

DISKUSJONSNOTAT:

Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport



§1



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

INNHOOLD

INNHOOLD.....	2
1. SAMMENDRAG.....	3
SENTRALE BEGREPER.....	4
2. BAKGRUNN	5
KUNDENE ØNSKER SØMLØSE REISER.....	5
AMBISJONEN OM MOBILITET SOM EN TJENESTE (MAAS).....	7
3. DAGENS REGULATORISKE RAMMEVERK.....	9
DAGENS REGULERING OG ANSVARSFORDELING.....	9
PÅGÅENDE PROSESSER.....	10
4. EKSEMPLER PÅ NY TRANSPORTREGULERING.....	12
UTVIKLINGEN PÅ EU-NIVÅ.....	12
DEN FRANSKE MOBILITETSLOVEN	12
BESTILLINGSTRANSPORT OG SAMKJØRING I TYSKLAND	12
DISKUSJONER OM FREMTIDENS REGULERING I SVERIGE	13
5. KOLLEKTIVSELSKAPENES ERFARING MED DAGENS REGULERING	14
GEOGRAFISK VARIASJON, MEN FELLES RETNING	14
TJENESTER MED BEHOV FOR TYDELIGERE REGELVERK	14
ØNSKE OM TYDELIGERE OG UTVIDET MANDAT	15
TYDELIG MANDAT SÆRLIG VIKTIG I ØKONOMISK TRANGE TIDER.....	16
SAMARBEID MED PRIVATE I FREMTIDIG «DIRIGENTROLLE».....	16
DELING AV DATA.....	16
6. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	18
TO UTFORDRINGER MED DET REGULATORISKE RAMMEVERKET.....	18
MULIG UTVIDET DIRIGENTROLLE FOR FYLKESKOMMUNENE	18
VEIEN VIDERE.....	20
KILDER.....	21

1. SAMMENDRAG

Nasjonal transportplan 2025-36 slår fast at nullvekstmålet er under press, og peker på behov for nye virkemidler. Regjeringen varsler at smartere og teknologiske løsninger som gir mer effektiv bruk av ressurser, transportkapasitet og bidrar til klima- og miljøvennlig transport, skal vektlegges i årene fremover.

I dag er rutetransport med buss, T-bane, trikk, bybane, tog og båt i stor grad integrert i et felles, koordinert transporttilbud. Det siste tiåret har det vært knyttet store forventninger til å utvide kollektivtilbudet med flere etterspørselsbaserte transporttjenester, som mikromobilitet, bestillingstransport og ulike delingstjenester, kjent også som Mobility as a Service (Maas). Lenge var det ventet at private aktører ville tilby «MaaS-tjenester», men det er nå en voksende oppfatning av at det offentlige har en viktig koordinerende og regulerende rolle for å utvikle et sømløst transporttilbud som ivaretar viktige samfunnshensyn.

Frankrike, Tyskland og EU er eksempler på land som nå utvikler sin transport- og mobilitetslovgivning, og liknende diskusjoner pågår i Sverige. Kollektivtrafikkforeningen vil med dette diskusjonsnotatet bidra til en faglig informert diskusjon om fremtidens regulering av offentlig transport i Norge. Basert på intervjuer presenteres erfaringer fra Kollektivtrafikkforeningens medlemmer med dagens regelverk. Flere ønsker å ta på seg en utvidet dirigentrolle også for etterspørselsbaserte transporttjenester i sine respektive fylker, men opplever i dag uklarheter rundt sitt mandat og regulering. Notatet beskriver kortfattet hva en slik rolle kan innebære, og peker på hensyn som må vurderes i videre diskusjon og utredninger.

Arbeidsgruppen for prosjektet har bestått av Daniel Rees (prosjektleder Kollektivtrafikkforeningen), Kristoffer Schjødt Westad (Ruter) og Bjørnar Klein Reinertsen (AtB). Styret i Kollektivtrafikkforeningen har vært styringsgruppe. Det har vært bred involvering av medlemmene, gjennom intervjuer, høringsrunde og et innspillsmøte.

SENTRALE BEGREPER

Kollektivtrafikk

Hva menes med kollektivtrafikk i 2025?

EUs ekspertgruppe på urban mobilitet bruker følgende definisjon:
«The overall definition of public transportation includes any forms of transport, which are available to the public. This includes buses, trains, metros, tramways, cable cars, bike- and car-sharing, micro mobility services, taxis, car-pooling, ride hailing, ride-pooling, etc. This broad definition bases on the notion of access without ownership, acknowledging that a vast variety of transport services exist that are available to the general public to fulfil mobility needs without the prerequisite to privately own a transport asset, such as a car or a bike.»

I NTP 2025-36 heter det i kap. 14.2.6 at

«i kollektivsektoren er [det] en fremvekst av andre mobilitetsløsninger enn det som tradisjonelt har vært oppfattet som kollektivtransport, som sparkesykler, minibusser og delingsbiler (etter hvert muligens også selvkjørende), som kjører 'on demand', dvs. avhengig av etterspørsel etter transporttjenester i sanntid».

En slik forståelse legger til grunn at kollektivtransport omfatter all offentlig tilgjengelig transport, dvs. inkludert transporttjenester tilbudt av private aktører. Denne forståelsen har også ligget til grunn i utformingen av denne rapporten.

Fylkeskommunalt kollektivselskap:

Kollektivtrafikken er organisert ulikt i fylkene. I Oslo, Akershus, Trøndelag, Rogaland og Agder har fylkeskommunene opprettet aksjeselskaper som er delegert myndighet på kollektivområdet. I de øvrige fylkene er kollektivtrafikken organisert som en enhet i fylkeskommunen, i de fleste tilfeller under en egen merkevare. I denne rapporten brukes for enkelthets skyld begrepet "fylkeskommunalt kollektivselskap" om begge disse organisasjonsformene.

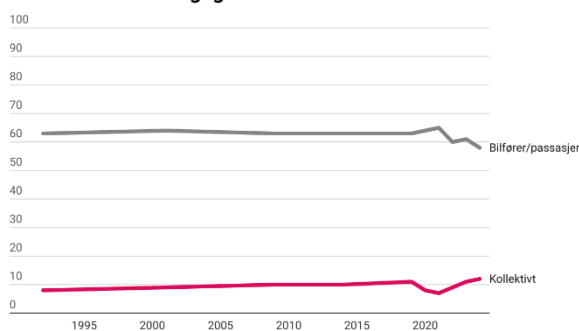
2. BAKGRUNN

Kollektivtrafikken opplever en positiv utvikling i mange storbyområder, takket være målrettet satsing gjennom flere år. Likevel viser beregninger i NTP 2025-2036 at nullvekstmålet er under press i årene fremover. Tall fra [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen \(RVU\)](#) viser små endringer i kollektiv- og bilandelen av daglige reiser i Norge fra 1992 til 2024 (figur 1). I samme periode har personbilparken i Norge økt jevnt og trutt hvert eneste år, med unntak av 2023 (figur 2).

For å nå nullvekstmålet er det derfor behov for nye virkemidler som gjør offentlig tilgjengelig transport mer konkurransedyktig mot privatbilen. Det gjelder særlig i en krevende økonomisk situasjon for kollektivtrafikken. De siste årene har kollektivtrafikken opplevd en kraftig kostnadsvekst, [jf. TØI \(2025\)](#). Flere fylkeskommuner har gjennomført betydelige tiltak for å bedre den økonomiske situasjonen, som økte tilskudd, billettpriser eller kutt i tilbudet. Det er stort behov for økte økonomiske overføringer, men som må kombineres med å utnytte mulighetene som ligger i innovasjon og ny teknologi til å redusere kostnadene og utvikle nye tjenester.

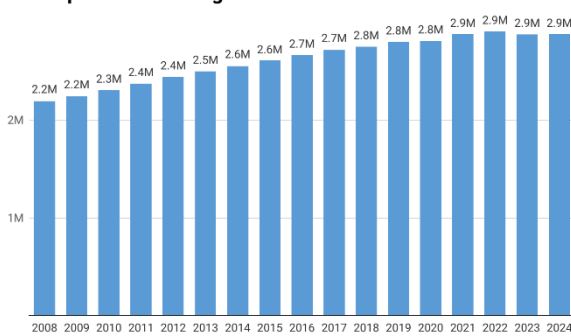
FIGUR 1. ANDEL DAGLIGE REISER I NORGE. KILDE: DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN.
FIGUR 2. ANTALL PRIVATBILER I NORGE. KILDE: SSB.

Prosentandel av daglige reiser



Created with Datawrapper

Antall privatbiler i Norge



Created with Datawrapper

KUNDENE ØNSKER SØMLØSE REISER

Nasjonal transportplan 2025-36 peker på fremvekst av nye forretningsmodeller og tjenester i transportsektoren, og skriver at «Utviklingen mot større grad av delingsmobilitet kan bidra til å skape en enklere reisehverdag for folk, samt bidra til en mer effektiv bruk av transportsystemet og lavere utslipp».

Undersøkelser peker på flere faktorer som påvirker om folk velger privatbil fremfor kollektivtrafikk. En av dem er hvilken type reise det er snakk om, og hvor mange ærend man har på samme tur. Det har også stor betydning hvor i landet reisen finner sted.

RVU viser at kollektivtransportandelen er klart høyest på arbeidsreiser. Dette er ofte reiser som går inn til bysentrum, hvor kollektivtilbudet er godt utbygd og er konkurransedyktig på reisetid mot privatbilen i rushtid. Unntaket er om man bor langt unna tunge kollektivårer, eller har andre ærender på veien, f.eks. barnehage i en annen retning.

For fritidsreiser og reiseformål utenom rushtid, er kollektivandelen vesentlig lavere.

TABELL 1: HOVEDFUNN FRA DEN KVALITATIVE UNDERSØKELSEN I KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGENS PROSJEKT "BIL NR. 2" FRA 2024.

Bil er suveren vs. kollektivtransport	Bil nr. 2 gjør hverdagslogistikken mulig	Bil er raskest og mest praktisk	Kollektivtransport kan fungere
Bil anses som det mest fleksible transportmiddelet, særlig for barnefamilier med flere transportbehov samtidig. Mange vurderer ikke å kvitte seg med bilen før de blir "tvunget" til det.	Bil nr. 2 representerer frihet og stressreduksjon. Familier anskaffer ofte bil nr. 2 når de får barn, og denne brukes gjerne til ulike formål som jobbreiser (elbil) og lengre turer (fossilbil).	Kollektivtransport assosieres med ufrihet, usikkerhet og stress, mens bil gir frihet til å reise når og hvor man vil, ofte uten behov for planlegging.	Kollektivtransport er mest attraktivt for de som bor og jobber sentralt, med gode forbindelser og hyppige avganger. Det oppleves som vanskelig å konkurrere med bil på fleksibilitet og tidsbruk i dagliglivet.

Gjennomført av IPSOS 15.-22. februar 2024, med deltakere fra Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. Utvelgelseskriterier: Alder 20-60 år, har førerkort, bor i husstander med flere biler, positive til å bruke kollektivtransport.

En [større innbyggerundersøkelse](#) gjennomført av Kollektivtrafikkforeningen i 2024, viser at de viktigste årsakene til at folk i dag velger å eie og bruke privatbil, er at bilen oppfattes som langt mer fleksibel og effektiv i hverdagen.

En av respondentene i den kvalitative delen av undersøkelsen, formulerte det slik:

«Torsdag 15.2, tog til Oslo S tidlig, forsinkelser pga. signalfeil. Nok en gang, irritert og nervøs for å ikke rekke møtet mitt, rakk det akkurat fordi jeg hadde lagt inn 45 minutters margin i tillegg på en reise som tar 28 minutter. Samboer tok bil til jobb som vanlig. Kjørte også bil til trening da hun trener på Kolbotn. Buss dit uaktuelt pga. tidspunkt for trening vs. når hun er hjemme fra jobb.»

Undersøkelsen peker på flere områder som må utvikles dersom kollektivtrafikken skal oppleves som konkurransedyktig mot privatbilen. Ett viktig skritt for å kunne tilby økt fleksibilitet og effektivitet, er tettere og bedre integrering av flere transporttjenester i et samlet, sømløst tilbud.

De senere årene har flere transporttjenester kommet på det norske markedet, eksempelvis elsparkesykler, bildelingstjenester, samkjøring, og ulike former for taxi og bestillingstransport. Tabell 2 gir en oversikt over tjenestene som tilbys av de fylkeskommunale kollektivselskapene i de største norske byområdene.

I tillegg forventes det at nye tjenester basert på autonome kjøretøy vil få stadig større betydning i årene som kommer. De er allerede rullet ut i stor skala i USA og Kina, men her fungerer de i hovedsak som taxi og ikke som en del av kollektivtilbudet. Det innebærer en stor risiko for betydelig økt biltrafikk, i strid med nullvekstmålet ([se Ruters «Oslostudie» fra 2019](#)).

Asplan Viak gjennomførte i [2024 en utredning](#) av hvordan nye transporttjenester kan bidra til å nå nullvekstmålet, og hvordan offentlig virkemiddelbruk best kan bygge opp om en slik utvikling. Utredningen bygger blant annet på en spørreundersøkelse blant 4800 innbyggere i Trondheimsområdet, Bergen, og Nord-Jæren om hvem som er åpne for å bruke nye transporttjenester, og hvilke egenskaper de verdsetter.

Rapporten konkluderer blant annet med at bedre samspill mellom elsparkesykler og kollektivtrafikken på første eller siste del av reisen, gjør tilbudet langt mer attraktivt og konkurransedyktig mot

privatbil. Faste plasser for å sette fra seg elsparkesykler knyttet til holdeplasser, og integrert reiseinformasjon og betaling i kollektivselskapene systemer, trekkes frem som eksempler. Rapporten konkluderer også med at det offentlige rolle må vurderes «*avhengig av modenhet i markedet, risikovilje og potensialet for måloppnåelse*».

Et transportsystem som utnytter kapasiteten og egenskapene til ulike transportmidler på en bedre måte, vil også kunne være langt mer kostnadseffektivt. Dette illustreres kanskje best ved at av de ca. 250 mrd. kronene som norske husholdninger bruker på transport hvert år, [så brukes om lag 200 mrd. kroner i året på privatbil](#).

Ofte fokuserer utredninger om hvordan kollektivtrafikk kan ta markedsandeler på storbyområder, men mange av utviklingstrekkene omtalt over er også svært relevante for distriktsområder. I stedet for stive bussruter kjørt med store busser med lavt belegg, jobber f.eks. mange fylkeskommunale kollektivaktører med å videreutvikle løsninger for bestillingstransport med mindre kjøretøy i distriktsområder. Det gir åpning for mer kundetilpassede løsninger, og potensielt mer økonomisk rasjonell drift. Autonome kjøretøy anses også å ha betydelig potensial i distriktsområder.

AMBIJONEN OM MOBILITET SOM EN TJENESTE (MAAS)

Et sømløst transporttilbud som gjør det enkelt å ikke måtte eie egne transportmidler, er grunntanken i konseptet «Mobility as a Service» (MaaS). Lenge var det en forventning om at kommersielle aktører ville lede an og utvikle konkurransedyktige, sømløse MaaS-tjenester. Så langt har ingen kommersielle aktører lyktes med dette. Nå peker stadig flere på at det er det offentlige har en viktig rolle i å realisere MaaS-ambisjonen (Se for eksempel [TØI 2024](#), [TNO 2024](#) og [Statens vegvesen 2022](#)), fordi koordinering og organisering av transporttjenester og -markeder for å oppnå samfunnsmessige mål er en typisk offentlig oppgave.

Inspirert av MaaS-ambisjonen har mange av de fylkeskommunale kollektivselskapene inntatt en bredere rolle hvor de både selv utvikler tjenester i tillegg til rutesatt kollektivtrafikk, og tilbyr offentlig tilgjengelige transporttjenester gjennom sin egen digitale plattform, jf. tabell 2. Ambisjonen har vært å utvikle et samlet transporttilbud som er mest mulig konkurransedyktig mot privatbilen, og utforske om nye løsninger kan gi mer kostnadseffektive tjenester.

Sett fra de reisendes perspektiv, er det fortsatt viktige barrierer som gjør sømløse reiser med offentlig tilgjengelig transport mindre attraktiv i konkurransen med privatbil:

- **Brukerghrensesnitt:** Fortsatt begrenset utvalg av transporttjenester tilgjengelig i samme brukerghrensesnitt, selv om dette skjer en positiv utvikling. Markedet av ulike reiseapper er stort og uoversiktlig for kundene.
- **Prismodeller:** Liten eller ingen integrasjon av prismodeller på tvers av transporttjenester gjør sømløse reiser mindre attraktive på kortere reiser. For eksempel må en reise som består av en kollektivreise og mikromobilitet, betale fullpris for begge tjenestene.
- **Koordinert tilbud:** Begrenset grad av koordinering mellom kollektivtrafikken og andre transporttjenester, selv om konsesjonsmakten for elsparkesykler i økende grad brukes til å sikre et tilbud i geografiske områder som er mindre kommersielt interessante. Gjør at reisetiden blir lengre enn nødvendig.
- **Garanti for at hele reisen kan gjennomføres:** Liten eller ingen muligheter for reisegaranti på en reise som går på tvers av kollektivtrafikk og andre transporttjenester som kan knyttes til en kollektivreise (som f.eks. mikromobilitet).

TABELL 2. TRANSPORTTJENESTER SOM TILBYS AV DE STØRSTE SELSKAPENE, ENTEN VIA EGNE NETTSIDER, APPLIKASJONER ELLER SAMARBEIDSPARTNERE.

	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
Buss	x	x	x	x
Trikk / bybane	x		x	x
T-bane	x			
Båt (ferger, hurtigbåt etc)	x	x	x	x
Tog	x	x	x	x
Sykkel	x	x	x	x
El-sykkel	x	x		
El-sparkesykkel	x	x	x	
Samkjøring	x		x	
Bestillingstransport (aldersvennlig, tilrettelagt transport etc)	x	x	x	x
Skoleskyss	x	x	x	x
Bildeling			x	
Selvkjørende bestillingstransport	x			
Selvkjørende buss		x		

3. DAGENS REGULATORISKE RAMMEVERK

Det regulatoriske rammeverket for samferdsel i Norge er omfattende, med ulike roller og ansvar fordelt på flere forvaltningsnivå. I det følgende gis en kort omtale av de mest relevante områdene med tanke på mer sømløse og integrerte tjenester.

Lov om samferdsel, forløperen til dagens Yrkestransportlov, ble vedtatt av Stortinget tilbake i 1947. Loven åpnet for løyvekrav til rutetransport, og allerede i denne lovproposisjonen var et sømløst og koordinert transporttilbud et sentralt tema:

«En rekke innstillinger fra store og sakkyndige komiteer i løpet av de siste 30 år viser at spørsmålet om en regulering og en samordning av våre transportmidler har vært viet omfattende interesse. (...) Noen samlet regulering og samordning av transportmidlene er man dog ennå ikke nådd fram til».

Samferdselsloven ble senere revidert i 1976, og erstattet av yrkestransportloven fra 1.1.2003. Overføring av takstmyndigheten til fylkeskommunen skjedde i 1987, jf. Innst. St. 193 S (1986-1987).

DAGENS REGULERING OG ANSVARSFORDELING

I Norge er ansvaret for kollektivtransport fordelt mellom de ulike forvaltningsnivåene: stat, fylkeskommune og kommune. Staten har det overordnede ansvaret for transportsektoren, har direkte ansvar bl.a. for riksveier og jernbane, og tilrettelegger for nasjonale sektorpolitiske mål, eksempelvis reiseplanlegging og sømløs mobilitet gjennom Entur. Fylkeskommunene har ansvar for lokal kollektivtransport og fylkesveier. Kommunene har ansvar for planlegging etter plan- og bygningsloven, kommunale veier og virkemidler som areal- og parkeringspolitikk. Se nærmere omtale i [NTP kap. 2.6](#).

Fordelingen av offentlig ansvar og oppgaver mellom staten, fylkeskommunene og kommunene innebærer et utstrakt behov for samarbeid med andre organer og forvaltningsnivåer om ulike behov når oppgaveløsningen tilsier det. Byvekstavtalene er et eksempel på en formalisert samarbeidsform mellom ulike forvaltningsnivå, og det finnes også en rekke andre mer eller mindre formaliserte samarbeid, forum og nettverk.

I dag er fylkeskommunene og staten i fellesskap tildelt en dirigentrolle for rutetransport, gjennom ansvar for kjøp av persontransporttjenester. Togtrafikk er et statlig ansvar, og staten har ansvar som løyvemyndighet og ansvar for ferjestrekninger mm. etter [yrkestransportlova](#). Etter yrkestransportlova har fylkeskommunene løyveansvar for lokal rutetransport, og for godtgjørelse til lokal rutetransport. Persontransport mot vederlag utenfor rute fordrer et drosjeløyve, noe som da ligger utenfor kjerneoppgavene til kollektivselskapene slik de er organisert i dag.

Kollektivtransportforordningen definerer offentlig persontransport og gir retningslinjer for tildeling av kontrakter, mens anskaffelsesregelverket skiller mellom rutetransport på land og annen transport, med ulike terskelverdier og prosedyrer.

I distriktsområder er skoleskyss en stor del av virksomheten til de fylkeskommunale kollektivselskapene. Ifølge Opplæringslova har fylkeskommunen ansvar for å organisere og finansiere skoleskyss til fylkeskommunen for videregående skole og enkelte andre tilfeller, mens kommunen har ansvaret for grunnskolen. Ansvar og finansiering av skoleskyss varierer mellom fylkeskommune og kommune, avhengig av elevens behov, noe som medfører administrative utfordringer.

Skillet mellom rute- og etterspørselsbasert transport er en relativt tydelig arbeidsdeling, men siden lovens ikrafttredelse i 2003 har det skjedd en stor utvikling både i tjenestetilbudet og i digitaliseringen som ikke reflekteres i dagens regulatoriske rammeverk. Eksempelvis ser mange kollektivselskaper i Norge i dag et stort potensial i bestillingstransport for det fremtidige offentlige transporttilbudet, for å utnytte kapasiteten på en bedre måte, redusere tomkjøring, og gi et mer individuelt tilpasset tilbud. Utvikling av selvkjøringsteknologi vil også muliggjøre nye former for bestillingstransport, men som nevnt er det fylkeskommunale ansvaret i yrkestransportloven begrenset til lokal rutetransport.

Et annet transporttilbud som har vokst frem de siste årene, mikromobilitet, er kommunenes ansvar å regulere. Dette er regulert i en egen [lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn](#), og er primært begrunnet i et ønske om å bruk av offentlig arealer, ikke som transporttjeneste.

Det er egne krav i lovgivningen til deling av data. [Forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester](#), bygger på EU-forordningen om multimodale reiseinformasjonstjenester (MMTIS), og har som formål å gjøre det enklere å foreta sømløse reiser. Første utgave av MMTIS-forordningen ble innført i Norge under ITS-loven i mars 2021. Den stiller krav til rutegående transport om å levere reise-, trafikk-, pris- og billettdata, og til etterspørselsbasert transport om å dele reise-, trafikk og reservasjonsdata. Forutsetningen er at data allerede eksisterer i et maskinlesbart format. Data skal leveres på standardiserte formater som muliggjør oppretting og vedlikehold av konkurransenøytrale reiseplanleggere. I 2024 besluttet EU en utvidelse av forordningen, med krav om å dele pris- og billettinformasjon også for etterspørselsbasert transport, samt dynamiske sanntidsdata. Det forventes at også den reviderte forordningen vil tas inn i norsk rett.

Regelverket er i dag preget av å ha en «overordnet» utforming, og fastsetter i mindre grad føringer og krav mht. oppgaveløsningen. Det legger opp til at felles mål og oppgaver løses i samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene og organisasjonsform. Regelverket gir fylkeskommune et klart ansvar for tildeling av løyver og godtgjørelse for lokal rutetransport, og staten for tog, mens ansvaret for nye transporttjenester som bestillingstransport og mikromobilitet er mer uklart. Sammenliknet med den rollen mange av de fylkeskommunale kollektivselskapene har inntatt, speiler ikke dagens regelverk det faktiske transporttilbudet i mange fylker.

PÅGÅENDE PROSESSER

Det pågår flere ulike prosesser som omfatter regelverk for sømløs mobilitet. Arbeidet omfatter regelverksprosesser både nasjonalt og i EU-systemet og nytt regelverk på både lov- og forskriftsnivå, som er omtalt i Jernbanedirektoratets rapport «Utvikling av rammebetingelser for sømløs mobilitet».

I september sendte Samferdselsdepartementet forslag til forskrift om å innføre den reviderte MMTIS-forordningen i Norge på høring.

I tillegg har Samferdselsdepartementet gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede ny finansierings- og samhandlingsmodell for utvikling og drift av digitale tjenester knyttet til sømløs mobilitet. Kollektivtrafikkforeningen og fylkeskommunene er en av flere involverte aktører som gir innspill til dette utredningsarbeidet.

CASE: INNFØRING AV ELSPARKESYKLER I NORGE I 2019

Innføring av elsparkesykler i Norge er et eksempel på utfordringer og muligheter som ligger i regulering av offentlig tilgjengelig transport. Da de første delte elsparkesyklene kom til Norge i mars 2019, ble det raskt et populært tilbud for mange, men som også skapte store problemer i storbyene med trafikkssikkerhet, bruk av offentlig gatearealer, manglende fremkommelighet særlig for svaksynte og blinde, og miljøutfordringer. Sommeren 2021 anslås det å ha vært opp mot 30 000 elsparkesykler i Oslo, og i media gikk debatten på hvorvidt slike sparkesykler burde forbys eller ei.

Stortinget vedtok til slutt en lov som ga kommunene rett til å regulere mikromobilitet som utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Storbyene strammet raskt kraftig inn på antall elsparkesykler. Etter hvert har fokuset blitt rettet inn mot elsparkesyklene som en del av et samlet offentlig tilgjengelig transporttilbud. Oslo økte i april 2025 taket til 16 000, men satte denne gangen som betingelse at et betydelig antall også skulle tilbys i ytre bydeler, hvor de bl.a. i samspill med kollektivtrafikken kunne fungere som en effektiv første eller siste del av reisen. Det ble også stilt krav om integrering av tjenestene med Ruters app. Foreløpig er det ingen integrasjon av prismodeller, slik at den som reiser må betale fullpris for både kollektivreisen og elsparkesykkelen.

Selv om det er kommunene som har ansvaret etter loven, gjennomføres reguleringen ofte i samarbeid med det fylkeskommunale kollektivselskapet, og enkelte steder har kommuner videredelegert ansvaret. Dette fungerer i hovedsak godt, men med økt fokus på hvordan elsparkesykler kan fungere i samspill med det øvrige kollektivsystemet, kan det stilles spørsmålstegn ved om det ville vært mer hensiktsmessig at dette ansvaret lå til fylkeskommunene.

Erfaringene er tilsvarende i flere av de andre store byene i Norge, og illustrerer mulige samfunnsgevinstene i regulering av nye transporttjenester. De private aktørene oppleves også i hovedsak å være tilfreds med reguleringene, fordi de bidrar til et velfungerende marked. Eksemplet viser også de negative samfunnsmessige konsekvensene ved at transporttjenester ikke reguleres. Dette er også særlig tydelig innen selvkjøringsteknologi som nå tas i bruk i USA og Kina, hovedsakelig som taxi med negative følger som økt trafikk, dårlig kapasitetsutnyttelse mm.

4. EKSEMPLER PÅ NY TRANSPORTREGULERING

Dette kapitlet gir en svært forenklet oversikt over relevante prosesser og utviklingstrekk i EU og andre europeiske land. Omtalen er ment å gi inspirasjon til videre analyser og erfaringsutveksling.

UTVIKLINGEN PÅ EU-NIVÅ

EU har de senere årene hatt stor oppmerksomhet på å utvikle regelverk som skal gjøre det enklere for kundene å planlegge og gjennomføre sømløse reiser i Europa, både lokalt og for langdistanse. I 2020 lanserte EU-kommisjonen en ny mobilitetsstrategi, hvor Mobility as a Service (MaaS) fremheves som et viktig virkemiddel for å oppnå bærekraftig transport. I tillegg til utvidede krav til transportaktører om å gjøre tilgjengelig informasjon (jfr. omtale av MMTIS-forordningen over), ble det også startet et arbeid med regelverk for booking og betaling, kalt MDMS (multimodale digitale mobilitetstjenester).

Dette arbeidet har imidlertid vært omstridt. Per i dag er det mye som tyder på at MDMS-regelverket ikke vil omfatte lokal og regional kollektivtrafikk. Samtidig er potensialet for omlegging fra privatbil til bærekraftig transport størst i den lokale kollektivtrafikken, ettersom folk i liten grad bruker privatbil på grensekryssende reiser. Slik det nå ser ut, vil en utvidet regulatorisk verktøykasse for den lokale og regionale kollektivtrafikken måtte utarbeides i hvert enkelt land.

DEN FRANSKE MOBILITETSLOVEN

Det er flere land i Europa som har utviklet en lovgivning som gir et større mandat til regionene/kollektivselskapene når det kommer til reguleringen av transporten. Ikke minst gjelder dette Frankrike. I Frankrike ble "la loi d'orientation des mobilités" (LOM) vedtatt i 2019, og markerer på mange måter et vendepunkt i mobilitetspolitikken i Frankrike. Loven ble utformet for å møte utfordringene knyttet til bærekraftig mobilitet, sosial ulikhet og digital transformasjon. Det er et mål om at loven skal bidra til å gjøre mobiliteten mer tilgjengelig, effektiv og bærekraftig. En sentral endring på bakgrunn av denne loven er utvidelsen av mandatet til de regionene og de lokale mobilitetsmyndighetene - de såkalte autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

LOM gir mobilitetsmyndighetene AOM, som kan sammenlignes med norske administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, et bredere handlingsrom. AOMene er ikke lenger begrenset til å organisere tradisjonell kollektivtransport, men de har også et ansvar for å utvikle og støtte alternative eller nye mobilitetsløsninger som kan bidra til et bærekraftig mobilitetstilbud. Dette betyr at bestillingstransport, samkjøring, sykkeldeling - men også tilrettelegging for gående og syklist - nå inngår i det ansvaret som er gitt til AOMene.

Frankrike har mange kommuner og regioner, og LOM har også gått inn for å styrke samarbeidet på tvers av forvaltningsnivåene ved at regionene har fått en mer koordinerende rolle for å sikre helhetlig og effektiv mobilitetsstyring på tvers av kommunegrenser.

Det er behov for ulike typer mobilitet alt ettersom om man bor i en storby eller på landsbygda, og derfor må AOMene identifisere hvor det er behov for ulike transporttjenester og hvordan de bør brukes. Siden AOMene har et mandat som gir dem en større verktøykasse til å tilpasse tilbudet til etterspørselen, er målet at bærekraftig mobilitet skal kunne tilbys uansett om man bor i urbane eller rurale områder.

BESTILLINGSTRANSPORT OG SAMKJØRING I TYSKLAND

I 2021 ble den tyske passasjertransportloven endret, med mål om å skape et rammeverk som var lovlig, sikkert og innovasjonsvennlig for alle tillatte mobilitetsformer. I motsetning til Frankrike så har ikke

Tyskland laget en helt ny lov. De har innført nasjonale reguleringer for bestillingstransport og samkjøring.

Fra 2021 er dette regulert på to måter. Dersom bestillingstjenester tilbys som en integrert del av et kollektivtilbud, gis det en skattefordel gjennom lavere merverdiavgift (§50). Samtidig stilles det krav om blant annet godkjente kollektivtariffer, og universell utforming. Bestillingstransporttjenester utenom rammen av offentlig kollektivtrafikk reguleres etter en annen bestemmelse (§44). For disse tjenestene er det stor fleksibilitet i prising, men det er et tilbud som er adskilt fra ordinær kollektivtransport. Det kan komme krav fra myndighetene, eksempelvis en kvote på antall passasjerer per kjøretur som må oppfylles.

DISKUSJONER OM FREMTIDENS REGULERING I SVERIGE

I Sverige har kollektivtrafikkbransjen startet et arbeid med å se på fremtidens regulering. I september var regulering tema på et høynivåmøte i regi av Rådslaget og ShiftSweden, sammen med blant annet Västtrafik, Skånetrafiken, Trafikförvaltningen, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, K2, The Swedish Knowledge Centre for Collective Mobility og Svensk Kollektivtrafik.

Utgangspunktet for arbeidet er at det trengs nye verktøy for å lykkes med å gjøre bærekraftig reising til et reelt valg for flere. En oppdatert «kollektivtransportlov» pekes av flere på som et mulig slikt verktøy – ett som ikke bare fokuserer på rutegående trafikk, men også muliggjør samhandling med delt mobilitet, sykling og andre nye digitale tjenester.

5. KOLLEKTIVSELSKAPENES ERFARING MED DAGENS REGULERING

Alle medlemmene i Kollektivtrafikkforeningen ble invitert til å delta i intervjuene, som danner grunnlaget for denne rapporten. Det ble gjennomført samtaler med representanter fra ti fylkeskommunale kollektivselskaper, samt Jernbanedirektoratet og Entur. Intervjuene tok utgangspunkt i fem spørsmål som utforsket hvordan reguleringer og lovverk påvirker utviklingen av offentlige transporttjenester, hvilke endringer i regelverk som kan fremme innovasjon og effektivitet, og hvordan samspillet mellom offentlige og private aktører kan styrkes for å muliggjøre sømløse mobilitetstjenester (MaaS). Det ble også spurt om det er behov for endringer i norsk lovgivning for å oppnå et mer koordinert og fremtidsrettet transporttilbud.

GEOGRAFISK VARIASJON, MEN FELLES RETNING

Intervjuene bekrefter at Norge er et vidstrakt land med stor variasjon blant de fylkeskommunale kollektivselskapene med tanke på geografi, økonomi, kompetanse og hvilke transporttjenester de tilbyr. Selskapene i de største byene tilbyr et bredt spekter av transporttjenester, jf. tabell 2 ovenfor, mens det er mer variasjon i de andre selskapene. Geografi påvirker til en viss grad synspunktene på potensialet som ligger i helhetlige og sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester, som eksemplene under antyder:

«Vi er gode på å tilpasse oss og man lever med det lovverket man har. Men når man leser yrkestransportloven, så beskriver den en annen tid enn den vi lever i. Jeg tenker det er behov for å endringer i lovgivningen for å fremme mer innovasjon og utvikling, og få til et mer koordinert og samordnet tilbud». (Ruter)

*«Mobilitetsløsninger i Innlandet er stort sett bussruter og bestillingsruter med drosje.»
(Innlandstrafikk)*

Likevel viser intervjuene at det er stor enighet blant de fylkeskommunale kollektivselskapene i Norge om retningen man ønsker å bevege seg i. Alle peker på områder hvor de ser utfordringer og potensial i en mer fremtidsrettet regulering.

TJENESTER MED BEHOV FOR TYDELIGERE REGELVERK

I intervjuene pekes det på flere konkrete transporttjenester som eksempler på hvor et tydeligere regelverk vil kunne gi mer innovasjon og utvikling, herunder:

- Samkjøring
- Mikromobilitet
- Bestillingstransport
- Bedriftstjenester
- Samordning av offentlig betalt bestillingstransport
- Autonome kjøretøy

Mens de største selskapene i storbyområdene peker på de fleste eller alle av disse, er det gjennomgående bestillingstransport og samordning av offentlig betalt bestillingstransport som gjennomgående trekkes frem i distriktsområdene.

Utfordringene som trekkes frem i intervjuene handler om uklart regelverk, usikkerhet, behov for tydelige juridiske avklaringer, spørsmål og skepsis fra eksterne aktører rundt etablering av og mandat for nye tjenester, risiko ved skalering av nye tjenester, og særlig for autonome kjøretøy, risiko for at

fravær av regulatorisk handlingsrom gjør at internasjonale selskaper kan etablere seg med robotaxi i konkurranse med kollektivtilbudet, og praktiske spørsmål knyttet til bruk av bussbommer og kollektivfelt.

Dagens reguleringer og ansvarsfordeling mellom stat, fylke og kommune oppleves å ofte skape fragmentering og ineffektivitet. Respondentene etterlyser bedre samordning, særlig i grenseflatene mellom ulike transportformer og forvaltningsnivåer, og peker på behovet for mer helhetlig planlegging og bedre utnyttelse av eksisterende ressurser.

Det er bred enighet om at justeringer i regelverket kan åpne for bedre tjenester, mer innovasjon og effektiv ressursbruk, gjennom å integrere nye mobilitetsformer i eksisterende systemer, og særlig innen bedre samordning av pasientreiser, skoleskyss og bestillingstransport.

ØNSKE OM TYDELIGERE OG UTVIDET MANDAT

Mange respondenter etterlyser tydeligere og utvidet mandat for fylkeskommunene som mobilitetsaktører i tiden fremover, med et formalisert ansvar for å koordinere et bredere sett av transporttjenester, i tett samarbeid med private aktører.

Utvikling av et bredere tilbud av transporttjenester er allerede høyt på dagsorden hos mange fylkeskommunale kollektivselskaper. Enkelte steder har rollen som mobilitetsselskap eksplisitt også blitt tatt inn i vedtektene, slik som hos AtB AS. Likevel er fortsatt rutetransport fullstendig dominerende, målt som andel av transportarbeidet. Etterspørselsbaserte transporttjenester er i stor grad på pilotstadiet, og konkurransesituasjonen mot privatbilen er krevende, jf. omtale i kapittel 2. Intervjuene viser at dagens regulering som avgrenser det lovfestede ansvaret til rutetransport, oppleves lite tilpasset virkeligheten rundt omkring i landet. Mange trekker frem at tydelige nasjonale rammer og avklaringer rundt reguleringen av etterspørselsbaserte transporttjenester, og hvilken ambisjon og rolle fylkeskommunene forventes å ta som mobilitetsaktører, kan utløse et stort vekstpotensial for offentlig tilgjengelig transport fremover.

«Vi har tenkt i årevis på hvordan vi kan lykkes med sømløse, «MaaS-aktige» transporttjenester i Norge. Vi tror det må ligge en nasjonal ambisjon i bunn, og følge virkemidler med den ambisjonen. Hvis det er fylkene som skal ha denne rollen, så må fylkene få det mandatet.» (Skyss)

Flere understreker at det er avgjørende med tett samarbeid om utvikling og eventuell regulering av tilbudet. Vurderingene om hva som bør reguleres, bør ligge til fylkeskommunene, men selve reguleringen og tjenesteproduksjonen bør være standardisert. Ambisjonen må være økt standardisering, ikke fragmentering, av transportmarkedet.

Problemstillingen og vurderingene til de fylkeskommunale kollektivselskapene, deles langt på vei også av det statlige Jernbanedirektoratet. Deres vurdering er også at det er behov for endringer i transportregelverket i Norge, for å få til et mer sømløst transporttilbud som kan hevde seg enda sterkere i konkurransen mot privatbilen.

“Vår oppfatning og veldig tydelige konklusjon etter mange forskjellige kunnskapsgrunnlag og utredninger er at vi er nødt til å senke terskelen for kundene for å ta i bruk kollektivtransporten på tvers av transportmidlene.” (Jernbanedirektoratet)

Jernbanedirektoratet mener det bør vurderes å gi et utvidet ansvar til fylkeskommunene, og at det kan være hensiktsmessig at det offentlige har adgang til å koordinere og organisere markedet for flere transporttjenester, slik som eksempelvis er tilfelle i dag for elsparkesykler. Dette må ses opp mot hensynet til etableringsrett og interessene til kommersielle aktører.

TYDELIG MANDAT SÆRLIG VIKTIG I ØKONOMISK TRANGE TIDER

Det pekes samtidig på potensielle behov for kompetanse og kapasitet i fylkeskommunene / kollektivselskapene for å utøve et slikt utvidet mandat, og at behovet vil variere mye mellom ulike fylkeskommuner. Gjennomgående har fylkeskommuner som tilhører områder med byvekstavtale en sterkere økonomi og større handlingsrom til å tilby et sammensatt tjenestetilbud, enn byene uten byvekstavtale.

Kraftig kostnadsvekst og stramme budsjetter er en betydelig utfordring som rammer hele kollektivbransjen. Det er store forventninger i samfunnet til å ta i bruk ny teknologi og utvikle tjenestetilbudet. Krav til elektrifisering og bærekraftige løsninger oppleves som nødvendige, men kostnadskrevende. Samtidig er det de lovpålagte oppgavene som blir skjermet i økonomisk krevende tider, som loven avgrenser til rutetransport med buss og båt, samt skoleskyss. Flere selskaper både med og uten byvekstavtale uttrykker bekymring for at økonomisk press kan gå på bekostning av innovasjon og tjenestekvalitet.

«Når økonomien strammes til, blir fokuset naturlig nok på den lovpålagte kjernevirksomheten. Ny mobilitet kan da oppfattes som mer utsatt, men for oss i Kolumbus er innovasjon og utvikling en del av kjerneoppdraget. Vi må derfor sikre at dette arbeidet fortsetter, men i trangere tider kan det være nødvendig å se på andre finansieringsløsninger.» (Kolumbus)

Dette viser et behov for tydeligere avklaringer om hva slags rolle og mandat de fylkeskommunale selskapene skal ha.

SAMARBEID MED PRIVATE I FREMTIDIG «DIRIGENTROLLE»

Det er et gjennomgående ønske om tett og godt samarbeid med private aktører, både innen teknologiutvikling og tjenesteleveransene. De fylkeskommunale kollektivselskaper ønsker å fungere i en dirigentrolle som koordinatore og tilretteleggere, heller enn å eie og drifte alle tjenester selv. Erfaringene mange har gjort seg gjennom regulering av mikromobilitet, pekes på som inspirasjon.

Flere understreker at brukeren må stå i sentrum, og at det er viktigere å legge til rette for sømløse reiser, enn å nødvendigvis fremme sin egen app og merkevare. Det pekes på at man må være varsom med å regulere på en slik måte at det ikke blir lønnsomt for de private aktørene å drive.

«Det er noe med handlingsrom og ikke for mange begrensninger, men at fylkeskommunene får mulighet til å definere det riktige tilbudet fra sted til sted. Åpne opp og mulighet for å integrere, eksterne private tjenester i samme grensesnitt altså. Det skal ikke være nødvendig å kjøpe eller drifte tjenestene.» (Troms)

Erfaringen med elsparkesykler er at regulering har bidratt til mer velfungerende markeder, noe også private leverandører har ønsket velkommen. Integrasjon med det fylkeskommunale kollektivtilbudet gir også potensiell tilgang til nye kunder for private mobilitetsaktører. Et eksempel er AtBs pilot som gir 2 timer bildeling per måned gratis inkludert i periodebilletten. Foreløpige tall viser at 40 % av nye kunder hos bildelingselskapet Hyre nå kommer fra AtB.

DELING AV DATA

En viktig brikke på veien mot sømløse reiser som trekkes frem av flere, er økt deling av data, og bruk av felles standarder. Gjennom den gjeldende MMTIS-forskriften, sammen med den reviderte forskriften som er sendt på høring, reguleres dette i stor grad. Samtidig pekes det på fortsatt behov

for økt standardisering, jf. blant annet Kollektivtrafikkforeningens rapport «*En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling*».

«Etter vårt syn er fri flyt av transportdata helt avgjørende for å lykkes med sømløse reiser. Ett eksempel er videre implementering av TOMP-standard (Transport Operator Mobility-as-a-service Provider) for mikromobilitet, som muliggjør og forenkler sømløs kommunikasjon og interoperabilitet mellom private mobilitetsoperatører og offentlige kollektivaktører». (Entur)

Betydningen av en felles nasjonal digital plattform for salg og billettering trekkes også frem som et konkret eksempel. Tet Digital og OMS/Entur AS er i slutfasen av tekniske forstudier av en nasjonal fellestjeneste, som en del av den stegvise tilnærmingen omtalt i Kollektivtrafikkforeningens rapport. Parallelt med dette utreder Jernbanedirektoratets fremtidig finansierings- og samhandlingsmodell for utvikling av digitale løsninger for sømløs mobilitet, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

6. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Nullvekstmålet er under press, og det er behov for flere virkemidler i årene fremover. Dette diskusjonsnotatet har som ambisjon å bidra med faglig innsikt om fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport, som et mulig slikt virkemiddel.

Bakteppet er følgende:

- De reisende etterspør sømløse, «dør til dør»-reiser på tvers av ulike transportmidler, og utredninger viser at slike tilbud øker konkurransekraften mot privatbil.
- Økende erkjennelse av behov for sterk offentlig koordinering for å få til et MaaS-tilbud som inkluderer rute- og etterspørselsbasert transport.
- Dagens regelverk speiler ikke det faktiske transporttilbudet i mange fylker, og er ikke tilpasset fremtidens teknologiske muligheter og tjenestetilbud.
- Inspirasjon fra Frankrike og Tyskland som har endret sitt regelverk i retning av større og tydeligere mandat for kollektivselskapene, og regelverk for etterspørselsbasert transport.
- Økonomiske utfordringer i kollektivsektoren som stiller krav om mer effektiv ressursbruk, og behov for tydeligere avklaringer og forventninger til kollektivselskapenes rolle.

TO UTFORDRINGER MED DET REGULATORISKE RAMMEVERKET

Gjennom intervjuene med Kollektivtrafikkforeningens medlemmer kommer det frem ulike eksempler der det regulatoriske rammeverket i dag oppleves som uklart, jf. kap 5. Dette kan oppsummeres i følgende to punkter:

- **Etterspørselsbasert (ikke rutesatt) transport:** Bestillingstransport og samkjøring, oppleves å falle utenom yrkestransportlovas delegering av ansvar til fylkeskommunene for rutetransport og godtgjørelse. Tilsvarende er det uklart om kollektivtrafikkens rolle og ansvar når det gjelder delingstjenester uten sjåfør, som f.eks. mikromobilitet og regulering av fremtidige tilbud om autonom transport.
- **Mandat for kollektivselskapene:** Uklarhet om mandat til å innta en utvidet rolle som koordinator eller dirigent av transporttilbudet i sine respektive regioner, utover rutetransport.

Intervjuene viser at det er et bredt ønske og etterspørsel blant de fylkeskommunale kollektivselskapene om regulering som i større grad fremmer utvikling av nye tjenester og sømløse reiser, samtidig som det er variasjon mellom storby og distrikt rundt hvilke konkrete tjenesteområder hvor man opplever utfordringer.

Sentralt i dette står et ønske om å innta en utvidet dirigentrolle for transporttilbudet i sine regioner, med et større ansvar for å samordne og koordinere et sømløst reisetilbud av både rutetransport og etterspørselsbaserte transporttjenester.

MULIG UTVIDET DIRIGENTROLLE FOR FYLKESKOMMUNENE

En utvidet dirigentrolle innebærer at de fylkeskommunale kollektivselskapenes mandat utvides til å ha et helhetlig koordinerende ansvar for offentlig tilgjengelig transport i sitt område.

Dette diskusjonsnotatet har ikke ambisjon om å komme med konkrete forslag til lover eller forskrifter som bør endres for å bidra til en slik utvikling. I stedet vil vi skissere hvordan en mulig utvidet dirigentrolle kan se ut, og viktige spørsmål som bør diskuteres.

FIGUR 3: SKISSE AV MULIG FREMTIDIG UTVIDET DIRIGENTROLLE.



De fylkeskommunale kollektivselskapene har sammen med staten (tog) i dag en dirigentrolle for rutetransport. Tilbudet på buss, båt, T-bane, trikk, bybane og tog er i stor grad samordnet, og billett og prismodeller er i stor grad samordnet.

En mulig fremtidig utvidet dirigentrolle innebærer at dette videreføres som i dag, men at fylkeskommunene også gis en tilsvarende koordinerings- og samordningsrolle for etterspørselsbaserte transporttjenester. Rollen kan være fleksibel og innrettes på ulike måter, avhengig av lokale markedsforhold.

Utgangspunktet kan være at nye transporttjenester fortsatt i utgangspunktet kan etableres relativt fritt på kommersielt grunnlag, men at fylkeskommunene gis myndighet til å regulere markedet ved behov.

- Dersom et fullverdig tilbud etableres på kommersielle premisser, kan man begrense seg til å regulere det ved behov f.eks. gjennom å stille vilkår (eksempel: elektriske sparkesykler i storby)
- Dersom et tilbud etableres på kommersielle premisser uten at det er fullverdig ut fra et helhetlig, offentlig perspektiv på transport, kan man også å subsidiere det for å gi det større utbredelse (eksempel: omsetningsgaranti for bildeling i Trøndelag)
- Etableres ikke et ønsket tilbud i det hele tatt på kommersielle premisser, men som man gjerne skulle hatt ut fra hensynet til et godt offentlig mobilitetstilbud, kan man gå inn og anskaffe

det på mer eller mindre tradisjonelt vis (eksempel: subsidier av mikromobilitet på tettsteder utenfor storbyer, «vanlig» busstilbud).

Eksemplet med elsparkesykler viser potensialet med å regulere markedet gjennom vilkår knyttet til trafikksikkerhet, geografisk tilgjengelighet på tilbudet, bærekraft mfl., uten at det trenger å innebære økte kostnader for det offentlige.

Hvilke transporttjenester som er aktuelle og modne for hvilken form for regulering, og hvilke vilkår som kan være aktuelle å stille, vil variere avhengig av sted i landet, og bygge på lokale og nasjonale transportpolitiske målsetninger.

I kap. 3 omtales det utstrakte behovet for samarbeid i transportsektoren som følge av ansvar og oppgaver for ulike forvaltningsnivå. En sentral del av et videre arbeid vil derfor være å gjøre grundige vurderinger av hvordan andre forvaltningsnivå og aktørers behov påvirkes av ulike regulatoriske endringer. Eksempler på dette er kommunenes behov for å håndtere mikromobilitet pga. sitt ansvar for areal- og byplanlegging, samt samarbeid med kommune og stat som vegeiere og vegmyndigheter.

VEIEN VIDERE

Dette diskusjonsnotatet har som ambisjon å bidra til en faglig informert diskusjon om fremtidens regulering av offentlig transport i Norge. Utfordringene med dagens regulering er belyst, og basert på intervjuer med medlemmene og andre utredninger peker notatet på en utvidet dirigentrolle som en mulig vei videre. Det er viktig å understreke at notatet ikke bygger på grundige juridiske vurderinger, som eventuelt vil måtte gjøres i videre utredninger.

Avslutningsvis vil vi oppsummere noen punkter til videre arbeid:

- Mange av de fylkeskommunale kollektivselskapene ønsker å ta på seg en utvidet dirigentrolle for transporttjenester i sine områder, også for etterspørselsbaserte transporttjenester.
- Hvilke transporttjenester som er aktuelle, og hvor modne de er for offentlig regulering, vil variere ut fra hvor man er i landet. Fylkeskommunene, eventuelt i samarbeid med storbykommuner der dette vurderes som aktuelt, bør ha stor frihet til å gjøre de valgene som er riktige for sin region.
- Det bør samtidig være et mål at transporttjenester er regulert mest mulig enhetlig på tvers av landet, av hensyn til kostnadseffektiv drift og forutsigbarhet for de reisende.
- Transportsektoren utvikler seg raskt, og det er både mulig og ønskelig at nye transporttjenester utvikles som vi ikke kjenner til i dag. Derfor bør et nasjonalt regelverk være overordnet og ha fleksibilitet for at tjenestetilbudet over tid vil endre seg.
- Det er avgjørende å legge til rette for et godt samspill med private transporttilbydere, og for godt samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer.

KILDER

Asplan Viak (2024): [Effektstudie delingsmobilitet. En analyse av delte mobilitetstjenesters potensiale for bidrag til nullvekstmålet i tre norske byområder.](#)

EU Expert Group on Urban Mobility (2024): [The Context of Public Transport in Europe.](#)

Kollektivtrafikkforeningen (2023): [Har transportpolitikken gått i luksusfellen?](#)

Kollektivtrafikkforeningen (2024): [Bil nr. 2](#)

Kollektivtrafikkforeningen (2024): [En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling.](#)

Jernbanedirektoratet (2024): Rammebetingelser for sømløs mobilitet. Utredningsoppdrag for Samferdselsdepartementet.

Nasjonal transportplan 2025-36 (2024). [Tilgjengelig på regjeringen.no](#)

Statens Vegvesen (2022): [Hva hemmer og fremmer innføring av MaaS?](#)

Statens Vegvesen (2025): [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2024.](#)

Stortinget (1947): [Lov om ordning av samferdselen.](#)

TNO, Nederland (2024): [Public Mobility: The Next Evolution of MaaS. The Roles of Government.](#)

Transportøkonomisk institutt (2024): [Arealdimensjonen i byvekstvtaler.](#)

Transportøkonomisk institutt (2024): [Mobility as a Service provided by Public Transport Authorities: Is it an attainable vision?](#)

Transportøkonomisk institutt (2025): [Kostnadsutvikling i bussmarkedet. Årsaker og sammenhenger.](#)

TABELL 4: OVERSIKT OVER SELSKAP OG PERSONER SOM ER INTERVJUET

Selskap	Navn og tittel
AKT	Thomas Ruud Jensen (Utviklingsdirektør)
AtB	Thomas Vals Solberg (Direktør teknologi og tjenesteutvikling)
Brakar	Terje Sundfjord (Administrerende direktør)
Entur	Lone Bruvold Hansen (Jurist) Gisle Pedersen (Produktsjef) Solveig Hay Ingebrigtsen (Partneransvarlig sektorsamarbeid)
Innlandet	Lars Egil Baukhol (Seksjonssjef kollektivtransport) Stine Fredriksen (Enhetsleder salg og marked)
Jernbanedirektoratet	Kjell-Erik Bloch Eilertsen (Sjefingeniør) Geir Vangen (Seksjonssjef Mobilitet og samfunn)
Kolumbus	Pål Tumyr (Direktør for ny mobilitet)
Nordland	Tone Øverli (Seksjonsleder mobilitet) Bjørn Olaf Revang (Faggruppeleder mobilitetskontrakt)
Ruter	Bjørn Oscar Unander (Leder for forretningsutvikling)
Skyss	Kari Steinsland (Leder for forretningsutvikling)
Telemark	Trond Magnus Haugen (Rådgiver team mobilitetstjenester)
Troms	Jonny Berg (Avdelingsleder mobilitet) Kurt Arild Bones (Daglig leder)