

FAGSEMINAR OM KOLLEKTIVTRANSPORT PÅ STORTINGET

23. april 2026



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN



AGENDA

Første del

- **Kollektivtransportens bidrag til nasjonale samfunns mål**
v/ Siv Wiken, styreleder i Kollektivtrafikkforeningen og adm.dir. i Agder Kollektivtrafikk AS
- **Status for kollektivtransporten 2026: Markedsandel, tilskudd, kostnadsutvikling.**
v/ Daniel Rees, spesialrådgiver Kollektivtrafikkforeningen
- **Nasjonalt reisekort: Vurderinger og innspill fra de fylkeskommunale kollektivselskapene**
v/ Olov Grøtting, daglig leder i Kollektivtrafikkforeningen
- **Spørsmål og svar**

Andre del

- **Fremtidens kollektivtilbud og integrasjon av nye tjenester i kollektivtilbudet**
v/ Eirin Aarem Derås, prosjektleder forretningsutvikling i AtB AS og leder i Kollektivtrafikkforeningens Forum for delt mobilitet.
- **Kollektivtransport-lovgivning for en ny tid**
v/ Elisabeth Skarsbø Moen, direktør for kommunikasjon og samfunnskontakt i Ruter, og leder for Kommunikationsforum i Kollektivtrafikkforeningen.
- **Bruk av teknologi til å få bussen raskere frem**
v/ Andreas Halse, rådgiver i Hoi! Oslo AS.
- **Spørsmål og svar**



Kollektivtransportens bidrag til nasjonale samfunns mål

**v/ Siv Wiken, styreleder i Kollektivtrafikkforeningen og
adm.dir. i Agder Kollektivtrafikk AS**



KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGEN: EN BRANSJEORGANISASJON FOR OFFENTLIGE AKTØRER SOM PLANLEGGER, KJØPER OG MARKEDSFØRER KOLLEKTIVTRAFIKK- OG MOBILITETSTJENESTER



Kollektivtrafikkforeningens mange fagforum er ryggraden i virksomheten:

- Kontraktskomiteen
- Materiell- og miljøkomiteen
- Mobilitets- og markedskomiteen
- Båt- og fergeforum
- Bestillingstransportforum
- Markedsforum
- Skoleskysforum
- Storbyforum
- Økonomiforum
- Kommunikasjonsforum
- Topplederforum
- Strategi- og utviklingsforum
- Nordic Mobility Group

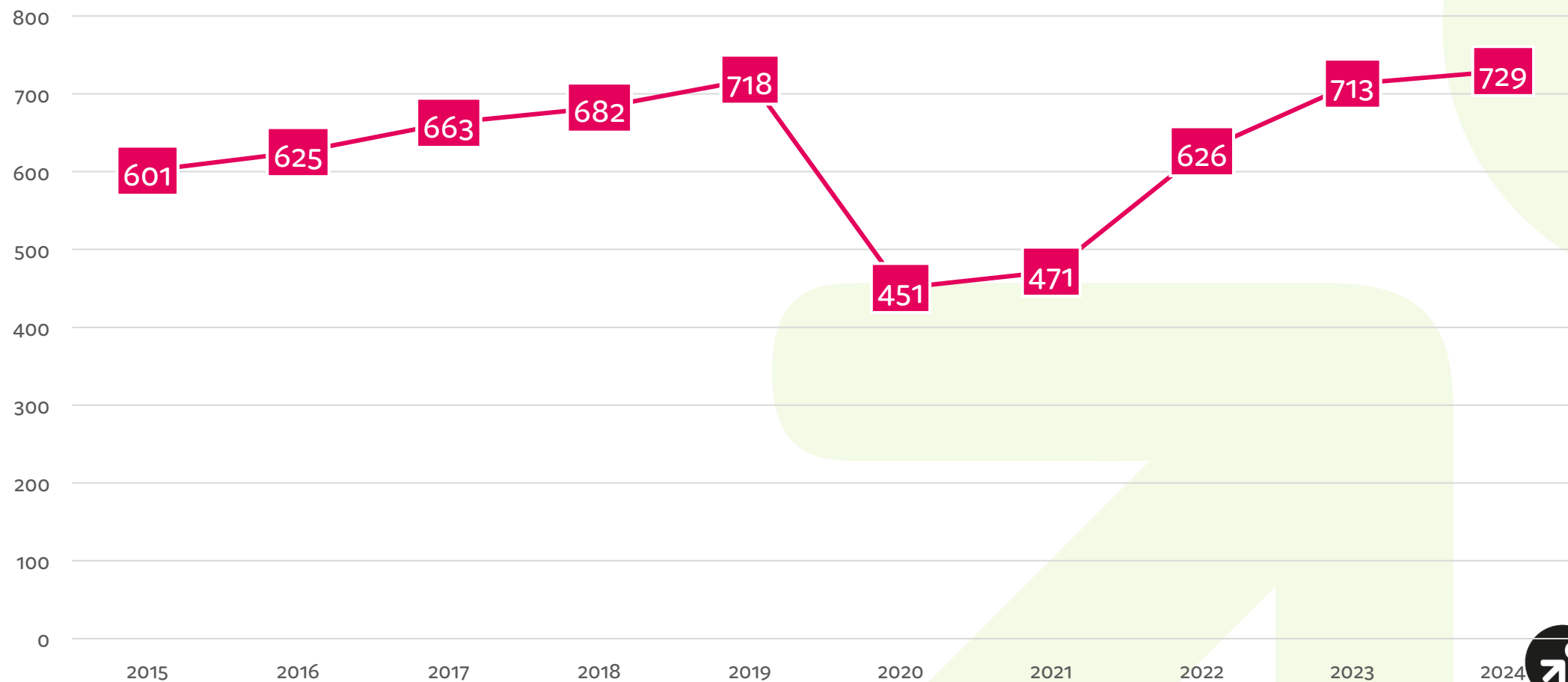


Samarbeider
tett med KS



ANTALL REISER I KOLLEKTIVTRAFIKKEN 2024: ALL TIME HIGH

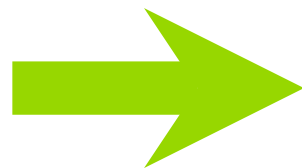
Millioner reiser (Kilde: SSB)



KOLLEKTIVTRAFIKKENS SAMFUNNSROLLE

1 kr

i tilskudd til
kollektivtransport



4,50 kr

i nytte for
samfunnet

Kilde: [COWI for Ruter \(2014\)](#)



KOLLEKTIVTRANSPORT KAN GI VIKTIGE, KOSTNADSEFFEKTIVE OG POPULÆRE BIDRAG TIL Å OPPNÅ NASJONALE MÅL

- ➔ Effektiv bruk av eksisterende infrastruktur, og bruk av teknologi for smartere og mer effektiv utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet
- ➔ Verdiskapning i attraktive bo- og arbeidsregioner utover i landet
- ➔ Klima og miljø
- ➔ Beredskap og nasjonal sikkerhet



NYE VIRKEMIDLER MÅ TIL FOR Å NÅ NULLVEKSTMÅLET

- Byutredningene (2025) viser at nullvekstmålet i storbyområdene ikke vil nås uten nye virkemidler.
- Det forventes vekst i personbiltrafikken på 8-17 % i 2036 og 17-28 % i 2050 med dagens tiltak.
- Økt kapasitet og mer attraktivt kollektivtilbud er en sentral del av løsningen.



ET EFFEKTIVT OG POPULÆRT KLIMATILTAK

- [Miljødirektoratet](#) (2026) har utredet virkemidler for hvordan Norge kan nå vedtatte klimamål i 2030, 2035 og 2050.
- På transportområdet innebærer tiltakspakken om lag **en dobling av kollektivtransportens markedsandel av motorisert transport innen 2035.**



NOEN INNSPILL TIL REVIDERT NASJONALBUDSJETT

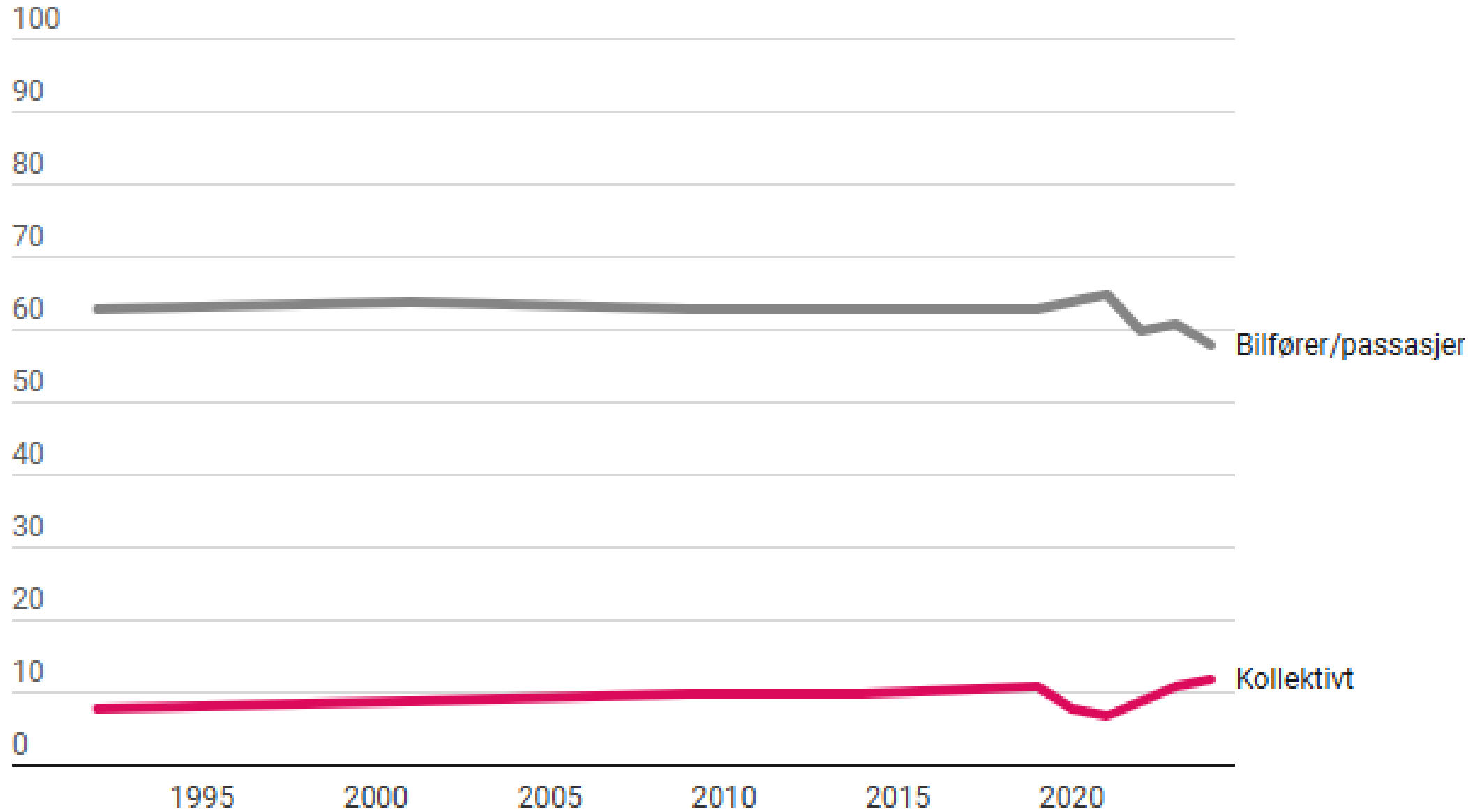
- Plan for langsiktig og økt finansiering for å bygge ut kollektivtransport
 - Sett en nasjonal ambisjon for kollektivtransport basert på nullvekstmålet og de lovfestede klimamålene.
 - Lag en forutsigbar, langsiktig plan for økt finansiering.
- Skattefradrag på arbeidsgiverbetalte kollektivbilletter
 - De aller fleste kollektivselskapene har satsinger mot bedriftsmarkedet som kan skaleres opp.
 - Bedriftene sier til oss at skattefradrag er avgjørende.
- Satsing på samkjøring
 - Relativt billige tiltak som kan redusere kø og gi store besparelser for pendlere.
- **Vi bidrar gjerne med flere faglige vurderinger og innspill!**



Prosentandel av daglige reiser

Hele Norge

Kilde: Reisevaneundersøkelsen

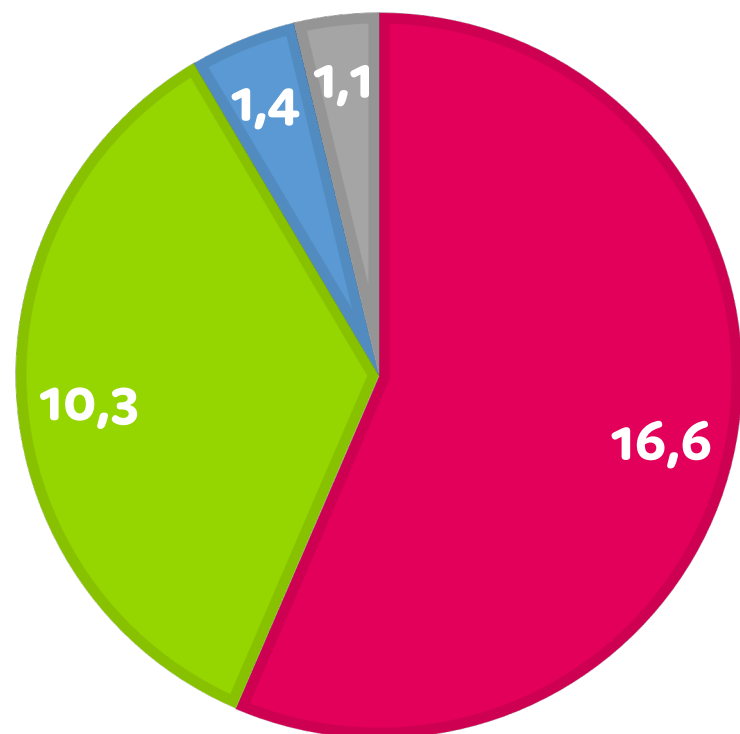


**Status for kollektivtransporten 2026:
Markedsandel, tilskudd, kostnadsutvikling.**

**v/ Daniel Rees, spesialrådgiver
Kollektivtrafikkforeningen**



FINANSIERING AV DRIFT FYLKESKOMMUNAL KOLLEKTIVTRAFIKK



■ Fylkeskommunale bevilgninger ■ Billettinntekter
■ Statlige bevilgninger ■ Andre bevilgninger

Mrd. kr.

- Totale kostnader i 2024 **om lag 30. mrd. kr.**
- Driftstilskudd fra fylkeskommunene og billettinntekter er de viktigste inntektskildene.
- Storbyene får midler fra staten gjennom byvekst- og belønningsordninger, hvorav en andel også brukes til drift.
- Kilde: Årlig status for kollektivtrafikken (TØI 2025)



KRAFTIG KOSTNADSVEKST I KOLLEKTIVTRAFIKKEN 2019-24 – SOM TROLIG BARE ER BEGYNNELSEN

25 %

kostnadsvekst
hos bussoperatørene
2019-24

30 %

kostnadsvekst
i fornyelse av
kontrakter 2025

17 %

vekst i
fylkeskommunalt
tilskudd 2019-24

Endring i faste kroner.

Kilde: TØI «Kostnader i bussmarkedet» (2025), KS-undersøkelse 2025



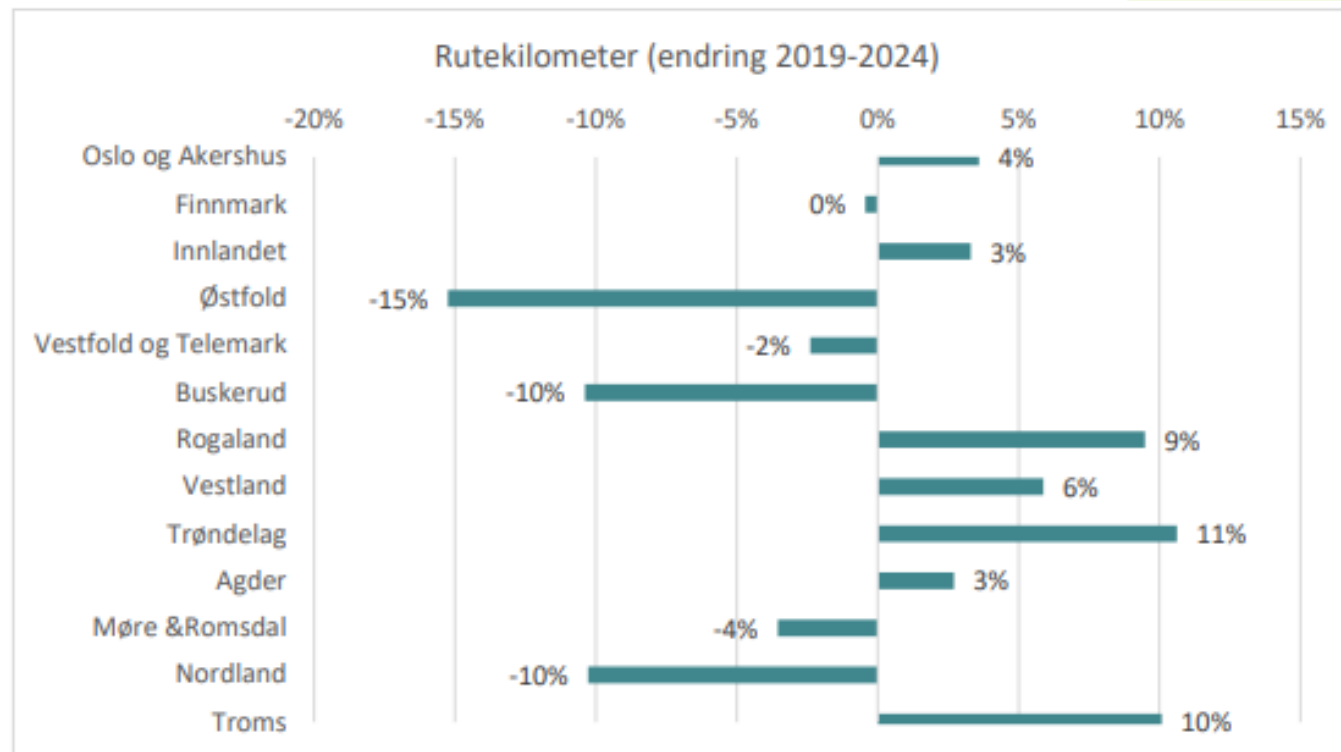
ÅRSAKER TIL DEN KRAFTIGE PRISVEKSTEN

- **Hoveddelen av kostnadsveksten skyldes høyere priser på innsatsfaktorer, særlig busser, lånekostnader og verkstedtjenester.**
- Flere årsaker spiller også inn:
 - Stor forskjell på kostnader for elektrifisering mellom by og distrikt.
 - Økt detaljering og krav fra oppdragsgivere.
 - Færre deltakere i anbudskonkurransene.
 - Strategisk budgivning på enkelte større kontrakter har ført til betydelige tap for operatører.
 - 40 % økning i sykefravær. Dobbelt så rask økning som landssnittet. (Nå 9,2 %).



FLERE HAR KUTTET I RUTETILBUDET, OG FLERE PÅ VEI

- Allerede store kutt i ruteproduksjonen i flere fylker.
- Avhenger mye av tidspunkt for fornyelse av kontrakter.
- Økte bevilgninger 2026 førte til avlyste kutt flere steder.
- Fortsatt store utfordringer i flere fylker som skal fornye kontraktene i årene fremover.



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

NB: 6 %-poeng av endringen i Buskerud skyldes endringer i fylkesgrenser.



EKSEMPLER PÅ UTFORDRINGENE FREMOVER



Innlandet mangler over 160 mill. frem mot 2030: Skoleskyss utgjør hele 70 % av den totale ruteproduksjonen i Innlandet. Selv om man hypotetisk skulle avvikle hele det øvrige kollektivtilbudet, kan realiteten i fremtiden bli at dette ikke er nok til å dekke inn den forventede kostnadsveksten i nye kontrakter.



Risiko for at AtB mangler ca. 1 mrd fra 2030. Det pågår utredning av neste generasjons anbud og her utredes ulike alternativ. Uten ny finansiering kan kollektivtilbudet bli nedskalert. Eksempelvis innebærer ett av utredningsalternativene for tilbudet i Trondheim et sommertilbud hele året. Det vil innebære at tilbud reduseres til ca. 65-70% av dagens nivå, eller at en av tre avganger forsvinner.



TØI: FORVENTER BETYDELIG KOSTNADSVEKST I ÅRENE FREMOVER BARE FOR Å KUNNE VIDEREFØRE DAGENS TILBUD

+16 %

Behov for økt tilskudd i 2035 for å
oppretholde dagens produksjon.

(Foreløpige tall)

Hvis kollektivtransporten skal bidra til å nå NTP-målene om smartere og mer effektiv bruk av infrastrukturen, må vi løse utfordringen med kostnadsvekst og langsiktig finansiering sammen.

Endring i faste kroner.

Kilde: TØI Prognoser og scenarier for kostnadsutviklingen i bussmarkedet mot 2035.

Forventes ferdigstilt og publisert medio mai.



Nasjonalt reisekort: Vurderinger og innspill fra de fylkeskommunale kollektivselskapene

**v/ Olov Grøtting, daglig leder i
Kollektivtrafikkforeningen**



VURDERINGER OG INNSPILL

Den kraftige kostnadsveksten i kollektivtrafikken må adresseres.

- Flere rapporter dokumenterer kostnadsveksten – som er særdeles alvorlig og langsiktig.
- Stortingets budsjettvedtak for 2026 om 1 mrd. kr i økte frie inntekter begrunnet i kollektiv ga en viktig styrking av kollektivøkonomien, men utfordringen er fremdeles betydelig i årene fremover.

Behov for økte rammer og bedre betingelser

- Frekvens og kvalitet på tilbudet er sentralt for om folk velger å reise kollektivt.
- Kostnadsveksten kan i stedet gi til kutt i tilbudet.
- Advarer mot eventuelle takstreformer uten økte rammer og bedre rammebetingelser for kollektivtrafikken.



VURDERINGER OG INNSPILL

Finansering over tid.

- Vil staten dekke kostnadene i årene framover? Eller må fylkeskommunene kutte i tilbudet.
- System for å vurdere tilskuddsbehov basert på et omforent faglig grunnlag.
- Forutsigbarhet er viktig – redusert pris på månedskort er bra – svært uheldig å reversere.

Fylkeskommunenes takstmyndighet begrenses?

- Andelen som bruker enkeltbillett vil trolig reduseres
- Det vil bli vanskeligere å differensiere pris og produkter ved å øke prisen.

Alternativ bruk av midlene?

- Fagfolk ønsker seg ressurser til å øke kapasiteten



INNSPILL OG MULIGHETER

Ønsker et dynamisk månedskort med muligheter til å utvikle kollektivtrafikken.

- Våre medlemmer må kunne eksperimentere med andre modaliteter, legge til nye tjenester og øke prisen for disse tjenestene for å skape et integrert mobilitetstilbud
- Med dette ivareta innovasjon og utvikling i sektoren.

Dyre båtreiser og fjerntog må adresseres.

- Våre medlemmer kan gjerne tilby båtreiser i en felles billett, dersom kostnadene dekkes av staten.
- Et alternativ er plassbestilling?

Prisdifferensiering

- Det er veldig dyrt å øke kapasitet i rush. Bør lavere pris utenom rush for enkelte grupper løftes inn som et mulig tiltak til politisk diskusjon?



Empiri fra utenlandske ordninger

KlimaTicket (Østerrike)	Deutschlandticket (Tyskland)
Innført 2021	Innført 2023
Årsbillett (alt. regional variant)	Månedsbillett
300 000 + 1,29 mill. brukere (2024)	14,6 mill. brukere (2025)
Pris: 1400 € (=117 € per måned)	Pris: 63 € (=756 € per år)
Inkluderer fjerntog	Inkluderer ikke fjerntog (IC/ICE/EC)



Empiri fra utenlandske ordninger (2)

- **Myte#1:** Nasjonale periodebilletter skaper induisert trafikk
 - AT: 5-8 prosent
 - DE: «ikke signifikant»
- **Myte#2:** Nasjonale periodebilletter flytter ikke reiser fra bil til kollektivtransport
 - AT: 20-22% av reiser med npb fra bil (tilsvarer ca. 2 % av trafikkarbeid bil)
 - DE: 15-17% (tilsvarer ca. 5 % av trafikkarbeid bil)
- **Myte#3:** Det blir for komplisert å tilpasse en nasjonal månedsbillett til det eksisterende fylkeskommunale takstsystemet



Fremtidens kollektivtilbud og integrasjon av nye tjenester i kollektivtilbudet

v/ Eirin Aarem Derås, prosjektleder forretningsutvikling i AtB AS og leder i Forum for delt mobilitet.



Én inngang til all mobilitet



Når kollektiv transport
og delt mobilitet
henger sammen

1

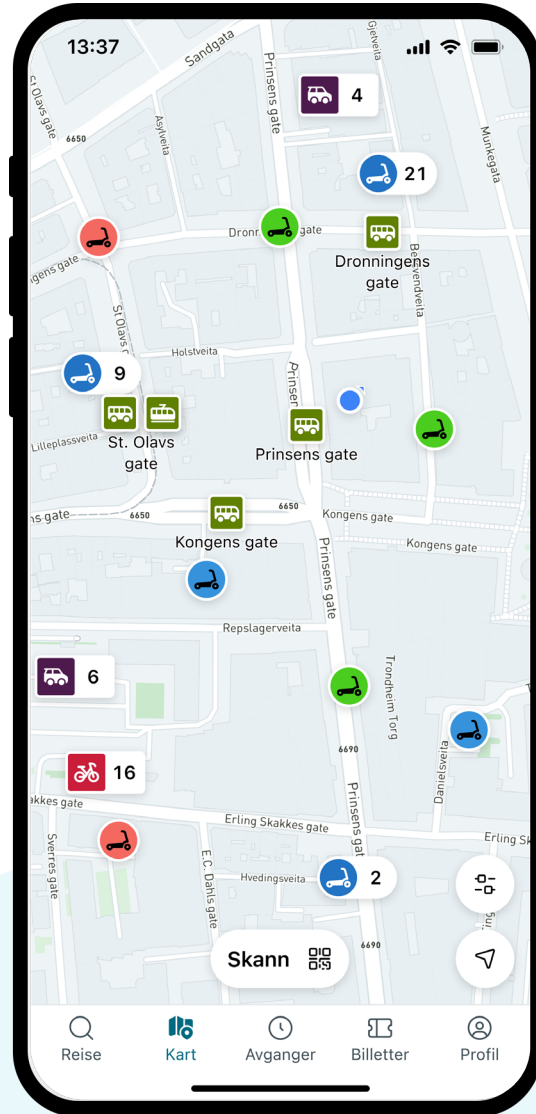
Tilknytning til eksisterende delte mobilitetstilbud



2

Nyetablering av delte mobilitetstilbud der markedet ikke leverer

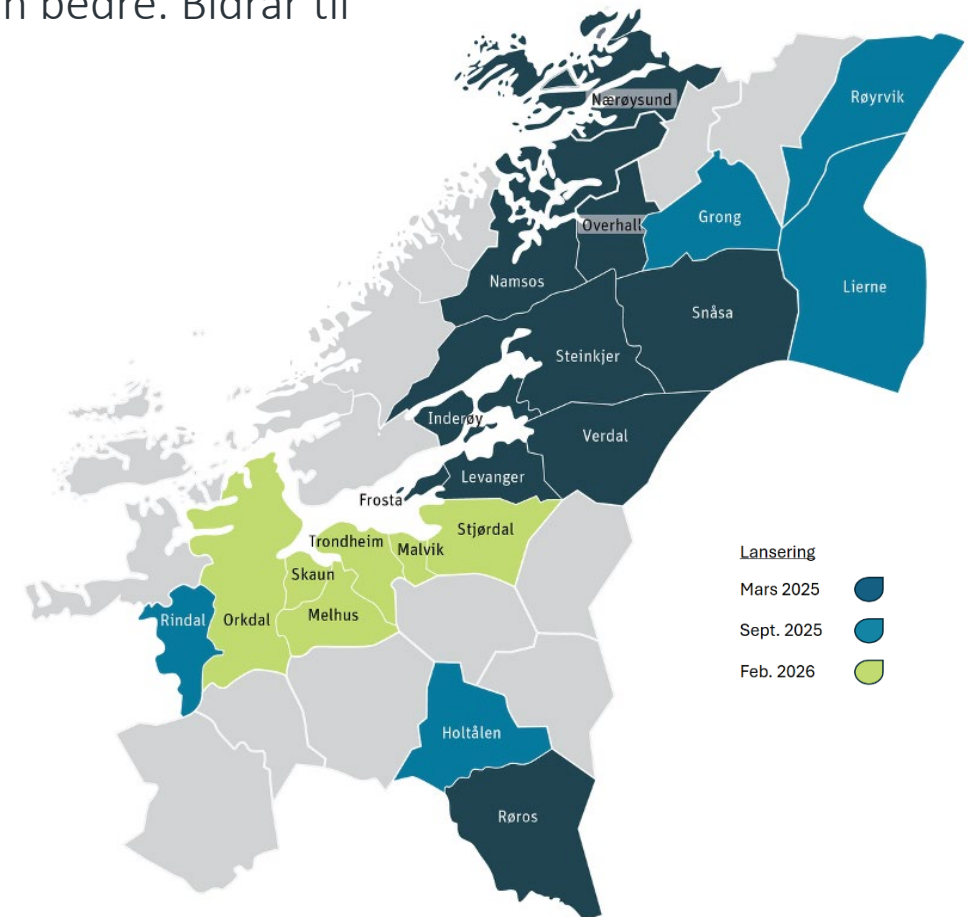
Alt i én app



Tester samkjøring som et supplement til kollektivtilbudet



- Samkjøring gjør det mulig å utnytte bilene som allerede er på veien bedre. Bidrar til færre bilturer og lavere bilavhengighet
- Funker best der bilbruk allerede er litt upraktisk



Subsidierer mikromobilitet for bedre transporttilbud



- Delte elsykler og elsparkesykler i fem kommuner utenfor Trondheim
- For korte reiser og første/siste del av kollektivreisen. Bidrar til mindre bilbruk og mer helhetlig mobilitet



Erfaringer delte mobilitetstjenester



- Delte mobilitetstjenester utfyller kollektivtransporten der den alene ikke strekker til, og er en viktig del av veien videre for kollektivsektoren
- Tiltakene trenger ikke nødvendigvis å koste mye penger, men handler om å gjøre ting smart

Dette kan gjennomføres fullt ut innenfor dagens anskaffelsesregelverk.



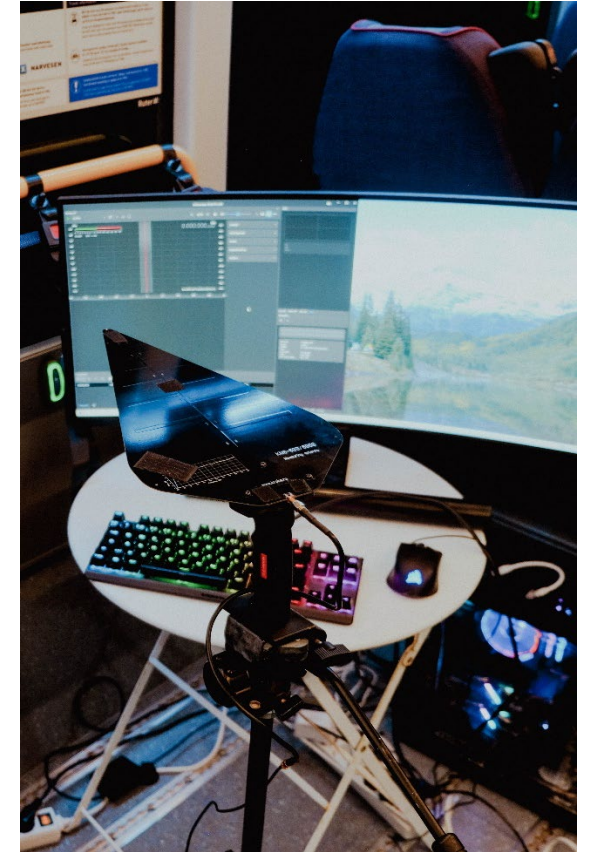
Kollektivtransport-lovgivning for en ny tid

**v/ Elisabeth Skarsbø Moen, direktør for kommunikasjon
og samfunnskontakt i Ruter, og leder for
Kommunikasjonsforum i Kollektivtrafikkforeningen.**



NYTT ANBUDSREGELVERK FRA EU VEDTAS I ÅR

- Norge støtter EUs mål om økt konkurransekraft og motstandsdyktighet, men det er en reell risiko for eksklusjon av teknologier og leverandører som er gunstig for Europa dersom adgangen til å preferere europeisk industri blir for omfattende
- Eventuelle preferansekriterier bør begrenses til konkrete sikkerhets- og beredskapshensyn.
- Også europeisk-produserte busser består av en rekke komponenter og teknologi fra land hvor Norge ikke har sikkerhetssamarbeid med
- Det trengs politisk vilje til å bevilge penger til å kontroll og inspeksjon av leverandørkjedene



DAGENS REGULATORISKE RAMMEVERK GJENSPEILER IKKE VIRKELIGHETEN UTE I FYLKENE

- Yrkestransportlova tildeler ansvar for løyve og godtgjørelse til **rutetransport** til fylkeskommunnene og staten
- Persontransport mot vederlag utenfor rute krever taxiløyve
- Egen lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
- Kollektivtransportforordningen er fra 2007





BESTILLINGSTRANSPORT

- Taxiløyve
- Bestillingstransport som en del av kollektivtilbudet er ikke taxi
- Vi trenger ny løyvekategori



Mikromobilitet

- Ikke regulert med utgangspunkt i mobilitet
- Ulik tilnærming i ulike byer
- Kollektivselskaper bør gis rolle i forskrift, krav om at det skal utfylle kollektivtilbudet



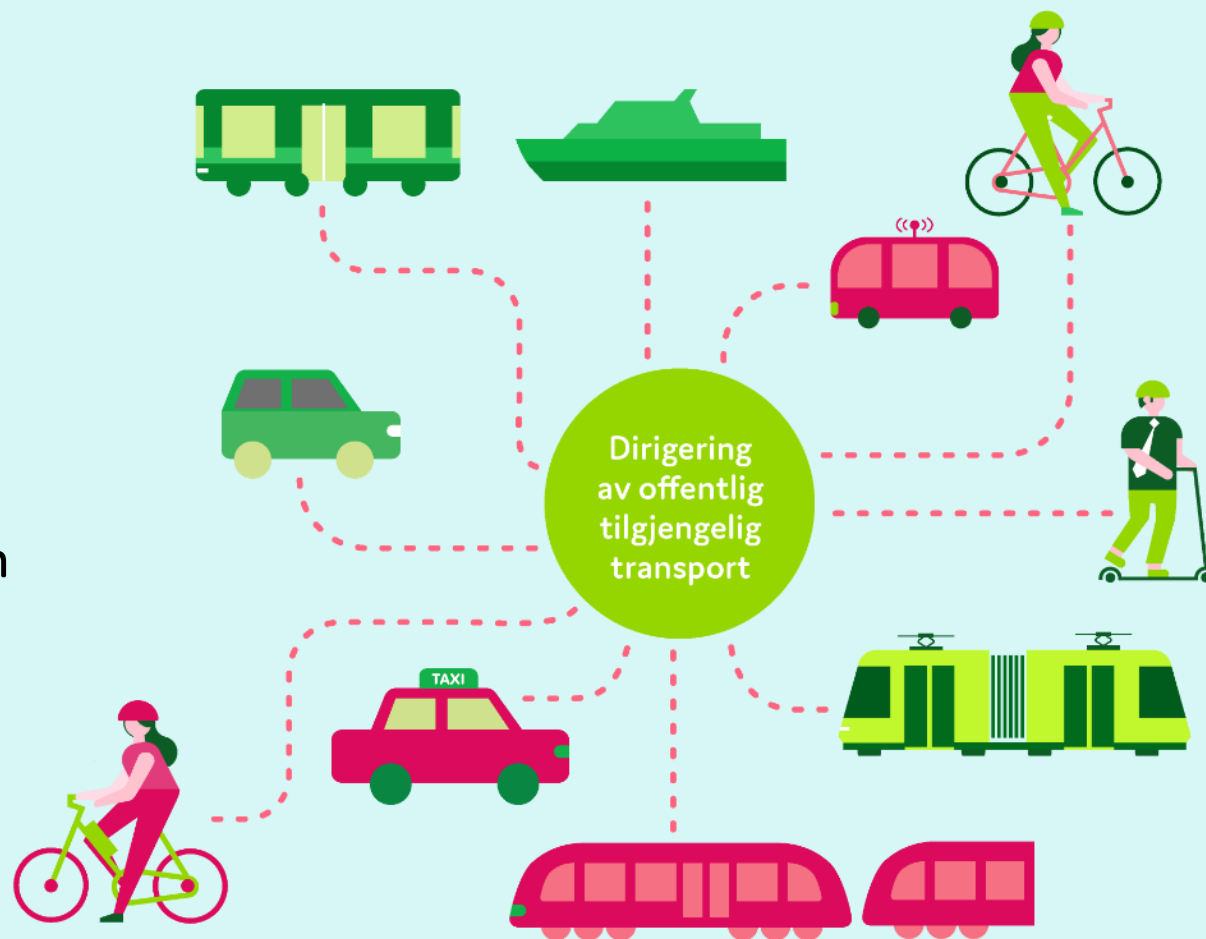
Samkjøring

- Kostnadseffektivt tiltak som gir økt fremkommelighet
- Barrierer for fylkeskryssende reiser
- Behov for insentiver, for eksempel i byvekstøttaler



MULIG UTVIDET FREMTIDIG DIRIGENTROLLE FOR FYLKESKOMMUNENE

- Mulig løsning er å utvide dirigentrolle for fylkeskommunale kollektivselskaper også til ikke-rutesatte transporttjenester.
- Styres og innrettes basert på lokale forhold og vurderinger, men tilstrebe nasjonale standarder.
- Tett samspill med andre forvaltningsnivå og kommersielle aktører



HVA TRENGER VI FRA STORTINGET?

- Yrkestransportloven må tilpasses nye mobilitetstjenester, vurdere ny lov. Frankrike er et godt forbilde
- **Løyvereglene**: Behov for en ny kategori for kollektivtjenester som i dag faller mellom rutetransport og taxi
- Tilpasse lovverket til **samkjøring** og positive virkemidler
- Likere praksis på tvers av kommunegrenser for **mikromobilitet** for å sikre en strategisk utvikling av tilbudet og se på muligheten for å gi kollektivselskapene/administrasjonene en rolle i forskrift
- Få fortgang i arbeidet med nytt permanent regelverk for **autonome kjøretøy**, testloven vi har er ikke lenger nok
- Norge må på innsiden av konkurransekraft fondet som kan sikre oss trygge leverandørkjeder for digital infrastruktur



Bruk av teknologi til å få bussen raskere frem

v/ Andreas Halse, rådgiver i Hoi! Oslo AS.



FRAMKOMMELIGHET ER LØNNSOMT

- Fra generelle virkemidler...
 - Bompenger for å redusere trafikken
 - Parkeringspolitikk
 - Arealpolitikk
- Kan være effektive, men er sjelden tilpasset den spesifikke situasjonen på en konkret vei

...til spesifikke løsninger



BUSS OG SYKKELGATE I S'HERTOGENBOSCH

- ➔ Kamera brukes til å håndheve forbudsskilt
- ➔ Gir mulighet til å styre alminnelig biltrafikk bort fra gater eller områder
- ➔ Brukes til å lage gode bygater og byrom, og øke framkommeligheten for kollektivtrafikk.



NYTTIG I NORGE OG, MEN...

- ➔ Vi mangler et klart regelverk som gir norske kommuner selvstyre.
- ➔ Nederlandske kommuner kan styre dette selv, så lenge de følger den håndboka laget av Riksadvokaten
- ➔ Samtidig, vi har elementene i systemet:
 - Vi har lovverk for å bruk av kamera på vei.
 - Vi har et system for å behandle bildene.
 - Vi har lovverk for å håndtere personvern.

Her skrev politiet ut en bot annethvert minutt: – Kunne vært flere



Det har blitt ulovlig å kjøre den populære snarveien mellom Kongsveien og Mosseveien. De nye skiltene kom opp rett før vinterferien.
Foto: Stener Storstenvik/Nordstrands Blad

TING ER PÅ VEI!

- Oslo og KS har bedt om dette i flere år
- Marit Vea (Venstre) stilte spørsmål om kamera til håndheving av nullutslippssoner i vinter
- Nygårds svar viser at dette kommer!

Svar

Jon-Ivar Nygård: Samferdselsdepartementet mottok sommeren 2025 Statens vegvesen sitt forslag til høringsutkast om lov- og forskriftsendring vedrørende nullutslippssoner.

Statens vegvesen sitt innspill inneholdt forslag om å legge til rette for helautomatisk håndheving av en ordning med nullutslippssoner, eksempelvis ved kjennemerkegjenkjenning. I gjennomgangen av høringsutkastet besluttet jeg imidlertid å gi et tilleggsoppdrag til Statens vegvesen om å vurdere en lovhjemmel for automatisk kontroll og håndheving som kan omfatte automatisk håndheving og kontroll også av andre regler i vegtrafikkloven.

Bakgrunnen for dette tilleggsoppdraget er at flere byer, ikke minst Oslo kommune, har etterspurt en slik hjemmel bl.a. for bedre å kunne møte utfordringene knyttet til fremkommelighet for kollektivtrafikken. Et eksempel her kan være bruk av kamera til kontroll av trafikkskilt til erstatning for dagens bussbommer.

Statens vegvesen leverte på dette tilleggsoppdrag rett før jul, og departementet arbeider nå med sikte på at et lov- og forskriftsforslag vil kunne sendes på offentlig høring så raskt som mulig. Jeg kan derfor ikke nå gi en konkret dato for når kommunene får hjemmel til å etablere nullutslippssoner.

FORENKLER FOLKS LIV.

kollektivtrafikk.no

