



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 14. august 2024
Tid: Kl. 12.30 – 15.00 (senest)
Sted: Agder kollektivtrafikk, Peder Thomassens gate 6, 3. etasje

SAKLISTE:

- Sak 27/24** Referat fra styremøte 27.06.2024
- Sak 28/24** Økonomirapport pr. 30.06.2024
- Sak 29/24** HjemJobbHjem nasjonalt
- Sak 30/24** Prosjektet «Fremtidens regulering av kollektivtransport i Norge»
- Sak 31/24** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 27/24 Referat fra styremøte 27.06.2024

Vedtaksak

Referat fra styremøtet 27. juni 2024 finner du [her](#).

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 28/24

Økonomirapport pr. 31.07.2024

Vedtakssak.

Økonomirapporter:

- [Resultatregnskap 31.07.2024](#)
- [Resultatregnskap 30.06.2024](#)
- [Balanse pr. 30.06.2024](#)

Saksopplysning:

Vedlagt ligger økonomirapporter resultatregnskap halvår og 31.07.2024 og balanse for halvårsregnskap. Det er resultatregnskap pr. 31.07 som er kommentert i saken.

Periodisert budsjett pr. 31.07.2024 la opp til et resultat på kr. 4.164.354. Økonomirapporten pr. 31.07.2024 viser et resultat på kr. 2.797.551,26, som er betydelig lavere enn budsjettet.

Dette skyldes i hovedsak manglende inntekter i økonomirapporten på kr. 1.153.693,- som var planlagt fakturert i juni. Dette gjelder:

- Kollektivbarometeret: kr. 775.588
- Status for kollektivtrafikken kr. 378.105

Dette skal faktureres medlemmene og vil bli fakturert i august.

For øvrig har vi følgende avvik fra periodisert budsjett:

- Konto 6300 Leie lokaler, ligger inne ca. kr. 60.000 som skal utgiftsføres i august.
- Konto 6861 Kurs på ca. kr. 60.000 som er betalt og som pågår senere i året.
- Konto 6865 har et merforbruk på kr. 389.389 i forhold til periodisert budsjett. Anskaffelsesseminaret på Lillehammer i februar og Studieturen til Nantes i april, har høyere kostnader enn budsjettet.
- Konto 7140 Reisekostnad har et merforbruk på ca. 60.000 i forhold til periodisert budsjett. Det har vært større reiseaktivitet enn budsjettet i perioden, med to studieturer og kurs i regi av UITP.
- Sum arbeidskraft, mindreforbruk med ca. kr. 188.000.
- Post 6910 Data/telekommunikasjon er påløpte kostnader ikke periodisert, dette vil jevne seg ut noe utover året.

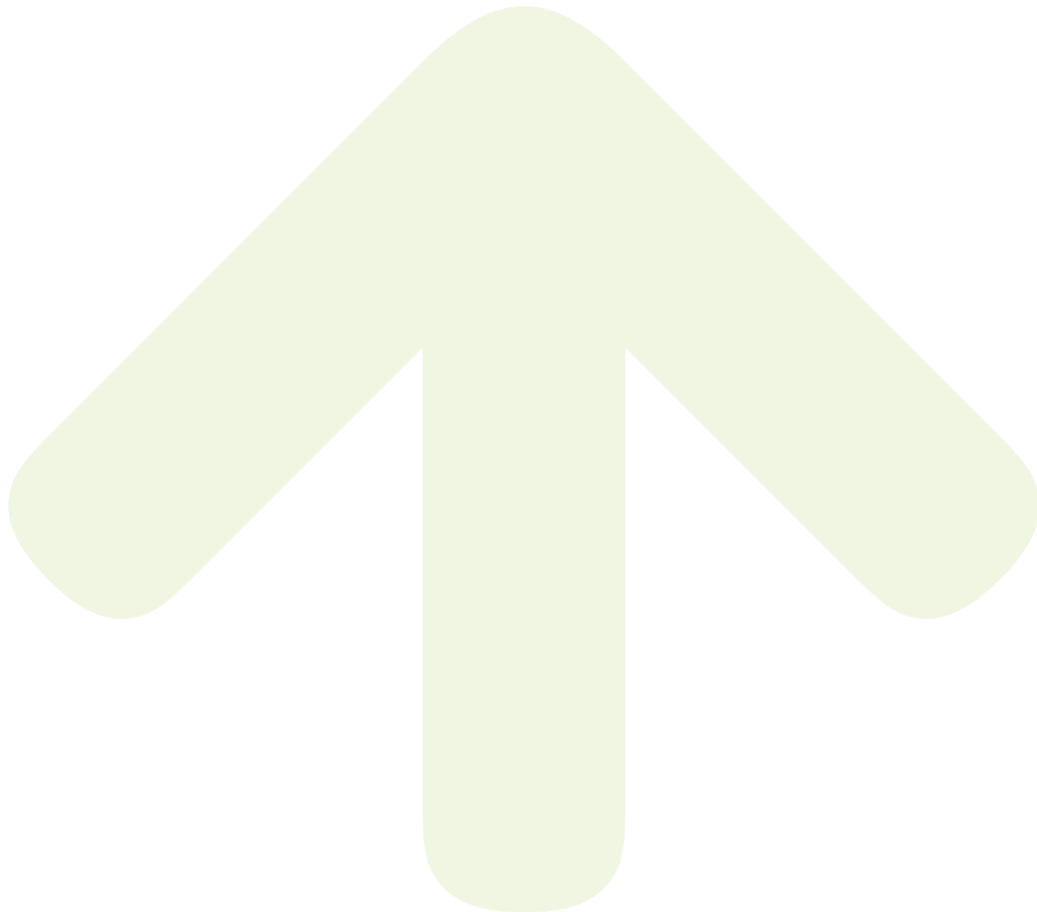
Sammenlignet med 2023 har spesielt konto 6865 en stor økning. Dette fordi Anskaffelsesseminaret i februar 2024 gjelder både overnatting og møtepakke. I 2023 var ikke overnatting inkludert i seminarprisen. I 2023 hadde TØI påmelding og betaling av studieturen, slik at det ikke belastet vårt regnskap.



Begge disse aktivitetene er finansiert ved egenbetaling og endrer både inntekts- utgiftssida. Det har også generelt vært større møteaktivitet enn forutsatt.

Korrigert for at kr. 1.153.693 kommer som inntekt i august og ikke i juni, er resultatet 216.000 lavere enn budsjettert.

Forslag til vedtak: Økonomirapporten tas til orientering.





Sak 29/24 HjemJobbHjem nasjonalt

Orienteringssak

Bakgrunn:

Kolumbus har arbeidet med bedriftsmarkedet for å redusere bilandelen hos de ansatte over lang tid. Flere av de andre medlemmene har også jobbet med tilsvarende prosjekter/aktiviteter.

I pandemien utarbeidet Kollektivtrafikkforeningen en rapport om inntekspotensialet i kollektivtransporten, og rapporten fikk navnet «[Mulighetsrom for inntektsgenerering i den nye normalen](#)».

Rapporten pekte på 6 mulighetsrom, etter å ha gått gjennom 150 innspill fra bransjen. Mulighetsrom #4 var:

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

Beskrivelse av mulighetsrommet (side 45 i rapporten):

Bærekraft er blitt lønnsomt og attraktivt. Kunder, ansatte og myndigheter forventer at arbeidsgivere og utbyggere tar et stadig større samfunnsansvar, men det kan være vanskelig å finne betydningsfulle tiltak som leverer både bærekraftig og økonomisk verdi. Kollektivtrafikken kan benytte sin infrastrukturrolle og mobilitetserfaring til å bli en tilrettelegger og mobilitetsrådgiver for mobilitetsløsninger til arbeidsgivere og utbyggere for å sikre at ansatte, kunder og beboere reiser mer kollektivt. Et slikt alternativ vil gjøre bedriftene og utbyggerne mer attraktive for sine interessenter, samtidig som det vil gi flere reisende for kollektivtrafikken.

I vurderingen av mulighetsrommet beskrives attraktiviteten som høy, inntekspotensialet som fra middels til høyt og gjennomførbarhet som høy.

Saken:

Kolumbus har forespurt om det er interesse for å få til en nasjonal bedriftssatsing/ HjemJobbHjem. Et slikt prosjekt vil svare ut mulighetsrom #4 direkte, og vil bli et løft for kollektivtrafikken i store deler av landet.

Espen Strand Henriksen presenterer Kolumbus sine tanker om en nasjonal bedriftssatsing.



Sak 30/24 **Prosjektet «Fremtidens regulering av kollektivtransport i Norge»**

Vedtakssak

Bakgrunn

Kollektivtransport trekkes frem i en rekke fagrapporter som et sentralt og kostnadseffektivt virkemiddel for å gi innbyggerne en enklere reisehverdag samtidig som nasjonale klima- og naturmål innfris. For å lykkes i konkurranse med privatbilen er det avgjørende at kollektivtrafikken kan tilby effektive og sømløse reiser.

Styret diskuterte høsten 2023 kollektivtrafikk vs. mobilitet. I sak 42/23 ble konklusjonen at det er viktig å finne en tydelig begrepsbruk, og det var i diskusjonen enighet om at Kollektivtrafikk- eller transportbegrepet må utvides til å gjelde flere modaliteter.

I Strategi- og handlingsplan 2024 sier vi følgende:

«For at kollektivtrafikken skal evne å ta et stort jafs av transportarbeidet må vi også innlemme flere modaliteter og transportformer i kollektivtrafikken. Dette krever nytenking i form av nye forretningsmodeller, sømløshet for billettering og betaling, nye digitale løsninger og vi må utvide begrepet kollektivtrafikk til å innlemme andre modaliteter.»

Det er med andre ord ønskelig å skape et effektivt og sammenhengende transportsystem som gjør at kunden kan reise bærekraftig dit man ønsker. Er dagens reguleringer som er utviklet i en annen tid og for andre målsettinger egnet for å få dette til? Det er svært sannsynlig at endringer og modernisering av reguleringene kan bidra til økt mobilitet. Vi ser også at nye kommersielle mobilitetstjenester er avhengig av å spille på lag med offentlige mobilitetstjenester for å lykkes, og det trengs verktøy for å få dette til.

Flere land har nylig gjort endringer i mobilitetslovgivningen, eksempelvis i Tyskland (ridepooling-lov), i Frankrike (mobilitetslov), Belgia, Finland mfl. Det er også stor oppmerksomhet om problemstillingene i EU.

Saken:

På denne bakgrunnen foreslår administrasjonen å invitere til et spleiselag for å utrede konkrete forslag til endringer i lovverket for å sikre en mer fremtidsrettet regulering av kollektivtrafikk og mobilitet i Norge.

Målet med prosjektet er å tilby et faglig grunnlag for og inspirasjon til nasjonale myndigheters videre arbeid.

Prosjektet skal:

- Kartlegge handlingsrommet og begrensningene innenfor dagens reguleringer



- Utarbeide alternativer for hvordan transportregelverket kan moderniseres for en ny tid

Prosjektet legger til grunn fire forutsetninger:

- Formålet er å gjøre det mer attraktivt for innbyggerne å reise sammen og med delte løsninger
- Kollektivtransport er mer enn buss, bane og båt. Bestillingstransport, bysykler, samkjøring, bildeling, elsparkesykler, autonome kjøretøy mm. og bør reguleres som kollektivtransport
- Kollektivtransport skal være offentlig styrt og underlagt folkevalgt kontroll.
- Tilbudet og tjenestene må ta utgangspunkt i innbyggernes behov for mobilitet hele døgnet - ikke bare til og fra jobb. Både tilbud og tjenester må utvikles i samarbeid med leverandørmarkedet

Hovedproblemstillingene er:

Innsiktsbehovet og de spesifikke temaene som skal kartlegges vil bli grundigere definert i forbindelse med utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget for undersøkelsen, men følgende hovedproblemstillinger foreligger:

1. Kartlegge gjeldene rammevilkår og handlingsrom i Europa og Norge. Identifisere muligheter og barrierer.
2. Omtale av ulike former for eksisterende samarbeidsavtaler mellom kollektivtrafikksekselskapene (PTA) og leverandør av mobilitetstjenester som elsparkesykler, bildeling, samkjøring mm, og drøfting av handlingsrom og begrensninger innenfor dagens regulering.
3. Utrede ulike mulig fremtidig regelverk for kollektivtrafikk i Norge, herunder modeller der fylkeskommunene gis myndighet til å organisere markeder for flere mobilitetstjenester enn dagens åpning for buss, båt og bane.
4. Særskilt utrede bruksregulering av selvkjørende kjøretøy, herunder et generelt forbud mot bruk av selvkjørende kjøretøy som ikke brukes til kollektivtrafikk (inkl. delt tjeneste).
5. Drøfte fordeler og ulemper med ulike fremtidige modeller.

Framdrift:

Modernisering av regelverket for kollektivtransport i Norge er et tema som bør løftes opp på dagsorden, og det er ønskelig at vi løfter det som tema på Kollektivkonferansen 28. november 2024. Dersom prosjektet skal ha kommet så langt at resultater kan legges fram til den datoen er det viktig at arbeidet kommer i gang, og at et av medlemmene kan ta prosjektledelsen og kjøpe inn nødvendige ressurser gjennom sine rammeavtaler. Ruter har sagt seg villig til å ta prosjektledelsen her, og kan også sikre øvrige fagressurser gjennom sine avtaler.



Vi har derfor allerede sendt ut en forespørsel til medlemmene om det er ønskelig å delta på et slikt spleiselag, med den forutsetning at styret ønsker å gå videre med prosjektet dersom finansieringen kommer på plass.

Det er fortsatt mulighet til å gi innspill til og justere prosjektplanen.

[Les prosjektbeskrivelsen her.](#)

Forslag til vedtak:

Styret tilrår at det settes i gang et arbeid som beskrevet med «Fremtidens regulering av kollektivtransport i Norge». Kollektivtrafikkforeningen bidrar med inntil kr. 150.000. Opstart av prosjektet forutsetter at finansieringen kommer på plass.



Sak 31/24

Eventuelt

