



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

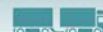
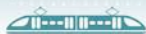


Kollektivtrafikken 2024

Utvikling fra 2019

Jørgen Aarhaug, Christoph Gabriel Harzer, Fitwi Wolday

2102/2025



Tittel:	Kollektivtrafikken 2024 - Utvikling fra 2019
Tittel engelsk:	Public transport 2024 - Development 2019-2024
Forfatter:	Jørgen Aarhaug, Christoph Gabriel Harzer, Fitwi Wolday
Dato:	08.2025
TØI-rapport:	2102/2025
Antall sider:	53
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1790-5
Finansieringskilder:	Kollektivtrafikkforeningen
TØIs p.nr.:	5234 – Prosjekttittel
Prosjektleder:	Jørgen Aarhaug
Kvalitetsansvarlig:	Silvia Olsen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Marked og styring
Emneord:	Kollektivtransport, kollektivtransportstatistikk, kostnadsvekst, teknologisk skifte, buss, tog

Kort sammendrag

Kollektivtrafikken har kommet til en ny normalsituasjon etter at den har gjennomgått store endringer gjennom pandemien. Denne rapporten ser nærmere på status for kollektivtrafikken i 2024 og utviklingen mellom 2019 og 2024. Hovedbildet er at selv om antallet passasjerer er på et tilsvarende nivå i 2024 som i 2019, så er ikke økonomien tilbake. Den økonomiske situasjonen er nå svært utfordrende. Billettinntektene har hatt en realprisnedgang, mens kostnadene ved å drifte kollektivtransporten har økt vesentlig raskere enn inflasjonen. I 2024 var mellomlegget mellom disse i all hovedsak dekket gjennom økte fylkeskommunale bevilgninger.

Summary

Public transport has reached a new normal situation after undergoing major changes during the pandemic. This report takes a closer look at Norwegian public transport in 2024 and the developments between 2019 and 2024. The main observation is that even though the number of passengers in 2024 is at a similar level to that in 2019, the finances have not recovered. The financial situation is presently challenging for the public transport system. Ticket revenues have seen a real-term decline, while the costs of operating public transport have increased significantly faster than inflation. In 2024, the gap between these was largely covered through increased allocations from the county authorities.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

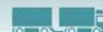
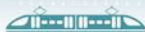
Kollektivtransporten i Norge har vært i en lang vekstperiode fram til pandemien traff i 2020, etter dette har kollektivtransporten hatt en rekke utfordringer både knyttet til å få tilbake passasjertallene og å få balanse i økonomien. Denne rapporten dokumenterer status i kollektivtransporten i 2024 og ser nærmere på utviklingen fra 2019.

Rapporten er skrevet av Jørgen Aarhaug, Gabriel Harzer og Fitwi Wolday. Aarhaug har fungert som prosjektleder og hovedforfatter av dokumentet, Harzer har gjennomført datainnsamling og bearbeiding med støtte fra Wolday og Aarhaug. Aarhaug og Wolday har utført analyser, kvalitetssikret og skrevet. Rapporten er skrevet på oppdrag fra Kollektivtrafikkforeningen. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Daniel Rees.

Oslo, august 2025
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia J. Olsen
Forskningssjef



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Formål	1
1.2	Bakgrunn	1
1.3	Avgrensning	1
1.4	Metode.....	2
1.5	Rapportstruktur	2
2	Kollektivtrafikken i 2024.....	3
2.1	Transport og kollektivtransport i Norge	3
2.2	Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi.....	8
3	Kollektivtransport i fylkene	26
3.1	Østfold.....	26
3.2	Oslo og Akershus.....	27
3.3	Innlandet.....	28
3.4	Buskerud	29
3.5	Vestfold og Telemark	30
3.6	Agder.....	32
3.7	Rogaland	33
3.8	Vestland	34
3.9	Møre og Romsdal.....	35
3.10	Trøndelag	36
3.11	Nordland	37
3.12	Troms	38
3.13	Finnmark	39
4	Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken.....	40
4.1	Jernbane.....	40
4.2	Bil	43
4.3	Ferger	44
4.4	Inntekt og realinntekt	45
5	Analyse og nøkkeltall	47
5.1	Buss	50
	Referanser	53

Kollektivtrafikken 2024

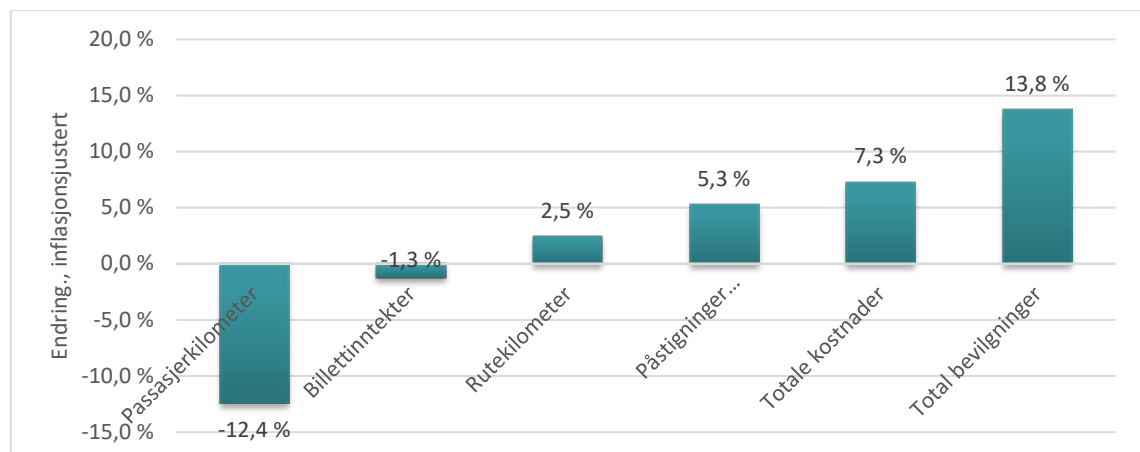
Utvikling fra 2019

TØI rapport 2102/2025 • Forfatter(e): Jørgen Aarhaug, Christoph Gabriel Harzer, Fitwi Wolday • Oslo 2025
• 53 sider

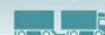
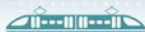
Kollektivtrafikken i 2024 er et transportsystem i omstilling med store økonomiske utfordringer. Trafikken, målt i antall påstigninger, er tilbake på samme nivå som før pandemien og viser en liten vekst fra 2023, samtidig er økonomien utfordrende. Kostnadene knyttet til kollektivtransportproduksjon stiger raskere enn inflasjonen i samfunnet for øvrig. I tillegg er det en dreining av tilbudet mot høyere standarder og dyrere tjenester. Samtidig har billettinntektene gått ned. Avhengig av kontraktsforhold har dette medført økte fylkeskommunale tilskudd og i enkelte tilfeller redusert produksjon.

Kollektivtransport drives både i kommersiell, statlig og fylkeskommunal regi. I 2024 foregikk 88 prosent av reisene med de fylkeskommunale tilbudene, 11 prosent med statlige tilbud (jernbane) og litt over 1 prosent med private kommersielle tilbud, i all hovedsak ekspressbusser og flybusser. Dette er ingen endring fra 2023.

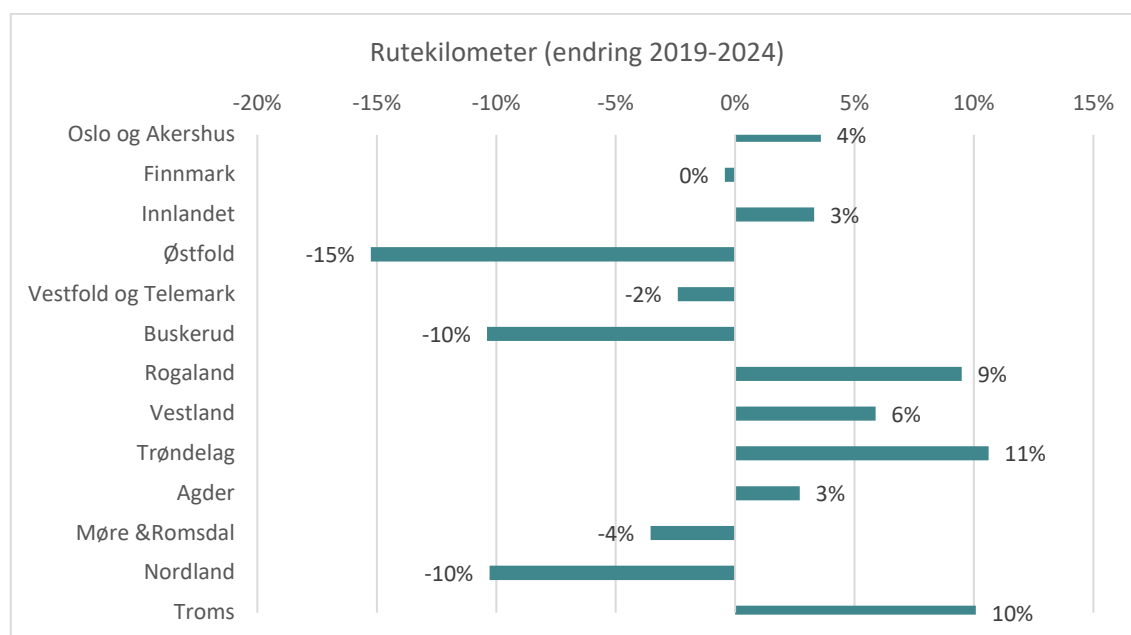
Denne rapporten beskriver kollektivtrafikken i Norge i 2024, og utviklingen mellom 2019 og 2023. Denne perioden er valgt for å kunne beskrive situasjonen før og etter pandemien. Pandemien påvirket transportmidlene ulikt, hovedbildet er at bilholdet i Norge ble ytterligere styrket, mens kollektivtransporten ble svekket. Kollektivtrafikken er i 2024 i hovedsak på samme nivå, målt i produksjon, som i 2019, men biltrafikken har økt. Bil er dermed fortsatt det klart dominerende transportmidlet i Norge.



Figur S.1: Utvikling i nøkkelparametre for fylkeskommunal kollektivtrafikk i perioden 2019-2023



Figuren viser at passasjerkilometrene har falt med drøyt 12 prosent, og billettinntektene med drøyt én prosent (justert for inflasjon) i perioden 2019-2024. Mens produksjonen har økt med 2,5 prosent, antall påstigninger har økt med 5 prosent, totale kostnader 7,3 prosent (inflasjonsjustert) og totale bevilgninger 14 prosent (inflasjonsjustert). Hovedbildet er altså en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte billettinntekter, men av økte offentlige bevilgninger, slik at bevilgningene ikke bare øker med økt produksjon, men bevilgningenes andel av de samlede kostnadene øker. Samtidig er det betydelig variasjon mellom fylkene (figur S.2).

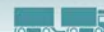
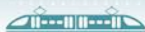


Figur S.2: Endring i ruteproduksjon (2019 – 2024) (prosent).

Figur S.2 viser at det er betydelig variasjon mellom fylkene i utviklingen av rutetilbudet. I fylker som Østfold, Buskerud og Nordland har det vært betydelig reduksjon i ruteproduksjonen, blant annet som følge av redusert produksjon (i Buskeruds tilfelle skyldes 4 prosentpoeng redusert produksjon, mens resten av nedgangen skyldes overføring av områder til Akershus). Samtidig har det vært en betydelig økning i produksjonen i Trøndelag, Troms og Rogaland.

Kollektivtrafikken er inne i en omstilling. Et viktig utviklingstrekk er at en stadig større andel av trafikken utføres med lav- og nullutslippskjøretøy. Flertallet av bussene som har blitt registrert på virksomheter som driver med lokal kollektivtransport har siden 2022 vært elektriske. Samtidig har ikke CO2 utslippene fra lokal kollektivtrafikk falt. Forklaringer på dette er i hovedsak at bussene som i 2019 gikk på biodrivstoff i 2024 i all hovedsak går på fossil diesel, i hovedsak av reguleringsmessige og økonomiske årsaker. Forbruket av biodrivstoff har gått ned, mens forbruket av elektrisitet og diesel har økt i perioden.

En betydelig del av det fylkeskommunale kollektivtilbudet utenom de største byområdene, er bygd opp rundt behovet for skoleskyss. Hoveddelen av skoleskyssen utføres av det ordinære kollektivtilbudet, men dette tilbudet tilpasses skolenes behov. I praksis betyr det at i grise-grendte strøk vil kollektivtilbudet bestå av en buss til skolen om morgenen og tilbake på ettermiddagen. På tross av at antall elever med rett på skoleskyss har holdt seg tilnærmet konstant i perioden, har de synlige kostnadene til skoleskyss økt. Dette henger sammen med en økning i andelen og antallet elever som benytter lukket skoleskyss. Dette er transport som ikke er åpen for allmennheten.



I hovedsak brukes de fylkeskommunale bevilgningene til kollektivtransport, og billettinntektene til drift av kollektivtransportsystemet, ikke til investeringer. Det sagt, så pågår det to større kollektivinfrastrukturprosjekt som i stor grad finansieres via fylkeskommunene, Fornebubanen i Oslo og Bærum og Bybanen i Bergen. Investeringer i vei og havner ligger som en egen post i de fylkeskommunale regnskapene og er vanskelige å fordele mellom kollektivtransport og andre formål.

Det er betydelig variasjon mellom fylkene på nivå på og utforming av kollektivtransporttilbudet. Samtidig er det en trend på tvers av fylker at utgiftene øker raskere enn inntektene, og at mellomlegget dekkes med økte tilskudd. Kollektivtransporttilbudet har i perioden 2019- 2024 altså i større grad blitt skattefinansiert og i mindre grad brukerfinansiert.

Det viktigste statlige kollektivtilbudet, er jernbanen. Trafikkutviklingen på jernbanen har i all hovedsak fulgt samme mønster som i den fylkeskommunale kollektivtrafikken, med et fall i bruk under pandemien og økning i etterkant av pandemien. I 2024 var antall påstigende det høyeste som noen gang er registrert, og transportarbeidet er på nivå med før pandemien. Hoveddelen av de påstigende på jernbanen kommer på lokaltogstrekningene, mens transportarbeidet (personkilometer) er jevnere fordelt mellom lokaltog, intercitytog og fjerntrafikk.

Bilholdet i Norge er i praksis uendret i perioden 2019 til 2023. Antall registrerte biler har fulgt befolkningen, men med en avtagende tendens. Det er i overkant av 500 biler per 1 000 innbyggere. Andelen elbiler øker, mens andelen og antallet diesel og bensinbiler i bilpopulasjonen går ned.

1 Innledning

1.1 Formål

Kollektivtrafikk er et viktig bidrag til mobiliteten i Norge og til det grønne skiftet. Kollektivtrafikken, og spesielt den delen av kollektivtrafikken som organiseres gjennom fylkeskommunene, er i rask omstilling med innfasing av nye kjøretøy, produkter og tjenester. Dette er en omstilling som i begrenset grad blir fanget opp i nasjonal statistikk og har betydelige økonomiske konsekvenser. Nasjonal statistikk fanger i øyeblikket godt opp produksjon, men i mindre grad, og ikke like direkte, økonomien og utslippskonsekvensene av omstillingen.

Prosjektet «Statusrapport for kollektivtrafikken» har som formål å sammenstille informasjon samlet inn av Kollektivtrafikkforeningen, SSB, og andre, for å gi et overblikk over status for kollektivtrafikken i Norge, med fokus på etterprøvable og kvalitetssikret statistikk. Denne rapporten presenterer nøkkelinformasjon fra prosjektet.

1.2 Bakgrunn

Prosjektet «Statusrapport for kollektivtrafikken» springer ut av Kollektivtrafikkforeningens arbeid med datainnsamling fra fylkeskommunene. Dette er et arbeid som har pågått over lengre tid og som har vært basert på BEST-rapporteringen som enkelte kollektivtrafikkselskaper¹ har vært tilknyttet.

Over tid har manglende arbeid med kvalitetssikring av disse dataene, og flere andre forhold, medført at datasettet som ble samlet inn i praksis ikke var av brukbar kvalitet. Det besto av størrelser som opplagt var inkonsistente og informasjonen ble derfor i liten grad brukt til formålet, som var kommunikasjon rundt utviklingen i fylkeskommunenes arbeid med kollektivtrafikk.

I 2024 gjennomførte TØI, sammen med Kollektivtrafikkforeningen en større gjennomgang av dataene som ble samlet inn. I denne gjennomgangen ble de ulike variablene vurdert ut ifra kvalitet og nytte, unødvendige variabler ble tatt ut av innsamlingen og noen nye ble tatt inn. Det ble også utarbeidet et standardisert sett med metadata. Nøkkeltall fra denne innsamlingen ble presentert i rapporten «Kollektivtrafikken 2019 – 2023» (Aarhaug og Wolday, 2024a)².

1.3 Avgrensning

Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport drevet i fylkeskommunal regi (gjørne omtalt som lokal kollektivtransport). Det vil si at kommersielle og statlige kollektivtilbud i hovedsak holdes utenom. For statlig kollektivtransport og andre transportmidler brukes kun andrehandsdata. Videre følger innrapporteringen i hovedsak kollektivtrafikkselskapenes geografiske inndeling, denne er ikke alltid fullt ut sammenfallende med gjeldende fylkesgrenser. På grunn av fylkessammenslåinger og splittinger i 2020 og 2024, opererer vi med et litt tilpasset fylkessett. På tross av Viken fylke, ble den fylkeskommunale trafikken drevet separat i tidligere Østfold, Akershus og Buskerud. Data for disse fylkene presenteres derfor separat i hele perioden. For Innlandet er 2019 tall innrapportert. For Vestfold og Telemark er det

¹ I rapporten brukes kollektivtrafikkselskap/ administrasjonsselskap om offentlig eide selskap, eller avdelinger i fylkeskommunene som organiserer kollektivtransport, uavhengig av om selskapet selv klassifiserer seg som mobilitetsselskap, administrasjonsselskap, kollektivselskap el.a.. Operatørselskap benyttes om selskap som kjører.

² Metadataene er tilgjengelige i arbeidsdokumentet «Metadata og vurderinger» (Aarhaug og Wolday, 2024b).

rapportert felles for perioden 2020-2023. I 2024 er det rapportert separat. For Vestland er det rapportert felles for 2020-2024, tallene for 2019 er delvis konstruert med utgangspunkt i data fra Hordaland og Sogn og Fjordane. Troms og Finnmark har rapportert separat i hele perioden.

1.4 Metode

Denne rapporten baserer seg på grunnarbeidet som ble utført i 2024. Det vil si at det er gjennomført en datainnsamling gjennom et excelbasert skjema sendt til alle fylkeskommuner/kollektivselskap. Dette skjemaet har inkludert tidligere innrapportering, slik at denne har kunnet kvalitetssikres av de som rapporterer inn. De innrapporterte dataene er sammenstilt av TØI og kvalitetssikret opp mot tidligere innrapporteringer, og kontrollspørsmål er stilt via telefon og e-post.

Det er en mindre justering i forbindelse med miljøvariabler hvor ulike indikator er brukt i innsamlinga, hvor det er gått bort fra innsamling av data om kjøretøy på fylkeskommunale kontrakter og i stedet innført en variabel for bruk av ulike former drivstoff.

1.5 Rapportstruktur

Kapittel 2 presenterer utvalgte nasjonale tall. Kapittel 3 presenterer utvalgte tall for utviklingen i kollektivtransport i hvert enkelt fylke. Kapittel 4 presenterer noen utvalgte nøkkeltall for øvrig, altså utvikling i samfunnet som har innvirkning på kollektivtrafikken. Kapittel 5 presenterer utvalgte analyser.

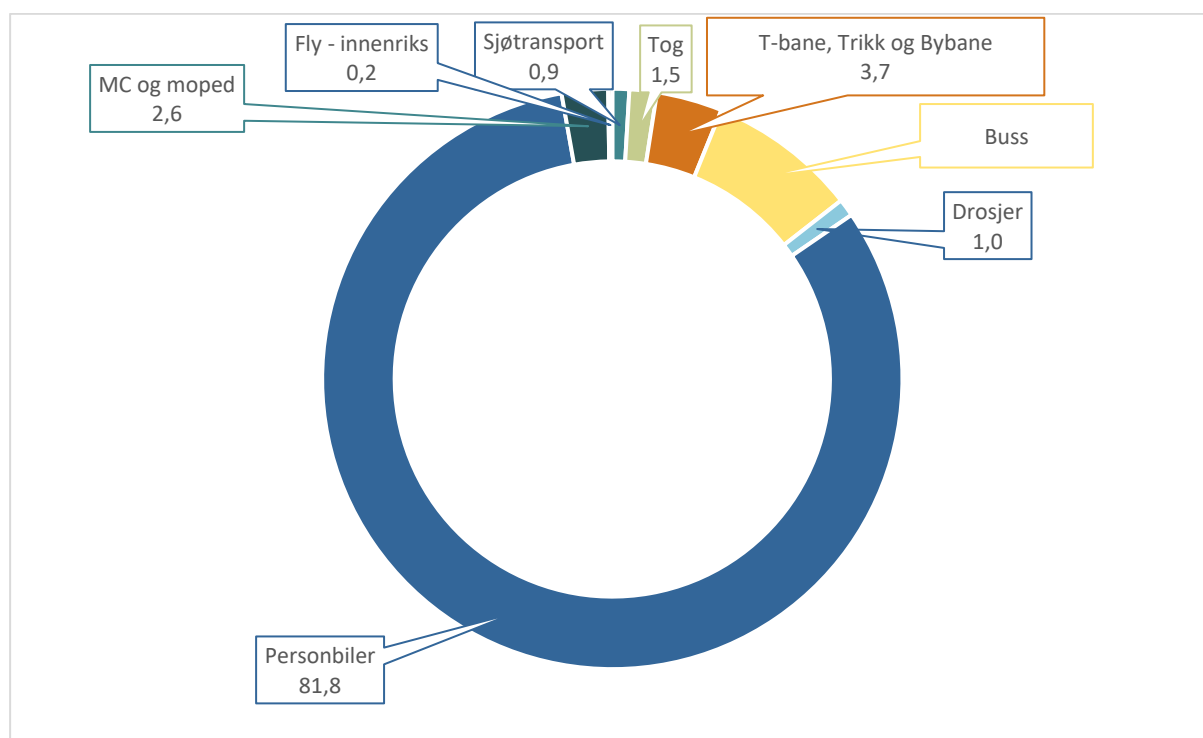
Videre har rapporten flere vedlegg som gir en fyldigere presentasjon av arbeidet med rapporten, metoder, bakgrunn for prioritering mellom ulike variabler, kilder, og forbedringspunkter som kan adresseres i senere arbeid med kollektivstatistikk.

2 Kollektivtrafikken i 2024

Med kollektivtransport forstår vi, i denne rapporten, rutegående transporttilbud som er åpne for allmenheten. Dette inkluderer flybusser og ekspressbusser, men ikke drosjer³. Fly holdes utenom. Ferger er utfordrende å håndtere, da disse både fungerer som en del av veien, og som et kollektivtilbud for passasjerer. I datainnsamlingen har ferger og passasjerbåter blitt behandlet separat. Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport i fylkeskommunal regi, men gir en overordnet presentasjon av transport situasjonen generelt og annen kollektivtransport.

2.1 Transport og kollektivtransport i Norge

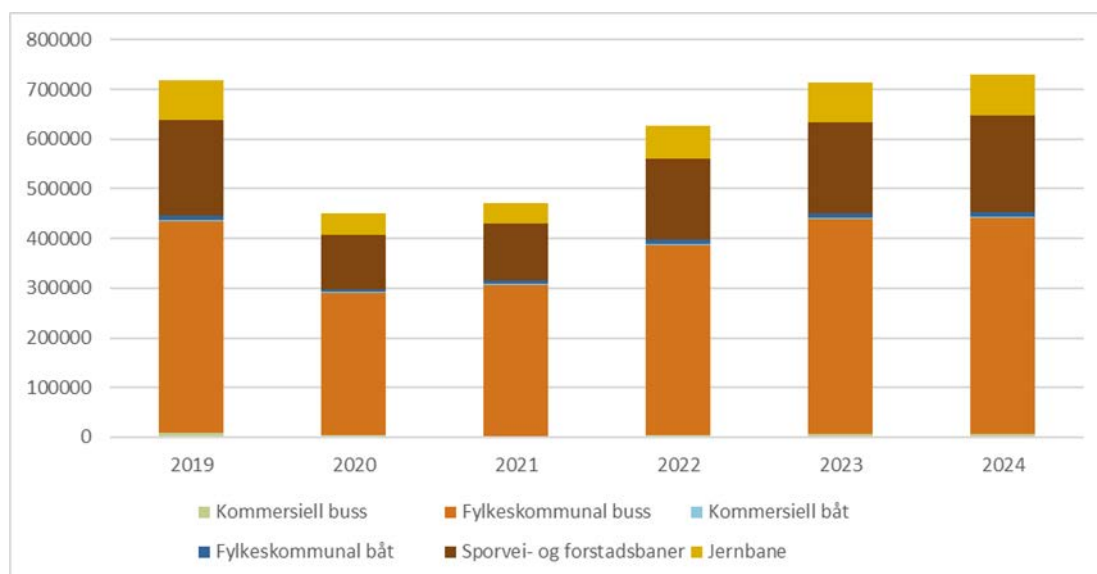
Det klart viktigste transportmidlet for reiser internt i Norge, er privatbilen. Det gjelder på tvers av reisemål og regioner. Kollektivtransport kommer på andreplass (figur 2.1).



Figur 2.1: Andel trafikanter/passasjerer med ulike transportmidler (påstigende, prosent, SSB 03982).

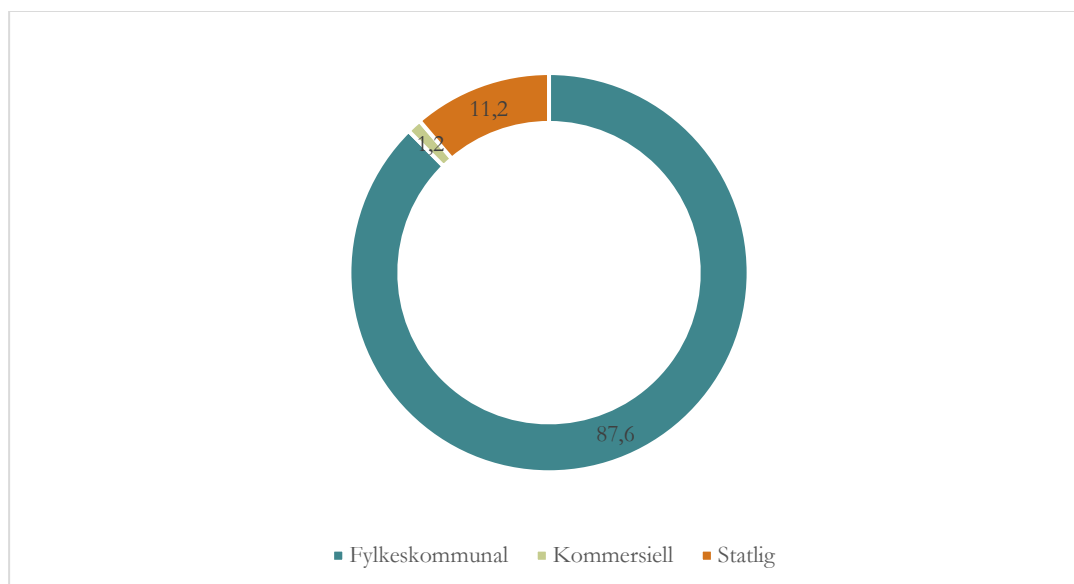
Figur 2.1 viser andel passasjerer i prosent (målt som enkeltreiser/ påstigninger) med ulike transportmidler for innenlandske reiser i Norge i 2024. Figuren viser at flest reiser blir utført med bil, hele 82 prosent (hvorav 3 prosent er leiebiler). Samlet utgjør rutegående kollektivtransport 14,5 prosent av alle reiser. Dette utgjør 729 millioner enkeltreiser. Buss er transportmidlet som tar flest passasjerer (figur 2.2) i denne kategorien.

³ I praksis er imidlertid ikke skillet særlig knyttet til skoleskys hvor det utføres med drosjer som underleverandører til busselskap. Åpen skoleskys er i utgangspunktet kollektivtrafikk, mens lukket skoleskys ikke er det.



Figur 2.2: Passasjerer med ulike kollektive transportmidler (1000 passasjerer. SSB 11570).

Figur 2.2 viser antall passasjerer med de ulike kollektivtransportmidlene i perioden 2019 til 2024. Det er klart flest påstigende på buss, fulgt av kategorien for t-bane, bybane og trikk. Deretter følger jernbane. Båt utgjør et mindre antall passasjerer i det store bildet. Figuren viser at hoveddelen av trafikken foregår med kollektivtilbud drevet i offentlig regi. Samtidig viser den at det eksisterer private kollektivtilbud. Dette dreier seg om blant annet ekspressbusser, flybusser, turistbåter og busser som betjener enkelt-destinasjoner⁴. Fordeler vi trafikken på fylkeskommunal, kommersiell og statlig, fremgår det tydelig at kollektivtrafikken i hovedsak blir drevet i fylkeskommunal regi.



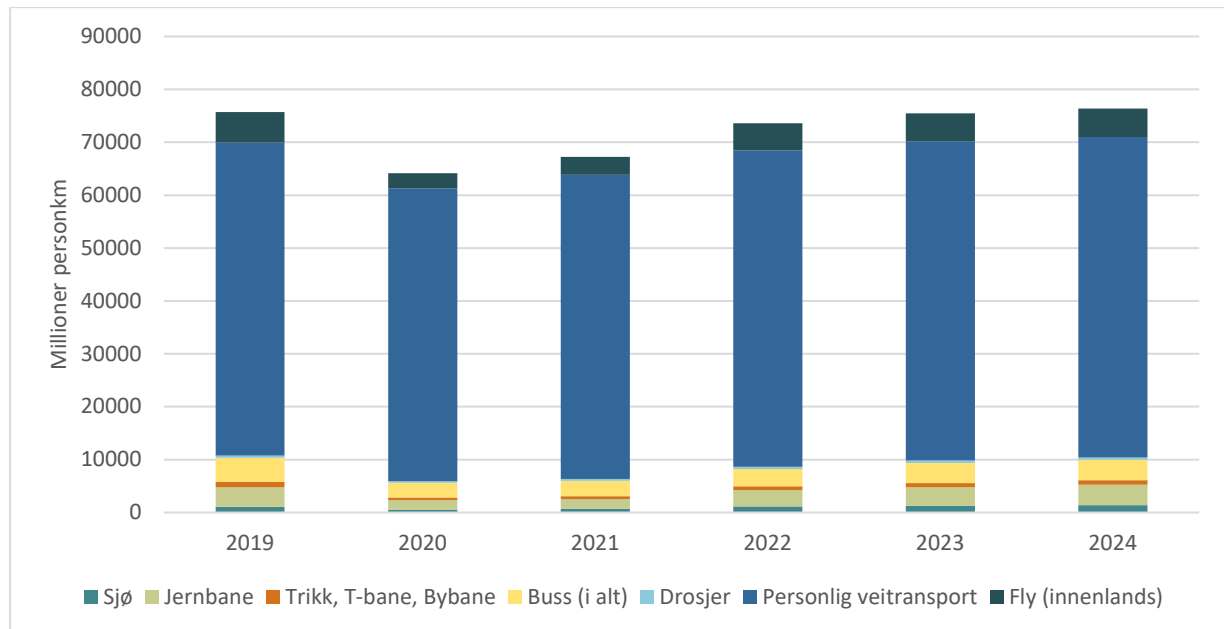
Figur 2.3: Andel fylkeskommunal, kommersiell og statlig (2024, passasjerer, prosent, SSB 11570).

Figur 2.3 viser at 88 prosent av påstigningene på kollektive transportmidler fant sted på fylkeskommunale tilbud. Litt over 1 prosent gikk på tilbud som drives på kommersielt initiativ mens 11 prosent av

⁴ Som IKEA-bussen.

påstigningene skjedde på det nasjonale jernbanenettet som driftes i statlig regi. Det statlige inkluderer jernbanelinjer som driftes privatøkonomisk lønnsomt innenfor avtaler med staten og tilbud i takst-samarbeid med fylkeskommune.

Kollektivtrafikken utgjør en ikke ubetydelig andel av transportarbeidet som utføres i Norge. Samtidig er mobiliteten i Norge klart dominert av bilbruk (personlig veitransport) (figur 2.4).

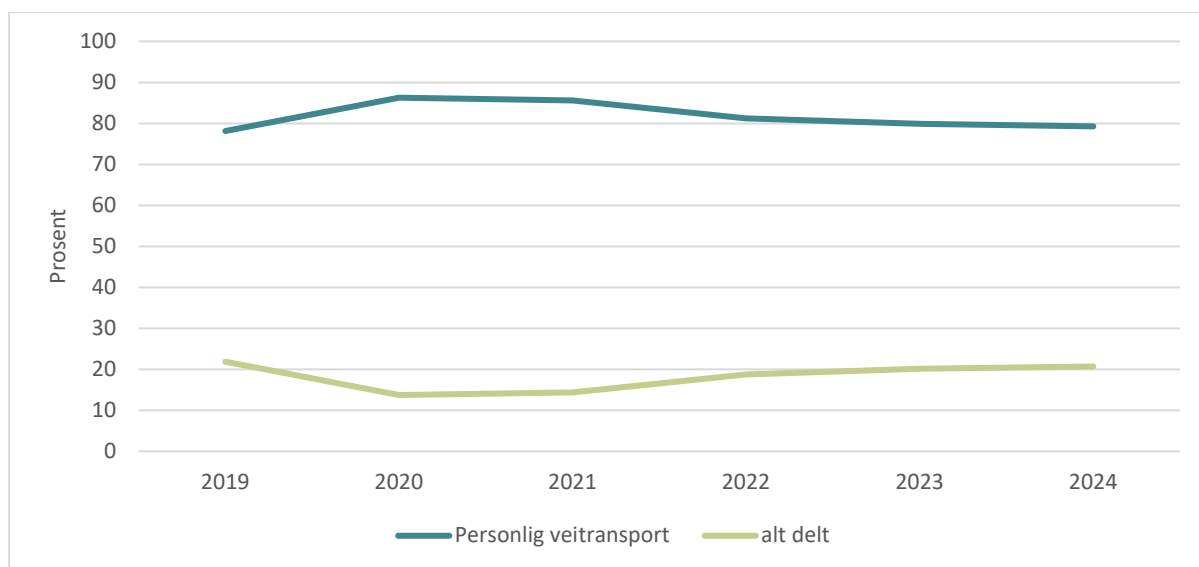


Figur 2.4: Innenlands transportarbeid ulike transportmidler (personkilometer).

Figur 2.4 viser sammenstilling av innenlands transportarbeid utført med ulike transportmidler, oppgitt i millioner personkilometer. Beregningen til figuren er utført med bakgrunn i metodene og data fra «Transportytelser i Norge» (Flotve, 2024) og *SSB-tabell 03982*, men sammenstillingen er gjort for denne rapporten. Grupperingene av transportmidler som er gjort her er; sjø – alt på kjøll, både ferge, hurtigbåt og annen båt i innenlands trafikk; jernbane – all trafikk på det nasjonale jernbanenettet inkludert flytog; Trikk, T-bane, Bybane – trafikk på egne skinner i fylkeskommunal/kommunal regi på lokale nett (i Oslo og Akershus, Bergen og Trondheim). Buss – både fylkeskommunale og andre busser. Drosjer – biler på drosjeløyve. Personlig veitransport – private biler, leiebiler, leasingbiler, inkludert motorsykler og mopeder. Fly – innenlands fly, både kommersielle og FOT-ruter⁵.

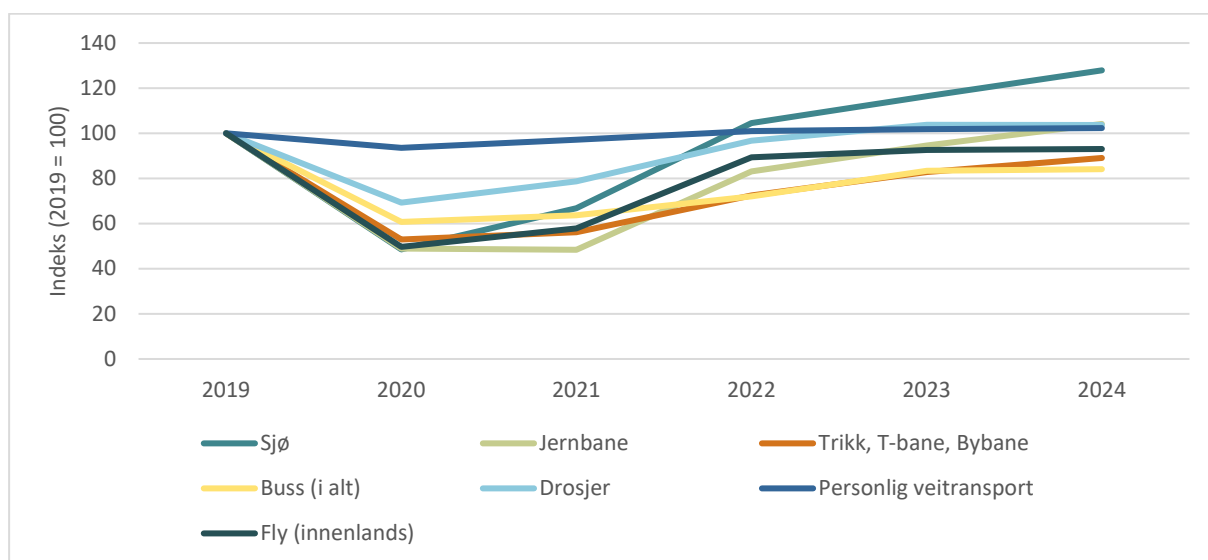
Som vist i figur 2.5, under, påvirket pandemien bruken av delte (kollektive) transportmidler mer enn bruken av privatbil. Den totale reisevirksomheten gikk ned under pandemien, men det fallet i biltrafikken var mindre, slik at bilens andel av trafikkarbeidet økte. Utviklingen snudde seg derimot fra 2022 og trendene flatet seg ut deretter.

⁵ FOT betyr forpliktelser til offentlig tjenestetilbud, i praksis den delen av det innenlandske flyrutenettet som blir utført på anbud.



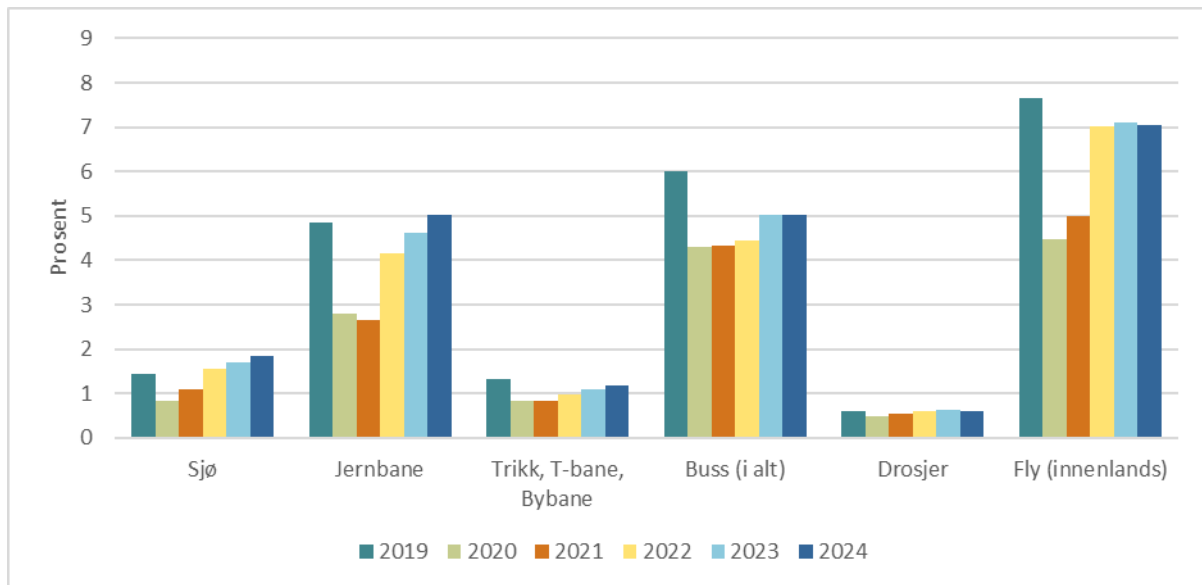
Figur 2.5: Andel samlet transportarbeid fordelt på personbil (bil, leiebil og MC) og andre transportmidler («ikke bil»).

Figur 2.5 viser andel av det totale innenlandske transportarbeidet som ble utført med bil og andre transportmidler. Dette økte under pandemien, mest fordi bilbruken ble mindre påvirket enn de andre transportmidlene (figur 2.6).



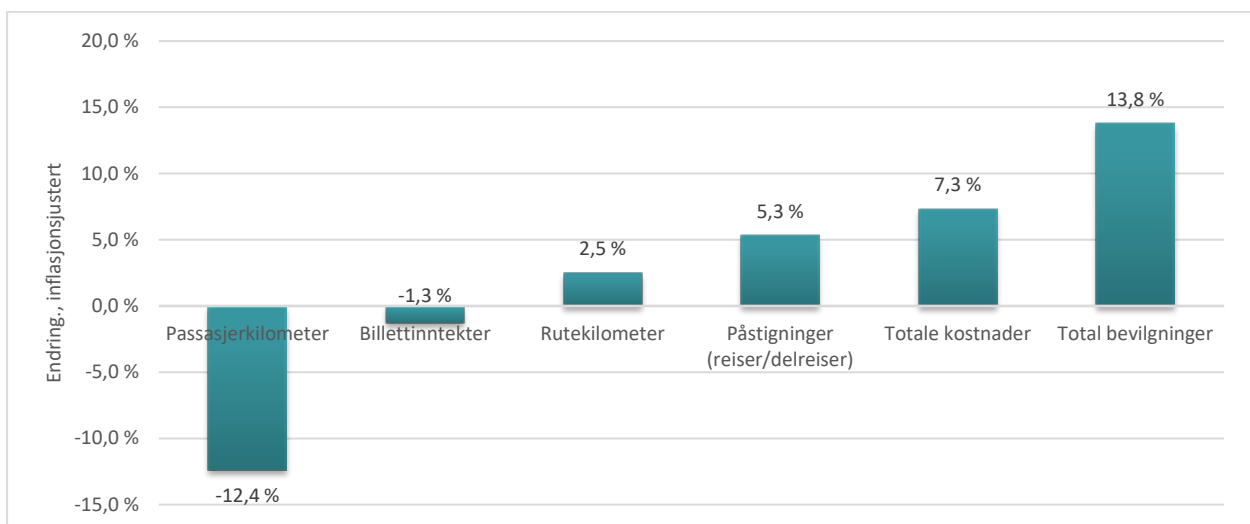
Figur 2.6: Utvikling i bruk av transportmidler (indeks 2019=100).

Figur 2.6 viser hvordan transportarbeidet med ulike transportmidler har endret seg i forhold til situasjonen i 2019. Ser vi nærmere på de ikke-personlige transportmidlene, ser vi at de her et sammenfallende mønster i endringen fra år til år (figur 2.7).



Figur 2.7: Andel av samlet transportarbeid (personkilometer) i Norge, andre transportmidler enn bil, 2019-2024.

Figur 2.7 viser utvikling i andel (i prosent) av samlet transportarbeid som utføres av de ulike ikke-personlige transportmidlene. Sjøtransport har tatt igjen nivået før pandemien og vokst. Jernbanetransport er på et (marginalt) høyere nivå enn pandemien. Trikk, T-bane og Bybane er på nesten samme nivå som før pandemien. Buss er ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Drosjer har holdt seg ganske stabilt gjennom pandemien, på tross av omreguleringen. Innenlands flytransport har stabilisert seg på samme nivå som i 2022, noe lavere enn før pandemien.



Figur 2.8: Utvikling i nøkkelparametere for kollektivtrafikken i perioden 2019-2024⁶.

⁶ Passasjerkilometer, rutekilometer og påstigninger inkluderer ikke data fra Vestland; Billettinntekter inkluderer ikke data fra Finnmark, Vestland, Vestfold & Telemark; Totale kostnader og bevilgninger inkluderer ikke data fra Vestland, Vestfold & Telemark.

Figur 2.8 viser endringen i nøkkeltalparametere i perioden 2019 til 2024. Billettinntekter, kostnader og bevilgninger er inflasjonsjustert. I perioden 2019 til 2024 har antall passasjerkilometer falt med litt over 12 prosent. Antall påstigninger på fylkeskommunale ruter har økt med 5,3 prosent, mens produksjonen har økt med om lag 2,5 prosent. Passasjerbetalingen, altså billettinntektene, ligger omtrent på nivå med 2019. Det vil si, billettinntektene økte med om lag 20 prosent, i løpende priser. Reelt sett har billettinntektene falt med en drøy prosent fordi inflasjonen i perioden var 21 prosent. Kostnadene ved å produsere kollektivtransporttjenestene har økt med 29,4 prosent (i løpende priser), eller 7,3 prosent justert for inflasjon. Kostnadsveksten vært raskere for buss, enn for skinne- og sjøgående transport. Dette har særlig kommet til syne ved inngåelse av nye anbudskontrakter for buss (Aarhaug mfl., 2025a). Bevilgningene, i hovedsak fra fylkeskommunene, har økt med 37,2 prosent, i løpende priser (tilsvarende inflasjonsjustert verdi er 13,8 prosent). Hovedbildet er altså en rask kostnadsvekst som ikke dekkes inn av økte inntekter, men av økte offentlige bevilgninger, slik at bevilgningene ikke bare øker med økt produksjon, men også som andel av den samlede finansieringen.

2.2 Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi

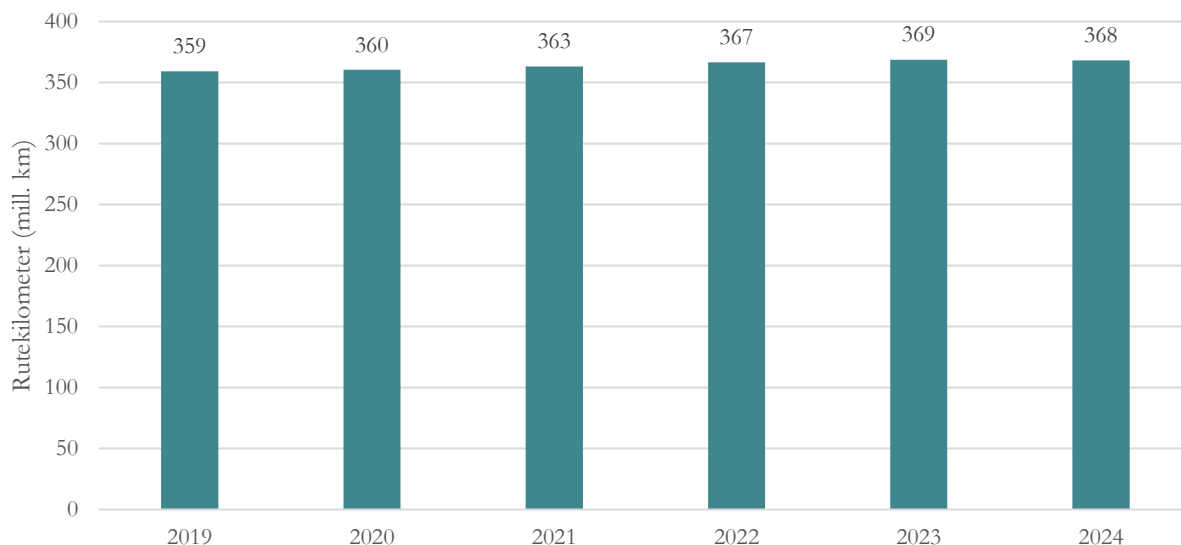
I denne sammenstillingen benytter vi tall direkte innsamlet fra fylkeskommunene og tall innrapportert til SSB. En gjennomgående utfordring er knyttet til tidsseriebruddet som kom i forbindelse med kommune-reformen som treddet i kraft 1. januar 2020. I den forbindelse ble nye rapporterende enheter opprettet i flere fylker. Tilgangen til data for det geografiske området som er sammenfallende med de nye ansvars-områdene, har vært varierende. Samtidig kom pandemien i 2020, slik at tallene for 2020 i liten grad er egnet som et «nullpunkt» for framtidig statistikk. For å løse dette har vi «konstruert» data for fylker som ikke eksisterte i 2019 ved å legge sammen data fra de fylkene som senere ble sammenslått, der det har vært mulig⁷.

Sammenstillingen her baserer seg på buss, trikk, t-bane og fylkeskommunale båtruter. Bilferger og transport på det nasjonale tognettet, dette gjelder også togtransport hvor billettene er subsidiert av fylkeskommunen, holdes altså utenom.

2.2.1 Produksjon

Kollektivtrafikken har i hovedsak opprettholdt ruteproduksjonen gjennom pandemien, med en svak økning etter pandemien, og nådd tilbake nivået for antall påstigninger som før pandemien. Trenden på antall påstigninger har snudd fra og med 2023, og oversteg nivået fra 2019.

⁷ Østfold, Oslo-Akershus og Buskerud har hele tiden rapportert statistikk hver for seg. Innlandet er summert Hedmark og Oppland i 2019. Det har ikke latt seg gjøre å få et komplett datasett for Vestfold i 2019. Vestfold og Telemark står sammen for 2020 til 2023, og hver for seg i 2024. For tilsvarende er det ikke et komplett datasett for Vestland i 2019, grunnverdiene er estimert med bakgrunn i SSB-data for Hordaland og Sogn og Fjordane. Troms og Finnmark har hele tiden rapportert separat.



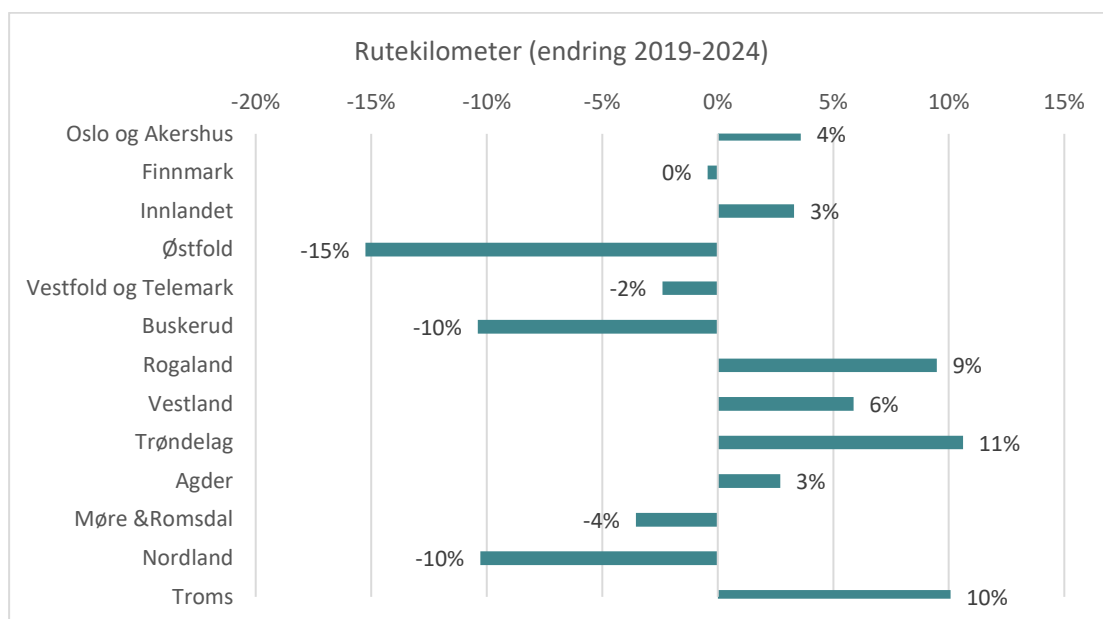
Figur 2.9: Rutekilometer (millioner kilometer⁸).

Figur 2.9 viser utviklingen i fysisk produksjon av kollektivtransport, målt som antall kilometer kjørt i rute. Figuren viser at produksjonsvolumet har vært opprettholdt igjennom hele perioden, med mindre endringer. Det er en jevn vekst i produksjonen på nasjonalt nivå, gjennom hele perioden. Det er noe variasjon i utviklingen (ikke vist i figuren). Denne jevne nasjonale veksten skjuler imidlertid betydelig regional variasjon. Noen fylker har en nedgang i produksjonen, mens de fleste har en liten vekst (tabell 2.1 og figur 2.10).

⁸ 2019-tallene for Vestland er estimert basert på SSB-data for Hordaland og Sogn og Fjordane (sammenslått 2020).

Tabell 2.1: Ruteproduksjon i millioner kilometer fordelt på fylke og år. «:» betyr at data mangler.⁹

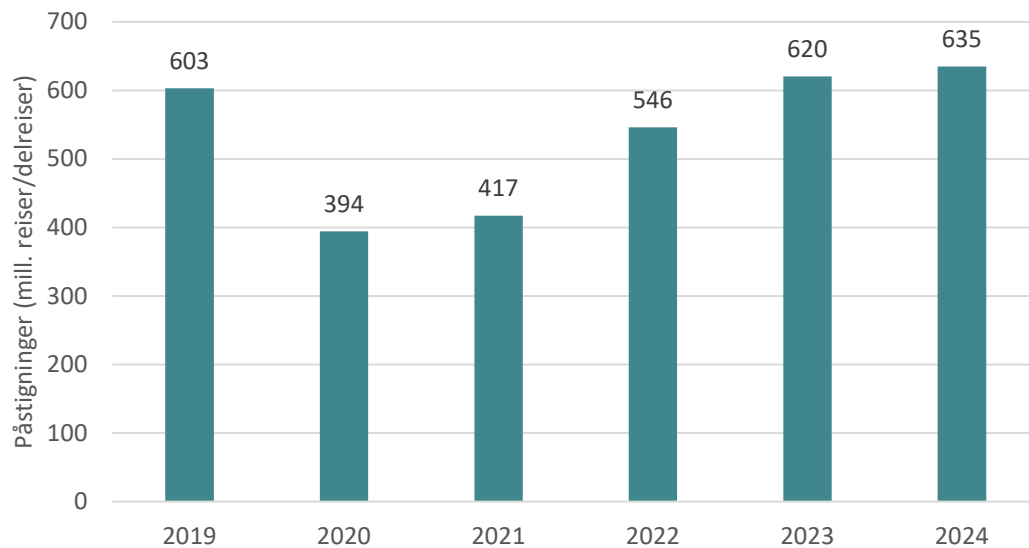
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo og Akershus (Ruter)	122	124	129	129	127	127
Finnmark	6	6	6	6	5	6
Innlandet	22	20	21	21	22	22
Østfold (ØKT)	12	12	10	10	11	10
Vestfold og Telemark	20	20	20	20	20	:
Vestfold	:	:	:	:	:	11
Telemark	:	:	:	:	:	9
Buskerud (Brakar)	13	13	13	13	12	12
Rogaland (Kolumbus)	22	23	24	24	25	24
Vestland (Skyss)	48 ⁶	48	44	50	51	52
Trøndelag (AtB)	29	30	31	31	31	32
Agder	19	19	20	19	19	19
Møre & Romsdal	18	18	18	18	17	18
Norland	16	15	14	14	14	14
Troms	13	13	14	13	14	15
Norge	359	360	363	367	369	368



Figur 2.10: Endring i ruteproduksjon (2019 – 2024) (prosent).

Selv om tilbuds nivået på kollektivtransport i hovedsak har ligget stabilt, har bruken hatt et betydelig fall knyttet til pandemien. Dette kan synliggjøres med utviklingen i påstigninger figur 2.11 og utført transportarbeid figur 2.12.

⁹ Summeringene er gjort på avrundede tall.



Figur 2.11: Antall påstigninger (i millioner), nasjonale tall¹⁰.

Etter en betraktelig fall (mellom 17% og 40%) i 2020 sammenliknet med 2019, er antall påstigende på fylkeskommunal kollektivtransport i 2023 forbi nivået som før pandemien, noe som bekreftes i 2024. Dette betyr ikke det samme nivået som kollektivtrafikken ville vært på i en kontrafaktisk virkelighet uten pandemi. Fram mot 2020 var det en betydelig vekstperiode for kollektivtrafikken.

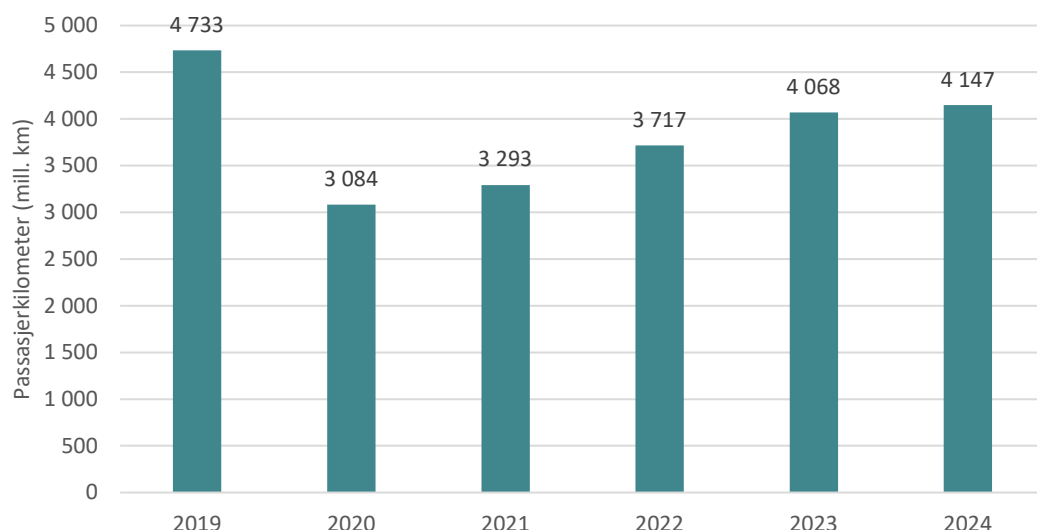
Tabell 2.2 viser tallene bak denne figuren.

Tabell 2.2: Antall påstigninger (i millioner), nasjonale tall med fordeling på fylke og år.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo og Akershus (Ruter)	356.23	216.83	223.18	304.81	343.27	351.39
Finnmark	1.65	1.26	0.93	1.04	1.58	1.67
Innlandet	11.3	7.53	8.42	9.76	10.72	11.09
Østfold (ØKT)	10.19	7.04	6.74	7.36	8.84	8.48
Vestfold og Telemark	16.64	11.88	11.49	14.5	16.32	:
Vestfold	:	:	:	:	:	10.06
Telemark	:	:	:	:	:	6.77
Buskerud (Brakar)	12.63	8.83	9.13	11.22	12.05	12.3
Rogaland (Kolumbus)	28.08	21.16	24.33	30.31	35.9	35.83
Vestland (Skyss)	:	17.59	60.89	78.52	89.12	90.93
Trøndelag (AtB)	42.56	30.03	34.57	42.84	48.91	51.69
Agder	19.04	14.45	14.85	18.37	20.9	21.89
Møre & Romsdal	6.51	4.46	4.3	5.19	6.81	6.52
Nordland	8.5	5.89	6.18	6.83	7.85	7.98
Troms	13.07	10.88	12.34	15.25	18.08	18.49
Norge		357.82	417.34	546.01	620.34	635.1

Transportarbeidet utført av kollektivtransport virker ikke å ha kommet tilbake på samme nivå som før pandemien. Dette er vist i figur 2.12.

¹⁰ Tallene for Skyss i 2019 og 2020 er bak denne figuren estimert med utgangspunkt i observert utvikling i Trøndelag og det vi vet om ruteproduksjonen i Hordaland og Sogn og Fjordane.



Figur 2.12: Transportvolum (passasjerkilometer).

Figur 2.12 viser utviklingen i transportvolum nasjonalt. Figuren viser et fall til 2020 knyttet til pandemien, og en påfølgende vekst. Denne veksten når imidlertid ikke samme nivå som volumet i 2019, til tross for høyere antall påstigninger i 2023 og 2024 enn i 2019. Det kan være flere årsaker til dette, som 1) at gjennomsnittlig reiselengde med kollektivtransport har falt, 2) at datakvaliteten har økt i perioden, og at passasjerkilometer historisk har vært overestimert¹¹. Den største enkeltendringen har funnet sted i Oslo og Akershus. Dette påvirker de nasjonale tallene betydelig.

Tabell 2.3: Transportvolum, passasjerkilometer fylkesfordelt (mill. km.)

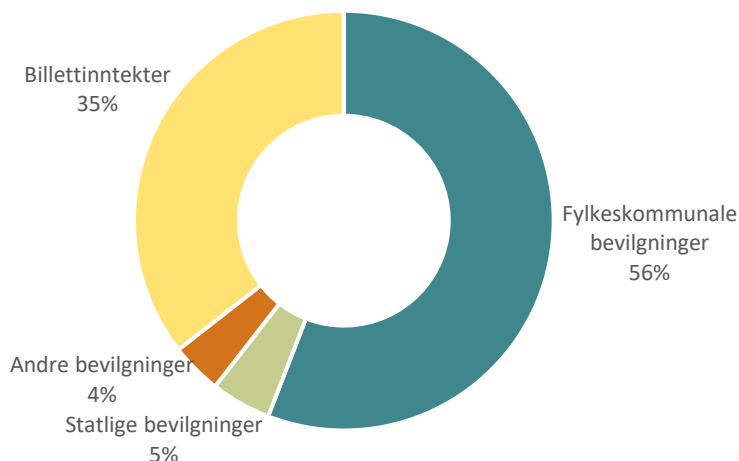
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo og Akershus (Ruter)	2365	1313	1398	1422	1562	1 628
Finnmark	49	36	30	33	36	37
Innlandet	182	82	91	105	115	119
Østfold (ØKT)	69	57	55	67	70	68
Vestfold og Telemark	167	117	112	143	162	:
Vestfold	:	:	:	:	:	71
Telemark	:	:	:	:	:	111
Buskerud (Brakar)	145	125	125	139	138	140
Rogaland (Kolumbus)	169	163	158	193	211	214
Vestland ¹² (Skyss)	581	419	488	574	667	667
Trøndelag (AtB)	483	339	387	354	545	576
Agder	177	136	139	173	190	189
Møre & Romsdal	63	43	41	49	63	60
Nordland	103	75	77	82	94	96
Troms	181	147	153	156	170	170
Norge		3084	3293	3717	4068	4 147

¹¹ Passasjerkilometer er en størrelse som har vært svært vanskelig å beregne historisk. Det er først med automatiske tellinger med høy nøyaktighet det er mulig å gi presise estimat.

¹² Tallet for Vestland er estimert basert på foreliggende informasjon.

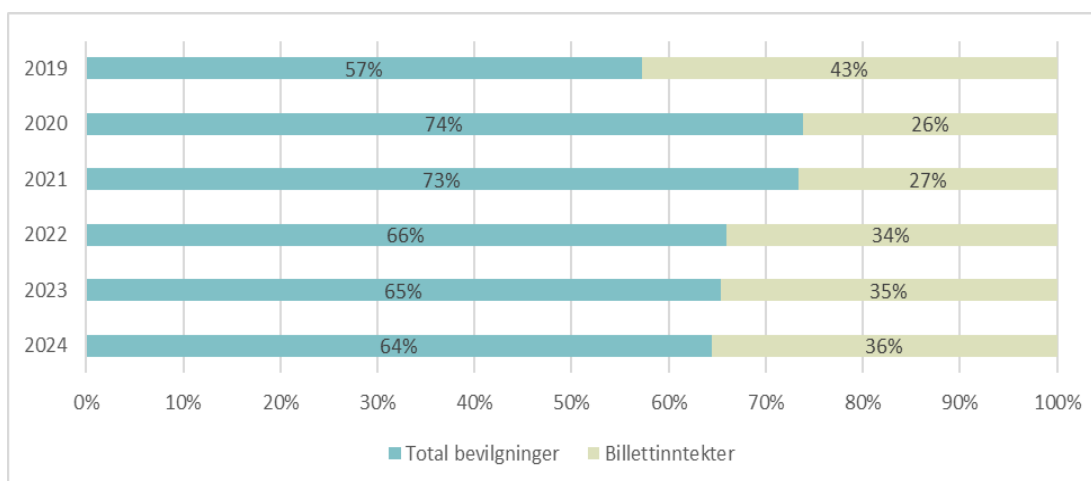
2.2.2 Økonomi

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes budsjetter og gjennom billettinntekter. I tillegg kommer (relativt sett) mindre beløp fra andre kilder. Dette inkluderer statlige bidrag i byvekstavgifter og bompenger.



Figur 2.13: Fordeling av finansiering etter kilde i 2024 (prosent).

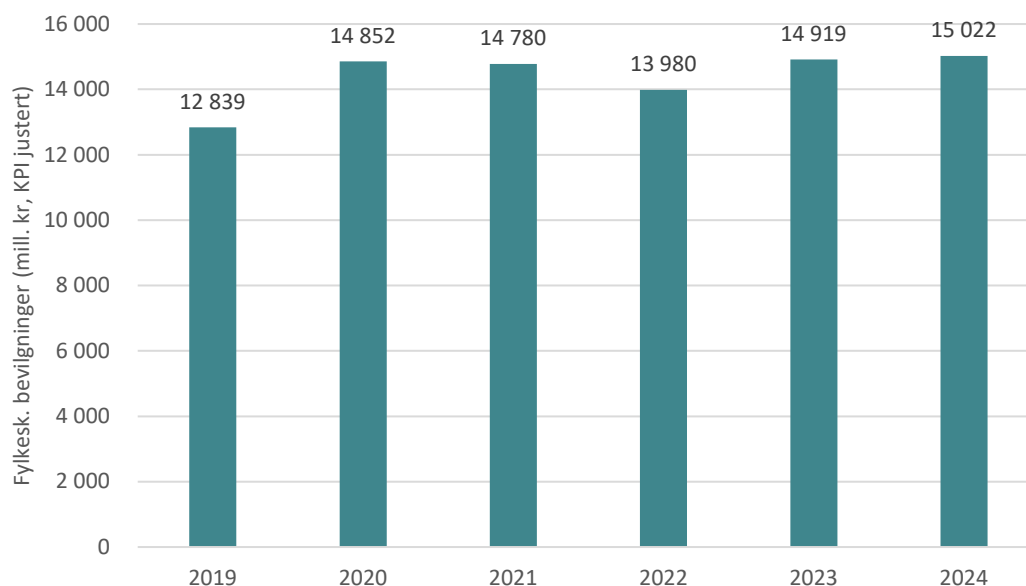
Figur 2.13 viser at hoveddelen av kollektivtrafikken finansieres over fylkeskommunenes budsjett og av brukerne i form av billettinntekter. I tillegg kommer det noen tilskudd fra andre finansieringskilder, i hovedsak statlige bevilgninger knyttet til byvekstavgifter og bompenger. Andelen av finansieringen som kommer direkte fra brukerne har økt noe siden pandemien, men er på et lavere nivå enn før pandemien (figur 2.14). På landsbasis (minus Vestland og Telemark og Vestfold fylker, som vi mangler data for i 2019) betydde dette at under pandemien (2020 og 2021) ca. hver fjerde krone av finansieringskilden for kollektiv drift kom fra billettinntekter mens for 2019 var på 43 prosent. Tilsvarende tall og årene etter pandemien (inkludert år 2022) var på rundt 35 prosent.



Figur 2.14: Fordeling mellom billettinntekter og bevilgninger (prosent)¹³.

¹³ Nasjonale tall, minus Vestland, Telemark og Vestfold fylker.

I absolutte tall har de fylkeskommunale bevilgningene økt, særlig fra 2019 til 2020. Etter dette har de inflasjonsjusterte bevilgningene ligget relativt uendret.



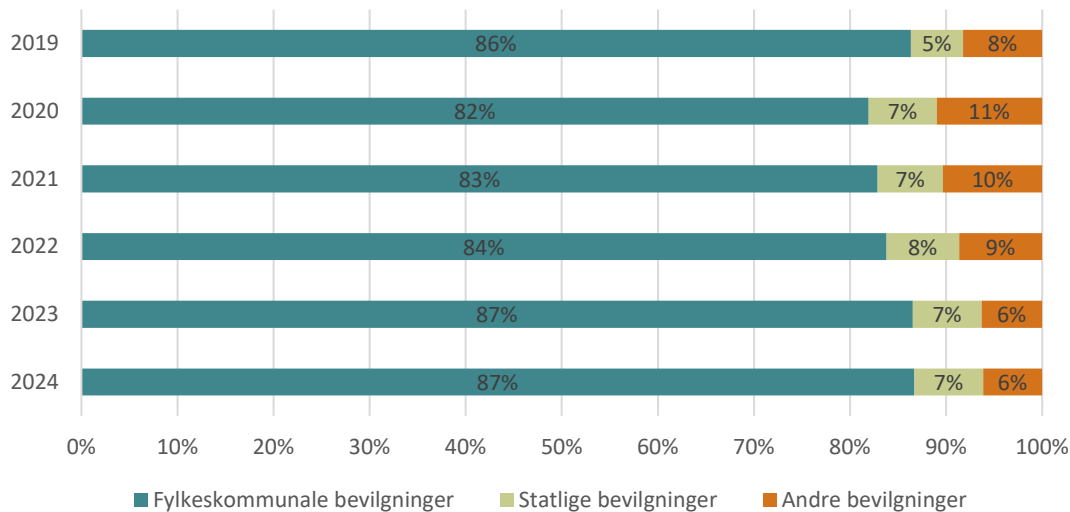
Figur 2.15: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport (NOK 2024).

Figur 2.15 viser at fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport, altså bevilgninger over fylkeskommunenes budsjetter, har økt i perioden 2019-2024. Den største økningen kom i forbindelse med pandemien. Utviklingen er tilsvarende i de fleste fylker (tabell 2.4).

Tabell 2.4: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport per fylke.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo og Akershus (Ruter)	2,953	5,244	5,244	4,561	5,101	5,129
Finnmark	397	418	427	537	535	506
Innlandet	710	704	700	804	858	891
Østfold (ØKT)	410	451	422	486	558	560
Vestfold og Telemark	:	619	613	641	652	:
Vestfold	:	:	:	:	:	449
Telemark	:	:	:	:	:	348
Buskerud (Brakar)	434	456	462	472	581	530
Rogaland (Kolumbus)	887	1,047	1,138	1,242	1,326	1,373
Vestland (Skyss)	2,010	1,019	1,374	1,525	1,715	1,768
Trøndelag (AtB)	797	851	862	896	1,099	1,290
Agder	441	471	466	489	564	606
Møre & Romsdal	505	627	558	605	629	694
Nordland	756	823	823	845	970	1,095
Troms	349	363	369	388	537	580
Norge KPI justert (NOK 2024)	12,839	15,589	15,485	14,678	15,592	15,820

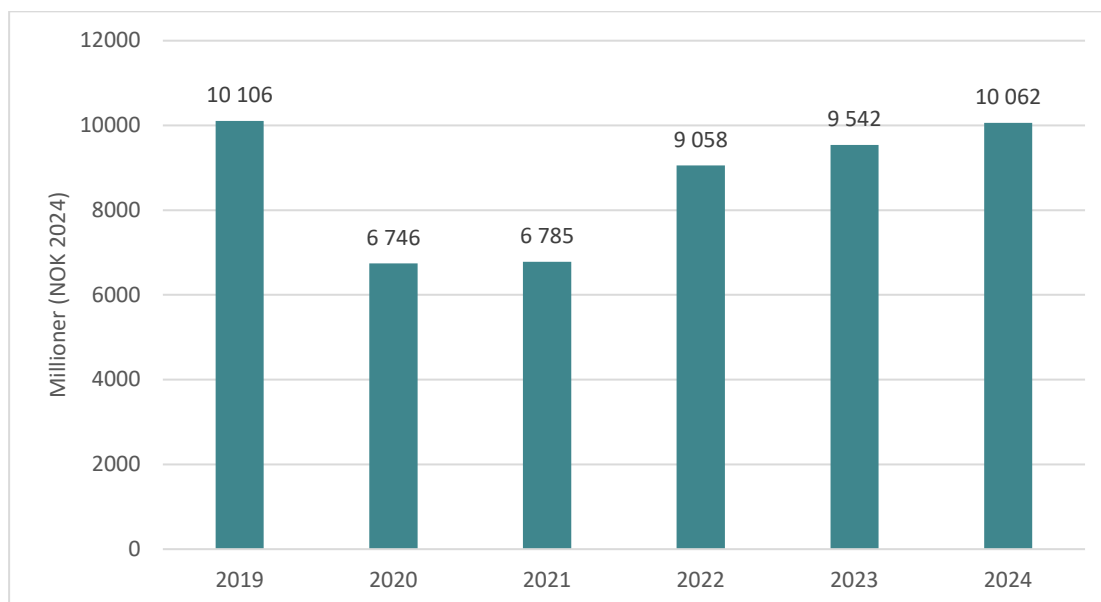
Den offentlige finansieringen av kollektivtrafikken kommer fra flere kilder. I figur 2.16 har vi gruppert det i tre. Først fylkeskommunale bevilgninger, som går fra fylkeskommunenes rammetilskudd. Deretter statlige bevilgninger, gjerne knyttet til byvekstavtaler, og til slutt sekkeposten andre, som inkluderer korona-kompensasjon, bompenger og andre kilder.



Figur 2.16: Bevilgninger til fylkeskommunal kollektivtrafikk fra offentlige budsjetter – fordelt på kilde og år (løpende priser).

Andelen av samlede bevilgninger som kommer fra fylkeskommunene er høyere i etter koronaperioden, det vil si, 2023 og 2024, enn det har vært tidligere.

I 2024 bidro billettinntekter med over 10 milliarder kroner til driften av kollektivtilbudet. Dette er en økning sett opp mot tidligere år (figur 2.17) og for første gang på nivået fra før pandemien. Billettinntektene har vist stadig vekst siden koronapandemien i 2020. I 2019 utgjorde billettinntekter 26 prosent av finansieringen for kollektivdrift, mot i overkant av 36 prosent i 2024.



Figur 2.17: Billettinntekter (millioner kroner)¹⁴. (NOK 2024).

¹⁴ Finnmark er holdt utenfor figuren da vi kun har billettinntekter fra 2023 for Finnmark. Dette er grunnet kontraktsforhold. For Vestland, Vestfold og Telemark mangler også tall for 2019. Vi har ingen grunn til å anta at utviklingen der har fulgt et annet mønster.

Figur 2.17 viser utvikling i billettinntekter fra 2019 til 2024, i 2024 priser. Fra 2019 til 2020 var det et betydelig fall i billettinntektene, i forbindelse med pandemien. Billettinntektene har økt betydelig etter pandemien, og tok i 2024 igjen nivået før pandemien. Som andel av totale kostnader derimot, ligger de lavere enn før pandemien, 42,7 prosent i 2019 mot 35,5 prosent i 2024.

2.2.3 Miljø

På tross av økt oppmerksomhet knyttet til utslippsreduksjon i kollektivtransporten har de observerte utslippene økt i perioden 2019 til 2024 (tabell 2.5). Hovedforklaringen på dette er overgang fra biodiesel til konvensjonell diesel for busstransport. Innfasingen av elektriske busser og båter har startet, men har ikke slått inn i alle fylker. På grunn av ukomplett rapportering er det ikke mulig å gi et komplett og nøyaktig nasjonalt bilde.

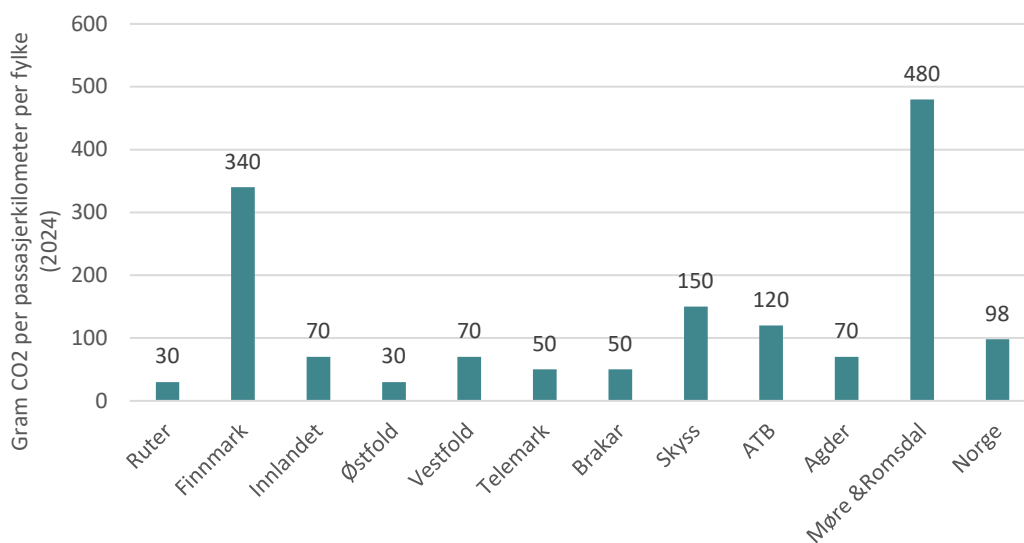
Tabell 2.5: Klimagassutslipp i CO₂ ekvivalenter for kollektivtrafikken i Norge (tonn)

Tonn CO ₂ ekvivalenter	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oslo og Akershus (Ruter)	48811	28434	20760	54549	50628	45846
Finnmark	14910	14734	15094	15079	15035	12892
Innlandet	9329	7227	8154	7831	8209	8505
Østfold (ØKT)	4024	3616	4340	4114	4070	1960
Vestfold og Telemark	:	10849	11944	11454	11722	:
Vestfold	:	:	:	:	:	5032
Telemark	:	:	:	:	:	5069
Buskerud (Brakar)	3382	9687	14109	14187	11735	6976
Rogaland (Kolumbus)	:	:	:	:	:	:
Vestland (Skyss)	:	72000	62700	68500	82900	98700
Trøndelag (AtB)	44563	40516	47068	52088	49006	66532
Agder	18097	18603	15029	15379	15858	13362
Møre & Romsdal	26042	26107	24401	24491	24065	28635
Nordland	48111	46348	47327	51819	53916	112486
Troms	:	22549	24828	26036	25224	:
Norge	:	300671	295754	345527	352369	405995

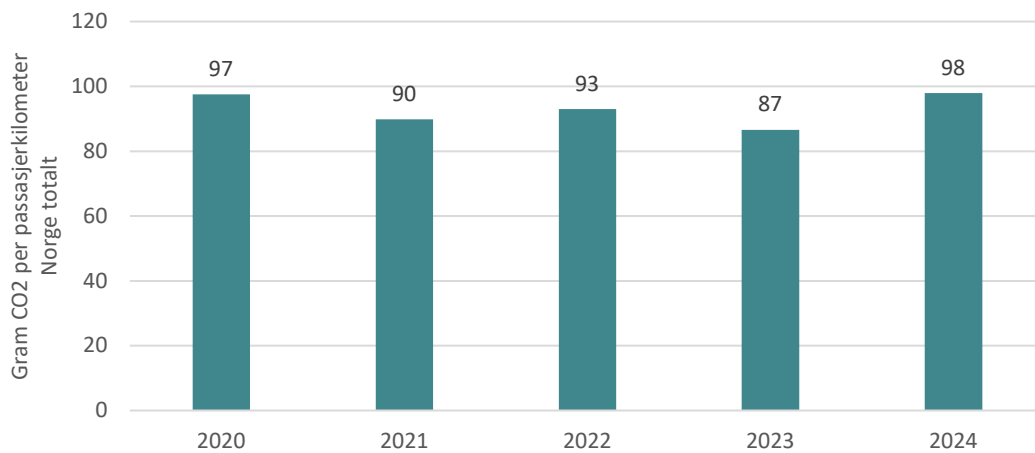
Hovedbildet er at utslippene per produsert enhet, (rutekilometer) har økt, utslippene per enhet transportarbeid er marginalt endret (per passasjerkilometer), mens utslippene har falt per påstigning i årene mellom 2020 og 2023. I 2024 økte imidlertid CO₂-utslippene per enhet på alle indikatorer sammenliknet med foregående år. Denne utviklingen skyldes delvis en overgang i produksjon fra biodiesel til fossil diesel, som ikke (ennå) har blitt tatt igjen av elektrifiseringen. Oppgangen er mer markant per rutekilometer enn per passasjerkilometer eller antall påstigende, fordi antall passasjerer har tatt seg opp etter pandemien.. Det er stor variasjon mellom fylkene. Disse følger i stor grad to skillelinjer. Fylkene med lange strekninger som betjenes med buss og hurtigbåt har jevnt over mindre innslag av elektrisk drift og færre passasjerer.

Tabell 2.6: Gram CO₂ per passasjerkilometer per fylke, verdier er avrundet til nærmeste 10 Gram for å fremheve mønstre og lette sammenligning av data

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	20	20	10	40	30	30
Finnmark	300	410	500	460	420	340
Innlandet	50	90	90	70	70	70
Østfold	60	60	80	60	60	30
Vestfold og Telemark	:	90	110	80	70	:
Vestfold	:	:	:	:	:	70
Telemark	:	:	:	:	:	50
Buskerud (Brakar)	20	80	110	100	90	50
Rogaland	:	:	:	:	:	:
Vestland (Skyss)	:	170	130	120	120	150
Trøndelag (AtB)	90	120	120	150	90	120
Agder (AKT)	100	140	110	90	80	70
Møre & Romsdal	410	610	590	500	380	480
Nordland	470	620	620	630	580	1,170
Troms	:	150	160	170	150	:
Norge (snitt)	:	97	90	93	87	98



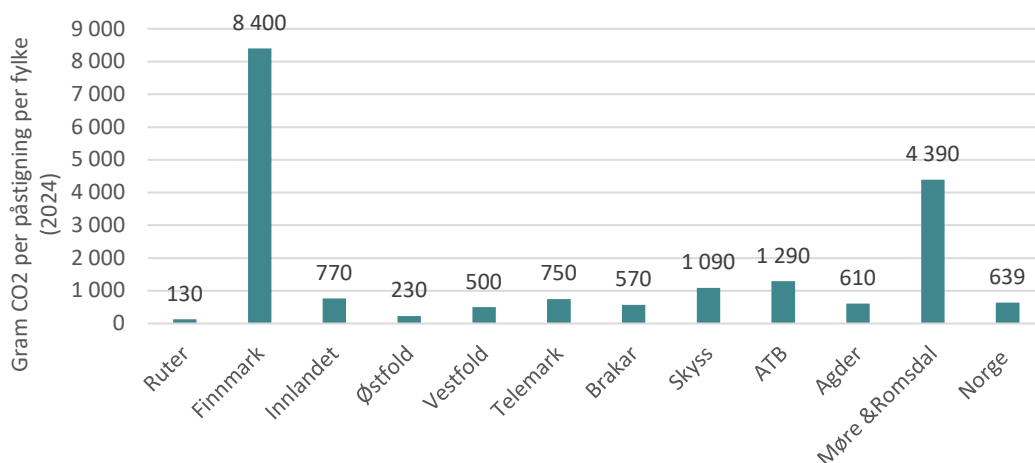
Figur 2.18: Gram CO₂ per passasjerkilometer per fylke i 2024 (hele 10gram).



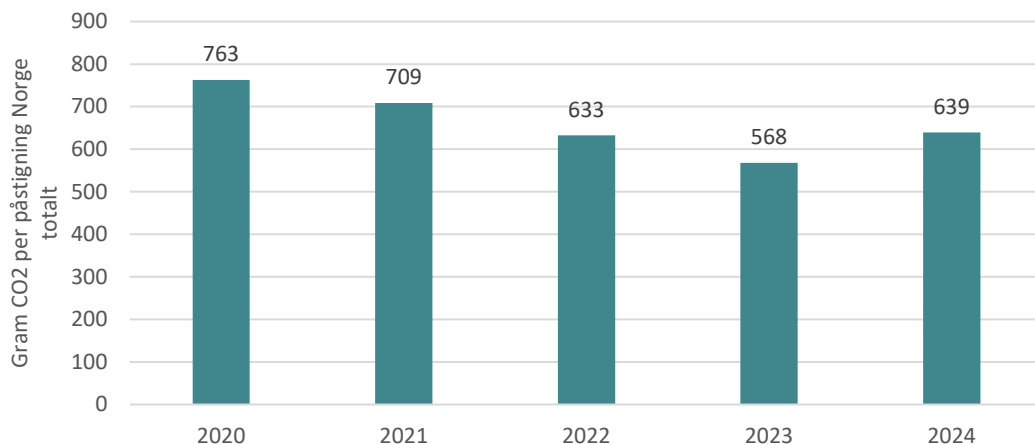
Figur 2.19: Utvikling i gram CO₂ per passasjerkilometer (2020-2024).

Tabell 2.7: Gram CO₂ per påstigning per fylke.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	140	130	90	180	150	130
Finnmark	9 030	11,730	16,270	14,550	9,540	8,400
Innlandet	830	960	970	800	770	770
Østfold	390	510	640	560	460	230
Vestfold og Telemark	:	910	1,040	790	720	:
Vestfold	:	:	:	:	:	500
Telemark	:	:	:	:	:	750
Brakar	:	1,100	1,550	1,260	970	570
Rogaland	:	:	:	:	:	:
Skyss	:	1,330	1,030	870	930	1,090
ATB	1,050	1,350	1,360	1,220	1,000	1,290
Agder	950	1,290	1,010	840	760	610
Møre & Romsdal	4,000	5,850	5,680	4,720	3,530	4,390
Norland	5,660	7,860	7,660	7,590	6,870	14,090
Troms	:	2,070	2,010	1,710	1,400	:
Norge	:	763	709	633	568	639



Figur 2.20: Gram CO₂ per påstigning per fylke.

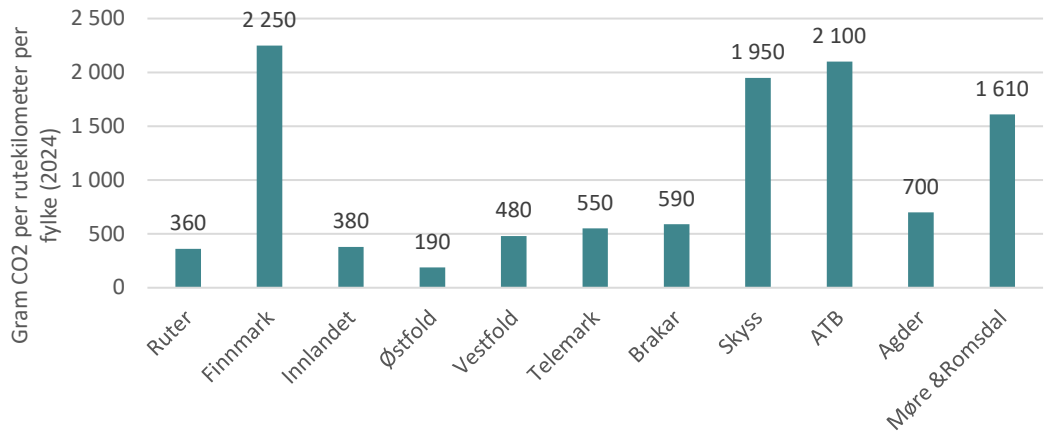


Figur 2.21: Utvikling nasjonalt gram CO₂ per påstigning.

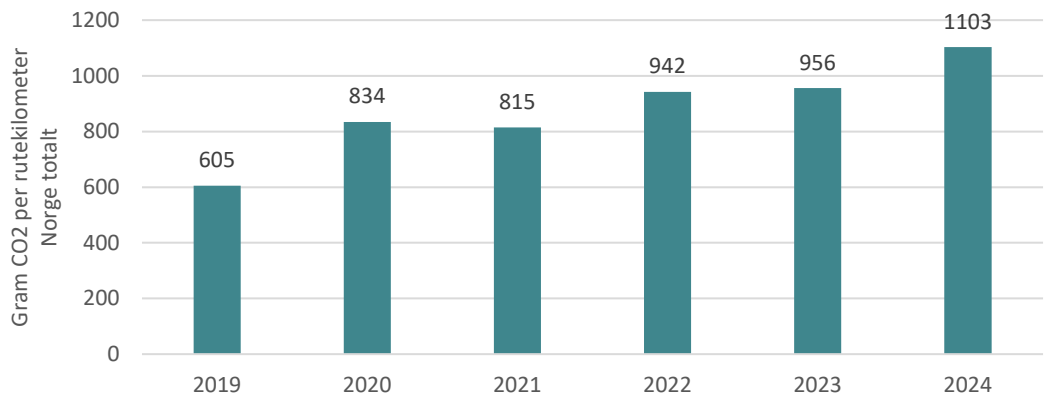
Tabell 2.8: Gram CO₂ per rutekilometer per fylke.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	400	230	160	420	400	360
Finnmark	2,590	2,650	2,630	2,630	2,880	2,250
Innlandet	430	370	390	370	370	380
Østfold	340	310	420	390	390	190
Vestfold og Telemark	:	550	600	580	590	:
Vestfold	:	:	:	:	:	480
Telemark	:	:	:	:	:	550
Brakar	260	750	1,110	1,130	950	590
Rogaland	:	:	:	:	:	:
Skyss	:	1,510	1,440	1,380	1,620	1,950
ATB	1,560	1,360	1,520	1,700	1,580	2,100
Agder	970	980	770	810	830	700
Møre & Romsdal	1,410	1,430	1,340	1,390	1,400	1,610
Norland	3,040	3,060	3,400	3,680	3,840	7,920
Troms	:	1,670	1,810	1,980	1,750	:
Norge	:	605	834	815	942	956

Figur 2.22 viser samme informasjon grafisk og illustrerer både at fylkene bruker ulike teknologier på buss og hurtigbåttransport, at belegget og rutemønsteret er ulikt og at utviklingen ikke er entydig.



Figur 2.22: gram CO₂ per rutekilometer per fylke (2024).

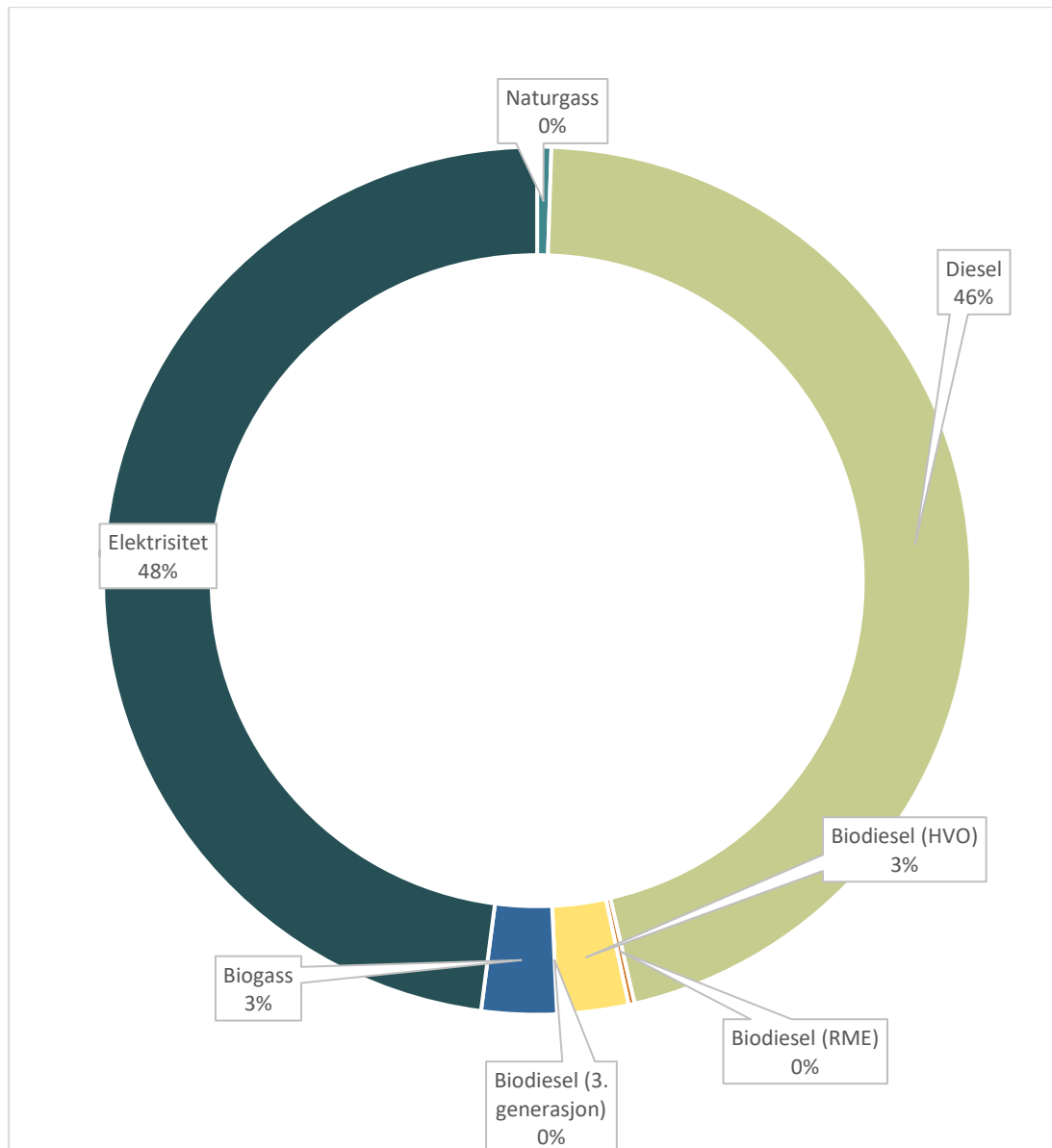


Figur 2.23: Gram CO₂ per rutekilometer nasjonalt per år.

Tabell 2.9 og figur 2.23 viser fordeling av drivstofftyper på henholdsvis fylker og landsbasis. Fossilt drivstoff og elektrisitet utgjør over hoveddelen av energikildene for kollektivtransporten. I 2024 utgjorde elektrisitet den største andelen energi brukt, fulgt av fossil diesel. Andre energibærere utgjør mindre andeler av totalen, av disse er det biodiesel (HVO) og biogass, som utgjør hoveddelen, med henholdsvis 2,7 og 2,8 prosent hver.

Tabell 2.9: Drivstoffkategorisering per fylke 2024 (basert på tilgjengelige data, tall i millioner, avrundet for lesbarhet)

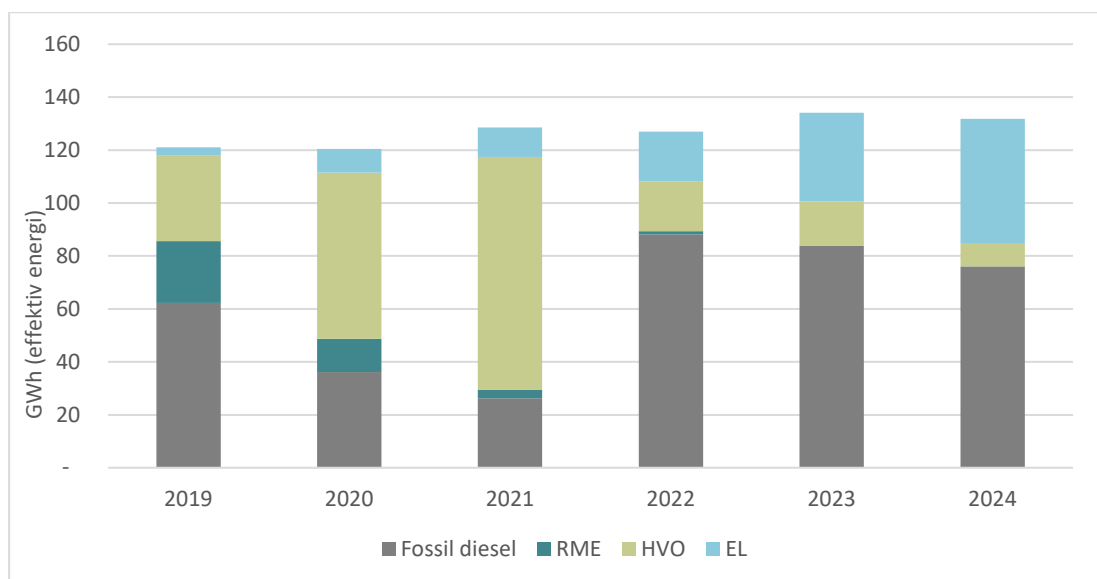
Drivstoff	Naturgass	Diesel	Biodiesel (RME)	Biodiesel (HVO)	Biogass	Elektrisitet	Annet
Enhet (mill)	Sm3	liter	liter	liter	Sm3	kWt	-
Ruter	0	21.1	0	2.4	1.9	452.1	0
Finnmark	1.4	4.1	0	0	0	0.5	0
Innlandet	0	2.0	0	3.8	0	2.8	0
Østfold	0	0.6	0	0.1	1.8	3.9	0
Telemark	0	2.6	0	0	1.0	0.8	0
Brakar	0	2.3	0	0.3	0	11.4	0
ATB	0	22.2	0.6	0.8	4.7	19.5	0
Agder	0	5.9	0	0	0	4.7	0
Møre & Romsdal	0	20.8	0	0	0	46.5	0
Nordland	0	35.5	0	0	0	10.8	0
Vestfold	0	2.2	0	0.1	1.8	0.5	0.4
Total	1.4	119.2	0.6	7.5	11.2	553,6	0.4



Figur 2.24: Fordeling av drivstofftyper (totalt for rapporterende fylker i 2024, konvertert til effektiv energi i kWh¹⁵)

Overgangen som har funnet sted først fra fossil diesel til biodiesel, og deretter tilbake til fossil diesel og over mot elektrisk drift kan illustreres med data fra Ruter (figur 2.25).

¹⁵ Effektiv energi (ved hjulene, er antatt følgende 4kWh/Sm³ naturgass, 2,6 kWh/Sm³ biogass, 4kWh/l fossil diesel, 3,7 kWh/l biodiesel, 0,9kWh/kWh elektrisitet.

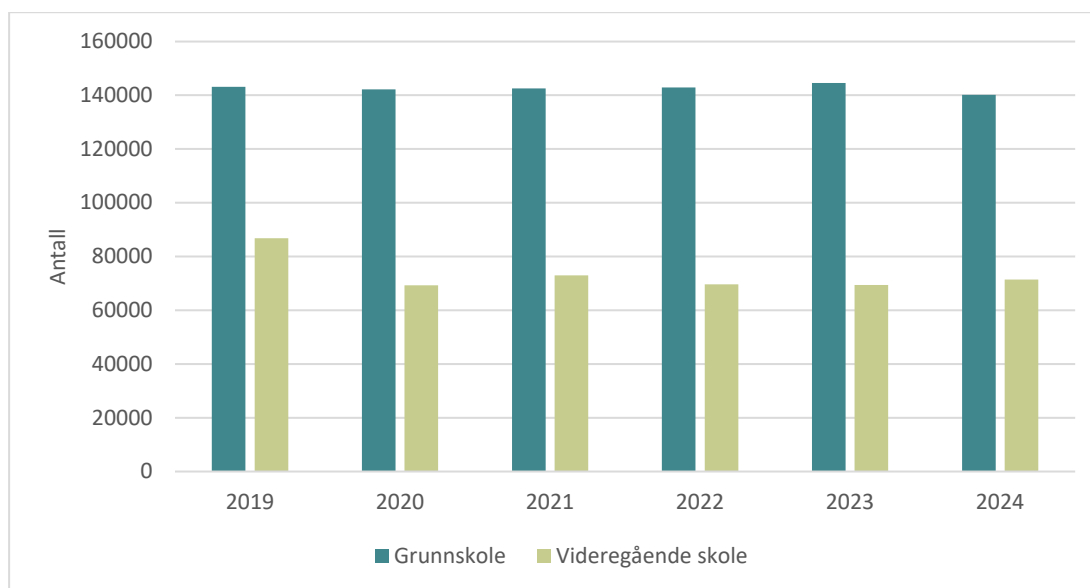


Figur 2.25: Energiforbruk til bussdrift i Oslo og Akershus, fordelt på ulike energibærere, konvertert til effektiv energi, GWt (Ruter, TØI).

Figur 2.25 illustrerer utfasingen av fossil diesel og RME til fordel for HVO mellom 2019 og 2021 i bussene som kjørte på oppdrag for Ruter. På dette tidspunktet var det lite elektrisk drift i bussflåten. Andelen elektrisk drift har økt gjennom hele perioden, og særlig skutt fart fra 2023. Vinteren 2021-2022 gikk man i stor grad bort fra ren HVO tilbake til HVO innblandet i fossil diesel.

2.2.4 Skoleskyss

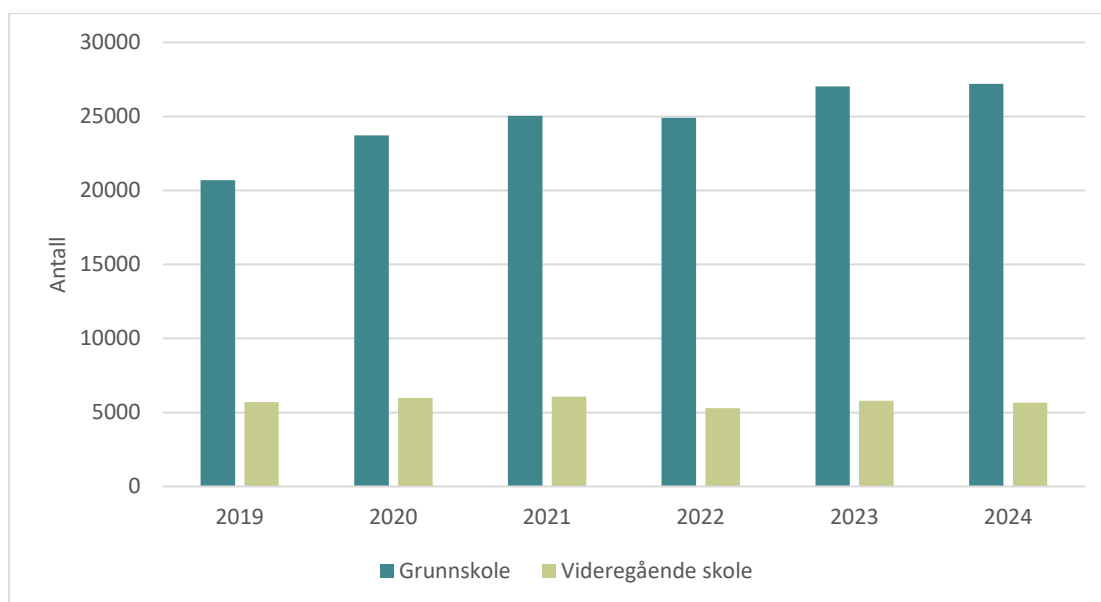
I mange deler av landet utgjør lovpålagt skoleskyss hoveddelen av kollektivtilbudet. I hovedsak er det to ulike grupper skoleskyss: åpen og lukket. Åpen skoleskyss er i praksis busslinjer som er åpne for alle passasjerer, men også dekker skolens behov. Lukket skoleskyss er skoleskyss hvor elevene transporteres uten at tjenesten er tilgjengelig for andre. I praksis utføres mye av dette med drosjer eller minibusser på egne kontrakter (eller som underkontrakter av bredere kollektivtilbud). Det er i praksis vanskelig å fastslå hvor mange passasjerer og passasjerkilometere som åpen skoleskyss utgjør, fordi det i liten grad fanges opp om de påstigende er skoleelever eller ordinære passasjerer. Imidlertid finnes det en god oversikt over antall elever med rett på skoleskyss i grunnskolen, i hovedsak grunnet avstand til skolen eller farlig skolevei (figur 2.26). For antallet på videregående skole, er tallene mer usikre, grunnet varierende definisjoner mellom fylkene.



Figur 2.26: Antall elever med rett til skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Antall elever med rett til skoleskyss har holdt seg relativt uendret på grunnskolen, mellom 140 og 145 tusen. Det høyeste tallet er fra 2023 og det laveste fra 2024. Antall elever med rett på skoleskyss har ligget stabilt på om lag 70 000 elever siden 2020.

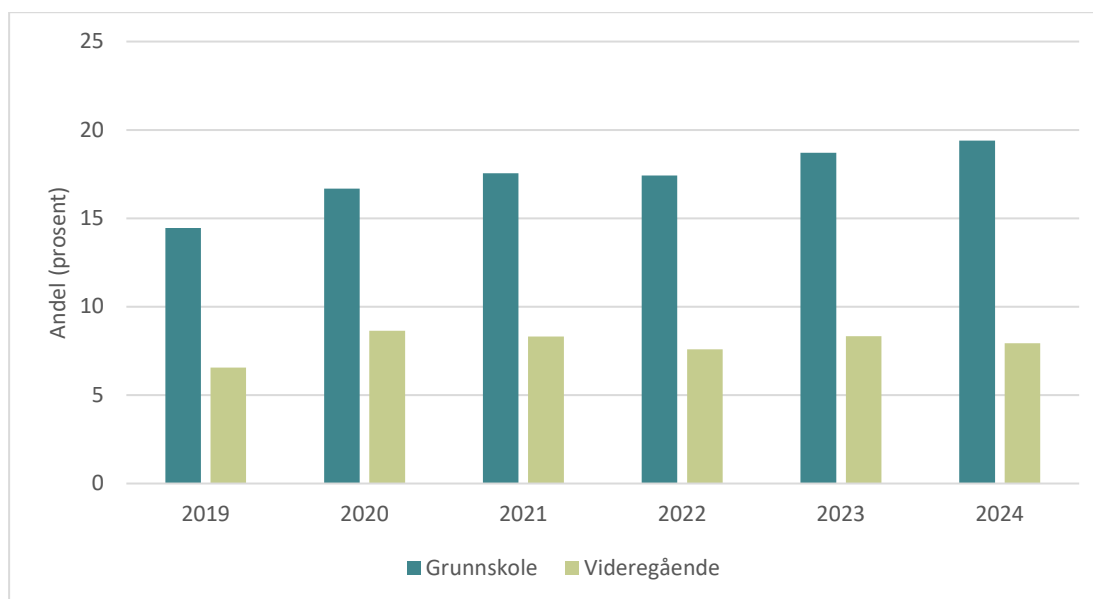
En tydelig trend er imidlertid at antall grunnskoleelever med lukket skoleskyss har økt.



Figur 2.27: Antall elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Figur 2.27 viser utviklingen i antall elever med lukket skoleskyss. Dette har økt fra 20 695 i 2019 til 27 195 i 2024 for elever i grunnskolen. Det er i praksis ingen endring for elever på videregående. Antallet ligger stabilt mellom 5 600 og 6 000.

Dette betyr at andelen med lukket skoleskyss har økt betydelig i perioden.



Figur 2.28: Andel elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Andelen elever med lukket skoleskyss (av antall elever med rett på skoleskyss) er tydelig økende, fra 14,5 prosent på grunnskolen i 2019 til 19,4 prosent i 2024 (Figur 2.28). På videregående har andelen økt fra 6,6 prosent til 7,9 prosent i samme tidsrom, men her var toppåret 2020¹⁶. Samtidig som antall elever med rett på lukket skoleskyss har økt, har kostnadene ved å tilby dette økt, som vist i tabell 2.10.

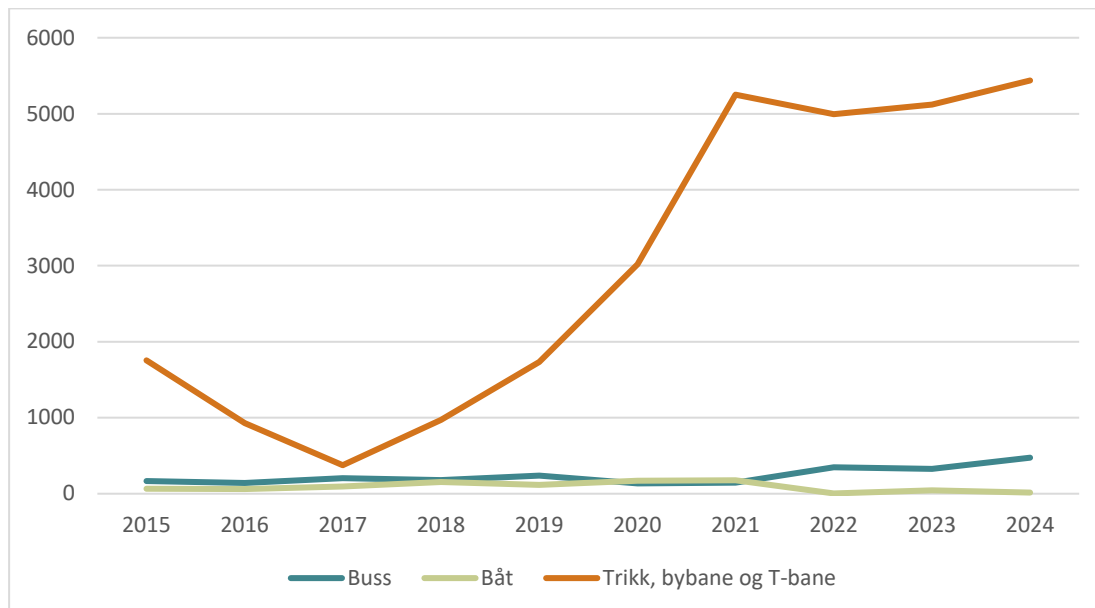
Tabell 2.10: Kostnader til lukket skoleskyss (løpende priser)¹⁵

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ruter	265	288	279	257	270	274
Finnmark	:	:	:	:	:	:
Innlandet	:	225	220	216	228	252
Østfold	104	112	117	136	153	165
Vestfold og Telemark	:	135	146	143	139	:
Vestfold	:	:	:	:	:	89
Telemark	:	:	:	:	:	61
Brakar	98	75	79	85	79	80
Rogaland	99	93	113	112	114	113
Skyss	0	211	246	266	292	305
ATB	158	132	153	144	213	267
Agder	57	55	66	107	131	142
Møre & Romsdal	33	28	35	40	42	42
Nordland	:	:	:	:	:	:
Troms	53	51	56	57	74	82
Norge (uten Finnmark og Nordland, KPI justert)	:	1,407	1,509	1,563	1,733	1,770

¹⁶ Tallene for skoleskyss på videregående skolenivå i Kostra virker ikke konsistente. Det er derfor heftet en del usikkerhet til disse. Enkelte fylker rapporterer inn antall personer med «ungdomsbillett» og ikke skyssberettigede grunnet avstand til skole, som flertallet av fylker virker å rapportere. Det er særlig antallet elever med rett på videregående skoleskyss i 2019 som fremstår som lite troverdig (er antagelig for høyt). Tallene for grunnskoleelever virker derimot konsistente på tvers av datakilder.

2.2.5 Investeringer i kollektivtransport

For fylkeskommunene er hovedutgiftene til kollektivtransport knyttet til drift. Imidlertid er det et ikke ubetydelig beløp som blir investert i kollektivinfrastruktur hvert år. Den viktigste enkeltkomponenten i dette er infrastruktur knyttet til skinnegående kollektivtransport, og da særlig utbyggingen av Fornebu-banen i Oslo og Akershus, og Bybanen i Bergen. Infrastrukturinvesteringer knyttet til buss blir i hovedsak ført som veiinvesteringer i regnskapene, fordi infrastrukturen brukes både av buss og privatbil. En vesentlig del av veinettet er også statlig, slik at investeringene knyttet til kollektivtransport på dette ikke kommer på fylkeskommunenes regnskaper.



Figur 2.29: Fylkeskommunale investeringer i kollektivtransport, i praksis dedikert infrastruktur, (SSB 12163).

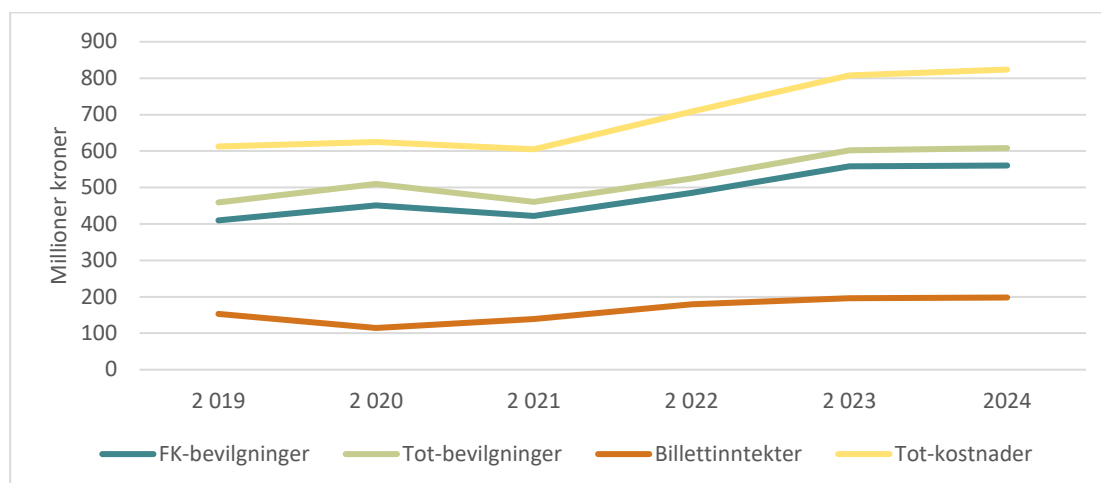
Figur 2.29 viser årlige investeringer knyttet til regnskapskodene for kollektivtransport (730, 732 og 734¹⁷) i fylkeskommunale regnskap (inkl. Oslo), summert på nasjonalt nivå. I figuren kommer det tydelig fram at det er investeringer til skinnegående transport som utgjør hoveddelen av disse investeringene. Den største enkeltinvesteringen er Forneubanen, men arbeid på Bybanen i Bergen utgjør også betydelige beløp. Årsaken til at investeringer i skinnegående transport utgjør en så stor andel er delvis at dette er store og viktige investeringer i kollektivsystemet og delvis at investeringer i skinnegående infrastruktur er utelukkende rettet mot kollektivtransport, mens investeringer i vei brukes av buss, men er rettet mot alle veibrukere og dermed ikke blir ført under kostnadskoden for buss.

¹⁷ 730 er knyttet til buss, 732 er knyttet til båtruter og 734 er knyttet til t-bane, trikk og bybane.

3 Kollektivtransport i fylkene

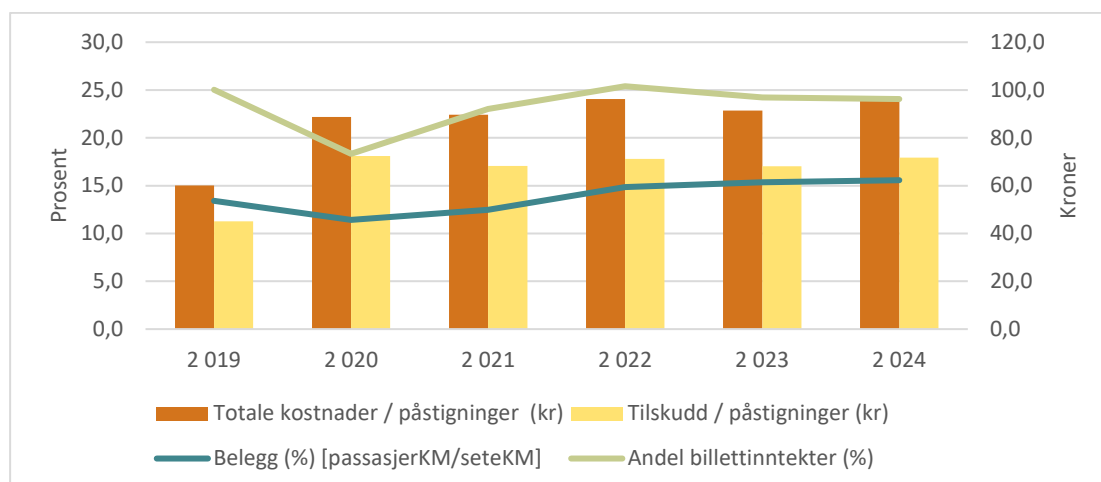
Dette kapitlet er en sammenstilling av noen utvalgte variabler for kollektivtrafikken på fylkesnivå. Disse følger fylkesinndelinga for administrasjonsselskapene som har rapportert inn. Dette betyr for eksempel at Østfold eksisterer fra 2019 til 2023, fordi Østfold kollektivtrafikk (ØKT) har eksistert i hele perioden, uavhengig av Viken fylke. I dette kapitlet presenteres fylkene med de samme variablene. FK-bevilgninger er bevilgninger over fylkeskommunale budsjett. Totale bevilgninger er samlede offentlige bevilgninger, fylkeskommunale og eventuelt andre. Billettinntekter er inntekter fylkeskommunene har fra salg av billetter. Tot-kostnader er samlede kostnader til drift (ikke inkludert investeringer som føres i som investeringer i regnskapene) av kollektivtilbudet.

3.1 Østfold



Figur 3.1: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Østfold (løpende priser).

Figur 3.1 viser at totale driftskostnader til kollektivtrafikken i Østfold har økt i perioden.

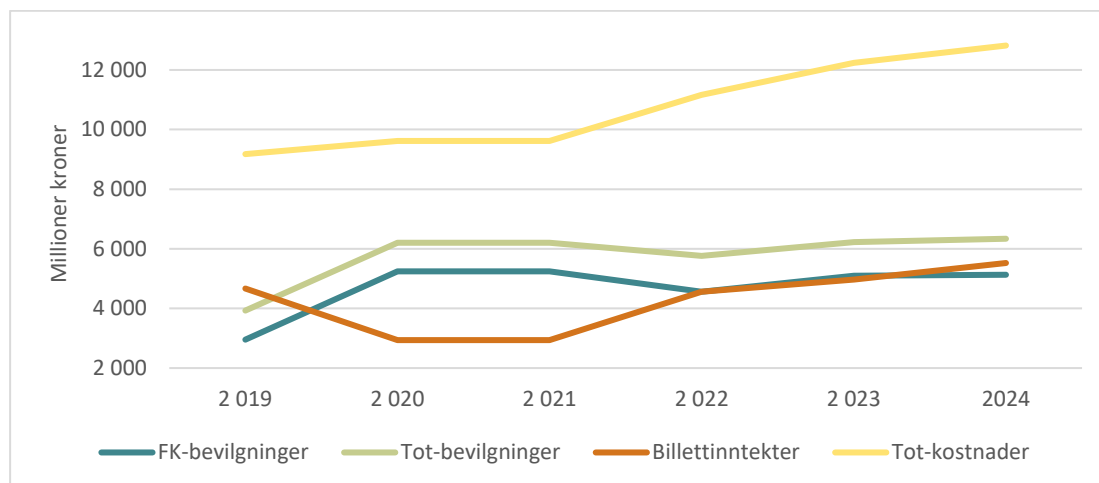


Figur 3.2: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Østfold, prosent og kroner (løpende priser).

Figur 3.2 viser at både totale kostnader per passasjer og tilskudd per passasjer økte mellom 2019 og 2020 i Østfold. Siden 2020 har tilskuddene per påstigning holdt seg stabilt på i underkant av 70 kroner i løpende priser. Billettinntektenes andel er tilbake på før-pandeminivå på om lag 25 prosent av totale kostnader. Belegget er høyere enn hva det var før og under pandemien, og ligger nå på 15 prosent.

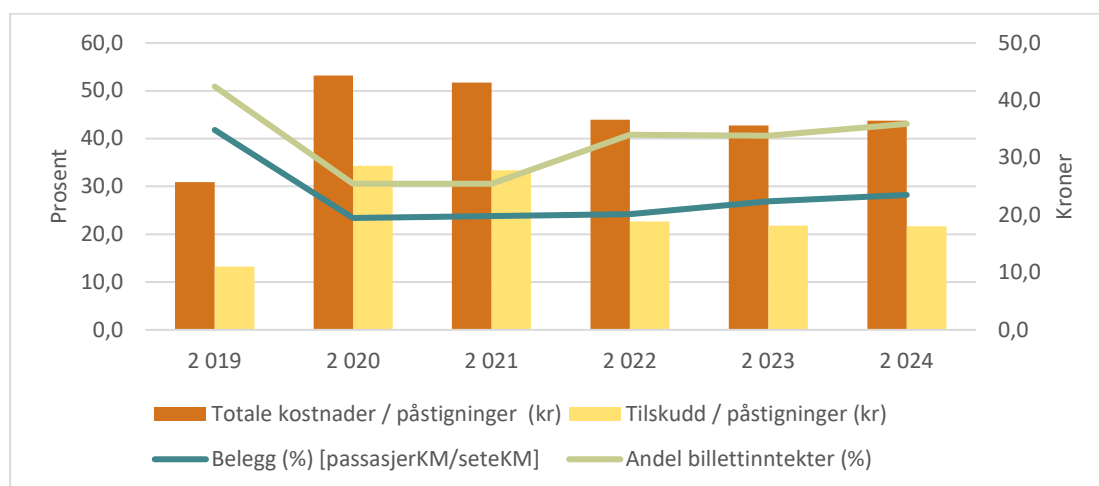
3.2 Oslo og Akershus

Oslo og Akershus er Norges største kollektivområde. Ettersom fylkene har et felles kollektivtilbud.



Figur 3.3: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Oslo og Akershus (løpende priser).

Figur 3.3 viser at de totale kostnadene til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus holdt seg stabilt på pandeminivå fram til 2021, men har økt betydelig (i nominelle kroner) etter dette.

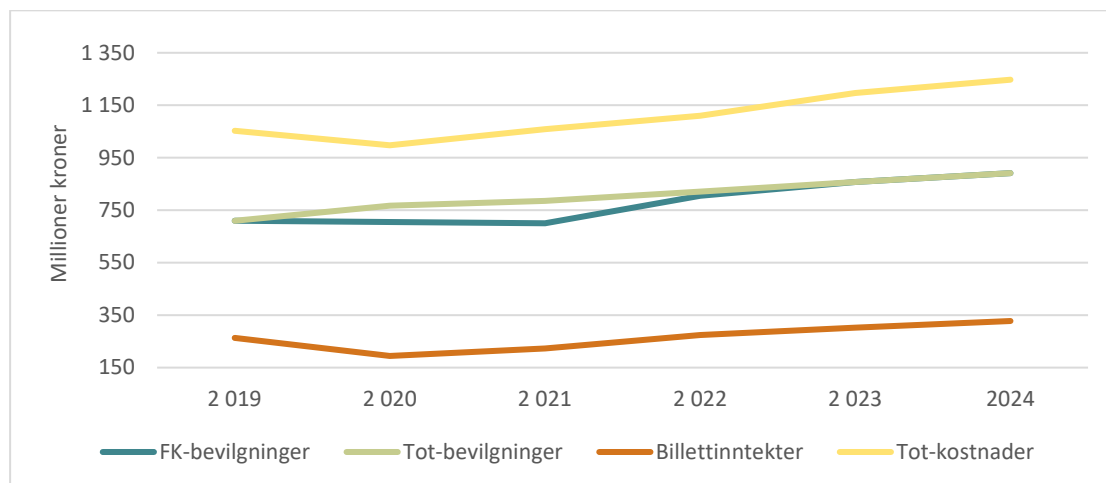


Figur 3.4: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, prosent og kroner (løpende priser).

Figur 3.4 viser at Oslo og Akershus hadde et tydelig fall i bruken av og inntekter fra kollektivtrafikken i forbindelse med pandemien. Etter pandemien har belegget holdt seg på om lag samme nivå fram til 2024, altså betydelig lavere enn i 2019. Billettinntektene har økt noe, men ligger vesentlig lavere målt som andelen av totale kostnader som blir dekket av billettinntekter sammenlignet med før pandemien.

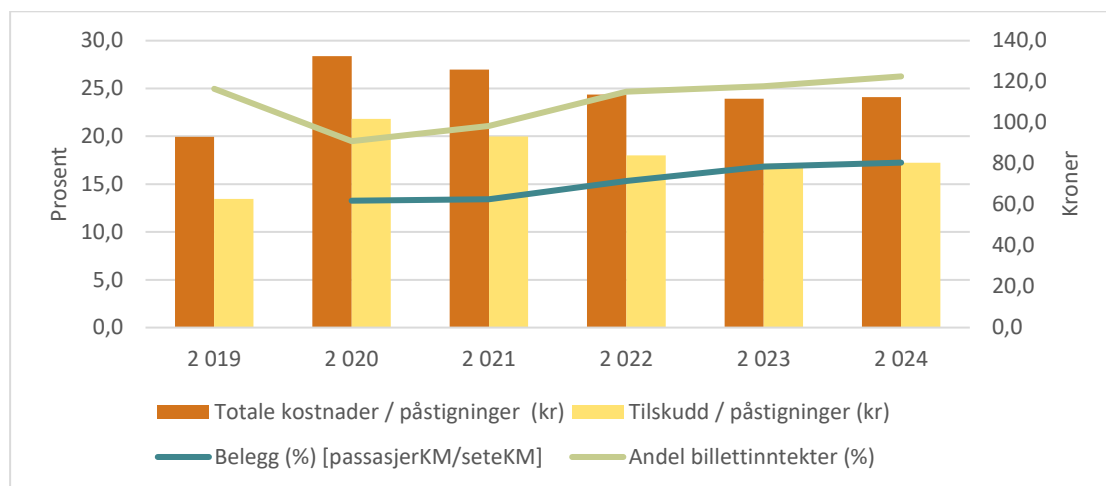
(43,1 vs. 50,9 %). Både kostnadene og tilskuddene per påstigning ligger betydelig høyere i 2024 enn situasjonen var i 2019.

3.3 Innlandet



Figur 3.5: Bevilgninger, billetttinntekter og kostnader, Innlandet (løpende priser).

Figur 3.5 viser at bevilgningene til kollektivtransporten i Innlandet har økt gjennom perioden.

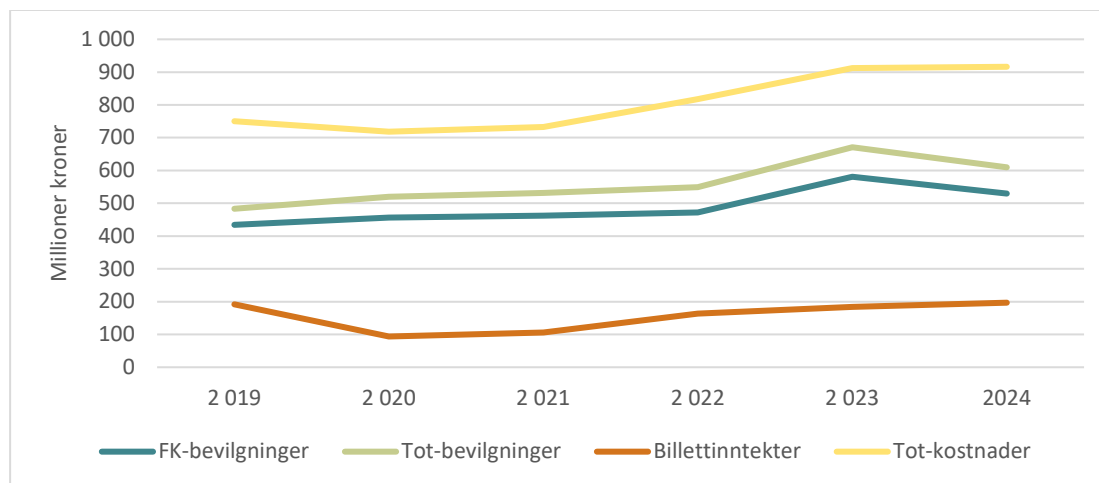


Figur 3.6: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Innlandet, prosent og kroner (løpende priser).

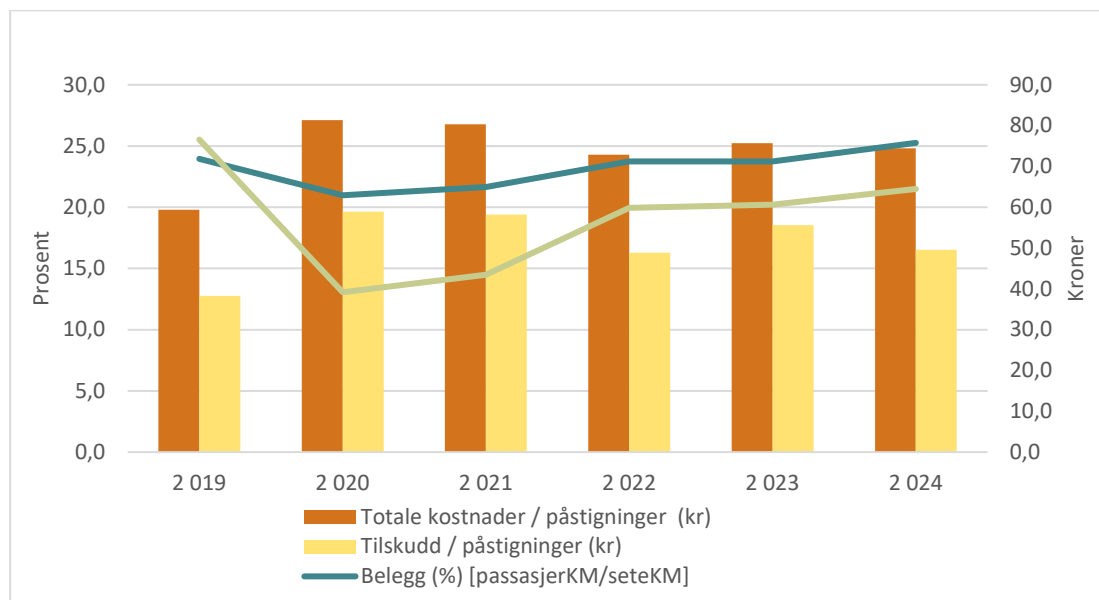
Figur 3.6 viser at i Innlandet er andelen billetttinntekter tilbake på førpandeminivå i 2023 og at dette har økt ytterligere i 2024. Belegget er noe høyere enn det var under pandemien. Det foreligger ikke sammenlignbare tall for belegg fra 2019.

3.4 Buskerud

Kollektivtrafikken i Buskerud fylke drives i hovedsak i regi av Brakar. I denne framstillinga holdes produksjonen hos Brakar lik Buskerud¹⁸. Altså er trafikk som fant sted i det som var Buskerud fylke i 2019, men ble del av Akershus i 2024, inkludert i Akershus i denne framstillinga. Figurene viser at totale kostnader til kollektivtransporten har økt, og dette har i all hovedsak blitt dekket av økte fylkeskommunale bevilgninger. Billettinntektene er på det samme nominelle nivået i 2024 som i 2019, men dette utgjør nå en lavere andel av de samlede kostnadene og et lavere nivå i faste priser.



Figur 3.7: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Buskerud (løpende priser).

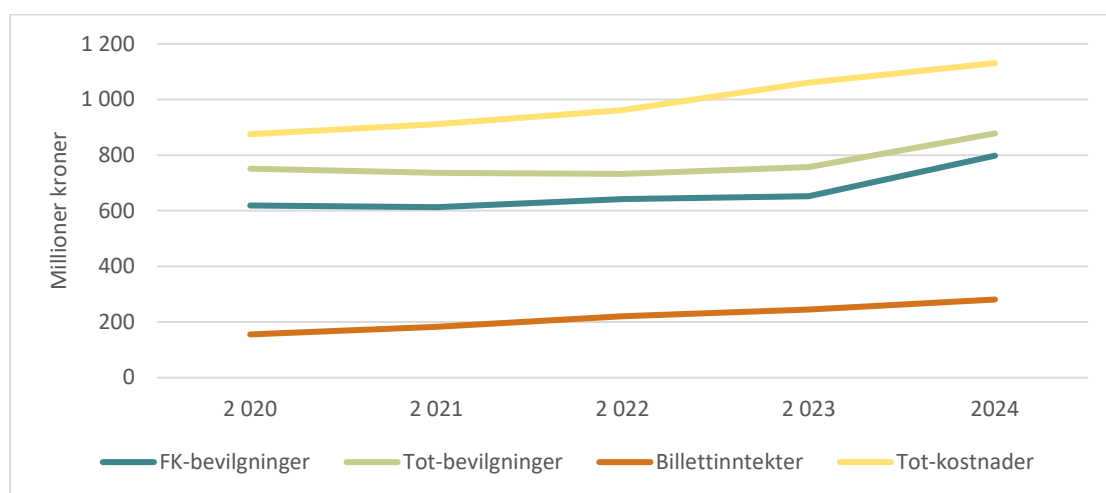


Figur 3.8: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Buskerud, prosent og kroner (løpende priser).

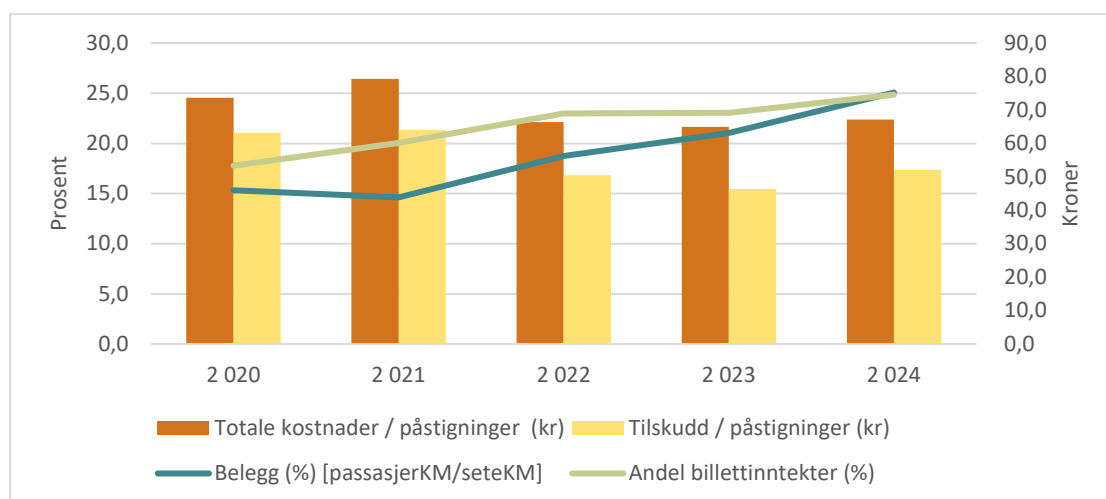
¹⁸ Trafikkvolumet i Brakar ble redusert med 1 170 659 rutekilometer ved overføring av Røyken og Hurum til Akershus, og økt med 225 630 rutekilometer ved overføring av Svelvik fra Vestfold. Det var et nedtrekk i produksjonen i 2024 på 945 029 rutekilometer.

3.5 Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark var slått sammen til ett fylke i perioden 1. januar 2020 til 31. desember 2023. Fra 2024 ble Vestfold og Telemark igjen to separate fylker. Denne sammenstillingen presenterer produksjon i fylkene samlet¹⁹, den perioden fylkene var sammenslått.. I tillegg presenterer vi 2024 tall samlet for begge fylkene, både for å opprettholde kontinuitet i tidligere serie og gi kontekst til den periodiske utviklingen. Fordi vi ikke har tall fra før pandemien, er det vanskelig å si sikkert hvordan Vestfold og Telemark ligger i forhold til produksjon og økonomi før pandemien. Fra 2020 følger de et mønster som man finner igjen i andre fylker, med økende totale kostnader, samtidig som trafikken har tatt seg noe opp i 2022 og 2024. Tall for 2024, som var rapportert separat, er presentert for Telemark og Vestfold adskilt i delkapitlene 3.5.1 og 3.5.2.



Figur 3.9: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestfold og Telemark (løpende priser).

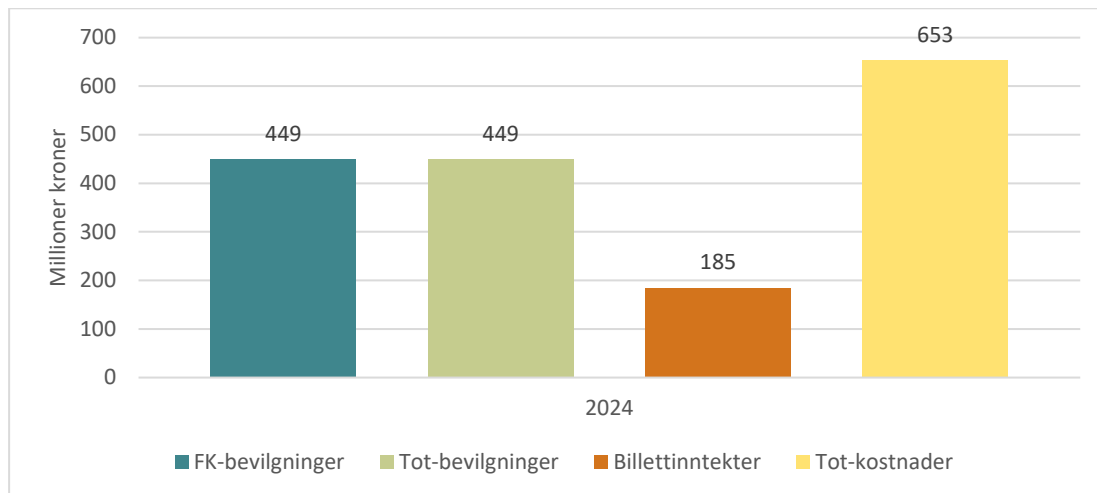


Figur 3.10: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Vestfold og Telemark, prosent og kroner (løpende priser).

¹⁹ Dataene bak disse figurene er der det er mulig rapportert for hvert nye fylke for seg, slik at framtidige sammenstillinger kan gjøres med Vestfold og Telemark som separate enheter også da de var samlet. Imidlertid har det ikke vært mulig å sette opp tall for produksjonen i Vestfold i 2019, dette året er derfor tatt ut.

3.5.1 Vestfold

Tilbudet for kollektivtransport kostet om lag på 653 millioner kroner i 2024. Dette tilsvarer 65 kroner per påstigning. Rundt 28 prosent av kollektivtransportkostnaden ble dekket med billettinntekter.



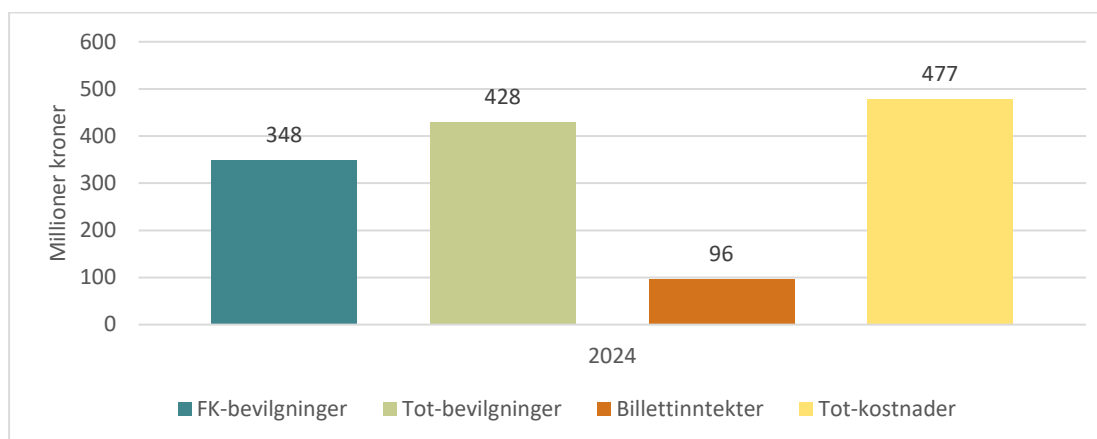
Figur 3.11: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestfold i 2024 (løpende priser).

Tabell 3.1: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Vestfold i 2024, prosent og kroner (løpende priser).

Nøkkeltall	2024
Belegg, passasjer KM / sete KM (%)	18,9%
Andel billettinntekter (%)	28,4%
Totale kostnader / påstigninger (kr)	65
Tilskudd / påstigninger (kr)	45

3.5.2 Telemark

Indikatorene for 2024 viser at kollektivtransport tilbudet i Telemark kostet 477 millioner kroner hvorav 20 prosent var dekket med billettinntekter. Dette vil si at en påstigning koster i gjennomsnitt koster 70 kroner.



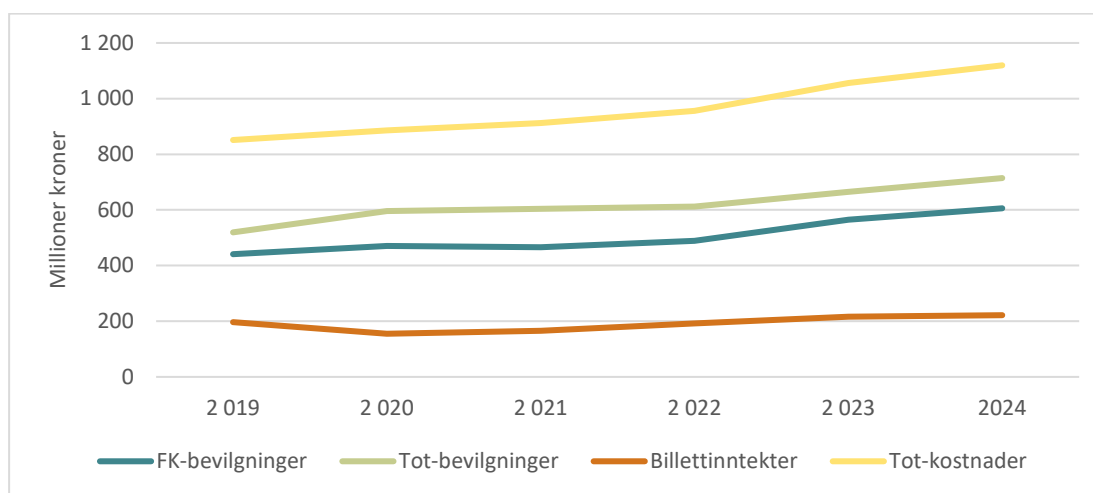
Figur 3.12: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Telemark i 2024 (løpende priser).

Tabell 3.2: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Telemark i 2024, prosent og kroner (løpende priser).

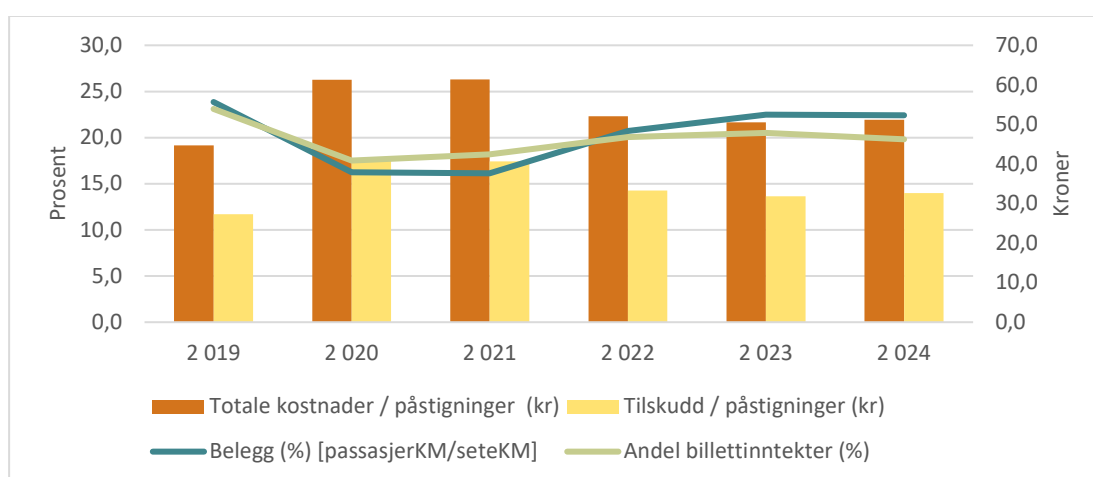
Nøkkeltall	2024
Belegg, passasjer KM / sete KM (%)	32%
Andel billettinntekter (%)	20%
Totale kostnader / påstigninger (kr)	70
Tilskudd / påstigninger (kr)	63

3.6 Agder

I Agder har utslagene av pandemien vært mindre enn i flere andre fylker. Samtidig følger utviklingen samme mønster med økte utgifter, og en fallende andel billettinntekter. Belegget virker å ha kommet tilbake på før-pandeminivået i 2022 og holdt seg stabilt siden.



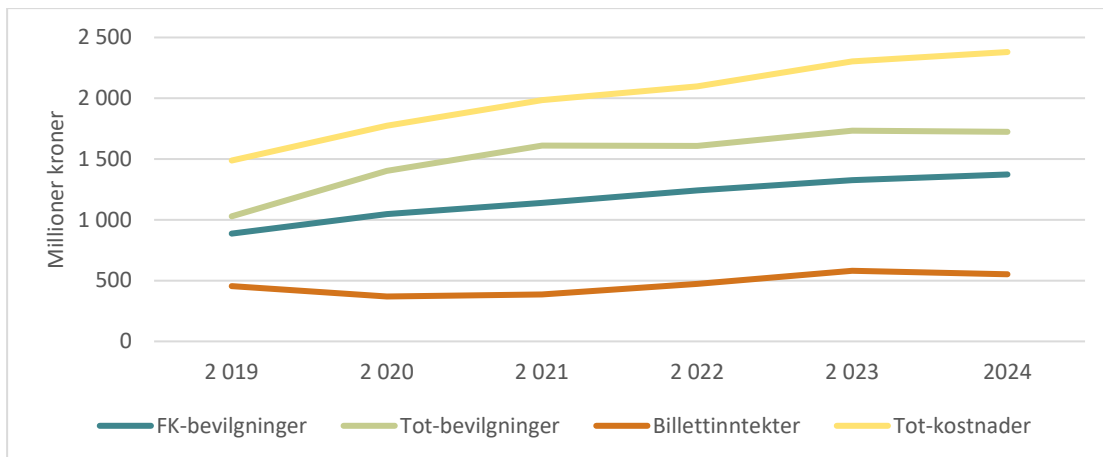
Figur 3.13: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Agder (løpende priser).



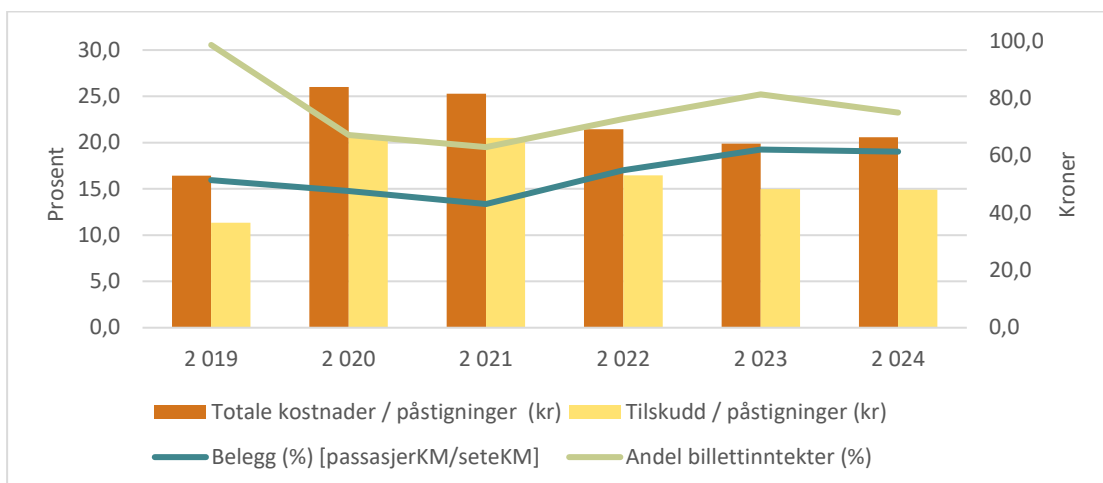
Figur 3.14: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Agder, prosent og kroner (løpende priser).

3.7 Rogaland

Rogaland har hatt en mer positiv utvikling gjennom og i etterkant av pandemien enn de fleste andre fylker. Dette illustreres i økende belegg. Samtidig er den økonomiske situasjonen utfordrende siden tilskuddene og de totale kostnadene øker mer enn billettinntektene.



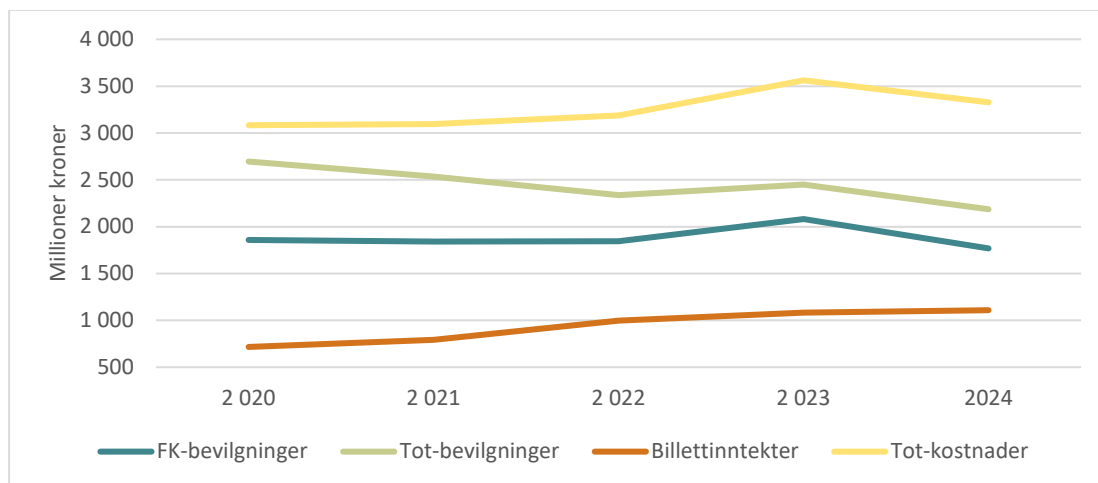
Figur 3.15: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Rogaland (løpende priser).



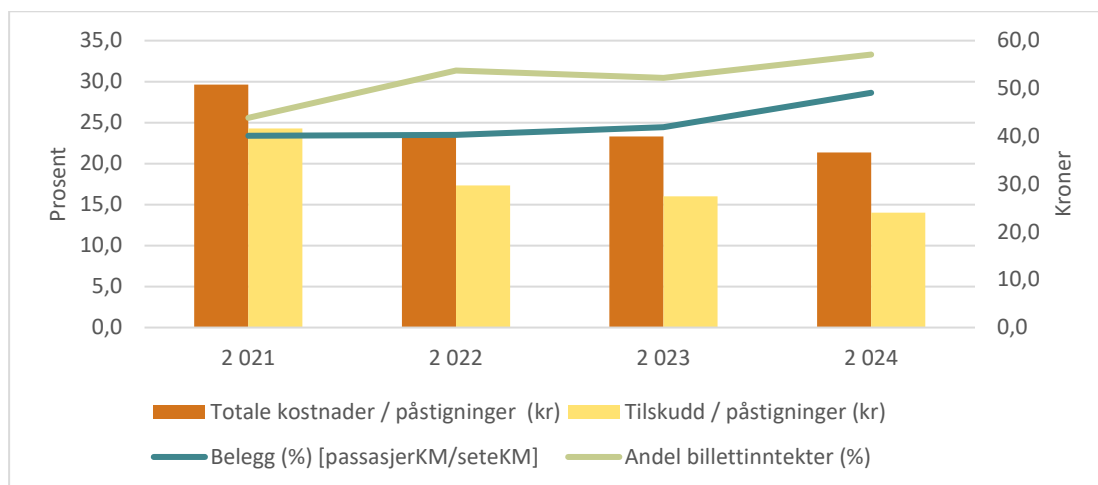
Figur 3.16: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Rogaland, prosent og kroner (løpende priser).

3.8 Vestland

I likhet med situasjonen i Vestfold og Telemark utgjør kommunereformen i 2020 en utfordring for datafangsten for 2019 i nåværende Vestland fylke. Vi presenterer derfor data fra 2020. Utviklingen fra 2020 i Vestland følger tilsvarende mønster som for resten av landet, men vi merker oss at belegget knapt har økt etter pandemien.



Figur 3.17: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestland (løpende priser).

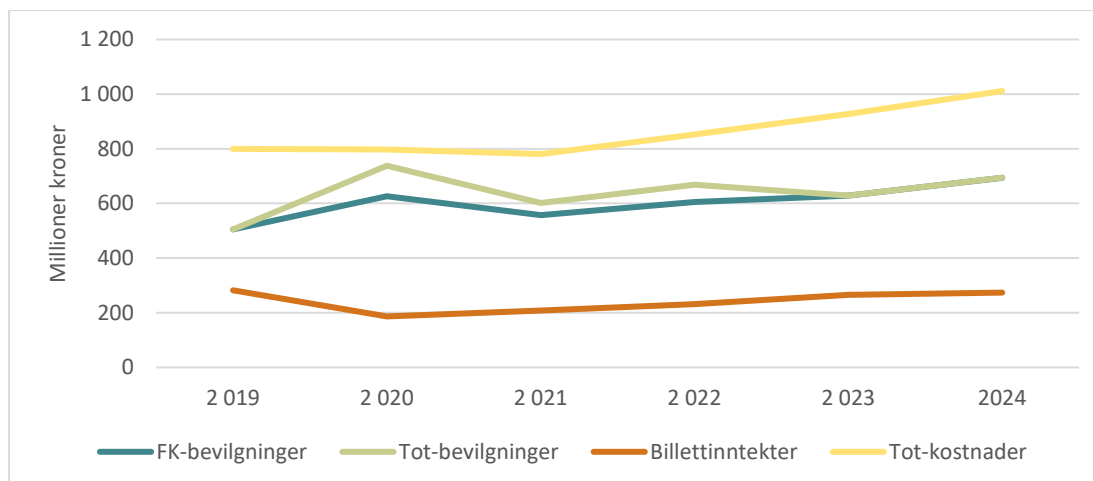


Figur 3.18: Kombinasjonsdiagram, belegg, andel billettinntekter, kostnad per påstigning tilskudd per påstigning (prosent, kroner²⁰).

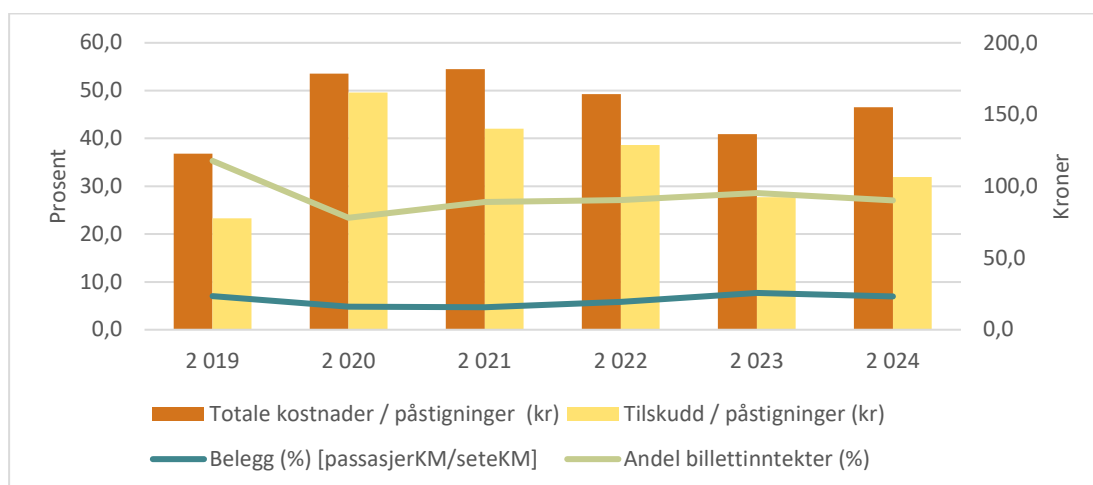
²⁰ Tallene fra Hordaland og Sogn og Fjordane fylker har ikke vært tilgjengelig. I denne figuren er også tallene fra 2020 tatt ut, da de ikke fremstår som realistiske, sett opp mot andre fylker og Vestland i 2021.

3.9 Møre og Romsdal

Også Møre og Romsdal viser samme utvikling med hensyn på økte kostnader under pandemien, som i hovedsak har vært dekket inn gjennom økte tilskudd. Etter pandemien har trafikken i hovedsak kommet på samme nivå som før pandemien, men tilskuddenes andel av inntektene har ikke gått tilbake.



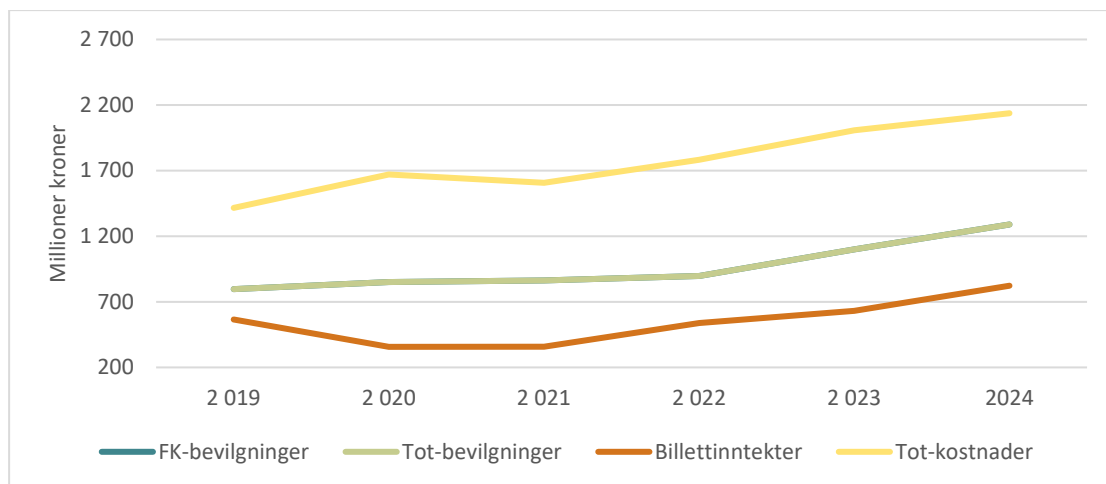
Figur 3.19: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Møre og Romsdal (løpende priser).



Figur 3.20: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Møre og Romsdal, prosent og kroner (løpende priser).

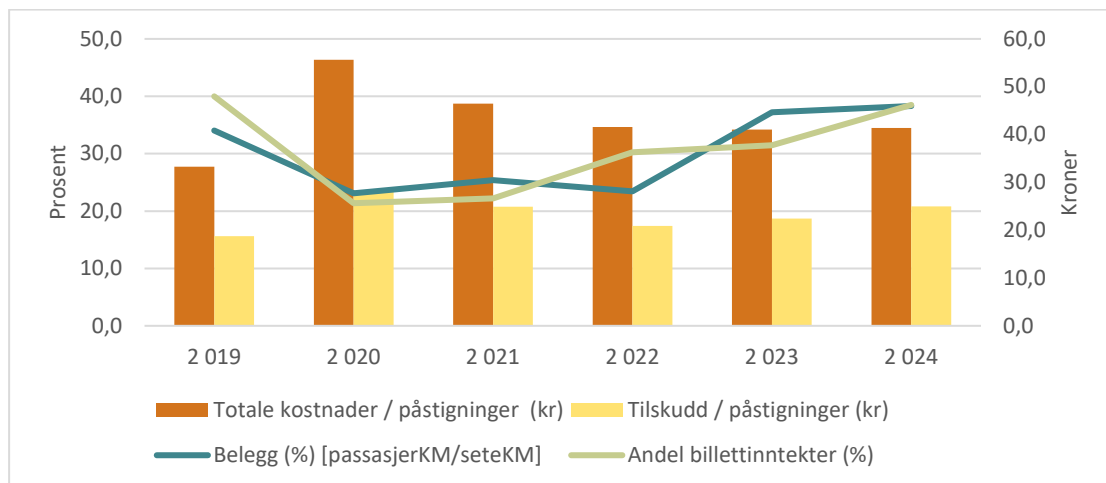
3.10 Trøndelag

I Trøndelag har belegget økt til høyere nivåer enn før pandemien, og billettinntektene har i 2024 kommet opp på samme nivå som før pandemien. Endringen i økonomien i driften i Trøndelag har fulgt samme mønster som nasjonalt, men med større utslag.



Figur 3.21: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Trøndelag (løpende priser).

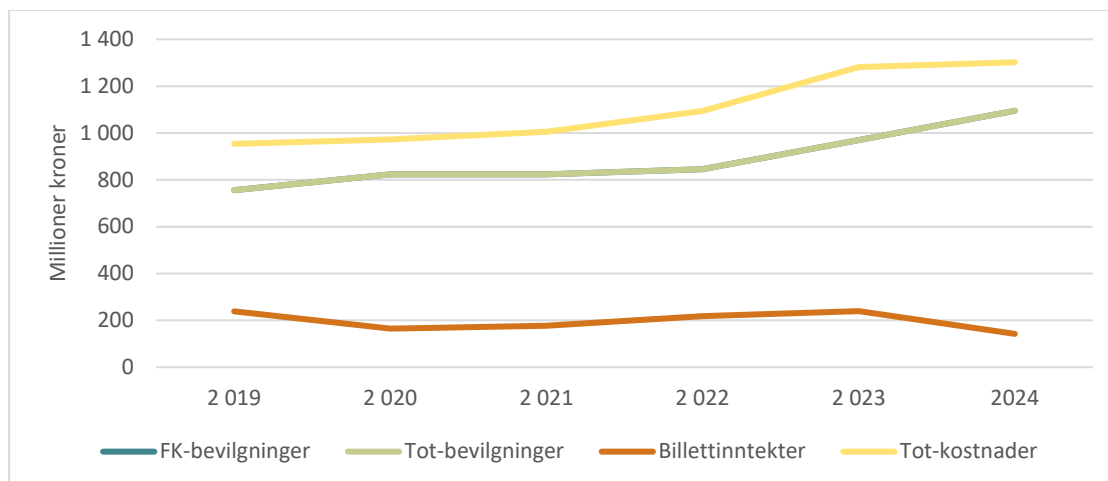
I Trøndelag er fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



Figur 3.22: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Trøndelag, prosent og kroner (løpende priser).

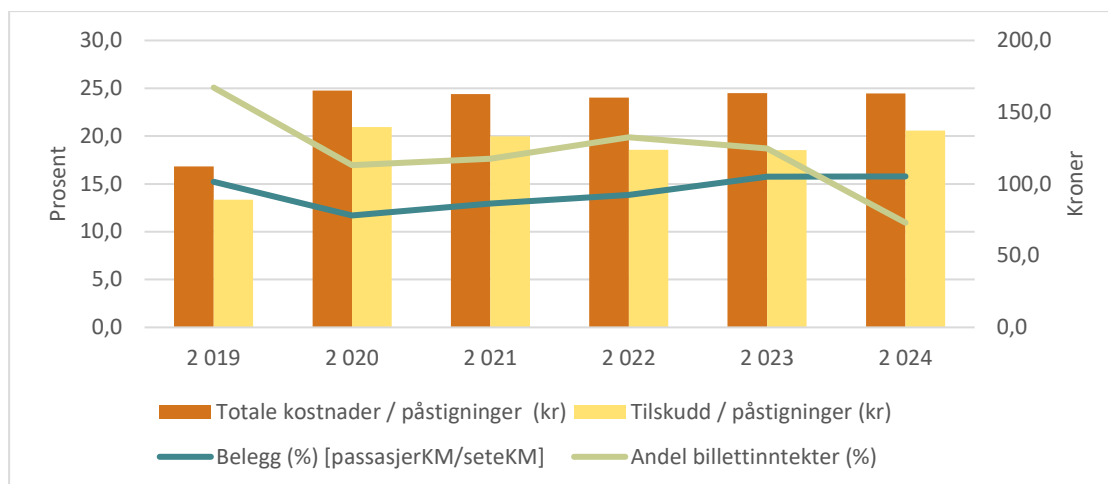
3.11 Nordland

I Nordland økte tilskuddene til kollektivtrafikken i 2020 i kjølvannet av pandemien. Belegget er tilbake på samme nivå som før pandemien, mens kostnadene og tilskuddene har økt ytterligere. Billettinntektenes andel av kostnadene er i 2023 høyere enn i 2020, men langt lavere enn de var i 2019. I 2024 faller de rapporterte billettinntektene betydelig.



Figur 3.23: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Nordland (løpende priser).

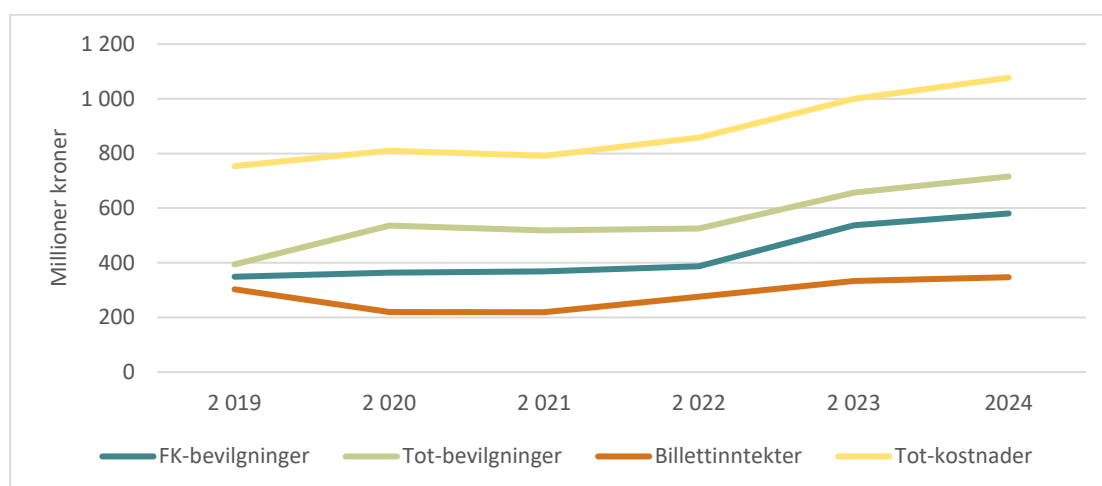
I Nordland er Fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



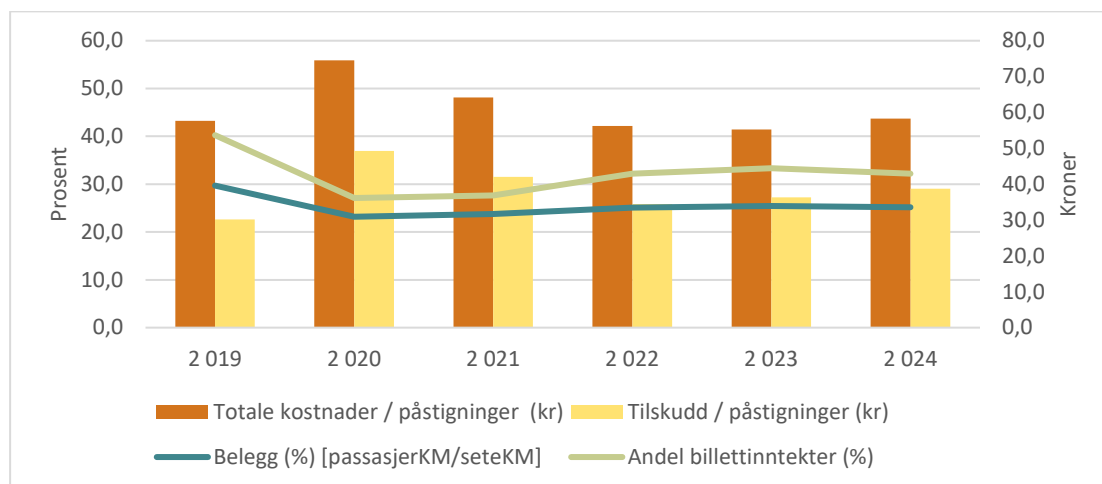
Figur 3.24: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Nordland, prosent og kroner (løpende priser).

3.12 Troms

Troms virker å være det fylket som har hatt den mest positive utviklingen i kollektivtrafikken i perioden 2019 til 2023. I 2024 har man videreført nivået fra 2023. I likhet med resten av landet ble Troms truffet av pandemien. Samtidig har det kommet en passasjervekst som har gjort at kostnadene per passasjer er lavere enn før pandemien i nominelle kroner, og tilskuddene er bare så vidt høyere per påstigning i 2024 enn tilfellet var i 2019. Det er altså økte kostnader, men ikke mer enn passasjerveksten skulle tilsi.



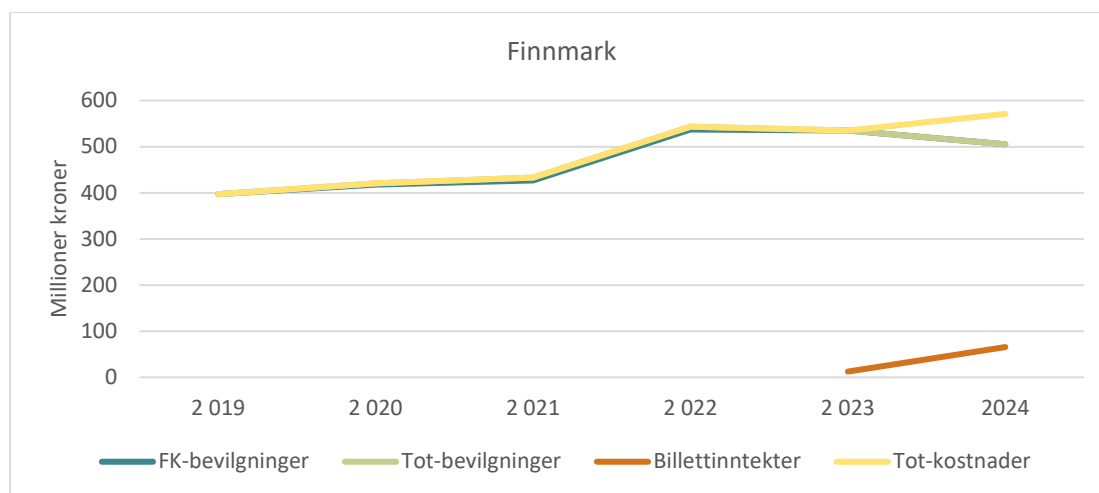
Figur 3.25: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Troms (løpende priser).



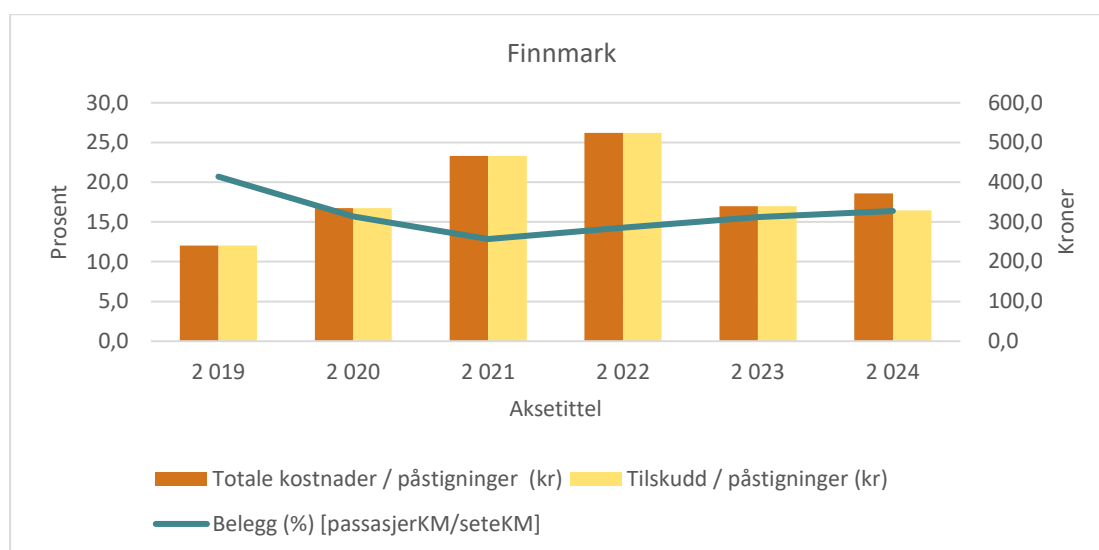
Figur 3.26: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Troms, prosent og kroner (løpende priser).

3.13 Finnmark

Kollektivtrafikken i Finnmark følger et litt annet mønster enn kollektivtrafikken i de andre fylkene. En vesentlig andel av passasjerene er trafikanter som reiser mellom byene, og ikke internt i byene. Dette henger sammen med geografien i Finnmark, der en stor andel av befolkningen bor i tettsteder hvor de interne avstandene er små, mens avstanden mellom tettstedene er betydelig. En konsekvens er at de relative størrelsene har en helt annen skala. I tillegg har mye av driften gått på netto-kontrakter, slik at billettinntektene er privat informasjon for operatøren (de er derfor satt til null i perioden 2019-2023). Tall for billettinntekter ble først rapportert i 2024 og de viser at disse dekker rundt 28 prosent av finansieringen for drift av kollektivtransporten. Det er altså rimelig å anta at den reelle tilskuddsraten er lavere enn det som fremgår av disse figurene.



Figur 3.27: Bevilgninger og kostnader, Finnmark (løpende priser). Billettinntekter er uoppgitt. Totale bevilgninger og FK-bevilgninger er identiske og derfor helt overlappende.

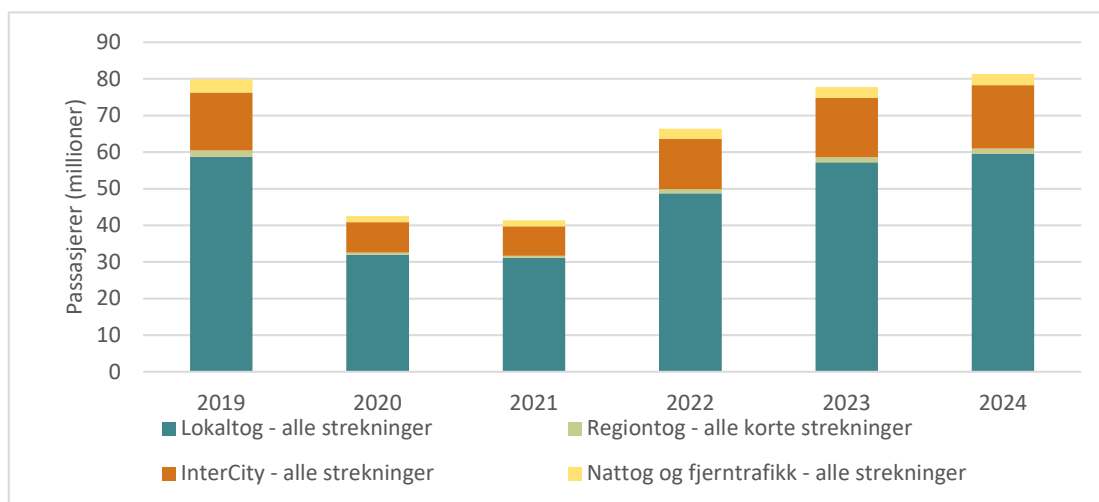


Figur 3.28: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Finnmark, prosent og kroner (løpende priser).

4 Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken

4.1 Jernbane

Det viktigste statlige kollektivtilbudet (målt i passasjertall) i Norge, er jernbanen. Hoveddelen av trafikken, målt i påstigninger på jernbanen, er imidlertid lokal i betydningen innenfor strekningene som betjenes av lokaltog. Hoveddelen av dette skjer på Østlandet.



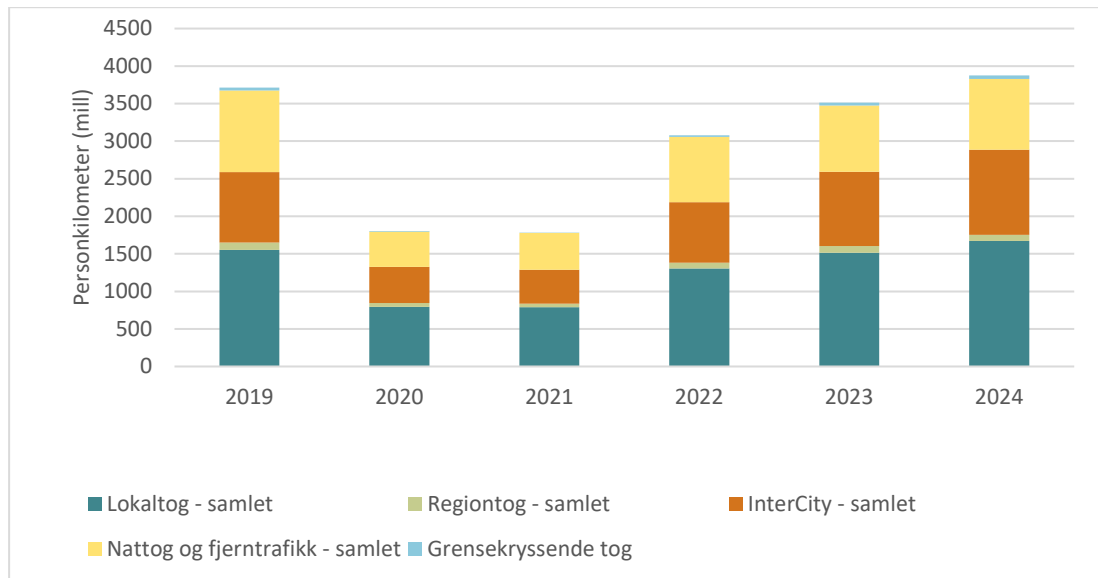
Figur 4.1: Millioner påstigende med jernbane 2019- 2024 (SSB 10484).

Figur 4.1 og tabell 4.1 viser antall passasjerer på jernbanen.

Tabell 4.1: Passasjerer med jernbane, (millioner påstigende, SSB 10484).

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alle strekninger	80,40	42,60	41,40	66,70	78,22	81,93
Lokaltog - Samlet	58,72	31,95	31,16	48,78	57,21	59,47
Regiontog - Samlet	1,73	0,60	0,55	1,10	1,40	1,54
InterCity - Samlet	15,88	8,29	8,04	13,76	16,21	17,29
Nattog og fjerntrafikk - Samlet	3,58	1,69	1,64	2,75	2,94	3,03

Hvis vi i stedet ser på transportarbeid, vises det tydeligere at passasjerer på InterCity og i fjerntrafikken reiser over betydelige avstander, som vist i figur 4.2 og tabell 4.2.

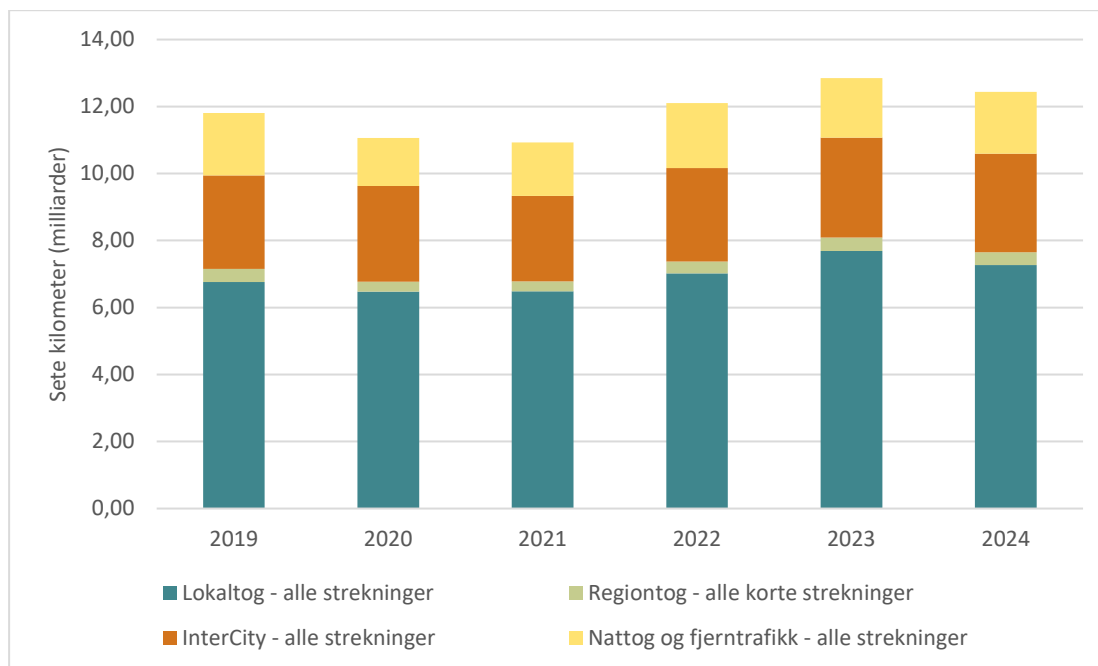


Figur 4.2: Transportarbeid (passasjerkilometer) med jernbane 2019-2024 (SSB 10484).

Tabell 4.2: Transportarbeid (pkm) med jernbane 2019-2024 (SSB 10484).

Mill. personkilometer	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alle strekninger	3715	1804	1780	3079	3513	3876
Lokaltog - samlet	1552	795	789	1307	1514	1670
Regiontog - samlet	99	52	47	76	91	83
InterCity - samlet	939	478	453	807	988	1135
Nattog og fjerntrafikk - samlet	1086	473	490	866	883	941
Grensekryssende tog	39	6	1	23	37	47

Tilbudt kapasitet, målt i setekilometer, har i mindre grad blitt påvirket av pandemien. Ruteproduksjonen ble noe redusert i 2020 og 2021, men var tilbake på et høyere nivå i 2023 sammenlignet med i 2019. Produksjonen var noe lavere i 2024, noe som henger sammen med en stor mengde innstillinger tidlig i året. Dette er vist i figur 4.3 og tabell 4.3.

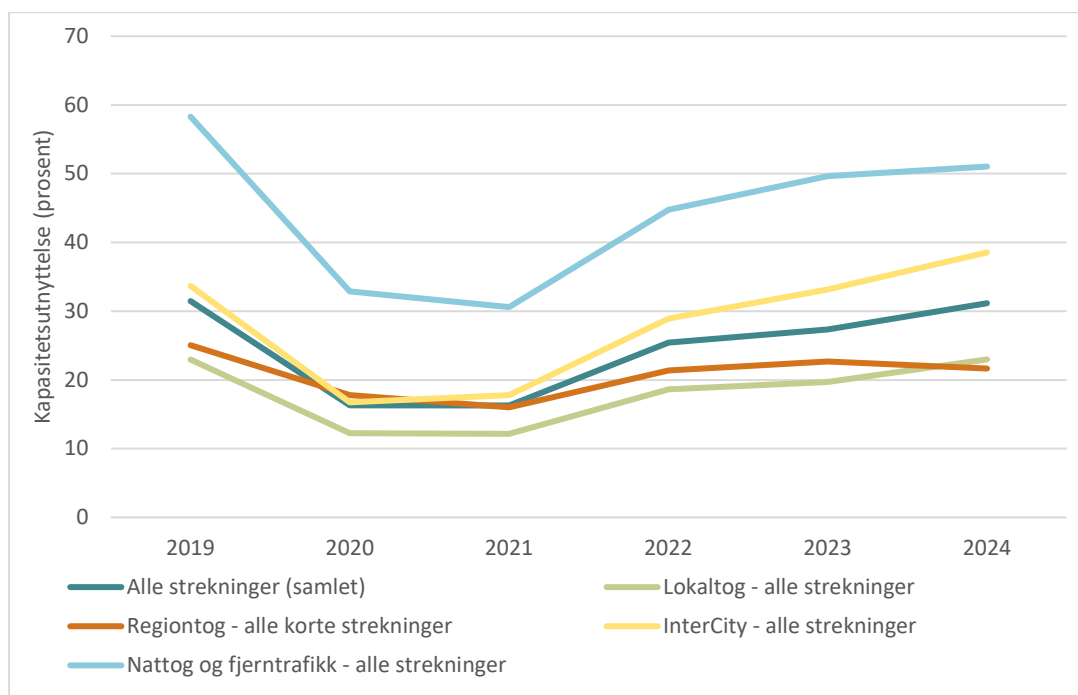


Figur 4.3: Ruteproduksjon jernbane (setekilometer, SSB).

Tabell 4.3: Kapasitet jernbane (setekilometer, SSB).

Setekilometer (mrd)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alle strekninger (samlet)	11,81	11,06	10,93	12,10	12,85	12,44
Lokaltog - alle strekninger	6,76	6,48	6,49	7,02	7,69	7,27
Regiontog - alle korte strekninger	0,40	0,29	0,29	0,36	0,40	0,38
InterCity - alle strekninger	2,79	2,86	2,55	2,79	2,98	2,94
Nattog og fjerntrafikk - alle strekninger	1,86	1,44	1,60	1,94	1,78	1,84

Transportarbeid og setekilometer kan gi en interessant sammenligning av kapasitetsutnyttelse. Altså tabell 4.2 dividert på tabell 4.3.

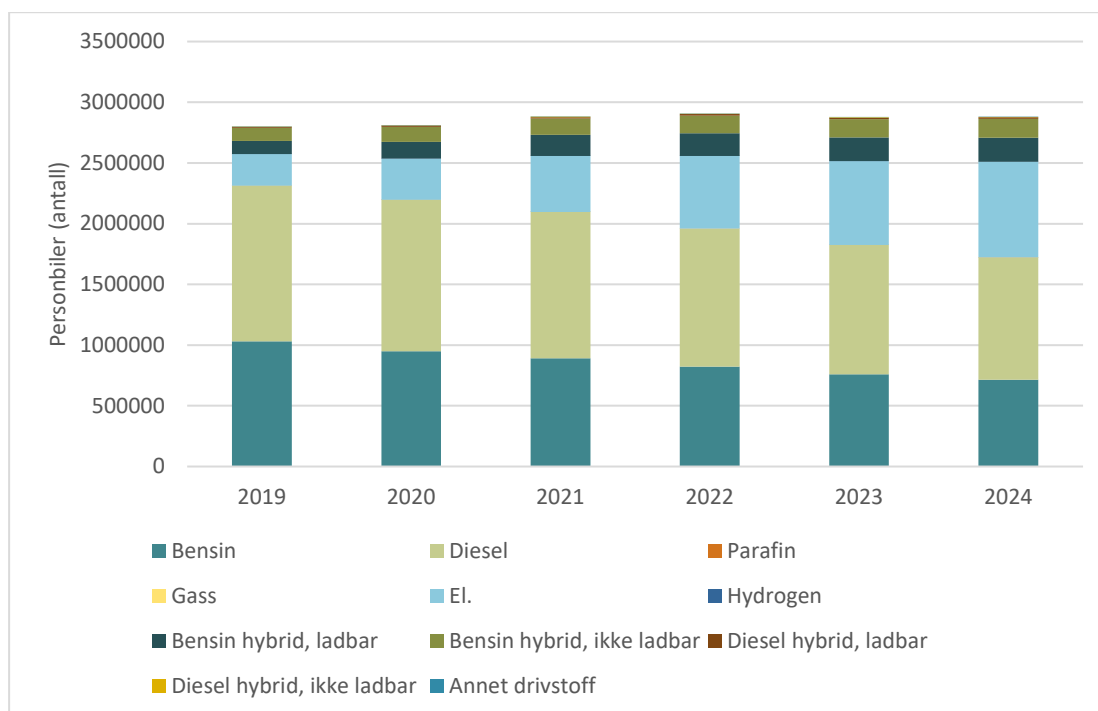


Figur 4.4: Kapasitetsutnyttelse ulike jernbanestrekninger (passasjer-/setekilometer, prosent).

Figur 4.4 viser utviklingen i kapasitetsutnyttelse på jernbanen. Figurene viser at de lange strekningene har betydelig høyere kapasitetsutnyttelse enn de kortere strekningene. Dette henger sammen med at det er en større andel av de reisende som skal fra endepunkt til endepunkt og det er mindre rushtidsbelastning. Ellers viser figuren at kapasitetsutnyttelsen i snitt i 2024 var tilbake på samme nivå som før pandemien. Det er noe høyere kapasitetsutnyttelse på InterCity-strekningene, og noe lavere på nattog og fjerntrafikk.

4.2 Bil

Bilholdet i Norge er høyt, og i endring. I hovedsak erstattes diesel og bensindrevne biler med batteri-elektriske biler (figur 4.5).



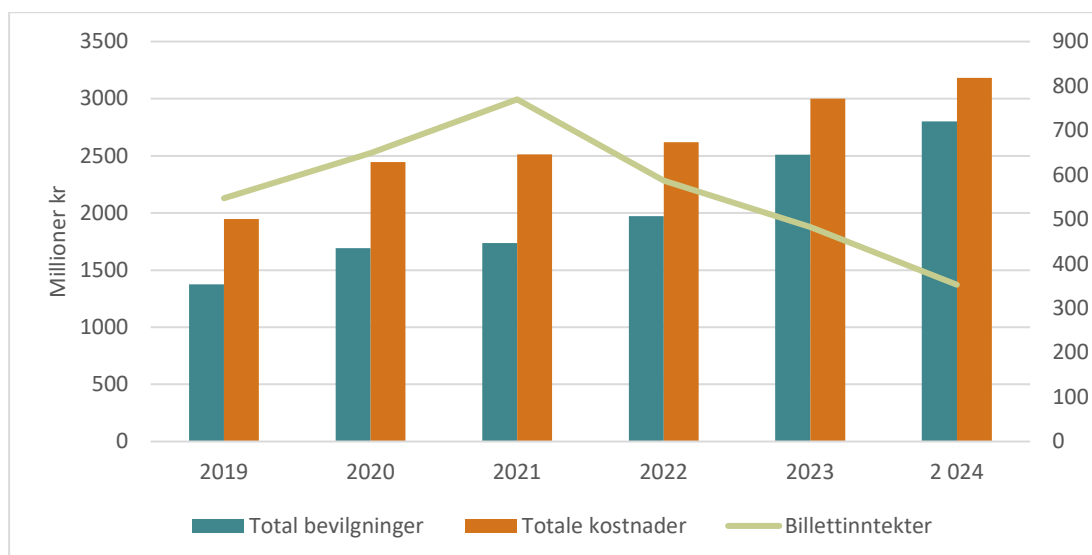
Figur 4.5: Bilparken: registrerte kjøretøy etter drivstofftype og år (SSB 11823).

Figur 4.5 viser utviklingen i antallet personbiler i Norge, fordelt på drivstofftype. I 2019 var det 2 800 090 personbiler registrert i Norge, i 2024 var det 2 879 728, altså en økning på om lag 80 000 biler, eller 2,8 prosent. Sett opp mot befolkningen er det imidlertid ingen økning i bilparken. I 2019 var det 522 biler per 1 000 innbyggere og i utgangen av 2024 var det 514 registrerte personbiler per 1 000 innbyggere. Det er variasjon mellom fylker og kommuner, slik at man lokalt både kan observere økt og redusert bilhold, men nasjonalt er det i praksis ingen vesentlig endring i tilbøyeligheten til å eie bil. Samlet antall biler har økt parallelt med befolkningen, men med en noe avtagende trend.

4.3 Ferger

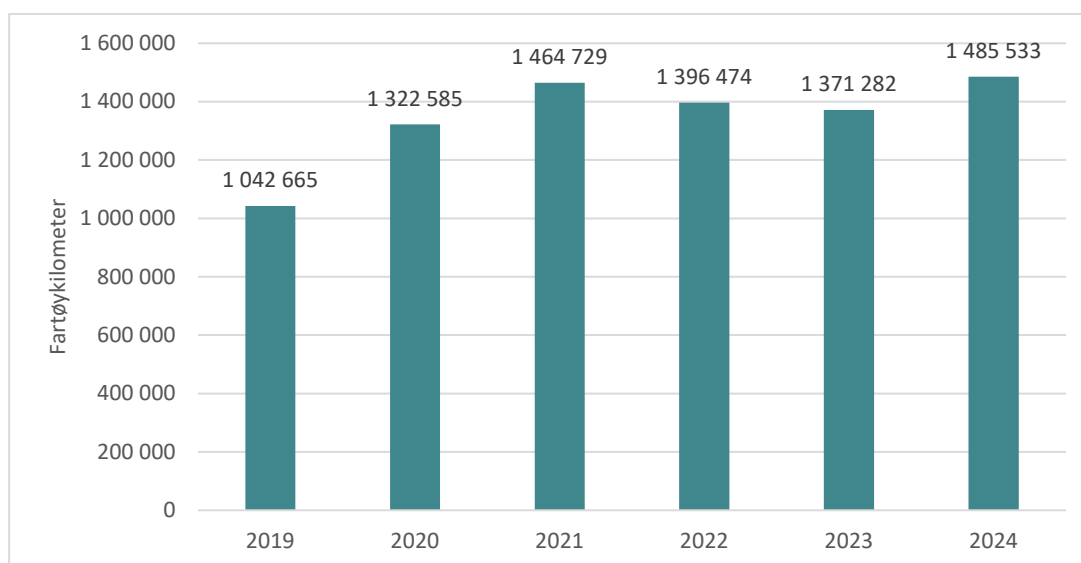
Fergetransport er en betydelig del av det fylkeskommunale transporttilbudet. Utviklingen i fergetilbudet virker å følge utviklingen i buss- og hurtigbåttilbudet i det at det er en overgang til nullutslippsfartøy. Denne utviklingen går imidlertid saktere enn på vei. Det er også en gjennomgående utfordring i å skille fergenes rolle som et kollektivtilbud og som en del av veien. Datamaterialet som har vært tilgjengelig for denne rapporten er imidlertid mangelfullt, slik at vi kun presenterer data for utvalgte fylker²¹.

²¹ Fylkene er valgt ut ifra kvaliteten på innrapporterte data.



Figur 4.6: Kostnader og finansieringskilde for ferge drift (Trøndelag, Troms, Nordland og Møre og Romsdal).

Figur 4.6 viser at i likhet med situasjonen for kollektivtransport i fylkene har kostnadene til ferge drift økt med ca. 64 prosent, noe som er vesentlig raskere enn inflasjon (20,6 % i perioden), samtidig som billettinntektene har hatt en fallende trend siden 2021. Bevilgningene mer enn doblet seg (gikk opp 104 %) i perioden for å dekke gapet mellom kostnad og billettinntekter. Noe av dette henger sammen med beslutningen om gratis fergetilbud, men ikke alt.



Figur 4.7: Samlet fartøykilometer (rutekilometer) basert på tall fra Trøndelag, Rogaland og Finnmark

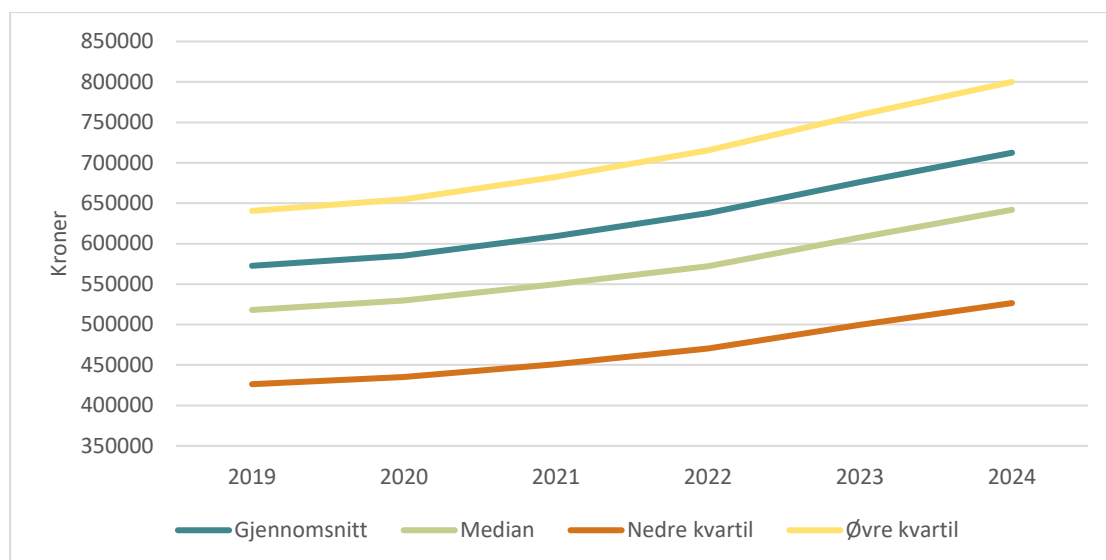
Figur 4.7 viser utvikling i utseilt distanse i rute for fylkene, Trøndelag, Rogaland og Finnmark samlet. Figuren viser at produksjonen økte med på snaut 50 prosent samlet i disse fylkene siden 2019.

4.4 Inntekt og realinntekt

Inntekt er en viktig forklaringsfaktor for folks bruk av mobilitetstjeneste. Det er en sterk samvariasjon mellom inntekt og personkilometer. Det er særlig bruk av bil og fly som øker med inntekt. Forholdet mellom inntekt og kollektivtransport er sammensatt, se f.eks. (Fearnley mfl., 2024; Fearnley og Aarhaug,

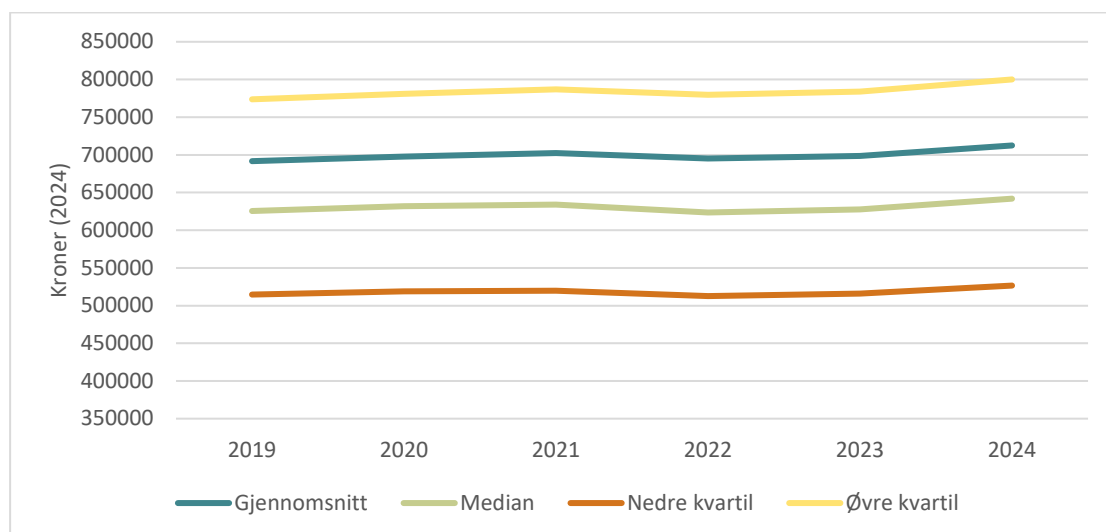
2019). Ulike kollektivtransporttilbud brukes av personer i ulike inntektsgrupper. Sentrumstrettede, skinnegående og sjøgående transporttilbud er gjerne brukt til arbeidsreiser av de med de høyeste lønnsinntektene, mens busstilbud gjerne brukes for et bredt utvalg av reisemål av personer med lavere inntekter i den grad at det er tendenser til at økte inntekter gir lavere passasjertall.

Nominelt har det vært en betydelig inntektsvekst i Norge de siste fem årene (figur 4.8).



Figur 4.8: Nominell årslønn, gjennomsnitt, median, nedre og øvre kvartil (SSB 12525, TØI).

Figur 4.8 viser lønnsutviklingen i Norge i perioden 2019 til 2024, basert på utviklingen i avtalt månedslønn.

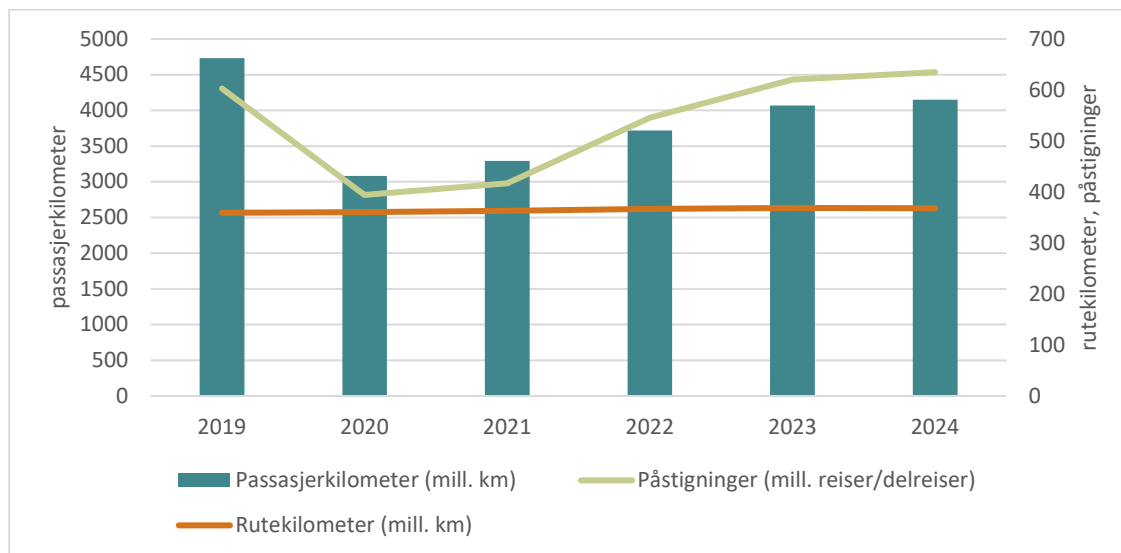


Figur 4.9: Årslønn KPI-justert til 2019-nivå, gjennomsnitt, median, nedre og øvre kvartil (SSB, TØI).

Figur 4.9 viser utvikling i reallønn, presentert i 2024-kroner for ulike inntektsgrupper. I all hovedsak er det en mindre reallønnsvekst, som i hovedsak har kommet mellom 2023 og 2024. Gjennomsnittslønnen har økt med 3,0 prosent, medianlønnen med 2,5 prosent, gjennomsnittslønnen i nedre kvartil har økt med 2,3 prosent og øvre kvartil med 3,4 prosent i perioden 2019-2024. Forventningen er at reallønnsvekst medfører færre kollektivreisende, med unntak av arbeidsreiser til større bysentrum.

5 Analyse og nøkkeltall

Sammenlignet med situasjonen før pandemien, er Kollektivtransporten i 2024 tilbake på førpandemi langs noen indikatorer, men fortsatt langt bak langs andre. I dette kapittelet presenteres noen utvalgte utviklingstrekk.



Figur 5.1: Utvikling i produksjon, trafikkarbeid og påstigninger fra 2019-2024. Tall for buss, tog, trikk, bybane og t-bane.

Figur 5.1 viser at produksjonen holdt seg stabil, med kun marginale endringer på landsbasis, til tross for pandemien. Når man ser på enkelte fylker, finner vi størst økning i produserte rutekilometere i Trøndelag, Troms og Rogaland, hvor økningen henholdsvis har vært på om lag 11, 10 og 9 prosent (tabell 5.1). Dette henger sammen med en generell økning i produksjonen og åpningen av Ryfast, hvor tunnel og buss nå erstatter det tidligere fergetilbudet. Størst reduksjon er det i Østfold (15%), Buskerud (10%) (hvor hoveddelen av reduksjonen skyldes endrede grenser) og Nordland (10%). Etter et tydelig fall i 2020 forårsaket av pandemien har transportarbeid (passasjerkilometer) hatt en jevn økning siden 2021. Det ble tilbakelagt 34 prosent flere passasjerkilometer i 2024 sammenliknet med bunnivået i 2020. Likevel ligger transportarbeidet 12 prosent lavere enn før pandemien (2019). Økningen i transportarbeid er sterkest i Rogaland, men det har også vært en betydelig vekst i Trøndelag og Vestland. Samtidig har det vært en betydelig reduksjon i passasjerkilometere i Innlandet, Oslo og Akershus og Finnmark. Flere av endringene bør imidlertid ikke tillegges for stor vekt, da usikkerheten i beregningen av passasjerkilometer er betydelig²². Utviklingen i antall påstigende er mindre usikker, men det er verdt å merke seg at en reise kan inneholde ganske ulike antall påstigninger (bytter) i ulike deler av landet. Her har Troms flest, etterfulgt av Rogaland. Utviklingen i Rogaland er nærmere analysert i Fearnley mfl. (2024). Trøndelag, Agder og Møre og Romsdal har også en positiv utvikling i antall påstigende, øvrige fylker har en reduksjon. På landsbasis økte antall påstigninger med 5 prosent i perioden 2019 til 2024.

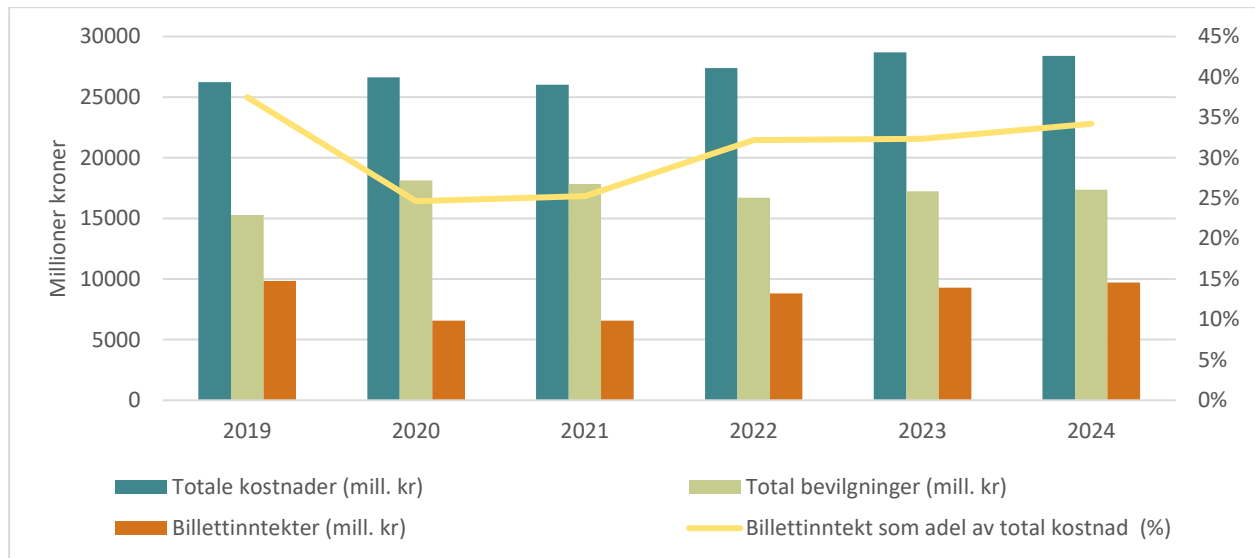
²² Tre hovedforklaringer er 1) at tallene er vesentlig bedre i 2023 enn de var i 2019, og at 2019-tallene i noen grad var overestimert. 2) at det er uttrykk for faktiske endringer i reisevaner, 3) endret driftsopplegg, med flere bytter.

Tabell 5.1: Endringstall for nøkkelindikatorer (2019-2024). Billettinntekter og kostnad er basert på KPI-justerte verdier.

	Påstigning	Billettinntekter	Endring (2019-2024)		
			Totale kostnader	Rute KM	Passasjer KM
Ruter	-1 %	-2 %	16 %	4 %	-31 %
Finnmark	-7 %	:	-14 %	0 %	-24 %
Innlandet	-2 %	3 %	-2 %	3 %	-34 %
Østfold	-17 %	7 %	12 %	-15 %	-2 %
Vestfold og Telemark	1 %	5 %	:	-2 %	9 %
Buskerud	-3 %	-15 %	1 %	-10 %	-3 %
Rogaland	28 %	1 %	33 %	9 %	27 %
Vestland	19 %	9 %	-25 %	6 %	15 %
ATB	21 %	20 %	25 %	11 %	19 %
Agder	15 %	-7 %	9 %	3 %	7 %
Møre & Romsdal	0 %	-20 %	5 %	-4 %	-4 %
Nordland	-6 %	-51 %	13 %	-10 %	-7 %
Troms	41 %	-5 %	19 %	10 %	-6 %

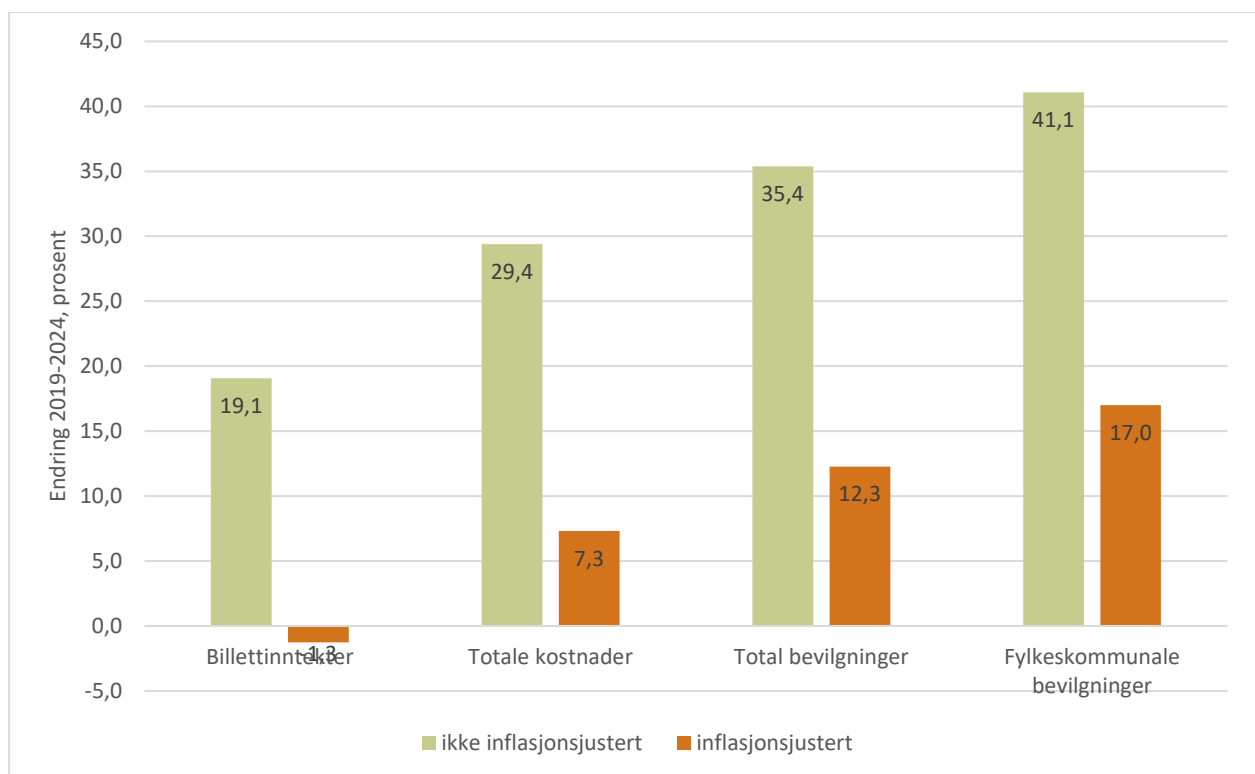
Figur 5.2 viser nominelle- og real- (KPI-justert) nøkkelindikatorer for kollektivtransportøkonomien. Total-kostnader for driften av kollektivtransport har økt jevnt siden pandemien. I 2024 lå kostnadene 30 prosent høyere enn i 2019, noe som tilsvarte en realøkning på 8 prosent. Kostnadsveksten for kollektivtransporten generelt har vært lavere enn kostnadsveksten i bussmarkedet, men samtidig godt over inflasjonen. Årsaken til dette kan være at kostnadene til drift av skinnegående transport, og for kollektivtransport på kjøp har hatt en mindre bratt kostnadsutvikling enn for bussbransjen²³. Kontraktsmessig er det også en forskjell mellom hvordan ulike kostnadskomponenter kommer inn. Flere av innsatsfaktorene som kommer inn direkte i busskontraktene er utenfor i driftskontraktene for skinnegående transport. Et avvik som ble trukket fram i rapporten «Kostnadsutvikling i bussmarkedet» (Aarhaug mfl., 2025a) er at den reelle kostnadsutviklingen i markedet har vært raskere enn det som fanges opp i indeksene som busskontraktene bygger på, slik at det kommer kostnadshopp ved en ny kontrakt. I noen tilfeller er disse kostnadshoppene så store at produksjonen blir trukket ned, for at den skal komme innenfor de økonomiske rammene fylkeskommunene har. Billettinntektene gikk gradvis opp etter pandemien og var 19 prosent høyere i 2024 sammenliknet med 2019. Dette er likevel lavere enn inflasjonsnivået for perioden, som var på om lag 21 prosent. Billettinntekter dekket 34 prosent av driftskostnadene, hvilket er 3 prosentpoeng lavere enn andelen i 2019. Differansen mellom økende realkostnader og billettinntekter som ikke vokser i takt har i hovedsak blitt dekket gjennom økte offentlige bevilgninger. Bevilgninger økte med 43 prosent i perioden 2019 til 2024.

²³ Dette inkluderer også at kostnadsveksten for hurtigbåter har medført at man ikke har inngått nye kontrakter.



Figur 5.2: KPI-justert nøkkelindikatorer for kollektivtransportøkonomien (2019-2024). Kostnader og bevilgninger inkluderer ikke Vestfold & Telemark; billettinntekter inkluderer ikke Finnmark, Vestfold og Telemark.

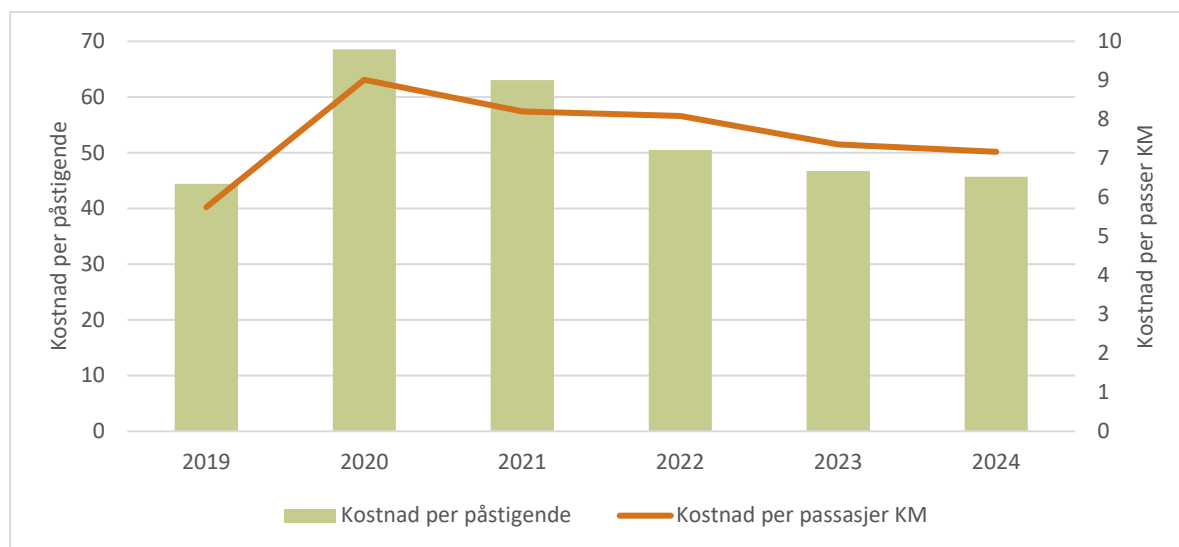
Figur 5.3 ser nærmere på endring i nominelle og KPI-justert nøkkelindikatorer for kollektivtransportøkonomien.



Figur 5.3: Real og nominell endring i kostnader, billettinntekter og bevilgninger (2019-2024). Kostnader og bevilgninger inkluderer ikke Vestfold & Telemark; billettinntekter inkluderer ikke Finnmark, Vestfold og Telemark.

Figuren viser en nominell økning i alle kategoriene, men størst vekst i fylkeskommunale bevilgninger (41,1 prosent nominelt, 17,0 prosent inflasjonsjustert). Samlede billettinntekter er lavere i 2024 enn i 2019, når vi korrigerer for inflasjon.

Etter å ha steget betraktelig i 2020 (fordi ruteproduksjonen i hovedsak ble opprettholdt selv om antall passasjerer gikk kraftig ned), har kostnad per transportarbeid og per reise hatt fallende trend mot 2024 (figur 5.4), men har ikke kommet ned på 2019 nivå. Sammenliknet med 2019 koster en passasjerkilometer 25 prosent mer i 2024. Dette skyldes en kombinasjon av økende kostnader og fallende passasjerkilometer (se figur 2.8 og 5.1). Kostnad per reise var marginalt endret (en økning på 3 prosent) i perioden.



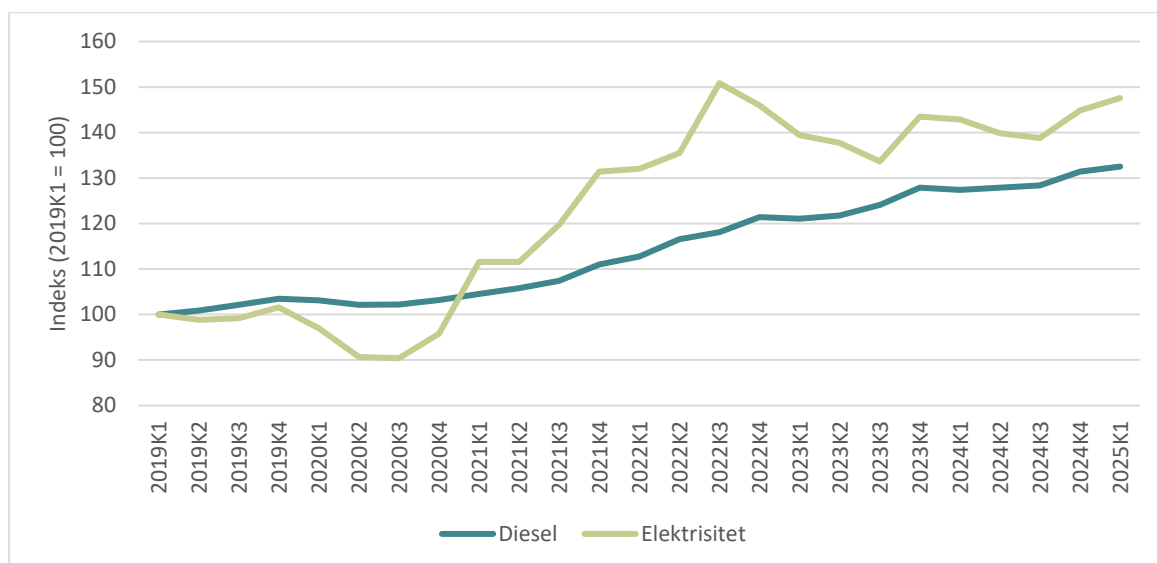
Figur 5.4: Enhetskostnad for påstigende og passasjerkilometer (KPI-justert). Inkluderer ikke Finnmark, Vestfold og Telemark.

Figur 5.4 viser at halvparten av fylkene har hatt en realøkning i billettinntekter i perioden 2019 til 2024. Øvrige fylker har hatt en vekst i billettinntektene som er lavere enn inflasjonen (20,6 prosent mellom 2019 og 2024). Størst har realnedgangen i billettinntektene vært i Nordland, Møre og Romsdal og Buskerud. I Nordland har det vært en nedgang også i nominelle billettinntekter, mens de nominelle billettinntektene i Møre og Romsdal i praksis er uendret.

5.1 Buss

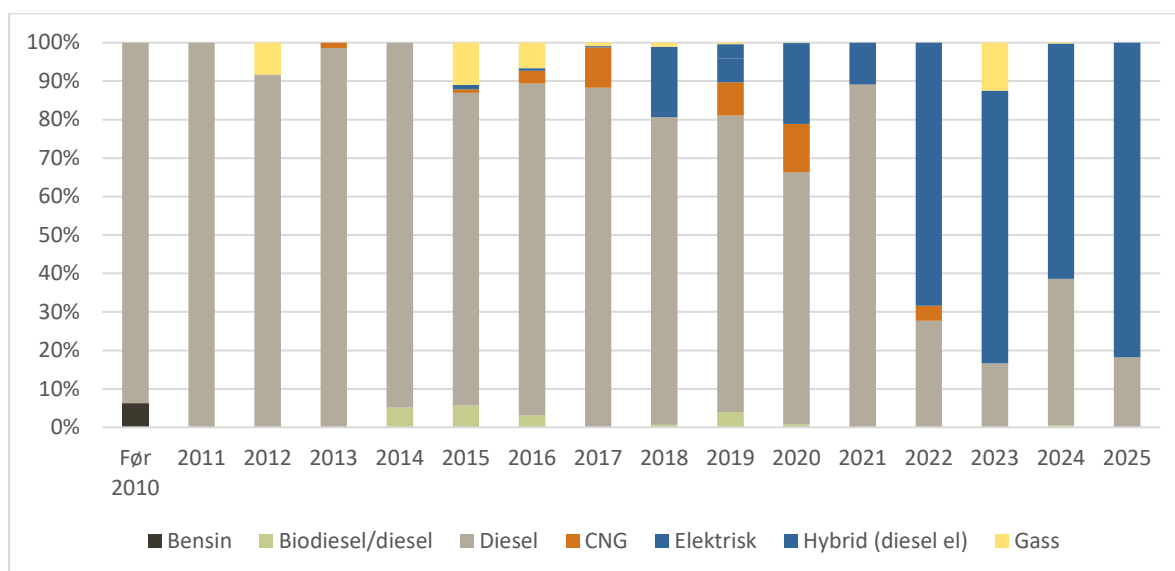
Hoveddelen av både antall reiser og trafikkarbeidet i norsk kollektivtransport utføres med buss. Buss er også det transportmidlet som er fysisk likest og derfor mest sammenlignbart mellom fylker. Det er også gjennomført minst tre analyser som ser nærmere på bussmarkedet som er publisert siden forrige nøkkelrapport om kollektivtransportstatistikk, (Stakeholder, 2024; Aarhaug mfl., 2025a; Aarhaug mfl., 2025b).

I perioden har kostnadene ved å kjøre buss økt raskere enn snittkostnadene i resten av samfunnet (som økte med cirka 24,3 prosent i perioden 2019K1-2025K1) (figur 5.5).



Figur 5.5: Kostnadsindeks buss (Diesel, Elektrisk, 2019K1=100, SSB 11931).

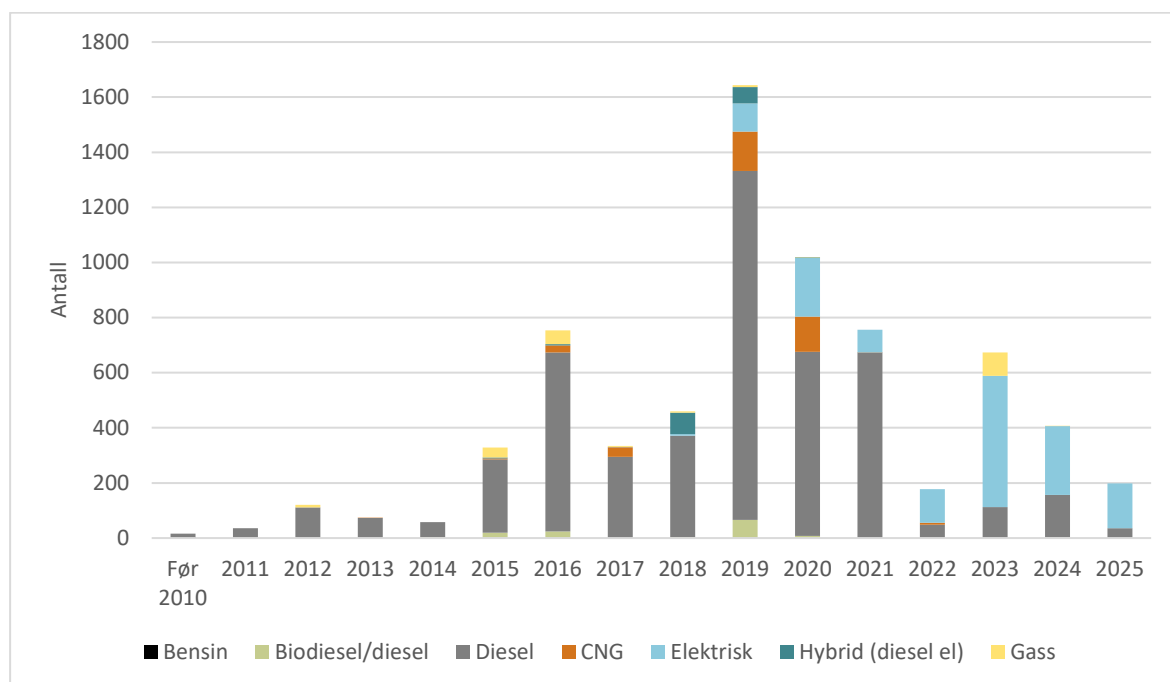
Figur 5.5 viser utviklingene i kostnader for diesel og elektrisk drevne busser i perioden første kvartal 2019 til første kvartal 2025, slik de fanges av SSBs kostnadsindeks for bussdrift. Figuren viser at kostnadene, særlig forbundet med elektriske busser, økte kraftig fra tredje kvartal 2020 til tredje kvartal 2022. Endringer i rente- og energikostnader er viktige komponenter i dette. Utviklingen i lønn har ikke vært like sterk. Driverne bak denne kostnadsveksten ligger i all hovedsak utenfor operatørenes og fylkeskommunenes kontroll. Første kvartal 2025 var kostnadene ved dieselbusser 33 prosent høyere og for elektriske busser 48 prosent høyere enn i første kvartal 2019.



Figur 5.6: Bussflåten (by- og forstadstrafikk) per 30.mai 2025, etter registreringsår og drivstofftype (Kjøretøyregisteret, VoF, TØI).

Figur 5.6 viser bussflåten per 30.mai 2025 for virksomheter med lokal og regional kollektivtransport som formål, fordelt på registreringsår og drivstofftype. Figuren viser at andelen nyregistrerte elektriske busser har økt til å bli dominerende etter 2022. Tidligere var dieselbusser helt dominerende. Altså viser figuren at elektriske busser erstatter dieselbusser i nye kontrakter. Typisk vil en kontrakt som inngås våren 2025 ha oppstart siste halvår 2026 eller første halvår 2027, og da erstatte busser som ble tatt i

drift i 2016-17. Legger vi på antall busser i flåten som er registrert de aktuelle årene, viser det at er rimelig å anta at det kommer en massiv utskiftning va bussparken de kommende årene, se figur 5.7.



Figur 5.7: Fordeling på drivstoff etter registreringsår på busser som kjører lokal kollektivtrafikk i juni 2025 (kjøretøyregisteret, VoF, TØI, antall).

Figur 5.7 gir en pekepinn på at de økonomiske utfordringene som kollektivtrafikken i Norge står overfor, illustrert blant annet av denne rapporten, forventes å øke i de kommende årene, etter hvert som nye kontrakter for busskjøring skal inngås. Gjennomsnittlig kontraktslengde for busskjøring på anbud er mellom ni og ti år.

Referanser

- Fearnley, N., Krehic, L., Christiansen, P. og Gregersen, F. A. 2024. *Passasjerøkning med buss i Rogaland : En undersøkelse av årsaker*, TØI-rapport 2050/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Fearnley, N. og Aarhaug, J. 2019. Subsidising urban and sub-urban transport – distributional impacts. *European Transport Research Review*, 11, 49, 10.1186/s12544-019-0386-0.
- Flotve, B. L. 2024. *Transportytelser i Norge 1946-2023*, TØI-rapport 2060/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Stakeholder 2024. *Status for buss og annen kollektivtransport*, Rapport, Stakeholder.no, <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/rapporter/status-for-buss-og-annen-kollektivtransport-rapport-2024.pdf>.
- Aarhaug, J., Krehic, L., Tveit, A. K. og Wolday, F. 2025a. *Kostnadsutvikling i bussmarkedet - Årsaker og sammenhenger*, TØI-rapport 2103/2025, Oslo, Transportøkonomisk institutt, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=79632>.
- Aarhaug, J., Tveit, A. K. og Harzer, C. G. 2025b. *Konkurranse, anbud og styring - Er bussbransjen i endring?*, TØI-rapport 2092/2025, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Aarhaug, J. og Wolday, F. 2024a. *Kollektivtrafikken 2019-2023*, TØI-rapport 261/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt, <https://www.toi.no/forskningsomrader/marked-og-styring/mer-kostbart-a-drive-kollektivtrafikk>.
- Aarhaug, J. og Wolday, F. 2024b. *Metadata og vurderinger*, Arbeidsdokument 52087-2024 Oslo, Transportøkonomisk institutt.

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gaustadalléen 21

E-post: toi@toi.no

Hjemmeside: www.toi.no

