



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato:	10. juni 2026	
Tid:	Kl. 09.00 – 10.30	Felles møte med NHO Transport, se egen agenda
	Kl. 10.30 – 13.00	Kollektivtrafikkforeningens styremøte
	Kl. 14.00 – 15.30	Seminar hos NHO Transport
	Kl. 17.00	Middag Frogner Hovedgård

SAKLISTE:

- Sak 29/26** Referat fra styremøte 19. mai 2026
- Sak 30/26** Videreutvikling av markedsoversikt og samling av konkurransegrunnlag
- Sak 31/26** Langsiktig finansiering av kollektivtilbudet
- Sak 32/26** Høring Kollektivstudien på Østlandet
- Sak 33/26** Ressurssituasjonen
- Sak 34/26** Medarbeidersamtale
- Sak 35/26** Eventuelt



SAKSUTREDNING:

Sak 29/26 **Referat fra styremøte 19. mai 2026**
Vedtakssak

Se referat fra styremøte [19. mai 2026 her.](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes



Sak 30/26 Videreutvikling av markedsoversikt og samling av konkurransegrunnlag *Vedtakssak*

Fra Kontraktskomiteens behandling:

21/26 Veien videre - Test av Enturs avtaletjeneste (vedtakssak)

Det vises til sak 23/25 og 13/26 om arbeid med om forbedring av Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt, og etablering av systemer for deling av konkurransegrunnlag. Det foreslås at Kontraktskomiteen tar stilling til det anskaffelsesfaglige behovet, og at saken oversendes til Kollektivtrafikkforeningens styre for beslutning om valg av løsning.

I dag publiserer Kollektivtrafikkforeningen to ganger i året en markedsoversikt over anbud for buss, og en gang for båt, i Norge. Oversikten publiseres på foreningens nettside, og samles inn ved hjelp av et Excel-skjema som sendes til kontaktpersoner hos alle medlemmene. Konkurransegrunnlag deles av noen medlemmer på sine egne nettsider, men ikke alle.

Gjennom flere år har det vært et ønske blant medlemmene i Kontraktskomiteen å videreutvikle markedsoversikten, og etablere effektive systemer for deling av konkurransegrunnlag. Dette ble blant annet trukket frem som en viktig, lavthengende frukt i en kartlegging av mulige standardiserings- og effektiviseringstiltak innen anskaffelser som komiteen gjennomførte i 2025.

Følgende behov er identifisert:

- Ønske om en mer effektiv måte å oppdatere og analysere/bruke vår [markedsoversikt](#) (i første omgang buss og båt), blant annet for å lettere ha oversikt og samordne pågående og planlagte konkurranser.
- Ønske om å utvide markedsoversikten med flere parametere, f.eks. tidsplan for anskaffelser, forutsatt at det er mulig at noe av informasjonen er unntatt offentlighet.
- Et sted å samle og effektivt finne frem til konkurransegrunnlag i anbudskonkurranser.
- Mulighet for at kollektivselskapene kan legge inn og oppdatere opplysningene selv, direkte i en nettløsning/database.

I Kollektivtrafikkforeningens rapport "En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling" fra 2024, er fellesregistre som "organisasjonsregister, avtaleregister, og materiellregister", trukket frem på nivå 3 som forslag til samarbeidstiltak, som tjenester "det per nå ser enklest ut å samarbeide om".

Entur fikk i 2025 i oppdrag fra Jernbanedirektoratet å utvikle en avtaletjeneste, finansiert gjennom midler over statsbudsjettet. På den bakgrunn ble Entur invitert til å presentere arbeidet for Kontraktskomiteen.

Kontraktskomiteen satte høsten 2025 ned en arbeidsgruppe bestående av Troms, AtB, Fram, Skyss og sekretariatet, som har hatt videre kontakt med Entur. I dialog med Entur er det skrevet ut forslag til rammer for et felles initiativ for bedre avtaledata i kollektivtrafikken. I dialog med Entur er det tenkt at arbeidet først innledes med en pilotfase hvor arbeidsgruppa prøver ut funksjonaliteten i systemet. Om dette fungerer godt, kan det rulles ut til alle medlemmene.

Det er nå behov for å ta stilling til om det er ønskelig å gå videre i første omgang med å pilotere bruk av avtaletjenesten, slik det er skissert i fellesinitiativet med Entur.



Kontraktskomiteen vurderer det slik at alternativet per i dag til bruk av avtaletjenesten vil være å i hovedsak videreføre dagens system med Excel-rapportert markedsoversikter to ganger i året. Det er også her mulig å utvide antall parametere. Når det gjelder deling av konkurransegrunnlag, er alternativet at hvert enkelt medlem publiserer konkurransegrunnlag på sin nettside, og at det på Kollektivtrafikk.no lenkes til hvert medlem sine konkurransegrunnlag.

Den anskaffelsesfaglige vurderingen i Kontraktskomiteen er at Enturs avtaletjeneste ser ut til å ivareta de anskaffelsesfaglige behovene som er beskrevet over.

Kontraktskomiteens innstilling:

Kollektivtrafikkforeningen går videre med felles initiativ for bedre avtale i kollektivtrafikken sammen med Entur. Tjenesten skal piloteres før det eventuelt besluttes videre utrulling.

Vedtak:

Saken oversendes Kollektivtrafikkforeningens styre.

Saksutredning:

Det er en tydelig anbefaling fra Kontraktskomiteen at det er ønskelig å gå videre med et felles initiativ for bedre avtale sammen med Entur, og at denne tjenesten skal piloteres før det besluttes videre utrulling.

Se dokument for [felles initiativ her](#).

Det er et ønske også fra Kollektivtrafikkforeningens sekretariat å modernisere innhenting av markedsoversikten, slik at løsningen blir mer dynamisk, at den er fortløpende oppdatert og at brukervennligheten øker.

Forslag til vedtak: Kollektivtrafikkforeningen går videre med felles initiativ for bedre avtale i kollektivtrafikken sammen med Entur. Tjenesten skal piloteres før det eventuelt besluttes videre utrulling.



Sak 31/26

Langsiktig finansiering av kollektivtilbudet

Diskusjonssak

Saksbehandler: Daniel Rees

I Kollektivtrafikkforeningens nye strategi er ambisjonen å bidra til at vedtatte politiske mål i NTP og klimamålene oppfylles. En ny rapport fra TØI for foreningen, viser at kostnadsveksten i kollektivtransporten forventes å fortsette i årene fremover. Det er i tillegg behov for betydelig utvidelse av tilbudet dersom kollektivtransporten skal bidra til nasjonale mål om nullvekst i personbiltrafikken i storbyene, mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur og oppfyllelse av målene i klimaloven.

Den ekstra milliarden i rammetilskudd til kollektivtransport i statsbudsjettet for 2026 viser at budskapet om kostnadsvekst og ressursbehov har fått gjennomslag. Gitt behovene for midler til å opprettholde og utvikle tilbudet fremover, må dette sett fra kollektivtransportens side anses som en start.

Vi møter nå flere spørsmål og innvendinger fra politisk hold:

- Hvis man ønsker å satse på opprettholdelse og utvikling av kollektivtilbudet, hva er behovet for midler fremover gitt ulike ambisjonsnivå, og hvilke konkrete konsekvenser har det i kommende budsjetter?
- Det oppleves som krevende å argumentere for økte bevilgninger i møte med mediasaker om at flere fylkeskommuner ikke fullt ut har brukt 2026-midlene til kollektivtransport. Hvilke modeller finnes for å bedre håndtere et ønske om statlig innflytelse over satsinger, samtidig som man ivaretar dagens regionale organisering av kollektivtransporten?
- Hvordan kan eventuelle engangsmidler disponeres for å gi mest mulig samfunnsnytte?

Samtidig med disse spørsmålene, er det stor politisk oppmerksomhet i Norge og andre land knyttet til levekostnader, herunder drivstoffavgifter og billettpriser. Pris- og avgiftstiltak er administrativt enkle å gjennomføre og gir rask politisk gevinst. I kontrast oppfattes satsing på å opprettholde og videreutvikle kollektivtilbudet som langt mer komplekst, med lang tidshorisont, og betydelig usikkerhet knyttet til faktisk gjennomføring.

Oppsummert er kunnskapsgrunnlaget for kollektivtransportens faglige anbefalte virkemiddel – forbedringer og utvikling av kollektivtilbudet – for dårlig.

I innspillet til revidert nasjonalbudsjett 2026 og Kommuneproposisjonen 2027 pekte Kollektivtrafikkforeningen derfor på behovet for en langsiktig finansieringsplan for fylkeskommunal kollektivtransport, basert på:

- Dokumentert kostnadsutvikling 2019–2025



- Framskrivinger av kostnadsutviklingen mot 2035
- Ressursbehov for å nå nasjonale mål i NTP, klimaloven og øvrige transport- og klimapolitiske mål

Når styret møtes 10. juni, er trolig utfallet av forhandlingene om revidert nasjonalbudsjett og kommuneproposisjonen 2027 avklart. Uavhengig av dette bør styret drøfte hva Kollektivtrafikkforeningen bør gjøre for å kunne svare ut spørsmålene og innvendingene ovenfor.

Noen mulige tilnærminger er:

- Etablere en arbeidsgruppe som utarbeider et diskusjonsgrunnlag for langsiktig finansiering, inkludert forslag til videre analyser og utredninger.
- Bestille en ekstern utredning som systematisk belyser spørsmålene over og gir et mer robust beslutningsgrunnlag.

Til diskusjon:

Hvordan bør Kollektivtrafikkforeningen arbeide videre med spørsmål om langsiktig finansiering?



Sak 32/26 Høring Kollektivstudien på Østlandet

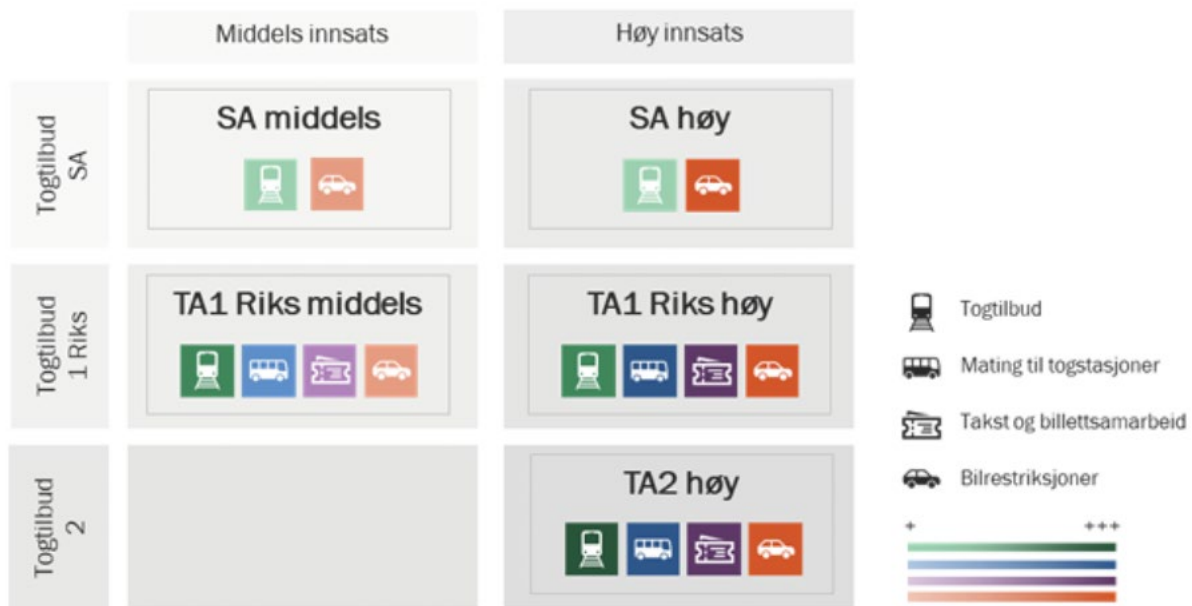
Diskusjonssak

Saksbehandler: Daniel Rees

Høringsinnspill kollektivstudie for Østlandet:

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

Vi vil gi honnør til Jernbanedirektoratet for et grundig utredningsarbeid. Vi stiller oss bak anbefalingen om en trinnvis utvikling av tilbudet. Vårt innspill går på bedre integrasjon av reiser på tvers av jernbane og fylkeskommunal kollektivtransport gjennom takst- og billettsamarbeid. Vi viser i den forbindelse også til vårt høringsinnspill til trafikkavtalene i 2025.



Figur 3-3 3-1 Beregningsalternativer i kollektivstudien, med sammenligningsalternativ (SA) og tiltaksalternativ (TA) ved middels og høy innsats

Sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester er av stor betydning viktig for de reisende. I dag står fortsatt betydelige deler av Østlandet uten et helintegreert takstsamarbeid. Dagens modell er kompleks og gir til dels motstridende interesser mellom staten/togselskapene og fylkeskommunene. For fylkeskommunene oppleves dagens avtalemodell der fylkeskommunene må betale statens togoperatører for persontransport før det er satt inn noe



ekstra materiell, som en betydelig begrensning i å nå det felles uttalte målet om et sømløst og integrert kollektivsystem som er attraktivt for de reisende.

Oppsummert er vår anbefaling at utvidelse av takstsamarbeid bør løftes tidligere inn som virkemiddel enn det vi oppfatter at utredningen legger opp til. Vi mener takst- og billettsamarbeid bør inn også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figuren over.

Takstavgiftene med fylkeskommunene bør endres til en fastprismodell med bonus for kvalitetselementer og passasjervekst, og kontraktsmodellen på jernbanen i områder med takst- og billettsamarbeid bør endres til bruttokontrakter i neste generasjons trafikkavtaler. Det er også i tråd med anbefalingen fra Oslo Economics i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» (2025) utarbeidet på oppdrag for Jernbanedirektoratet.

Erfaring med dagens trafikk- og takstavgifter sett fra fylkeskommunal kollektivtrafikk

Til tross for nasjonale ambisjoner om sømløse reiser, er det fortsatt ikke et fullverdig takst- og billettsamarbeid på Østlandsområdet. Ett eksempel er en reise fra Drammensområdet til Oslo, hvor reisende må kjøpe tre billetter for hhv. Brakar i Buskerud, tog fra Vy, og for Ruter-området videre til endestasjonen. Selv om det vil kreve administrative avklaringer, bør et fullverdig takst- og billettsamarbeid i det store bildet anses som en lavthengende frukt for kollektivtransporten.

De fylkeskommunale kollektivselskapene opplever betydelige utfordringer med dagens samarbeid om takst og billetter. En viktig årsak til dette er at fylkeskommunale kollektivtjenester er organisert i bruttoavtaler, mens statens kjøper tog tjenester gjennom nettoavtaler. Dette skaper utfordringer og motstridende interesser særlig i håndtering av takstdifferanser, også for de som har avtaler om fullverdig takstsamarbeid med jernbanen. I dag oppleves den økonomiske risikoen og kostnadsfordelingen som uforutsigbar og urimelig sett fra fylkeskommunene. Oppgjørmekanismene og prisberegningen gjør det vanskelig å mate til toget der hvor det hadde kunne vært hensiktsmessig.

Fylkeskommunene må betale for å mate passasjerer til toget, også når det ikke innebærer at togoperatøren må sette inn noe økt kapasitet. Når togoperatørene har frihet til å endre minimumstakst på korte avstander, er det i tillegg togoperatørene som i stor grad avgjør hvilken pris fylkeskommunen pålegges å betale.

Dagens system gir ikke en god samfunnsøkonomisk utnyttelse av ressursene. Målet må være å bruke ressursene til samlet sett å utvikle et best mulig tilbud for de reisende, i stedet for et system hvor togoperatørene betales flere ganger for å kjøre det samme tilbudet.

Konklusjon

Kollektivstudien belyser ulike modeller for takst- og billettsamarbeid i notat 7, som bygger videre på tidligere utredninger og BØR-avtalen fra 2021. Dette danner etter vårt syn et godt grunnlag for å innføre et helintegrert takst- og billettsamarbeid på Østlandet.



Kollektivtrafikkforeningen mener takst- og billettsamarbeid bør inn som virkemiddel også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figur 3-3 3-1 i utredningen. Ambisjon om å inngå takstavtaler med alle relevante fylkeskommuner, med følgende overordnede målsetninger:

- Legge til rette for et sammenhengende og sømløst reisetilbud som bidrar til å styrke kollektivtransportens samlede aktivitet.
- Bidra til effektiv utnyttelse av samlet transport- og infrastrukturkapasitet gjennom å utnytte de enkelte transportmidlenes styrker i samspill.
- Sikre bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for alle avtaleparter

Vi mener det beste grunnlaget for en slik modell ville vært om avtalene med togoperatørene ble inngått som bruttokontrakter. Det er mer og mer vanlig i hele landet i kollektivbransjen og sikrer en enhetlig markedsføring og prising av tilbudene ut mot kundene.

Dette vil innebære at:

- Jernbanedirektoratet inngår bruttoavtaler med togoperatørene (i dag er det nettokontrakt). Politiske ønsker om sømløse reiser på tvers av transportmidler, må bakes inn i avtalene og finansieres. Det innebærer at de kommersielle togselskapene ikke tar del i prisfastsettelsen. For fylkeskommunene er pris et viktig virkemiddel for å oppnå politiske mål.
- Jernbanedirektoratet inngår takstavtaler med alle aktuelle fylkeskommuner, som gir all lokal togpassasjerinntekt til fylkenes kollektivselskap, samtidig med en fast, årlig godtgjørelse fra de fylkeskommunale kollektivselskapene betales til Jernbanedirektoratet, i tillegg til bonuser for kvalitetselementer, passasjervekst mm.
- I tilfellene hvor staten ønsker å prise tog likt med fylkeskommunal kollektivtakst så bør staten kompensere avviket mellom togtakst og fylkeskommunal kollektivtakst, fratrukket inntektene som kollektivselskapene får.
- Alle tjenester samkjøres/markedsføres helhetlig overfor kundene og det er de lokale fylkene som beslutter takster.
- For gjennomgående billetter på tvers av fylker kan Entur/JBD fortsatt få inntektene. Med en slik basis vil takstsamarbeid mellom stat og fylkeskommuner kun påvirke fordeling mellom de offentlige aktørene som da samlet sitter på all billettinntekt. Det gir lite risiko, er forutsigbart og gjør at takstmyndigheten på kollektivtrafikk (ekskl. tog) som i dag ligger hos fylkeskommunen, kan vedta helhetlige takster for all kollektivtrafikk i sine fylker. Dette vil gi mindre konflikt, og bidra til at et samlet kollektivtilbud på Østlandet kan utvikles og optimaliseres ut fra et samlet, helhetlig perspektiv.



Sak 33/26 Ressurssituasjonen

Diskusjonssak

Daglig leder legger fram ressursituasjonen.

Sak 34/26 Medarbeidersamtale

Diskusjonssak

Styreleder ønsker innspill til medarbeidersamtale med daglig leder

Sak 35/26 Eventuelt

