktet skal kunne brukes uten endringer (utover det som naturlig må presiseres/settes inn – slik som navn på selskap), forenkler godkjennelsesprosessene.»*

Innholdet i malen er dermed ment som en standard med minste felles multiplum der den enkelte organisasjon legger inn sitt navn, og legger med egne vedlegg og fyller på med det de måtte ønske.

Dersom Samferdselsdepartementet godkjenner det, har man tre muligheter til å få på plass sine egne reisevilkår:



1. Dersom den enkelte aktør ikke ønsker å ha med noe mer, skal de slippe å ta en ny runde med godkjenning hos Samferdselsdepartementet.
2. Dersom de legger inn noe i sin egen versjon som er en fordel for kunden, kan de fortsatt slippe en ny godkjenning.
3. Dersom de legger inn noe i sin egen versjon som ikke er til kundens gunst, må det gjennom en ny runde godkjenning hos Samferdselsdepartementet. I såfall er det viktig å markere det som er endret fra godkjent versjon, for å forenkle prosessen i departementet.

Vi har også fått tilbakemelding om at det er enkelte ord og uttrykk som bør forenkles, noe vi ikke har rukket enda. Før det endelige dokumentet sendes Samferdselsdepartementet til godkjenning vil det blir gjennomført en språkvask med et mål om å forenkle språket, slik at kunden lettere vil forstå innholdet.

**Forslag til vedtak:** Kollektivtrafikkforeningen ber Samferdselsdepartementet godkjenne vedlagte reisevilkår, ut fra de forutsetninger som ligger i saken.

*Vedlegg: Reisevilkår/transportvedtekter til styret, 8 sider.*



Sak 25/22

### Diskusjons/orienteringssaker

- **Statens Vegvesen analyser.**

Oskar Kleven orienterer. Muligheter for spørsmål.

**Tema:** Etter pandemien og Mobilitet i omstilling. Nyere undersøkelser om trafikkutvikling

*Oskar Kleven leder tverretattlig arbeidsgruppen for transportanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger som har ansvar for all metode og modellutvikling innen person- og godsmodeller. Leder arbeidsgruppen for Nasjonale reisevaneundersøkelser*

- **Topplederforum**

Kollektivtrafikkforeningens planlagte Topplederforum til Helsinki kan kollidere med ITS Norway sin studietur til ITS World Congress i LA. 5 av Kollektivtrafikkforeningens medlemmer er også medlem i ITS Norway.

Vil ITS Norway sin studietur ha konsekvenser for antall deltagere i Topplederforum? I så fall er det viktig å diskutere planlegging og gjennomføring, ev. flytting av dato for Topplederforum.

- **Havarikommisjonens brev etter møteulykke i Stange 2021.**

SHK har avgitt tre sikkerhetstilrådinger etter en møteulykke med to busser i Stange i 2021. Disse kan få konsekvenser gjennom at det blir krevd større fokus på sikkerhet i kontraktene, og at fylkeskommunen benytter hele sitt kompetanse- og ansvarsområde som veieier og byggherre. Det gis også sikkerhetstilråding til operatør.

Se lenke: <https://havarikommisjonen.no/Vei/Avgitte-rapporter/2022-02>

Dette temaet vil bli tatt opp i kontraktskomiteen etter sommeren.

Spørsmålet er også om det bør løftes på bransjenivå om offentlig førerrett-/yrkessjåførutdanning sikrer tilstrekkelig kunnskaper om vinterkjøring.

- **Ev. medlemskap i ITS Norway.**

Det blir mer og mer fokus på ITS i vår bransje, og det arrangeres jevnlig studieturer til ulike konferanser og messer med ITS som tema.

Noen av medlemmene er medlemmer hos ITS Norway; Jernbanedirektoratet, Ruter, Entur, Troms og Finnmark fylkeskommune og Kolumbus.

Kollektivtrafikkforeningen vurderer å søke medlemskap.

Sak 25/22

Eventuelt