



INNKALLING TIL STYREMØTE

DATO: 9. SEPTEMBER 2020
TID: MØTE KL. 09.00 – 12.00
STED: TEAMS – SE OUTLOOKINNKALLING

SAKLISTE:

- Sak 35/20** Referat fra styremøte 4. juni og 19. juni 2020
- Sak 36/20** Økonomirapport
- Sak 37/20** Kollektivtrafikken i koronaen og videre
- Sak 38/20** Kommunikasjonsarbeid og interessentkartlegging
- Sak 39/20** Ny rullering av strategi – strategiseminar
- Sak 40/20** Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020
- Sak 41/20** Samarbeid med NHO Transport
- Sak 42/20** Rapport fra organisasjonen
- Kompetanseformidling
 - Konferansen
 - Innovasjon
 - Båt - ferge
- Sak 43/20** Eventuelt
- Innspill til møtet med Samferdselsministeren 10.09.2020



SAKSUTREDNING:

Sak 35/20 **Referat fra styremøte 4. juni og 19. juni 2020**
Vedtakssak

Referat fra styremøtet 4. juni 2020 finner du [her](#) og fra 19. juni finner du [her](#).

Forslag til vedtak: Referatene godkjennes.



Sak 36/20

Økonomirapport

Orienteringssak

Regnskapsrapport pr. 31.08.2020 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap
- Balanse

Periodisert budsjett 2020 følger også vedlagt. I denne sammenheng er det funnet en feilperiodisering i dette budsjettet. Budsjettet for august skulle vært 250.000 lavere enn forutsatt, pga refusjon fra NAV som ikke var tatt inn i august.

Regnskapsrapporten pr. 31.08.2020 viser et resultat på kr. 3.245.068,11
Fjorårets rapport samme tid viste et resultat på kr. 2.875.844,55

I forhold til periodisert budsjett er det følgende avvik:

- Lønnskostnader: 500.000 under budsjett
 - Dvs. kr 250.000 under budsjett justert for refusjon fra NAV
- Sum andre driftskostnader: 200.000 under budsjett
- Årsresultat: kr. 750.000 under budsjett
 - Kr 500.000 under budsjett justert for refusjon fra NAV

Saksopplysning:

Lønnsbudsjett:

- Budsjettet med 33% sosiale kostnader. I regnskap så langt er det kommet på 24 %, utgjør kr. 175.000. Dette vil sannsynligvis jevne seg ut mot slutten av året.
- Lønnsforhøyelse ikke gjennomført så langt, men er budsjettet med
- Det er refundert kr. 250.000 fra NAV som ikke er tatt inn i periodisert budsjett.

Andre driftskostnader:

- Det har vært svært vanskelig å budsjettere i koronatiden, også med budsjettjustering før sommeren.

Prognose for høsten:

- Det er leid inn en ekstra person i 50 % stilling fra 01.09, dette engasjementet kan bli utvidet i størrelse. Utfører støtteoppgaver ifm konferansen og kommunikasjon.
- Har startet Kompetanseformidlingsarbeid samt interessentanalyse som øker aktiviteteten .
- Konferansen er i år heldigital, noe som krever mye utviklingskostnader. Det er vanskelig å detaljbudsjettere når man utvikler noe som er helt nytt.
- Inntektssida for konferansen er også svært usikker. Deltagerprisen er lav, slik at flest mulig hos medlemmene kan delta, og for å få et nytt tilfang av deltagere.

Det legges opp til at årsresultatet kommer i nærheten av budsjett ved utgangen av året.

Forslag til vedtak: Regnskapsrapporten tas til orientering.



Sak 37/20 Kollektivtrafikken i koronaen og videre

Diskusjonssak

Bakgrunn:

Koronatiden har vært krevende for mange. Ikke minst for kollektivtrafikken som har vært hardt rammet. Etter at bransjen i flere tiår har jobbet hardt for å få kunder til å velge kollektivtrafikk som et samfunns- og miljøriktig alternativ, måtte myndighetene så å si over natten be publikum om ikke å reise hvis de ikke absolutt måtte. Kollektivtrafikken ble forbeholdt de som hadde en samfunnskritisk jobb.

Dette førte til at 70 – 80 % av kundene ble borte over natta, og kollektivbransjen beveget seg i et svært opprørt og uoversiktlig farvann. Det var ikke lett å se hvordan framtida ville bli, hvordan kunne man opprettholde et trygt kollektivtilbud og hvordan beholde tilliten til kundene? Vi har fortsatt ikke svaret på alt dette.

Samtidig har det hatt enorme økonomiske konsekvenser. Bransjen sjøl bestemte seg tidlig for å stenge av fordøra og de to fremste seterekkene. Dette ble gjort i en svært uoversiktlig tid der man visste lite om framtida og hvordan koronaviruset smittet. Det ble gjort som før var tiltak, for å sikre kollektivtrafikken som samfunnskritisk infrastruktur, ved å holde sjåførene unna potensiell smittefare. Dette førte til at kun digitale betalingsløsninger var mulig, og det førte også til at det bredte seg en oppfatning om at kollektivtrafikken var gratis. For noen av medlemmene førte det til opp mot 90 % inntektstap i perioder.

Koronakrisen som overraskende kom over oss og resten av samfunnet i mars, er blitt håndtert av bransjen og foreningen uten at vi i forkant på vegne av bransjen hadde laget en felles beredskapsplan for krisehåndtering.

Det ble fort klart at kollektivtrafikken framover måtte endre seg kjapt med jevne eller ujevne mellomrom. I begynnelsen av koronapandemien ble det derfor satt ned ei gruppe som jobbet ift endringsordrer.

Det har vært jobbet hardt fra flere aktører for å sikre kompensasjon for bortfall av inntekter. Det er pr. i dag bevilget 3,1 mrd kr. i kompensasjon til fylkeskommunene fra staten. Dette dekker en del av kompensasjonsbehovet. Hvor mye er fortsatt uklart, da det ikke er lett å se hvordan pandemien vil påvirke kollektivtrafikken ut året.

Det har vært jobbet tett med både KS og NHO Transport ift inntektstap og kompensasjon.

Det har blitt jobbet tett innad i bransjen med innspill til smittevernveileder. Bransjen har stort sett klart å være i forkant av helsemyndighetenes lansering av veiledere, og



har sendt innspill på vegne av en (stort sett) samlet bransjen før oppdaterte smittevernveiledere har kommet. Det er sannsynlig at dette har ført til et noe bedre resultat enn om en bare hadde kommet inn i sluttfasen.

Det utveksles erfaringer fortløpende innad i vår del av bransjen. Det har ukentlig blitt avholdt samordningsmøter for lederne på Teams, der saker av felles interesse er løftet opp og blitt diskutert.

Det har i hele koronaperioden vært tett kontakt mot NHO Transport. Det har jevnlig blitt gjennomført felles møter mellom ei gruppe fra Kollektivtrafikkforeningen og er fra NHO Transport, der man har oppdatert hverandre og diskutert saker av felles interesse.

Det har gjennom hele perioden vært en stor bekymring for hvordan man kunne opprettholde kollektivtrafikken som samfunnskritisk infrastruktur med de restriksjonene på avstand og kapasitetsutnyttelse som har kommet gjennom smittevernveiledere.

Skoletransporten har vært en ekstra stor bekymring, spesielt for hvordan man skulle klare å skaffe nok kapasitet om det kom sterke restriksjoner der også. Det har også vært bekymring om kostnad på et slikt utvidet tilbud.

Det ble før påske kjørt en kampanje #kollektivtakk sammen med NHO Transport. Dette for å takke alle aktører som står på og jobber for å få kollektivtrafikken til å gå gjennom pandemien.

Workplace er brukt som en kanal for å informere om aktuelle saker internt i Kollektivtrafikkforeningen gjennom pandemien.

I ekstraordinært styremøte 17. mars i begynnelsen av pandemien, ble flere koronarelaterte saker diskutert, og det ble satt ned ei gruppe som har møtt NHO Transport jevnlig. Se referat [her](#).

I møtet 4. juni diskuterte styret i sak 27/20 «Kollektivtrafikken i koronaen – og videre».

Fra saksutredningen i sak 27/20:

Kollektivtrafikkforeningens rolle i samfunnet og for medlemmene er et tema som alltid bør vurderes, og det gjøres årlig i gjennomgangen av Strategisk handlingsplan. Mye har skjedd i koronatiden, og allerede nå kan vi oppsummere noe av det som har skjedd.

Det er for tidlig å ta beslutninger om koronaen vil føre til at vi endrer veivalg på noen av arbeidsområdene våre, eller om vi kanskje skal justere på aktiviteter eller retning. Noe refleksjon kan være nyttig selv om vi ikke er gjennom koronakrisen enda.



Noen innspill, fra referat sak 27/20:

- *Det har vært gjort en stor jobb i pandemien.*
- *Kollektivtrafikkforeningen har styrket sin posisjon nasjonalt, og flere av medlemmene har styrket sin posisjon i fylket.*
- *Vi må være ryddig i analysene våre, ha lojalitet i dette prosjektet, og være troverdig på det vi gjør.*
- *Vi må alltid ha med oss kjerneverdien – å gjøre hverandre gode. Det må vi aldri glemme.*
- *Det er en krevende situasjon nå i og med at samfunnet åpner i litt ulikt tempo.*

[Se hele saken her.](#)

Status i dag:

Før sommeren startet myndighetene med en forsiktig gjenåpning av samfunnet. Skolene ble gjenåpnet og det var få restriksjoner ift ren skoletransport.

Inn i sommeren åpnet man for reiser til store deler av Europa der det ikke da var rødt smittenivå.

Det så da ut til at alt ville normalisere seg, og at vi ville kunne gjenåpne samfunnet mer og mer utover høsten.

Sommeren har ført til økt smitte en lang rekke steder, også utenfor Norge. Det har ført til at man har strammet inn på reiseraðene til utlandet. Det har ført til en rekke oppblomstringer av smitte rundt om i landet, der man har måttet sette i verk ekstraordinære tiltak lokalt/regionalt.

I august ble det innført anmodning om bruk av munnbind i rush i Oslo og Indre Østfold. Dette er tatt inn i smittevernveilederen for kollektivtrafikk, med siste endring 28. august. Det forventes fortsatt pr. 02.09 en større endring, der trafikklysmodellen erstattes med kun to nivåer, en med ordinær situasjon med koronasmitte og en med forsterkede tiltak i et nivå med økende eller høyt smittepress.

Samtidig jobber mange av våre medlemmer for å få åpnet fordøren. Det har vært vanskelig flere steder, og det har vært eksempler på saker som har vært på vei til arbeidstilsynet. Det ser nå ut til at fordøren blir åpnet flere og flere steder, spesielt der smitterisikoen er lav.

Det er åpenbart at koronaen vil ha stor innvirkning et godt stykke ut i 2021, kanskje hele 2021. De fleste snakker i dag om at det må en vaksine på plass, og at den kommer i markedet for massevaksinering, før man ser slutten på pandemien for denne gang.

For kollektivtrafikken har det stor innvirkning på kortere og lengre sikt. Som samfunnsaktør, der vi ønsker å rive siloer mellom ulike enheter og bransjer, og mellom



offentlig og privat sektor, og der vi ønsker at all utvikling skal skje i triangelet «kunde – samfunn – bærekraft» er det åpenbart ikke slik at vi for enhver pris ønsker at alle skal tilbake til kollektivtrafikken og alt skal bli som før.

Det er viktig å åpne opp for at koronapandemien gir nye muligheter for mobilitet. Digitale møter, konferanser og hjemmekontor har avlastet persontrafikken i svært stor grad gjennom pandemien. Disse endringene må videreføres.

Langt flere enn tidligere har brukt sykkel og gange til jobbreiser. Det er åpenbart at NTP 2022-2033 bør legge opp til en kraftig forsterking på gang- og sykkelveier for å bygge opp under denne trenden.

Råd om ikke å reise i rush har gjort at infrastruktur i sterkere grad har blitt brukt utover døgnet. Digitale løsninger kan gi økt utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kapasitet både for person- og godstransport, og bidra til mer effektiv bruk av samfunnets midler.

Alle disse utviklingstrekkene fører til at det blir mindre kollektivtrafikk, noe som er bærekraftig og bra for samfunnet.

Det som blir vår oppgave det er å få alle som har gått over til personbilen om å komme tilbake til kollektivtrafikken.

Da må vi også ha med oss at kollektivtrafikken i dette bildet må også videreutvikles, og kanskje har samkjøring og andre elementer som innbefatter privatbil en rolle å spille. Det vil framtida vise.

Det som er viktig er nå at koronapandemien har gjort at kundene tenker nytt om reisevanene sine – og dette må vi også ta tak i.

En utfordring vi også må finne en løsning på er hvordan man skal kunne finansiere utviklingsoppgaver som investeringer i grønn teknologi og tilbudsutvikling i en tid der det er svært sannsynlig at rammene blir strammere enn før pga færre reisende. Hvordan sikre utvikling, og ikke bare innstramming/reduksjon – og unngå å havne i en negativ spiral. Hvilke konsekvenser får et varig inntektstap for investeringer i grønn teknologi?

Spørsmålet om finansiering av kollektivtrafikken ved varig/langvarig inntektstap er et svært viktig spørsmål i seg selv.

Som nevnt ovenfor hadde Kollektivtrafikkforeningen og bransjen ingen felles kriseplan, utover de beredskapsplaner som det enkelte medlem har. Det er viktig å evaluere hvordan vi har håndtert krisen som bransje og forening. Det har helt sikkert vært gjort ting underveis som kunne vært gjort annerledes, og det er viktig å lære av dette. Det bør også diskuteres om det skal lages en form for beredskapsplan for senere hendelser, der man enda raskere kommer i gang med et felles arbeid og kan ta med de erfaringene vi har gjort oss i denne krisen.



Til diskusjon:

Oppgaver for Kollektivtrafikkforeningen høsten 2020:

- Kompensasjon 2020 og økonomiske rammer 2021
 - Samarbeid med KS og fylkeskommunene
- Smitteverneveileder – fortløpende oppdateringer
- Renholdsstandard?
- Evaluering av felles krisehåndtering gjennom koronaen.
- Andre viktige samarbeidsområder?

Strategiske oppgaver, se også sak 39/20:

- Framtidas mobilitet.
 - Den nye normalen.
 - Utviklingen av nye tjenester
- Kollektivtrafikkens omdømme og tillit
- Økonomiske rammer for utvikling når rammene reduseres
- Hvordan sikre finansiering av kollektivtrafikken ved varig/langvarig inntektstap?
- Behov for en felles beredskapsplan for bransjen med prosedyrer for samarbeid ved kriser?



Sak 38/20 Kommunikasjonsarbeid og interessentkartlegging

Orienterings- og diskusjonssak.

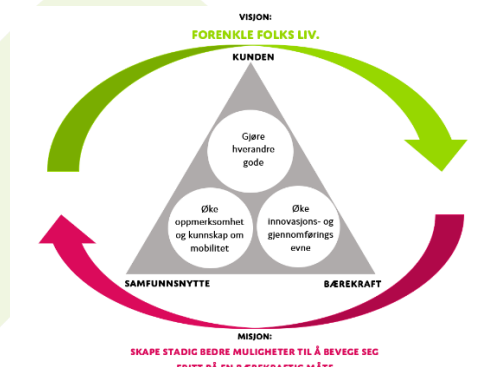
Kollektivtrafikkforeningen har hatt en budskapsplattform siden 2017, og en kommunikasjonsplan fra 2016.

Foreningen hadde startet opp et arbeid med ny kommunikasjonsstrategi da koronaen kom. Det har tatt litt lenger tid enn planlagt. Agendarådgivning har bidratt inn i arbeidet med gjennomføring av workshops og rådgivning.

Dokumentet som er under utarbeidelse følger vedlagt og skal erstatte budskapsplattformen fra 2017 og kommunikasjonsplanen fra 2016. Avsnitt merket gult betyr at området fortsatt er under arbeid.

Kommunikasjonsstrategien med handlingsplan 2020 skal bidra til at Kollektivtrafikkforeningen når sine overordnede mål. Strategien gjelder for det eksterne kommunikasjonsarbeidet. Den skal gi retning for det operative arbeidet og være en rettesnor for kommunikasjonsvalgene i hverdagen.

Det strategiske rammeverket i Strategisk handlingsplan 2020 ligger til grunn også for kommunikasjonsstrategien:



Agenda Rådgivning er i ferd med å utarbeide en interessentanalyse, som skal implementeres i planen.

Kommunikasjonsrådgiver vil presentere kommunikasjonsplanen, og orientere om arbeidet med interessentanalysen.

Det er ønskelig med innspill og tilbakemeldinger på arbeidet.

Vedlegg: Kommunikasjonsstrategi og handlingsplan 2020, 9 sider



Sak 39/20

Ny rullering av strategi – strategiseminar

Diskusjonssak

Bakgrunn:

Det vises til styrets sak 37/20 der det blir gjort en grundig gjennomgang av koronakrisens betydning for Kollektivtrafikkforeningen.

Kollektivtrafikkforeningen har de siste årene arrangert Kollektivdagene over 2 eller 3 dager sammen med Kollektivkonferansen. For 2020 var det planlagt et Strategiseminar dagen i forveien, som erstattet tidligere Styre- og eierseminar. Siden Kollektivkonferansen i 2020 blir digital, valgte vi å utsette dette arrangementet. Det kan være aktuelt å arrangere et tilsvarende seminar, digitalt eller fysisk på nyåret 2021.

Sist uke gjennomførte Kollektivtrafikkforeningen sitt første møte i Innovasjonsnettverket. Dette møtet var digitalt, der vi testet ut to nye verktøy for gjennomføring av denne typen møter. Vi fikk mange gode tilbakemeldinger i etterkant. En av de tingene som kom opp i dette møtet var behovet for en ny strategiplan.

Kollektivtrafikkforeningen rullerer hvert år sin Strategi- og handlingsplan. Siste versjon er basert på Strategisk plattform fra 2018, samt fjorårets plan, oppdatert med endringer fra Strategi- og utviklingsforum sitt møte 27.01.2020. Vi har derfor ikke en gammel plan.

Det som kom fram i Innovasjonsnettverkets møte er at det likevel har skjedd så mye det siste halvåret at det er nødvendig å se på strategiplanen på nytt, og med et postkorona blick. Den nye normalen blir også omtalt i sak 37/20.

Til diskusjon:

Med denne bakgrunnen er det ønskelig at vi diskuterer følgende tema:

- **Strategiplan for Kollektivtrafikkforeningen. Se strategien [her](#).**
Gjennom prosessen med utarbeidelse av vår Strategiske plattform fra 2018, ble vi bevisste vi at samfunnet og omgivelsene endrer seg raskt. En ting vi har erkjent det siste halvåret er at samfunnet i gitte tilfeller – som en pandemi eller en annen krise - kan endre seg enda raskere enn det vi forventer. Det betyr at det er behov for gjennomgang av strategien, men spørsmålet er når det bør skje, og i hvilket omfang.
- **Felles beredsskapsplan for bransjen.**
Er det mulig å forberede seg bedre på nye kriser/raske endringer? Som bransje, og mtp prosedyrer for samarbeid?
- **Tid og tema for Strategiseminar i første kvartal 2021.**
Vil det være nyttig å koble et slikt strategiseminar opp mot den mulige prosessen som skisseres over?



Sak 40/20 Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020

Orienteringssak

Saksbehandler: Elisabeth Helene Berge

Bakgrunn:

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 – kalt Båtpassasjerrettighets forordningen er implementert i norsk rett ved sjøloven i 2016. Endringen i sjøloven medfører at alle aktører som tilbyr transport av båtpassasjerer (som omfattes av forordningen) er forpliktet å legge til grunn forordningen i sin saksbehandling. Det betyr at når det kommer til reisegaranti må bestemmelsene i forordningen ligge som en nedre terskel for hva kunder har krav på ved innstilte eller forsinkede avganger.

Det ble i 2019 fremmet et ønske fra Nordland fylkeskommune om en bransjestandard etter mal for buss, [Reisegaranti – anbefalt bransjestandard 2015](#).

Arbeidsgruppe

Det ble satt ned en arbeidsgruppe med representanter fra Kolumbus, AtB, Møre og Romsdal og Nordland FK, inkludert juridisk bistand fra Ruter og AtB, der målet var å komme frem til en felles nasjonal bransjestandard for hurtigbåt.

Hvorfor Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard?

En anbefalt bransjestandard for reisegaranti for hurtigbåter kan bidra til å tydeliggjøre innholdet i- og forståelse av loven, samt sikre gjengs praksis blant fylker og administrasjonsselskaper. Dette vil igjen sikre at våre reisende får best mulig informasjon, assistanse og likebehandling.

Konsekvenser

Som nevnt er alle aktører som tilbyr transport av båtpassasjerer (som omfattes av forordningen) forpliktet til å legge [forordningen og sjøloven](#) til grunn i sin saksbehandling.

Se vedlegg for oversikt:

- Pkt. 2 Informasjon
- Pkt. 3. Refusjon av billett og ny reiserute
- Pkt. 4. Kompensasjon ved forsinket ankomst
- Pkt. 5. Dekning av utgifter til alternativ transport
-

Vedlagt følger utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020. I denne omgang legges den fram til orientering.

Bransjestandarden skal tas opp i Mobilitets- og markedskomiteen i kommende møte, den 24. september. Etter behandling der, er det ønskelig med skriftlig behandling i



styret for endelig forankring i Kollektivtrafikkforeningen. Alternativt at styret delegerer til Mobilitets- og markedskomiteen endelig behandling, før NHO Sjøfart og Transportklagenemnda orienteres.

Vedlegg: *Utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020, 3 sider.*



Sak 41/20 Samarbeid med NHO Transport

Vedtaks- og diskusjonssak.

I sak 23/20 i styrets møte den 17. mars ble følgende konkludert:

NHO Transport ønsker møte med vår del av bransjen. Fra oss møter styreleder Odd Aksland, Siv Wiken, nestleder Bernt Reitan Jenssen og daglig leder Olov Grøtting.

Denne bestemte saken handlet om et møte med NHO Transport i mars, som de tok initiativ til.

Dette møtet var et godt møte for samhandling, og videre gjennom koronakrisen har denne gruppen fortsatt å møtes. Til å begynne med ca. 1 gang i uka, og senere ved behov.

Fra NHO Transport har 3 fra styret samt direktør møtt. Dette har nylig blitt utvidet til å være 4 fra styret samt direktør. Fra Kollektivtrafikkforeningen har den samme gruppen møtt, men siden april med Siv Wiken som styreleder.

Fra Kollektivtrafikkforeningen har ikke dette blitt sett på som et forum eller en fast møteplass, men som et løser nettverk som har møttes for å diskutere felles saker ved behov.

Denne møteplassen har resultert i at Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport har hatt et tett og nært samarbeid så langt gjennom koronapandemien, og har henvendt seg til nasjonale myndigheter flere ganger både sammen og hver for seg.

Det har vært en nyttig møteplass, og det synes som begge aktører har fått større tyngde i en del saker.

Det er ønskelig at styret diskuterer veien videre i den nye fasen av koronaen, som sannsynligvis vil ha litt mer preg av langsiktighet, samtidig som det sannsynligvis med ujevne mellomrom vil komme lokale/regionale smitteutbrudd med tilhørende tilpasning for det gjeldende kollektivselskapet.

Administrasjonen ber styret beslutte om de ønsker at denne gruppa skal utvikle seg til å bli en fast samarbeidsgruppe, eller om man fortsetter i et løser nettverk som møtes ved behov, og der man kan bytte mannskap innen styret ved behov. Dersom møteplassen gjøres om til et forum eller en annen type fastere møteplass bør den også få et mandat.

I tillegg til den strategiske gruppen som beskrevet over, har en gruppe på taktisk/operativt nivå allerede eksistert en god stund. Denne gruppen har i Kollektivtrafikkforeningen sitt utspring i Kontraktskomiteen og har gått under navnet «Avtalemalgruppen».



Siden det etter hvert diskuteres et videre spekter av saker har den uformelt skiftet navn til «Dialoggruppen».

Det er nyttig å ta også denne gruppen med i vurderingen i denne sammenheng, og diskutere behovet for en gruppe på «taktisk/operativt» nivå og en på strategisk.

Forslag til vedtak:



Sak 42/20

Rapport fra organisasjonen

- Kompetanseformidling
- Konferansen
- Innovasjon
- Båt - ferge



Sak 43/20 Eventuelt

Innspill til møtet med Samferdselsministeren 10.09.2020.

Kollektivtrafikkforeningen har fått følgende invitasjon:

«NTP 2022-2033 – Invitasjon til innspillsmøte om prioriteringer» på torsdag.

Tidligere har vi utarbeidet følgende innspill til NTP, les [her](#)

Vårt høringssvar fra mai 2019, les [her](#)

Vårt høringssvar fra 1. juli 2020, les [her](#).

Vi har i hele vår kommunikasjon ifm NTP 2022-2033 fulgt en rød tråd. Vi har nå en kronikk klar med 4 reiseråd til samferdselsministeren som følger vedlagt, og som vi håper kan ligge til grunn for diskusjon om vårt innspill til samferdselsministeren.