



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 7. DESEMBER 2022
TID: MØTE KL. 11.00 – 15.00
STED: RUTERS LOKALER, DRONNINGENS GATE 40, OSLO

SAKLISTE:

- Sak 39/22** Referat fra styremøte 11. oktober 2022
- Sak 40/22** Økonomirapport
- Sak 41/22** Budsjet
- Sak 42/22** Møteplan
- Sak 43/22** Mobilitet i omstilling – veien framover
- Sak 44/22** Samordning av offentlig betalt transport
- Sak 45/22** Evaluering av Kollektivkonferansen 2022
- Sak 46/22** Orienterings-/diskusjonssaker
- Sak 47/22** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak39/22 **Referat fra styremøte 11. oktober 2022**

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 11. oktober 2022 finner du [her](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 40/22 Økonomirapport

Vedtakssak

Regnskapsrapport pr. 30.11.2022 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap med periodisert budsjett
- Balanse

Regnskapsrapporten pr. 30.11.2022 viser et resultat på kr. 1.664.926,79
Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr. 729.034.

Saksopplysning:

Følgende avviker fra periodisert budsjett:

- Driftsinntekter:
Konto 3950 viderefakturerte kostnader: Totalt kr. 736.498,75 som består av:
 - Bistand for høringsinnspill kr. 60.957,75
 - Arendalsuka kr. 35.920
 - University Innovation Bootcamp kr. 639.621.
- Sum arbeidskraft er noe lavere pga refusjon av sykepengen. Se konto 5800.
- Konto 6720 eksterne honorarer er økt med tilsvarende som konto 3950, ovenfor – kr. 736.498,75. Tilsvarende lavere forbruk enn budsjettet.
- Konto 6861 kurs kommer ut med økt forbruk i 2022 pga faktura fra 2021 som tidligere rapportert.
- Konto 6865 møtekostnader er høyere enn budsjettet. Det har vært svært vanskelig å budjettere møteaktivitet for 2022.
- 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.
- Kollektivkonferansen var budsjettet med balanse ved et lavere antall deltagere. Pga høyt deltagerantall ble det et overskudd på ca. kr. 300.000.

Resultat pr. 30.11.2022 er betydelig bedre enn periodisert budsjett. Det ligger an til et noe bedre resultat i 2022 enn budsjettet. Hovedårsaken er noe mindre aktivitet gjennom året pga foreldrepermisjon og sykemeldinger. Samtidig har vi hatt noe mindre bruk av eksterne krefter, og vi hadde et høyt antall deltagere på Kollektivkonferansen.

Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.

Vedlegg: Regnskapsrapport resultatregnskap 4 sider og balanse 2 sider.



Sak 41/22

Budsjett

Vedtakssak

Regnskap 2022 foreligger ikke før i februar 2023, og en foreløpig regnskapsrapport for 2022 foreligger først i januar. Det er derfor utarbeidet et budsjett som styringsverktøy for 2023, som kan bli justert i første kvartal av 2023. Se vedlegg.

For å beholde egenkapitalen på ønsket nivå, er det lagt opp til drift og budsjett i balanse.

Gjennom pandemien har det vært stor usikkerhet om bransjens økonomi på grunn av tapte billettinntekter. Det samme gjelder i overgangen 2022-2023, da kostnadsøkningen for bransjen har vært en stor utfordring i 2022, og ser ut til å ville bli det i 2023. Samarbeid og det å ha en felles stemme gjennom Kollektivtrafikkforeningen har vært viktig gjennom pandemien, og det er å håpe at dette vil være viktig for medlemmene også framover.

Vi foreslår følgende forutsetninger for budsjettet i 2023:

- 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 fysisk. Det ser ut til at det også neste år kan bli nødvendig med en hybridløsning der vi også streamer innholdet til de som ønsker å delta digitalt. Både fysisk og digital deltagelse gjennomføres som betalingsløsninger og vi etterstreber en konferanse i økonomisk balanse.
- Reising og møtedeltagelse vil være omtrent på 2022-nivå.
- Det er satt av ressurser til en rapport, kr. 250.000.
- Stillingen som EU-kontakt står på vent, da Annabelle Huet som har hatt jobben de siste årene sluttet i 2022, og en ny person ikke er på plass. Det er behov for en EU-kontakt, og det søkes å få en ny person på plass i 2023.

Forslag til vedtak:

Forslag til budsjett for 2023 tas til orientering.

Vedlegg: Forslag til budsjett 2022, 2 sider



Sak 42/22 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, og er en praksis som ble innført i år. Samtidig utjevner det avstander og gir alle lik mulighet til deltagelse uavhengig av hvor de bor. Det er også viktig å møtes fysisk av og til, for å sikre gode samarbeid og nettverk. Styret har også fulgt denne praksisen i 2022.

Styret har også i 2022 deltatt i Arendalsuka, og har hatt styremøte der. Deltagelse i Arendalsuka, som avholdes i uke 33, 14. – 18. august, bør avklares, også om det er ønskelig med styremøte der.

Topplederforum arrangeres i september hvert år, og det må avklares hvor. I år ble Topplederforum arrangert i Helsinki, samtidig ble det på avslutningen avtalt at det er greit å arrangere det i Norge neste år. Steder i Norge som står for tur er eksempelvis Østfold, Vestfold og Telemark, Bergen/Vestland, Rogaland og Nordland.

Generalforsamling avholdes i mars/april hvert år, og det arrangeres gjerne et seminar/møte i tilknytning til dette. I fjor var generalforsamlingen digital, og det ble ikke avholdt seminar i tilknytning

For daglig leder ser fordelingen av styremøter i 2022 ut til å ha fungert, og det er foreslått en tilsvarende fordeling også neste år. **Se forslag til møteplan [her](#).**



Sak 43/22 Mobilitet i omstilling – veien framover

BAKGRUNN:

Kollektivtrafikkforeningen jobber strategisk med framtidens mobilitet. Dette arbeidet resulterte i scenariorapporten «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025». Rapporten skisserte fire ulike framtidsscenarier som kan oppstå ut fra ulike drivere i samfunnet, og hvilken strategisk rolle kollektivaktørene ønsker å ta og får ta i samfunnet.

Det var spesielt scenariet Mobilitetsrevolusjonen, som utpekte seg som det mest attraktive scenariet, men også mest krevende å strekke seg mot. I dette scenarioet er det en reiserevolusjon drevet fram av Covid-pandemien, og kollektivaktørene er innovasjonsagenter for bærekraftig utvikling. *Et viktig spørsmål er: Er vi som bransje klare til å strekke oss mot dette scenariet?*

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.

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 kan bli en utfordring i flere år framover.

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. *Bør flere av de endringene/tiltakene som må gjennomføres skje gjennom forpliktende samarbeid?*

Styret diskuterte i sak 13/22 Oppfølging Strategi- og utviklingsforum i møtet 15. mars 2022:

- *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.*

Styret diskuterte videre den 17. august i sak 28/22 Mobilitet i omstilling, og 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*

Siden august har det blitt gjennomført en intervjurunde med lederne. Her har også spørsmålet **hvorfor man skal samarbeide** blitt løftet opp.

Styret diskuterte saken Mobilitet i omstilling – innovasjons- og utviklingssamarbeid i sitt møte 11.10.2022, og vedtok:



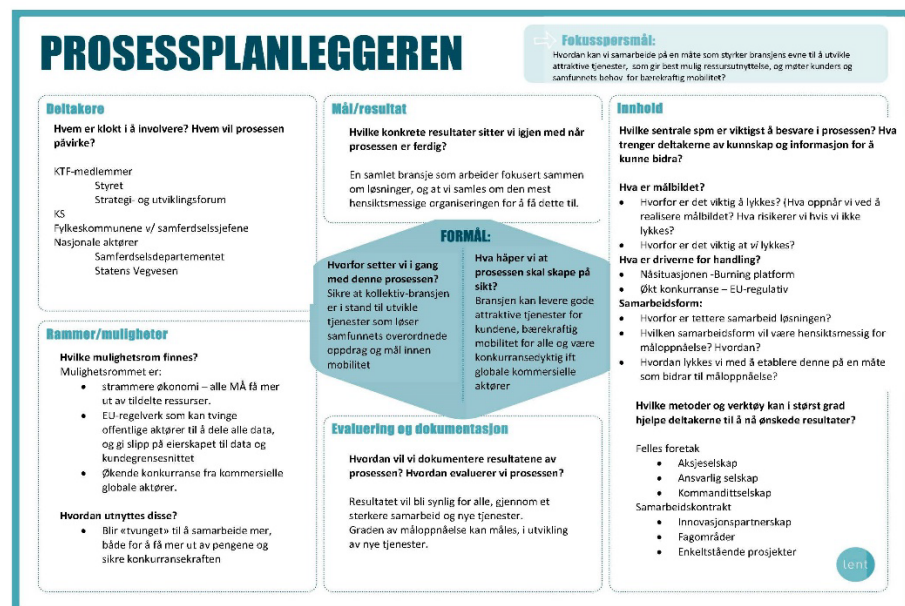
Styret beslutter i dag at vi utformer et innsiktsnotat ut fra innspillene i møtet.

Det første oppdraget er å tegne opp en prosess, og en skisse til hvordan dette arbeidet skal være. Vi løfter oss over eksisterende prosesser, til et mer strategisk nivå.

Sparebank 1 inviteres til neste styremøte for å orientere om deres prosess.

SAKSUTREDNING:

Sekretariatet har arbeidet videre med oppdraget om å utforme en prosess, og har følgende skisse til prosessplanlegger, se bilde under og [se vedlegg her](#).



Innsiktsdokument:

Vedlagt følger også en skisse til innsiktsdokument for ulike samarbeidsmodeller utarbeidet av Deloitte, [se vedlegg her](#).

Proessen kan beskrives som følger:



Formål:

Kollektivaktørene må tenke nytt i møte med utfordringer som lavere økonomisk støtte, nye tiltak for å nå klimamål, teknologisk utvikling, ekstraordinære økninger i kostnadsnivå og regjeringens ønske om økt innovasjonskraft.

Vi må sikre at kollektivbransjen er i stand til å utvikle tjenester som løser samfunnets overordnede oppdrag og mål innen mobilitet. Vi ønsker at bransjen kan levere gode attraktive tjenester for kundene, bærekraftig mobilitet for alle og være konkurransedyktig ift globale kommersielle aktører

Mål:

En samlet bransje som arbeider fokusert sammen om løsninger, og at vi samles om den mest hensiktsmessige organiseringen for å få dette til på en best mulig måte.

Rammer/muligheter:

Vi skal sikre at kollektivbransjen er i stand til å utvikle tjenester som løser samfunnets overordnede oppdrag og mål innen mobilitet. Bransjen skal levere gode attraktive tjenester for kundene, bærekraftig mobilitet for alle og være konkurransedyktig ift globale kommersielle aktører. Ut fra dette, og om kollektivaktørene og myndighetene ønsker det, kan vi i bransjen strekke oss etter framtidsscenariet Mobilitetsrevolusjonen. Det må i så fall arbeides strategisk for å nå det målbildet man blir enig om ut fra dette scenariet.

Vil vi strekke oss etter scenariet «Mobilitetsrevolusjonen»?

Det blir viktig at hele bransjen kraftsamler for å møte konkurransen fra globale kommersielle aktører som i årene framover forventes vil forsøke å ta de mest lønnsomme delene av mobilitetsmarkedet. Denne trusselen kan komme fra helt uventet hold, med helt nye tjenester og forretningsmodeller.

Det er viktig å søke alle mulighetsrom som finnes. Det er svært viktig å eie kundegrensesnittet og kjenne kunden, slik at tilbudet utvikles på en måte som kunden etterspør, og som ikke nødvendigvis ligner på gårsdagens tilbud.

Den digitale utviklingen er en ramme som vil ha enorm påvirkning på mobiliteten i åra framover. Det er viktig å være i forkant med digitale løsninger, og bruke AI, maskinlæring og andre mulige teknologier på best mulig måte.

Vil det være mulig å være i forkant med digitale løsninger om man samler bransjens ressurser? Hva vil være mulig å oppnå om man ikke gjør det?

Nytt EU-regelverk er under utarbeidelse. Noen av forslagene det arbeides med kan tvinge offentlige aktører til å dele alle data, og det kan føre til at man både må gi slipp på eierskapet til data og kundegrensesnittet. Dette kan også medføre økende konkurranse fra kommersielle globale aktører. I ytterste konsekvens er dette beskrevet i scenariorapporten i scenariet «Back to basics». *Hvordan være i forkant og møte en slik trussel?*

Strammere økonomiske rammer og en tilspisset konkurransesituasjonen kan/vil føre til at de offentlige aktørene blir «tvunget» til å samarbeide mer, både for å få mer ut av pengene og for



å sikre konkurransekraften. Dette kan være både en utfordring og noe som virkelig løfter bransjen framover. *Hvordan snu dette til en mulighet?*

Fokusspørsmål:

Et hovedspørsmål som må løftes fram i dette arbeidet er: *Hvordan kan vi samarbeide på en måte som styrker bransjens evne til å utvikle attraktive tjenester, som gir best mulig ressursutnyttelse, og møter kunders og samfunnets behov for bærekraftig mobilitet?*

Innhold:

Målbildet må beskrives, og det må synliggjøres hvorfor det er viktig å lykkes. Hva er det vi oppnår ved å realisere målbildet, hva er det vi risikerer hvis vi ikke lykkes og hvorfor er det viktig at vi lykkes?

For å sikre innsats fra alle impliserte, er det svært viktig å avdekke driverne for handling. Nåsituasjonen med en burning platform må beskrives og den potensielle konkurransesituasjonen som følge av endringer i EU's regelverk må også beskrives.

Samarbeid er sett på som et viktig verktøy for økt innovasjon- og forretningsutvikling, og tettere samarbeid skisseres som en god løsning for måloppnåelse.

Det finnes flere ulike metoder og verktøy som kan hjelpe deltagerne til å nå ønskede resultater. Det er viktig å identifisere hvordan kollektivaktørene skal samarbeide, analysere hvilken samarbeidsform som er mest hensiktsmessig, og hvordan vi skal lykkes med å etablere denne på en måte som bidrar til måloppnåelse.

Følgende organiseringer bør vurderes:

Felles foretak

- Aksjeselskap
- Ansvarlig selskap
- Kommandittselskap

Samarbeidskontrakt

- Innovasjonspartnerskap
- Fagområder
- Enkeltstående prosjekter

Deltagerne:

Hvem er deltagerne dersom en skal lykkes med tettere innovasjonssamarbeid? Hvem er det klokt i å involvere, og hvem er det prosessen vil påvirke?

Følgende aktører bør med i prosessen:

- Kollektivtrafikkforeningens medlemmer
- Kollektivtrafikkforeningens styre og strategi- og utviklingsforum
- KS
- Fylkeskommunene
 - Samferdselsjefene



- Politisk nivå/fylkesordførere
- Nasjonale aktører
 - Samferdselsdepartementet
 - Statens Vegvesen
 - (Jernbanedirektoratet og Entur er involvert som medlemmer)

Evaluering:

Resultatet vil bli synlig for alle gjennom et sterkere samarbeid og nye tjenester. Graden av måloppnåelse kan måles i utvikling av nye tjenester.

Anbefaling

Det anbefales å gå videre for å sikre et tettere samarbeid, og at man velger retning. Det enkleste alternativet vil være å gå videre med innovasjonsplattformen, men det har ikke så høyt inntektspotensial. Dersom man velger å gå videre med «Et felles innovasjonsselskap» har dette alternativt høyere inntektspotensial, men også høyere juridisk kompleksitet og kan være mer krevende å gjennomføre. Dette alternativet er mer radikalt, og en bred forankring med interessenter vil være en viktig del av prosessen.

Se skissen til innsiktsdokument for ulike samarbeidsmodeller utarbeidet av Deloitte, [se vedlegg her](#).

Diskusjon



Sak 44/22 Samordning av offentlig betalt transport

Diskusjonssak

Samordning av offentlig betalt transport er et strategisk viktig område for Kollektivtrafikkforeningen og hele bransjen å jobbe med. Dette temaet har kommet opp i mange sammenhenger. De økonomiske utfordringene, både gjennom pandemien og nå med en enorm kostnadsøkning, ser ut til å vare i tid. Samfunnet strammer inn på ressursene, det ser vi tydelig i årets Statsbudsjett. Det ser ut til at kollektivtrafikken også må stramme til, og dersom man ikke gjør grep og tenker nytt, kan det bli vanskelig å opprettholde utviklingstakten.

En av de tydelige anbefalingene i rapporten «Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen» 2021 som Deloitte utarbeidet for Kollektivtrafikkforeningen, var nettopp å se på en samordning av offentlig betalt transport. Dette er heller ikke noe nytt tema, for allerede i et strategidokument fra 2014/15 ble dette temaet diskutert, og ønsket at man tok tak i. Når det nå strammes inn økonomisk, kan det nettopp være tid for å få til det man ikke har lyktes med tidligere.

Agder kollektivtrafikk har arbeidet med dette temaet lenge. De har både jobbet for å utvikle aldersvennlig transport gjennom sitt AKT Svipp og de har parallelt jobbet sammen med Pasientreiser for å se om det er mulig å få til et samarbeid der.

Som første skritt på veien til å ta et nasjonalt tak i problemstillingen, arrangerte Agder kollektivtrafikk et seminar og workshop i Kristiansand 17.11.2022. [Se presentasjonene her.](#) Kollektivtrafikkforeningen var medarrangør.

Ut fra dette møtet ble det tydelig at man bør arbeide videre med to spor:

1. Samordning av offentlig betalt transport.

Et brev sendes fra et større antall aktører til Samferdselsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet. Workshopen i seminaret ga innspill til innholdet i brevet. Det arbeides videre med dette. Det er viktig å få forankret dette arbeidet i alle lag hos våre medlemmer, alle fylkeskommuner, Pasientreiser og KS. Det må det brukes noe tid på.

2. Bestillingstransport.

Konseptet «Aldersvennlig transport» som det har vært mye fokus på det siste året, er et konsept som tenkes utvidet med andre målgrupper, og til slutt ende som kollektivtransporttilbud for alle. Det er viktig å arbeide videre med bestillingstransport, og søke å standardisere mest mulig, slik at de ulike tjenestene bl.a. kan legges inn i reiseplanlegger. Muligens er det Aldersvennlig-konseptet som det fortsatt arbeides mest med en tid framover.

Det er ulike ønsker og behov rundt om i landet og det er ikke sikkert at man skal ha nøyaktig det samme tilbudet overalt, men det kan være nyttig å samordne det som kan samordnes for å forenkle de ulike tilbudene og få bedre og rimeligere digitale løsninger. Pr. i dag har vi HentMeg som baserer seg på en digital løsning og AKT Svipp en annen. Det vil være effektivt om flere går sammen og bruker og utvikler de løsningene man satser på.

Diskusjon om veien videre.



Sak 45/22 Evaluering av Kollektivkonferansen 2022

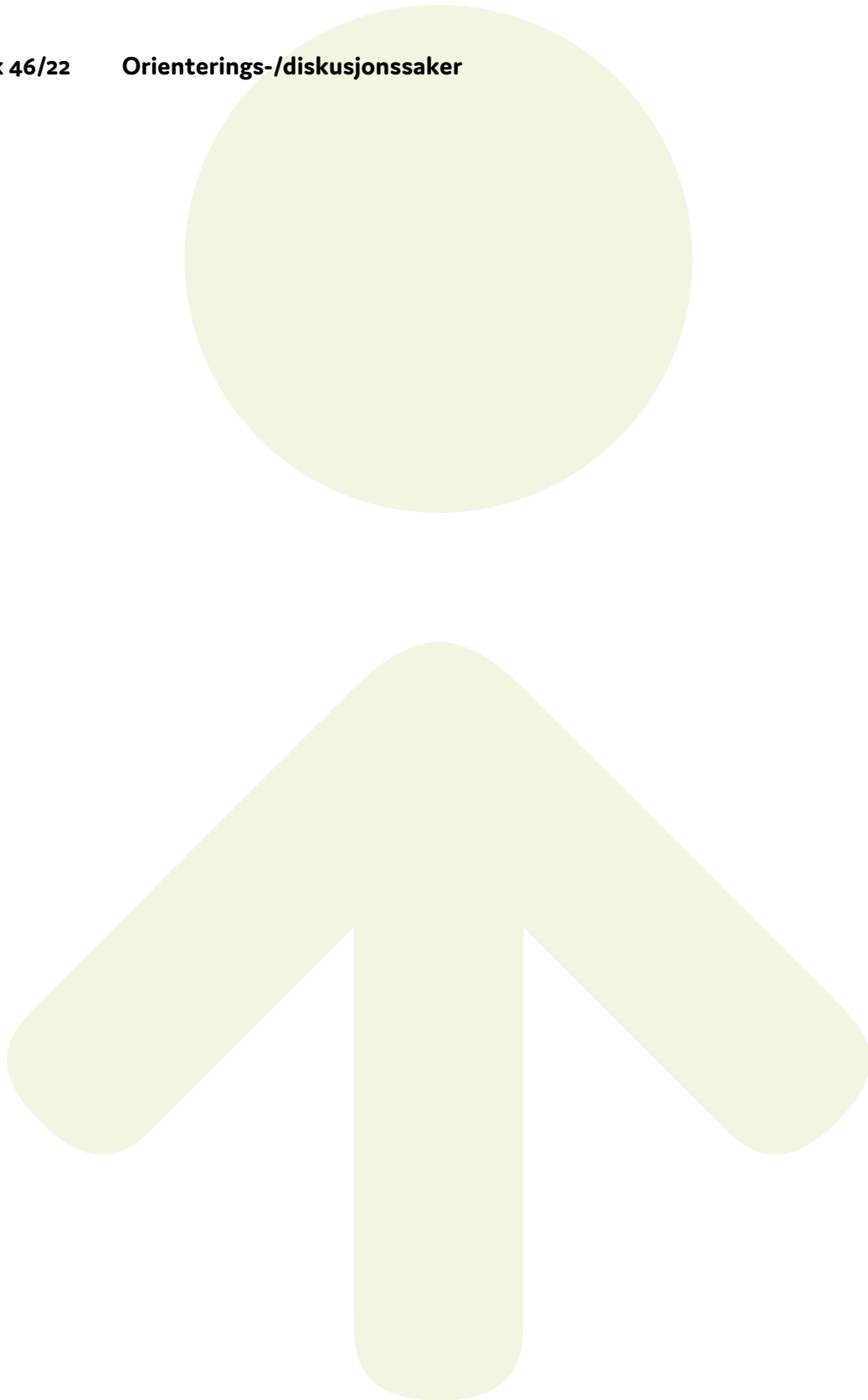
Orienterings- og diskusjonssak

Kollektivkonferansen 2022 – med tema «mobilitet i omstilling» – ble vel gjennomført torsdag 10. november med over 570 deltagere, 340 fysisk og drøyt 230 digitalt. Det var stor stemning, og det syntes som bransjen var svært fornøyd med endelig å kunne møtes etter tre år. Takk til både innledere og alle som bidro, og som deltok. Og ikke minst: Gratulerer så mye til Kolumbus med Kollektivprisen og Stine Fredriksen fra Innlandstrafikk med prisen for Årets Ildsjel!

Elisabeth Helene Berge, ansvarlig for Kollektivkonferansen, vil oppsummere evalueringen.



Sak 46/22 Orienterings-/diskusjonssaker





Sak 47/22

Eventuelt

