



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 17. AUGUST 2022
TID: MØTE KL. 12.30 – 15.30
STED: ARENDAL

Kl.12.30 Besøk av Ingrid Dahl Hovland, adm dir Statens Vegvesen og Per Morten Lund, divisjonsdirektør for Transport og samfunn.

SAKLISTE:

- Sak 26/22** Referat fra styremøte 31. mai 2022
- Sak 27/22** Økonomirapport
- Sak 28/22** Mobilitet i omstilling
- Sak 29/22** Dagens situasjon og veien framover
- Sak 30/22** Valg
- Sak 31/22** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 26/22 **Referat fra styremøte 31. mai 2022**

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 31. mai finner du [her](#).

Forslag til vedtak: Referatene godkjennes.



Sak 27/22 Økonomirapport

Vedtakssak

Regnskapsrapport pr. 31.07.2022 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap
- Balanse

Saksopplysning:

Regnskapsrapporten pr. 31.07.2022 er ikke helt relevant å måle opp mot fjorårets tall, da vi i år har delt medlemskontingent i to forfall, i januar og juni, mot et forfall i april i tidligere år.

Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr.3.638.105, og årsresultatet er noe bedre enn det.

I forhold til periodisert budsjett:

- Inntekter ift budsjett
- Kostnader arbeidskraft noe under, pga foreldrepermisjon
- Eksterne honorarer noe under.
- Kontorkostnader ligger over periodisert budsjett, da konto 6861 kurs vil komme ut med økt forbruk i 2022 og møtekostnader 6865 vil bli høyere enn budsjettet for 2022.
- Reisekostnader 7140 vil også bli høyere enn budsjettet for 2022.
- I sum er resultatet noe bedre enn periodisert budsjett.

Det styres mot et årsregnskap i balanse som planlagt.

Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.

Vedlegg: Regnskapsrapport resultatregnskap og balanse 6 sider.



Sak 28/22 Mobilitet i omstilling – videre arbeid med mulighetsrom og innovasjon

Diskusjonssak

Bakgrunn:

Se sak 22 og 23 i styrets møte 31.05.2022 [her](#).

Saksutredningen inneholder en oppsummering av prosessen med de to rapportene «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025» og rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen», samt en diskusjon om veien videre.

Noen av innspillene fra møtet:

- Mange jobber med et eller flere av mulighetsrommene i dag, og bruker mye ressurser på det. Det er viktig med samordning for å få mer ut av de ressursene som legges inn.
- Mulighetsrommene vi har pekt på er utviklingslinjer. Vi må se på behovene til interesserte som samles for å konkretisere innholdet for denne utviklingslinjen.
- Maas-løsningen krever en ny billettløsning som man ikke har, vi bør starte noe og se på hva vi skal vente med.
- Det er ting som er utviklet en hel del, og som kan omsettes ganske snart.
- Kan kanskje gi en verdøkning ved å dele og samarbeide med flere.
- Pris som virkemiddel kan være et viktig tema/element å jobbe med. Vi kan begynne et sted – med konkurransedyktige prismodeller etc.
- MaaS må strekkes ut på tidslinja, det kan ta noe tid. Prissystemene i kollektivtrafikken er i dag ikke slik at det er kompatibelt med MaaS.
- I mulighetsrom 2 skal vi også spre trafikken – prisvirkemiddel kan være noe av det.

Det var enighet om å starte opp arbeidet snarest mulig.

Siden siste styremøte har Deloittes sommerinterns jobbet med en mulighetsstudie rundt felles innovasjon- og forretningsutviklingsamarbeid for kollektivaktørene.

Prosjektet skal utforske mulighetene for hvordan kollektivselskapene kan etablere ett felles innovasjonssamarbeid eller ulike tiltak for å dra nytte av synergieffekter, både med tanke på kostnader og verdiskaping.

I dette arbeidet har de hatt dybdeintervju med 8 nøkkelpersoner (ikke topledere) hos 7 av medlemmene våre. Deloittes sommerinterns vil presentere rapporten for styret.

Diskusjon



Sak 29/22 **Dagens situasjon og veien framover**

Diskusjonssak

Kollektivtrafikken har vært i sammenhengende krise siden mars 2020. Takket være kompensasjon fra staten fordi bransjen er en samfunnskritisk funksjon, kom bransjen gjennom pandemien med infrastrukturen i behold. Kundene har brukt tid på å vende tilbake, og er nå i ferd med å komme. Mange byer ligger på ca. 90 % av 2019-nivå, mens distriktene har ligget noe høyere. Det blir svært spennende å se hvordan reisetallene utvikler seg utover høsten 2022.

Vi har mistet veksten fra to år, for om man skulle komme tilbake til 2019-nivå er veksten uansett borte for de aller fleste. Inntektene er lavere enn før, og det kan føre til kutt, om folk ikke strømmer tilbake gjennom høsten.

Bransjen må omstille seg. Målet er et fleksibelt transportsystem som tilbyr kundene det de ønsker, og som bygger opp under nullvekstmålet.

Så kom en ny krise, før vi var ferdig med den andre, kostnadskrisen. Den er størst på drivstoff, også på lønn og andre komponenter. Noe blir kompensert i kommunal deflator for 2023, men langt fra alt slik det ser ut i dag.

Operatørene melder om store utfordringer, og administrasjonsselskapene og fylkeskommunene vil mangle ressurser til å opprettholde et godt tilbud slik det ser ut nå gitt dagens inntekter. Resultatet ligger an til å bli kutt i ruter og tilbud, om det ikke blir tilført midler.

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen har derfor sammen med flere andre organisasjoner utarbeidet et faktagrunnlag som skal sendes regionale og nasjonale myndigheter. Se faktaark fra NHO Transport, Kollektivtrafikkforeningen og andre organisasjoner [her](#).

Det er en krevende situasjon med de økte prisene. Resultatet blir ikke bare kutt i ruter og tilbud. Tross at det var krevende å komme gjennom pandemien, la den likevel grunnlaget for endrede reisevaner og skapte en sense of urgency. Dette ga en mulighet for omstilling og modernisering av transportsystemet som det er viktig å ikke la gå til spille.

Diskusjon.



Sak 30/22 Valg

Vedtakssak

Hanne Bertnes Norli har vært medlem i Kollektivtrafikkforeningens styre. Hun sluttet i Jernbanedirektoratet før sommeren, og ifølge vedtektene trer hun da ut fra styret.

Vedtektene finner du [her](#).

I §5 står det: «*Styremedlemmer som ikke lenger er ansatt i en medlemsorganisasjon fratrer styret, og varamedlem trer inn i styret*». Det betyr at Trond Myhre går inn i styret. Lars Egil Baukhol rykker opp som 1. vara.

Det står videre i samme §: «*Dersom varamedlem har trådt inn i styret eller ikke lenger kan være vara, kan styret velge nytt varamedlem for resten av valgperioden.*» Dette betyr at styret kan, men ikke må velge nytt varamedlem for resten av valgperioden.

Dersom styret ønsker å velge nytt varamedlem, vil det da være naturlig at valgkomiteen innstiller for styret.

Saken legges fram uten innstilling.