



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 16. oktober 2025
Tid: Kl. 09.00 – 11.30
Sted: Digitalt

SAKLISTE:

- Sak 37/25** Referat fra styremøte 11. august 2025
- Sak 38/25** Økonomirapport
- Sak 39/25** Strategiprosess i Kollektivtrafikkforeningen 2025-26
- Sak 40/25** Bedriftssatsing – sluttrapport forprosjekt
- Sak 41/25** Regulering – endelig versjon diskusjonsnotat
- Sak 42/25** Standardisering og samarbeidsstruktur med NHO og KS
- Sak 43/25** Høring forstudier nasjonale fellestjenester
- Sak 44/25** Diskusjonssaker
 - Kollektivtransport og statsbudsjett
 - Bussindeks
- Sak 45/25** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 37/25 Referat fra styremøte 11.08.2025

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 11.08.2025 [finner du her.](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes



Sak 38/25

Økonomirapport

Vedtakssak

Budsjett 2025 ble vedtatt i sak 51/24. I sak 22/25 den 24.03.2025 ble det vedtatt å slå Kollektivkonferansen 2025 sammen med Inform Norden. Dette betyr at alle inntekter og nesten alle kostnader går via et eventbyrå, og det er planlagt at konferansen skal gå i balanse. Som varslet tidligere er alle inntekter og kostnader budsjetttert for Kollektivkonferansen 2025 tatt ut i budsjettet, og kostnader til prosjektet Nasjonal bedriftssatsing på kr. 150.000 er tatt inn, se sak. 3/25.

Økonomirapport pr. 30.09.2025:

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

Periodisert budsjett pr. 30.09.2025 la opp til et resultat på kr. 2 346 156
Økonomirapporten pr. 30.09.2025 viser et resultat på kr. 2 120 049. Dette betyr at vi ligger kr. 226.000 under budsjett, mot kr. 241.000 ved halvårsrapportering 30.06.2025.

Inntekter harmonerer godt med budsjett.

Det har vært høy aktivitet og påfølgende kostnader så langt i år. Spesielt gjelder dette de to samarbeidene med NHO Transport om Indeksveileder og Veileder for ruteendringer og insentiver (også kalt produksjonsendringer). Det er innleid fasilitator til hver av veilederne, med en total planlagt kostnad for hver av partene Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport på kr. 300.000.

Arbeidet som er gjort med de to veilederne har endt med en kostnad på kr. 485.000 for hver av partene, dvs. kr. 185.000 mer enn budsjetttert. Dette i hovedsak grunnet behov for utregninger som arbeidsgruppa har vært enige om har vært nødvendig. Dette arbeidet har tatt mye av budsjettet for konto 6720 Konsulentonorarer så langt for 2025.

Andre avvik fra budsjett:

- Det har vært sykefravær og noe permisjon i første halvår, som har gitt kr 288.000 mindre i kostnader enn budsjetttert. Det er som kompensasjon innleid en ressurs som har belastet konto 6720 innleide tjenester for tilsvarende.
- Innleide tjenester på konto 6720 avviker med kr. 580.000 fra budsjett. Justert for innleid bemanning på kr. 280.000, er avviket på kr. 300.000. Dette skyldes høyere forbruk enn budsjetttert på arbeid med veiledere med kr. 180.000 og det skyldes også at bedriftsprosjektet er vedtatt som ekstra bevilgning på kr. 150.000 i sak 3/25.
- Sum kontorkostnader er noe lavere enn budsjett og reisekostnader høyere. Det siste skyldes bl.a. deltagelse i UITP-konferansen i Hamburg for flere fra sekretariatet.



Som beskrevet over er resultat pr. 30.09 kr. 226.000 under budsjett, mot kr. 241.000 ved halvårsrapportering 30.06.2025. Dette betyr at vi ikke har tatt inn mye, men situasjonen har ikke forverret seg.

De vil ha betydning for årsresultatet at foreningen har hatt kostnader på ca kr. 180.000 vedrørende Kollektivkonferansen, noe som vil bli avregnet i sluttoppgjøret for konferansen. Dette forbedrer resultatet noe, gitt at konferansen går i overskudd eller balanse.

Forslag til vedtak: Økonomirapport 30.09.2025 tas til orientering. Foreningen styrer mot budsjettert resultat.



Sak 39/25 Strategiprosess i Kollektivtrafikkforeningen 2025-26

Saksbehandler: Daniel Rees

Bakgrunn siden strategiprosessen i 2017/18

- Store endringer i rammebetingelser og omgivelsene med stor betydning for kollektivtrafikken, bl.a. krevende økonomisk situasjon, teknologiske endringer, utvikling av nye transporttjenester, store miljø- og ressursutfordringer, geopolitikk, og utfordringer med ulikhet og deltakelse i samfunnet.
- To nye klynger for samarbeid om digital tjenesteutvikling er etablert i kollektiv-Norge, med økende strategisk samordning og samarbeid om tjenesteleveranser.
- Kollektivtrafikkens regionale organisering er avgjørende for regional utvikling og nærhet til kunden, for å utvikle gode tjenester. Likevel er erfaringen at den regionale kollektivtrafikken har stort potensial i å jobbe mer nasjonalt for å fremme fagkunnskap og innsikt om kollektivtrafikken.
- Behov for en strategi med sterkere og bredere eierskap i bransjen.

Mål for strategiprosessen

Peke ut hvor kollektivtrafikken skal være om 10 år, hvordan tettere og mer forpliktende samarbeid kan bidra, og Kollektivtrafikkforeningens rolle i fremtiden.

Sentrale spørsmål

- 1) **Hvordan ser tjenestetilbudet ut om 10 år?**
Forventninger og krav fra reisende og innbyggerne. (Realistisk) ambisjonsnivå for å ta markedsandeler fra privatbilen. Ambisjoner for nye tjenester vs. «tradisjonell» kollektivtrafikk. Forskjeller mellom by og land.
- 2) **Hva er hovedbudskapet vårt til kunder, eiere, samarbeidspartnere, og samfunnet, og hvordan jobbe med å få dette frem?**
- 3) **Hvordan få til tettere og mer forpliktende samarbeid?**
Klar føring fra Topplederforum 2025. Hva innebærer dette konkret i praksis? Hvordan foregår samarbeid og tjenesteproduksjon om 10 år? Hvilke endringer krever dette av medlemmene for å komme dit? Hvilken rolle skal Kollektivtrafikkforeningen spille, og hvordan samarbeider vi med viktige samarbeidspartnere?

Prosess

- Arbeidet med strategien bør være klart til vedtak på generalforsamling 2026. Strategiprosesser som pågår i lang tid kan føre til at beslutninger settes på vent, og skape usikkerhet.



- På punkt 3 bør ambisjonen være å bli enige om langsiktige målsetninger innen generalforsamlingen 2026, som grunnlag for videre arbeid.
- Gjennomføre mest mulig av arbeidet med egne ressurser, inkludert hjelp av medlemmene. Evt. konkrete utredningsoppdrag kan vurderes eksternt i 2026.
- Involvere ansatte hos medlemmene bredt, gjennom webinarer, inspirasjonsforedrag, og spørreundersøkelser til alle ansatte hos våre medlemmer.

Organisering

- **Styret er styringsgruppe.** Fastsetter mandat, og innstiller på ny strategi til generalforsamlingen.
 - Forutsetter at styret er innstilt på å prioritere nødvendig tid til arbeidet.
- **Arbeidsgruppe** som ledes av en representant fra styret, og for øvrig består av representanter fra ledergruppene hos de ulike medlemmene, med ulik fagbakgrunn. Månedlige møter, flere fysiske møter.
Forslag fra sekretariatet med ledere fra ulike fagområder (ingen er forespurt):
 - Leder: Styremedlem
 - Elisabeth Skarsbø Moen (Ruter, kommunikasjon og samfunnskontakt)
 - Thomas Ruud Jensen (AKT, teknologi og strategi)
 - Pål Tumyr (Kolumbus, teknologi)
 - Kari Steinsland (Skyss, forretningsutvikling)
 - Stine Fredriksen (Innlandstrafikk, salg og marked)
 - Eivind Christiansen (Ruter, marked- og forretningsutvikling)
 - Lars Tarjei Farner (Entur, partnersuksess)
 - Ruth Høyland Jønsrud (Jernbanedirektoratet, kommunikasjon)
 - Christian Tørriseng (AtB, økonomi)
 - Jonny Berg (Troms/KS, avdelingsleder mobilitet)
- **Sekretariat** for arbeidsgruppen bestående av Olov, Daniel, Hilde (+ ønske om 1-2 til som medlemmene kan forplikte inn)
- **Referansegruppe** som består av toppledere, strategi- og utviklingsforum, ledere/nestledere i komiteer og forum, og representanter fra KS samferdselssjefkollegiet.

Tentativ fremdriftsplan

Tidlig november	Første møte i arbeidsgruppa (digitalt)
Ca. 25. november	Fysisk heldagssamling arbeidsgruppa
Tidlig desember	Webinar åpent for alle ansatte hos medlemmene
Medio desember	Arbeidsgruppemøte (digitalt)
12. desember	Styremøte
Ca. 10. januar	Arbeidsgruppemøte (digitalt)
Ca. 20. januar	Fysisk samling med referansegruppe på Gardermoen



Februar	2 digitale møter i arbeidsgruppa
Ca. 15. februar	Styremøte
Mars	2 digitale møter i arbeidsgruppa
Ca. 25. mars	Frist for ferdigstillelse
Ca 20. april	Generalforsamling og medlemsmøte (fysisk)

Saken legges fram uten innstilling.



Sak 40/25 Bedriftssatsing – sluttrapport forprosjekt

[Les forprosjektrapporten her.](#)

Bakgrunn:

Viser til tidligere arbeid med forstudien for bedriftssatsing høsten 2024 og til 1 kvartal 2025. Forstudien konkluderte med at samtlige kollektivselskaper/bransjeaktører er positive til et felles nasjonalt bedriftskonsept, og det pekes på tre kritiske suksessfaktorer; (i) standardisering, (ii) admin-system og (iii) finansiering

Styret vedtok oppstart av forprosjekt for Nasjonal Bedriftssatsing i sak 14/25 den 12. 03.2025. Prosjektleder for forprosjektet er Espen Strand Henriksen. Det ble etablert ei prosjektgruppe som bistår i arbeidet med representanter fra Innlandstrafikk, Skyss, Kolumbus, Ruter, AtB, Entur, Tet Digital og Troms.

Det har i forprosjektperioden vært arbeidet med produkter, intervjuer av bedrifter, klima og miljø samt barrierer. Det foreligger nå en sluttrapport for forprosjektet med forslag til veien videre.

Saken:

Forprosjektrapporten gir anbefalinger vedrørende produktutvikling, innholdet i en standardisert nasjonal grunnpakke, behovet for og utfordringene med et felles Admin-system, samt veien videre for bærekraftsrapportering.

Intervjuer med flere av Norges største bedrifter viser stor interesse for konseptet, men det viser også at konseptet må være enkelt og ha enkle løsninger for å holde bedriftenes administrasjonskostnader nede.

En bedriftsløsning kan «tvinge» vår bransje til å bli enda mer koordinert og strategisk mot et bedriftsmarked som trenger verktøy og partnere slik at deres ansatte rundt omkring i Norge enklere kan velge å reise grønnere og mer aktivt på det tidspunktet av døgnet hvor våre veier og areal er mest presset; til/fra jobb. Og slik at bedriftene scorer høyere i sitt bærekraftsarbeid.

For å få uttelling for arbeidet med bedriftssatsing nasjonalt, som handler om å arbeide spisset mot målgruppen ansatte, som har potensiale for å øke antallet kollektivreiser betydelig er det viktig å se på:

- Organisering og koordinering av ressurser til å arbeide med B2B-markedet
- Administrasjonsløsning
- Endring av skatteregler



Det er disse tre punktene som i hovedsak er viktig for å sikre at man lykkes i videre arbeid:

- **Organisering og koordinering av ressurser til å arbeide med B2B-markedet**

Det første punktet er avgjørende om man ønsker at arbeidet skal fortsette, og spørsmålet er hvordan man kan finansiere arbeidet videre. Forprosjektet peker på behovet for koordinering, standardisering og skalering er stort for å forløse potensialet som ligger i en satsing på bedriftsmarkedet.

Det anbefales at det er en ressurs som fungerer som en koordinator mellom de ulike kollektivselskapene og andre partnere, for å sørge for at f.eks de riktige produktene, Admin-løsningen og utfordringer blir fanget opp, utviklet og distribuert.

De store nasjonale bedriftene er opptatt av at det finnes løsninger som de kan benytte over hele landet. Derfor er en koordinering av tilbudet og en ressurs som kan bistå alle som ikke er i gang, en suksessfaktor for at vi kan lykkes bredt med dette arbeidet i store deler av landet.

I tillegg har vi mindre kollektivaktører som ønsker å ta del i en felles bedriftsløsning, da de ikke har ressurser til å utvikle alene.

- **Administrasjonsløsning**

En administrasjonsløsning er kjernen for at man skal lykkes i dette arbeidet. Uten en enkel løsning vil man ikke kunne håndtere mange bedrifter og veldig mange ansatte som skal få tilgang på løsningen. Bedriftene er svært opptatt av å unngå administrative merkostnader, noe som gjør behovet for en slik løsning større.

Spørsmålet er hvordan man kan få en felles løsning på plass, som vil bidra til å minimere bedriftenes administrasjonsløsninger og som kan bidra til at dette arbeidet lykkes. Hvem som skal eie en administrasjonsløsning og levere tjenestene til andre på en måte som ivaretar juridiske krav er et viktig spørsmål.

Bør det etableres et offentlig-offentlig-samarbeid (OOS) for å forløse et nasjonalt bedriftskonsept og ivareta både adminløsning og en koordinerende ressurs? I såfall dekker man også punktet ovenfor angående organisering og ressurser.

Kolumbus har en adminløsning som muligens kan tas i bruk av flere. Er dette en løsning som kan utvikles til å bli framtidens adminløsning innenfor et OOS, eller er det behov for en ny løsning som kan svare enda bedre på behovene i framtida?



Disse spørsmålene er ikke besvart i dette forprosjektet.

- **Endring av skatteregler**

Den store barrieren for bedriftene, i tillegg til å unngå administrative merkostnader, oppgir de til å være skatterelatert. Dagens regelverk for fordelsbeskatning av kollektivreiser hindrer bedriftene i å bidra fullt ut til nullvekstmålet og å skape nye inntektsstrømmer. Det store potensialet på inntektssiden er når mobilitet blir en naturlig tjeneste bedriftene betaler for, på linje med mobiltelefoni. I tillegg kan dagens regelverk også kalles urettferdig sammenlignet med bil & parkering, og skaper også praktisk merarbeid for bedriftene.

Det er behov for at Kollektivtrafikkforeningen i samarbeid med fylkeskommunene, KS og andre partnere arbeider for at man endrer den store barrieren rundt regelverket om fordelsbeskatning.

Saksvurdering:

Forprosjektrapporten peker på at det er et stort potensial for å øke billettinntektene og få flere reisende, dersom man lykkes med en bedriftsløsning som bedriftene og deres ansatte ønsker velkommen og tar i bruk.

Det er spesielt de tre områdene over, organisering/koordinering, adminløsning og endring av skatteregler som bør på plass for å lykkes med arbeidet. De to første punktene krever ressurser, og det siste punktet krever endring i skatteregler som i seg selv ikke krever ressurser men som kan være arbeidskrevende å få til.

Dersom vi ikke går videre i arbeidet med felles løsning, er det liten sjanse for å oppnå felles nasjonale løsninger til bedriftsmarkedet. Det kommer ikke fram i rapporten, men er uttalt tidligere, at minst en av de mindre kollektivaktørene har ventet på en felles løsning i to år.

For å gå videre vil det være viktig å finansiere det videre arbeidet. Det kan være mulig å komme videre uten store ressurser, men en ressurs for å dra arbeidet videre bør på plass. Rapporten foreslår belønningsmidler til dette, mens adminløsning på kort sikt kan løses av eksisterende løsning, men krever arbeid og annen organisering for å kunne tas i bruk av flere selskaper.

Daglig leder anbefaler at Kollektivtrafikkforeningen går videre i dialog med medlemmene og fylkeskommunene/KS for å finansiere arbeidet videre i en fase for videreutvikling og utrulling.



Videre anbefales det at foreningen går i dialog med Tet Digital, Entur og Kolumbus og vurderer om dagens adminløsning kan videreføres og bli et første skritt på en felles løsning for bransjen, eller om det er behov for å starte på nytt med en ny løsning.

Det anbefales at Kollektivtrafikkforeningen sammen med KS, fylkeskommuner og andre samarbeidspartnere arbeider for å endre regelverket om fordelsbeskatning. Dette for å fjerne en stor barriere, men også for å arbeide for skattemessig minst å likestille kollektivtransport med bil & parkering.

[Les forprosjektrapporten her.](#)

Forslag til vedtak:

Styret tar «Sluttrapport Nasjonal bedriftssatsing» til orientering.

Styret ønsker å arbeide videre med en standardisert nasjonal grunnpakke ut fra anbefalingene i saken, og utforske hvordan arbeidet kan finansieres videre.



Sak 41/25 Regulering – endelig versjon diskusjonsnotat

[Les endelig versjon diskusjonsnotat her.](#)

Bakgrunn

Styret vedtok 24. mars å sette i gang prosjektet «Regulering av fremtidens offentlige transport, som skal utarbeide et kunnskapsgrunnlag med følgende deler:

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

Saken:

Saken ble drøftet i styrets møte 11. august 2025. Et utkast ble lagt fram og drøftet med de høringsinnspill som var kommet så langt. Det ble fattet følgende vedtak: «*Det arbeides videre med diskusjonsnotatet med de innspill som kom fram i møtet*».

Deretter har notatet vært gjennom nye runder, med ytterligere innspill og det har vært dialog med KS. Den endelige versjonen har vært på høring hos Kollektivtrafikkforeningens medlemmer uten at det i denne runden kom innspill av stor betydning.

Sekretariatet anser at notatet som nå legges fram er en endelig versjon. Dette temaet skal også løftes i en sesjon på konferansen InformNorden & Kollektivkonferansen 2025 i slutten av oktober.

Forslag til vedtak: Diskusjonsnotatet tas til orientering.



Sak 42/25 **Standardisering og samarbeidsstruktur med NHO og KS**

Saksbehandler: Daniel Rees og arbeidsgruppe Kontraktskomiteen

Kontraktskomiteen har i flere sammenhenger diskutert behov og potensial for økt standardisering. Dette har særlig blitt aktualisert som følge av den økonomiske situasjonen. TØI-rapporten "Kostnadsutvikling i bussmarkedet: årsaker og sammenhenger" (2025) peker blant annet på fallende konkurranse i bussmarkedet, og økt detaljering i anbud, som medvirkende årsaker til kostnadsøkningen.

På denne bakgrunn satte Kontraktskomiteen i møtet 4. april ned en arbeidsgruppe med oppdrag om å "lage et forslag til standardiseringsprosjekt som systematiserer dette arbeidet fremover, inkludert ambisjonsnivå, målsetninger, og mandat". Arbeidsgruppa har bestått av Helene Heggheim (AKT), Tone Bakke (Ruter) og Øyvind Hanssen (Vestfold), med bistand fra Daniel Rees i sekretariatet.

Arbeidsgruppa har kartlagt praksis og synspunkter til standardisering blant medlemmene, som dannet grunnlag for diskusjon på Kontraktskomiteens møte i Bergen 18. September. På dette møtet ble komiteen enige om å legge frem et forslag for styret om videre arbeid med standardisering.

Innsikt fra spørreundersøkelse blant medlemmene

Arbeidsgruppa har gjennomført en spørreundersøkelse blant medlemmene i Kontraktskomiteen som grunnlag for videre anbefalinger og beslutninger om arbeid med standardisering. 11 organisasjoner svarte.

Arbeidsgruppa presenterte i møtet innsikt fra spørreundersøkelsen, og innledet til videre diskusjon om et mulig «prosjekt standardisering». [Se presentasjon](#).

Kort oppsummering fra spørreundersøkelsen:

- De fleste henter inspirasjon til anbudene fra andre fylker, det er viktig å legge til rette for at det blir enklest mulig å finne hverandre sine anbudsdokumenter
- Utfordringene som ble trukket frem knyttet til utarbeidelse av nye anbud var økonomisk usikkerhet, stor ressursbruk internt og manglende intern kompetanse for noen områder, f.eks. miljø/infrastruktur.
- Alle bruker eller planlegger å bruke ITxPT, men ellers er det noe varierende hvilke modeller som legges til grunn for systemer i buss.
- Bus Nordic brukes av nesten alle. Den oppleves som nyttig, men den er for overordnet og blir fort foreldet. Det er behov for hyppigere oppdateringer for at den skal holde seg relevant.
- De fleste planlegger å implementere de nye veilederne i sine kommende kontrakter
- Dette blir trukket frem når det gjelder hvilke mål standardiseringsarbeidet bør ha:
 - Forenkling og kostnadsreduksjon gjennom færre kostnadsdrivende krav



- Økt effektivitet og større forutsigbarhet for operatør
 - Det må være rom for innovasjon og lokale tilpasninger i standarden
 - Det må være klar ansvarsfordeling for oppdatering
- Undersøkelsen viser at det er størst potensiale for standardisering innen
 - Bussmateriell
 - IT-systemer
 - Juridiske dokumenter
 - Prekvalifisering
 - Rapportering
 - Insentivmodeller

Områder kontraktskomiteén vurderer det er aktuelt å gå videre med på kort sikt

I kontraktskomiteén ble resultatene fra spørreundersøkelsen presentert. Det kom flere innspill rundt hva som kan være aktuelt å prioritere fremover, dette oppsummeres under.

Busmateriell:

BusNordic: Enighet om at dette bør prioriteres. «Alle» har egne tilleggskrav. Skal man bruke den, må den være oppdatert og relevant. Det bør derfor legges et jevnlig løp for oppdatering, f.eks. hvert andre år. Det er naturlig at ansvaret ligger til Materiell- og miljøkomiteen, og det anbefales at det opprettes en fast arbeidsgruppe e.l. med ansvar for oppdatering av BusNordic. Det bør søkes å lage en norsk tilleggsprotokoll/standard, fremfor at alle norske aktører har egne særkrav. Standarden bør også omtale konkrete områder hvor særkrav er kostnadsdrivende og bør unngås. Ønske om at styret vedtar en overordnet føring/ oppfordring om at standarden skal følges. Det er mange som skal ut med anbud ila 2026 så det er ønskelig med en oppdatert versjon så snart som mulig.

Deling av veiledere, anbudsdokumenter mm.

Komiteén ønsker å finne en praktisk måte å publisere og dele anbudsdokumenter på nettsidene til hver enkelt organisasjon. Hver enkelt fylkeskommune/selskap bør opprette en egen side hos seg hvor dette publiseres. Se til ruter.no/skyss.no/vkt.no for eksempel. Nettsiden Kollektivtrafikk.no bør ha en samleside som lenker til den enkelte side, for å gjøre det enklere å finne dokumenter. Her bør det også ligge en side med alle relevante veiledere, maler og annen info.

Juridiske dokumenter, veiledere mm.

Det er i år gjort en stor jobb med å utarbeide og oppdatere veiledere for indekser og produksjonsendringer. Overordnet er vurderingen at det er utarbeidet en rekke veiledere gjennom årene, men de er i liten grad systematisk gjennomgått og oppdatert, og er dermed over tid blitt mindre relevante. Det anbefales derfor at Kontraktskomiteen innleder et systematisk arbeid med å oppdatere disse med jevne mellomrom. Foreløpig mener Kontraktskomiteen det er lite hensiktsmessig å utarbeide standardkontrakter mm. Det vil uansett være behov for lokale tilpasninger,



og det er dermed stor risiko for å bruke mye ressurser på et produkt som ikke blir brukt.

Markedsoversikt og anbudskalender

Foreningen har i flere år publisert markedsoversikt for buss- og båtanbud årlig på nettsiden. Det er likevel slik at vi går inn i en periode hvor svært mange anbudskonkurranser vil komme oppå hverandre. Det vil være hensiktsmessig av hensyn til konkurransesituasjonen, men også til muligheten for samarbeid og deling, om det lykkes å fordele konkurransene. Marina Eriksen i AtB har tatt initiativ til en hyppigere og tettere oppdatering av markedsoversikten. Kontraktskomiteen vil drøfte hvordan sikre at dette gjennomføres, og at man får en diskusjon på strategisk nivå om tidspunkt for gjennomføring av konkurranser.

Standardisering av IT-systemer

Det er behov for en tverrfaglig gruppe for å ta tak i standardisering av IT-systemer på riktig måte. Et mulig grensesnitt kan være opp mot arbeid med forstudier av nye nasjonale fellestjenester innen salg, betaling og avregning, og reiseinformasjon og avvik. Sekretariatet følger opp og vurderer å invitere inn folk fra relevante arbeidsgrupper i Tet/Offentlig mobilitetssamarbeid (OMS) på neste møte. Det kan være mange ressurser å spare på å dele og bruke samme systemer.

Flere områder

Flere områder enn de som er drøftet over, kan være aktuelle å ta tak igjennom det videre arbeidet.

Organisering av videre arbeid

Kollektivtrafikkforeningen har det siste halvåret hatt et utstrakt samarbeid med NHO Transport knyttet til arbeid med veiledere. Arbeidsgruppene for dette arbeidet har vært ad hoc-sammensatt. Det er også praksis at noen medlemmer fra komiteen møter NHO Transport til dialogmøter et par ganger i året, uten at dette er formalisert. Det foreligger også en indeksgruppe med uklart mandat, som ad hoc spørsmål tas opp med.

I Sverige har man valgt en formalisert samarbeidsmodell. Partnersamverkan er et permanent forum som samler bl.a. oppdragsgiversiden og operatører, hvor spørsmål av felles interesse tas opp og drøftes. Underlagt Partnersamverkan er det også tre komiteer som jobber med kontrakter, indekser, og BusNordic-standard. Det er en nøytral ordfører som lager egne årlige arbeidsplaner og prioriterer aktiviteter i fellesskap.

I Kontaktskomiteen 18. september deltok Jens Tångefjord fra vår søsterforening Svensk kollektivtrafik på Teams for å kort [presentere Partnersamverkan og KollA](#), hvordan det er organisert og erfaringene i Sverige. Erfaringene er at det gir en god og felles møteplass for bransjen, at det er mange områder med felles interesser, og at områder med uenighet lar seg håndtere.



Jon Stordrange og Jofri Lunde fra NHO Transport presenterte også sine synspunkter. De er positive til å etablere en slik modell i Norge. NHO Transport pekte på at de i tillegg til anskaffelsesmessige forhold, også ønsker et tettere samarbeid knyttet til bransjepolitiske saker, som for eksempel NTP og statsbudsjett.

I Kontraktskomiteen 18. september var utgangspunktet en tanke om å organisere et prosjekt med standardisering. Gjennom presentasjoner og diskusjoner fremstår det nå som en bedre ide å søke å systematisere arbeidet gjennom eksisterende komiteer, og vurdere etablering av et permanent samarbeidsforum med NHO Transport og KS, etter modell av Sverige.

Av eksisterende komiteer fremstår det som en naturlig arbeidsfordeling at oppdatering av BusNordic-standarder er et ansvar for Materiell- og miljøkomiteen. Øvrige områder er et ansvar for Kontraktskomiteen. Særlig standardisering av IT-systemer angår flere komiteer og fagområder i større grad enn anskaffelser. Det er viktig å sette sammen en faggruppe med riktig kompetanse, som det er mulig at på sikt bør være en egen komitee/forum.

Ressurser

Det er en stor utfordring i arbeid med standardisering, at fagpersonene som er nødvendige for å gjøre arbeidet, har fulltidsstillinger hos medlemmene sine, og derfor begrenset med kapasitet til å jobbe med prosjekter for fellesskapet. Dette kan løses gjennom å ansette ekstra ressurser, kjøpe fri medarbeidere, ved å leie inn ekstern bistand til konkrete prosjekter, eller ved å begrense og prioritere arbeidsinnsatsen til det medlemmene er i stand til å levere.

Dersom man går videre med etablering av et permanent samarbeidsforum med NHO Transport og KS, vil dette også kreve administrative ressurser til å drifte. Modellen fra Sverige med en ekstern ordfører i Partnersamverkan, vil også kreve ressurser. Endringer og forenkling av anbudsrelevant info på nettsiden til Kollektivtrafikkforeningen vil også kunne medføre kostnader.

På det nåværende tidspunkt har ikke Kontraktskomiteen utarbeidet et konkret forslag til økt ressursbehov. Styret bes drøfte og gi signaler om dette.

Anbefaling til styret

Kontraktskomiteen anbefaler styret å fatte følgende for vedtak:

1. Styret understreker at økt standardisering er et viktig virkemiddel for å levere bedre tjenester, bidra til økt konkurranse i operatørmarkedet, og redusere kostnader. Det forventes at alle komiteer og forum, og medlemmer, bidrar til dette arbeidet, og tar i bruk mest mulig av de felles utarbeidede standardene.



2. Materiell- og miljøkomiteen i samarbeid med andre relevante komiteer, får i oppdrag å sikre en jevnlig oppdatering av Bus Nordic-standard, og lages en felles liste over hvilke "tilleggskrav" som de norske kollektivselskapene kan benytte. Dette haster om vi skal få det implementert i anbudene som skal lyses ut i 2026.
3. Sekretariatet bes oppdatere nettsiden for å sikre god og enkel tilgang til all anbudsrelevant informasjon.
4. Styret oppfordrer alle medlemmer til å publisere ferdige konkurransegrunnlag offentlig på sine egne nettsider, slik at vi gjør det enklere å finne hverandre sine kontraktsdokumenter.
5. Det settes ned en tverrfaglig gruppe som kan vurdere videre standardisering av IT-systemer.
6. Det jobbes videre med å sonde interessen for å etablere permanente samarbeidsforum med NHO Transport og KS, etter modell av Partnersamverkan i Sverige. Arbeid med veiledere, indekser og materiell (BusNordic) bør inngå i dette, i tillegg til bransjepolitiske saker.



Sak 43/25 Høring forstudier nasjonale fellestjenester

Saken:

To tekniske forstudier av nye nasjonale fellestjenester/felleskomponenter for:

[Reiseinformasjon og avvik](#)

[Salg, betaling og avregning.](#)

er nå sendt på høring. Det er et viktig steg i veikartet mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling.

Bakgrunn:

I forbindelse med behandling av prosjektet [«En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling»](#) i 2024, besluttet Kollektivtrafikkforeningen å sette ned to arbeidsgrupper for å utarbeide forstudier av nye nasjonale fellestjenester/felleskomponenter, hhv. for Reiseinformasjon og avvik, og Salg, betaling og avregning.

Som det heter i rapporten fra 2024:

«Utredningen peker på utvidelse av nasjonale grunntjenester som et naturlig neste skritt på veien mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling. Det er særlig tjenester innen reiseinformasjon, salg, billettering og avregning, sammen med bedre grunndata, som fremstår som naturlige kandidater. Dette vil også fasilitere god informasjon, salg av billetter på tvers av aktørene, og legge til rette for sømløse betalingsløsninger. En viktig suksessfaktor vil være å etablere en påvirkningsmodell som ivaretar partenes behov for innflytelse over tjenesteutviklingen.»

Arbeidsgruppens utkast til rapporter er sendt på høring til foreningens medlemmer, med frist for innspill 21. oktober 2025.

Et spørsmål til diskusjon i styret, er om arbeidsgruppene har tatt ambisjonsnivået ned i forhold til det ambisjonsnivået som ble lagt til grunn i rapporten «En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling».

Diskusjon



Sak 44/25

Diskusjonssaker

- **Kollektivtransport og statsbudsjett**
- **Bussindeks**

NHO Transport har betalt SSB for bussindeksen i flere år, og de etterspør vilje til at staten kan finansiere den i likhet med kostnadsindeks for innenriks sjøfart.

[Les brev her.](#)

Sak 45/25

Eventuelt