



INNKALLING TIL MØTE I MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN

Dato: Onsdag 1. juni 2022
Sted: Teams
Tid: Kl. 09.00 - 11.30

DAGSORDEN MOBILITETS- OG MARKEDSKOMITEEN:

19/22 Godkjenning referat

20/22 Økonomisk situasjon – revidert nasjonalbudsjett

21/22 Mobilitet i omstilling – videre arbeid med mulighetsrom/innovasjonsarbeid

22/22 Orientering/diskusjoner

- Aktuelle saker? Har dere noe dere ønsker å løfte?
- Tema neste møte 7. – 8. september i Tromsø
- Kort orientering om EU-initiativ.

23/22 Eventuelt



Sakspapirer:

19/22 Godkjenning referat

Vedtakssak.

Referatet fra møtet 27.04.2022 kan du lese [her](#).

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.

20/22 Økonomisk situasjon – revidert nasjonalbudsjett

Orienteringssak.

Gjennom hele pandemien ble passasjerene bedt om å reise kun hvis de måtte. Samtidig påpekte myndighetene at kollektivtrafikken var samfunnskritisk. Kollektivaktørene måtte opprettholde sitt tilbud for å sikre at andre med samfunnskritiske jobber skulle komme frem og tilbake på jobb på en smittevernmessig forsvarlig måte.

Antall passasjerer sank dramatisk, og Kollektivtrafikkforeningen jobbet iherdig sammen med andre aktører for å få kompensasjon fra myndighetene gjennom pandemien. Vi er takknemlig for at Storting og regjering kompenserte fylkeskommunene for tapte billettinntekter slik at kollektivtilbudet er blitt opprettholdt og aktørene har beholdt ansatte, materiell og ulik infrastruktur.

Vi ser at etter gjenåpning og på vei mot en ny normal har vi ikke fått tilbake så stor del av de reisende som vi kunne ønsket. Passasjertallet ser ut til å variere mellom 85 og 95 og noen steder opp mot 100 % av passasjertallet vi hadde samme periode i 2019. Da er som regel heller ikke den veksten man i en normalsituasjon ville forventet fra 2019 til 2022 tatt med. Det ser ut til at det er de større byene og jernbane som sliter mest i forhold til å få tilbake reisende. Det betyr lavere inntekter, spesielt for de som har lavest reisetall.

NB. Som det er sagt mange ganger så slåss vi ikke for å få tilbake reisende som har gått over til sykkel, gange og hjemmekontor, men det er de som har gått over til bilen vi må få tilbake, samt nye målgrupper vi må få ombord.

Når det gjelder reisemiddelfordelingen ser vi at kollektivtrafikken har tapt i forhold til bilen mange steder, og det er elbilen med sine gunstige avgifter som har økt mest i byene.



Vi har ikke lenger bedt om kompensasjon, men vi har bedt om omstillingsmidler for å sikre at vi har midler til å utvikle kollektivtrafikken, og at vi ikke havner i en negativ spiral der vi er nødt til å kutte i tilbudet, noe som fører til enda færre reisende og enda lavere inntekter.

Vi hadde håpet at regjeringens forslag til Revidert Nasjonalbudsjett som skal vedtas før sommeren ville gi oss signaler om støtte så vi kan jobbe videre med omstilling for å møte utfordringene på en framtidsrettet måte.

Dessverre ble det ikke lagt fram midler til kollektivtrafikken i forslaget som kom 12.05.2022: [Pressemelding RNB : Ingen støtte til kollektivtrafikken - hva skjer med nullvekstmålet og klimamålene? - kollektivtrafikk.no](#)

Vi avventer nå behandlingen i Stortinget for å se om det likevel vil komme støtte til kollektivtrafikken.



21/22 Mobilitet i omstilling – videre arbeid med mulighetsrom/innovasjonsarbeid

Diskusjonssak.

Informasjon om saksbehandlingen:

Styret skal diskutere denne saken i sitt møte 31.05. Det er ikke tid til å bearbeide deres innspill og legge fram sak før vårt møte 01.06. Derfor får dere her mesteparten av saksframstillingen for styret, og dere vil i møtet få muntlig redegjørelse om styrets anbefaling for veien videre.

Diskusjon og innspill fra Mobilitets- og markedskomiteen tas også med videre i arbeidet.

Fra styrets sakspapirer til møte 31.05.2022:

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 moover.
- 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 utviklingsamarbeid 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 utviklingsamarbeidene.



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

Styret vil i møtet 31.05 diskutere følgende:

- 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?

Hvordan lykkes med de strategiske målene?

Styret vil i møtet 31.05 videre diskutere hvordan man kan bruke innovasjonsnettverket og noe av metodikken fra innovasjonsarbeidet for å lykkes med å få utviklingssamarbeidene eller miniklyngene i gang.

Fra styrets sakspapirer:

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. Formidling 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. Formidling 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.

Daglig leder vil orientere fra diskusjonen i styret, det blir så diskusjon og muligheter for innspill til prosessen som er i et tidlig stadium.



22/22 Orientering/diskusjoner

- **Aktuelle saker? Har dere noe dere ønsker å løfte?**
- **Tema neste møte 7. – 8. september i Tromsø**
- **Kort orientering om EU-initiativ.**

23/22 Eventuelt