



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 20. mai 2025
Tid: Kl. 09.00 – 11.30

SAKLISTE:

- | | |
|-----------|---|
| Sak 22/25 | Referat fra styremøte 12. og 24.03.2025 |
| Sak 23/25 | Økonomirapport og periodisert budsjett |
| Sak 24/25 | Pilotprosjekt for samarbeid om offentlig betalt bestillingstransport |
| Sak 25/25 | Nasjonal bedriftssatsing |
| Sak 26/25 | Regulering av offentlig transport - løypemelding |
| Sak 27/25 | Oppdrag 23 og digital tjenesteutvikling |
| Sak 28/25 | Strategiprosess - rammer |
| Sak 29/25 | Orienteringer <ul style="list-style-type: none">• Veilederarbeid; Indeksveileder og Veileder for ruteendringer og insentiver, samarbeid med NHO Transport• Inform Norden og Kollektivkonferansen |
| Sak 30/25 | Eventuelt |



SAKSUTREDNING:

Sak 22/25 Referat fra styremøte 12. og 24.03.2025
Vedtakssak

Referat fra styremøtene 12. og 24. mars 2025 finner du [her](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes.



Sak 23/25 Økonomirapport og periodisert budsjett

Vedtakssak

Budsjett 2025 ble vedtatt i sak 51/24.

I sak 22/25 den 24.03.2025 ble det vedtatt å slå Kollektivkonferansen2025 sammen med Inform Norden. Dette betyr at alle inntekter og kostnader går via et eventbyrå. Det er så langt ikke inngått avtale om fordeling av ev. underskudd eller overskudd. Det avhenger av budsjettet og vår innvirkning på det, om vi har mulighet til å gå inn på en slik løsning.

I periodisert budsjett er alle inntekter og kostnader budsjettet for Kollektivkonferansen2025 tatt ut, og kostnader til prosjektet Nasjonal bedriftssatsing på kr. 150.000 er tatt inn, se sak. 3/25.

Vedlagt i eposten finnes periodisert budsjett.

Økonomirapport:

Økonomirapport pr. 30.04.2025:

- [Resultatregnskap](#)
- [Balanse](#)

Periodisert budsjett er periodisert iht. foreløpig økonomirapport medio april, og der Kollektivkonferansen er trukket ut, og der også kostnader til prosjektet Nasjonal bedriftssatsing på kr. 150.000 er tatt inn, se sak. 3/25.

Periodisert budsjett pr. 30.04.2025 la opp til et resultat på kr. 915.256.

Økonomirapporten pr. 30.04.2025 viser et resultat på kr. 836.416

Det er svært høy aktivitet og påfølgende kostnader i begynnelsen av året, knyttet til de to samarbeidene med NHO Transport om Indeksveileder og Veileder for ruteendringer og insentiver (også kalt produksjonsendringer). Det er innleid fasilitatorer til hver av veilederne med kr. 150.000 fra hver av aktørene, dvs. en total kostnad for Kollektivtrafikkforeningen på kr. 300.000. Det var budsjettet med kr. 150.000 til dette formålet



Sak 24/25 **Pilotprosjekt for samarbeid om offentlig betalt bestillingstransport**

Orienterings-/diskusjonssak

Bakgrunn

I brev fra KS og Kollektivtrafikkforeningen av 01.12.2023 til Helse- og omsorgsdepartementet (HOD), Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) og Samferdselsdepartementet (SD) ble det invitert til dialog om felles prosjekt for å samordne offentlig betalt bestillingstransport i Norge.

Vi inviterer til følgende:

«At regjeringen tar initiativ overfor helseforetakene og Pasientreiser om et prosjekt for å samordne bestillingstransport i samarbeid med fylkeskommunene, med mål om bedre og mer kostnadseffektive løsninger i hele landet.

Som første steg anbefaler vi at det gjennomføres geografisk avgrensede piloter på samordning av offentlig betalt bestillingstransport som ivaretar utfordringer både i storby og distrikt. Flere fylkeskommuner har jobbet aktivt med problemstillingen og er klare til å starte opp et prosjekt på relativt kort varsel.»

I brev fra Samferdselsdepartementet av 2.4.2025 til KS og Kollektivtrafikkforeningen, ba departementet om:

«Samferdselsdepartementet ønsker å se nærmere på forslaget om at det opprettes et pilotprosjekt for samordning av offentlig betalt bestillingstransport, inkludert drosjetjenester i enkelturmarkedet. Vi ber i den forbindelse KS og Kollektivtrafikkforeningen om å konkretisere det tidligere oversendte forslaget om pilotprosjekt, herunder økonomiske rammer og innretning på ordningen.

Vi ber om tilbakemelding i utgangspunktet innen 7. mai 2025, men gi beskjed dersom det er behov for mer tid.»

Saken

Det er opprettet ei prosjektgruppe bestående av Kollektivtrafikkforeningen, KS, AKT, Ruter, AtB, Trøndelig fylkeskommune, Agder fylkeskommune,

Prosjektgruppen arbeider med en projektskisse, og siden tiden ble knapp har vi bedt om utsettelse på fristen for å levere projektskissen til Samferdselsdepartementet. Ny frist er 21. mai, og vi har spesielt funnet det viktig å sikre at Pasientreiser er med på et slikt prosjekt. Det er avholdt møte med Pasientreiser onsdag 14. mai.



Sak 25/25 Nasjonal bedriftssatsing - løypemelding
Orienterings-/diskusjonssak

Styret vedtok oppstart av forprosjekt for Nasjonal Bedriftssatsing i sak 14/25 den 12. 03.2025. Prosjektleder for forprosjektet som pågår fram til sommeren er Espen Strand Henriksen.

Det er etablert ei prosjektgruppe som bistår i arbeidet. Prosjektgruppen har gjennomført tre møter, og den består av representanter fra Innlandstrafikk, Skyss, Kolumbus, Ruter, AtB, Entur og Tet Digital i tillegg til at Troms er nylig kommet med i gruppen.

De arbeider med:

- Produkter, det nærmer seg en enighet om en grunnpakke.
- Bedrifter og intervjuguide, der intervjuene vil gjøres så snart som mulig.
- Klima & miljø, der det er dialog med Entur om veien videre for en felles nasjonal rapportering.
- Barrierer hos bedriftene vil avdekkes gjennom intervjuene.

Det tredje møtet i prosjektgruppen avholdes 19. mai 2025.

Espen Strand Henriksen orienterer.

Innspill og diskusjon.



Sak 26/25 **Regulering av fremtidens offentlige transport - løypemelding**

Orienterings-/diskusjonssak

Saksbehandler Daniel Rees

Bakgrunn

Styret vedtok 24. mars å sette i gang prosjektet «Regulering av fremtidens offentlige transport. Prosjektet skal utarbeide et kunnskapsgrunnlag i form av en rapport som:

1. Beskriver de fylkeskommunale kollektivadministrasjonsselskapenes rolle og ansvar per i dag, og hvordan kundebehov utløser behov for endring.
2. Sammenstiller erfaringer fra prosjekter blant Kollektivtrafikkforeningens medlemmer med dagens regelverk, både om det oppleves å hindre innovasjon og utvikling, og om endringer i reguleringer kan fremme innovasjon og utvikling.
3. Kortfattet oppsummerer ny transport- og mobilitetslovgivning i andre europeiske land, herunder Frankrike, Tyskland og EU.
4. Foreslå mål og prinsipper for fremtidens regulering av offentlig transport i Norge, og peke på videre arbeid.

Kollektivtrafikkforeningens styre er styringsgruppe for prosjektet. Prosjektgruppa består av Daniel Rees (prosjektleder Kollektivtrafikkforeningen), Kristoffer Schjødt Westad (Ruter) og Bjørnar Klein Reinertsen (AtB).

Status

- Alle medlemmer er invitert til intervjuer, og det er gjennomført ca. 10 stk.
- Vi er godt i gang med å beskrive bakgrunn og behov, dagens regulering, og på hvordan rapporten kan ramme inn en god videre diskusjon om tematikken.
- 6. mai gjennomførte vi et innspillsmøte hvor Kommunikasjonsforum, Strategi- og utviklingsforum, og Mobilitets- og markedskomiteen ble invitert. Ca. 15 deltok med god bredde i medlemmene, og ga mye nyttig input.
- Utkast til rapport planlegges sendt på bred høring til medlemmene i starten av juni.
- Prosjektet har fortsatt som mål å avsluttes før sommeren.



Problemstillinger til diskusjon

Prosjektgruppa vil i møtet gi en kort gjennomgang av innholdet i prosjektet.

- Terminologi
- Gå gjennom behov og bakgrunn for arbeidet.
- Foreløpig innsikt fra intervjuer med medlemmene.
- Presentere forslag til tre mulige roller for fylkeskommunale kollektivaktører fremover, og drøfte konsekvensene av dette.
- Foreløpig skisse til mål og prinsipper

Innspill og diskusjon.



Sak 27/25

Oppdrag 23 og digital tjenesteutvikling

Diskusjonssak

I Topplederforum den 1. april var «status og veien videre mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling» et av temaene.

Her fikk vi orientering om forstudiene for nasjonale fellestjenester innen hhv. salg og betaling, og reiseinformasjon og avvik, v/Kristian Gravdal, Entur og Endre Sundsdal, Tet Digital. Arbeidsgruppene nærmer seg nå ferdigstilling.

Styret bes drøfte prosess for å ta dette arbeidet videre. Sekretariatet foreslår at vi kan sørge for en høring av forstudiene blant våre medlemmer, og at saken deretter forelegges styret for behandling.

Som vi også hørte var en av anbefalingene fra rapporten ikke iverksatt, nemlig å sikre god strategisk samordning mellom OMS og Tet Digital på oppdragsgivernivå, noe som er en oppgave for eierne. Det ble sagt på møtet at Kollektivtrafikkforeningen tar ansvar for å sørge for at ansvar blir plassert på riktig sted. **Styret bes drøfte dette.**

Vi fikk også en orientering om Jernbanedirektoratet Oppdrag 23-24, der de har fått i oppdrag å utrede ny finansieringsmodell og samhandlingsmodell for digitale tjenester for sømløs mobilitet, ved Geir Vangen.

Det pågår mange prosesser med dette oppdraget, bla en kartlegging av kollektivaktørenes tjenesteportefølje, kostnader for digitale tjenester, og vurderinger av organisasjonsformer.

En arbeidsgruppe med representanter for medlemmene har hatt flere møter med Jernbanedirektoratet for å gi innspill i arbeidet. Sekretariatet har også hatt egne møter og direkte kontakt, og har blant annet formidlet følgende:

- Arbeidet bør bygge videre på veikartet og den stegvise tilnærmingen som vi kom frem til i vårt arbeid i fjor.
- En ny samhandlingsmodell bør bygge på og helst søke å forene beslutningsorganer i OMS og Tet, ikke etablere nye fora eller strukturer på utsiden av disse.
- For å få beslutningsorganene til å fungere, bør det etableres et felles sekretariat som jobber for alle partene i samarbeidet, ikke bare for Jdir. Se for eksempel til hvordan byvekstavtalene er organisert.
- Modellen bør gi incentiver til å raskt ta i bruk nasjonale fellesløsninger. For eksempel statlig finansiering til å dekke (mye av) overgangskostnadene ved å bytte fra egne løsninger til nasjonale fellesløsninger.

Diskusjon.



Sak 28/25

Strategiprosess - rammer

Orienterings-/diskusjonssak

Saksbehandler Daniel Rees

Bakgrunn

Generalforsamlingen vedtok 01.04.25 handlingsplan for 2025 hvor det heter at vi skal «Gjennomføre en ny strategiprosess i foreningen mot 2030».

Styret innstilte på dette i møte 07.02.25. Noen stikkord fra referatet er lite forankring i styret for dagens strategi som ble utarbeidet i 2017-18; store utviklingstrekk i verden rundt oss som kunstig intelligens, pandemi, ressursknapphet, kritisk infrastruktur, KI, krig; krevende økonomiske tider med behov for å prioritere kjernevirksomheten; viktig å vite hvor vi skal, når vi skal håndtere krevende tider her og nå.

Innspill fra topplederne 01.04.25 gikk særlig på temaet hvordan få til et tettere og mer forpliktende samarbeid. Det kan virke som de senere års arbeid med langsiktig målbilde som del av arbeidet med digital tjenesteutvikling har ført medlemmene tettere sammen, og at konkretisering av hvordan få til tettere og mer forpliktende samarbeid derfor bør bli et sentralt tema.

Sekretariatet inviterte et knippe strategifolk hos enkelte av medlemmene for å få noen innledende råd til hvordan designe en god prosess, og gjennomførte 12.05.25 et møte med Elisabeth Skarsbø Moen (Ruter), Thomas Ruud Jensen (AKT) og Lars Baukhol (Innlandstrafikk). Innspill herfra var at strategiarbeid de senere årene har vært veldig teknologifokusert, og at det er viktig å også vektlegge vår samfunnsrolle; og at analysedelen av en strategiprosess er viktig for å sikre felles virkelighetsoppfatning.

Sentrale spørsmål til diskusjon

Sekretariatet ønsker at styret drøfter og gir føringer på noen grunnleggende spørsmål:

- Drøfte formålet med strategiprosessen, som kan være f.eks. følgende:
 - Dele og utvikle faglig innsikt og «best practise» for å sammen utvikle den strategiske tenkingen blant medlemmene, som innspill til senere strategiprosesser hos det enkelte medlem
 - Utarbeide en nasjonal strategi for utvikling av offentlig transport, med et nasjonalt ambisjonsnivå, som medlemmene sammen tar i bruk som faglig innspill til endrede nasjonale rammevilkår



- Hva er merverdien denne strategiprosessen skal gi medlemmene våre utover deres egne (pågående) strategiprosesser?
- Avgrensinger og ambisjonsnivå
 - Skal strategien romme:
 - All offentlig transport i Norge
 - «Kjernevirksomheten» til våre medlemmer (dvs. snevrere definert)
 - Avgrenset til foreningens fremtidige rolle
 - Skal strategien forankres primært på ledernivået hos medlemmene, eller skal ambisjonen være en bredere forankring.
- Hvor mye tid og ressurser kan vi planlegge for at medlemmene og topplederne vil legge inn i strategiprosessen?

Andre pågående prosesser

Det pågår mye arbeid som vår strategiprosess må ses i sammenheng med, herunder:

- Strategiprosesser hos medlemmene og fylkeskommunene
- Ny Nasjonal transportplan
- Utredninger og aktiviteter knyttet til håndtering av den krevende økonomiske situasjonen
- Mulig samarbeidsprosjekt med KS om scenarier for utvikling av offentlig transport i Norge mot 2030 og 2035. Kan inngå som kunnskapsgrunnlag i strategiarbeidet?
- Andre pågående prosjekter i Kollektivtrafikkforeningen, bl.a. Fremtidens regulering av offentlig transport.

Metodikk

En vellykket strategiprosess krever bred og riktig involvering. Analysefasen og felles diskusjoner er særlig sentralt, for å utvikle felles forståelse av nåsituasjonen og viktige drivere og utviklingstrekk.

Det er flere mulige tilnærminger for å kartlegge og analysere viktige drivere:

- Ferske driveranalyser og strategidokumenter fra medlemmene
- Gjennomføre egne analyseoppdrag som del av strategiprosessen, f.eks. samarbeidsprosjekt med KS om scenarier for fremtidens offentlige transport



- Søke nye perspektiver og tanker utenfor vår bransje og/eller internasjonale miljøer, f.eks. inspirert av tenketanken fra 2017/18.
- Gjennomføre en møteserie med medlemmene og/eller eksterne, i form av webinarer og/eller rundreise til medlemmer på ulike kanter av landet.
- Et mulig alternativ er også å åpne opp prosessen gjennom bruk av folkepanel og/eller medarbeiderpanel se under.

For å få til en engasjerende og god prosess, vil det sannsynligvis være behov for å leie inn ekstern bistand og til gjennomføring. Selve kunnskapsutviklingen og analysearbeidet bør imidlertid i så stor grad som mulig bli gjennomført av våre medlemmer, for å bruke og bygge kompetanse internt. Det forutsetter at medlemmene er villige til å prioritere tilstrekkelig med ressurser til et slikt arbeid.

Mulig alternativ: Åpne opp prosessen gjennom bruk av folkepanel og/eller medarbeiderpanel

En innovativ tilnærming som nå sprer seg internasjonalt i mange offentlige prosesser, er bruk av folkepaneler. Ofte kan strategi- og politiske prosesser preges av kjepphester og særinteresser. Folkepaneler gjør dette på en ny måte. Gjennom å bruke loddtrekning til å trekke ut tilfeldige medarbeidere eller innbyggere, som settes sammen representativt, gir de en stemme til folk som vanligvis ikke deltar i politiske og strategiske prosesser. Ekspertene bidrar med kunnskap inn i prosessene, som deltakerne deretter diskuterer og knar til sine anbefalinger. Dette åpner opp prosessene, og fører ofte til nye og kreative løsninger som beslutningstakere og eksperter ikke har tenkt på. [Folkepanel.no](https://folkepanel.no) som driftes av SoCentral gir en god innføring i metoden, og eksempler fra Norge, inkludert også fra bedrifter.

Om styret ønsker det, er det mulig å undersøke nærmere mulighetene for ett eller flere folkepaneler som grunnlag i strategiprosessen:

- Et folkepanel bestående av innbyggere, som gir råd til hvordan offentlig transport i Norge kan vinne langt større markedsandeler fra privatbilen mot 2030 og 2035.
- Et medarbeiderpanel satt sammen av medarbeidere fra ulike fagområder fra medlemmene, som kan få samme oppdrag, eventuelt et mer spisset oppdrag om hva som må til for å få til langt mer effektivt og forpliktende samarbeid frem mot 2030 og 2035.

Skisse til organisering

Med oppstart av arbeidet etter sommerferien 2025, vil en slik strategiprosess tidligst kunne ferdigstilles i løpet av 1. halvår 2026.

Det vil være behov for å leie inn ekstern kompetanse til å fasilitere en strategiprosess. Dette vil måtte finansieres over budsjett i 2025 og 2026.



For å sørge for at medlemmenes kompetanse brukes i mest mulig grad, er det viktig å sette sammen en aktiv styringsgruppe sammensatt av representanter for mange av medlemmene.

For å sikre god kontakt med eksterne, kan en ekstern referansegruppe opprettes bestående av for eksempel KS, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet (som er intern), Statens vegvesen, NHO Transport, fagforeninger, representanter for nye transporttjenester – og kanskje også andre miljøer som ITS Norway o.l.

Forslag til vedtak

Sekretariatet lager et forslag til prosess basert på innspill og føringer i møtet, som styret kan ta stilling til på styremøtet 11. august 2025.



Sak 29/25

Orienteringer

- **Veilederarbeid; Indeksveileder og Veileder for ruteendringer og insentiver, samarbeid med NHO Transport**
- **Inform Norden og Kollektivkonferansen2025**

Sak 30/25

Eventuelt