



Innspill fra Kollektivtrafikkforeningen til representantforslag om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet

Vi takker for muligheten til å gi høringsinnspill til Dok 8:169 S (2025-2026) om å stimulere til økt bruk av samkjøring for å nå nullvekstmålet. Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

Innledning

Samkjøring er et godt og kostnadseffektivt virkemiddel for å bidra til økt mobilitet, innfri nullvekstmålet og redusere kø og fremkommelighetsproblemer, særlig i pendlerkorridorer der kollektivtilbudet er begrenset.

I dagens situasjon med økte drivstoffpriser, kan samkjøring raskt redusere innbyggernes reise- og pendlekostnader. Som illustrasjon: En pendler som bor i Fyllingsdalen utenfor Bergen, og jobber i Askøy ca. 13 km unna, sparer i løpet av en måned nesten 3000 kroner ved å samkjøre i stedet for å kjøre egen privatbil.

Vår vurdering er at de fire forslagene i representantforslaget er gode. Vi har tillatt oss å foreslå ytterligere forslag som kan vurderes dersom det er ønske om en ytterligere satsing på samkjøring.

Erfaringer med samkjøring

Samkjøring utnytter ledige seter i biler som allerede har et ærend. Sjåføren mottar delvis dekning av sine utgifter, og passasjer betaler enten en liten sum, eller får tilgang på tjenesten gjennom periodekort på kollektivtransport.

Flere kollektivselskaper i Norge tilbyr allerede ulike varianter av samkjøringstjenester i dag, og etter det vi er kjent med er en eller annen form for samkjøringstilbud per i dag tilgjengelig i 70-80 kommuner. Denne piloteringen har synliggjort potensialet i samkjøring, men har samtidig avdekket flere regulatoriske og finansielle barrierer. Nettverkstetthet (dvs: antallet aktive sjåførere, brukere og turer som finnes i et område), er kanskje den mest sentrale utfordringen.

Flere andre land har satsset tungt på samkjøring de siste årene. Frankrike er kanskje aller lengst fremme med sin nye mobilitetslov fra 2019, som har som mål å redusere bilavhengighet og fremme alternative transportformer som sykling, samkjøring og kollektivtransport, forbedre mobiliteten og oppnå klimanøytralitet for landtransport innen 2050. I 2022 vedtok franske myndigheter en samkjøringsplan for perioden 2023-27, med mål om tredoble antall turer i løpet av perioden, til totalt 3 millioner daglige turer innen 2027. Planen er anslått å kunne kutte CO₂-utslippene med 4,5 mill. tonn CO₂ per år, tilsvarende 1 % av årlige franske utslipp. Den franske staten bevilget € 150 mill. til satsing på samkjøring, gjennom økonomiske insentiver til brukere (opptil €100 euro i oppstartspremie for nye



sjåførere), statlig medfinansering til samkjøringsprosjekter gjennom regionale kollektivselskaper (1 euro fra staten for hver euro bevilget lokalt), og satsing på infrastruktur som samkjøringsfelt, samkjøringslinjer osv.

En fersk evaluering fra den franske Riksrevisjonen publisert 2. april 2026, viser til en åttedobling av antall samkjøringsturer i perioden 2020-2025, og at det nå eksisterer et tilbud over hele landet. Det pekes videre på at samkjøring er særlig relevant i spredtbygde områder, men at integrasjonen med øvrig kollektivtransport også er en viktig suksessfaktor.

Kommentarer til de fire forslagene

Forslag 1 – Bompengerabatt for samkjørende

Vi støtter forslaget. Økonomiske insentiver er viktige for å senke terskelen. Det er avgjørende at ordningen baseres på teknologi som kan verifisere faktisk samkjøring, slik forslaget forutsetter.

Forslag 2 – Insentivordninger i byvekstavtaler

Vi støtter intensjonen i forslaget. Samkjøring bør eksplisitt inkluderes som tiltak i byvekstavtalene. I dag faller samkjøring mellom kollektiv og vei, og det mangler et naturlig «hjem» i avtaleverk og budsjetter. Dersom det er ønske om å gjennomføre en satsing etter modell av Frankrike, kan en god modell være å innføre en støtteordning for samkjøringsprosjekter i regi av fylkeskommunale kollektivselskaper. Se tilleggsforslag 1 under.

Forslag 3 – Samkjøringsfelt

Vi støtter forslaget, men før innføring må det gjøres lokale vurderinger om det kan svekke fremkommelighet for buss. Dedikerte parkeringsplasser for samkjørere er også et enkelt og effektivt fysisk insentiv som bør løftes eksplisitt.

Forslag 4 – Digitale løsninger

Støttes sterkt. Integrering i eksisterende reiseplanleggere er kritisk for skalering. For at dette skal lykkes nasjonalt, trengs en felles datastandard. Se tilleggsforslag 4 nedenfor.

Flere forslag som kan stimulere til økt bruk av samkjøring

I tillegg til kommentarer på de fire opprinnelige forslagene, kan følgende forslag vurderes for å realisere potensialet i samkjøring:

1. Nasjonale støtteordning for samkjøring etter modell av Frankrike.

Dersom det er ønske om å gjennomføre en satsing på samkjøring etter modell av Frankrike, kan en god modell være å innføre en støtteordning for samkjøringsprosjekter gjennom de fylkeskommunale kollektivadministrasjonsselskapene.

Som eksempel kan man se for seg en treårig prosjektperiode med en samlet ramme på 200 mill. kr, hvor staten på samme måte som i Frankrike dekker inntil 50 % av finansieringen, med krav om 50 % lokal finansiering. Midlene kan fordeles på samme vis som støtteordningen for redusert pris på månedskort i 2026, med en øvre ramme for hver fylkeskommune. Det vil medføre lite administrasjon for statlige myndigheter, og stor lokal frihet til å utvikle løsninger tilpasset det enkelte geografiske



området, i tillegg til å sikre integrasjon med det øvrige kollektivtilbudet. Det kan vurderes om noen av midlene bør forbeholdes infrastrukturtiltak slik som i Frankrike.

2. Fjerne barrierer som hindrer samkjøringsreiser som krysser fylkesgrenser

Dette er en sentral strukturell barriere. Fylkeskommunale kollektivtrafikk-selskaper kan i dag ikke finansiere reiser som starter eller ender utenfor eget område. I praksis betyr dette at pendlerreiser mellom f.eks. Vestby og Moss, eller Lier og Asker, noen av de mest aktuelle samkjøringskorridorene i Osloregionen, ikke kan tilbys. Det er derfor viktig at det åpnes for dette i en nasjonal støtteordning jf. tilleggsforslag 1, og at det sikres mekanismer tilsvarende det som finnes for annen grensekryssende kollektivtrafikk.

3. Forenkling og avklaring av skatte- og avgiftsregler for samkjøring

Dagens regelverk skaper usikkerhet på to nivåer som begge hemmer skalering:

- For sjåførere er den skattemessige behandlingen av kompensasjon uklar. I Ruters pilot opereres det f.eks. med inntil 50 kr per passasjer per tur (totalt maks 150 kr per tur), og dette beløpet er holdt kunstig lavt for å unngå at samkjøring utløser skatteplikt eller MVA-plikt. Vi anbefaler en formell Skatteetaten-avklaring på hvor mye en sjåfør kan kompenseres.
- For arbeidsgivere skaper usikkerhet om fordelsbeskatning er en barriere for å innføre samkjøringsinsentiver. Bedrifter som ønsker å tilby dedikert parkering for samkjørere, dekke sjåførkompensasjon eller subsidiere apptilgang, vet ikke om tiltakene utløser fordelsbeskatning for ansatte.

Vi foreslår at regjeringen gjennomgår skatte- og avgiftsregelverket samlet for samkjøring, og etablerer forutsigbare regler som dekker både sjåførkompensasjon under et definert beløpsnivå (etter modell fra kjøregodtgjørelse) og arbeidsgiverfinansierte samkjøringsinsentiver.

4. Nasjonal fellestjeneste for samkjøring

For at samkjøring skal kunne skaleres nasjonalt, må tjenesten være synlig og tilgjengelig i reiseplanleggere - på lik linje med buss, tog og båt. I dag finnes ingen felles infrastruktur som gjør dette mulig på tvers av operatører og regioner. Vi foreslår at Entur gis et eksplisitt og utvidet oppdrag om å utvide sin nasjonale fellestjeneste for reiseinformasjon og reiseplanlegging til å omfatte samkjøring. Dette innebærer å etablere standardiserte datakrav for samkjøringsoperatører, integrere samkjøringsturer i den nasjonale reiseplanleggeren (OTP), og tilrettelegge for rapportering av nøkkeldata mot nullvekstmålet. Oppdraget bygger på Enturs eksisterende rolle som nasjonalt aksesspunkt (NAP) under EU-forordning 2024/490 (MMTIS), som allerede dekker samkjøring, og på det pågående utviklingsarbeidet Entur gjennomfører i samarbeid med AtB, Ruter og TRIPS.

5. Langsiktig planhorisont og forankring i NTP

Samkjøring krever tid for å bygge nettverkseffekter. Vår erfaring viser at det tar 3–4 måneder fra lansering til systemet begynner å levere stabile matchrater i et lite område. Kortsiktige piloter og prosjektfinansieringer gir ikke rom for stabile, regionsdekkende tjenester. Samkjøring bør forankres som et permanent tiltak i Nasjonal transportplan, med flerårige finansieringsrammer og tydelige roller for stat, fylkeskommuner og kommuner.



6. Samkjøring og fysisk infrastruktur

Forslaget adresserer samkjøringsfelt, men det er flere infrastrukturtiltak som kan gjøre samkjøring mer attraktivt: dedikerte samkjøringsparkeringsplasser ved innfartsparkeringer og hos arbeidsgivere, hente-/avleveringspunkter langs hovedkorridorer, og skilting/merking som synliggjør samkjøring som et reelt alternativ. Vi anbefaler at regjeringen ber Statens vegvesen gjennomføre infrastrukturtiltak for samkjøring, i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner.

7. Krav til eller insentiver for grønn mobilitet hos arbeidsgivere

I flere europeiske land (bl.a. Frankrike og Belgia) er arbeidsgivere over en viss størrelse pålagt å utarbeide mobilitetsplaner som dokumenterer og reduserer bilbasert pendling. I Norge finnes ingen tilsvarende krav eller insentivstruktur. Arbeidsgivere er den mest effektive rekrutteringskanalen for samkjøring, og vår erfaring er at aktivering gjennom bedrifter er langt mer effektivt enn generelle kampanjer. Vi foreslår at regjeringen utreder krav til eller insentiver for grønne mobilitetsplaner hos arbeidsgivere over en viss størrelse, f.eks. som del av virksomhetenes klima- og miljørapportering. Slike planer kan omfatte tiltak som prioritert parkering for samkjørere, sykkelinfrastruktur, kollektivstøtte og reduksjon av gratisparkeringsplasser for enesjåfører.

8. Generelt behov for modernisering av transportlovgivningen

I diskusjonsnotatet [«Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport»](#) (2025) har Kollektivtrafikkforeningen samlet erfaringer fra medlemmene med dagens regulatoriske rammeverk for kollektivtrafikk sett opp mot utvikling av tjenestetilbudet med bl.a. tjenester som samkjøring. Generelt er oppfatningen at regulering av etterspørselsbasert (dvs. ikke rutesatt) transport er mangelfull og uklar. De fylkeskommunale kollektivselskapene ser stort potensial for å levere langt bedre og mer effektive transporttjenester til innbyggerne, med en mer helhetlig og fremtidsrettet regulering.

I tillegg til de konkrete forslagene over, kan det derfor vurderes å sette i gang en helhetlig gjennomgang av lovgivningen på kollektivtransportområdet, med sikte på modernisering og å bedre ta i bruk nye tjenester og teknologiske muligheter.

Oppsummering

I tillegg til forslagsstillernes opprinnelige fire forslag, kan følgende vurderes for å stimulere til satsing på samkjøring i Norge:

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag til en støtteordning for samkjøringsprosjekter gjennom de fylkeskommunale kollektivadministrasjonsselskapene, hvor staten dekker inntil 50 % av finansieringen, med krav om 50 % lokal finansiering.
2. Stortinget ber regjeringen avklare at midlene fra støtteordningen kan brukes til å finansiere samkjøring på tvers av fylkesgrenser.
3. Stortinget ber regjeringen gjennomgå skatte- og avgiftsregelverket samlet for samkjøring, og etablerer forutsigbare regler som dekker både sjåførkompensasjon under et definert beløpsnivå (etter modell fra kjøregodtgjørelse) og arbeidsgiverfinansierte samkjøringsinsentiver.
4. Stortinget ber regjeringen utvikle en nasjonal fellestjeneste for samkjøring.
5. Stortinget ber regjeringen om å legge frem forslag til en langsiktig satsing på samkjøring i neste Nasjonal transportplan.



6. Stortinget ber regjeringen gjennomføre infrastrukturtiltak for samkjøring, i samarbeid med kommuner og fylkeskommuner.
7. Stortinget ber regjeringen utrede krav til eller insentiver for grønne mobilitetsplaner hos virksomheter av en viss størrelse.
8. Stortinget ber regjeringen sette i gang en helhetlig gjennomgang av kollektivtransportlovgivningen.

Med hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver