



Innkalling til styremøte

Dato: 13. OKTOBER 2020

Tid: MØTE KL. 12.00 – 13.30

Sted: teams – SE OUTLOOKINNKALLING

SAKLISTE:

- Sak 44/20 Referat fra styremøte 9. september 2020
- Sak 45/20 Interessentanalyse
- Sak 46/20 «Den nye normalen»
- Sak 47/29 Finansiering av kollektivtrafikk 2021
- Sak 48/20 Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020



SAKSUTREDNING:

Sak 44/20 **Referat fra styremøte 9. september 2020**
Vedtakssak

Referat fra styremøtet 9. september 2020 finner du [her](#).

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 45/20 Interessentanalyse

Orienteringssak.

I møtet 9. september ble det ifm saken om kommunikasjonsstrategi orientert om at vi har satt i gang en interessentanalyse. Det er 12 ulike interessenter som er intervjuet.

Interessentene er svært ulike, fra medlemmer til noen som kjenner oss mer perifert.

Agenda Rådgivning vil presentere interessentanalysen.



Sak 46/20 «Den nye normalen»

Vedtakssak

Bakgrunn:

Viser til sak 37/20 i styrets møte 9. september: «Kollektivtrafikken i koronaen og videre».

Det ble her konkludert med at kollektivtrafikken trenger et målbilde med den nye normalen. Se referatet [her](#).

Hvorfor skape et målbilde for den nye normalen?

Dagens transportløsninger står overfor store endringer. Koronaen har ført til en rekke nye endringer, og framskynder mange av de endringene vi som samfunn har sett komme.

FN's bærekraftsmål er viktig for hele samfunnet og driver fram behovet for mer bærekraftige løsninger. Vi ser at samfunnet i dag i tillegg står overfor tre store skift, delvis som følge av koronapandemien: kunder/etterspørsel, teknologi og økonomi.

Mobiliteten vil i framtida vil være i fortløpende forandring. Endringene er over oss i dag, og vil fortsette i en kontinuerlig utvikling med økt hastighet videre framover. Det er derfor svært viktig at vi hele tiden forstår kundens behov. Mobiliteten i en fortløpende endringsprosess vil kreve andre prioriteringer og strategiske valg fra myndighetene og deres folkevalgte.

Formålet med å utarbeide et slikt målbilde er å beskrive viktige utviklingstrekk som vil påvirke mobiliteten, se hvordan dette vil påvirke samfunnet, og ut fra dette forsøke å beskrive hvordan morgendagens mobilitetstilbud kan utvikles videre framover slik innbyggerne ønsker det.

I dette bildet må vi også ha med at transportsystemene skal utvikles i henhold til:

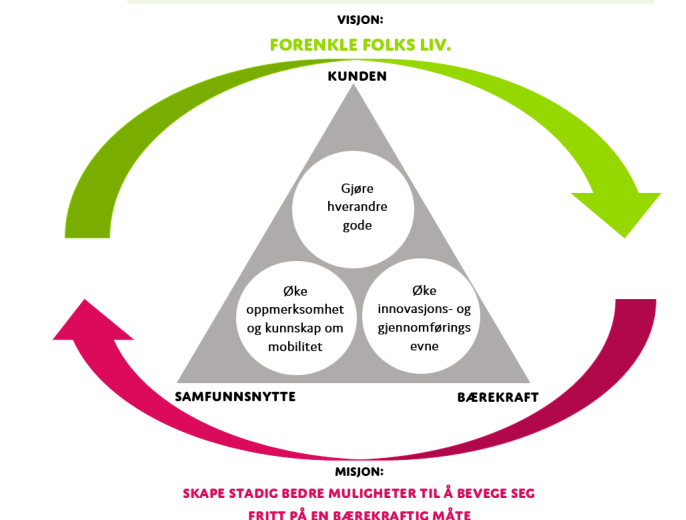
- Vår visjon: Forenkle folks liv.
- Vår misjon: Skape stadig større mulighet til å bevege seg fritt på en bærekraftig måte.



Hvem er målbildet til for:

Målbildet er som Kollektivtrafikkforeningens strategiske plattform, til for hele kollektivbransjen. Målbildet skal brukes overfor folkevalgte på nasjonalt og regionalt nivå, samt et bredt spekter av samfunnsaktører for å skape enighet og felles strategier vedrørende morgendagens mobilitet.

Målbildet bør bygge på kollektivbransjens strategisk plattform:



Målbildet skal inneholde:

- Hvorfor noe må gjøres – strategiske grep.
- Hvor vi skal – hva den langsiktige målsettingen er.
- Beskrivelse av den nye normalen post korona, som vil være en normal i kontinuerlig endring.
- Beskrivelse av hvordan koronapandemien har forsterket behovet for rask endringstakt.
- Bevegelsesfrihet – opplevelsen av høy mobilitet for folk og næringsliv i alle deler av landet og ut i verden, og som bygger opp under FN's bærekraftsmål.
- Mer for mindre:
 - Mer samferdsel for mindre ressurser.
 - Utnyttelse av eksisterende infrastruktur med langt høyere kapasitet - uten å overbelaste systemet.
 - Mulighet til å øke etterspørselen.



Vi trenger å:

- Samle data som underlag
- Finne hvilke endrede reisevaner som forventes post korona
- Lage ulike scenarier og utforme målbilder på dem som vi jobber ut fra
- Bruke teknologi
 - Løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer
 - Bygge opp under nullvisjonen for trafiksikkerhet
 - Lage nye billettsystemer allerede i år som adresserer de utfordringene vi har i dag.
- Være et foregangsland for den nye normalen
- Gi grobunn for næringsutvikling

Husk:

- Benytt det vinduet vi har i dag, med disruptionsjoner innen følgende tre områder:
 - kunde/etterspørsel
 - teknisk
 - økonomisk
- Lage et målbilde for den nye normalen i kontinuerlig endring, som er vårt råd til myndighetene og folkevalgte spesielt
- Se på mulighet til å spre trafikk utover døgnet. Se om bedre og mer moderne løsninger enn rushtidsavgift finnes.
- Finn hvordan infrastrukturen kan utnyttes bedre.
- Bygg på arbeidet som er gjort av ekspertpanelet, les rapporten [her](#), hovedbudskap s. 4 og 5 i rapporten.
- Anbefal våre politikere å iverksette tiltak som er bra for samfunnet, og utvikle nye verktøy som de kan ta i bruk.
- Tenk samfunnsnytte – ikke bare marked.
- Koronaen gir mange muligheter.
 - Kan endre 30 år gamle måter å jobbe på.
 - Vi må ta tak i det vi kan påvirke, også mindre ting – som å sikre andre betalingsløsninger i stedet for kontanter.
- Målbildet skal bidra til å løfte alle i organisasjonen.
- Innovasjonsnettverket bør utfordres til å bidra.
- Påvirk inn mot NTP, selv om tiden renner ut for påvirkning på den kommende NTP
- Investering i bestemte transportformer er IKKE et mål i seg selv
- Bruk målformuleringer som viser hva vi ønsker oss: Eks. mindre kø – eller arealer brukt til annet

Forslag til vedtak:



Kollektivtrafikkforeningen utarbeider et målbilde for «Den nye normalen» i henhold til saksutredningen, samt innspill som kom fram i møtet.

Sak 47/29 **Finansiering av kollektivtrafikk 2021**

Diskusjonssak

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.

Koronasituasjonen har 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. 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.

Det har vært jobbet hardt fra flere aktører; KS, fylkeskommunene, NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen for å sikre kompensasjon for bortfall av inntekter. Det er pr. i dag bevilget 3,1 mrd kr. i kompensasjon til fylkeskommunene fra staten samt at det er varslet at det kommer 1,5 mrd til, og det ser ut til å dekke mye av behovet i 2020.

Før sommeren startet myndighetene med en forsiktig gjenåpning av samfunnet. Skolene ble gjenåpnet og det var få restriksjoner ift ren skoletransport. 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. Dette samt skolestart og at mange er tilbake på jobb, og har begynt å leve et mer normalt liv 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 første omgang i Oslo og Indre Østfold. Kommunene har senere fått en større del av ansvaret for smittevernet, og Oslo kommune samt mange av kommunene rundt Oslo har nå innført påbud om munnbind på kollektivtrafikk i rush og når du ikke kan holde avstanden på 1 m.

Til tross for alle tiltak, er det fortsatt ikke slik at bussene kan fylles slik de kunne før, og inntektene er fortsatt langt lavere enn tidligere.



Det ser ut som om koronasmitten vil fortsette godt utover i 2021, helt fram til man har en vaksine på plass, og det finnes vaksine nok til at man kan rulle ut massevaksinering. Det er sannsynlig at det vil gå store deler av 2021 før dette er på plass.

Parallelt med at koronapandemien fortsetter i tid, må vi holde kollektivtilbudet oppe, slik at de som reiser kan reise på en trygg måte og samtidig holde større avstand enn det som er nødvendig i en normalsituasjon.

Dette betyr normal produksjon, men lavere inntekter enn normalt.

I statsbudsjettet som ble lagt fram av regjeringen 7. oktober foreslås det avsatt 1,25 mrd kr til fylkeskommunene for bortfall av inntekter i kollektivtrafikken i 2021. Dette vil, gitt at dagens situasjon ift Covid-19 fortsetter, tilsi at kollektivtrafikken er kompensert ca. halve året.

Til diskusjon:

Strategi for videre arbeid med kompensasjon for å ivareta normalproduksjon til koronapandemien er over, og postkorona omstillingsmidler for omdømmekampanje og «Den nye normalen» - se forrige sak.



Sak 48/20 Reisegaranti hurtigbåt/bransjestandard 2020

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 ble behandlet i Mobilitets- og markedskomiteen den 24. september. Det ble fattet følgende vedtak som innstilling til styret:



«Mobilitets- og markedskomiteen slutter seg til fremlagte utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020.»

Innstilling fra Mobilitets- og markedskomiteen:

Styret slutter seg til fremlagte utkast til Reisegaranti Hurtigbåt – anbefalt bransjestandard 2020.

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