



# INNKALLING TIL STYREMØTE

**DATO:** 11. OKTOBER 2022  
**TID:** MØTE KL. 10.00 – 13.00  
**STED:** TEAMS

## SAKLISTE:

- Sak 32/22 Referat fra styremøte 17. august 2022
- Sak 33/22 Økonomirapport
- Sak 34/22 Mobilitet i omstilling – innovasjons- og utviklingssamarbeid
- Sak 35/22 Kompensasjon eller omstillings/utviklingsmidler
- Sak 36/22 Godtgjøring reise
- Sak 37/22 Orienterings-/diskusjonssaker
- Sak 38/22 Eventuelt



## SAKSUTREDNING:

### Sak32/22      **Referat fra styremøte 17. august 2022**

*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 17. august 2022 finner du [her](#)

*Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.*



## Sak 33/22 Økonomirapport

*Vedtakssak*

Regnskapsrapport pr. 30.09.2022 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap med periodisert budsjett
- Balanse

Regnskapsrapporten pr. 30.09.2022 viser et resultat på kr. 2.450.329,27

Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr. 2.397.737

### Saksopplysning:

Følgende avviker fra periodisert budsjett:

Driftsinntekter er noe høyere enn budsjettet, da viderefakturering av kostnad til University Innovation Bootcamp ligger inne på konto 3950. Dette er kostnader som er viderefakturert i sin helhet. Dette kommer også som økt kostnad på konto 6720 eksterne honorarer.

Sum arbeidskraft er noe lavere pga refusjon av sykepenger. Se konto 5800.

Konto 6861 kurs kommer ut med økt forbruk i 2022. 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.

Konto 6865 møtekostnader er høyere enn budsjettet. Det har vært svært vanskelig å budsjettere møteaktivitet for 2022. Det samme gjelder konto 7140 reise som også er høyere enn budsjettet.

Konto 6910 er høyere enn budsjettet på grunn av omlegging av server. Våre nettsider ble ustabile, og måtte over på annen løsning med en etableringskostnad og noe høyere driftsutgifter.

Det styres mot balanse som budsjettet pr. 31.12.2022.

***Forslag til vedtak:*** Regnskapsrapporten tas til orientering.

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



## Sak 34/22      **Mobilitet i omstilling – innovasjons- og utviklingssamarbeid**

*Diskusjons- og vedtakssak*

### **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.

Før kollektivbransjen har kommet helt tilbake etter pandemien ble vi truffet av en ny krise. En nærmest eksplosjonsartet økning i drivstoff- og strømpriser traff oss i første halvdel av 2022. Dette ser ikke ut til å gå over med det første. Det ser også ut til at fylkeskommunal del av offentlig sektor vil ha en høyere prisstigning enn kommunal deflator legger opp til. Dette kan bli en utfordring i flere år framover.

Utfordringen med enorm økning i kostnader samt fortsatt lavere billettinntekter som følge av pandemien kan føre kollektivtrafikken inn i en negativ spiral med synkende passasjertall og ytterlig synkende inntekter der det blir nødvendig å kutte i tilbudet.

Rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen» ble initiert for å avdekke inntekspotensialet i sektoren. Rapporten peker i tillegg til seks mulighetsrom, 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.

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.



Diskusjonen i styrets møte 17. august konkluderte med at det bør lages et faktagrunnlag for hvorfor man skal samarbeide:

- Samarbeid må komme kunden til gode.
- Hva er alternativet til samarbeid?
- Hvorfor skal vi omstille?
- Rapporten må være grundig og forankres på et høyt nivå i organisasjonen.
- Det innhentes bistand til å utarbeide en slik rapport.
- Det er mulig at medlemmene må bidra økonomisk til rapporten

### SAKSOPPLYSNINGER:

Siden styremøtet i august har det blitt gjennomført en intervjurunde med nesten alle lederne. Her har også spørsmålet **hvorfor man skal samarbeide** blitt løftet opp. Bestilling av et faktagrunnlag vil bli utført i høst dersom styret etter dagens gjennomgang fortsatt ser behovet.

Vedlagt ligger et sammendrag av intervjuene, som også vil bli gjennomgått i møtet.

Nedenfor følger noen av innspillene fra intervjuene (dette er ikke utfyllende, se vedlegg):

#### Hvor er vi i dag?

- Organisering – *de fleste gjør det meste av innovasjonsarbeid i organisasjonen*
- Hva slags samarbeid i dag?  
*Det finnes to store og mange små.*
- Piloter – *de fleste kjører piloter, men de kan være vanskelig å ta bort og det er utfordrende å skaffe midler videre*
- Ressurser – *det finnes ressurser som kan inngå i samarbeid*
- Tanker om hva bransjen gjør?  
*Det er mye å hente på tettere samarbeid. Deling er viktig, og er for lite organisert.*

#### Hvor vil vi?

- Hvordan tror du dere og bransjen best skal organisere seg for å lykkes med innovasjon og forretningsutvikling i fremtiden?  
*Samarbeid er ønskelig, mange sier forpliktene samarbeid*
- Hvorfor mener du det er nødvendig å samarbeide om innovasjon? Finnes det et alternativ til innovasjonssamarbeid dersom man som kollektivaktør ønsker å være i forkant hva gjelder utvikling?  
*Ny teknologi krever kompetanse, det er kostnadseffektivt og det kan være lettere å tiltrekke seg ønsket arbeidskraft. Vi er ganske like.*
- Fordeler ved tettere innovasjonssamarbeid?  
*Felles problem, ressursmangel, lettere å være kreative, attraktivt for kunden, mer og raskere innovasjon, kompetansebygging, attraktiv arbeidsgiver, kostnadsfordel og slippe å finne opp det samme flere ganger*



- Ulemper ved tettere innovasjonssamarbeid?  
*At man ikke deler tid snok, holder ting for tett til brystet, er opptatt av å eie selv, ikke er nok forpliktende, mangler minoritetsvern og økonomi er en risiko m.m.*
- Vil din organisasjon være villig til å løfte ut viktig innovasjonsarbeid?  
*Ja svarer ca. 9, mens noen svarer at de ikke har noe særlig å løfte ut. Det er dessuten viktig å være forsiktig med forventningene.*
- Avgrensing – noen svar:  
*Den direkte kundekontakten må vi ha sjøl, men teknologiplattformen kan løftes ut. Må ha IT-kompetanse sjøl. Samarbeider gjerne med alt mulig.*

#### Hvordan skal vi komme dit?

- Hva skal til for å etablere og lykkes med et tettere innovasjonssamarbeid mellom kollektivaktørene?  
*Mer tid på felles innovasjonsarbeid og mindre tid på egne prosjekter, må løfte seg over regionalt nivå. Tillit, vilje og modning, ikke for store begrensninger*
- Hvilke rammer eller modeller mener du må til for å etablere og lykkes med et tettere innovasjonssamarbeid?  
*Ulike svar, flere går for forpliktende samarbeid.*
- Er det eksterne miljøer vi bør vi koble på / inkludere i et slikt samarbeid allerede i nær framtid?  
*Ja, men kommer an på hva man samarbeider om.*
- Hvilke finansielle modeller/strukturer bør ligge til grunn for et slikt samarbeid?  
*Fra AS der man er medeier til frivillig forpliktende samarbeid  
Definere samarbeid først.*



## Hvilke samarbeid vil dere ønske å starte opp med?

Her er det to områder som det er stor interesse for å starte samarbeid om:

### 1. Samarbeide om offentlig transport:

*Bygge opp rundt et sterkere samarbeid på tvers av kollektivtrafikken for å dele innsikt, idéer og kostnader. Eksempelvis Aldersvennlig transport.*

#### Oppsummering:

Dette var det mest interessante området å se på. Her sa 10 ja og noen sa JA!

Noen kommentarer: Det er et stort strukturproblem i bransjen. Hvordan passer tog inn her? Pasientreiser er krevende.

Noen bruker ressurser på dette i dag, og andre ikke.

*Foreløpig konklusjon: Kollektivtrafikkforeningen går videre med dette*

### 2. Samarbeide med arbeidsgivere, utbyggere m.m.

*Samarbeide med arbeidsgivere, utbyggere og borettslag for å tilrettelegge for at ansatte og beboere reiser mer kollektivt.*

#### Oppsummering:

Flere er interessert i å arbeide med dette området.

Noen spørsmål og supplerende kommentarer:

- Dette er et spennende område, og ja det er absolutt interessant. Det er en god ide – men arbeidskrevende
- En aktør har et Interregprosjekt som passer inn, og må uansett levere inn i det prosjektet
- Hva med en håndbok som er mer generell?
- Jobber mer mot knutepunktutvikling – kan det være del av det?
- Vi har begrenset kollektivtilbud og mindre markedsgrunnlag, men dette kan passe noen steder hos oss

*Foreløpig konklusjon: Det er interesse for å gå videre med dette området.*



### 3. Plattformrolle

*Ta en plattformrolle som samler mobilitetsløsninger på et sted, samt tilrettelegge for et ansvarlig bymiljø.*

#### Oppsummering:

Det er interessant, men krever at det bygges på tekniske løsninger. De største aktørene har best forutsetning for å delta. Dersom noen setter i gang, kan det være interessant å bli med. Må muligens komme litt senere.

*Foreløpig konklusjon: Dette området avventes.*

### 4. Billetter og betaling

*Det fjerde mulighetsrommet handler om billetter, og der pågår to ulike større samarbeid allerede*

#### Innspill fra intervjuene:

- Samarbeid om dette temaet må komme i forbindelse med de to store samarbeidene som pågår.
- Det er fornuftig å lage felles løsning for betaling, sanntid etc.
- Kostnadseffektiv utvikling kan frigjøre midler til offentlig utvikling.
- Alt man gjør må synliggjøres, og man må diskutere dette sammen
- Viktig å kommunisere erfaringene som gjøres begge steder til alle
- Få fram truslene fra globale aktører
- De (to samarbeidene) bør samordnes eller avklare roller
- Hvis det er systemer som lever og utvikler seg må de få lov til det
- Begge samarbeidene er avhengig av offentlige midler.

*Foreløpig konklusjon: Samarbeid om dette tema må komme i forbindelse med de to store samarbeidene.*

#### Konklusjon:

Ut fra en foreløpig sammenfatning av intervjuene utkrystalliserer det seg stor interesse for å gå videre med det første og andre mulighetsrommet, «Samarbeide om offentlig transport» og «Samarbeide med arbeidsgivere, utbyggere m.m».

De to siste mulighetsrommene, «Plattformrolle» og «Billett/betaling», foreslås sett i sammenheng med de to store billett- og betalings-samarbeidene som pågår.





*Diskusjon*

**Forslag til vedtak:**

Kollektivtrafikkforeningen planlegger oppstart av mulighetsrom 1 og 2.

*Vedlegg: Innovasjonssamarbeid, en foreløpig presentasjon, 27 sider.*



## Sak 35/22      **Kompensasjon eller omstillings/utviklingsmidler**

*Diskusjonssak*

Kollektivtrafikk er et viktig samfunnsgode som skaper økt mobilitet, kortere reisetider og reduserte utslipp. Koronapandemien har skapt store utfordringer for kollektivtrafikken. Statlige ekstrabevilgninger har gjort det mulig å opprettholde rutetilbudet under pandemien, til tross for sviktende billettinntekter.

Våren 2022 nærmet kollektivaktørene seg en slags normaltstand etter pandemien. Noen har nå tilnærmet samme antall reisende som i 2019 og noen (i hovedsak de største byene) har et godt stykke igjen for å nå 2019-nivå. I tillegg til utfordringene med pandemien har kollektivtrafikken gjennom 2022 fått en betydelig forverret økonomisk situasjon på grunn av en galopperende økning i drivstoff- og energipriser.

Derfor ser situasjonen igjen kritisk ut. 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.

Uten statlig kompensasjon eller omstillings-/utviklingsmidler i Statsbudsjettet 2023, ser det ut til at det må kuttes drastisk i rutetilbudet over hele landet. Dette vil skape en negativ spiral med økt bilbruk, køer og klimagassutslipp som resultat, og nullvekstmålet i de større byene vil ikke kunne nås.

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

Kollektivtrafikkforeningen har gjennom sommer/høst formidlet fakta om kollektivtrafikk, muligheter og utfordringer til de som har etterspurt fakta.

Forslag til statsbudsjett 2023 legges fram torsdag 6. oktober 2022. Dersom det ikke foreslås midler til kollektivtrafikken av regjeringen, er det å håpe at det kommer midler i budsjettforhandlingene i Stortinget fram mot endelig vedtak i desember.

*Diskusjon.*



**Sak 36/22 Godtgjøring reise**

*Diskusjonssak*

Spørsmålet om å få dekket kostnader til reise/opphold ifb. med styremøter har kommet opp. Dette er et svært relevant spørsmål da det i vedtektene står:  
*«Reisekostnader i forbindelse med styreaktivitet dekkes mot regning».*

Det betyr at styremedlemmer får dekket kostnadene til reise/opphold ifb. med styremøter.

Det som har vært praksis så langt er at ingen av styremedlemmene – heller de som har lengst og dyrest reisevei har krevd betaling for reise. Det at praksisen har vært slik er selvfølgelig bra for budsjettet til Kollektivtrafikkforeningen.

Ifølge vedtektene har alle styremedlemmer rett på å få dekket reisekostnadene. En diskusjon om praksisen bør fortsette eller endres er på sin plass.

*Diskusjon.*



**Sak 37/22 Orienterings-/diskusjonssaker**

- **Vara til styret**

I sak 30/22 Valg, behandlet styret om det skal velges ny vara etter at første vara rykket opp som fast medlem da Hanne Bertnes Norli sluttet i Jernbanedirektoratet i sommer, og derfor gikk ut fra styret..

Ifølge vedtektene kan styret velge nytt varamedlem for resten av perioden.  
*Styrets vedtak: Jernbanedirektoratet tilbys varaplass.*

Daglig leder har vært i dialog med Jernbanedirektør Knut Sletta, og de ønsker å avvente generalforsamlingen.

**Sak 38/22 Eventuelt**