

INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 19. mai 2026
Tid: Kl. 09.00 – 11.30
Sted: Teams – se outlookinnkalling

SAKLISTE:

- Sak 21/26** Referat fra møter
- Sak 22/26** Kollektivtrafikkforeningens Strategiprosess 2025-26
- Sak 23/26** Kollektivtrafikkforeningens innspill til regional utvikling av kollektivtransport
- Sak 24/26** Bus Nordic
- Sag 25/26** Økonomirapport
- Sak 26/26** Månedskort
- Sak 27/26** Status HR
- Sak 28/26** Eventuelt

SAKSUTREDNING:

Sak 21/26 Referat fra styremøte

Vedtakssak

Se referat fra styremøte [17.03.2026](#), [10.04.2026](#) og vedtak skriftlig behandling [14.04.2026](#).

Forslag til vedtak: Referatene godkjennes

Sak 22/26 Kollektivtrafikkforeningens strategi

Vedtakssak

Saksfremlegg til styret

Arbeidsgruppa foreslår:

1. Styret vedtar målbilde, nasjonal ambisjon, strategi og rolle slik det fremgår i dokumentet Kollektivtransporten mot 2035.
2. Styret bes gi tilbakemeldinger på forslag til organisering. Arbeidsgruppa sammen med ledere/nestleder i eksisterende komiteer og forum, jobbe videre frem mot sommeren med et endelig forslag til ny organisering, til behandling i styret. Ny organisering foreslås å tre i kraft senest fra 2027.
3. Styret bes ta stilling til om det skal utarbeides veikart for tettere samarbeid, og videre organisering av dette.

Drøfting av veikart for tettere samarbeid:

Arbeidsgruppa anbefaler i forslaget til ny strategi at Kollektivtrafikkforeningen fremover må bidra til å styrke samarbeidet mellom medlemmene og løfte det til et mer strategisk nivå, og at det blir enda tettere og mer forpliktende på flere områder. Utfordringen ligger i å finne grepene som bidrar til å sette større fart i dette arbeidet.

Arbeidsgruppa anbefaler å utarbeide et veikart e.l. for det videre arbeidet. Topplederforum 28. april støttet også opp om denne tilnærmingen.

Arbeidsgruppa har diskutert om det skal være to arbeid om veikart knyttet til Kollektivtrafikkforeningens to roller, hhv. faglig stemme og pådriver for samarbeid. Vurderingen er at for rollen som faglig stemme, vil det være naturlig at ny komité for strategi og rammevilkår får ansvar for å utarbeide forslag til prioriteringer, ut fra mandat og føringer fastsatt av styret. Dette er nærmere omtalt i vedlagte arbeidsdokument strategi.

Arbeidsgruppa anbefaler derfor å gå videre med et veikart for tettere samarbeid. Under er det beskrevet forslag til to ulike fremgangsmåter som styret bes ta stilling til. Hovedforskjellen på de to er om styret vurderer at det bør utredes og utarbeides et beslutningsgrunnlag for hvilke samarbeidsområder som er aktuelle å gå videre med

(alternativ 1), eller om saken vurderes som godt nok belyst til å beslutte 1-3 samarbeidsområder som prioriteres for videre arbeid (alternativ 2).

Styret bes ta stilling til to modeller:

1) Intervjurunde med alle topplederne som oppsummeres i et beslutningsgrunnlag / forslag til veikart.

Dette alternativet vil gjøre en systematisk kartlegging av hvilke områder medlemmene vurderer som mest aktuelle for samarbeid. Alternativet vil vurdere en bredde av aktuelle samarbeidsområder, og også peke på der det er naturlig at ansvar for oppfølging gis til komiteer i Kollektivtrafikkforeningen.

Alternativet vil bygge videre på gruppearbeidet fra topplederforum. Sekretariatet avtaler intervjuer med topplederne hos alle medlemmer, ca. 1-2 timer per leder. Intervjuguide vil kvalitetssikres av styret på forhånd, og vil for hvert aktuelt samarbeidsområde spørre topplederne om:

- **Prioritering:** Hvor viktig er tettere og mer effektivt samarbeid på dette området for å komme til målbildet i 2035.
- **Mulige steg på veien mot tettere samarbeid** på området
- **Kompleksitet:** Vurdering av kompleksitet for å etablere tettere samarbeid.
- **Ansvar:** Hvilken rolle kan Kollektivtrafikkforeningen ha på området?

I strategiarbeidet har en rekke ulike områder blitt trukket frem som aktuelle for tettere samarbeid mellom medlemmene. Det samme har tidligere prosesser. Følgende områder vil inkluderes, og lista vil kvalitetssikres med styret i forkant av intervjuene:

- Anskaffelser og kontraktsoppfølging
- Beredskap og sikkerhet
- Digital tjenesteutvikling
- Takst (i det digitale skiftet) og faglige vurderinger av takst som virkemiddel
- Kundeservice
- Samordning av innovasjon og pilotering
- Markedskampanjer og merkevarebygging
- Faglig innsikt og arbeid med rammebetingelser
- KI og org. utvikling
- Skoleskys og TT
- Bedriftssatsing (evt. omformulert til «Utvikling av nye tjenester»)
- Tjenester for aldrende befolkning
- Rekruttering og opplæring av sjåførere

Intervjuene vil oppsummeres til et forslag til veikart for tettere samarbeid for bedre samarbeid og mer effektiv ressursbruk, som vil vise hvilke områder som medlemmene vurderer som mest aktuelle å gå videre med først. Det vil gi et samlet diskusjons- og

beslutningsgrunnlag som kan legges fram for Topplederforum, hvor videre oppfølging kan diskuteres og følges opp.

2) Styret velger ut 1-3 aktuelle områder for samarbeid, og setter i gang et arbeid med å lage veikart for disse.

Denne tilnærmingen legger til grunn at det allerede er tilstrekkelig kunnskap for at styret skal kunne peke på 1-3 områder som aktuelle kandidater for tettere samarbeid. Arbeidet kan da rettes inn mot å etablere forslag til veikart for tettere samarbeid på disse områdene.

Gjennom diskusjonene i arbeidsgruppa, og gruppearbeidet i topplederforum 28. april, er det mulig å sortere lista over aktuelle samarbeidsområder, slik at de mest aktuelle kandidatene er markert i fet skrift:

- **Anskaffelser og kontraktsoppfølging**
- **Beredskap og sikkerhet**
- Digital tjenesteutvikling – allerede utarbeidet veikart
- Takst (i det digitale skiftet) – i hovedsak deling av erfaringer som er aktuelt
- **Kundeservice**
- Samordning av innovasjon og pilotering - håndteres gjennom komite
- Markedskampanjer og merkevarebygging – håndteres gjennom komite
- Faglig innsikt og arbeid med rammebetingelser – håndteres gjennom komite
- KI og org. utvikling
- Skoleskys og TT
- Bedriftssatsing (evt. omformulert til «Utvikling av nye tjenester»)
- Tjenester for aldrende befolkning
- Rekruttering og opplæring av sjåfør

En forutsetning med å gå videre med dette alternativet, er at styret vurderer at saken er tilstrekkelig opplyst også blant medlemmene, til at styret kan beslutte at det skal jobbes videre med 1-3 prioriterte tema.

Da vil et slikt arbeid kunne organiseres etter modell av arbeidet med digital tjenesteutvikling i 2023-24, med arbeidsgrupper som får i oppdrag å utarbeide konkrete veikart for de enkelte områdene.

Det er viktig å involvere de aktuelle fagmiljøene tett i arbeidet, samtidig som topplerne må involveres for å ivareta overordnede strategiske perspektiver. Det bør derfor vurderes om eventuelle arbeidsgrupper bør ledes av en eller flere toppledere eller styremedlemmer.

**Sak 23/26 Kollektivtrafikkforeningens innspill til regional utvikling av
kollektivtransport**

Diskusjonssak

Kollektivtransport er en av de viktigste områdene fylkeskommunene har ansvaret for, og en av Kollektivtrafikkforeningens viktigste områder er å framskaffe fagkunnskap om kollektivtransport som virkemiddel for å nå nasjonale målsettinger.

Se vedlagte forslag til innspill til [«Kollektivtransport i regionale programposesser mot lokalvalget 2027» her.](#)

Diskusjon og innspill

Sak 24/26

Bus Nordic

Diskusjonssak

Bus Nordic ble diskutert i sak 15/26 på styrets møte 17. mars. Saken gjaldt i hovedsak tilleggsprotokoll utarbeidet av deltagere fra Materiell- og miljøkomitéen som skal brukes som innspill fra norsk side til videre arbeid med neste utgave av Bus Nordic.

Kollektivtrafikkforeningens sekretariat er veldig fornøyd med den gode jobben som er gjort fra arbeidsgruppens medlemmer fra Troms fylkestrafikk og fra Ruter i arbeidet med Bus Nordic. Styret tok saken til orientering.

Bus Nordics styringsgruppe 9. april hadde på agendaen å orientere om arbeidet med Bus Nordic 3.0. I dette møtet gikk operatørenes organisasjoner i Sverige og Norge tydelig inn for at alle PTA's må forplikte seg til å bruke Bus Nordic 3.0. Dersom man ikke gjør det, vil de ikke være interesserte i å legge ned så mye jobb som kreves i det videre arbeidet med versjon 3.0.

Referatet sier:

“To proceed with the development of the new standard, support from the Nordic PTA's is required. The members of the steering group are instructed to carry out such a reconciliation before the next steering group meeting, which is planned to take place at the end of May.”

Etter dette kom det kommentar til referatet fra Sveriges Bussføretag som ble støttet av NHO Transport:

“The minutes more clearly should reflect the discussion that we had, of the upcoming meetings on the PTA side where the goal of a more strict standard for BusNordic 3.0 without options will be presented and anchored.”

Daglig leder som er medlem i styringsgruppen mener dette blir vanskelig, og har snakket med leder i styringsgruppen Johan Wadman, VD i Svensk Kollektivtrafik om dette. Vi har som organisasjon ikke mulighet til å pålegge våre medlemmer noe, og vi har heller ikke mulighet til å gå ut og be medlemmene våre forplikte seg til en Bus Nordic 3.0 vi ikke vet hva inneholder. Svensk Kollektivtrafik har samme vurdering som oss, og ser Bus Nordic som en veileder, som vi begge håper blir så god at både våre og deres medlemmer ønsker å bruke den. Men ingen av oss har mulighet til å forplikte medlemmene.

Saken ble også diskutert i Nordic Mobility Group i Aalborg 5. mai, der lederne i de nordiske kollektivtrafikkforeningene møttes. Finland har samme holdning som oss, og Danmark er ikke med i Bus Nordic så langt.

Daglig leder har sett det som vanskelig å sende ut en oppfordring til alle Kollektivtrafikkforeningens medlemmer med et spørsmål om de vil forplikte seg til å

bruke en veileder som enda ikke er ferdig. Daglig leder har derfor valgt å be styret uttale seg om framtidig bruk av Bus Nordic.

Da arbeidet med Bus Nordic startet opp var formålet å få rimeligere busser gjennom at flere etterspurte like busser. Dette fordi det norske markedet er svært lite, mens det nordiske markedet er ca. 4 ganger så stort, og det vil kunne føre til bedre innkjøpsbetingelser. Det var også et viktig moment at flere busser vil kunne brukes om hverandre når man har en nordisk busstandard på plass. Det arbeides godt i Nordic Bus, men så langt har man muligens ikke hentet ut de forventede effektene.

Daglig leder vil likevel ut fra det vi er kjent med i dag, anbefale styret å støtte arbeidet med Bus Nordic 3.0, og at anbefaler medlemmene at de gjennom Materiell- og miljøkomiteen gir gode innspill til arbeidet og at de anbefaler medlemmene i størst mulig grad å ta i bruk veilederen når den er ferdig.

Forslag til vedtak: Styret anbefaler at arbeidet med Bus Nordic 3.0 fortsetter. Styret anbefaler medlemmene å gi gode innspill til arbeidet gjennom Materiell- og miljøkomiteen, og anbefaler medlemmene i størst mulig grad å ta i bruk veilederen når den er ferdig.

Sak 25/26 Økonomirapport

Vedtakssak

Budsjett 2026 ble vedtatt i sak 51/25.

Økonomirapport pr. 30.04.2026:

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

Denne økonomirapporten er sammenlignet med fjoråret.

Økonomirapporten pr. 30.04.2025 viser et resultat på kr. 836.416 og økonomirapporten pr. 30.04.2026 viser et resultat på kr. 1.141.400,94.

Det har vært høy aktivitet i begynnelsen av året, med arbeid med ny strategi. Reisevirksomheten har derimot ikke vært særlig stor, og i fjor påløp det kostnader i forbindelse med de to samarbeidene med NHO Transport. Dette forklarer forskjellen mellom årets og fjorårets resultat på ca. 300.000 i årets favør.

Forslag til vedtak: Styret tar økonomirapport pr. 30.04.2026 til orientering.

Bakgrunn:

Stortinget ba i vinter regjeringen om å utrede muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Samferdselsdepartementet (SD) ga Jernbanedirektoratet (JDIR) oppdraget, og utredningen ble gjennomført i dialog med fylkeskommunene. Målet var å kunne innføre et nasjonalt månedskort i løpet av 2027.

Utredningen skulle omfatte:

- Konsekvenser for reisemønstre, kollektivandel og redusert biltrafikk (nullvekst-målet)
- Økonomiske, operative og rettslige konsekvenser
- Mål om effektiv forvaltning av fellesskapets ressurser, mer for pengene.
- Norges klima- og miljømål.
- Ev. ikke-transportpolitiske mål som fordelingseffekter

Som del av utredningsarbeidet inviterte JDIR til to innspillmøter om rammebetingelser og forventninger (16.2.2026) forslag til alternative løsninger og anbefalinger (9.4.2026).

Kollektivtrafikkforeningens sekretariat og representanter fra medlemmene har deltatt i en felles gruppe sammen med KS og deltagere fra KS sitt Fagnettverk for mobilitet for å samordne og gi innspill til ordningen.

Det har kommet mange innspill, og de fleste har vært ganske klart mot å innføre en slik ordning i Norge. [Her finner dere](#) Kollektivtrafikkforeningens innspill til Stortinget den 23. april, der månedskort er fra side 19. Her har vi formidlet de motforestillingene vi har mottatt, og samtidig forsøkt å komme opp med viktige innspill dersom Stortinget fortsatt skulle ønske å gå for en slik løsning. Disse innspillene er drøftet i felles arbeidsgruppe i forkant.

Utredningen ble oversendt SD 4.5.2026 og anbefaler ikke å gå for en ordning med rimelig periodebillett. [Les utredningen her.](#)

Jernbanedirektoratet anbefaler:

Utredningen viser at ingen av de vurderte tiltakene gir høy måloppnåelse på alle effektmål. Nasjonale periodebilletter gir høy brukernytte og sømløshet, men har samlet sett svak måloppnåelse på de mest sentrale transportpolitiske målene, særlig overgang fra bil og begrenning av samlet transportvolum. Tiltakene innebærer i tillegg høye samfunnsøkonomiske kostnader, økt økonomisk risiko og betydelig kompleksitet i gjennomføring.

På denne bakgrunn anbefaler vi referansealternativet, der dagens ansvarsdeling, takstmyndighet og billettstrukturer videreføres. Referansealternativet ivaretar samlet sett best målene om kontrollert transportutvikling, økonomisk bærekraft og håndterbar risiko.

Som et sekundært alternativ vurderer vi å videreføre og bruke målrettet statlig subsidiering av eksisterende periodebilletter som et virkemiddel, dersom staten ønsker å benytte pris som et av flere virkemidler for å styrke kollektivtransportens attraktivitet innenfor dagens rammebetingelser. En forutsetning for dette er at ordningen utformes som en langsiktig løsning som gir forutsigbarhet for fylkeskommunenes planlegging og drift.

Sak 27/26 Status HR

Daglig leder orienterer.

Sak 28/26 Eventuelt

