



VIKTIGE SAKER FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN 2025-2029

Kollektivsatsing gir store samfunnsgevinster, effektive og populære klimakutt, og mange jobber

Tall fra Storbritannia viser at 1 pund brukt på buss gir en økonomisk avkastning på 4,5 pund, gjennom større arbeidsmarkedsregioner og mindre kø. I Norge kan nullvekstmålet spare samfunnet for 13,5 mrd. kr hvert år pga. mindre behov for infrastruktur, og kollektivtrafikk er ifølge Miljødirektoratet blant de mest effektive klimatiltakene. I 2023 jobbet 17.500 mennesker i kollektivtrafikken. Kollektivtrafikken er også en sentral del av sivil transportberedskap.

Krisetid i bransjen med kraftig kostnadsvekst og rutekutt

Aldri har flere reist kollektivt enn i 2024, med totalt 729 mill. reiser i Norge! Men fra 2019 til 2024 har kostnadene i bussmarkedet hatt en realvekst med hele 25 %. I nye busskontrakter øker prisene med 20-50 %. Som følge av dette har flere fylker gjort store kutt i tilbudet, og flere står på trappene. TØI (2025) dokumenterer at situasjonen med stor sannsynlighet blir verre fremover.

Helt avgjørende med økte statlige midler

Økt statlig finansiering og nye virkemidler er avgjørende for å unngå en planlagt nedbygging av kollektivtilbudet over store deler av landet. En slik situasjon vil være stikk i strid med nasjonale mål (nullvekstmålet, klimamål), og føringer i NTP om å bruke eksisterende infrastruktur effektivt.

- **KS anslo før sommeren det økte finansieringsbehovet til «minst 1 mrd.» bare for 2025. TØI dokumenterer at behovet vil øke fremover.**
- **Økte bevilgninger bør rettes inn for å utvikle et mer effektivt og fremtidsrettet kollektivtilbud, ikke bare verne om tilbudet slik det er i dag.**
- **Økte midler kan fordeles som rammetilskudd til fylkeskommunene, og/eller byvekst- og belønningsavtalene.**

I rapporten Ny normal for kollektivtrafikken anbefaler Jernbanedirektoratet, Kollektivtrafikkforeningen, KS, NHO Transport, Spekter og Statens vegvesen flere bilrestriktive tiltak, herunder reduksjon i elbilfordeler, skattlegging av arbeidsgiverbetalt parkering, og innføring av veipricing. Dette er virkemidler som kan bidra til å finansiere økt statlig satsing på kollektivtrafikk. I tillegg kommer redusert behov for kostbare investeringer i ny infrastruktur gjennom økt satsing på kollektivtrafikk.

I valgkampen har flere partier tatt til orde for lavere billettpriser. Vi vil understreke det store behovet for økte midler til å opprettholde og videreutvikle tilbudet, og advare mot eventuelle takstreformer uten å samtidig bevilge betydelig økte rammer til kollektivtilbudet.

Kollektivtrafikken snur selv alle steiner for å redusere kostnader og øke konkurransen i bussmarkedet, både hos det enkelte medlem og i fellesskap gjennom Kollektivtrafikkforeningen og med andre samarbeidspartnere. Pågående arbeid i foreningen handler blant annet om bedre indeksering av kostnader i kontrakter for å redusere risiko, mer standardiserte konkurranser og kontrakter, ulike veiledere, felles initiativer for å øke inntekter, og tettere og mer forpliktende samarbeid innen f.eks. digital tjenesteutvikling.



Innspill til øvrige virkemidler:

Fremkommelighet: Åpne for å ta i bruk kamerateknologi til trafikkregulering for å få bussen ut av køen og øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Statens vegvesen utreder nå systemer for håndheving av nullutslippssoner, som kan tas i bruk for å håndheve trafikkreglene på flere områder.

Skattefradrag og satsing på bedriftsmarkedet: Innføre skattefradrag for arbeidsgiverbetalte kollektivbilletter, etter modell fra Sverige, Finland, Tyskland, Nederland. Åpner for omfattende satsing på bedriftsmarkedet som kan øke inntektene vesentlig.

Digital samordning: Bygge opp om bransjens ambisjon om ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling, og gi incentiver til å utvide og raskt ta i bruk nye nasjonale fellestjenester.

Sømløse reiser med tog og kollektiv: Gjøre det sømløst å bytte mellom tog og øvrig kollektivtrafikk i hele Norge, gjennom å innføre bruttoavtaler med togoperatørene, og takstsamarbeid basert på en avtalt fastpris med alle relevante fylkeskommunale kollektivselskaper.

Samordne offentlige innkjøp: Sette i gang et pilotprosjekt med mål om å samordne offentlig betalt bestillingstransport som f.eks. pasientreiser, TT-transport, kommunal eldretransport/serviceruter, og individuelt tilpasset skoleskyss, med mål om bedre tjenester og mer kostnadseffektive løsninger.

Ny «kollektivtrafikklov»? Utrede og modernisere transportlovgivningen, slik at de fylkeskommunale kollektivselskapene kan innta en utvidet «dirigentrolle» for ulike transporttjenester som elsparkesykler, bestillingstransport, samkjøring, bildeling, selvkjørende transport mm. i sine regioner. Det vil gjøre det samlede kollektivtilbudet mer konkurransedyktig mot privatbilen.

Flere sjåførere: Lage en plan for økt rekruttering av sjåførere og redusert sykefravær, sammen med oppdragsgivere, operatører og fagforeninger

NTP: Gi transportetatene i samarbeid med KS og de fylkeskommunale kollektivselskapene i oppdrag å utrede hvordan kollektivtrafikken kan ta store markedsandeler fra privatbilen i neste NTP-periode, og hvor mye dette kan spare av utslipp, arealer og investeringer.

Om Kollektivtrafikkforeningen

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