



Til: Stortingets kommunal- og forvaltningskomité
Fra: Kollektivtrafikkforeningen
Dato: 21.05.2025
Tema: Innspill til Kommuneproposisjonen 2026

Store utfordringer i kollektivøkonomien – behov for en kollektivmilliard

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk og mobilitetstjenester. Vi samarbeider tett med KS og viser også til deres innspill.

Positiv passasjerutvikling

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken hadde en svært positiv vekst både med hensyn til passasjerer og billettinntekter til og med 2019. Pandemien og myndighetenes oppfordringer om å begrense reisevirksomheten medførte at en positiv trend ble brutt, men antall reisende begynte å øke igjen etter pandemien. Ifølge SSB var veksten i antall passasjerer på to prosent fra 2023 til 2024, og aldri før har så mange reist kollektivt som i 2024. Det er dermed svært viktig at en positiv og viktig trend ikke blir brutt på grunn av reduksjoner i kollektivtilbudet og dets attraktivitet.

Kraftig kostnadsvekst og rutekutt

I perioden 2019-2023 økte kostnadene for kollektivtrafikken med hele 15 % utover kommunal deflator. Prisveksten har vært høy på mange innsatsfaktorer, og særlig på strøm og drivstoff. Det er staten som fastsetter kommunal deflator, med formål om å reflektere prisstigningen innenfor fylkeskommunal sektor. Selv om dette har blitt påpekt gjentatte ganger, har den reelle kostnadsveksten vært langt høyere enn statlig fastsatt kommunal deflator.

Dette har allerede ført til omfattende rutekutt i flere fylker. Tall fra TØI-prosjektet *Status for kollektivtrafikken* for perioden 2019-2023, viser for eksempel at Buskerud og Møre- og Romsdal har redusert ruteproduksjonen med 7 %, Finnmark med 9 %, Nordland med 11 % og Østfold med 12 %.

Utsiktene fremover er enda mer krevende. Våre medlemmer rapporterer om at nye kontrakter om drift av kollektivtransport inngås på prisnivåer som ligger 25-30 prosent over eksisterende kontrakter. Kostnadsveksten i nye busskontrakter er for eksempel 34 % i Rogaland, 26 % i Vestfold, og 60 % i Telemark.

Gjennom flere år har kollektivtrafikken i Norge kommet svært langt med å ta i bruk nullutslippsteknologi. Utviklingen har kommet lengst i byområdene. Staten har gjennom forskrift også pålagt fylkeskommunene å ta i bruk elektriske busser også i svært mange distriktsområder (klasse 2-busser). For mange av disse fylkeskommunene fører dette til dels store engangskostnader i utbygging av ladeinfrastruktur, uten noen form for økonomisk støtte. Det understreker behovet for at staten nå bidrar med økte midler til kollektivtrafikken.

Fylkeskommunene har allerede stilt opp med drøyt 3 mrd. kr i økte tilskudd fra 2019-23, men kostnadsveksten er langt større enn det fylkeskommunene kan bære selv. Uten økte bidrag fra staten vil kollektivtrafikken måtte gjennomføre omfattende rutekutt i årene fremover, på tvers av Stortingets målsetninger i Nasjonal transportplan og Klimapolitikken.



Bedre og mer effektiv kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken jobber på bred front med å effektivisere og utvikle fremtidens offentlige transporttilbud. Digital tjenesteutvikling er eksempel på ett område hvor det jobbes aktivt med tett samarbeid på tvers av kollektivselskapene, for å få mer ut av pengene, og kunne tilby mer sømløse reiser på tvers av transportmidler. Ett annet er samordning av offentlig betalt bestillingstransport.

Kollektivtrafikken jobber også aktivt med å gjennomgå kontrakter og kontraktsoppfølgingen, i tett samarbeid med operatørene. Dette er viktig for å sikre mest mulig riktig prising av risiko i kontraktene, og for å bidra til god konkurranse i bussmarkedet fremover.

Bidrag til nasjonale mål

For å nå målene fra Nasjonal transportplan om en enklere reisehverdag, og å innfri klima- og bærekraftsmål, på en mer kostnadseffektiv måte enn i dag, må offentlig transport ta betydelig økte markedsandeler.

Rapporten «Strategier for en offensiv kollektivsatsing» fra 2024 utarbeidet for Kollektivtrafikkforeningen, viser at samfunnet vil spare 13,5 mrd. på å nå nullvekstmålet sammenliknet med dagens utvikling. Rapporten over viser at det er behov for vekst i det årlige driftstilskuddet til kollektivtrafikken på minst 3,8 mrd kr i årene fremover for å innfri nullvekstmålet. For innbyggerne er et godt offentlig transporttilbud langt rimeligere enn å eie egen privatbil. Norske husholdninger bruker om lag 200 mrd. kr på privatbil hvert år.

Behov for en kollektivmilliard

Økte midler til kollektivtrafikken er nødvendig for å unngå at innbyggere over store deler av landet vil oppleve til dels store kutt i kollektivtilbudet. Det er nødvendig og rimelig med økte statlige midler, ettersom det er staten som har fastsatt en kommunal deflator som ikke har dekket inn den reelle kostnadsveksten.

Til Finanskomiteens behandling av Revidert nasjonalbudsjett 2025 har Kollektivtrafikkforeningen spilt inn behov om en kollektivmilliard i 2025, fordelt gjennom driftsmidler i byvekstavtalene og økt rammetilskudd for fylkeskommuner uten byvekstavtale.

Dette må også følges opp i Kommuneproposisjonen 2026, hvor det i tillegg er behov for en langsiktig plan for å sikre forutsigbar finansiering av kollektivtrafikken. Målet bør være et kollektivløft som videreutvikler kollektivtilbudet, og som tar i bruk nye teknologiske muligheter til å tilby et mer samlet og sømløst tilbud av offentlige transporttjenester, for å bidra til å nå nasjonale målsetninger i transport- og miljøpolitikken.

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting:

olov.grotting@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 918 20 510

Daniel Rees:

daniel.rees@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 994 52 400
