



## INNKALLING TIL STYREMØTE

**Dato:** 17. oktober 2023  
**Tid:** MØTE Kl. 14.00 – 16.30  
**Sted:** Digitalt.

### SAKLISTE:

- Sak 39/23** Referat fra styremøte 17. august og skriftlig behandling 18. september 2023
- Sak 40/23** Økonomirapport pr. 30.09.2023
- Sak 41/23** Veien videre etter prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»
- Sak 42/23** Public Transport or Mobility companies
- Sak 43/23** Orienterings/diskusjonssaker
- Sjøfører- og trafikksikkerhet, veien videre etter Busworld
  - Eier- og styreseminar 15. november 2023
  - Kollektivkonferansen 16. november 2023
- Sak 44/23** Eventuelt



**SAKSUTREDNING:**

**Sak 39/23      Referat fra styremøte 17. august og skriftlig behandling 18. september 2023**

*Vedtakssak*

Referat fra styremøtet 17. august finner du [her](#), og fra skriftlig styrebehandling 18. september finner du [her](#).

***Forslag til vedtak:*** Referatene godkjennes.



**Sak 40/23 Økonomirapport 30.09.2023**

Vedtakssak

Vedtakssak

**Økonomirapport pr. 30.09.2023:**

- [Resultatrapport](#)
- [Balanse](#)

Økonomirapporten pr. 30.09.2023 viser et resultat på kr. 1 963 100,89. Periodisert budsjett har en resultatprognose på kr 2.659.434.

Forskjellen på resultat i økonomirapport og periodisert budsjett er på kr. 696.334 og skyldes følgende faktorer:

- Prosjekt 51 «Sjåfør- og trafikksikkerhet», her er inntektsført kr. 350.000, men det er kun påløpt kr. 25.326 i kostnader så langt, dvs. kr. 324.674.
- Prosjekt 52 «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet», er påløpt kostnader kr. 911.308, av disse kr. 118.858 for juridisk rapport som skal finansieres over Kollektivtrafikkforeningens ordinære budsjett. Dette betyr at kr. 792.450 er påløpt uten inntekter siden det er finansiert utenfor budsjett.

Dette gir et justert regnskapsresultat på kr. 2.430.915, som er drøyt kr. 200.000 under periodisert budsjett.

Det er viktig å merke seg at det er budsjettert med inntekter fra Kollektivkonferansen allerede i september. Regnskapsfører påpeker at inntekter skal budsjetteres og inntektsføres i den måneden et arrangement faktureres/gjennomføres. Inntekter vedrørende Kollektivkonferansen skal derfor inntektsføres i sin helhet i november. Siden det er periodisert inntekter fra Kollektivkonferansen både i september og oktober, bør dette hensyntas i denne saken.

Det er i følge regnskapsfører pr. 8 /10/2023 fakturert ca. kr. 264.000 i deltageravgift som ikke er inntektsført i økonomirapport pr 30/9/2023. Resultatet er derfor tilsvarende forbedret i forhold til periodisert budsjett.

Det styres fortsatt mot budsjettert årsresultat.

**Forslag til vedtak:** Økonomirapporten tas til orientering



**Sak 41/23      Veien videre etter prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet»**

*Orienterings-/diskusjonssak*

Prosjektet «Bedre og mer effektivt samarbeid for bærekraftig mobilitet» er i slutfasen. Det er tidligere behandlet i [sak 38/23](#) den 18.09.2023, [sak 33/23](#) den 17.08.23, i [sak 27/23](#) den 31.05.23, [sak 19/23](#) den 14.03.23 og i [sak 3/23](#) den 31.01.23.

I styringsgruppemøtet 17. august ble det besluttet at styret anbefaler ett felles forpliktende samarbeid.

Sluttrapporten er i arbeid, og skal ferdigstilles ultimo oktober, slik at den er klar for utsending før Eier- og styreseminaret 15. november 2023.

Veien videre ble diskutert i Topplederforum 21. september, og det ble der besluttet å etablere en gruppe som arbeider videre for å få til ett felles samarbeid om digital tjenesteutvikling.

Denne gruppa består av:

- Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
- Edith Nøkling, Kolumbus AS
- Christel Borge, Entur AS
- Bernt Reitan Jenssen, Ruter AS
- Trond Myhre, Vestfold og Telemar fk
- Terje Sundfjord, Brakar AS

Siv Wiken, AKT AS og styreleder Kollektivtrafikkforeningen følger arbeidet.

Gruppen har gjennomført et kort møte digitalt, ble enige om å gå videre og har lagt en møteplan for det neste halvåret, som består av arbeidsgruppemøter, Topplederforum og Strategi- og utviklingsforum samt Eier- og styreseminar.

Jernbanedirektør Knut Sletta har sagt seg villig til å lede arbeidet.



**Sak 42/23 Public Transport or Mobility companies?**

*Diskusjonssak*

*Saksbehandler: Daniel Rees*

I et tidligere styremøte kom spørsmålet opp om hva kollektivtrafikk skal hete framover. Spørsmålet er det fortsatt skal hete kollektivtrafikk og at vi forsøker å redefinere begrepet kollektivtrafikk til å omfatte flere mobilitetsformer, eller skal det hete kollektivtrafikk og nye delte mobilitetsformer, eller rett og slett mobilitet?

Nedenfor finner dere et diskusjonsgrunnlag på dette temaet. Dette legges fram på engelsk av den grunn at vi har ambisjoner om å løfte diskusjonen inn i UITP's Policy Board i desember, der Bernt Reitan Jenssen er medlem. Vi vil oversette til norsk på et senere tidspunkt.

## Discussion paper: Public Transport or Mobility companies

### Summary

Many Public Transport Authorities (PTAs) have a long-term strategic goal of becoming a (shared) mobility company/provider. At the same time, the industry is still mainly referred to as the public transport industry, or increasingly a more complicated such as variants of “public transport and new, shared mobility services”.

This paper discusses whether the terminology we use actually makes it more difficult for policy makers and the public to understand our industry's role and potential in the mobility disruption, as well as possible solutions.

### Background

For more than 100 years, public transport has operated with ever new forms of shared mobility. With the climate and nature crisis growing, as well as cost of living crisis, the role of public transport has never been more important in delivering on key societal goals such as sustainability, economic efficiency and cutting people's transport bill.

Public Transport Norway and its members have for some time been working on a project to increase and improve cooperation across Norwegian PTAs, with a goal of improving services, innovation, and economic efficiency. At the same time, many companies are working to integrate new modes of transport into the existing public transport network, such as e-scooters, e-bikes, car sharing, car rental, taxi, and the introduction of autonomous shared vehicles. This has highlighted the need for a precise industry brand moving forward.

Below is an overview of how some Norwegian PTAs describe their company. Many actively call themselves a mobility company, but many still also refer to public transport, often in a combination.



*Self description of selection of Norwegian PTAs*

Company	Self description
AKT	“Mobilitetsselskapet på Agder”
Ruter	«Administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Viken/Akershus».
Kolumbus	“Mobilitetsleverandør”
Skyss	«Skyss er det samla kompetanseorgan for kollektivtrafikk og mobilitet i fylket»
AtB	«Trøndelags mobilitetsselskap»
Brakar	«Viken/Buskerud fylkeskommunes kompetanseorgan for kollektivtransport»
Kollektivtrafikkforeningen	Samarbeid og utvikling for offentlige aktører innen bærekraftig mobilitet.

In policy proposals and strategy development, the industry in Norway frequently describes itself as offering “public transport and new shared mobility services”, or similar. No companies or organisations appear to have taken an active stand to only refer to themselves as a mobility company, and stop using the term public transport.

Also, The National Association is still named Kollektivtrafikkforeningen, or Public Transport Norway in English.

#### **Discussion**

*a) Is this really a problem?*

When discussing strategy and the integration of new shared mobility services with traditional public transport networks, we have found that the current terminology we use is complicated. Many public transport companies strongly believe they should have a central role in organizing and regulating new shared mobility services, but this is not necessarily so clear to everyone else. Also, we come across as unfocused and delivering a unnecessarily long and complicated message when talking about public transport and new shared mobility services.

We would therefore argue that the mixed terminology we use represents a strategic and communicative challenge to us as an industry.



*b) Possible solutions*

One solution is to go it all the way and rebrand the industry and PTAs as *mobility companies*.

Potential benefits are brand in line with the strategic ambitions of the industry. Also, the term mobility arguably has a dynamic and modern sound, communicating that the industry is changing to meet the needs of tomorrow. There are however potential downsides of no longer using the term public transport, an established brand for many years and perceived to be as one of the main tools for instance to combat climate change. It indirectly downplays the role of existing public transport, even though bus and metro services are the main services offered. It also removes a key differentiating factor between PTAs and private mobility companies, namely that our industry offers public services that are also to some extent publicly funded. This raises the question if such a pivot would be accepted by the public.

A second solution is to continue using the *public transport* brand, but work actively to redefine and expand the brand to include so-called new mobility services.

After all, what characterizes public transport is not one particular mode of transport, but that it is available to the public, either if it is sharing the means of transport, or sharing the ride. Potential benefits include retaining the strong brand name of public transport, and allowing to differentiate our industry as publicly mandated and funded in a growing mobility market. Potential downsides is that it is more challenging to communicate how our industry is changing to meet the needs of tomorrow, and also that it will require a substantive and coordinated communication effort from the industry, both nationally and internationally, to redefining new mobility services to be understood as natural parts of a public transport system.

*Diskusjon.*



**Sak 43/23 Orienterings/diskusjonssaker**

- **Sjåfør- og trafikksikkerhet, veien videre etter Busworld**
- **Eier- og styreseminar 15. november 2023**
- **Kollektivkonferansen 16. november 2023**

**Sak 44/23 Eventuelt**