



## INNKALLING TIL STYREMØTE

**Dato:** 9. oktober 2024  
**Tid:** Kl. 09.00 – 12.00

### SAKLISTE:

- Sak 33/24** Referat fra styremøtene 14.08 og 19.09.2024
- Sak 34/24** Økonomirapport pr. 30.09.2024
- Sak 35/24** Evaluering av forum og komitéer
- Sak 36/24** Prosjektet «Fremtidens regulering av kollektivtransport i Norge»
- Sak 37/24** Busworld 2025
- Sak 38/24** Orienteringssaker
- Sak 39/24** Eventuelt



**SAKSUTREDNING:**

**Sak 33/24 Referat fra styremøtene 14.08 og 19.09.2024**

*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 14. august 2024 finner du [her](#) og fra styremøtet 19.09.2024 [her](#)

*Forslag til vedtak: Referatene godkjennes.*



## Sak 34/24 Økonomirapport pr. 30.09.2024

Vedtakssak.

Økonomirapporter:

- [Resultatregnskap 30.09.2024](#)
- [Balanse pr. 30.09.2024](#)

### Saksopplysning:

Vedlagt ligger økonomirapporter pr. 30.09.2024

Periodisert budsjett pr. 30.09.2024 la opp til et resultat på kr. 2.573.154.  
Økonomirapporten pr. 30.09.2024 viser et resultat på kr. 2.577.143

Periodisert budsjett og økonomirapport er nesten helt samstemt, men det er fortsatt en del forskjeller som vi til dels har hatt med gjennom mesteparten av året:

- Sum driftsinntekter er kr. 520.000 høyere enn budsjettet.
- Konto 6865 har et merforbruk på kr. 600.000 i forhold til periodisert budsjett.
- Konto 7140 Reisekostnad har et merforbruk på ca. 40.000 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. 274.000.
- Post 6910 Data/telekommunikasjon er påløpte kostnader ikke periodisert, dette vil jevne seg ut enda mer mot slutten av året.

Sammenlignet med 2023 har spesielt konto 6865 en stor økning, og sum driftsinntekter er høyere enn budsjettet. 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 felles studietur, slik at det ikke belastet vårt regnskap.

Disse to aktiviteten utgjør ca. kr. 510.000, og er finansiert ved egenbetaling. Dette endrer både inntekts- utgiftssida omtrent tilsvarende.

Det har også generelt vært større møteaktivitet enn forutsatt, samtidig som prisene har økt.

**Forslag til vedtak:** Styret tar økonomirapport 30.09.2024 til orientering.



## Sak 35/24 Evaluering av forum og komitéer

*Vedtakssak*

### Bakgrunn:

Styret diskuterte i styrets møte 14. august 2024 foreningens forum og komitéer. Det var enighet om at det er tid for å evaluere de ulike forum og komitéer:

*Evaluering av nytte og arbeidsmåte i de ulike forumene/komiteene gjøres i de organisasjoner som ønsker det og meldes tilbake til Kollektivtrafikkforeningen.*

- *Metoder for kunnskapsdeling internt i organisasjonen, av kunnskap man tilegner seg i forum/komiteer eller andre steder, deles med andre organisasjoner.*
- *Kollektivtrafikkforeningen evaluerer arbeidet og arbeidsform i den enkelte komite/forum sammen med deltagerne i det enkelte forum.*

*Evaluering av forum og komiteer legges fram som sak for styret.*

### SAKSOPPLYSNINGER:

Sekretariatet har etter dette sendt ut evalueringsskjema til deltagerne i ulike forum og komitéer.

#### **Formål:**

*Målet med denne evalueringen er å få svar på hvilken nytte våre komitéer og forum (heretter benevnt fora) har for deg og din organisasjon, og om de dekker de fagområder vi som bransje har behov for.*

#### **Forutsetning:**

*Vi har lagt opp til en fysisk samling og flere digitale møter pr fora pr år. Dette etter avtale med Kollektivtrafikkforeningens styre for å redusere kostnader, frigjøre tid, minske klimaavtrykk og gi alle mulighet til å delta uavhengig av geografi.*

#### **Informasjon:**

*Forum og komité blir i denne sammenheng benevnt "fora". For at vi skal videreutvikle våre fora og for at vi alle skal få størst mulig nytte av deltagelse i våre fora, er det svært viktig for oss at du tar deg tid til å svare ut vår undersøkelse. Den tar 5 - 10 minutter å besvare.*

*Innsamlingen er anonym. Du blir av og til bedt om å svare ut ift konkrete innspill til spesifikt fora. Det er likevel ikke mulig å avdekke hvem som svarer. Der du blir bedt om å rangere er skalaen fra 1 – 5, der 1 er dårlig, 2 er litt dårlig, 3 er middels, 4 er ganske bra og 5 er veldig bra.*

#### **Metode:**

Undersøkelsen ble sendt som Google forms til alle medlemmer av de ulike komitéer og forum. Selve undersøkelsen ville ta bare 5 – 10 minutter, muligens litt lenger om man ga mange innspill.

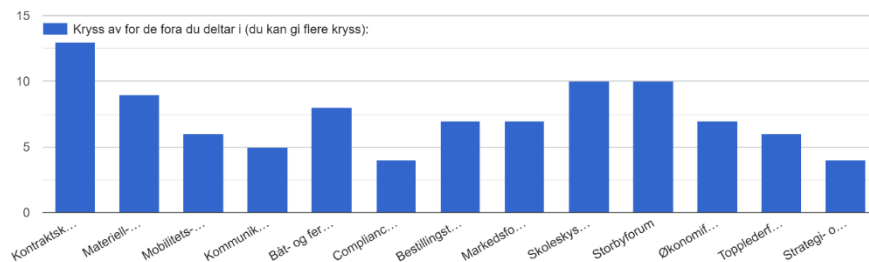


Ca. 340 deltagere fra våre adresselister har mottatt undersøkelsen. Vi fikk 80 svar, som gir en svarprosent på 23,5 %, noe vi anser som tilfredsstillende.

[Våre fora finner dere her](#)

### De som har svart deltar i følgende forum og komitéer:

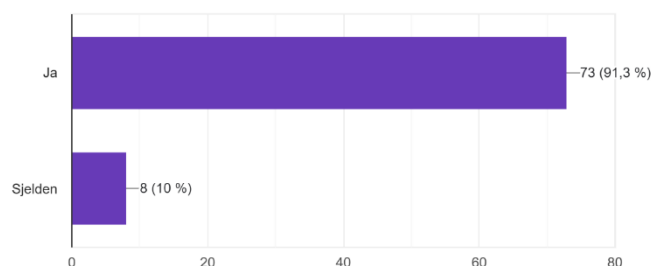
Hvilke forum og komitéer (fora) deltar du i?



Det er flest svar fra Kontraktskomitéen med 13 svar, og Complianceforum og Strategi- og utviklingsforum har 3 hver. Det har vært svært liten aktivitet i disse to forumene.

### Deltagelsen på møtene i de fora de enkelte deltar i:

Deltar du på møtene i de fora som du er med i?  
80 svar



Ca 90 % oppgir at de deltar i møtene.

Av de ca. 10% som oppgir at de deltar sjelden, oppgir de følgende grunner:

- Travle dager, kapasitet
- To fra vår organisasjon i komitéen
- Kollisjoner
- Passer ikke alltid
- Er fast i et forum og deltar variabelt annet sted
- Får ikke alltid deltatt på fysisk samling



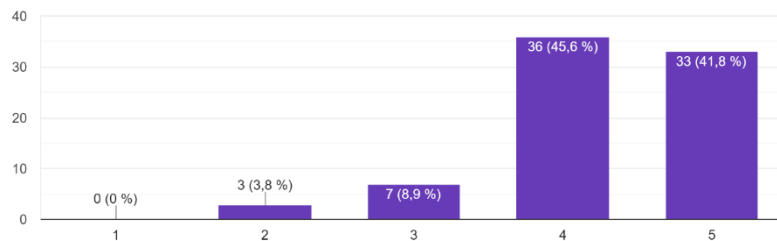
- Overlappende innhold, møter i Kollektivtrafikkforeningen har mye av samme innhold som våre møter/dialog med andre fylkeskommuner.

## FAGLIG INNHOOLD

### Høyner kompetanse og lærer nye ting:

I hvilken grad høyner du din kompetanse eller lærer nye ting av deltagelsen i dine fora?

79 svar

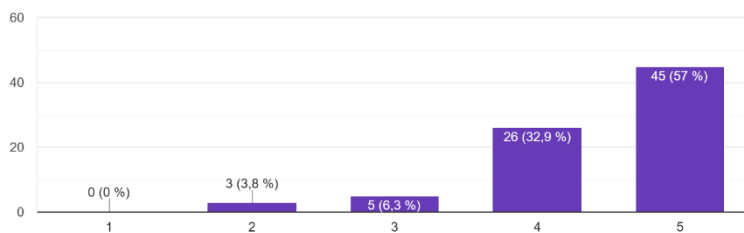


**96 % av de som har svart, svarer veldig bra, ganske bra og middels, på spørsmålet om deltagelse høyner kompetanse eller man lærer nye ting**

### Nytte av deltagelse:

I hvilken grad mener du din organisasjon har nytte av din deltagelse i aktuelle fora?

79 svar



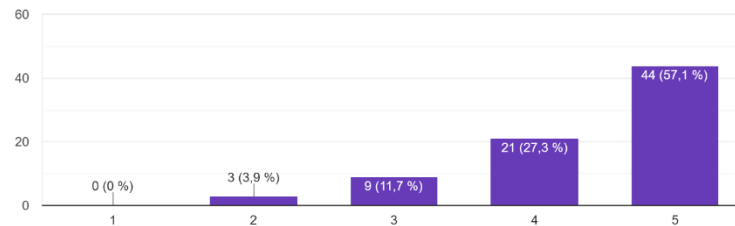
**96 % av de som har svart, mener at de har veldig bra, ganske bra og middels nytte av deltagelse i aktuelle fora.**



## Vi har også spurt hvilken nettverksbygging de spurte får av deltagelse, som gjør at du kan ringe en kollega i annen organisasjon og be om råd:

I hvilken grad har du dratt nytte av nettverksbygging i dine fora som gjør at du kan ringe en kollega i annen organisasjon og be om råd?

77 svar



**96 % av de som har svart, svarer veldig bra, ganske bra og middels på spørsmålet om nytte av nettverksbygging og om man kan ringe en kollega og be om råd.**

### Respondentenes innspill:

**Eksempler på faglig utbytte:** Når det gjelder faglig utbytte, framhever svarende at erfaringsutveksling og kompetanseheving er spesielt viktig. Det å ta del i erfaringer andre kollektivselskap har, få kunnskap om aktuelle problemstillinger som snik, opplæring eller ulike markedsaktiviteter, og ha mulighet til å diskutere seg fram til beste løsning.

Under koronatiden var det spesielt mye dialog om økonomi, og i dag er det behov for å diskutere eskalerende indekser. Digital tjenesteutvikling og anbudsrelaterte saker blir også trukket fram, det samme blir skoleskyss, stragier, personvern m.m.

Se «Evaluering av forum og komitéer» vedlagt, side 5.

**Konkrete forslag for å gi bedre faglig utbytte:** Skoleskyssforum ønsker kompetanse utenfra, Kommunikasjonsforum ønsker å dele materiale som blir brukt, Bestillingstransportforum hvordan andre utfører prosjekter samt innspill fra utlandet. Mobilitets- og markedskomiteen ønsker dypdykk på case og evaluering av tidligere tiltak, mens Kontraktskomiteen ønsker å følge opp veiledere, og sette ned arbeidsgrupper som kan gjøre en jobb for fellesskapet.

Se «Evaluering av forum og komitéer» vedlagt, side 6.



### **Konkret eksempel på spørsmål du har diskutert og funnet svar på gjennom dialog med annen organisasjon:**

Topplederforum nevner organisering og dialogforum tillitsvalgte hos transportørene. Skoleskysforum nevner legenemnd og kravspek. Bestillingstransportforum viser til kontraktsrelaterte spørsmål og systemutfordringer m.m. Båt- og fergeforum viser til regulering av kontrakter, miljø i tilledingskriteriet og utslippsfri hurtigbåt. Markedsforum er opptatt av kampanjer, sosiale medier, straffetaks og sjåføroppplæring.

For Kontraktskomitéen er anbud viktig, samt indeksreguleringer. For Økonomiforum kontraktuelle dilemmaer. Storbyforum viser til planleggingsverktøy, strategisk planlegging m.m. For Kommunikasjonsforum er elektrifisering av buss og båt viktig og for Complianceforum handler det om bestillingstransport, bildeling m.m.

*Se «Evaluering av forum og komitéer» vedlagt, side 7 og 8.*

### **Møteform**

#### **Fysiske møter**

Her spriker svarene veldig. Noen reiser bare dersom det er møter av et visst omfang. Det er nødvendig med god tid til å snakke sammen i pauser. Noen mener at det er enklest å reise til Oslo/Gardermoen å ha møte der.

Noen vil ha to fysiske møter i året, noen mener at det er så tidkrevende at man bør ha kun et møte i året. Alle er enige i at fysiske møter er viktig for å bli kjent. Noen vil involveres mer i programmen. Noen har ikke tid til å reise på fysiske møter, men mener disse møtene har en viktig funksjon likevel.

*Se «Evaluering av forum og komitéer» vedlagt, side 9 og 10.*

#### **Digitale møter**

Noen nevner at disse møtene bør være konkret mot et aktuelt tema, og kan gjelde deltagere fra flere fora. De bør ikke være for lange, bør ha stram regi, det bør heller være hyppigere møter, og det bør være godt med pauser.

*Se «Evaluering av forum og komitéer» vedlagt, side 11*





## Fagområder

Det som kommer opp av fagområder som de spurte gir innspill på, er samordning, standardisering, rammebetingelser, lover og regler, bærekraft og utslippsfri drift, teknologi og løsninger, beredskap, autonomi, ny mobilitet som inkluderer drosje, raske endringer når man har lange kontrakter.

Innspill til eksisterende fora finner dere i oversikten, og det tar sekretariatet med i arbeidet med de ulike fora.

Se «*Evaluering av forum og komitéer*» vedlagt, side 12 og 13.

## SAKSVURDERING:

Se vedlagte dokument: «Evaluering av forum og komitéer.»

Spørreundersøkelsen til deltagere i Kollektivtrafikkforeningens fora og en svarprosent på 23,5 % gir et godt grunnlag for styret og sekretariat til å evaluere foreningens medlemsaktivitet gjennom komitéer og forum.

Hele 90 % av de som er med i ulike fora møter jevnlig i møtene. Vi har analysert svarene fra de 10 % som oppgir at de sjelden deltar. De som svarer oppgir at det er på grunn av kapasitet, det passer ikke alltid, får ikke deltatt fysisk og en person har svart overlappende innhold.

Dette siste svaret om overlappende innhold har vi gått nærmere inn i, og det viser seg at dette gjelder digitalt samarbeid, at arbeidet i Mobilitets- og markedsforum i enkelte tilfeller har vært noe overlappende med det som skjer hos de store digitale tjenesteutviklerne. Dette har også vært tema i møte, og begrunnelsen for overlapp har vært at det er nødvendig å diskutere Digital tjenesteutvikling i et forum som er nasjonalt, og ikke bare hos OMS eller Tet Digital som så langt har møttes kun i hver sine fora.

**Det er svært god score både på faglig innhold og nytte av deltagelse, der over 96 % av svarene er svært god, ganske god eller middels.**

Det samme svaret får vi når vi spør om i hvilken grad vedkommende har dratt nytte av **nettverksbygging** i sine fora som gjør at de kan ringe en kollega i annen organisasjon og be om råd. Her svarer også **96 % svært god, ganske god eller middels.**

Så gode tilbakemeldinger må kunne sies å vise at nytten av deltagelse er stor både for den enkelte deltager og for deres arbeidsgiver/organisasjon.

Når det gjelder eksempler på faglig utbytte fremhever de som har svart at erfaringsutveksling og kompetanseheving er spesielt viktig. Det å ta del i erfaringer



andre kollektivselskap har, få kunnskap om aktuelle problemstillinger, og ha mulighet til å diskutere seg fram til beste løsning er verdifullt.

Svarene gir også konkrete forslag for å gi bedre faglig utbytte, som sekretariatet sammen med leder og nestleder i hver av forane tar med i det videre arbeidet.

Det er gledelig at det også kommer flere eksempler på spørsmål man diskuterer i de nettverkene som er etablert, og som man gjennom dialogen med fagpersoner i andre organisasjoner har funnet svar på.

Når det gjelder møteform ser vi at fysiske møter er viktige, men er tid- og ressurskrevende. Sekretariatet foreslår derfor at de også i fortsettelsen bør i hovedsak arrangeres en gang i året, og det er viktig å utnytte tiden godt mens man er samlet. Men samtidig ha god tid til pauser og uformell prat. Det kan være mulighet for å utvide til nær 2-dagers møte i stedet for lunsj-til-lunsj-møte når man først møtes. Dette må selvfølgelig hensyntas at det ikke skal utløse en dag ekstra med reisetid.

Digitale møter er viktige for å ha tett dialog, bør skje forholdsvis ofte og det bør være stram regi. De bør ikke være lange og må ha gode pauser.

De fagområdene som kommer opp som forslag er i stor grad områder som allerede er på agendaen på ulike nivåer i Kollektivtrafikkforeningens fora, i ledersamlinger og i andre sammenhenger. Sammen med innspill til tema for eksisterende fora, tas de med i det videre arbeidet i sekretariatet sammen med leder og nestleder fra den enkelte komité eller forum.

#### **Forslag til vedtak:**

Styret tar evalueringen av Kollektivtrafikkforeningens forum og komitéer til orientering, og registrerer stor grad av fornøydhet fra deltagerne.

Resultatene brukes i det videre arbeidet i Kollektivtrafikkforeningen og i planleggingen av møter i ulike fora.

Med den gjeldende ressursituasjonen hos medlemmene, er det riktig at det fortsatt som hovedregel arrangeres et fysisk møte pr. fora i året. Digitale møter er viktige som supplement til de fysiske møtene for å ha god dialog gjennom året.

*Se vedlagte dokument «Evaluering av forum og komitéer», 14 sider.*



**Sak 36/24**      **Prosjektet «Fremtidens regulering av kollektivtransport i Norge»**  
*Vedtaks sak*

**SAKSUTREDNING FRA MØTET 14.08.2024:**

**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 kollektivtrafikkselskapene (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. Oppstart av prosjektet forutsetter at finansieringen kommer på plass.

#### **Behandling 14.08.2024:**

Det kom forslag om å utsette saken. Saken ble ikke realitetsbehandlet. Utsettelsesforslaget ble behandlet.

**Vedtak:** Saken utsettes.

#### **VIDERE SAKSBEHANDLING TIL MØTE 09.10.2024:**

Saken ble utsatt, og daglig leder har kun tilføyd noe til saksutredningen til ny behandling.

Klimautvalget 2050 har sagt tydelig i sin rapport at skal vi nå klimaforpliktelsene våre innen 2050, må kollektivtrafikk, sykkel og gange erstatte bilbruk, dvs. transport må bli delt i mye større grad.

Dette er en av grunnene til at Kollektivbransjen har som ambisjon om å ta en mye større andel, også omtalt som et stort jafs, av transportmarkedet. Dersom vi skal lykkes med det må vi øke antallet kollektivreiser pr år langt mer enn vi har gjort så langt. Hvert år med unntak av pandemien, øker kollektivtrafikken med noen få prosent hvert år.

Hva skal til for å sikre et felles mobilitetstilbud, og sikre innbyggerne bærekraftig bevegelsesfrihet? For å lykkes i konkurranse med privatbilen og det den kan tilby av bevegelsesfrihet, er det avgjørende at kollektivtrafikk utvides til å omfatte langt flere



mobilitetsformer som blir både effektive og sømløse på helt andre måter enn i dag, som beskrevet i vår Strategi- og handlingsplan 2024.

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.

Topplederforum besøkte Hamburg i mai, og fikk presentert litt om Tysklands «Ridepooling lov» av Thomasz Kusiak som jobber med Public Transport i Hamburg. [Se presentasjonen her.](#)

Veldig kort om hva Frankrike og Tyskland har gjort:

**Frankrike:**

*Frankrikes mobilitetslov (LOM), oppfordrer aktivt til å ta i bruk nye, mer bærekraftige former for mobilitet. Den oppmuntrer til bildeling, regulerer selvbetjente transporttilbud og akselererer integreringen av autonome kjøretøy. Disse tiltakene er tett i tråd med vår forpliktelse til økologisk og innovativ mobilitet.*

*Målet i Frankrike er å styrke offentlige myndigheter på regionalt og interkommunalt nivå, spesielt innen mobilitetssektoren. Kort fortalt får derfor PTA, fylkeskommuner eller interkommunale aktører myndighet til å signere "operative mobilitetskontrakter for kartlagte nedslagsfelt."*

**Tyskland:**

*Med ny lov har de fått med nye tjenester, og at formidlere av transporttjenester er ansvarlige transportører dersom de har avgjørende innflytelse på ytelsen.*

*De har to ulike paragrafer som skiller på det som er innenfor og utenfor kollektivtransport med ulike juridiske rammer. For det som er utenfor kollektivtransport har de fleksibel prising, og for de som er innenfor kollektivtransport er det transportplikt men skattefordel, og det må være godkjent kollektivtakst, der mer enn en tariff er mulig.*

Hva kan Norge gjøre? Vårt mål er at kollektivtransport (inkl. delte tjenester) skal utgjøre grunnstammen i et mobilitetssystem som gir innbyggerne frihet til å bevege seg bærekraftig dit de ønsker når de ønsker. For å få dette til må andre delte mobilitetsformer integreres med kollektivtrafikk. Daglig leder mener derfor det er behov for at vi ser på hvilke muligheter som finnes og kan komme med kvalifiserte faglige råd til mulige endringer i norsk mobilitetslovgivning for å stimulere til slik integrering.

Saken ble utsatt i styrets møte 14. august, og behandles nå på nytt.

Daglig leder foreslår at 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. Oppstart av prosjektet forutsetter at finansieringen kommer på plass.

Framdriften blir da noe forsinket i forhold til opprinnelig plan. Vi rekker ikke å ha hele eller deler av rapporten klar til Kollektivkonferansen som planlagt. På Kollektivkonferansen er det planlagt en innledning om dette temaet. Det blir da et overordnet blick på dette, der innlederen løfter fram noen tema som kan stimulere til videre diskusjon.

Prosjektplanen er ikke endret fra saken ble lagt fram 14.08.2024.

Før møtet 14.08 gikk det en henvendelse til medlemmene om delfinansiering av prosjektet. Det kom svar fra noen, og signalene vi fikk var at noen er klar til å stille midler i år, og noen kan ta det i neste års budsjett. Dersom flere blir med på finansiering, er det mulig å gjennomføre et prosjekt som pågår det neste halvåret, delvis i 2024 og delvis i 2025.

Hovedproblemstillingene og forutsetningene er som tidligere – se ovenfor.

[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. Oppstart av prosjektet forutsetter at finansieringen kommer på plass.



## Sak 37/24 Busworld 2025

*Diskusjonssak*

*Saksbehandler: Håvard Sagbakken Saanum*

### Tilbakeblikk 2023:

Ved inngangen til 2023 ble sjåførsikkerhet satt på dagsorden i Kollektivtrafikkforeningen og hos medlemmene våre i sterkere grad enn før, samt også hos andre aktører som NHO Transport og bussjåførenes fagforeninger. Tematikken ble blant annet aktualisert av dødsulykken i Fredrikstad romjula 2022.

Vi så tidlig at problematikken ikke bare kan løses her hjemme, men at tematikken også må løftes på dagsorden internasjonalt for å nå leverandørsiden og for å påvirke regelverket gjennom EU-systemet. Det ble dermed søkt om – og innvilget – midler fra Samferdselsdepartementet til prosjektet *Europeisk samarbeid om sikkerhet i busstransport: Nullvisjonen gjelder også for sjåførere*, med mål om å få i stand et seminar under Bus World-messa i Brussel oktober 2023. Kollektivtrafikkforeningen hadde hovedansvar, med KS, NHO Transport, Spekter, Yrkestrafikkforbundet, Fellesforbundet, Fagforbundet og Norsk Jernbanearbeiderforbund som samarbeidspartnere.

Midlene ble i stor grad brukt til å finansiere en forskningsrapport fra TØI, med Tor-Olav Nævestad som prosjektleder. Rapporten ble lansert under Bus World, og har blitt distribuert i ulike kanaler. *Til orientering har Statens vegvesen i ettertid kommet på banen og bestilt en ny rapport fra TØI/Nævestad som går mer i dybden på tematikken. Den er nå under utarbeidelse.*

Seminaret under Bus World ble en suksess med mellom 150 og 200 deltagere, godt fordelt på ulike land og ulike deler av bransjen. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård holdt «keynote», og det ble holdt innlegg blant annet fra kollektivselskaper i Mexico, Madrid, London og Brussel, fra Den internasjonale transportarbeiderføderasjonen, det norske Vegtilsynet og fra leverandørsiden.

I tillegg til seminaret i Brussel, ble det også arrangert et seminar under Arendalsuka i fjor, med samme tematikk og flere av de samme samarbeidspartnerne som medarrangører. Det kan også nevnes at vi (sammen med NHO Transport, YTF og Fellesforbundet) gjennom høsten 2023/vinteren 2024 utarbeidet en ny veileder for bussjåførenes mulighet til å påvirke anbudsprosesser.





### 2024/25:

Allerede underveis i Bus World 2023 ble det snakk om å sikte seg inn på et nytt seminar på Bus World i 2025. Dette har resultert i at de norske samarbeidspartnerne har videreført sitt samarbeid om tematikken, både mer generelt for å påvirke norsk og internasjonal politikk, og å sammen finne gode løsninger, og spesifikt for å på plass et godt seminar under Busworld i 2025.

Vi har nå etablert et godt samarbeid med Bus World Foundation, hvor vi har inntrykk av at de synes tematikken er svært viktig, og at de tar et hovedansvar for både praktisk gjennomføring og for å få på plass et godt program, mens vi bistår med innspill underveis.

Siv Wiken har i den forbindelse blitt med i «steering committee» for Bus World-messa som helhet, og sitter i tillegg i «advisory board» for seminaret om sjåførsikkerhet sammen med Daniel Rees/Håvard Sagbakken Saanum.

### Foreløpig program:

#### Programme

##### Monday October 6<sup>th</sup>

09.00 - 10.00 Opening session : Market overview and trends in the European Bus and coach industry

10.15 - 11.30 Implications of the EU General Safety Regulation for bus and coach operations

10.30 - 12.00 Driver centric initial and vocational training : evaluation of the initial qualification and periodic training of drivers

12.00 - 13.15 Future proof driving and rest time rules supported by the tachograph g2v2 and following

##### Tuesday 7/10/25

09.30 - 10.45 Technologies and bus design to improve safety of bus drivers and active road users

11.00 - 12.15 Matching demand and supply for ADAS

11.00 - 12.15 AI in traffic management systems to prioritize sustainable and safe public transport

11.30 - 12.45 Models and platforms for collaboration between coach operators and OTAs, to increase ridership

**18.00 - 21.00 BUSWORLD EU 2025 NETWORK DINNER**

BRUSSELS, BELGIUM 6-9 OCT 2025

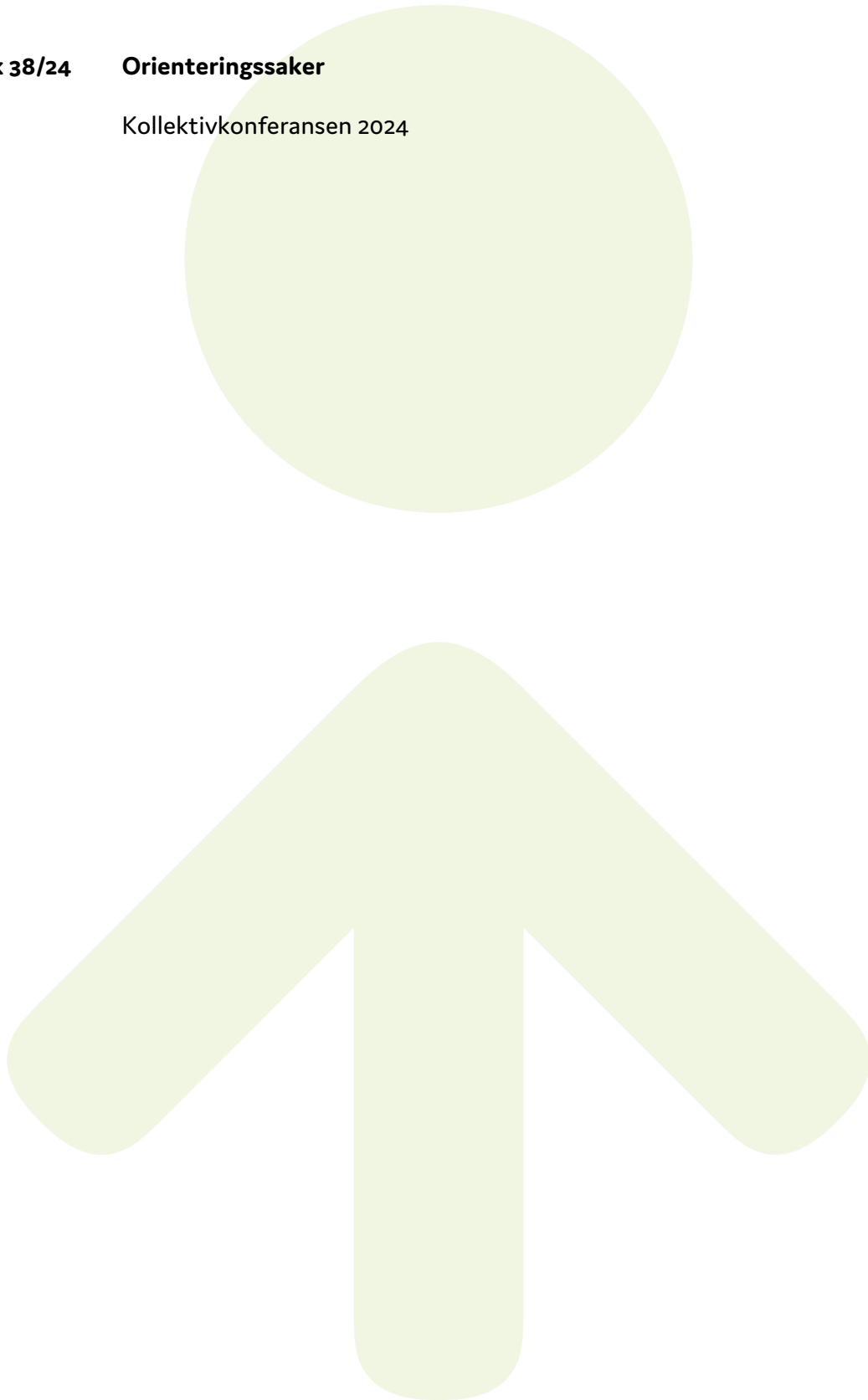


*Innspill og diskusjon.*



**Sak 38/24 Orienteringssaker**

Kollektivkonferansen 2024





Sak 39/24    Eventuelt

