



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 17. august 2023
Tid: MØTE Kl. 11.00 – 15.00
Sted: AKT's lokaler, 3. etasje, Peder Thomassons gate 6, Arendal.

SAKLISTE:

- Sak 31/23 Referat fra styremøte 31. mai 2023
- Sak 32/23 Økonomirapport, halvårsrapport pr. 30.06.2023
- Sak 33/23 Prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»
- Sak 34/23 Veien videre for prosjektet «Status for kollektivtrafikken i Norge»
- Sak 35/23 Diskusjonssaker
- Topplederforum – program.
 - Busworld
- Sak 36/23 Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 31/23 **Referat fra styremøte 31. mai 2023**
Vedtakssak

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

Forslag til vedtak: *Referatet godkjennes.*



Sak 32/23 Økonomirapport, halvårsrapport pr. 30.06.2023

Vedtakssak

Halvårsrapport, økonomirapport pr. 30.06.2023:

- [Resultatrapport](#)
- [Balanse](#)

Økonomirapporten pr. 30.06.2023 viser et resultat på kr. 4.446.595,24. Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr 4.409.137 pr 30.06.2023.

Saksopplysning:

Kollektivtrafikkforeningen har søkt om trafikk sikkerhetsmidler fra Samferdselsdepartementet til prosjektet «Sjåfør- og trafikk sikkerhet», og har fått tildelt kr. 350.000. Dette beløpet er innbetalt vår konto, og kommer i tillegg til budsjetterte inntekter. Det er ikke påløpt kostnader for dette prosjektet enda.

Kollektivtrafikkforeningen bevilget i sak 19/23 «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet» at dette prosjektet finansieres av oppspart egenkapital, inntil kr. 970.000. Dette er ikke bakt inn i budsjettet. Kostnader påløpt så langt på kr. 516.000 kan holdes utenom budsjett/økonomirapport.

Justert for ekstraordinære inntekter til trafikk sikkerhetstiltak på kr. 350.000, der det ikke har påløpt kostnader enda, samt kostnader til prosjektet på kr 516.000 som er finansiert utenfor budsjett, ville resultatet vært på ca. 4,6 mill kr, som er noe bedre enn budsjettert.

Forslag til vedtak: Økonomirapporten tas til orientering.



Sak 33/23 Prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»

Diskusjons- og vedtakssak

Saken er tidligere behandlet i [sak 27/23](#) den 31.05.23, [sak 19/23](#) den 14.03.23 og i [sak 3/23](#) den 31.01.23.

Bakgrunn:

Styret i Kollektivtrafikkforeningen erkjente tidlig at bransjen 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. Med de økende prisene overalt i samfunnet vil kollektivtrafikken ha en svært viktig samfunnsrolle i åra framover, ved å sikre bærekraftig mobilitet til alle som trenger det til en bærekraftig pris.

Gjennom og i etterkant av pandemien har Kollektivtrafikkforeningen gjennomført flere prosjekter, som alle peker mot at sterkere samarbeid er veien å gå for å levere tjenester som beskrevet ovenfor.

Kollektivtrafikkforeningen startet derfor vinteren 2023 prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet».

Prosjektet ble igangsatt rett før påske, og det ble opprettet ei prosjektgruppe bestående av deltagere på strategisk nivå fra 7 av medlemmene. Det er blitt gjennomført 5 prosjektgruppemøter samt dybdeintervjuer med prosjektgruppas medlemmer.

Styringsgruppemøte:

Prosjektet nærmer seg slutfasen, og styringsgruppa (Kollektivtrafikkforeningens styre) må gjøre ytterligere avklaringer før sluttrapporten foreligger.

Se pre-read fra prosjektledelsen vedlagt pr epost.

Deloitte har gjennomført en juridisk vurdering av samarbeidsform. ***Ettersendes.***

Prosjektleder Vytautas Hermansen og Jørund Vollan fra Deloitte vil delta i møtet.



Sak 34/23 **Veien videre for prosjektet «Status for kollektivtrafikken i Norge»**

Saksbehandler: Daniel Rees

Bakgrunn:

Styret i Kollektivtrafikkforeningen behandlet sak 21/23 «Årlig status for kollektivtrafikken» den 14. mars 2023, og besluttet at det er ønskelig å jobbe videre for å realisere prosjektet.

Målet med prosjektet er å utarbeide en årlig offentlig rapport med nøkkeltall for kollektivtrafikken i foregående år, sammen med en kortfattet tekst/analyse, gjerne knyttet til årets tema for Kollektivkonferansen.

Formålet er å øke oppmerksomhet og kunnskap om bærekraftig mobilitet, bidra til å styrke kollektivtrafikkens nasjonale gjennomslagskraft, styrke kultur for samarbeid og samordning, skaffe til veie bedre datagrunnlag for analyser og forskning på kollektivtrafikk, og styrke kollektivtrafikken i kampen om nasjonale ressurser.

Målgruppen er beslutningstakere, forskere, medlemmer og støttespillere, og det er et klart ønske om å bruke og forbedre eksisterende rapporteringssystemer, ikke utarbeide nye.

Det er skissert en faseinndeling, hvor første fase er å få tall på antall reiser, inntektsstrømmer fra billetter, stat, fylke og andre finansieringskilder, samt skoleskysst. Deretter kan det være aktuelt å se på flere områder, som tilskudd til offentlig finansiert bestillingstransport, investeringer i kollektivtrafikken, innovasjonsprosjekter, og målgruppeanalyser på hvilke grupper av befolkningen som i størst grad bruker kollektivtrafikk.

Drøftelser

Prosjektet er tatt opp og presentert i Økonomiforum. Det var støtte til behovet for å gjennomføre et slikt prosjekt, og samtidig et ønske om å bruke etablerte rapporteringsrutiner. Anbefalingen fra Økonomiforum var å gjennomføre et arbeid med å gjennomgå dagens rapporterte data, med sikte på å avdekke feil og svakheter, og på denne måten klargjøre definisjoner for de ulike parameterne og derigjennom sikre mest mulig lik rapportering. Ingen fra Økonomiforum har kapasitet til å gjøre et slikt arbeid, men det var ønske om å bruke forumet aktivt som referansegruppe.

Sekretariatet har deretter vært i dialog med forskningsaktører som bekrefter dagens situasjon med mangelfulle data.



Kostnadsanslag

Vår vurdering etter samtale med forskningsaktører er at det ikke er mulig å gjennomføre et slikt prosjekt for mindre enn 300.000 kr, men at kostnadene for årlig oppdatering ville være i størrelsesorden 50.000 kr.

Vi har også identifisert behov for noen mindre oppgraderinger av Epinions løsning. Avhengig av hva som trengs å gjøres, snakker vi om en kostnad på mellom 20.000 og 50.000 kr.

En samlet kostnadsramme for prosjektet med et visst handlingsrom anslås derfor å være i størrelsesorden 350.000-400.000 kr.

Fremdriftsplan

Ved oppstart av prosjektet tidlig høst, bør det være mulig å legge frem første utgave av Status for kollektivtrafikken i Norge i andre kvartal 2024. Dette kan for eksempel skje på et frokostseminar i regi av Kollektivtrafikkforeningen, i samarbeid med andre aktører.

Mulige gjennomføringsmodeller

Vi ser i hovedsak to realistiske modeller for gjennomføring av prosjektet.

Alternativ 1:

Kostnadene fordeles i hovedsak på medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen gjennom en økning i prisen for Kollektivbarometeret for 2024. Basert på at man er enige i behovet, men har mangel på ressurser selv til å følge opp, er det grunn til å anta at det vil kunne være en akseptabel og god løsning sett fra medlemmenes side.

Ved å legge opp til en ramme på 400.000 kr, vil kostnaden bli om lag 30.000 kr per aktør. (Ruter, Skyss og ATB inkludert). Beløpet kan eventuelt suppleres med inntil 100.000 kr i bidrag fra Kollektivtrafikkforeningen. Det vil i realiteten være snakk om en engangssum i 2024, med ca. 5000 kr økning fra 2025 for å dekke oppdatering. Alle medlemmene får anledning til å reservere seg mot dette, og planen må revurderes dersom det er flere som sier nei.

Fordelen med denne modellen er at Kollektivtrafikkforeningen tar kontroll på våre egne data selv, at det er færre aktører å samordne seg med som gjør at prosjektet kan startes opp raskt over sommerferien, og at vi har styring på hvordan tallene offentliggjøres.

Alternativ 2:

Vi søker et samarbeid med andre aktører, f.eks. KS, NHO Transport og Statens vegvesen, der vi forutsetter at kostnadene dekkes likt mellom aktør. Fordelen med denne modellen er at det vil redusere kostnaden for våre medlemmer, og bidra til å



engasjere flere i prosjektet og i bruk og deling av dataene. Det kan argumenteres for at det er et ansvar for Statens vegvesen å ha tilgang på slike data.

Anbefaling

Sekretariatet anbefaler å gå videre med alternativ 1. Dersom styret går for denne løsningen, kontaktes medlemmene ultimo august med forespørsel om en engangsøkning i kostnaden for Kollektivbarometeret i 2024 for å heve kvaliteten på nøkkeltallsrapporten.



Sak 35/23

Diskusjonssaker

- **Topplederforum – program**
Se foreløpig program [her](#).
- **Busworld**
[Driver Safety Seminar | Busworld Europe 2023](#)

Sak 36/23

Eventuelt

