



INNKALLING TIL STYREMØTE

Dato: 12. desember 2025
Tid: Kl. 09.00 – 11.30
Sted: Digitalt

SAKLISTE:

- Sak 46/25 Referat fra styremøte 16. oktober 2025
- Sak 47/25 Økonomirapport 30.11.2025
- Sak 48/25 Veileder for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i anskaffelser
- Sak 49/25 Strategiprosess i Kollektivtrafikkforeningen 2025-26
- Sak 50/25 Nasjonale fellestjenester og status veikartet mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling
- Sak 51/25 Budsjett
- Sak 52/25 Møteplan
- Sak 53/25 Diskusjonssaker
- Lion Cage
 - Kollektivkonferansen 2026
- Sak 54/25 Eventuelt
- Nye regler GDPR for politiet. Dette blir jo helt umulig.
Kan ikke holde tilbake og kan ikke be om ID.

FORENKLER
FOLKS
LIV.



SAKSUTREDNING:

Sak 46/25 Referat fra styremøte 16.10.2025

Vedtakssak

Referat fra styremøtet 16.10.2025 [finner du her.](#)

Forslag til vedtak: Referatet godkjennes



Sak 47/25 Økonomirapport 30.11.2025

Vedtakssak

Saksbehandler: Olov Grøtting

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 nesten alle kostnader går via et eventbyrå, og det ble planlagt at konferansen skulle gå i balanse.

Som varslet tidligere er derfor alle inntekter og kostnader budsjettert for Kollektivkonferansen 2025 tatt ut av budsjettet, og kostnader til prosjektet Nasjonal bedriftssatsing på kr. 150.000 er tatt inn, se sak. 3/25.

Økonomirapport pr. 30.11.2025:

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

Periodisert budsjett pr. 30.11.2025 la opp til et resultat på kr. 698.956
Økonomirapporten pr. 30.11.2025 viser et resultat på kr. 435.418,26. Dette betyr at vi ligger kr. 263.538 under budsjett, mot kr. 226.000 ved rapportering 30.09. Dette uten at kostnader til InformNorden & Kollektivkonferansen2025 er dekket inn, og uten at andel av overskudd er mottatt.

Saksvurdering:

Inntekter harmonerer godt med budsjett.

Det har vært høy aktivitet og påfølgende kostnader så langt i år som tidligere rapportert, vedr veilederarbeid og annet.

Andre avvik fra budsjett, som også er rapportert tidligere:

- Det har vært sykefravær og noe permisjon i første halvår, som har gitt mindre i kostnader enn budsjettert. Det er som kompensasjon innleid en ressurs som har belastet konto 6720 innleide tjenester.
- Innleide tjenester på konto 6720 avviker med ca. kr. 500.000 fra budsjett. Justert for innleid bemanning på kr. 280.000, er avviket på ca. kr. 220.000. Dette skyldes i hovedsak høyere forbruk enn budsjettert på arbeid med veiledere med kr. 180.000.
- Reisekostnader er noe høyere enn budsjettert. Det siste skyldes bl.a. deltagelse i UITP-konferansen i Hamburg for flere fra sekretariatet.

InformNorden & Kollektivkonferansen 2025:

- Kollektivtrafikkforeningen har hatt utlegg på ca. kr. 140.000 til InformNorden & Kollektivkonferansen som blir inndecket, men som pr i dag ikke er kommet på konto da regnskapet ikke er helt avsluttet



- Slik det ser ut nå, kan det etter at alle kostnader de to partene Kollektivtrafikkforeningen og Ruter har hatt, bli et totalt overskudd på konferansen på ca. kr. 400.000, dvs. om lag kr. 200.000 til hver av partene.

Oppdatert budsjett fra mai lå an til ca. kr. 100.000 i minus, når bruk av oppsparte midler på kr. 150.000 til Nasjonal bedriftssatsning var tatt inn, og der vi forutsatte at Kollektivkonferansen skulle gå ut i balanse uten overskudd.

Konferansen ser nå ut til å gå med litt overskudd, og med litt forbehold om at regnskapet for konferansen ikke er helt ferdigstilt, bør det bli en bedring av resultat på ca. kr. 300.000.

Foreningen styrer derfor mot et forsiktig positivt årsresultat i nærheten av opprinnelig budsjett på kr. 160.000, avhengig av resultatet på InformNorden & Kollektivkonferansen.

Forslag til vedtak: Økonomirapport 30.09.2025 tas til orientering.



Sak 48/25 Veileder for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i anskaffelser

Vedtakssak.

Saksbehandler: Daniel Rees

Det har i flere sammenhenger vært diskutert ønske om å samarbeide rundt en veileder for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i anskaffelser, blant annet som oppfølging av Åpenhetsloven, men også andre lovkrav som påligger alle ansatte.

Ruter har nå tatt initiativ til å utvikle en slik veileder i et samarbeid mellom Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport. [Se vedlagte forslag til samarbeidsprosjekt](#). Initiativet har vært drøftet i Kontraktskomiteen 27.11.25, og komiteen foreslår for styret at arbeidet settes i gang. Det har så langt også vært uformelle samtaler med NHO Transport om at et initiativ er på trappene.

Ruter stiller prosjektleder til disposisjon for arbeidet. Det er ønske om å utpeke representanter fra både AS- og fylkeskommune-medlemmer til en prosjektgruppe. Arbeidet forankres i Kontraktskomiteen, men vil involvere andre relevante komiteer og forum. NHO Transport inviteres til samarbeid etter modell av annet veilederarbeid i 2025. Det forventes at prosjektet ikke vil ha noen kostnader for Kollektivtrafikkforeningen.

Forslag til vedtak:

Styret slutter seg til at det settes i gang et arbeid med å utvikle en veileder for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i kollektivanskaffelser, i tråd med fremlagt skisse. NHO Transport inviteres til samarbeid. Arbeidet forankres i Kontaktskomiteen, men vil involvere andre relevante komiteer og forum. Vivian Eide Jektvik fra Ruter utpekes som prosjektleder, og det skal utpekes representanter til arbeidsgruppe fra både AS og fylkeskommunale medlemmer.



Sak 49/25

Strategiprosess i Kollektivtrafikkforeningen 2025-26

Orienterings-/diskusjonssak.

Saksbehandler: Olov Grøtting

Bakgrunn

Les mer om Strategiprosess 2025-2026 [i sak 39/25 i styrets møte 16.10.2025, her.](#)

Styret vedtok i sak 39/25:

Styret ønsker å sette i gang strategiprosess i henhold til forslag, med følgende innspill:

- Vi bør ha 10-års perspektiv, men også kortere.
- Styret setter retning tidlig i prosessen.
- Økonomi er vesentlig, og det bør settes i gang et arbeid parallelt der man sammen med KS lager et kvalitetssikret bilde ift økonomi og tilbudsutvikling.
- Se på om vi er organisert rett.
- Kl må med i foreningens arbeid.
- Strategien legges fram for generalforsamlingen 2026, ev. i form av en løypemelding dersom det er behov for mer tid.

Saken:

Grete Fuglem Tennås, adm dir AtB AS, og medlem i styret har sagt ja til å lede arbeidet, og det er opprettet en arbeidsgruppe bestående av 11 personer fra ledergruppene hos medlemmene, og en gruppe for sekretariat. Referansegruppe er en videre gruppe bestående av styre, toppledere, arbeidsgruppe, alle ledere og nestledere av forum og komiteer og representanter fra KS.

Det har vært gjennomført to arbeidsgruppemøter, et digitalt og et fysisk dagmøte, og det planlegges for en stor strategisamling 20. januar.

Framdriften planlegges slik:

- Start: 26. november 2025
- Slutt: 27. mars 2026
- Møte i arbeidsgruppa ca. hver 14'ende dag
- Møte i arbeidsgruppe og referansegruppe 20.01.2026
- Styringsgruppa (styret)
 - 12.12.2025 Godkjenne analyse av nåsituasjon og trender
 - 17.02.2026 Behandle forslag til visjon, målbilde og ulike strategiske alternativ
 - 25.03.2026 Behandle strategidokumentet som nærmer seg ferdigstillelse.
- Generalforsamling
 - 20.04.2026 Strategiplan til behandling



Sluttleveransen fra arbeidsgruppa:

- Forslag til ny strategi for Kollektivtrafikkforeningen frem mot 2035
 - Visjon og målbildet for bransjen/foreningen
 - Strategiske satsingsområder
 - Hovedbudskapet vårt til kunder, eiere, samarbeidspartnere, og samfunnet
- Særlige tema som skal utforskes:
 - Hvordan få til tettere og mer forpliktende samarbeid
 - 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?
 - Sikre langsiktig, forutsigbare rammebetingelser
 - Hvordan ny teknologi og kunstig intelligens vil påvirke vår virksomhet
- Vedlegg på maks. 10 sider:
 - Oppsummering av analyse- og fagkunnskap som ligger til grunn for forslaget
 - Analyse av styrker og svakheter og samfunnstrender – oppsummering av SWOT, PESTEL etc.

Analyse av nåsituasjonen og trender som legges fram for godkjenning, vil ettersendes.



Sak 50/25

Nasjonale fellestjenester og status veikartet mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling

Vedtakssak

Saksbehandler: Daniel Rees

Oppsummering

I denne saken bes styret ta stilling til anbefalinger og videre prosess knyttet til forstudiene for nye nasjonale felleskomponenter for hhv. reiserett og avregning, og rute- og reiseinformasjon. Styret bes videre drøfte samlet status og ambisjonsnivå for veikartet mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling, i lys av forstudiene, oppdrag 23 og andre aktuelle prosesser.

Bakgrunn

I denne saken bes styret ta stilling til anbefalinger og videre prosess knyttet til forstudiene for nye nasjonale felleskomponenter for hhv. reiserett og avregning, og rute- og reiseinformasjon. Styret bes videre drøfte samlet status og ambisjonsnivå for veikartet mot ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling, i lys av forstudiene, oppdrag 23 og andre aktuelle prosesser.

I styremøte 24. juni 2024 vedtok styret:

- Styret slutter seg til anbefalingene i utredningen «En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling», og tar utredningen til orientering.
- Styret oppfordrer til rask fremdrift på anbefaling 2 og 3 i tråd med utredningens foreslåtte ansvarsfordeling og fremdriftsplan. Det forutsettes gode prosesser for involvering av alle foreningens medlemmer i det videre arbeidet.

Anbefaling nr. 3 i [utredningen](#) fra 2024 omhandler «Samarbeid om flere nasjonale grunntjenester», med følgende fem oppfølgingspunkter:

- 1) Å sette ned en arbeidsgruppe mellom Tet Digital og OMS som skal utarbeide en forstudie av en nasjonal komponent for Reiseinformasjon og avvik. Arbeidet startes opp høsten 2024, med ambisjon om å ferdigstille forstudien i løpet av første kvartal 2025.
- 2) Å sette ned en arbeidsgruppe mellom Tet Digital og OMS som skal utarbeide en forstudie av en nasjonal fellestjeneste for salg, betaling og avregning. Arbeidet startes opp høsten 2024, med ambisjon om å ferdigstille forstudien i løpet av første kvartal 2025.
- 3) Invitere togselskaper, kommersielle busselskaper og mobilitetsaktører til dialog om utvikling av flere nasjonale grunntjenester, i løpet av 2. halvår 2024.
- 4) At det tas et initiativ sommeren 2024 mot relevante departement for å avklare finansiering av utvidede nasjonale felleskomponenter. Finansieringen av slike tjenester kan løses med en kombinasjon av statlig finansiering og brukerbetaling for partenes bruk av tjenestene.
- 5) Dagens samarbeidsforum i gebyrordningen fornyes i løpet av høsten 2024 med utgangspunkt i prinsippene i kap. 5.3.



Ansvar for punkt 1 og 2 ble gitt til OMS og Tet Digital, mens punkt 3-5 ble gitt til Jernbanedirektoratet.

Tekniske forstudier av nasjonale fellestjenester/felleskomponenter

Som oppfølging av dette ble det høsten 2024 opprettet to grupper til å jobbe med hhv. punkt 3.1 og 3.2 i anbefalingen. Gruppene har vært bredt sammensatt av Entur/OMS og Tet Digital. Notatene er av teknisk karakter. Finansering og samhandling håndteres i en egen prosess jf. pkt. 3.4 og 3.5.

Arbeidsgruppene ble litt forsinket i forhold til opprinnelig tidsplan, men har meldt tilbake om gode og konstruktive samtaler. I september 2025 ba arbeidsgruppene om at utkast til forstudier skulle sendes ut på høring til foreningens medlemmer. Høringen ble sendt ut 23. september 2025 med frist 21. oktober 2025. Det kom inn høringsinnspill fra to medlemmer: Ruter og Entur.

Terminologi

Arbeidsgruppene bruker ikke begrepet «fellestjeneste», men skiller i stedet mellom tre (mer detaljerte) hovedkategorier av tekniske komponenter:

- Standardkomponent: En spesifisert løsning som følger en felles standard, men som kan ha ulike implementasjoner og distribuerte instanser. Den sikrer interoperabilitet mellom systemer uten krav om felles drift eller utvikling.
- Felleskomponent: En konkret implementasjon av en standardkomponent, utviklet i samarbeid mellom flere aktører. Den kan brukes av flere aktører enten som en delt kodebase eller som separate instanser.
- Nasjonal felleskomponent: En sentral instans av en felleskomponent som alle aktører benytter direkte, for høy grad av standardisering og effektivitet.

Forstudiene

Reiserett og avregning

Arbeidsgruppa har i forstudien utarbeidet forslag til en referansearkitektur for reiserett og avregning i kollektivsektoren, og presenterer nasjonale felleskomponenter innenfor denne verdikjeden. For hver nasjonal felleskomponent beskrives det innhold og krav til funksjonalitet i de ulike komponentene. Området beskrives å ha en relativt høy grad av modenhet og standardisering, samtidig som det er krav til innovasjon basert på økte forventninger fra de reisende og et ønske om et mer sammenhengende kollektivtilbud på tvers av modaliteter.

Begrepet "modulær arkitektur" beskrives og forklares som evnen til å benytte noen av de nasjonale felleskomponentene i tillegg til egne tjenester, fremfor å måtte bruk alle komponentene i en verdikjede. Denne tilnærmingen har både fordeler og ulemper, og ulike bruksområder eksemplifiseres. For å redusere risiko og omfang ved implementering av nasjonale felleskomponenter er en modulær tilnærming å foretrekke, og det åpner for en stegvis overgang til bruk av nasjonale felleskomponenter.

Rapporten beskriver ulike steg for samhandling mellom Tet og Entur om bruken av nasjonale felleskomponenter. De tre stegene er:

- 1) Samarbeid om å løse aktuelle problemer (steg 1)



- 2) Flere nasjonale felleskomponenter (steg 2)
- 3) Felles plattform for reiserett og avregning (steg 3)

Arbeidsgruppen anbefaler fire konkrete tiltak:

- 1) Det etableres et tverrfaglig samarbeid på tvers av Tet og Entur for å arbeide fortløpende med aktuelle problemer knyttet til pågående produktutvikling i de to selskapene.
- 2) Det etableres en tverrfaglig arbeidsgruppe på tvers av Tet og Entur for å videre utforske og realisere gevinster ved samarbeid rundt avregning.
- 3) Arbeidsgruppa anbefaler at alle kollektivaktørene (herunder Tet) benytter nasjonale felleskomponenter for å oppnå gode og effektive løsninger.
- 4) Definere et målbilde for felles nasjonal billetteringsplattform for kollektivtrafikk i samarbeid med Jernbanedirektoratet, etter at selskapene har fått mer erfaring gjennom et tettere samarbeid over tid.

Ruter støtter i sitt høringsinnspill arbeidsgruppens stegvise tilnærming, og mener at utredningen peker i en riktig retning for å styrke samhandlingen i sektoren. Ruter mener steg 1 i videre samhandling mellom Tet og Entur er et godt og realistisk utgangspunkt. For steg 2 skriver Ruter at de støtter intensjonen, men peker på at dette trinnet krever vesentlig flere avklaringer før videre arbeid og eventuelt implementering. Steg 3 ligger ifølge Ruter «langt frem i tid».

Entur støtter i sitt høringsinnspill anbefalingene i rapporten, og er klare for å starte på neste steg. Entur forventer at Jdirs Oppdrag 23 vil bidra til å avklare rammer for steg 2 og 3.

Rute- og reiseinformasjon

Arbeidsgruppa har i forstudien utarbeidet forslag til en felles referansearkitektur for produksjon, behandling og distribusjon av rute- og reiseinformasjon i kollektivsektoren. Hensikten er å etablere et felles rammeverk som beskriver hvordan informasjon skal flyte mellom aktører og systemer. Dette skal redusere behovet for spesialtilpasninger, sikre referanseintegritet, datakvalitet og muliggjøre sømløs reiseinformasjon til sluttbruker. Samtidig legger den foreslåtte arkitekturen grunnlaget for økt gjenbruk av komponenter, standardisering av grensesnitt og tettere samhandling i sektoren.

Rapporten beskriver hvordan verdikjeden for reiseinformasjon er bygget opp – fra planlegging til operativ drift og publisering. Det forklarer rollene til Kollektivselskap, Transportoperatør og det nasjonale aksesspunktet (NAP), og gir oversikt over sentrale komponenter og standarder som oppdragsgjennomføring, flåtestyring, NeTEx og SIRI. Det presenteres også scenarier og særtilfeller, inkludert behovet for å håndtere skinnegående trafikk og bestillingstransport (DRT).

Selv om arkitekturen gir en tydelig retning, er den ikke ferdigstilt. Den må følges opp av videre arbeid, inkludert standardisering av grensesnitt som Ruteplan API, Flåtestyring API og Transportmateriell API, etablering av forvaltningsmekanismer, pilotering av felleskomponenter, og avklaringer om eierskap og drift. Det er også behov for forbedringer i bruken av SIRI-strømmer og videre kravarbeid og sektorhøring.



Arbeidsgruppen anbefaler seks konkrete tiltak:

- 1) Etablere sektoromforente tekniske grensesnitt
- 2) Opprette felles forvaltningsmekanismer
- 3) Starte pilotering av felleskomponenter
- 4) Utrede eierskaps- og forvaltningsmodell
- 5) Etablere veikart med milepæler og ansvar
- 6) Fortsette faglig og teknisk avklaringer

Ruter støtter i sitt høringsinnspill målet om økt bruk av felles standarder og grensesnitt, men mener at veien dit må være trinnvis og fleksibel, og at ansvaret må ligge nær kundene. Ruter skriver at de ser dette først og fremst som standardiseringsarbeid for den regionale kollektivtrafikken, ikke for jernbanen, begrunnet med at kompetansen på produksjon og bruk av reiseinformasjon i fylkeskommunal kollektivtrafikk ligger hos de regionale aktørene. Entur har en viktig rolle som nasjonalt aksesspunkt for publisering av data, men bør etter Ruters mening ikke gis operativt ansvar for utvikling og forvaltning av standarder og systemer som ligger nær de regionale kundene eller transportleverandør. Ruter foreslår at finansiering kanaliseres til fylkeskommunene, eventuelt gjennom Kollektivtrafikkforeningen, som kan koordinere arbeidet på vegne av sektoren.

Entur skriver i sitt høringsinnspill at de ser behov for ulike felleskomponenter som støtter innsamling, strukturering og distribusjon av dynamiske data, samt standardiserte grensesnitt. Entur viser til at den reviderte MMTIS-forordningen som er sendt på høring fra Samferdselsdepartementet vil kreve nasjonal samordning mellom sentrale aktører, og at det kan bli behov for felles løsninger som sikrer harmonisering av dataformater og bedre gjenbruk. På denne bakgrunn ønsker Entur å se nærmere på hvordan slike felleskomponenter kan utvikles i samarbeid med relevante aktører, og ønsker å invitere til dialog med fylkeskommuner, operatører, og andre berørte parter.

Finansiering og samhandling - Jernbanedirektoratets Oppdrag 23

Parallelt med de tekniske forstudiene, har Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet finansierings- og samhandlingsmodell for digitale tjenester for sømløs mobilitet (Oppdrag 23). Jdir inviterte aktuelle interessenter i november til å gi innspill til et rapportutkast, med frist 01.12.25.

Kollektivtrafikkforeningen drøftet saken i en arbeidsgruppe der flere av medlemmene deltok, og sekretariatet utarbeidet et diskusjonsnotat (vedlagt) til medlemmene uten ytterligere høring til arbeidsgruppa.

Sekretariatets vurdering er at Jdirs rapportutkast er uklart og utydelig når det gjelder fremtidig rolle- og arbeidsfordeling mellom stat og fylkeskommune. Det er uheldig om utkastet legger opp til økt statlig innflytelse over digitale tjenesteutvikling i kollektivtrafikken, og utfordrer dagens rolle- og ansvarsfordeling, uten at dette omtales nærmere. Videre spilles det inn at en fremtidig samhandlingsmodell bør bygge på eksisterende beslutningsorganer i OMS og Tet, fremfor å etablere nye fora på utsiden av disse.



Høring på revidert MMTIS-forordning

Samferdselsdepartementet har sendt forslag på høring om å ta inn revidert MMTIS-forordning i norsk rett, med høringsfrist 11.12.2025. Det innebærer blant annet krav om deling av pris- og billettinformasjon også for etterspørselsbasert transport, samt dynamiske sanntidsdata, forutsatt at de finnes på et maskinlesbart format. Kollektivtrafikkforeningen vil sende en høringsuttalelse (ettersendes) som ønsker det nye regelverket velkommen, men som samtidig problematiserer om det er gjort sikkerhets- og beredskapsmessige vurderinger knyttet til rapporteringskrav om fyllingsgrad på kjøretøy.

Drøfting

Styret bør ta stilling til de konkrete forslagene, og peke ut videre prosess for anbefalingene som arbeidsgruppene har foreslått.

- **Reiserett og avregning**

I arbeidet med veikartet for digital tjenesteutvikling var det enighet om å arbeide for en nasjonal grunnplattform, uten at det ble laget en tidsplan for de ulike stegene. Fremfor å snakke om «felles plattform» legger forstudien nå opp til en mer finmasket tilnærming til «felleskomponenter» og «nasjonale felleskomponenter».

I høringen fremstår det videre som Ruter og Entur har ulike synspunkt og tilnærming til hvor fort man kan gå fram. Ruter mener i sitt høringssvar at steg 3 (felles plattform) er «langt fram i tid», og at også trinn 2 med flere nasjonale komponenter ligger trinnet «vesentlig flere avklaringer». Entur på sin side skriver at de er klare for å «starte på neste steg».

Forslag til vedtak 1 og 2 handler om konkretisering av videre samarbeid, innenfor det som beskrives som et område med høy grad av modenhet og standardisering. Forslag 3 er en klar anbefaling til kollektivaktørene om å ta i bruk nasjonale felleskomponenter. Forslag til vedtak 4 er videre arbeid om målbilde på et senere tidspunkt. Sekretariatet anbefaler at styret slutter seg til forslagene. Styret bør særlig drøfte og ta stilling til forslag 3, som vil være en tydelig oppfordring til medlemmene.

- **Rute og reiseinformasjon**

Dette området omtales med mindre grad av modenhet sammenliknet med reiserett og avregning. Forslagene fra arbeidsgruppa peker på konkrete steg for veien videre. Forslag 1-3 fremstår som ukontroversielle. Forslag 4 og 5 handler om å utrede eierskaps- og forvaltningsmodell og veikart med milepæler og ansvar. Arbeidsgruppa peker selv på at dette bør ses i sammenheng med f.eks. Oppdrag 23 og at det må harmoniseres med overordnede beslutninger om videre organisering av digital tjenesteutvikling i sektoren.

I høringen kan det fremstå som Ruter og Entur har noe ulikt syn på den fremtidige organiseringen. Mens Ruter peker på at ansvaret for disse tjenestene bør ligge nært kunden hos de fylkeskommunale / regionale kollektivselskapene, peker Entur på



behov for felleskomponenter og standardiserte grensesnitt, og at MMTIS som nå er på høring, vil kreve nasjonal samordning mellom sentrale aktører og felles løsninger.

Sekretariatet anbefaler likevel at styret slutter seg til disse forslagene nå, og at Tet og Entur inviteres til å ta ansvaret for videre oppfølging og arbeid.

- **Overordnede vurderinger**

I lys av pågående prosesser, bes styret drøfte den overordnede fremdriften i oppfølging av veikartet fra 2024. Topplederforum ga tydelige signaler om at dette arbeidet skulle prioriteres. Snart ett og et halvt år etter at utredningen ble ferdig, har vi kommet noen steg videre på veien med de tekniske utredningene. Det er uklart når man vil kunne realisere konkrete gevinster fra samordning av digital tjenesteutvikling. Dette kan skyldes faktorer som press på økonomi, eller andre ting.

Et spørsmål styret bør ta stilling til er hvorvidt intensjonene fra topplederforum er fulgt opp, og om det eventuelt bør settes i verk ytterligere tiltak som eksempelvis et nytt møte i topplederforum.

I tillegg er det et spørsmål om det er naturlig at videre oppfølging av arbeidet med forstudiene skal skje i regi av Kollektivtrafikkforeningen, og i så fall på hvilket nivå. Forstudiene er av svært teknisk karakter, som sekretariatet ikke har kompetanse til å gjøre grundige faglige vurderinger av.

Forslag til vedtak:

1. Styret slutter seg til veikart og tiltakene fra arbeidsgruppen for reiserett og avvik:
 - 1.1. Det etableres et tverrfaglig samarbeid på tvers av Tet og Entur for å arbeide fortløpende med aktuelle problemer knyttet til pågående produktutvikling i de to selskapene.
 - 1.2. Det etableres en tverrfaglig arbeidsgruppe på tvers av Tet og Entur for å videre utforske og realisere gevinster ved samarbeid rundt avregning.
 - 1.3. Arbeidsgruppa anbefaler at alle kollektivaktørene (herunder Tet) benytter nasjonale felleskomponenter for å oppnå gode og effektive løsninger.
 - 1.4. Definere et målbilde for felles nasjonal billetteringsplattform for kollektivtrafikk i samarbeid med Jernbanedirektoratet, etter at selskapene har fått mer erfaring gjennom et tettere samarbeid over tid.
2. Styret slutter seg til tiltakene og veikartet fra arbeidsgruppen for rute- og reiseinformasjon:
 - 2.1. Etablere sektoromforente tekniske grensesnitt
 - 2.2. Opprette felles forvaltningsmekanismer
 - 2.3. Starte pilotering av felleskomponenter
 - 2.4. Utrede eierskaps- og forvaltningsmodell
 - 2.5. Etablere veikart med milepæler og ansvar
 - 2.6. Fortsette faglig og teknisk avklaringer
3. Styret inviterer Tet og Entur til å ta ansvaret for videre oppfølging og arbeid, og ber om en løypemelding på videre arbeid innen 01.04.2026.



Sak 51/25

Budsjett

Vedtakssak

Regnskap 2025 foreligger ikke før i februar 2026. Regnskapsrapport pr. 30.09.2025 og 30.11.2025, er brukt som grunnlag for budsjett 2025.

[Se forslag til budsjett her.](#)

Det er lagt opp til drift og budsjett med et lite overskudd.

Vi foreslår følgende forutsetninger for budsjettet i 2024:

- 3900 Medlemskontingenten holdes på dagens nivå med en økning ift deflator.
- 3905 Kurs egenfakturerings: Det er lagt opp til høyere billettpris konferansen, samt samme nivå som i 2025 justert for prisstigning på Introduksjonskurs, Anskaffelsesseminar m.m.
- 5000 Lønn har tidligere vært budsjettet med sosiale kostnader på 30 %, og det er etter anbefaling fra regnskapsfører nå økt til 40 %, som gjør at lønn i forhold til budsjett 2025 har økt mer enn forventet lønnsøkning.
- Drift er i stort på samme nivå som opprinnelig budsjett i 2025, og vi tar inn igjen konferansen som gikk ut fra regnskap 2025.
- Kollektivkonferansen avholdes fysisk som i 2024:
 - Det legges opp til streaming som de siste årene da dette er etterspurt av medlemmene.
 - Prisen er økt noe for å kunne dekke inn økte kostnader.
 - **I tillegg er det lagt opp til å finne ekstern finansiering på kr. 250.000, alternativt at vi inngår samarbeid med aktører om felles konferanse.**
- 6720 Konsulenthonorar har bundne kostnader til konferanse, Bus Nordic, Arendalsuka, innledere (anskaffelsesseminar, introduksjonskurs og noe på forum/komiteer). Her er det satt av kr 500.000 til diverse.
- 6865 Møtekostnader er økt ut fra forbruk 2025

Det er ønskelig at styret reflekterer rundt Kollektivkonferansen 2026, og rundt post 6720, da dette budsjettet ikke har store muligheter til å kjøpe inn kompetanse for å bistå til rapporter eller ulike prosjekter/arbeider.

Det er satt av kr. 500.000 til diverse prosjekter, og i 2025 brukte vi nesten 480.000 på arbeid med veiledere, til tross for at det var et spleiselag med NHO Transport. Vi har derfor ikke mye handlingsrom til å bestille analyser eller rapporter om ulike aktuelle tema.

Et tema som bør løftes opp i strategiarbeidet er derfor hvordan bransjen kan gå sammen om å bestille enkelte analyser og rapporter som den enkelte aktør og bransjen har behov for, som et spleiselag, og da få mer ut av de budsjettene de ulike medlemmene har til dette formålet i sin organisasjon.

Forslag til vedtak: Budsjett for 2026 vedtas.



Sak 52/25

Møteplan

Vedtakssak

Forslag til møteplan:

Styremøter:

- Mandag 19. januar 2026 kl. 16 – 19
- Torsdag 17. februar 2026 kl. 09.00 – 11.30 – teams
- Onsdag 25. mars 2026 kl. 09.00 – 11.30 – teams
- Torsdag 14. mai 2026 kl. 09.00 – 11.30 – teams
- Torsdag 18. juni 2026 kl 09.00 – 11.30 – teams
- Mandag 10. august 2026 fysisk møte hos AKT AS, Arendal ?
- Torsdag 1. oktober 2026 - kl. 09.00 – 11.30 – teams
- Torsdag 12. november 2026 - kl. 09.00 – 11.30 – teams
- Torsdag 10. desember - kl. 09.00 – 11.30 – teams

Generalforsamling:

- Tirsdag 28. april – kl. 10.00 2026

Topplederforum:

- Tirsdag 28. april 2026

Kollektivkonferansen

- Onsdag 28. oktober 2026 (fastsatt)

Arendalsuka

- Arrangement i tidsrommet 10. – 13. august 2026
- Kveldsarrangement for Kollektivbransjen tirsdag 11. august 2026

Det er satt opp flere møter enn tidligere, da det er enklere å avlyse et møte enn å finne ny dato.

Forslag til vedtak: Møteplanen vedtas med de endringer som kom fram i møtet.



Sak 53/25

Diskusjonssaker

- Lion Cage
- Kollektivkonferansen 2026

Sak 54/25

Eventuelt

Nye regler GDPR for politiet. Dette blir jo helt umulig.
Kan ikke holde tilbake og kan ikke be om ID.