



**Til: Stortingets transportkomité  
Stortingets kommunal- og forvaltningskomité**

**Vedr. Høring Prop 1S Statsbudsjettet 2026**

## **Uten økt statlig finansiering legges det opp til en planlagt nedbygging av kollektivtilbudet**

**Kollektivtrafikkforeningen er bekymret for at regjeringens budsjettforslag legger opp til en planlagt nedbygging av kollektivtilbudet mange steder rundt omkring i Norge. Vi anslår et merbehov på om lag 1 mrd. kr i 2026 for å opprettholde dagens kollektivtilbud.**

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Våre medlemmer er svært bekymret for hvilket tilbud de evner å gi innbyggerne framover uten økt statlig finansiering.

### **Kollektivtransport gir store samfunnsgevinster, 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. Kollektivtrafikk er ifølge Miljødirektoratet blant de mest effektive klimatiltakene. I 2023 jobbet 17.500 mennesker i kollektivtrafikken og den er en sentral del av sivil transportberedskap.

### **Kraftig kostnadsvekst og store rutekutt i mange fylker**

Kostnadene i bussmarkedet har hatt en realvekst med hele 25 %. En undersøkelse gjennomført av KS viser at busskontrakter som er fornyet i 2025 har hatt en kostnadsvekst på 30 %. 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.

Kollektivtrafikkforeningen har samlet en fylkesvis oversikt over gjennomførte og planlagte kutt i kollektivtilbudet. Her er noen eksempler:

- Flere fylker har allerede før 2025 måttet kutte betydelig i ruteproduksjonen, som Østfold (kutt på 10 %) og Nordland (10 %).
- Rogaland fornyet busskontrakter i 2025 med 34 % kostnadsvekst for samme ruteproduksjon. Som følge av dette har Rogaland besluttet å redusere rutetilbudet med ca. 10,5 % i to omganger i 2026. Fra 1. oktober økte billettprisene med 7 % i snitt. Det planlegges ytterligere beslutninger om kutt i busstilbudet og økte billettpriser i forbindelse med budsjettbehandlingen i desember.
- Vestfold fornyet busskontrakt i 2025, med 26 % kostnadsvekst for samme ruteproduksjon. Uten nye midler foreslår fylkesdirektøren å kutte ruteproduksjonen med 20 %, med halvparten i 2026 og halvparten i 2027. I tillegg foreslås det å øke billettprisene 10 % utover KPI. Det forventes et betydelig fall i kollektivandelen i fylket.



- Innlandet må fornye flere busskontrakter i perioden 2027-31. Med kostnadsvekst som man har sett i andre fylker, forventes økte kostnader på ca. 350 mill. kr. Lovpålagt skoleskyss utgjør 76 % av ruteproduksjonen i fylket. Selv om man hypotetisk skulle avvikle hele det øvrige kollektivtilbudet, ville det likevel ikke være nok midler til å dekke den kraftige kostnadsveksten som følger av nye kontrakter.
- AKT i Agder står midt i forberedelser til å fornye busskontrakt for Kristiansand med virkning fra 2028. Dersom kostnadsveksten blir 30 % som man har sett i andre fylker, innebærer det ca. 110 mill. kr i økte årlige driftskostnader. Om AKT skulle dekke inn en så stor kostnadsøkning, måtte man for eksempel fjerne 75 % av avgangene med metrobuss, eller å ta bort 1 av 3 bussavganger i hele Kristiansandsområdet.
- AtB i Trøndelag forbereder fornyelse av busskontrakt i Trondheim fra 2029, og øvrige kontrakter på buss, båt og ferge kommer de påfølgende år. Dersom kostnadsveksten blir 30 % som man har sett i andre fylker, innebærer dette en økning på ca. 1 mrd. kr utover dagens kostnadsramme på 3,4 mrd. kr. AtB utreder derfor nå bl.a. et minusalternativ for Stor-Trondheim som innebærer at kollektivtilbudet fra 2029 blir nedskalert til nivået for sommerferietilbudet hele året, noe som vil innebære at ca. 1 av 3 avganger forsvinner.

### 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.

- **Vi anslår et merbehov på om lag 1 mrd. kr i 2026 for å opprettholde dagens kollektivtilbud.**
- **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. Kollektivtrafikkforeningen er positiv til regjeringens forslag om å trappe ned elbilfordelene.

I valgkampen har flere partier tatt til orde for lavere billettpriser. Vi vil 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.

### Øvrige virkemidler for å styrke kollektivtrafikken:

I tillegg til økte statlige midler, kan Stortinget bidra med flere virkemidler for bedre og mer effektiv kollektivtrafikk.



**Fremkommelighet:** Åpne for å ta i bruk kamerateknologi til trafikkregulering for å få bussen ut av køen og øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Et tilsvarende regelverk utredes av Statens vegvesen for å håndheve nullutslippssoner. Dette er et virkemiddel som kan gi store økonomiske besparelser for kollektivtrafikken, og raskt gi de reisende et bedre tilbud.

**Skattefradrag og satsing på bedriftsmarkedet:** Innføre skattefradrag for arbeidsgiverbetalte kollektivbilletter, etter modell fra Sverige, Finland, Tyskland, Nederland. En nøkkel for å lykkes med omfattende satsing på bedriftsmarkedet som kan øke kollektivselskapenes inntekter 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 kunne gi innbyggerne et bedre og mer samordnet tilbud.

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

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