



# INNKALLING TIL STYREMØTE

**DATO:** 8. JUNI 2021  
**TID:** MØTE KL. 12.00 – 15.00  
**STED:** TEAMS – SE OUTLOOKINNKALLING

## SAKLISTE:

- Sak 23/21 Referat fra styremøte 10. mars 2021
- Sak 24/21 Økonomirapport pr. 31.05.2021
- Sak 25/21 Prosjektet «Den nye normalen», diskusjon
- Sak 26/21 Prosjekt «Inntektspotensialet i kollektivtrafikken»
- Sak 27/21 Status Covid-19 og gjenåpning av kollektivtrafikken
- Sak 28/21 Orienteringer
- Luftfartsforum ble ikke noe av
  - Arendalsuka
- Sak 29/21 Eventuelt



## SAKSUTREDNING

**Sak 23/21      Referat fra styremøte 10. mars 2021**

*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 10. mars 2021 følger vedlagt. Se referatet [her](#).

*Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.*



**Sak 24/21 Økonomirapport pr. 31.05.2021**

*Orienteringssak*

Regnskapsrapport pr. 31.05.2020 følger vedlagt og inneholder:

- Resultatregnskap
- Balanse

Periodisert budsjett 2021 følger også vedlagt.

Regnskapsrapporten pr. 31.05.2020 viser et resultat på kr. 3.359.747,89  
Fjorårets rapport samme tid viste et resultat på kr. 4.379.176,10  
Periodisert budsjett har en prognose på kr. 3.008.035

I forhold til periodisert budsjett er det følgende avvik:

- Inntekter – medlemskontingent: kr. 200.000 mer enn budsjett
- Sum driftskostnader: kr. 100.000 lavere enn budsjett

**Saksopplysning:**

Grunnen til avvik i inntekter er at det ved budsjetttidspunktet ikke var avklart hva kontingenten ville bli. Derfor var ikke deflator lagt inn.

Avvik i driftskostnader er ikke stor, og gjelder i hovedsak konsulenthonorar.

***Forslag til vedtak:** Regnskapsrapporten tas til orientering.*

**Vedlegg:** Økonomirapport bestående av resultatregnskap og balanse.



## Sak 25/21      **Prosjektet «Den nye normalen», diskusjon og veien videre**

### **Bakgrunn:**

Kollektivtrafikkforeningen startet opp scenarioprojektet «Den nye normalen» medio desember 2020. I mars 2021 kom scenariorapporten som har fått navnet «Fremtidens kollektivtrafikk i Norge 2025». Rapporten inneholder 4 scenarier som alle er ytterpunkter i scenariobildet, alle kan inntreffe, og det kan også tenkes at det er varianter av disse som kan inntreffe. Scenariorapporten med implikasjonene og suksesskriteriene vil bidra til å hjelpe oss til å møte den ukjente framtida og gi oss mulighet til å lykkes bedre uavhengig av hvordan framtida blir.

En av grunnene til hvorfor vi satte i gang scenarioprojektet, er at vi vet at det blir endringer post-covid. I pandemien ser vi at kundenes reisevaner har endret seg betydelig, og forskningsrapporter melder om at endrede reisevaner med stor sannsynlighet vil fortsette også etter korona. Gjennom pandemien har vi hatt betydelig færre reisende, og betydelig mindre billettinntekter. Dette er blitt kompensert av myndighetene underveis i pandemien. Statssekretær Ingelin Noresjø har bekreftet flere ganger at regjeringen vil kompensere gjennom pandemien, men post-covid er de ikke innstilt på å videreføre kompensasjonen.

Dette var noe vi så ville kunne komme, og det var også mye av bakgrunnen for hvorfor vi satte i gang scenarioprojektet. Vi trenger å bli tydelig på hvordan overgangsfasen fra covid til «den nye normalen» blir, og vi trenger å tydeliggjøre behovene våre i overgangsfasen. Dette er helt nødvendig skal vi lykkes i å få omstillingsmidler for å sikre bransjens utvikling post-covid.

Bransjen har i flere sammenhenger og sist i møte med Samferdselsdepartementet 27.05 og i brev fra Oslo kommune, fylkeskommunene, Kollektivtrafikkforeningen m. fl bedt om en omstillingspakke.

### **Styringsgruppa konkluderte i sitt møte 05.05.2021 som følger:**

Vi trenger å få finansiert overgangsfase. En finansiert overgangsperiode vil gi grunnlag for en empirisk fundert omstilling, og ikke brå gi kutt som kan rive ned resultatene som er bygget opp over år.

Vi trenger å kjøre omstillingsfasen i min. et halvt år, for å:

- Samle data.
- Sikre medvirkning.
- Jobbe med holdningsendringer.



Videre jobber vi med:

1. Møtet med Samferdselsdepartementet 27. mai.
2. Inntekspotensiale.
3. Strategi- og utviklingsforum og videreføre tenkinga på hva kan være vårt inntekspotensiale i forhold til scenarioene (det foretrukne scenarioet).

**Les mer om scenarioarbeidet samt rapporten her (kort, medium og lang versjon):**

[«Fremtidens Kollektivtrafikk i Norge 2025» - kollektivtrafikk.no](#)

**Se også en presentasjon vedlagt som gir en kortfattet beskrivelse av rapporten.**

### **Saksvurdering:**

Vi har fulgt opp, og det anbefales å følge opp punktene som følger:

#### **1. Møte med Samferdselsdepartementet**

Møtet er gjennomført. Det var et godt møte, og de lovet å kompensere inntektsbortfallet ut pandemien, samt at statssekretærene ville se på dette med omstillingsmidler, men lovet ingenting. De var svært positiv til å sette ned ei kommunikasjonsgruppe, og det er allerede i gang.

#### **2. Inntekspotensiale.** Dette følger vi opp i sak 26/21 nedenfor.

#### **3. Strategi- og utviklingsforum** og videreføre tenkinga på «Hva kan være vårt inntekspotensiale i forhold til scenarioene (det foretrukne scenarioet)».

Det ble sendt ut en doodle med håp om å finne dato for et strategi- og utviklingsforum før sommeren. Det viste seg å være vanskelig, så dato er ikke avklart.

Nå kan det være at vi kommer i gang med prosjektet «Inntekspotensialet i kollektivtrafikken», og har en prosjektleder på plass innen sommeren. Da er det mer hensiktsmessig at dette Strategi- og utviklingsforumet avholdes medio august, eller rett etter Arendalsuka i uke 34 som en oppstart ift inntektsprosjektet.

Forslaget er at det bestemmes dato i uke 34 nå, og vi sender ut innkalling denne uka.



Spørsmålet er også om man skal gjøre mer i forhold til å følge opp selve rapporten overfor medlemmene, eller om dette ivaretas av prosjektet «Inntekspotensialet i kollektivtrafikken».

*Diskusjon.*



## Sak 26/21 **Prosjekt «Inntekspotensialet i kollektivtrafikken»**

*Vedtaks sak*

Styringsgruppa for prosjektet «Den nye normalen» foreslo i møtet 05.05 å igangsette et prosjekt for å se på inntekspotensialet i kollektivtrafikken. Det er gjort, og det er utarbeidet en oppdragsbeskrivelse som er sendt ut på minikonkurranse.

### **Om prosjektet:**

Underveis i koronapandemien har det vært viktig for storsamfunnet å opprettholde kollektivtrafikken som samfunnskritisk funksjon. Myndighetene har derfor kompensert tapte billettinntekter så langt i pandemien. Regjeringen har uttalt at de vil kompensere så lenge pandemien pågår, men deretter vil kompensasjonen fases ut. Det er svært sannsynlig at billettinntektene vil være langt lavere ved utgangen av pandemien enn før den inntraff. Dagens krisekompensasjon må derfor avløses av en langsiktig bærekraftig finansiering.

Når kompensasjonen faller bort, og inntektstapet fortsatt er stort må det derfor settes i verk tiltak, og man kan tenke seg i hovedsak tre ulike tiltak for å møte denne utfordringen:

#### **3.1 Redusere kostnader.**

Reduksjon av kostnader betyr først og fremst å redusere tilbudet. Det kan føre til en negativ spiral, som fører til enda færre reisende. Bransjen kjenner godt dynamikken der man øker tilbudet og frekvensen, og antallet kunder øker. I denne sammenhengen kan det motsatte inntreffe, vi får et dårligere tilbud som fører til færre reisende. Det kan bli vanskelig å snu en slik utvikling, og den vil virke negativt på nasjonens mulighet til å levere på klima- og miljøforpliktelsene. Det vil også bety en negativ utvikling i samfunnsnyttene, ved at kundegrupper som ikke har andre muligheter til å reise ikke lenger har et tilbud.

#### **3.2 Øke inntektene.**

Dersom man skal opprettholde tilbudet, vil det viktigste tiltaket være å øke inntektene. Kollektivbransjen ønsker derfor å finne alle de inntekspotensialer som måtte finnes.

Vi ser for oss at det kan være ulike måter å øke inntektene på, noe vi også kommer tilbake til nedenfor. Vi ønsker å se på:

- Økte inntekter for dagens kjernevirksomhet.
- Nye forretningsmodeller med nye integrerte tjenester.



### 3.3 Løse samfunnsutfordringer gjennom økt samfunnsnytte.

For å sikre finansiering av kollektivtrafikken må vi tydeliggjøre nytten til kollektivtrafikken, og vise hvilke samfunnsutfordringer den bidrar til å løse. Det må resultere i at dagens krisekompensasjon avløses av en langsiktig og bærekraftig finansiering. Vi må samtidig jobbe for å øke samfunnsnyttene, og ønsker å utforske vår hypotese om at det er mulig å se kollektivtrafikken i sammenheng med andre offentlige oppgaver for å maksimere finansieringen av velferd.

#### Organiseringen er planlagt slik:

Styringsgruppe:	Kollektivtrafikkforeningens styre
Prosjekteier:	Daglig leder, Kollektivtrafikkforeningen
Referansegruppe:	Kollektivtrafikkforeningens Strategi- og utviklingsforum

#### Minikonkurranse:

8 potensielle tilbydere er forespurt i en minikonkurranse den 03.06.2021. Framdriftsplanen er at tildeling skjer 25. juni, og planlagt oppstart for prosjektet er 1. juli.

#### Varighet og ressursbehov:

Prosjektet er planlagt å gå over 11 arbeidsuker med ferdigstilling i uke 40. Det viktige med tildeling før sommeren er at de som tildeles oppdraget kan planlegge sine ressurser for høsten. I denne perioden på til sammen 11 arbeidsuker vil vi ha behov for prosjektleder og en ressurs med finansiell kompetanse med 120 % stilling totalt for de to til sammen. Dvs. perioden fra 1. juli til begynnelsen av oktober, med unntak av ca. 3 - 4 uker sommerferie.

*Les hele oppdragsbeskrivelsen vedlagt.*

#### Saksvurdering:

Styret må ta stilling til om prosjektet skal settes i gang, og hvordan vi finansierer det.

Det er et stort behov for å se på inntektpotensialet i kollektivbransjen. Prosjektet slik det er beskrevet i oppdragsbeskrivelsen har et ressursbehov på størrelsesorden kr. 800.000 – 1.000.000. Dette er helt avhengig av timepris på konsulentbistand, og om det kommer til behov for ekstra involvering eller oppgaver som krever mer tid og ressurser.





Den tidsressursen som er beskrevet på 120 % i perioden er det absolutt laveste anslaget for ressursbehov, og det betyr at det kan være nødvendig å gjøre prioriteringer, eller man kan ønske å øke noe. Det blir noe styringsgruppa må ta stilling til.

Prosjektet «Den nye normalen» ble planlagt lagt inn i budsjettet for 2021. Det er ikke lagt inn ressurser i budsjett 2021 til et nytt prosjekt av den størrelse som dette prosjektet vil bli.

Kollektivtrafikkforeningen har over tid samlet noe egenkapital, selv om det enkelte år er budsjettet med planlagt bruk av egenkapital. Foreningen hadde ved nyttår kr. 3.278.929 i egenkapital.

Daglig leder foreslår at prosjektet settes i gang, og at det bevilges ressurser av oppspart egenkapital, og at det settes av inntil 1 million kroner til prosjektet.

***Forslag til vedtak:*** Kollektivtrafikkforeningen setter i gang prosjektet «Inntekspotensialet i kollektivtrafikken» som beskrevet i oppdragsbeskrivelsen. Det bevilges inntil kr. 1.000.000 av oppspart egenkapital til gjennomføring av prosjektet.

**Vedlegg:** Oppdragsbeskrivelsen for prosjektet «Inntekspotensialet i kollektivtrafikken», 10 sider.



## Sak 27/21      **Status Covid-19 og gjenåpning av kollektivtrafikken**

*Diskusjons-/vedtakssak.*

### **Bakgrunn:**

Det er nå for første gang under koronapandemien grunn til å ha tro på at pandemien nærmer seg slutten. En større del av befolkningen er blitt vaksinert, og i løpet av august skal etter FHI sitt vaksineringsscenario alle grupper fra 18 og oppover være vaksinert.

Dette betyr sannsynligvis at samfunnet kan åpnes i løpet av høsten. Sverige har nå signalisert at kollektivtrafikken mer eller mindre skal åpnes opp og at krav om munnbind fjernes 15. juli.

Kollektivtrafikkforeningen har i møte med Samferdselsdepartementet bedt om en omstillingspakke på min. 6 mnd for å kunne omstille kollektivtrafikken. Dette fordi det vil gi kunden tid til å tilpasse seg og det vil gi kollektivbransjen tid til å tilpasse våre tjenester og få folk tilbake. Det samme budskapet er sendt Stortinget i brev form av Oslo kommune, fylkeskommunene, Kollektivtrafikkforeningen m.fl.

I møtet med Samferdselsdepartementet ba Kollektivtrafikkforeningen også om at det startes et arbeid der de og vi bidrar sammen for å planlegge gjenåpningen og omstillingsfasen.

### **Saksvurdering:**

Ut fra det som er beskrevet over under «bakgrunn», er det viktig å planlegge dette arbeidet. Det er ønskelig å starte et prosjekt som heter "Nasjonal gjenåpningsplan". I prosjektet bør det være en variasjon av deltagere fra store medlemmer til mindre, og det skal utformes et mandat.

*Det legges fram forslag til mandat og deltagere i styremøtet.*



## Sak 28/21 Orienteringer

- **Luftfartsforum**

I siste styremøte ble det bestemt å invitere medlemmene til å delta i et luftfartsforum, da fylkeskommunene som en del av regionreformen hadde fått ansvaret for FOT-rutene.

Dette er nå endret av Stortinget og grunnlaget for et luftfartsforum har falt bort. Arbeidet er derfor stilt i bero.

- **Arendalsuka**

Kollektivtrafikkforeningen har planlagt deltagelse i Arendalsuka. Vi ser nå at flere og flere trekker seg fra arrangementer. Daglig leder orienterer om status, og vi tar en avgjørelse på arrangementet som vi har planlagt.

Det er også planlagt styremøte, og det må tas en avgjørelse om det skal gjennomføres.

## Sak 29/21 Eventuelt

