



Kollektivtrafikken 2025

Utvikling fra 2019

Jørgen Aarhaug, Johan Martin Gerrard

2155/2026

Tittel:	Kollektivtrafikken 2025 - Utvikling fra 2019
Tittel engelsk:	Public transport 2025 - Development 2019-2025
Forfatter:	Jørgen Aarhaug, Johan Martin Gerrard
Dato:	05.2026
TØI-rapport:	2155/2026
Antall sider:	42
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISSN trykt:	0808-1190
ISBN elektronisk:	978-82-480-1865-0
DOI:	https://doi.org/10.21380/peqh-mz42
Finansieringskilder:	Kollektivtrafikkforeningen
TØIs p.nr.:	5234 – Statusrapport for kollektivtrafikken
Prosjektleder:	Jørgen Aarhaug
Kvalitetsansvarlig:	Petter Christiansen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Marked og styring
Emneord:	Kollektivtrafikk, statistikk, statusrapport, buss

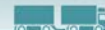
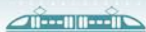
Kort sammendrag

Kollektivtrafikken har kommet til en ny normalsituasjon etter at den har gjennomgått store endringer gjennom pandemien. Denne rapporten ser nærmere på status for kollektivtrafikken i 2025 og utviklingen mellom 2019 og 2025. Hovedbildet er at selv om antallet passasjerer nå har passert nivået fra 2019, så er ikke økonomien tilbake. Den økonomiske situasjonen er utfordrende. Billettinntektene har økt saktere enn inflasjon, mens kostnadene ved å drifte kollektivtransporten har økt vesentlig raskere enn inflasjonen. I 2025 var mellomlegget mellom disse i all hovedsak dekket gjennom økte fylkeskommunale bevilgninger.

Summary

Public transport has reached a new normal situation after undergoing major changes during the pandemic. This report takes a closer look at Norwegian public transport in 2025 and the developments between 2019 and 2025. The main observation is that even though the number of passengers in 2025 has surpassed that in 2019, however the finances have still not recovered, although there is some improvement. The financial situation is still challenging for the public transport system. Ticket revenues have seen a real-term decline, while the costs of operating public transport have increased significantly faster than inflation. In 2025, the gap between these was largely covered through increased allocations from the county authorities.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

Kollektivtransporten i Norge har vært i en lang vekstperiode fram til pandemien traff i 2020, etter dette har kollektivtransporten hatt en rekke utfordringer både knyttet til å få tilbake passasjertallene og å få balanse i økonomien. Denne rapporten dokumenterer status i kollektivtransporten i 2025 og ser nærmere på utviklingen fra 2019.

Rapporten bygger videre på arbeid med å utvikle standard definisjoner og enhetlig statistikkrapportering for fylkeskommunal kollektivtransport som startet i 2023. Denne rapporten er skrevet av Jørgen Aarhaug og Johan Martin Gerrard. Aarhaug har fungert som prosjektleder og hovedforfatter av dokumentet, Gerrard har gjennomført datainnsamling og bearbeiding. Aarhaug og Gerrard har utført analyser, kvalitetssikret og skrevet. Rapporten er skrevet på oppdrag fra Kollektivtrafikkforeningen, arbeidet med rapporten er kvalitetssikret av Petter Christiansen. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Daniel Rees.

Oslo, mai 2026
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Petter Christiansen
Forskningsjef



Innhold

Sammendrag

1	Innledning.....	1
1.1	Formål.....	1
1.2	Bakgrunn.....	1
1.3	Avgrensning.....	1
1.4	Metode.....	2
1.5	Rapportstruktur.....	2
2	Kollektivtrafikken i 2025.....	3
2.1	Transport og kollektivtransport i Norge.....	3
2.2	Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi.....	8
3	Kollektivtransport i fylkene.....	24
3.1	Østfold.....	24
3.2	Oslo og Akershus.....	25
3.3	Innlandet.....	26
3.4	Buskerud.....	27
3.5	Vestfold og Telemark.....	28
3.6	Agder.....	31
3.7	Rogaland.....	32
3.8	Vestland.....	33
3.9	Møre og Romsdal.....	34
3.10	Trøndelag.....	35
3.11	Nordland.....	36
3.12	Troms.....	37
3.13	Finnmark.....	38
4	Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken.....	39
4.1	Jernbane.....	39
4.2	Bil.....	39
5	Analyse og vurderinger.....	40
5.1	Buss.....	40
	Referanser.....	42

Kollektivtrafikken 2025

Utvikling fra 2019

TØI rapport 2155/2026 • Forfattere: Jørgen Aarhaug, Johan Martin Gerrard • Oslo 2026 • 42 sider

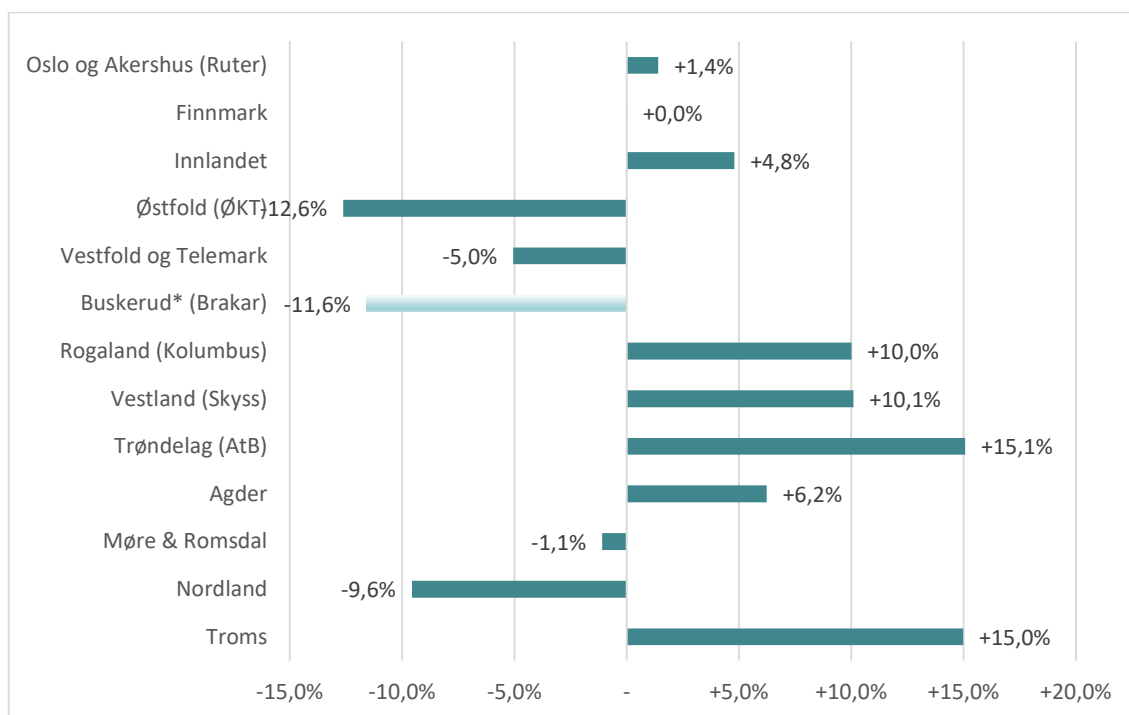
Kollektivtrafikken i 2025 er et transportsystem i omstilling med store økonomiske utfordringer. Trafikken, målt i antall påstigninger, er tilbake på samme nivå som før pandemien og viser en liten vekst fra 2024 som igjen var litt bedre enn 2023. Samtidig er økonomien utfordrende. Særlig i fylker hvor nye store anbudskontrakter startet i 2025. Kostnadene knyttet til kollektivtransportproduksjon stiger raskere enn inflasjonen i samfunnet for øvrig. I tillegg er det en dreining av tilbudet mot høyere standarder og dyrere tjenester. Samtidig har billettinntektene gått ned, justert for inflasjon. Etter å ha falt noe i årene etter pandemien har nå andelen av totalbudsjettet som dekkes av fylkeskommunale tilskudd økt.

Kollektivtransport drives både i kommersiell, statlig og fylkeskommunal regi. I 2025 foregikk 88 prosent av reisene med de fylkeskommunale tilbudene, 11 prosent med statlige tilbud (jernbane) og litt over 1 prosent med private kommersielle tilbud, i all hovedsak ekspress-busser og flybusser. Det er kun mindre endringer fra 2025.

Denne rapporten beskriver kollektivtrafikken i Norge i 2025, og utviklingen fra 2019. Denne perioden er valgt for å kunne beskrive situasjonen før og etter pandemien. Pandemien påvirket transportmidlene ulikt, hovedbildet er at bilholdet i Norge ble ytterligere styrket, mens kollektivtransporten ble svekket. Kollektivtrafikken har i 2025 noe høyere produksjon enn i 2019, men biltrafikken har også økt. Bil er dermed fortsatt det klart dominerende transportmidlet i Norge, og rollen er styrket i perioden..

Hovedbildet er at kollektivtrafikken i 2025 er veldig lik kollektivtrafikken i 2024, men produksjonen øker noe, og antall på stigende øker noe, mens økonomien forverres noe. Det er imidlertid stor variasjon mellom fylkene. Enkeltfylker har en akseptabel økonomisk utvikling, mens andre har en svært utfordrende utvikling. Det siste er særlig knyttet til oppstart av nye og store anbud.

Det er også betydelig variasjon mellom fylkene (figur S.1), når det gjelder endring i produksjon.



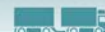
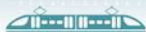
Figur S.1: Endring i ruteproduksjon (2019 – 2025) (prosent).

Figur S.1. viser at det er betydelig variasjon mellom fylkene i utviklingen av rutetilbudet. I fylker som Østfold, Buskerud og Nordland har det vært betydelig reduksjon i ruteproduksjonen, blant annet som følge av redusert produksjon i Buskeruds tilfelle skyldes 4 prosentpoeng redusert produksjon, mens resten av nedgangen skyldes overføring av områder til Akershus. Samtidig har det vært en betydelig økning i produksjonen i Trøndelag, Troms, Vestland og Rogaland, som må ses i sammenheng med byvekstavtalene.

Kollektivtrafikken er inne i en omstilling. Et viktig utviklingstrekk er at en stadig større andel av trafikken utføres med lav- og nullutslippskjøretøy. Flertallet av bussene som har blitt registrert på virksomheter som driver med lokal kollektivtransport har siden 2022 vært elektriske. Samtidig har ikke CO₂-utslippene fra lokal kollektivtrafikk entydig falt. Forklaringer på dette er i hovedsak at bussene som i 2019 gikk på biodrivstoff i 2025 i all hovedsak går på fossil diesel, i hovedsak av reguleringsmessige og økonomiske årsaker. Forbruket av biodrivstoff har gått ned, mens forbruket av elektrisitet og diesel har økt i perioden.

En betydelig del av det fylkeskommunale kollektivtilbudet utenom de største byområdene, er bygd opp rundt behovet for skoleskyss. Hoveddelen av skoleskyssen utføres av det ordinære kollektivtilbudet, men dette tilbudet tilpasses skolenes behov. I praksis betyr det at i distriktene vil kollektivtilbudet bestå av en buss til skolen om morgenen og tilbake på ettermiddagen. Knyttet til skoleskyss skiller utviklingen mellom 2024 og 2025 seg fra utviklingen fra 2019-2024. I perioden 2019- 2024 holdt antall elever med rett på skoleskyss seg tilnærmet konstant mens kostnadene til skoleskyss økte. Dette henger sammen med en økning i andelen og antallet elever som benytter lukket skoleskyss. Fra 2024 til 2025 har både antall elever med rett på skoleskyss, og antall som benytter lukket skoleskyss falt betydelig. Dette kan ses i sammenheng med rettet innsats fra fylker og kommuner.

I hovedsak brukes de fylkeskommunale bevilgningene til kollektivtransport, og billettinntektene til drift av kollektivtransportsystemet, ikke til investeringer. Det sagt, så pågår det to større kollektivinfrastrukturprosjekt som i stor grad finansieres via fylkeskommunene, Fornebubanen i Oslo og Bærum og Bybanen i Bergen. Investeringer i vei og havner ligger som



en egen post i de fylkeskommunale regnskapene og er vanskelige å fordele mellom kollektivtransport og andre formål.

Det er betydelig variasjon mellom fylkene på nivå på og utforming av kollektivtransporttilbudet. Samtidig er det en trend på tvers av fylker at utgiftene øker raskere enn inntektene, og at mellomlegget dekkes med økte tilskudd. Kollektivtransporttilbudet har i perioden 2019-2025 altså i større grad blitt skattefinansiert og i mindre grad brukerfinansiert.

Bilholdet i Norge er i praksis uendret i perioden 2019 til 2025. Antall registrerte biler har fulgt befolkningen, men med en avtagende tendens. Denne tendensen har snudd mellom 2023 og 2025. I 2025 var det 522 biler per 1 000 innbyggere, nøyaktig like mange som i 2019. Andelen elbiler øker, mens andelen og antallet diesel og bensinbiler i bilpopulasjonen går ned.

1 Innledning

1.1 Formål

Kollektivtrafikk er et viktig bidrag til mobiliteten i Norge og til det grønne skiftet. Kollektivtrafikken, og spesielt den delen av kollektivtrafikken som organiseres gjennom fylkeskommunene, er i rask omstilling med innføring av nye kjøretøy, produkter og tjenester. Dette er en omstilling som i begrenset grad blir fanget opp i nasjonal statistikk og har betydelige økonomiske konsekvenser. Nasjonal statistikk fanger i øyeblikket godt opp produksjon, men i mindre grad, og ikke like direkte, økonomien og utslippskonsekvensene av omstillingen.

Prosjektet «Statusrapport for kollektivtrafikken» har som formål å sammenstille informasjon samlet inn av Kollektivtrafikkforeningen, SSB, og andre, for å gi et overblikk over status for kollektivtrafikken i Norge, med fokus på etterprøvable og kvalitetssikret statistikk. Denne rapporten presenterer nøkkelinformasjon fra prosjektet.

1.2 Bakgrunn

Prosjektet «*Statusrapport for kollektivtrafikken*» springer ut av Kollektivtrafikkforeningens arbeid med datainnsamling fra fylkeskommunene. Dette er et arbeid som har pågått over lengre tid og som har vært basert på BEST-rapporteringen som enkelte kollektivtrafikkselskaper¹ har vært tilknyttet.

Over tid har manglende arbeid med kvalitetssikring av disse dataene, og flere andre forhold, medført at datasettet som ble samlet inn i praksis ikke var av brukbar kvalitet. Det besto av størrelser som opplagt var inkonsistente og informasjonen ble derfor i liten grad brukt til formålet, som var kommunikasjon rundt utviklingen i fylkeskommunenes arbeid med kollektivtrafikk.

I 2024 gjennomførte TØI, sammen med Kollektivtrafikkforeningen en større gjennomgang av dataene som ble samlet inn. I denne gjennomgangen ble de ulike variablene vurdert ut ifra kvalitet og nytte, unødvendige variabler ble tatt ut av innsamlingen og noen nye ble tatt inn. Det ble også utarbeidet et standardisert sett med metadata². Nøkkeltall fra denne innsamlingen ble presentert i rapporten «Kollektivtrafikken 2019 – 2023» (Aarhaug og Wolday, 2024a). Disse dataene ble oppdatert i 2025 og publisert i rapporten *Kollektivtrafikken 2024* (Aarhaug mfl., 2025a), og bearbeidet videre i arbeidet med rapporten *Fylkeskommunal kollektiv- og ferjetransport* (Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen, 2026). Denne rapporten presenterer dataene for 2025 med utvikling tilbake til 2019, basert på data som fylkeskommunene eller administrasjonsselskapene har rapportert inn i februar-april 2026.

1.3 Avgrensning

Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport drevet i fylkeskommunal regi (gjerne omtalt som lokal kollektivtransport). Det vil si at kommersielle og statlige kollektivtilbud i hovedsak holdes utenom. For statlig kollektivtransport og andre transportmidler brukes kun andrehåndsdata. Videre følger innrapporteringen i hovedsak kollektivtrafikkselskapenes geografiske inndeling, denne er ikke alltid fullt ut

¹ I rapporten brukes kollektivtrafikkselskap/ administrasjonsselskap om offentlig eide selskap, eller avdelinger i fylkeskommunene som organiserer kollektivtransport, uavhengig av om selskapet selv klassifiserer seg som mobilitetsselskap, administrasjonsselskap, kollektivselskap el.a. Operatørselskap benyttes om selskap som kjører.

² Metadataene er tilgjengelige i arbeidsdokumentet «Metadata og vurderinger» (Aarhaug og Wolday, 2024b).

sammenfallende med gjeldende fylkesgrenser. På grunn av fylkessammenslåinger og splittings i 2020 og 2024, opererer vi med et litt tilpasset fylkessett. På tross av Viken fylke, ble den fylkeskommunale trafikken drevet separat i tidligere Østfold, Akershus og Buskerud. Data for disse fylkene presenteres derfor separat i hele perioden. Men i perioden ble kommunene Hurum og Røyken overført fra Buskerud til Akershus, og Rømskog fra Østfold til Akershus. Videre har det skjedd flere fylkesgrensejusteringer ved overføring av hele eller deler av kommuner mellom fylkene. Disse har i hovedsak hatt mindre konsekvenser for innrapporterte tall. For Innlandet er 2019 tall innrapportert. For Vestfold og Telemark er det rapportert felles for perioden 2020-2023. I 2024 er det rapportert separat. For Vestland er det rapportert felles for 2020-2024, tallene for 2019 er delvis konstruert med utgangspunkt i data fra Hordaland og Sogn og Fjordane. Troms og Finnmark har rapportert separat i hele perioden.

1.4 Metode

Denne rapporten baserer seg på grunnarbeidet som ble utført i 2024. Det vil si at det er gjennomført en datainnsamling gjennom et excelbasert skjema sendt til alle fylkeskommuner/kollektivselskap. Dette skjemaet har inkludert tidligere innrapportering, slik at denne har kunnet kvalitetssikres av de som rapporterer inn. De innrapporterte dataene er sammenstilt av TØI og kvalitetssikret opp mot tidligere innrapporteringer, og kontrollspørsmål er stilt via telefon og e-post.

Det er en mindre justering i forbindelse med miljøvariabler hvor ulike indikatorer er brukt i innsamlinga, hvor det er gått bort fra innsamling av data om kjøretøy på fylkeskommunale kontrakter og i stedet innført en variabel for bruk av ulike former for drivstoff.

1.5 Rapportstruktur

Kapittel 2 presenterer utvalgte nasjonale tall. Kapittel 3 presenterer utvalgte tall for utviklingen i kollektivtransport i hvert enkelt fylke. Kapittel 4 presenterer noen utvalgte nøkkeltall for øvrig, altså utvikling i samfunnet som har innvirkning på kollektivtrafikken. Kapittel 5 presenterer utvalgte analyser.

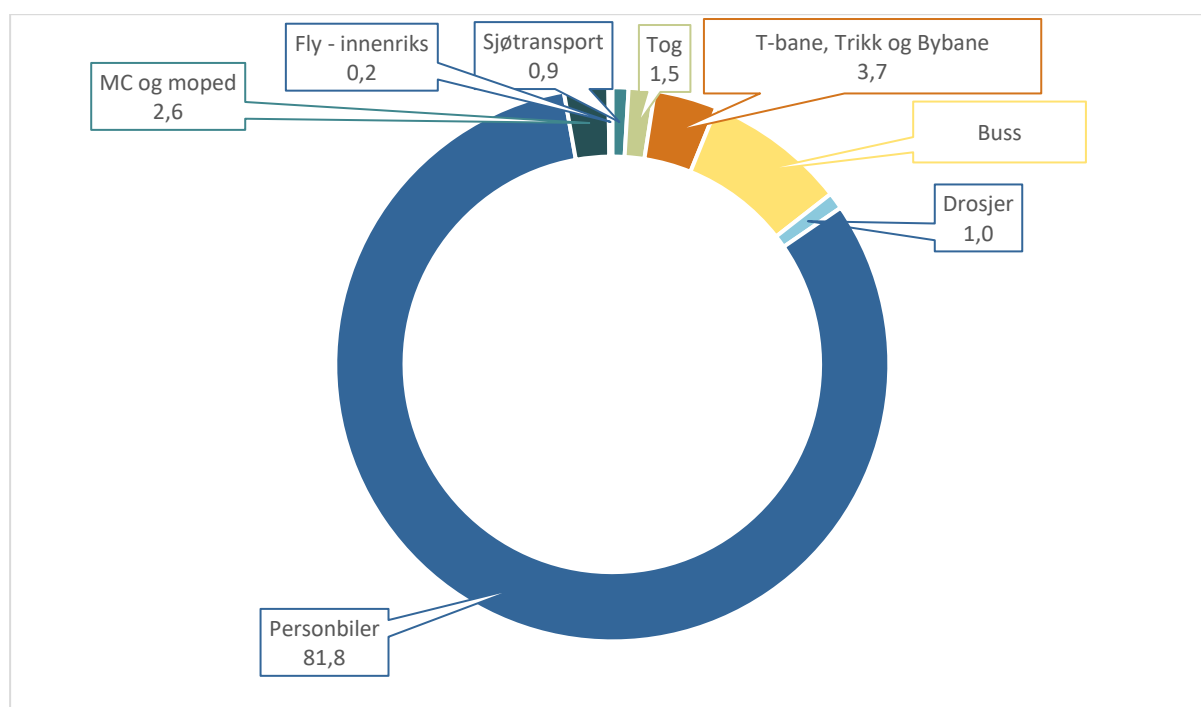
Videre har rapporten flere vedlegg som gir en fyldigere presentasjon av arbeidet med rapporten, metoder, bakgrunn for prioritering mellom ulike variabler, kilder, og forbedringspunkter som kan adresseres i senere arbeid med kollektivstatistikk.

2 Kollektivtrafikken i 2025

Med kollektivtransport forstår vi, i denne rapporten, rutegående transporttilbud som er åpne for allmenheten. Dette inkluderer flybusser og ekspressbusser, men ikke drosjer³. Fly holdes utenom. Ferger er utfordrende å håndtere, da disse både fungerer som en del av veien og som et kollektivtilbud for passasjerer. I datainnsamlingen har ferger og passasjerbåter blitt behandlet separat. Denne rapporten fokuserer på kollektivtransport i fylkeskommunal regi, men gir en overordnet presentasjon av transportsituasjonen generelt og annen kollektivtransport⁴.

2.1 Transport og kollektivtransport i Norge

Det klart viktigste transportmidlet for reiser internt i Norge, er privatbilen. Det gjelder på tvers av reisemål og regioner. Kollektivtransport med buss kommer på andreplass (figur 2.1).

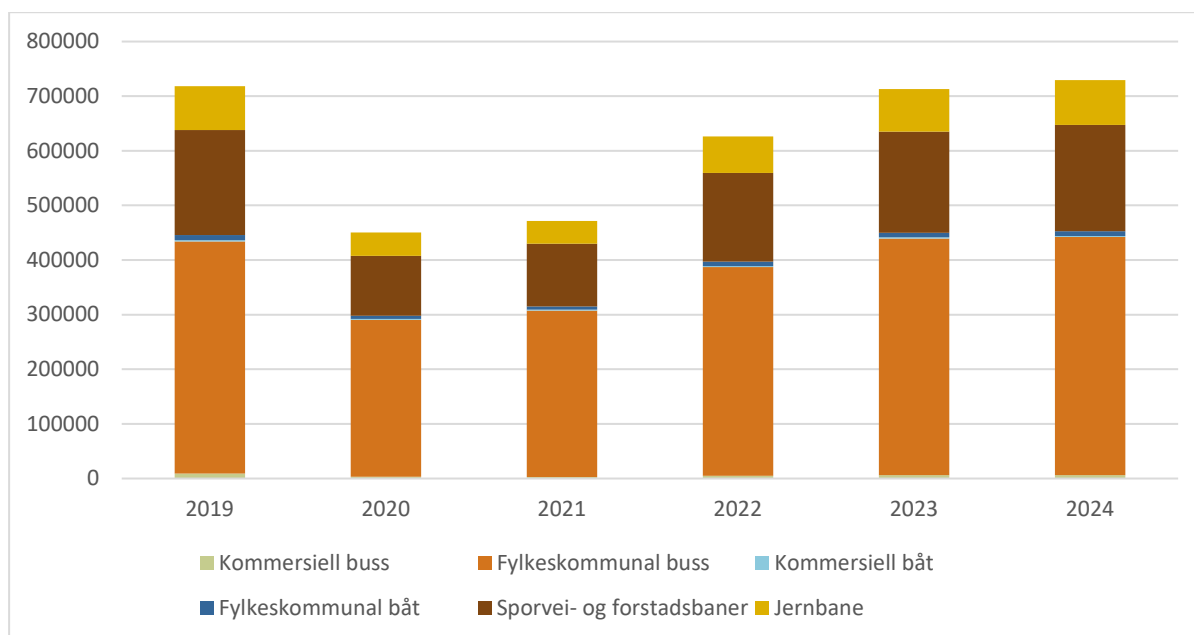


Figur 2.1: Andel trafikanter/passasjerer med ulike transportmidler (påstigende, prosent, SSB 03982).

Figur 2.1 viser andel passasjerer i prosent (målt som enkeltreiser/ påstigninger) med ulike transportmidler for innenlandske reiser i Norge i 2024. Figuren viser at flest reiser blir utført med bil, hele 82 prosent (hvorav 3 prosent er leiebiler). Samlet utgjør rutegående kollektivtransport 14,5 prosent av alle reiser. Dette utgjør 729 millioner enkeltreiser. Buss er transportmidlet som tar flest passasjerer (figur 2.2) i denne kategorien.

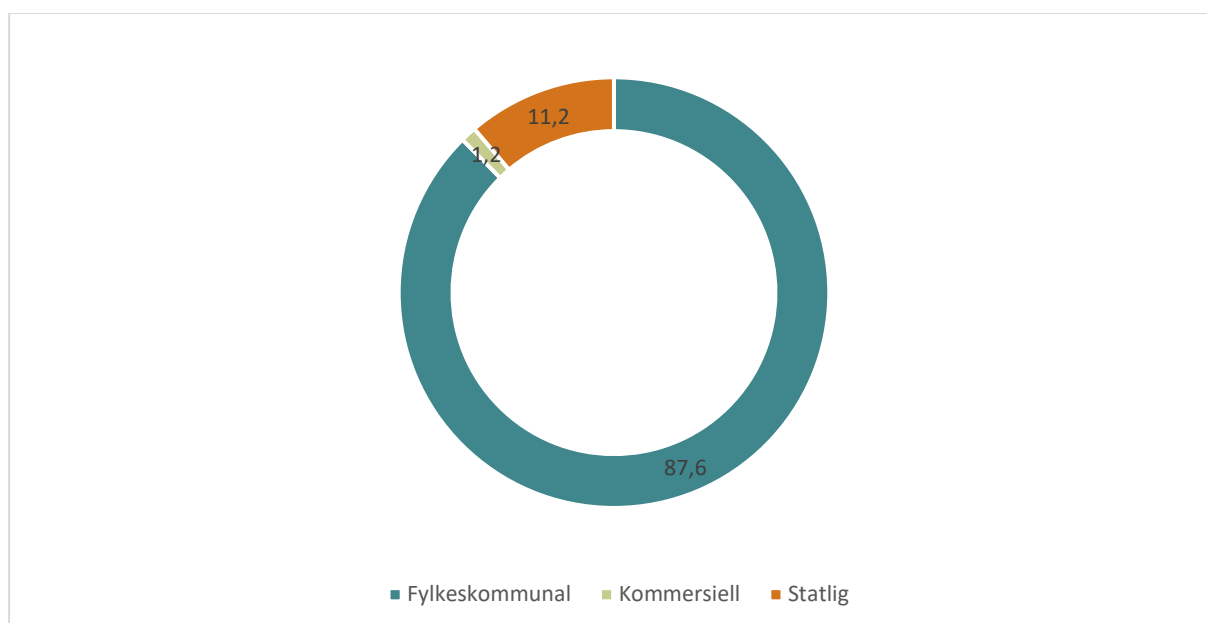
³ Dette skillet er utfordrende knyttet til skoleskysstjenester hvor tjenestene kan utføres med drosjer som underleverandører til busselskap. Åpen skoleskysstjeneste er i utgangspunktet kollektivtrafikk, mens lukket skoleskysstjeneste ikke er det.

⁴ Arbeidet med rapporten er utført før publisering av SSBs statistikk for kollektivtransport i 2026, slik at overordnede tall som beskriver transportmidler utenfor fylkeskommunenes mandat er hentet fra 2025.



Figur 2.2: Passasjerer med ulike kollektive transportmidler (1000 passasjerer. SSB 11570).

Figur 2.2 viser antall passasjerer med de ulike kollektivtransportmidlene i perioden 2019 til 2024. Det er klart flest påstigende på buss, fulgt av kategorien for t-bane, bybane og trikk. Deretter følger jernbane. Båt utgjør et mindre antall passasjerer i det store bildet. Figuren viser at hoveddelen av trafikken foregår med kollektivtilbud drevet i offentlig regi. Samtidig viser den at det eksisterer private kollektivtilbud. Dette dreier seg om blant annet ekspressbusser, flybusser, turistbåter og busser som betjener enkeltdestinasjoner⁵. Fordeler vi trafikken på fylkeskommunal, kommersiell og statlig, kommer det tydelig frem at kollektivtrafikken i hovedsak blir drevet i fylkeskommunal regi.

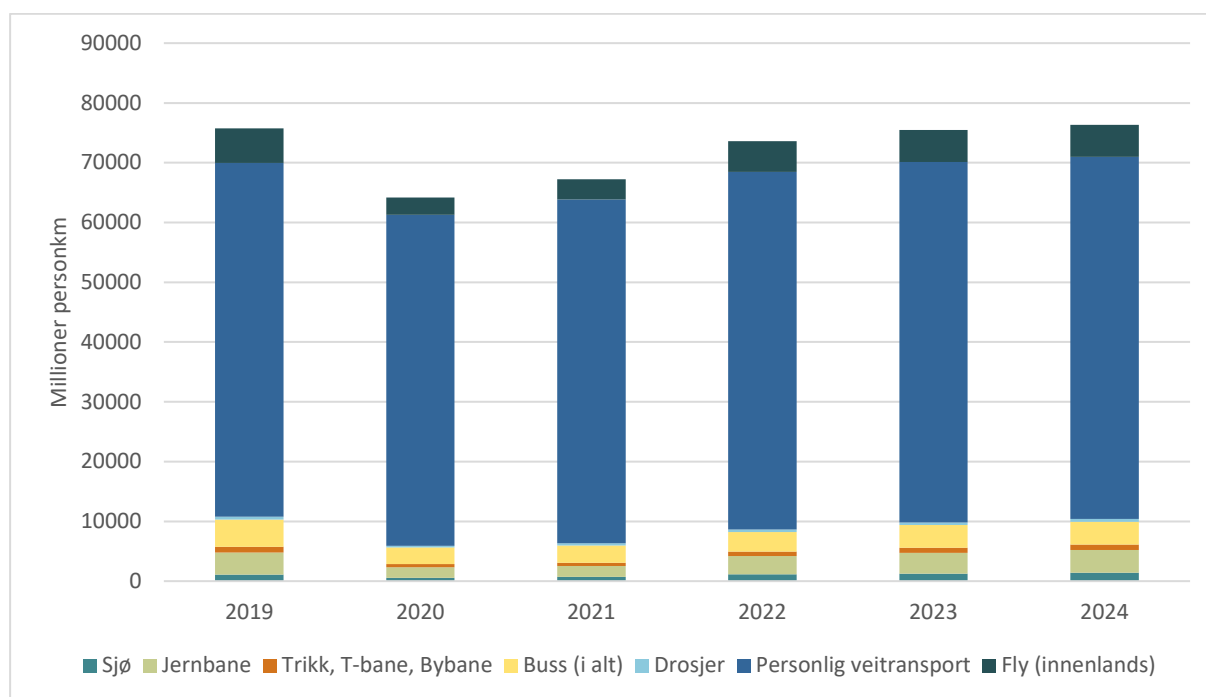


Figur 2.3: Andel fylkeskommunal, kommersiell og statlig (2024, passasjerer, prosent, SSB 11570).

⁵ Som IKEA-bussen.

Figur 2.3 viser at 88 prosent av påstigningene på kollektive transportmidler fant sted på fylkeskommunale tilbud. Litt over 1 prosent gikk på tilbud som drives på kommersielt initiativ mens 11 prosent av påstigningene skjedde på det nasjonale jernbanenettet som driftes i statlig regi. Det statlige inkluderer jernbanelinjer som driftes privatøkonomisk lønnsomt innenfor avtaler med staten og tilbud i takst-samarbeid med fylkeskommune.

Kollektivtrafikken utgjør en ikke ubetydelig andel av transportarbeidet som utføres i Norge. Samtidig er mobiliteten i Norge klart dominert av bilbruk (personlig veitransport) (figur 2.4).

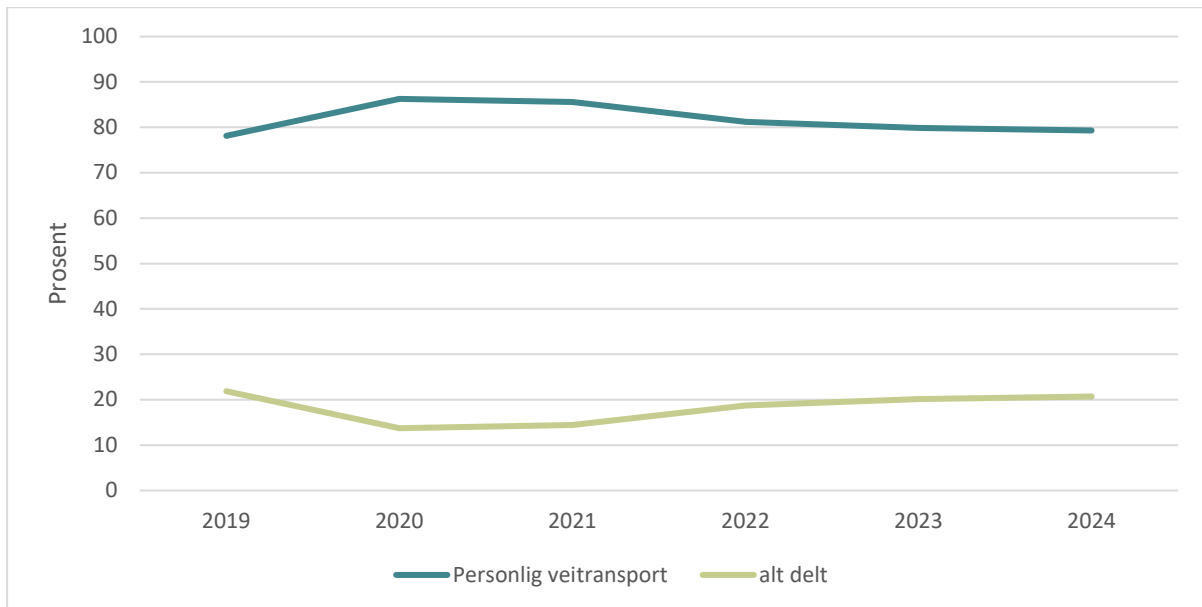


Figur 2.4: Innenlands transportarbeid ulike transportmidler (personkilometer).

Figur 2.4 viser sammenstilling av innenlands transportarbeid utført med ulike transportmidler, oppgitt i millioner personkilometer. Beregningen til figuren er utført med bakgrunn i metodene og data fra «Transportytelser i Norge» (Flotve, 2025) og *SSB-tabell 03982*, men sammenstillingen er gjort for denne rapporten. Grupperingene av transportmidler som er gjort her er; sjø – alt på kjøll, både ferge, hurtigbåt og annen båt i innenlands trafikk; jernbane – all trafikk på det nasjonale jernbanenettet inkludert flytog; Trikk, T-bane, Bybane – trafikk på egne skinner i fylkeskommunal/kommunal regi på lokale nett (i Oslo og Akershus, Bergen og Trondheim). Buss – både fylkeskommunale og andre busser. Drosjer – biler på drosjeløyve. Personlig veitransport – private biler, leiebiler, leasingbiler, inkludert motorsykler og mopeder. Fly – innenlands fly, både kommersielle og FOT-ruter⁶.

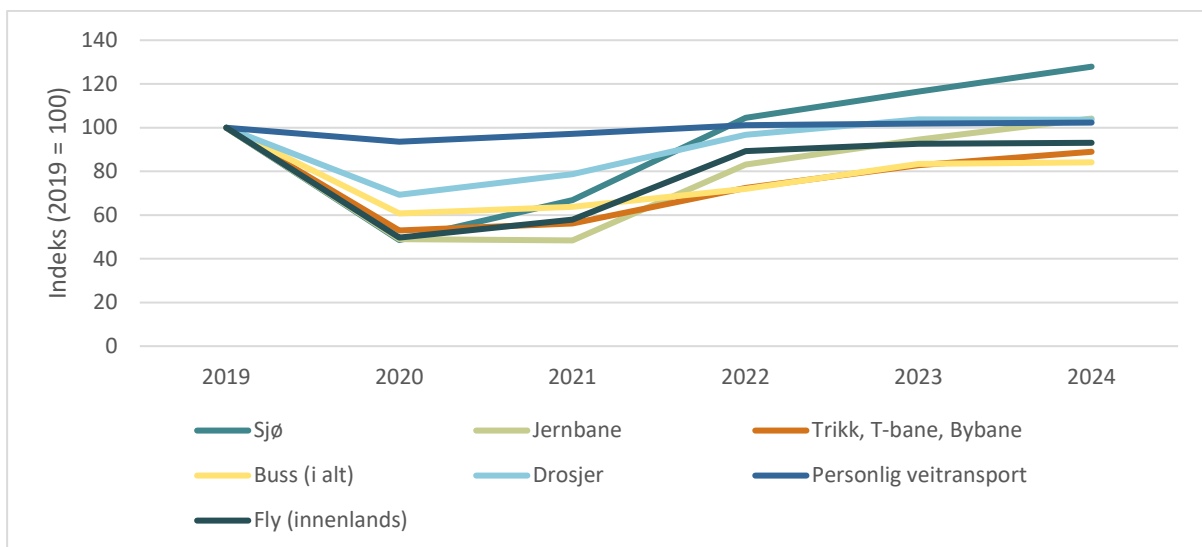
Som vist i figur 2.5, under, påvirket pandemien bruken av delte (kollektive) transportmidler mer enn bruken av privatbil. Den totale reisevirksomheten gikk ned under pandemien, men det fallet i biltrafikken var mindre, slik at bilens andel av trafikkarbeidet økte. Utviklingen snudde seg derimot fra 2022 og trendene flatet seg ut deretter.

⁶ FOT betyr forpliktelser til offentlig tjenestetilbud, i praksis den delen av det innenlandske flyrutenettet som blir utført på anbud.



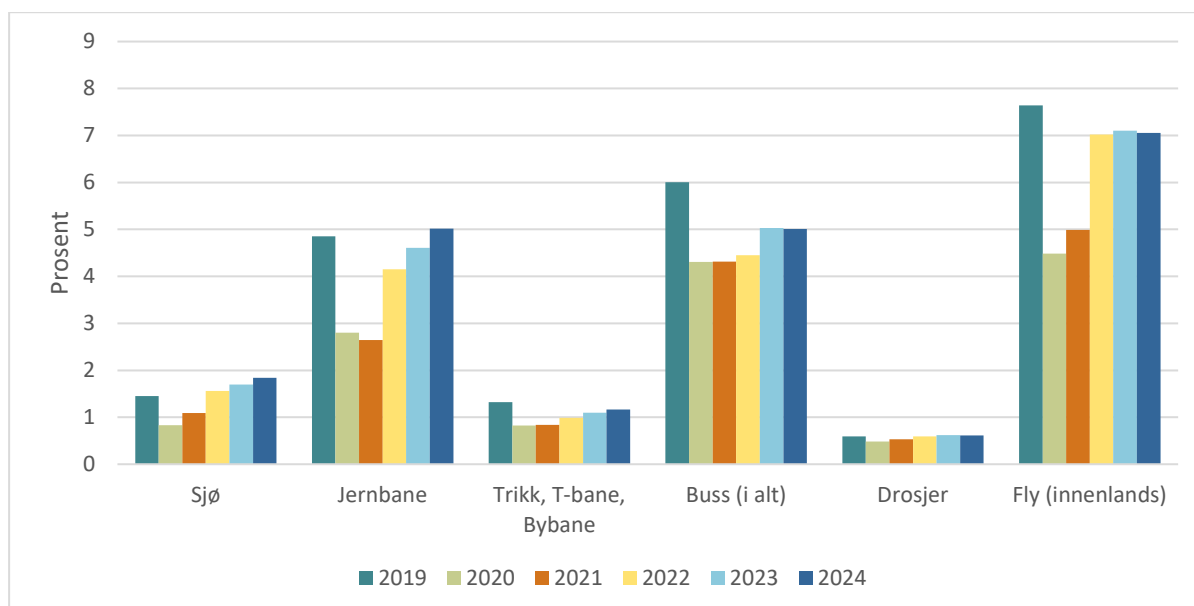
Figur 2.5: Andel samlet transportarbeid fordelt på personbil (bil, leiebil og MC) og andre transportmidler («ikke bil»).

Figur 2.5 viser andel av det totale innenlandske transportarbeidet som ble utført med bil og andre transportmidler. Dette økte under pandemien, mest fordi bilbruken ble mindre påvirket enn de andre transportmidlene (figur 2.6).



Figur 2.6: Utvikling i bruk av transportmidler (indeks 2019=100).

Figur 2.6 viser hvordan transportarbeidet med ulike transportmidler har endret seg i forhold til situasjonen i 2019. Ser vi nærmere på de ikke-personlige transportmidlene, ser vi at de her et sammenfallende mønster i endringen fra år til år (figur 2.7).

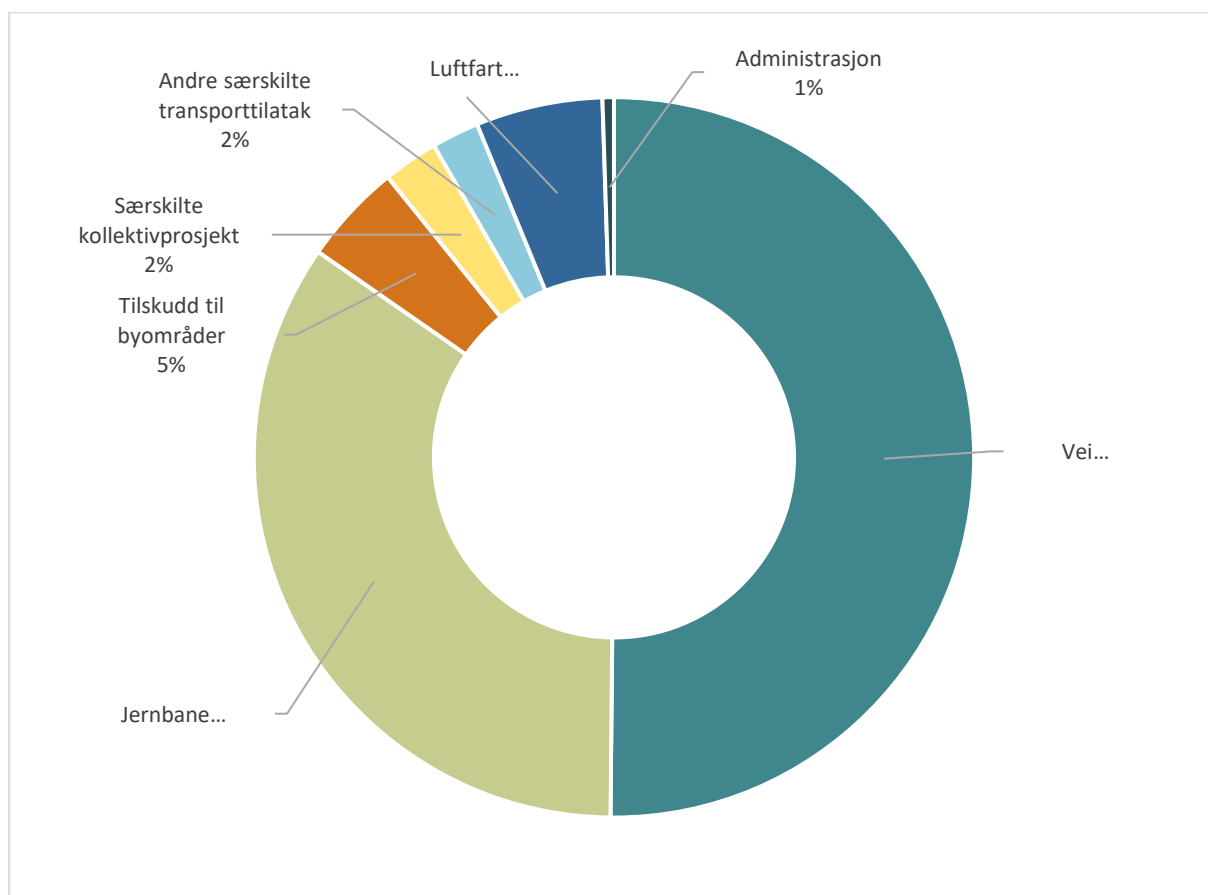


Figur 2.7: Andel av samlet transportarbeid (personkilometer) i Norge, andre transportmidler enn bil, 2019-2024.

Figur 2.7 viser utvikling i andel (i prosent) av samlet transportarbeid som utføres av de ulike ikke-personlige transportmidlene. Sjøtransport har tatt igjen nivået før pandemien og vokst. Jernbanetransport er på et (marginalt) høyere nivå enn pandemien. Trikk, T-bane og Bybane er på nesten samme nivå som før pandemien. Buss er ikke tilbake på samme nivå som før pandemien, dette skyldes antagelig i hovedsak bedre datakvalitet etter pandemien, altså at transportarbeidet for buss var overestimert i 2019. Drosjer har holdt seg ganske stabilt gjennom pandemien, på tross av omreguleringen. Innenlands flytransport har stabilisert seg på samme nivå som i 2022, noe lavere enn før pandemien.

2.1.1 Statlige bevilgninger

Statsregnskapet for 2025 viser at det ble brukt 94 073 millioner kroner (2025) på Innenlands transport. Dette inkluderer ikke midler som kommer til transportformål via rammeoverføringene til kommuner og fylkeskommuner. Av disse gikk 47 183 millioner til veiformål, 32 465 millioner til jernbaneformål, 8 584 millioner til «særskilte transporttiltak» som inkluderer 4 257 millioner til byvekstområder, og 2 330 til store kollektivprosjekter og ellers kjøp av sjøtransporttjenester (Bergen-Kirkenes), utvidet TT-ordning, reiseplanlegger, samarbeid om data og kjøp av tjenester fra Entur. Videre brukes 5 256 millioner på luftfartsformål og 482 millioner på administrasjon.



Figur 2.8: Fordeling av midler til innenlands transport over statsregnskapet (2025), (DFØ, TØI).

2.2 Kollektivtrafikk i fylkeskommunal regi

I denne sammenstillingen benytter vi tall direkte innsamlet fra fylkeskommunene og tall innrapportert til SSB. En gjennomgående utfordring er knyttet til tidsseriebruddet som kom i forbindelse med kommunereformen som trådte i kraft 1. januar 2020. I den forbindelse ble nye rapporterende enheter opprettet i flere fylker. Tilgangen til data for det geografiske området som er sammenfallende med de nye ansvarsområdene, har vært varierende. Samtidig kom pandemien i 2020, slik at tallene for 2020 i liten grad er egnet som et «nullpunkt» for framtidig statistikk. For å løse dette har vi «konstruert» data for fylker som ikke eksisterte i 2019 ved å legge sammen data fra de fylkene som senere ble sammenslått, der det har vært mulig⁷.

Sammenstillingen her baserer seg på buss, trikk, t-bane og fylkeskommunale båtruter. Bilferger og transport på det nasjonale tognettet, dette gjelder også togtransport hvor billettene er subsidiert av fylkeskommunen, holdes altså utenom.

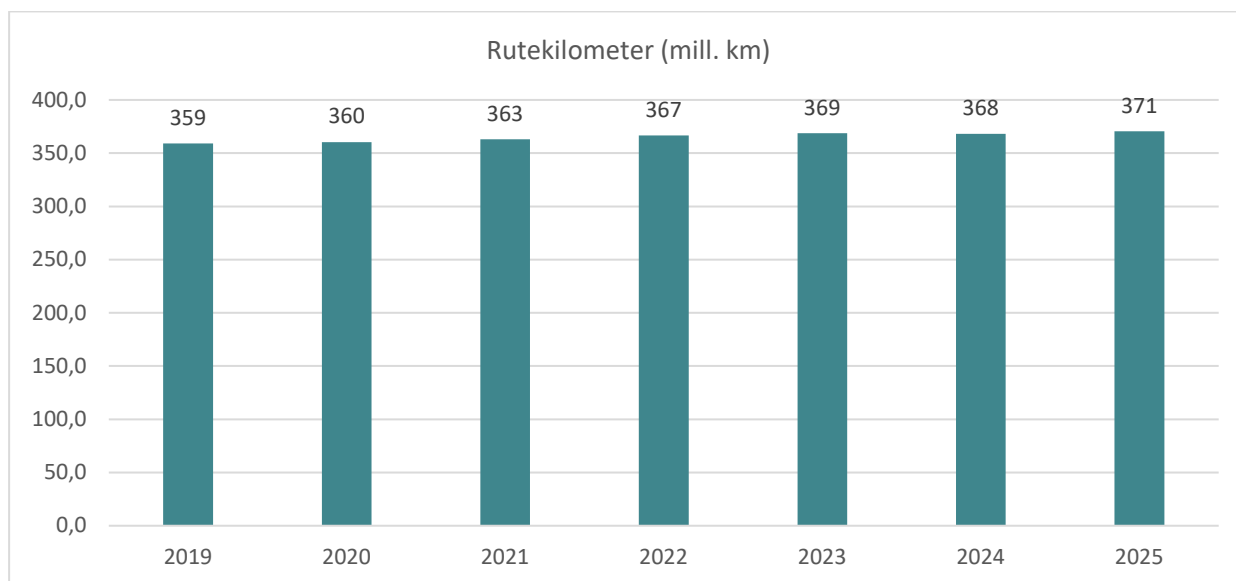
I dette bygger vi videre på tidligere sammenstillinger, hvor de rapporterende fylkeskommunene har fått anledning til å justere tidligere innrapporterte tall i tillegg til å rapportere inn data for 2025. Avvik mellom denne sammenstillingen og det som er presentert i rapporten *Fylkeskommunal kollektiv- og*

⁷ Østfold, Oslo-Akershus og Buskerud har hele tiden rapportert statistikk hver for seg. Innlandet er summert Hedmark og Oppland i 2019. Det har ikke latt seg gjøre å få et komplett datasett for Vestfold i 2019. Vestfold og Telemark står sammen for 2020 til 2023, og hver for seg i 2024. For tilsvarende er det ikke et komplett datasett for Vestland i 2019, grunnverdiene er estimert med bakgrunn i SSB-data for Hordaland og Sogn og Fjordane. Troms og Finnmark har hele tiden rapportert separat.

ferjetransport - Kartlegging og analyse av utvikling i kostnader og tilbud (Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen, 2026), kommer i hovedsak fra ulik tilnærming for å beregne tall som ikke er innrapportert direkte. I denne presentasjonen er ikke rapporterte tall i hovedsak utelatt, mens de i Jernbanedirektoratet og Statens vegvesens rapport i større grad er estimert.

2.2.1 Produksjon

Kollektivtrafikken har i hovedsak opprettholdt ruteproduksjonen gjennom pandemien, med en svak økning etter pandemien, og nådd tilbake nivået for antall påstigninger som før pandemien. Trenden på antall påstigninger har snudd fra og med 2023, og oversteg nivået fra 2019.



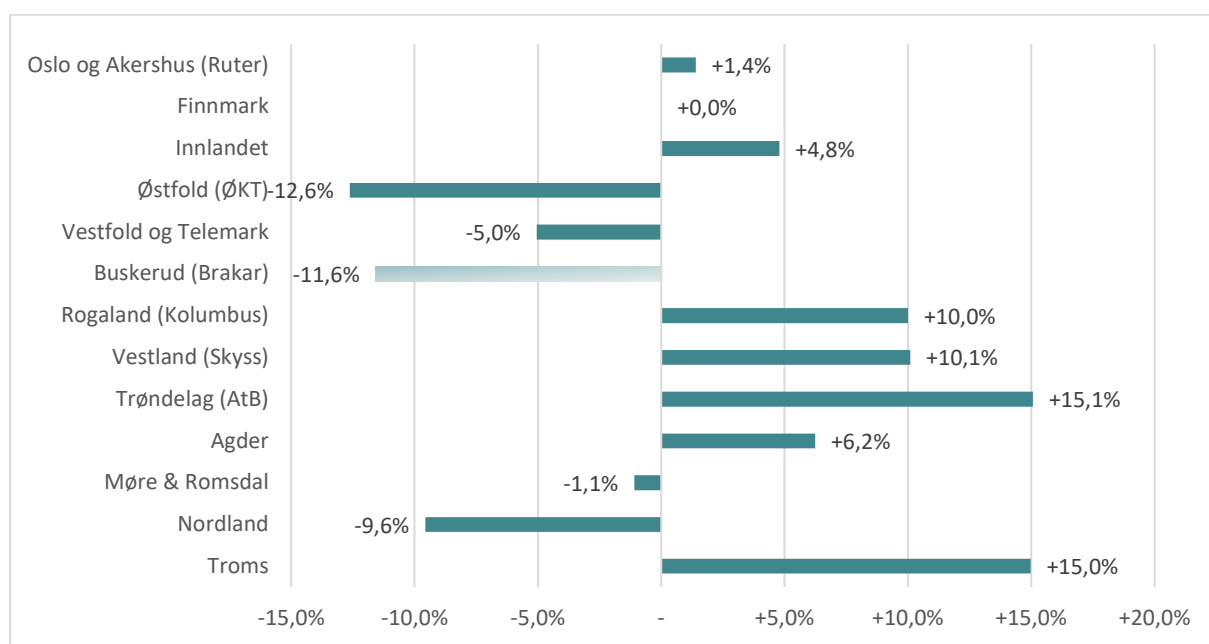
Figur 2.9: Rutekilometer (millioner kilometer⁸).

Figur 2.9 viser utviklingen i fysisk produksjon av kollektivtransport, målt som antall kilometer kjørt i rute. Figuren viser at produksjonsvolumet har vært opprettholdt igjennom hele perioden, med mindre endringer. Det er en jevn vekst i produksjonen på nasjonalt nivå, gjennom hele perioden. Denne jevne nasjonale veksten skjuler imidlertid betydelig regional variasjon. Noen fylker har en nedgang i produksjonen, mens de fleste har en liten vekst (tabell 2.1 og figur 2.10).

⁸ 2019-tallene for Vestland er estimert basert på SSB-data for Hordaland og Sogn og Fjordane (sammenslått 2020).

Tabell 2.1: Ruteproduksjon i millioner kilometer fordelt på fylke og år. «:» betyr at data mangler.⁹

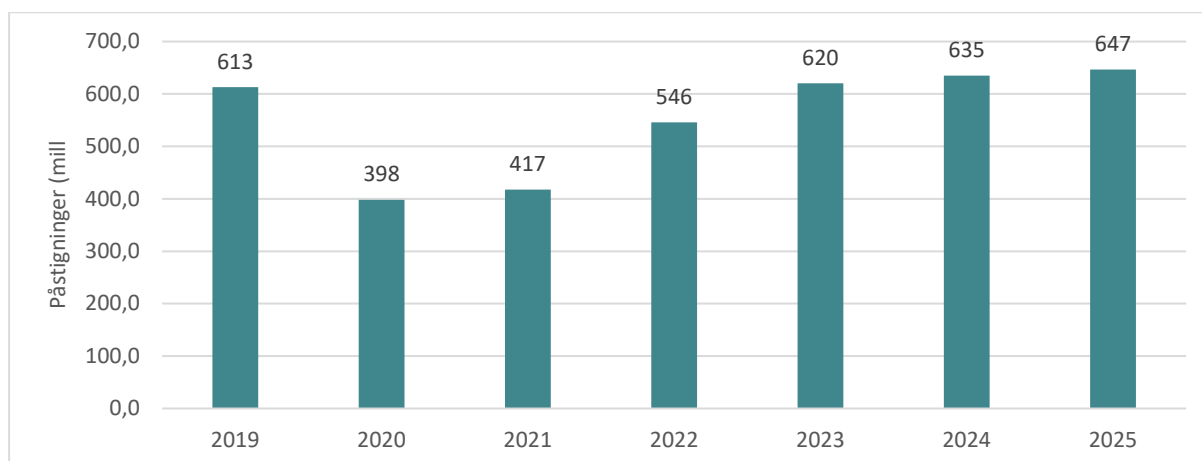
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo og Akershus (Ruter)	122	124	129	129	127	127	124
Finnmark	6	6	6	6	5	6	6
Innlandet	22	20	21	21	22	22	23
Østfold (ØKT)	12	12	10	10	11	10	10
Vestfold og Telemark	20	20	20	20	20	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	11	10
Telemark	:	:	:	:	:	9	9
Buskerud (Brakar)	13	13	13	13	12	12	12
Rogaland (Kolumbus)	22	23	24	24	25	24	24
Vestland (Skyss)	48 ⁶	48	44	50	51	52	53
Trøndelag (AtB)	29	30	31	31	31	32	33
Agder	19	19	20	19	19	19	20
Møre & Romsdal	18	18	18	18	17	18	18
Norland	16	15	14	14	14	14	14
Troms	13	13	14	13	14	15	15
Norge	359	360	363	367	369	368	371



Figur 2.10: Endring i ruteproduksjon (2019 – 2025) (prosent).

Selv om tilbudsnivået på kollektivtransport i hovedsak har ligget stabilt, har bruken hatt et betydelig fall knyttet til pandemien. Dette kan synliggjøres med utviklingen i påstigninger Figur 2.11 og utført transportarbeid figur 2.12.

⁹ Summeringene er gjort på avrundede tall.



Figur 2.11: Antall påstigninger (i millioner), nasjonale tall¹⁰.

Etter en betraktelig fall (mellom 17% og 40%) i 2020 sammenliknet med 2019, er antall påstigende på fylkeskommunal kollektivtransport i 2023 forbi nivået som før pandemien, noe som bekreftes i 2024 og med en ytterligere svak vekst i 2025. Det betyr likevel ikke nødvendigvis at kollektivtrafikken er tilbake på det nivået den ville hatt i en kontrafaktisk situasjon uten pandemi. Fram mot 2020 var det en betydelig vekstperiode for kollektivtrafikken.

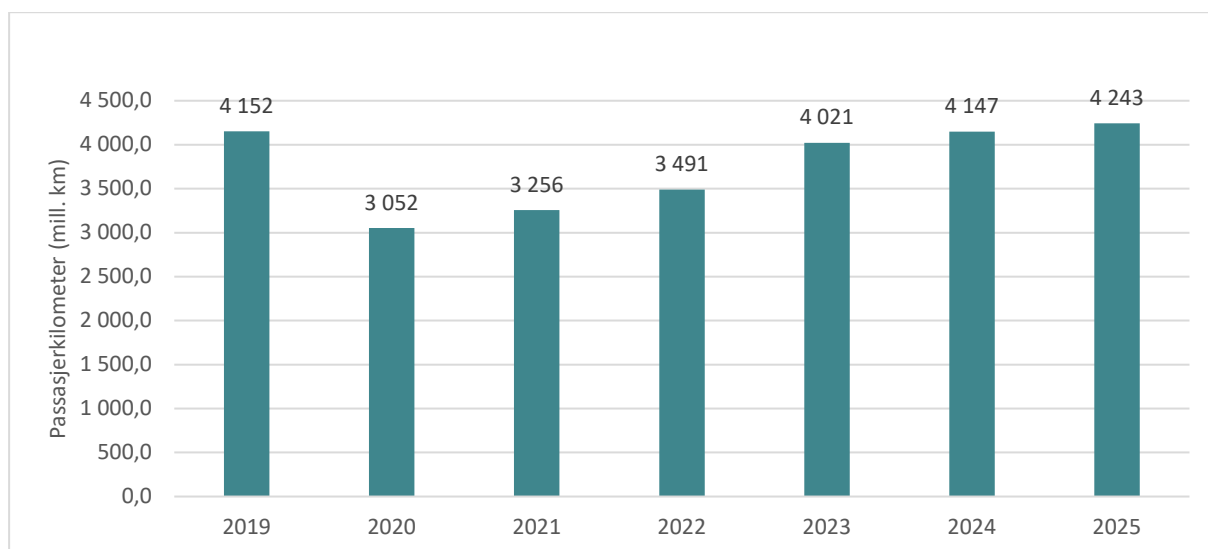
Tabell 2.2 viser tallene bak denne figuren.

Tabell 2.2: Antall påstigninger (i millioner), nasjonale tall med fordeling på fylke og år.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo og Akershus (Ruter)	356,23	216,83	223,18	304,81	343,27	351,39	353,00
Finnmark	1,65	1,26	0,93	1,04	1,58	1,67	1,94
Innlandet	11,3	7,53	8,42	9,76	10,72	11,09	11,14
Østfold (ØKT)	10,19	7,04	6,74	7,36	8,84	8,48	9,09
Vestfold og Telemark	16,64	11,88	11,49	14,5	16,32	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	10,06	9,76
Telemark	:	:	:	:	:	6,77	6,28
Buskerud (Brakar)	12,63	8,83	9,13	11,22	12,05	12,3	12,32
Rogaland (Kolumbus)	28,08	21,16	24,33	30,31	35,9	35,83	35,18
Vestland (Skyss)	86,4*	57,59*	60,89	78,52	89,12	90,93	94,58
Trøndelag (AtB)	42,56	30,03	34,57	42,84	48,91	51,69	55,44
Agder	19,04	14,45	14,85	18,37	20,9	21,89	24,04
Møre & Romsdal	6,51	4,46	4,3	5,19	6,81	6,52	6,52
Nordland	8,5	5,89	6,18	6,83	7,85	7,98	8,25
Troms	13,07	10,88	12,34	15,25	18,08	18,49	19,10
Norge	612,8	397,8	417,34	546,01	620,34	635,1	646,62

Transportarbeidet utført av kollektivtransport virker nå å ha kommet tilbake på samme nivå som før pandemien. Dette er vist i figur 2.12.

¹⁰ Tallene for Skyss i 2019 og 2020 er bak denne figuren estimert med utgangspunkt i observert utvikling i Trøndelag og det vi vet om ruteproduksjonen i Hordaland og Sogn og Fjordane.



Figur 2.12: Transportvolum (passasjerkilometer).

Figur 2.12 viser utviklingen i transportvolum nasjonalt. Figuren viser et fall til 2020 knyttet til pandemien, og en påfølgende vekst. Denne veksten når imidlertid ikke samme nivå som volumet i 2019, før i 2025, til tross for høyere antall påstigninger i 2023 og 2024 enn i 2019. Det kan være flere årsaker til dette, som 1) at gjennomsnittlig reiselengde med kollektivtransport har falt, 2) at datakvaliteten har økt i perioden, og at passasjerkilometer historisk har vært overestimert¹¹. Den største enkeltendringen har funnet sted i Oslo og Akershus. Dette påvirker de nasjonale tallene betydelig.

Tabell 2.3: Transportvolum, passasjerkilometer fylkesfordelt (mill. km.).

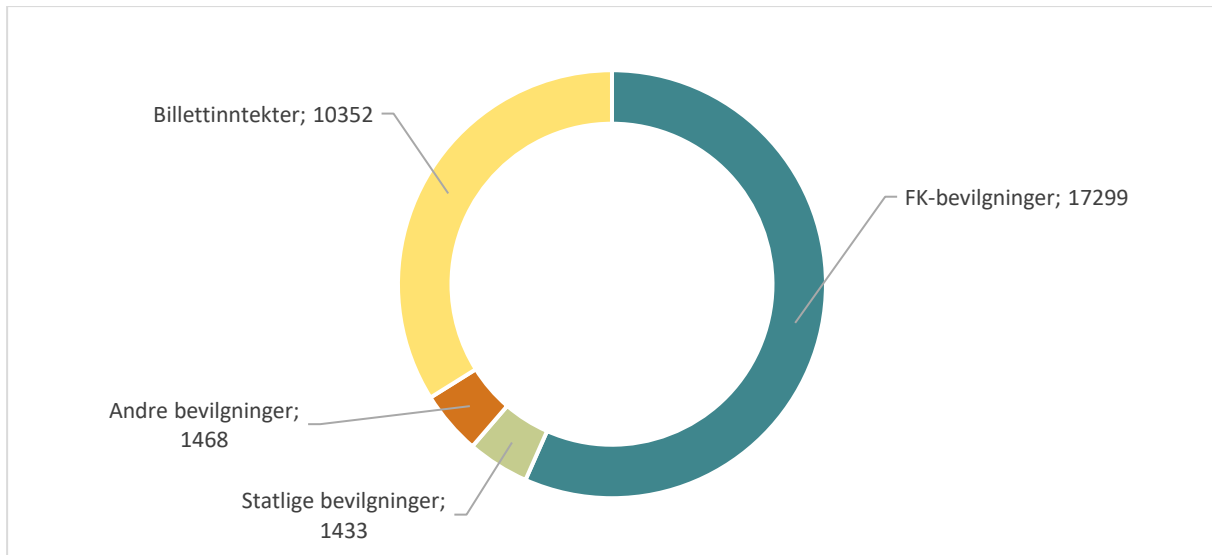
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo og Akershus (Ruter)	2365	1313	1398	1422	1562	1 628	1614
Finnmark	49	36	30	33	36	37	79
Innlandet	182	82	91	105	115	119	120
Østfold (ØKT)	69	57	55	67	70	68	73
Vestfold og Telemark	167	117	112	143	162	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	71	69
Telemark	:	:	:	:	:	111	73
Buskerud (Brakar)	145	125	125	139	138	140	139
Rogaland (Kolumbus)	169	163	158	193	211	214	247
Vestland 12(Skyss)	581	419	488	574	667	667	658
Trøndelag (AtB)	483	339	387	354	545	576	619
Agder	177	136	139	173	190	189	201
Møre & Romsdal	63	43	41	49	63	60	56
Nordland	103	75	77	82	94	96	99
Troms	181	147	153	156	170	170	175
Norge	4152	3084	3293	3717	4068	4 147	4243

¹¹ Passasjerkilometer er en størrelse som har vært svært vanskelig å beregne historisk. Det er først med automatiske tellinger med høy nøyaktighet det er mulig å gi presise estimat. Det er rimelig å anta at man tidligere har vært litt optimistiske i beregningen.

¹² Tallet for Vestland er estimert basert på foreliggende informasjon.

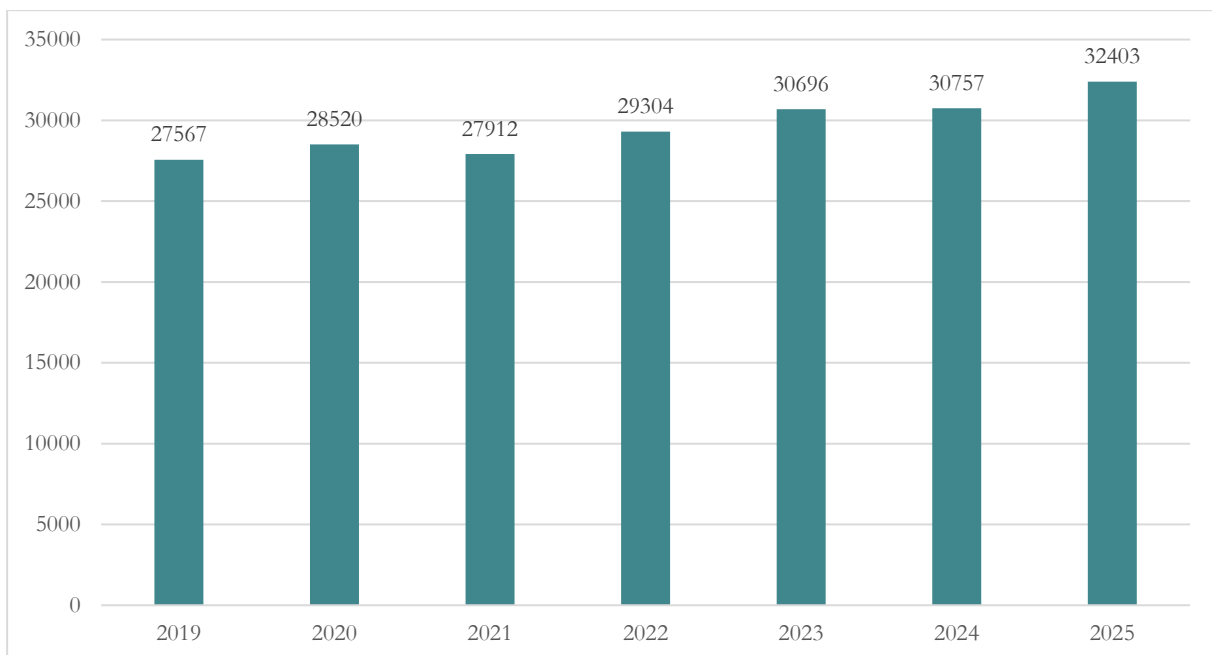
2.2.2 Økonomi

Driften av den fylkeskommunale kollektivtrafikken finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes budsjetter og gjennom billettinntekter. I tillegg kommer (relativt sett) mindre beløp fra andre kilder. Dette inkluderer statlige bidrag i byvekstavgifter og bompenger.



Figur 2.13: Fordeling av finansiering til drift av kollektivtransport etter kilde i 2025 (NOK 2025, millioner).

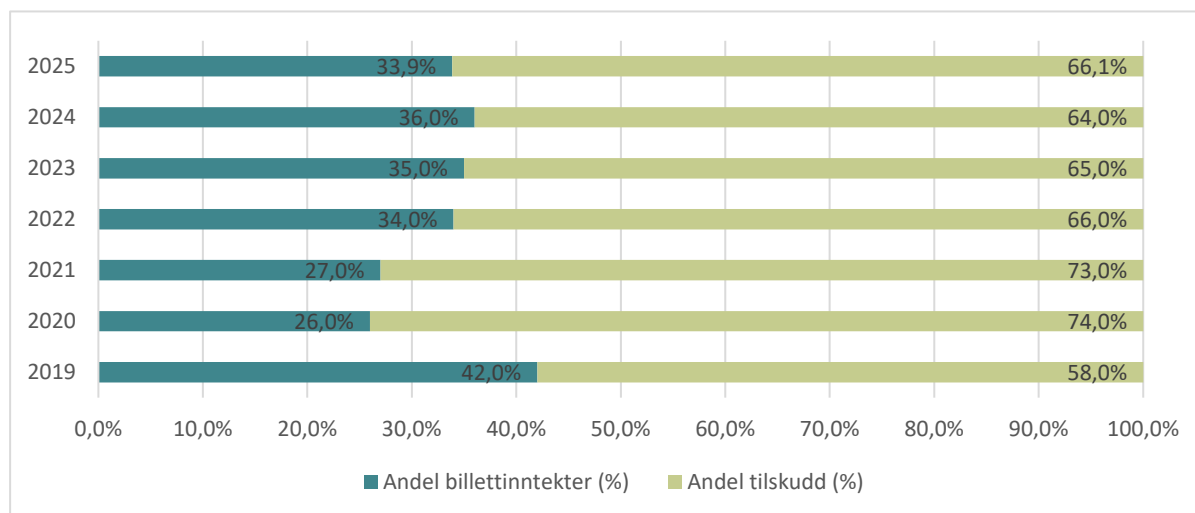
Figur 2.13 viser at hoveddelen av kollektivtrafikken finansieres over fylkeskommunenes budsjett og av brukerne i form av billettinntekter. I tillegg kommer det noen tilskudd fra andre finansieringskilder, i hovedsak statlige bevilgninger knyttet til byvekstavgifter og bompenger.



Figur 2.14 Totale kostnader til fylkeskommunal kollektivtransport (NOK 2025).

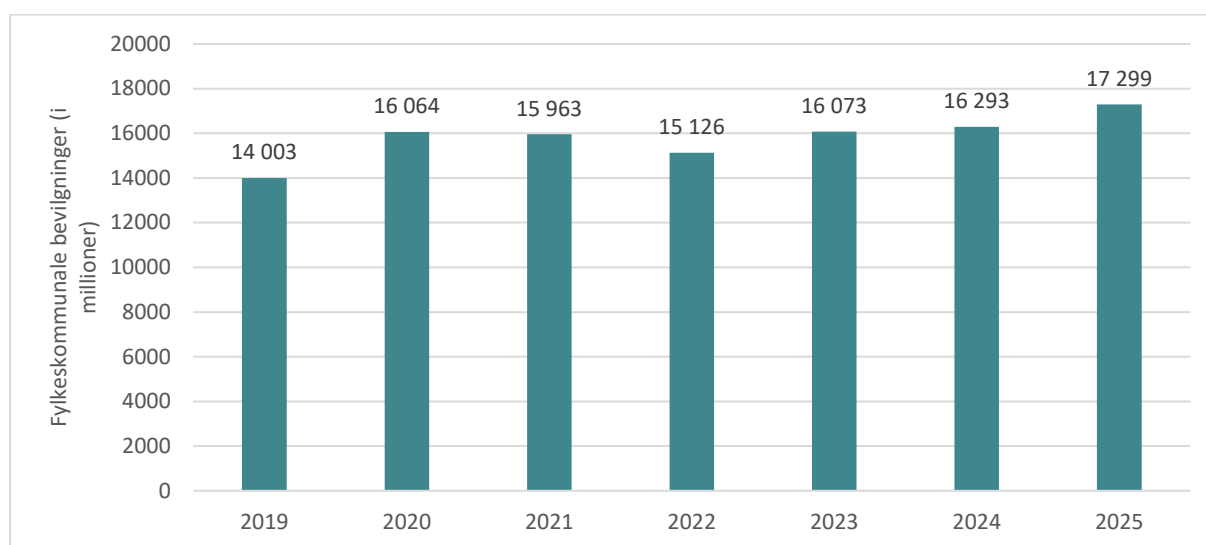
Figur 2.14 viser de totale kostnadene til fylkeskommunal kollektivtransport i faste 2025 verdier. Figuren viser en økning fra 27,6 mrd NOK 2025 i 2019 til 32,4 mrd NOK 2025 i 2025. Det vil si at kostnadene ved å tilby fylkeskommunal kollektivtransport har økt med 5,35 prosent fra 2024 til 2025.

Andelen av finansieringen som kommer direkte fra brukerne gjennom billettinntekter har økt mellom 2020 og 2024, men er på et lavere nivå enn før pandemien (figur 2.15). På landsbasis (minus Vestland og Telemark og Vestfold fylker, som vi mangler data for i 2019) betydde dette at under pandemien (2020 og 2021) ca. hver fjerde krone av finansieringskilden for kollektiv drift kom fra billettinntekter mens for 2019 var på 43 prosent. Tilsvarende tall og årene etter pandemien er henholdsvis 34, 35, 36 og nå i 2025 tilbake på 34 prosent, altså om lag hver tredje krone.



Figur 2.15: Fordeling mellom billettinntekter og bevilgninger (prosent)¹³.

I absolutte tall har de fylkeskommunale bevilgningene økt, særlig fra 2019 til 2020. Etter dette har de inflasjonsjusterte bevilgningene ligget relativt uendret.



Figur 2.16: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport (NOK 2025).

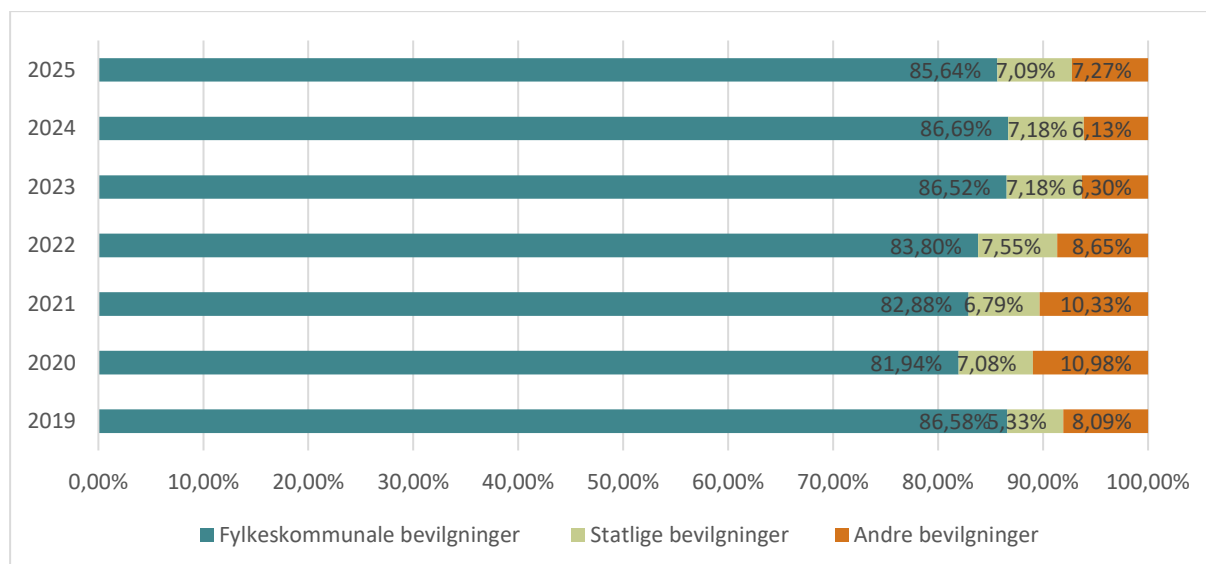
¹³ Nasjonale tall, minus Vestland, Telemark og Vestfold fylker.

Figur 2.16 viser at fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport, altså bevilgninger over fylkeskommunenes budsjetter, har økt i perioden 2019-2025. Den største økningen kom i forbindelse med pandemien. Utviklingen er tilsvarende i de fleste fylker¹⁴ (tabell 2.4).

Tabell 2.4: Fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransport per fylke

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo og Akershus (Ruter)	2,953	5,244	5,244	4,561	5,101	5,129	5,423
Finnmark	397	418	427	537	535	506	519
Innlandet	710	704	700	804	858	891	987
Østfold (ØKT)	410	451	422	486	558	560	559
Vestfold og Telemark	610	619	613	641	652	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	449	465
Telemark	:	:	:	:	:	348	388
Buskerud (Brakar)	434	456	462	472	581	530	554
Rogaland (Kolumbus)	887	1,047	1,138	1,242	1,326	1,373	1,430
Vestland (Skyss)	2,010	1,019	1,374	1,525	1,715	1,768	2,318
Trøndelag (AtB)	797	851	862	896	1,099	1,290	1,476
Agder	441	471	466	489	564	606	855
Møre & Romsdal	505	627	558	605	629	694	758
Nordland	756	823	823	845	970	1,095	981
Troms	349	363	369	388	537	580	584
Norge (SUM NOK2025)	14003	16064	15963	15126	16073	16293	17299

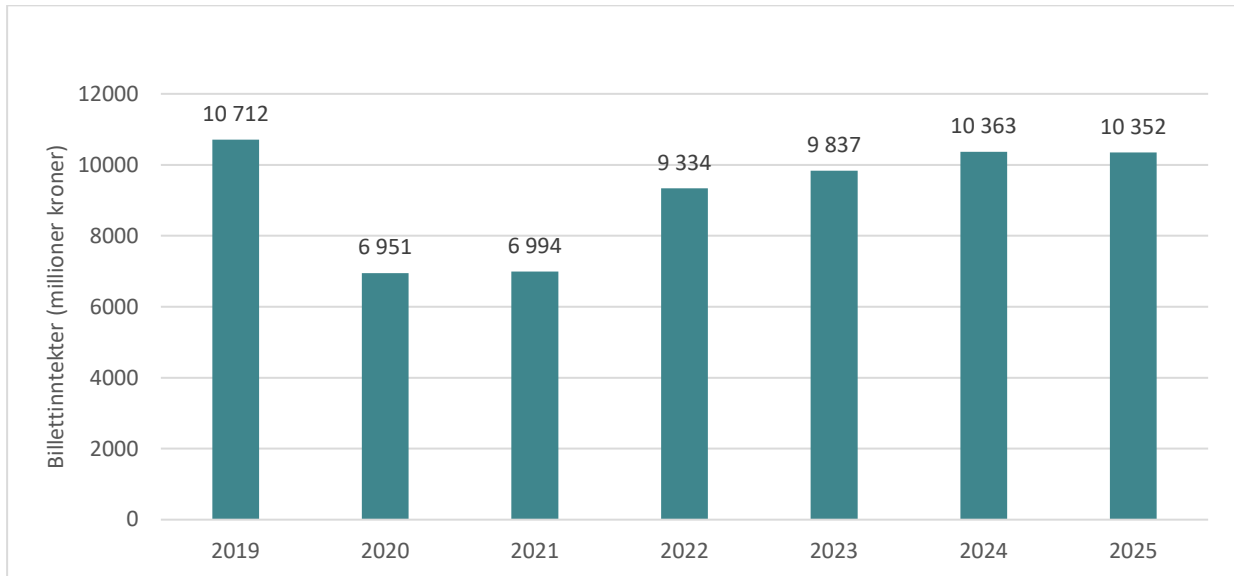
Den offentlige finansieringen av kollektivtrafikken kommer fra flere kilder. I figur 2.17 har vi gruppert det i tre. Først fylkeskommunale bevilgninger, som går fra fylkeskommunenes rammetilskudd. Deretter statlige bevilgninger, gjerne knyttet til byvekstavtaler, og til slutt sekkeposten andre, som inkluderer korona-kompensasjon, bompenger og andre kilder. Denne siste posten har økt noe fra 2024 til 2025.



Figur 2.17: Bevilgninger til fylkeskommunal kollektivtrafikk fra offentlige budsjetter – fordelt på kilde og år (løpende priser).

¹⁴ I tabellen og bak figuren er tall for Vestland, Telemark og Vestfold fylker estimert for 2019.

I 2024 og 2025 bidro billettinntekter med over 10 milliarder kroner til driften av kollektivtilbudet. Dette er en økning sett opp mot tidligere år (Figur 2.18) og for første gang på omtrent samme nivået fra før pandemien. Billettinntektene har vist stadig vekst siden koronapandemien i 2020, men andelen av kostnadene er lavere.



Figur 2.18: Billettinntekter (millioner kroner)¹⁵(NOK 2025).

Figur 2.18 viser utvikling i billettinntekter fra 2019 til 2024, men stagnert i 2025. Fra 2019 til 2020 var det et betydelig fall i billettinntektene, i forbindelse med pandemien. Billettinntektene har økt betydelig etter pandemien, men som andel av totale kostnader derimot, ligger de lavere enn før pandemien, 42,7 prosent i 2019 mot 33,9 prosent i 2025.

2.2.3 Miljø

På tross av økt oppmerksomhet knyttet til utslippsreduksjon i kollektivtransporten har de observerte utslippene økt i perioden 2019 til 2024 (tabell 2.5). Hovedforklaringen på dette er overgang fra biodiesel til konvensjonell diesel for busstransport. Innfasingen av elektriske busser og båter har startet, men har ikke slått inn i alle fylker. På grunn av ukomplett rapportering er det ikke mulig å gi et komplett og nøyaktig nasjonalt bilde.

¹⁵ Finnmark er holdt utenfor figuren da vi kun har billettinntekter fra 2023 for Finnmark. Dette er grunnet kontraktsforhold. For Vestland, Vestfold og Telemark mangler også tall for 2019. Vi har ingen grunn til å anta at utviklingen der har fulgt et annet mønster, tallene bak er derfor estimert for disse fylkene i 2019.

Tabell 2.5: Klimagassutslipp i CO₂ ekvivalenter for kollektivtrafikken i Norge (tonn).

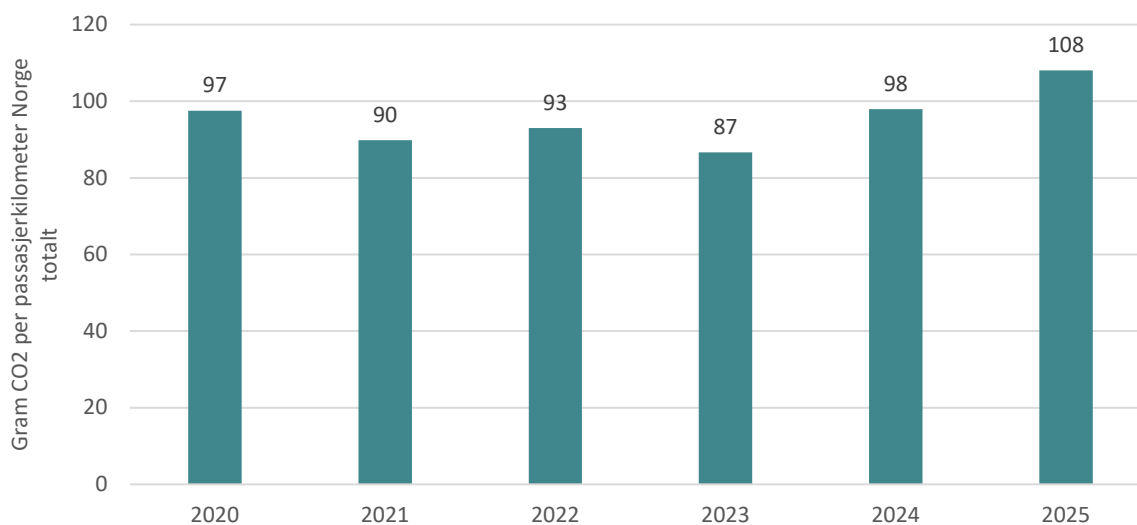
Tonn CO ₂ ekvivalenter	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Oslo og Akershus (Ruter)	48811	28434	20760	54549	50628	45846	44977
Finnmark	14910	14734	15094	15079	15035	12892	:
Innlandet	9329	7227	8154	7831	8209	8505	7587
Østfold (ØKT)	4024	3616	4340	4114	4070	1960	:
Vestfold og Telemark	:	10849	11944	11454	11722	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	5032	4652
Telemark	:	:	:	:	:	5069	4668
Buskerud (Brakar)	3382	9687	14109	14187	11735	6976	2347
Rogaland (Kolumbus)	:	:	:	:	:	:	:
Vestland (Skyss)	:	72000	62700	68500	82900	98700	78200
Trøndelag (AtB)	44563	40516	47068	52088	49006	66532	55229
Agder	18097	18603	15029	15379	15858	13362	12194
Møre & Romsdal	26042	26107	24401	24491	24065	28635	28619
Nordland	48111	46348	47327	51819	53916	112486	:
Troms	:	22549	24828	26036	25224	:	27274
Norge	:	300671	295754	345527	352369	405995	
Norge ¹⁶ , Indeks (2019 = 100)	100,0	86,9	86,2	112,2	106,2	113,1	100,5

Hovedbildet er at utslippene per produsert enhet, (rutekilometer) har økt, utslippene per enhet transportarbeid er marginalt endret (per passasjerkilometer), mens utslippene har falt per påstigning i årene mellom 2020 og 2023. I 2024 økte imidlertid CO₂-utslippene per enhet på alle indikatorer sammenliknet med foregående år. Denne utviklingen skyldes delvis en overgang fra biodiesel til fossil diesel i produksjon som ikke (ennå) har blitt tatt igjen av elektrifiseringen. Oppgangen er mer markant per rutekilometer enn per passasjerkilometer eller antall påstigende, fordi antall passasjerer har tatt seg opp etter pandemien. Det er stor variasjon mellom fylkene. Disse følger i stor grad to skillelinjer. Fylkene med lange strekninger som betjenes med buss og hurtigbåt har jevnt over mindre innslag av elektrisk drift og færre passasjerer. Dette gir vesentlig høyere CO₂-utslipp per passasjer. Tallene for 2025 er mindre fullstendige, det er flere fylker som ikke har hatt egne beregninger å melde videre, men for fylkene som har rapportert CO₂-utslipp har hoveddelen rapportert lavere utslipp enn i 2024.

¹⁶ Fylkene med hele dataserier (Akershus, Oslo, Innlandet, Buskerud, Agder, Møre og Romsdal, Trøndelag)

Tabell 2.6: Gram CO₂ per passasjerkilometer per fylke, verdier er avrundet til nærmeste 10 Gram for å fremheve mønstre og lette sammenligning av data

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ruter	20	20	10	40	30	30	30
Finnmark	300	410	500	460	420	340	:
Innlandet	50	90	90	70	70	70	60
Østfold	60	60	80	60	60	30	:
Vestfold og Telemark	:	90	110	80	70	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	70	70
Telemark	:	:	:	:	:	50	50
Buskerud (Brakar)	20	80	110	100	90	50	20
Rogaland	:	:	:	:	:	:	:
Vestland (Skyss)	:	170	130	120	120	150	120
Trøndelag (AtB)	90	120	120	150	90	120	90
Agder (AKT)	100	140	110	90	80	70	60
Møre & Romsdal	410	610	590	500	380	480	420
Nordland	470	620	620	630	580	1,170	:
Troms	:	150	160	170	150	:	160
Norge (snitt)	:	97	90	93	87	98	108



Figur 2.19: Utvikling i gram CO₂ per passasjerkilometer (2020-2025).

Tabell 2.7: Gram CO₂ per påstigning per fylke.

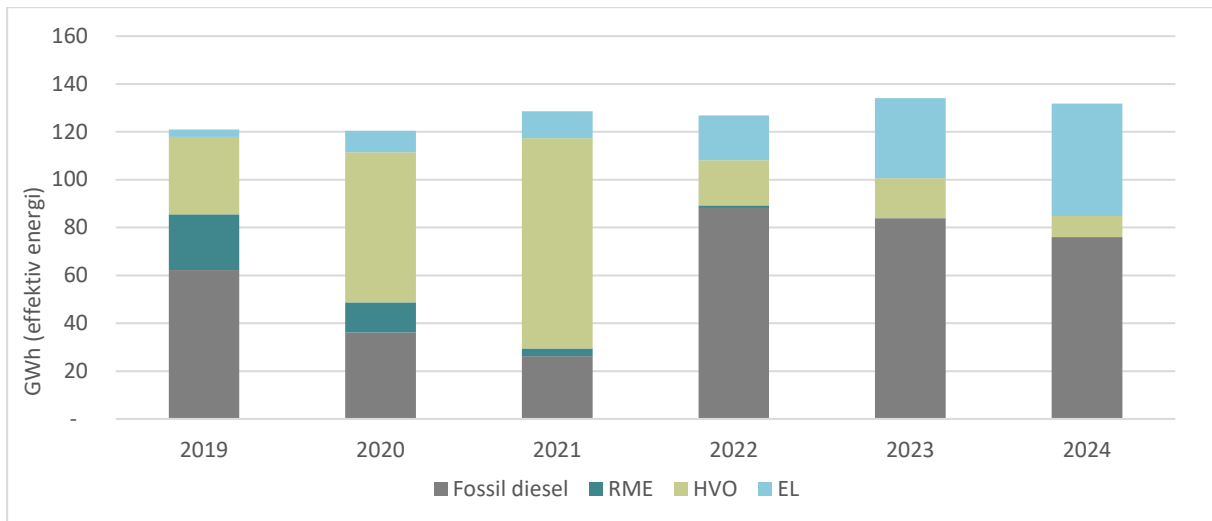
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ruter	140	130	90	180	150	130	130
Finnmark	9 030	11,730	16,270	14,550	9,540	8,400	:
Innlandet	830	960	970	800	770	770	680
Østfold	390	510	640	560	460	230	:
Vestfold og Telemark	:	910	1,040	790	720	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	500	480
Telemark	:	:	:	:	:	750	740
Brakar	:	1,100	1,550	1,260	970	570	190
Rogaland	:	:	:	:	:	:	:
Skyss	:	1,330	1,030	870	930	1,090	830
ATB	1,050	1,350	1,360	1,220	1,000	1,290	1,000
Agder	950	1,290	1,010	840	760	610	510
Møre & Romsdal	4,000	5,850	5,680	4,720	3,530	4,390	4,400
Norland	5,660	7,860	7,660	7,590	6,870	14,090	:
Troms	:	2,070	2,010	1,710	1,400	:	1,430

Tabell 2.8: Gram CO₂ per rutekilometer per fylke.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ruter	400	230	160	420	400	360	360
Finnmark	2,590	2,650	2,630	2,630	2,880	2,250	:
Innlandet	430	370	390	370	370	380	330
Østfold	340	310	420	390	390	190	:
Vestfold og Telemark	:	550	600	580	590	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	480	450
Telemark	:	:	:	:	:	550	520
Brakar	260	750	1,110	1,130	950	590	200
Rogaland	:	:	:	:	:	:	:
Skyss	:	1,510	1,440	1,380	1,620	1,950	1,490
ATB	1,560	1,360	1,520	1,700	1,580	2,100	1680
Agder	970	980	770	810	830	700	610
Møre & Romsdal	1,410	1,430	1,340	1,390	1,400	1,610	1570
Norland	3,040	3,060	3,400	3,680	3,840	7,920	:
Troms	:	1,670	1,810	1,980	1,750	:	1800
Norge	:	605	834	815	942	956	902

Figur 2.20 viser samme informasjon grafisk og illustrerer både at fylkene bruker ulike teknologier på buss og hurtigbåttransport, at belegget og rutemønsteret er ulikt og at utviklingen ikke er entydig.

Overgangen som har funnet sted først fra fossil diesel til biodiesel, og deretter tilbake til fossil diesel og over mot elektrisk drift kan illustreres med data fra Ruter (figur 2.20).

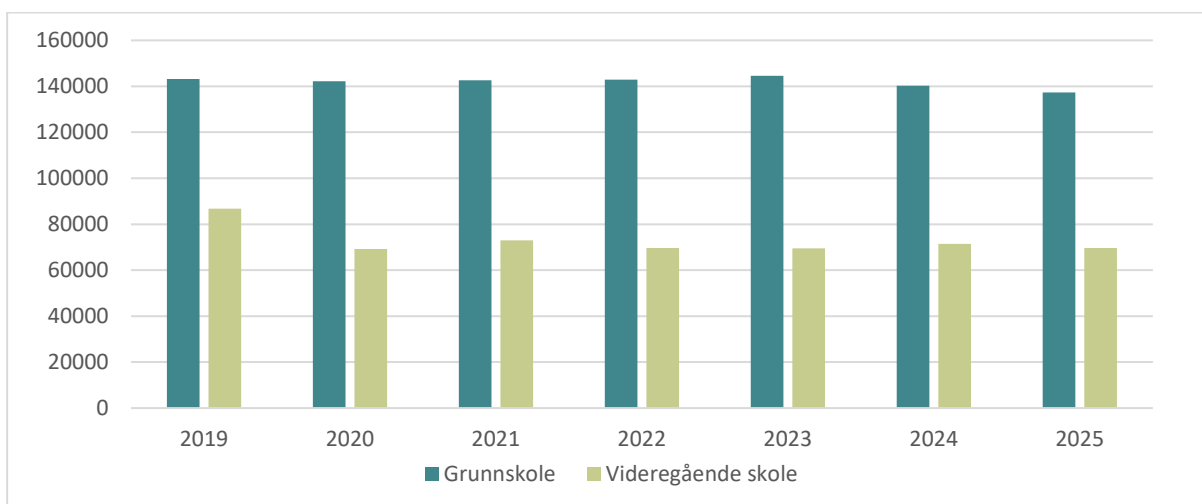


Figur 2.20: Energiforbruk til bussdrift i Oslo og Akershus, fordelt på ulike energibærere, konvertert til effektiv energi, GWh (Ruter, TØI).

Figur 2.20 illustrerer utfasingen av fossil diesel og RME til fordel for HVO mellom 2019 og 2021 i bussene som kjørte på oppdrag for Ruter. På dette tidspunktet var det lite elektrisk drift i bussflåten. Andelen elektrisk drift har økt gjennom hele perioden, og særlig skutt fart fra 2023. Vinteren 2021-2022 gikk man i stor grad bort fra ren HVO tilbake til HVO innblandet i fossil diesel.

2.2.4 Skoleskyss

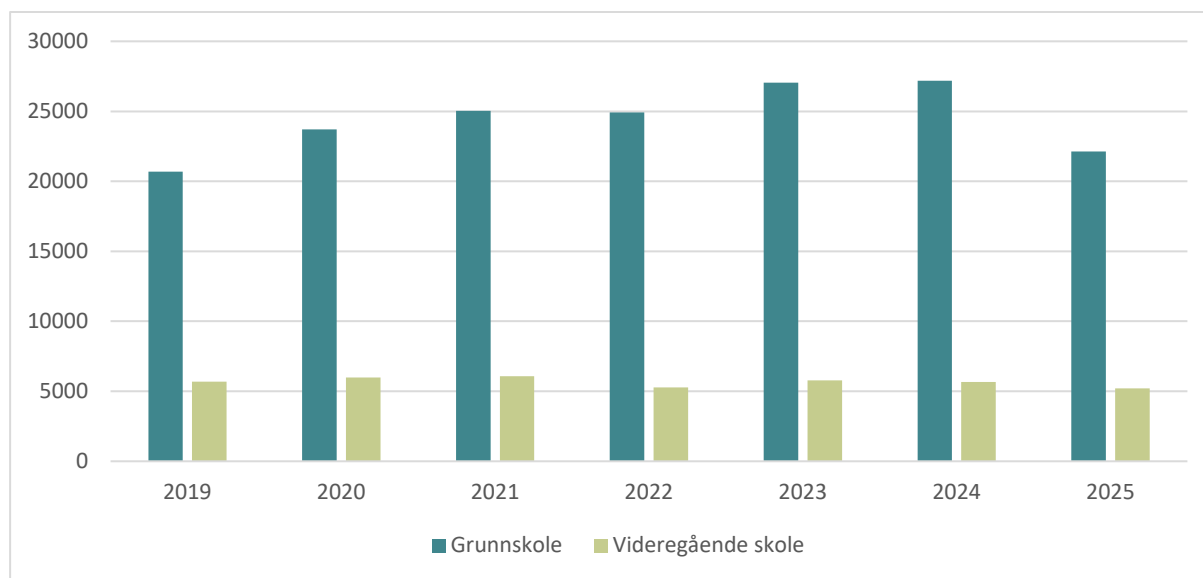
I mange deler av landet utgjør lovpålagt skoleskyss hoveddelen av kollektivtilbudet. I hovedsak er det to ulike grupper skoleskyss: åpen og lukket. Åpen skoleskyss er i praksis busslinjer som er åpne for alle passasjerer, men også dekker skolens behov. Lukket skoleskyss er skoleskyss hvor elevene transporteres uten at tjenesten er tilgjengelig for andre. I praksis utføres mye av dette med drosjer eller minibusser på egne kontrakter (eller som underkontrakter av bredere kollektivtilbud). Det er i praksis vanskelig å fastslå hvor mange passasjerer og passasjerkilometere som åpen skoleskyss utgjør, fordi det er liten grad fanges opp om de påstigende er skoleelever eller ordinære passasjerer. Imidlertid finnes det en god oversikt over antall elever med rett på skoleskyss i grunnskolen, i hovedsak grunnet avstand til skolen eller farlig skolevei (figur 2.21). For antallet på videregående skole, er tallene mer usikre, grunnet varierende definisjoner mellom fylkene.



Figur 2.21: Antall elever med rett til skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Antall elever med rett til skoleskyss har holdt seg relativt uendret på grunnskolen, men det er har falt noe siden 2023. Det er nå på sitt laveste nivå siden 2019. Siden 2019 har antallet elever på grunnskolen falt med 2,2 prosent, mens antall skyssberettigede elever har falt med 4,1 prosent. Antall elever med rett på skoleskyss på videregående har ligget stabilt på om lag 70 000 elever siden 2020.

En tydelig trend er imidlertid at antall grunnskoleelever med lukket skoleskyss har økt. Denne trenden ser imidlertid ut til å være brutt mellom 2024 og 2025.

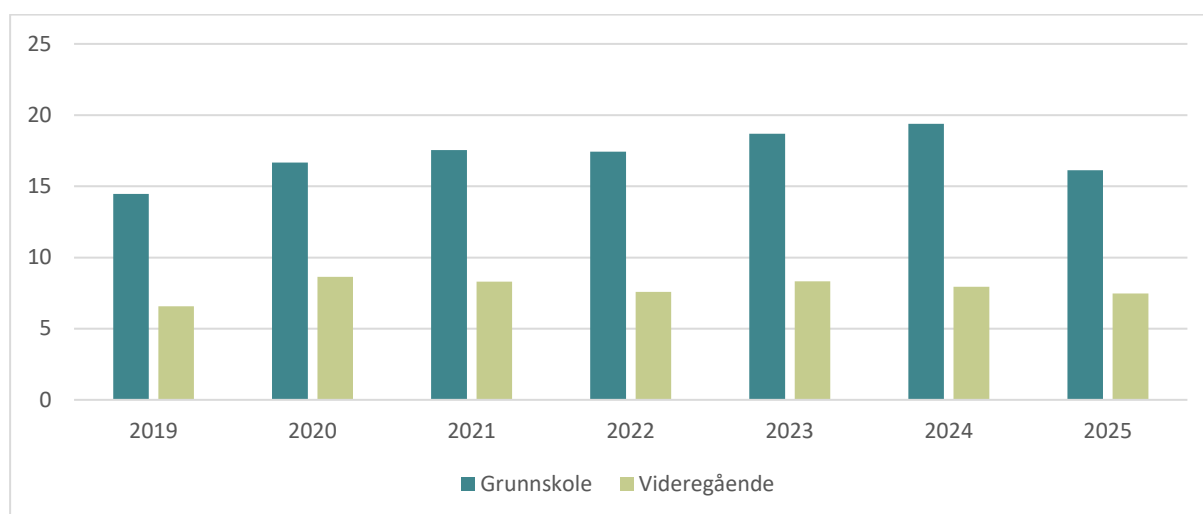


Figur 2.22: Antall elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Denne trenden ser imidlertid ut til å være brutt mellom 2024 og 2025.

Figur 2.22 viser utviklingen i antall elever med lukket skoleskyss. Dette har økt fra 20 695 i 2019 til 27 195 i 2024 for elever i grunnskolen, men har så falt til 22 133 i 2025, altså et tilsvarende nivå som før pandemien. Det er i praksis ingen endring for elever på videregående.

Dette betyr at andelen med lukket skoleskyss har økt betydelig i perioden, under og umiddelbart etter pandemien, men virker nå å være tilbake på et mer normalt nivå.



Figur 2.23: Andel elever med lukket skoleskyss (SSB, KOSTRA).

Andelen elever med lukket skoleskyss (av antall elever med rett på skoleskyss) er tydelig økende, fra 14,5 prosent på grunnskolen i 2019 til 19,4 prosent i 2024 (Figur 2.23), men har falt fra 2024 til 2025. På videregående har andelen økt fra 6,6 prosent til 7,9 prosent i samme tidsrom, men her var toppåret 2020¹⁷. Samtidig som antall elever med rett på lukket skoleskyss har økt, har kostnadene ved å tilby dette økt, som vist i tabell 2.9.

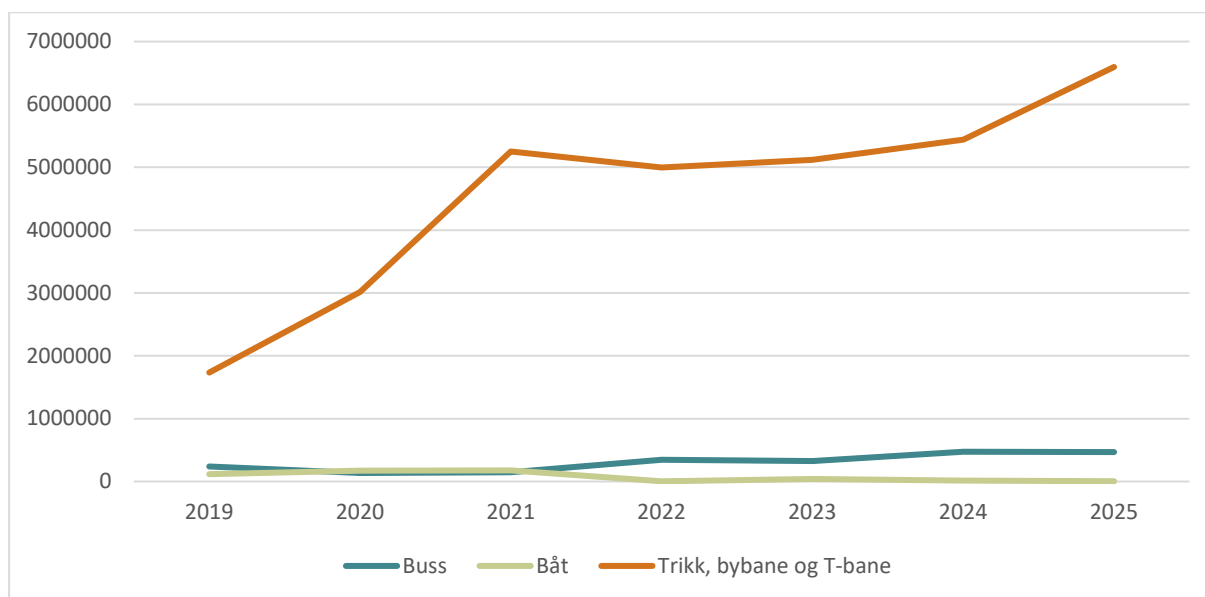
Tabell 2.9: Kostnader til lukket skoleskyss (NOK 2025)¹⁵

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ruter	330	353	331	288	287	282	268
Finnmark	:	:	:	:	:	37	30
Innlandet	:	276	261	242	242	260	273
Østfold	129	137	139	152	163	170	166
Vestfold og Telemark	:	166	173	160	148	:	:
Vestfold	:	:	:	:	:	92	94
Telemark	:	:	:	:	:	63	56
Brakar	122	92	94	95	84	82	77
Rogaland	123	114	134	126	121	116	134
Skyss	0	259	292	298	310	314	330
ATB	197	162	181	161	226	275	239
Agder	71	67	78	120	139	146	153
Møre & Romsdal	41	34	42	45	45	43	46
Nordland	:	:	:	:	:	:	:
Troms	66	63	66	64	79	84	61

2.2.5 Investeringer i kollektivtransport

For fylkeskommunene er hovedutgiftene til kollektivtransport knyttet til drift. Imidlertid er det et ikke ubetydelig beløp som blir investert i kollektivinfrastruktur hvert år. Den viktigste enkeltkomponenten i dette er infrastruktur knyttet til skinnegående kollektivtransport, og da særlig utbyggingen av Fornebu-banen i Oslo og Akershus, og Bybanen i Bergen. Infrastrukturinvesteringer knyttet til buss blir i hovedsak ført som veiinvesteringer i regnskapene, fordi infrastrukturen brukes både av buss og privatbil. En vesentlig del av veinettet er også statlig, slik at investeringene knyttet til kollektivtransport på dette ikke kommer på fylkeskommunenes regnskaper. I tillegg til finansiering over fylkeskommunenes ordinære disponible inntekter kommer investeringsmidlene til kollektivtransport fra staten via byvekstavgiftene og «særlige investeringer» fra statsbudsjettet.

¹⁷ Tallene for skoleskyss på videregående skolenivå i Kostra virker ikke konsistente. Det er derfor heftet en del usikkerhet til disse. Enkelte fylker rapporterer inn antall personer med «ungdomsbillett» og ikke skyssberettigede grunnet avstand til skole, som flertallet av fylker virker å rapportere. Det er særlig antallet elever med rett på videregående skoleskyss i 2019 som fremstår som lite troverdig (er antagelig for høyt). Tallene for grunnskoleelever virker derimot konsistente på tvers av datakilder.



Figur 2.24: Fylkeskommunale investeringer i kollektivtransport, i praksis dedikert infrastruktur, (SSB 12163).

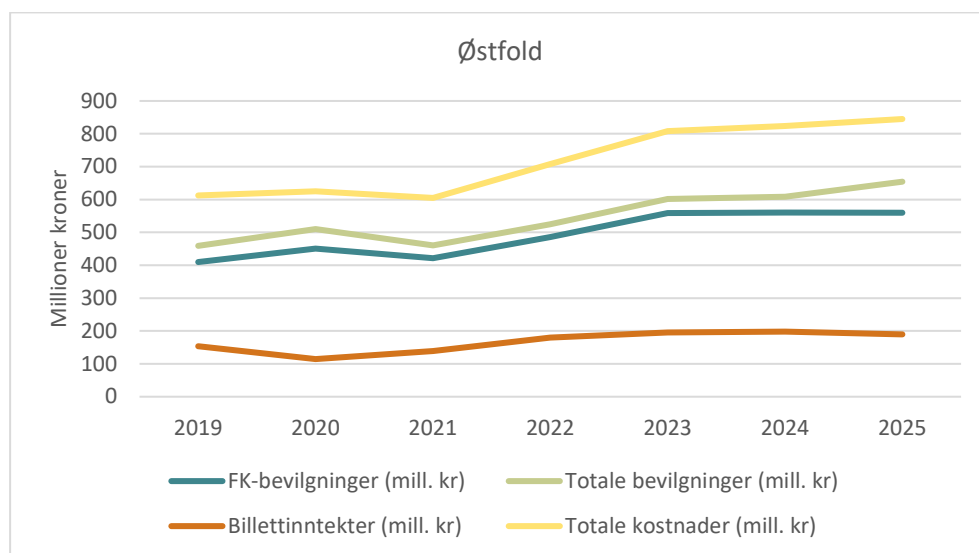
Figur 2.24 viser årlige investeringer knyttet til regnskapskodene for kollektivtransport (730, 732 og 734¹⁸) i fylkeskommunale regnskap (inkl. Oslo), summert på nasjonalt nivå i løpende priser. I figuren kommer det tydelig fram at det er investeringer til skinnegående transport som utgjør hoveddelen av disse investeringene. Den største enkeltinvesteringen er Fornebu-banen, men arbeid på Bybanen i Bergen utgjør også betydelige beløp. Årsaken til at investeringer i skinnegående transport utgjør en så stor andel er delvis at dette er store og viktige investeringer i kollektivsystemet og delvis at investeringer i skinnegående infrastruktur er utelukkende rettet mot kollektivtransport, mens investeringer i vei brukes av buss, men er rettet mot alle veibrukere og dermed ikke blir ført under kostnadskoden for buss.

¹⁸ 730 er knyttet til buss, 732 er knyttet til båtruter og 734 er knyttet til t-bane, trikk og bybane.

3 Kollektivtransport i fylkene

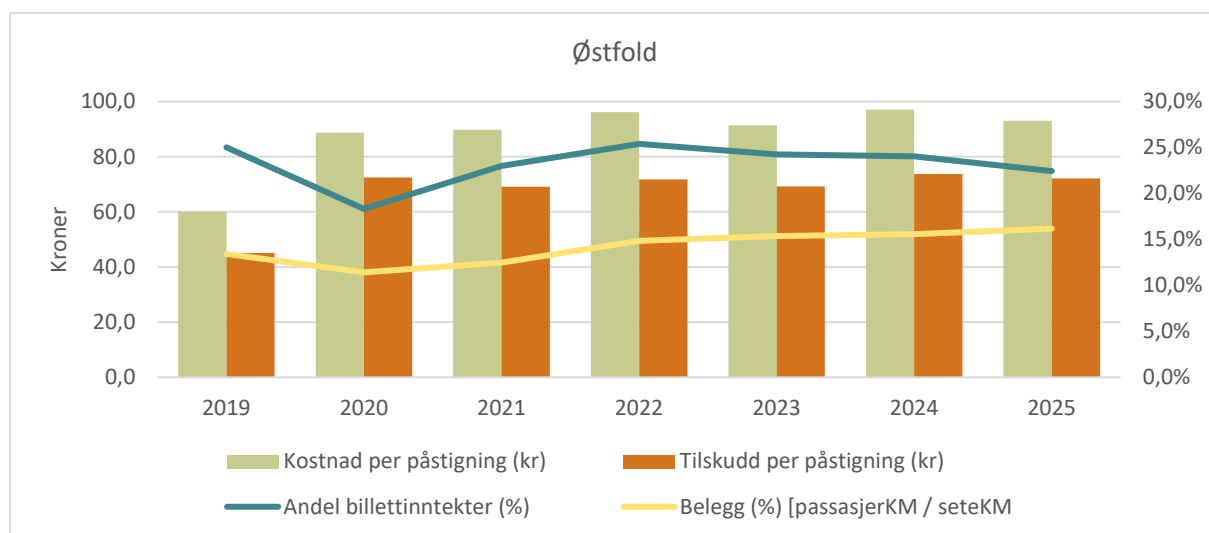
Dette kapitlet er en sammenstilling av noen utvalgte variabler for kollektivtrafikken på fylkesnivå. Disse følger fylkesinndelinga for administrasjonsselskapene som har rapportert inn. Dette betyr for eksempel at Østfold eksisterer fra 2019 til 2023, fordi Østfold kollektivtrafikk (ØKT) har eksistert i hele perioden, uavhengig av Viken fylke. I dette kapitlet presenteres fylkene med de samme variablene. FK-bevilgninger er bevilgninger over fylkeskommunale budsjett. Totale bevilgninger er samlede offentlige bevilgninger, fylkeskommunale og eventuelt andre. Billettinntekter er inntekter fylkeskommunene har fra salg av billetter. Tot-kostnader er samlede kostnader til drift (ikke inkludert investeringer som føres i som investeringer i regnskapene) av kollektivtilbudet.

3.1 Østfold



Figur 3.1: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Østfold (løpende priser).

Figur 3.1 viser at totale driftskostnader til kollektivtrafikken i Østfold har økt i perioden.

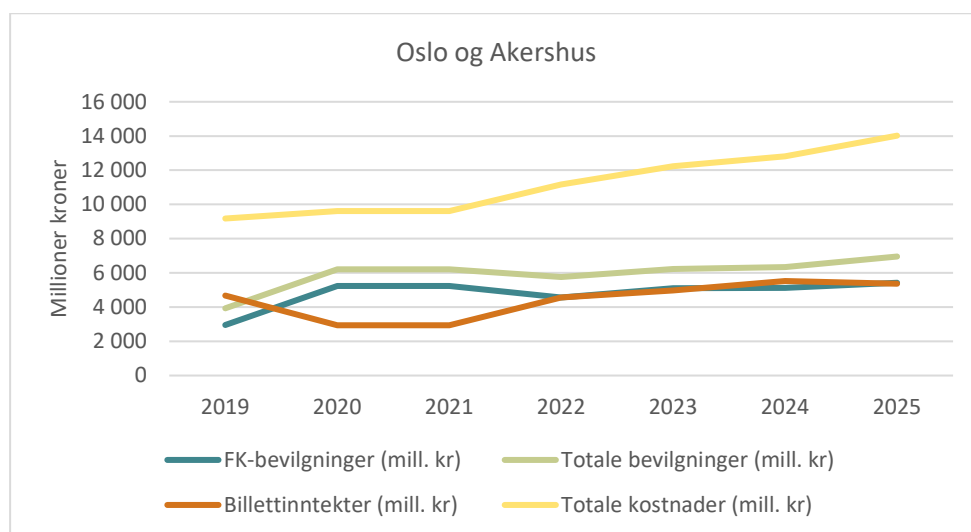


Figur 3.2: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Østfold, prosent og kroner (løpende priser).

Figur 3.2 viser at både totale kostnader per passasjer og tilskudd per passasjer økte mellom 2019 og 2020 i Østfold. Siden 2020 har tilskuddene per påstigning holdt seg stabilt på i underkant av 70 kroner i løpende priser. Billettinntektenes andel i Østfold kom relativt raskt tilbake på før-pandeminivå på om lag 25 prosent av totale kostnader, men har falt noe etter dette. Belegget er høyere enn hva det var før og under pandemien og fortsatt voksende. Det ligger nå på over 16 prosent.

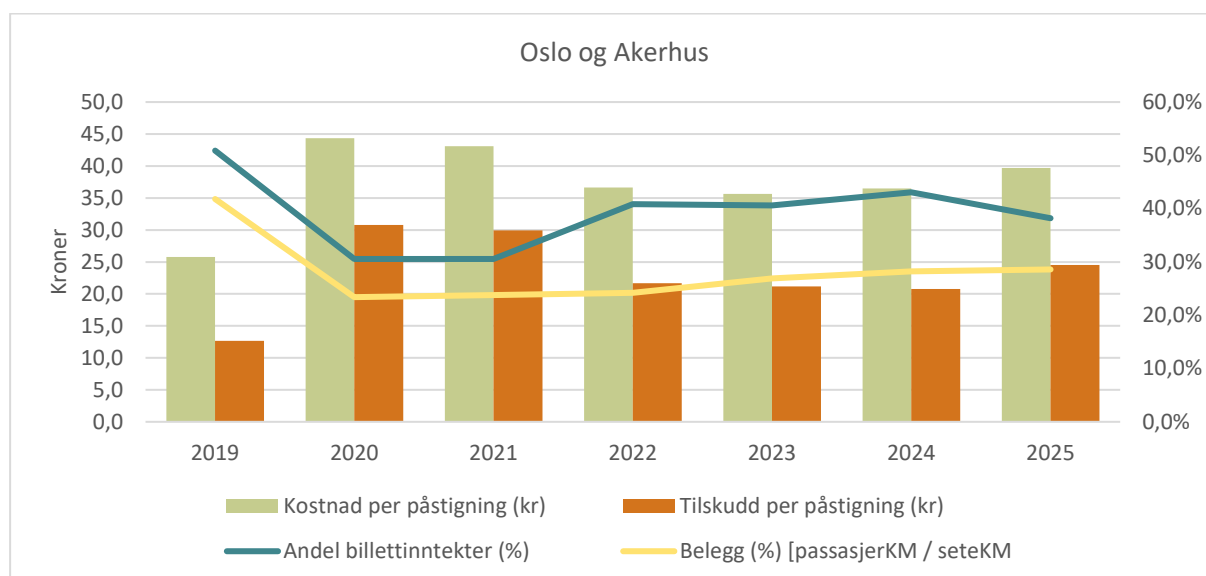
3.2 Oslo og Akershus

Oslo og Akershus er Norges største kollektivområde ettersom fylkene har et felles kollektivtilbud gjennom Ruter. En stor del av trafikken krysser grensene mellom Oslo og Akershus, trafikken behandles derfor samlet.



Figur 3.3: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Oslo og Akershus (løpende priser).

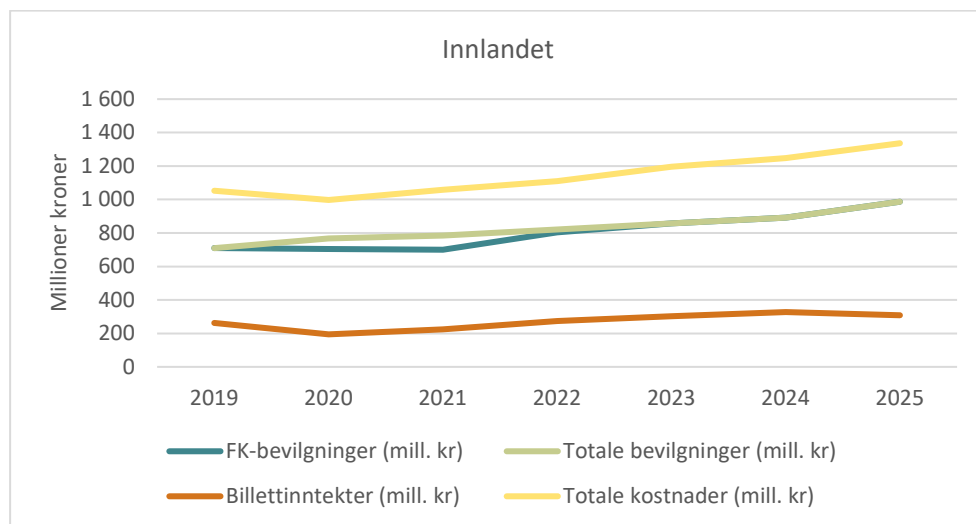
Figur 3.3 viser at de totale kostnadene til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus holdt seg stabilt på pandeminivå fram til 2021, men har økt betydelig (i nominelle kroner) etter dette.



Figur 3.4: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, prosent og kroner (løpende priser).

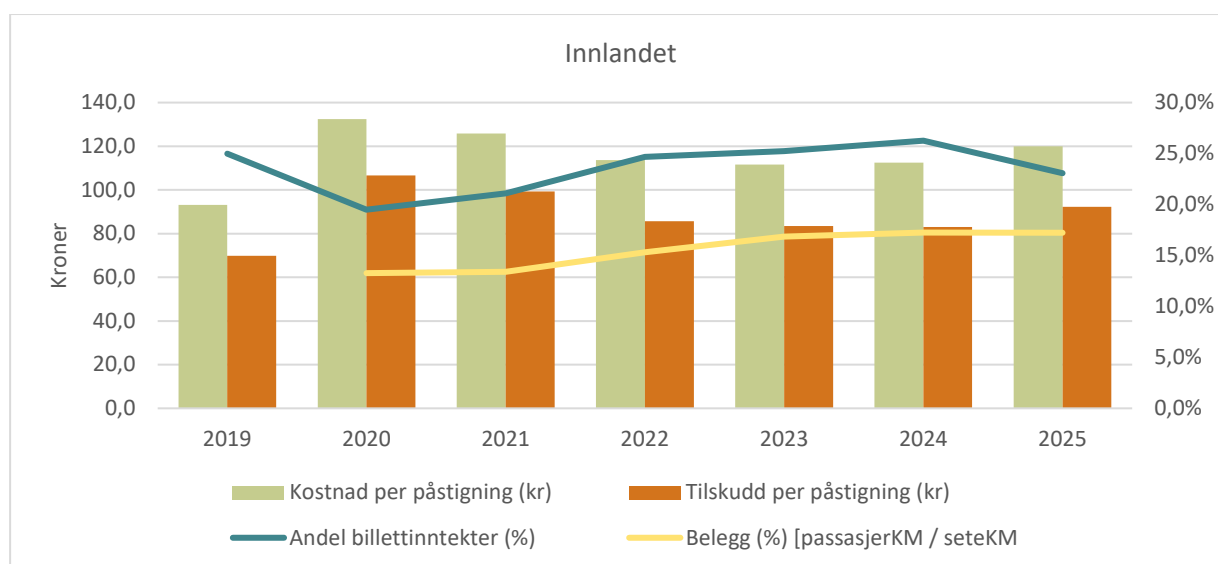
Figur 3.4 viser at Oslo og Akershus hadde et tydelig fall i bruken av og inntekter fra kollektivtrafikken i forbindelse med pandemien. Etter pandemien har belegget økt sakte, og ligger nå på snaut 29 prosent. Billettinntektene har økt noe etter pandemien, og har falt fra 2024 til 2025. Billettinntektene ligger vesentlig lavere målt som andelen av totale kostnader som blir dekket av billettinntekter sammenlignet med før pandemien (38,2 vs 50,9 %). Både kostnadene og tilskuddene per påstigning ligger betydelig høyere i 2025, enn i 2024 og vesentlig høyere enn situasjonen var i 2019.

3.3 Innlandet



Figur 3.5: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Innlandet (løpende priser).

Figur 3.5 viser at bevilgningene til kollektivtransporten i Innlandet har økt gjennom perioden.

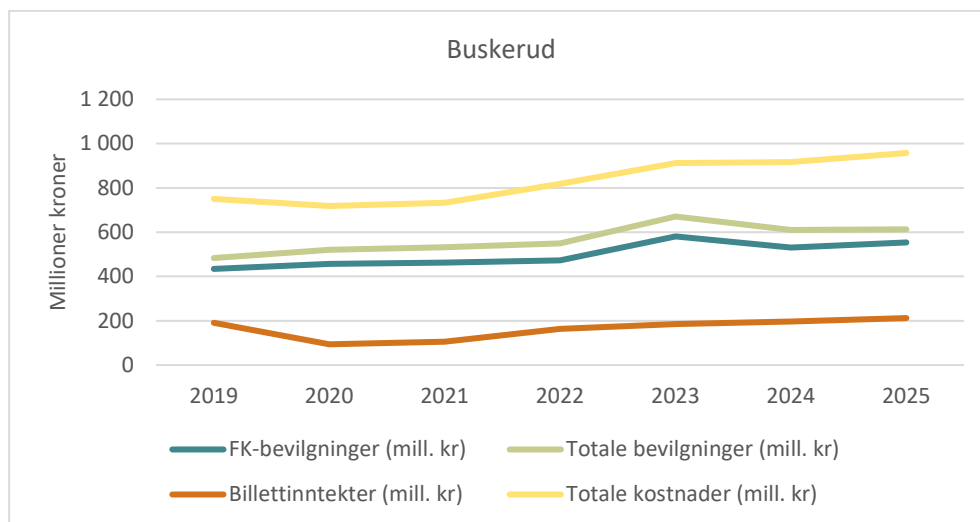


Figur 3.6: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Innlandet, prosent og kroner (løpende priser).

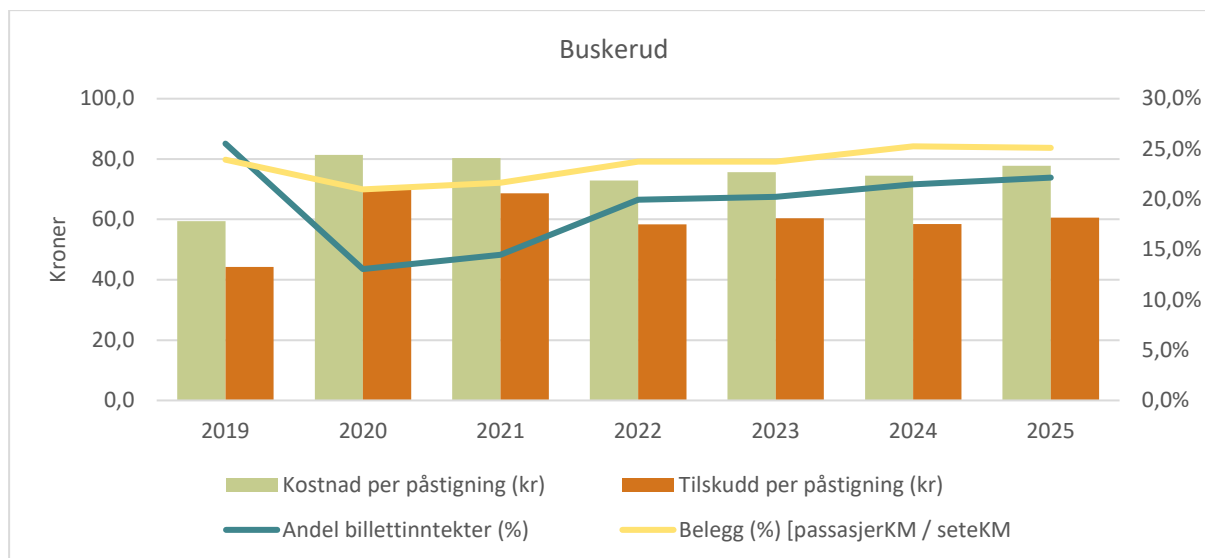
Figur 3.6 viser at i Innlandet er andelen billettinntekter tilbake på førpandeminivå i 2023 og at dette har falt noe fra 2024 til 2025. Belegget er noe høyere enn det var under pandemien. Det foreligger ikke sammenlignbare tall for belegg fra 2019.

3.4 Buskerud

Kollektivtrafikken i Buskerud fylke drives i hovedsak i regi av Brakar. I denne framstillinga holdes produksjonen hos Brakar lik Buskerud¹⁹. Altså er trafikk som fant sted i det som var Buskerud fylke i 2019, men ble del av Akershus i 2024, inkludert i Akershus i denne framstillinga. Figurene viser at totale kostnader til kollektivtransporten har økt, og dette har i all hovedsak blitt dekket av økte fylkeskommunale bevilgninger. Billettinntektene nominelt på høyere nivå i 2025 som i 2019, men dette utgjør nå en lavere andel av de samlede kostnadene og et lavere nivå i faste priser. Både belegg og andel billettinntekter har en positiv trend.



Figur 3.7: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Buskerud (løpende priser).

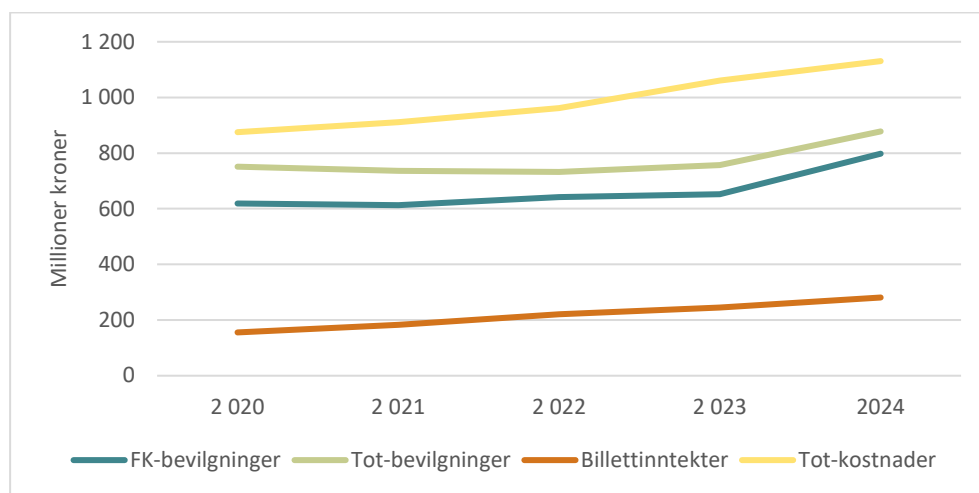


Figur 3.8: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Buskerud, prosent og kroner (løpende priser).

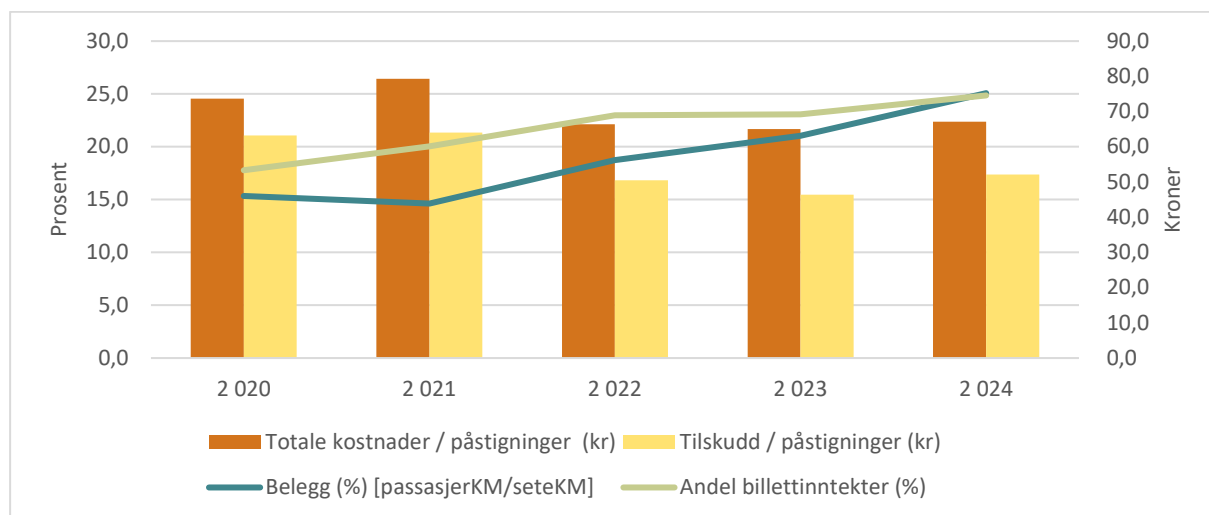
¹⁹ Trafikkvolumet i Brakar ble redusert med 1 170 659 rutekilometer ved overføring av Røyken og Hurum til Akershus, og økt med 225 630 rutekilometer ved overføring av Svelvik fra Vestfold. Det var et nedtrekk i produksjonen i 2024 på 945 029 rutekilometer.

3.5 Vestfold og Telemark

Vestfold og Telemark var slått sammen til ett fylke i perioden 1. januar 2020 til 31. desember 2023. Fra 2024 ble Vestfold og Telemark igjen to separate fylker. Denne sammenstillingen presenterer produksjon i fylkene samlet²⁰, den perioden fylkene var sammenslått. I tillegg presenterer vi 2024 tall samlet for begge fylkene, både for å opprettholde kontinuitet i tidligere serie og gi kontekst til den periodiske utviklingen. Fordi vi ikke har tall fra før pandemien, er det vanskelig å si sikkert hvordan Vestfold og Telemark ligger i forhold til produksjon og økonomi før pandemien. Fra 2020 følger de et mønster som man finner igjen i andre fylker, med økende totale kostnader, samtidig som trafikken har tatt seg noe opp i 2022 og 2024. Tall for 2024, som var rapportert separat, er presentert for Telemark og Vestfold adskilt i delkapitlene 3.5.1 og 3.5.2.



Figur 3.9: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestfold og Telemark (løpende priser).

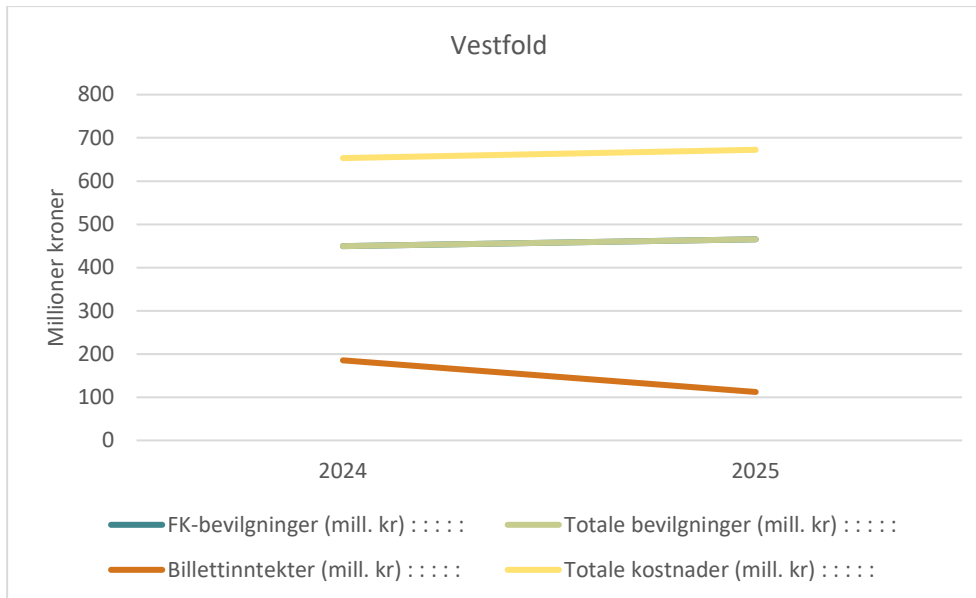


Figur 3.10: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Vestfold og Telemark, prosent og kroner (løpende priser).

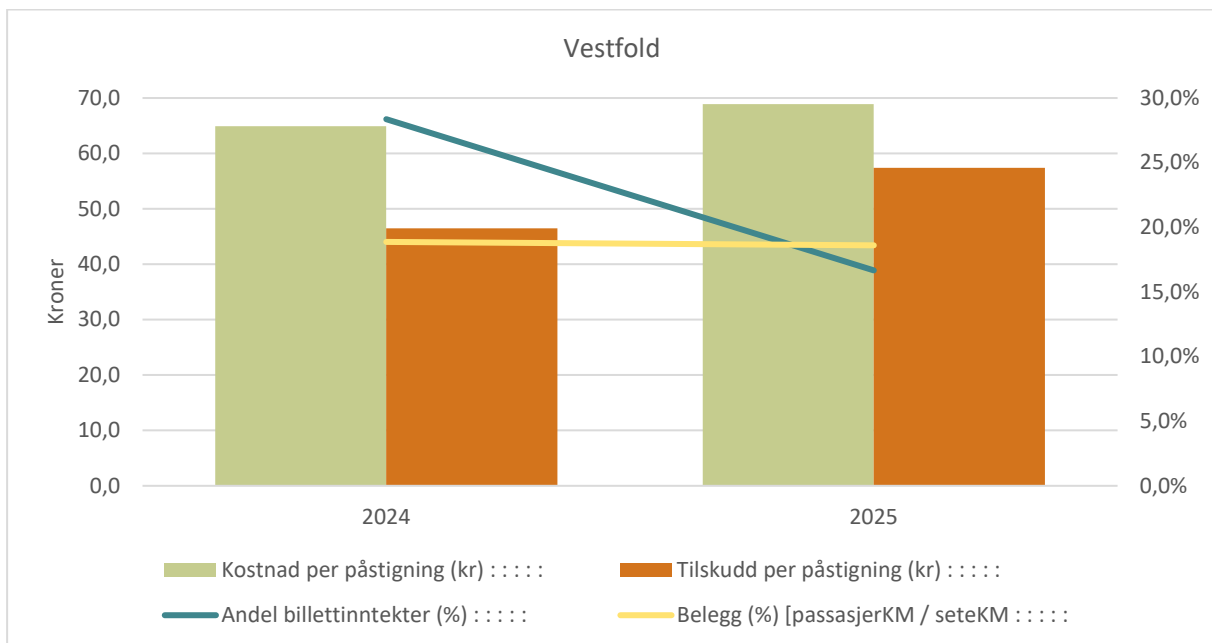
²⁰ Dataene bak disse figurene er der det er mulig rapportert for hvert nye fylke for seg, slik at framtidige sammenstillinger kan gjøres med Vestfold og Telemark som separate enheter også da de var samlet. Imidlertid har det ikke vært mulig å sette opp tall for produksjonen i Vestfold i 2019, dette året er derfor tatt ut.

3.5.1 Vestfold

Tilbudet for kollektivtransport kostet om lag på 672 millioner kroner i 2025. Dette tilsvarer 69 kroner per påstigning. Rundt 17 prosent av kollektivtransportkostnaden ble dekket med billettinntekter. Dette betyr at den økonomiske situasjonen for kollektivtransporten i Vestfold er svekket fra 2024 til 2025.



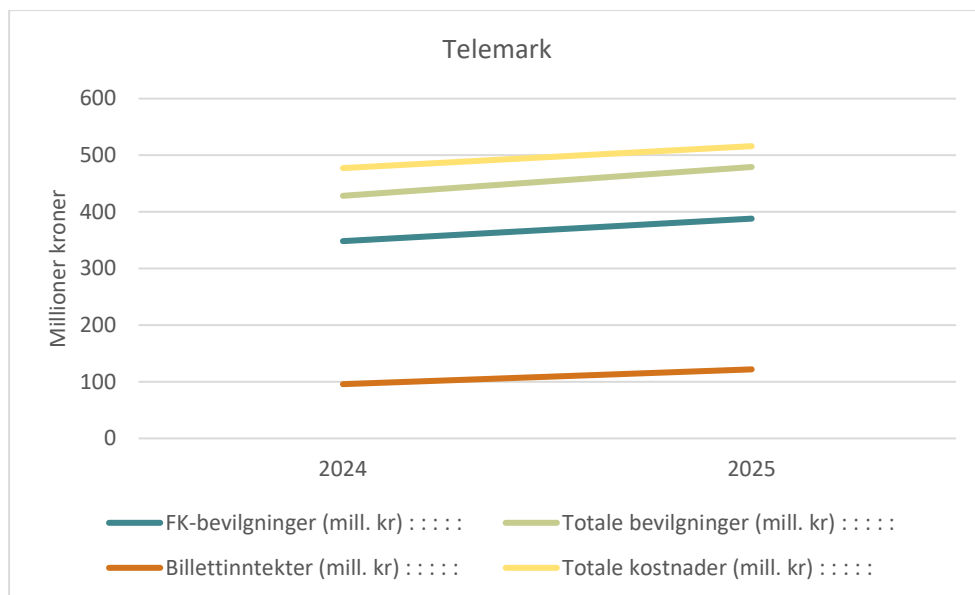
Figur 3.11: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestfold (løpende priser).



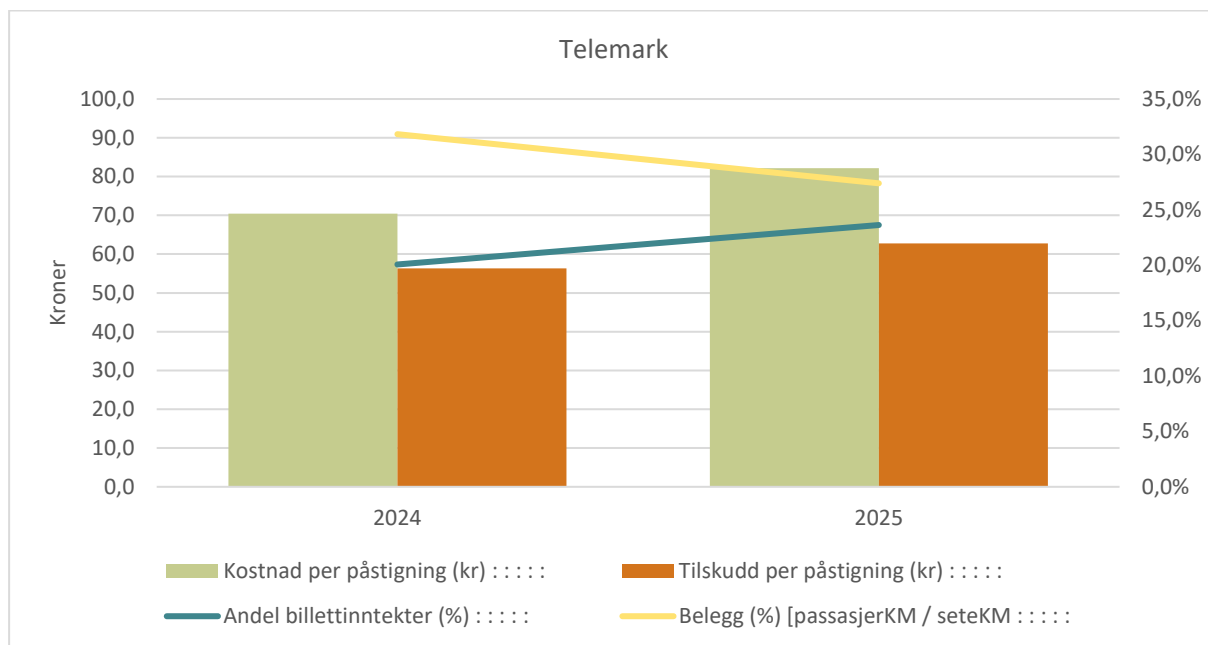
Figur 3.12: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Vestfold og Telemark, prosent og kroner (løpende priser).

3.5.2 Telemark

Indikatorerne for 2025 viser at kollektivtransport tilbudet i Telemark kostet 516 millioner kroner hvorav 24 prosent var dekket med billettinntekter. Dette vil si at en påstigning koster i gjennomsnitt koster 82 kroner.



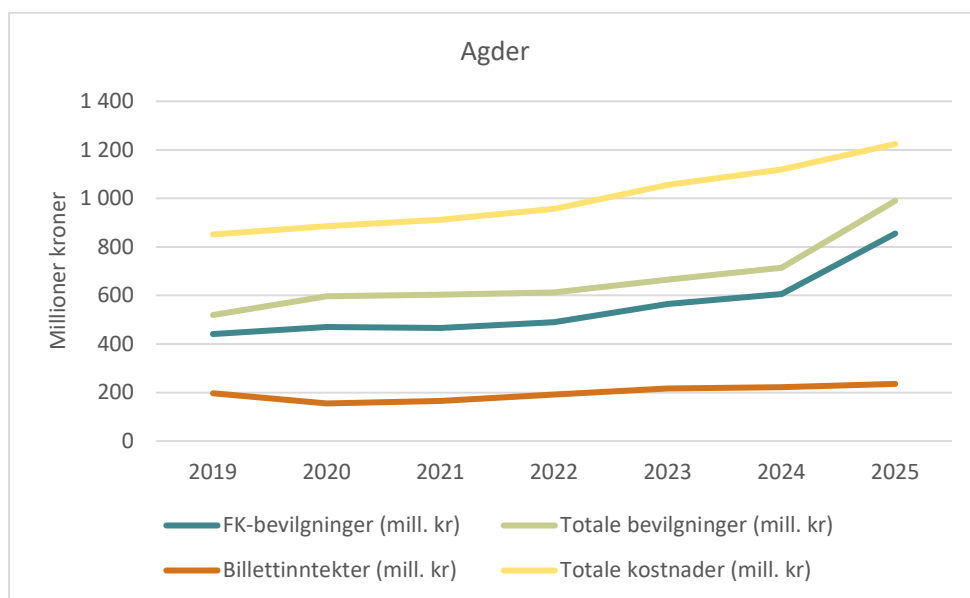
Figur 3.13: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Telemark (løpende priser).



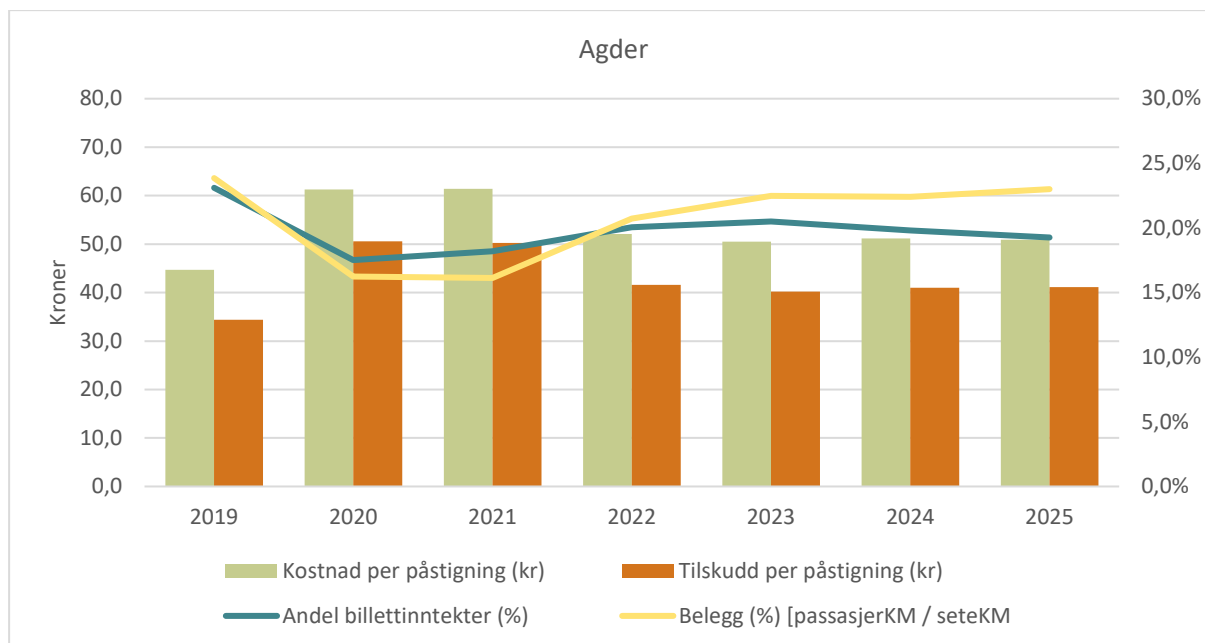
Figur 3.14: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Telemark, prosent og kroner (løpende priser).

3.6 Agder

I Agder har utslagene av pandemien vært mindre enn i flere andre fylker. Samtidig følger utviklingen samme mønster med økte utgifter, og en fallende andel billettinntekter. Belegget virker å ha kommet tilbake på før-pandeminivået i 2022 og holdt seg stabilt siden. Fra 2024 til 2025 har det kommet en betydelig økning i kostnadene, som i hovedsak er dekket med økte fylkeskommunale tilskudd. Dette er knyttet opp mot nye anbud.



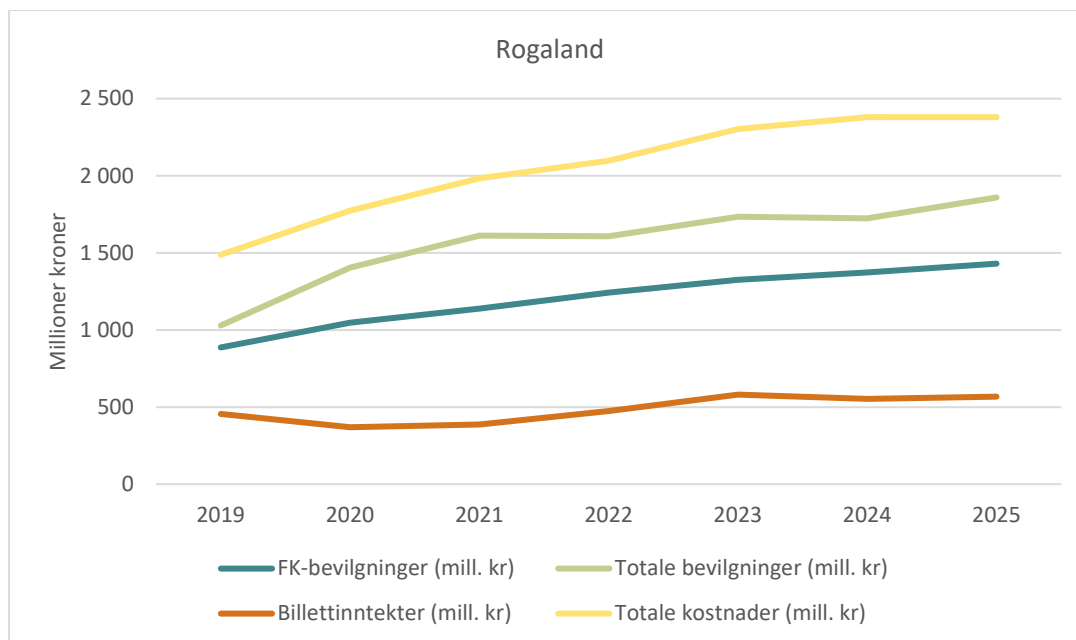
Figur 3.15: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Agder (løpende priser).



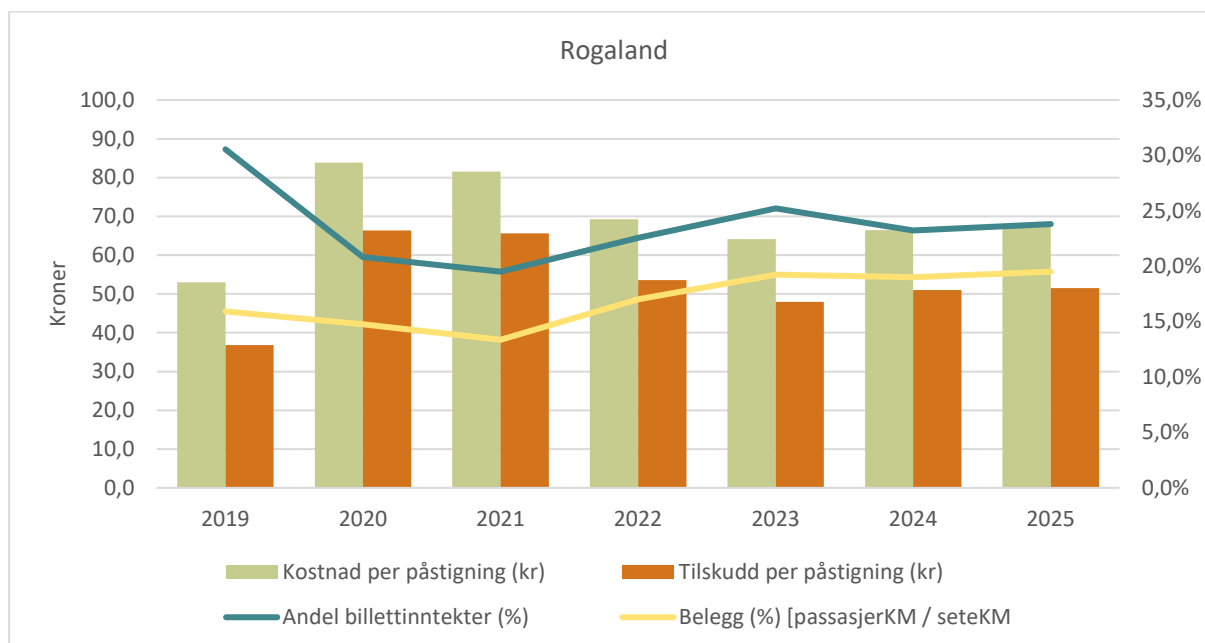
Figur 3.16: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Agder, prosent og kroner (løpende priser).

3.7 Rogaland

Rogaland har hatt en mer positiv utvikling med hensyn på passasjerutvikling gjennom og i etterkant av pandemien enn de fleste andre fylker. Dette illustreres i økende belegg. Samtidig er den økonomiske situasjonen utfordrende siden tilskuddene og de totale kostnadene øker mer enn billettinntektene.



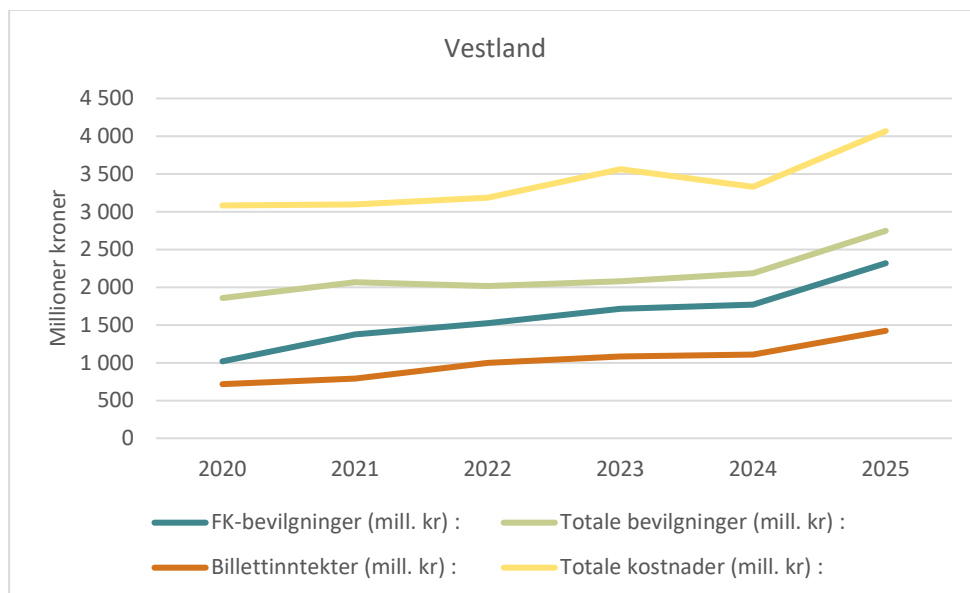
Figur 3.17: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Rogaland (løpende priser).



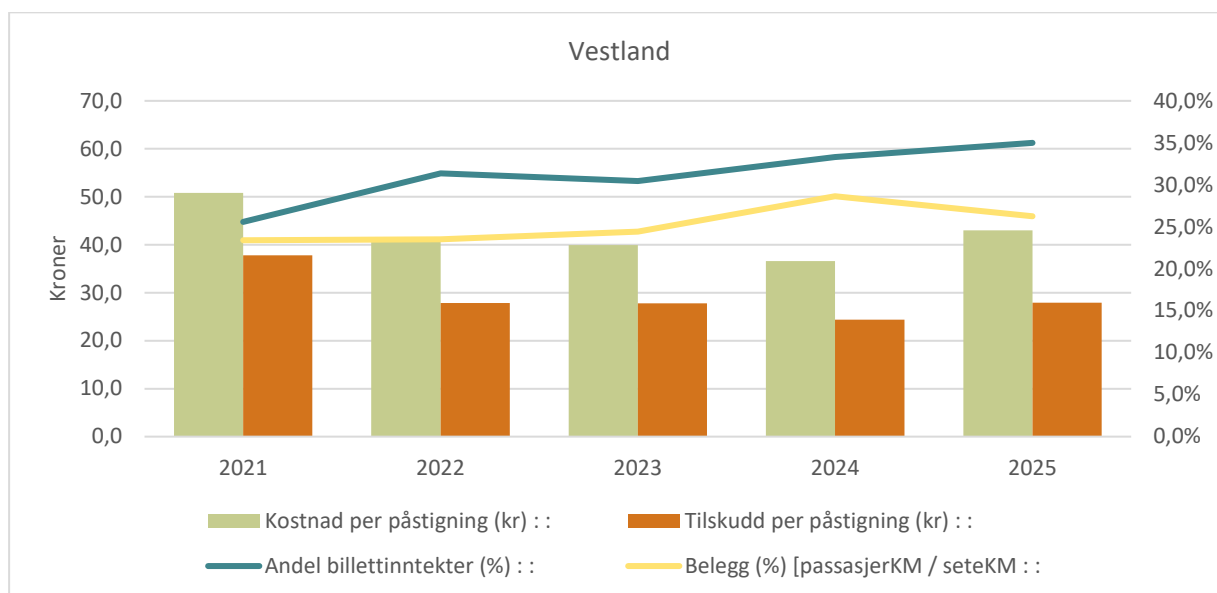
Figur 3.18: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Rogaland, prosent og kroner (løpende priser).

3.8 Vestland

I likhet med situasjonen i Vestfold og Telemark utgjør kommunereformen i 2020 en utfordring for datafangsten for 2019 i nåværende Vestland fylke. Vi presenterer derfor data fra 2020. Utviklingen fra 2020 i Vestland følger tilsvarende mønster som for resten av landet, men vi merker oss at belegget knapt har økt etter pandemien, og en betydelig kostnadsvekst fra 2024 til 2025.



Figur 3.19: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Vestland (løpende priser).

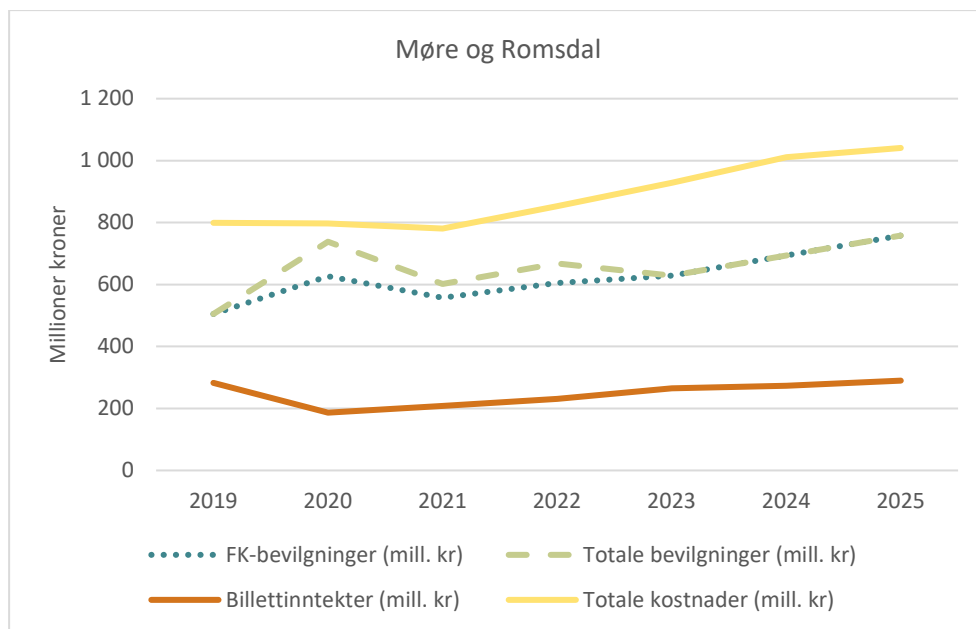


Figur 3.20: Kombinasjonsdiagram, belegg, andel billettinntekter, kostnad per påstigning tilskudd per påstigning (prosent, kroner²¹).

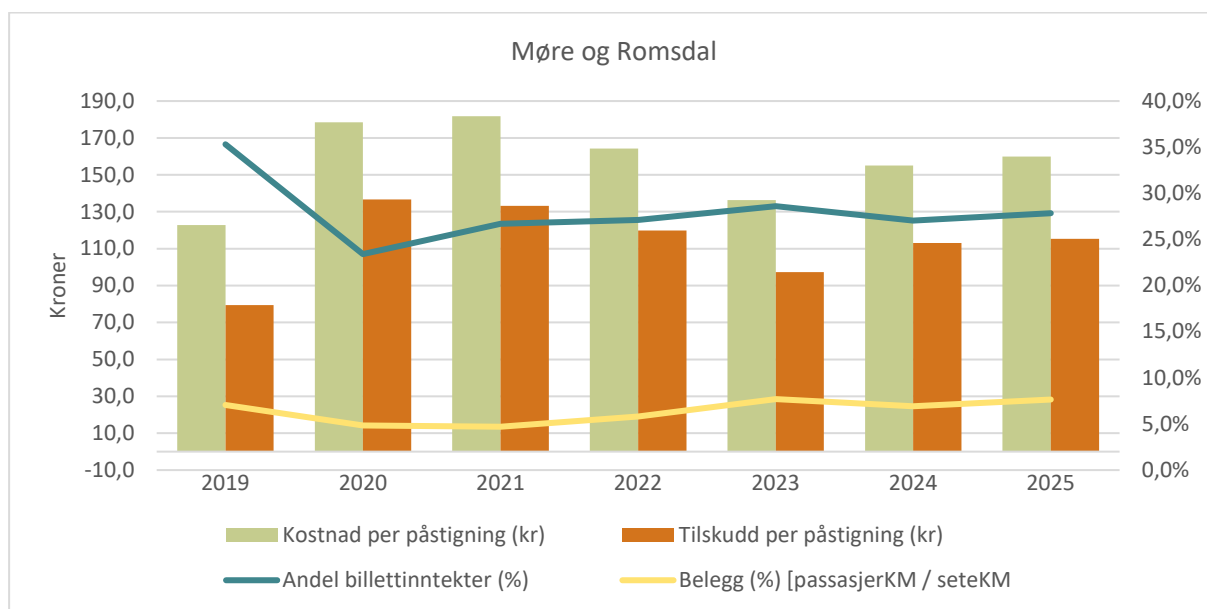
²¹ Tallene fra Hordaland og Sogn og Fjordane fylker har ikke vært tilgjengelig. I denne figuren er også tallene fra 2020 tatt ut, da de ikke fremstår som realistiske, sett opp mot andre fylker og Vestland i 2021.

3.9 Møre og Romsdal

Møre og Romsdal viser samme utvikling med hensyn på økte kostnader under pandemien, som i hovedsak har vært dekket inn gjennom økte tilskudd. Etter pandemien har trafikken i hovedsak kommet på samme nivå som før pandemien, men tilskuddenes andel av inntektene har ikke gått tilbake.



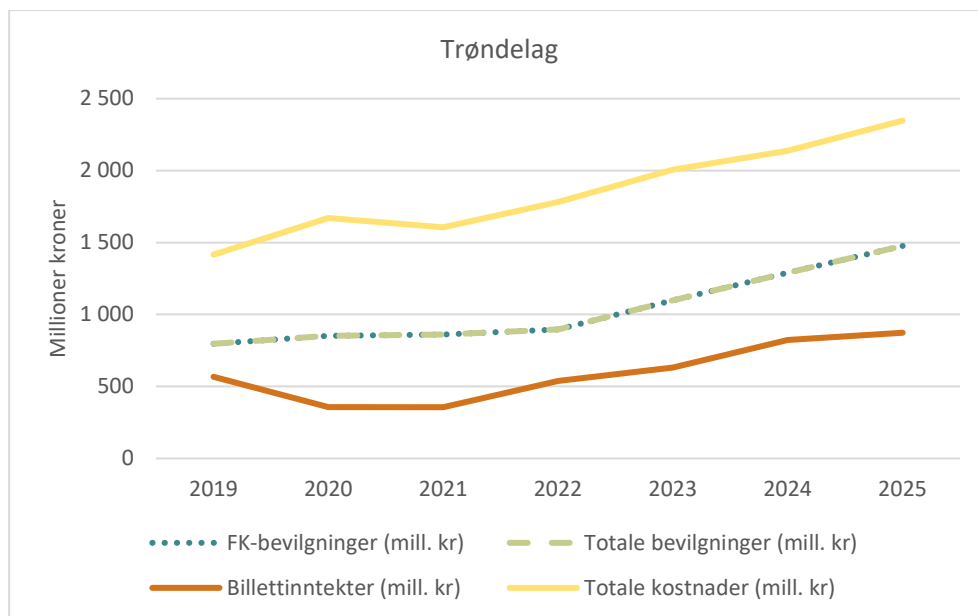
Figur 3.21: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Møre og Romsdal (løpende priser).



Figur 3.22: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Møre og Romsdal, prosent og kroner (løpende priser).

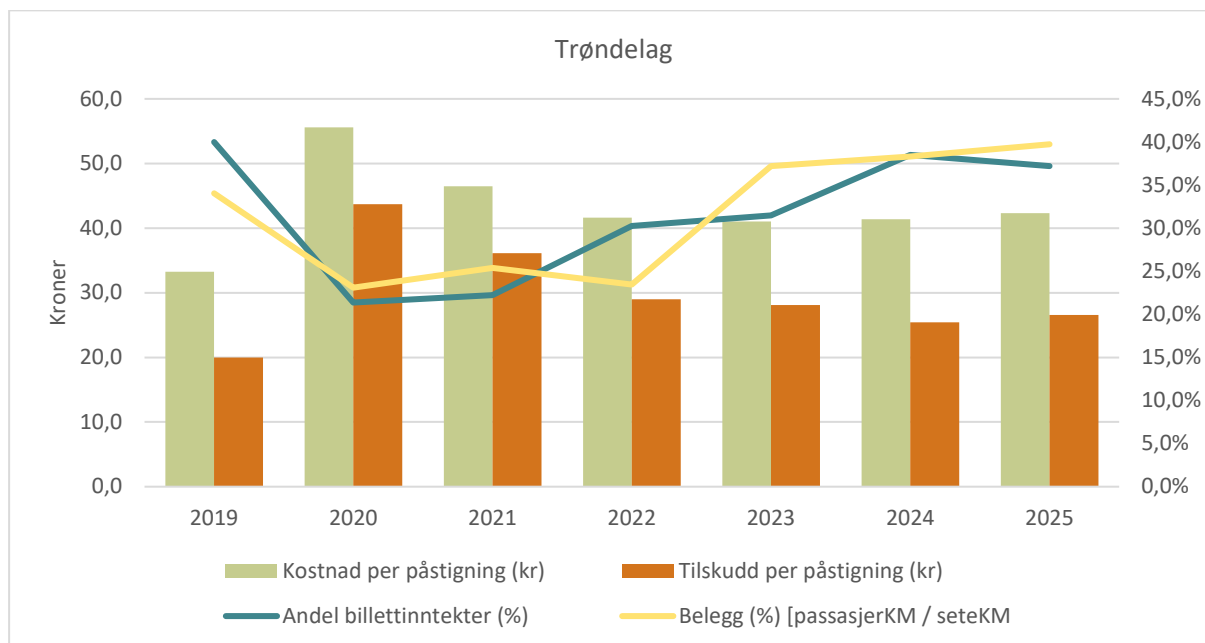
3.10 Trøndelag

I Trøndelag har belegget økt til høyere nivåer enn før pandemien, og billettinntektene har i 2024, kommet opp på samme nivå som før pandemien og i 2025 vokst ytterligere. Endringen i økonomien i driften i Trøndelag har fulgt samme mønster som nasjonalt, men med større utslag.



Figur 3.23: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Trøndelag (løpende priser).

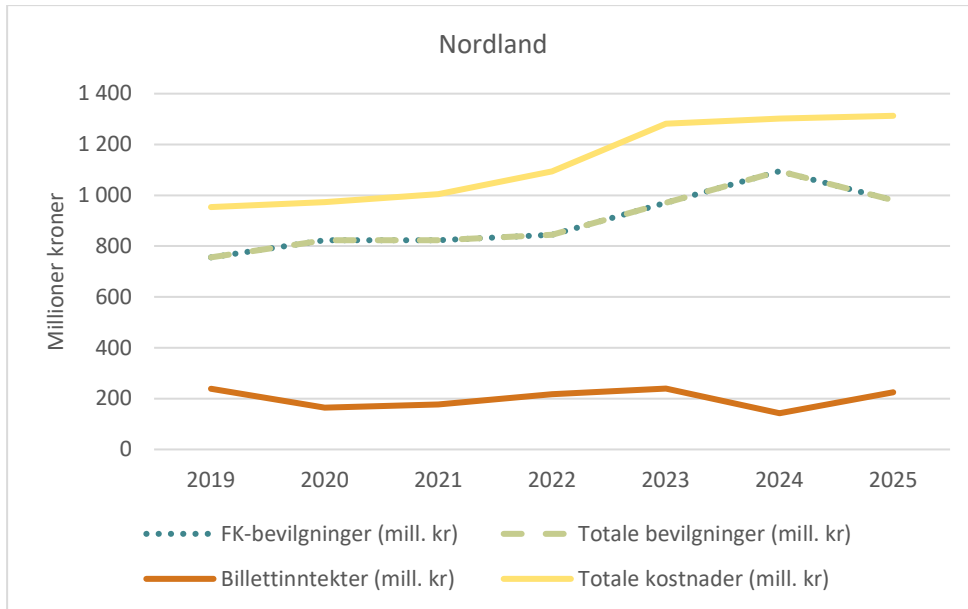
I Trøndelag er fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



Figur 3.24: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Trøndelag, prosent og kroner (løpende priser).

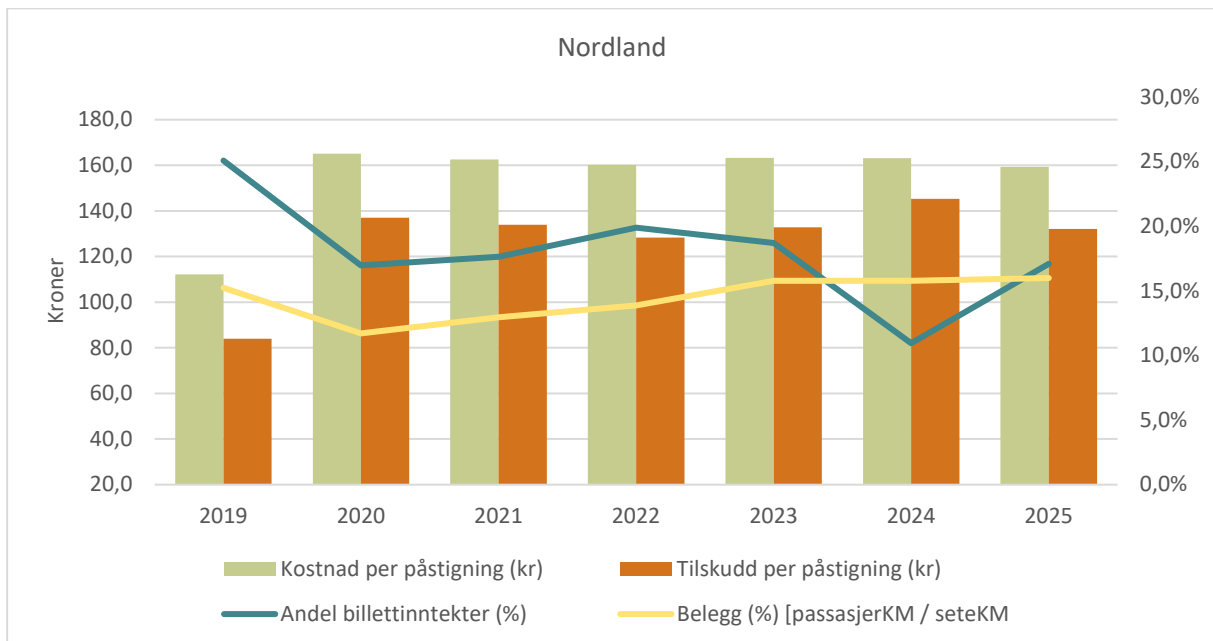
3.11 Nordland

I Nordland økte tilskuddene til kollektivtrafikken i 2020 i kjølvannet av pandemien. Belegget er tilbake på samme nivå som før pandemien, mens kostnadene og tilskuddene har økt mer. Billettinntektenes andel av kostnadene er i 2023 høyere enn i 2020, men langt lavere enn de var i 2019.



Figur 3.25: Bevilgninger, billettinntekter og kostnader, Nordland (løpende priser).

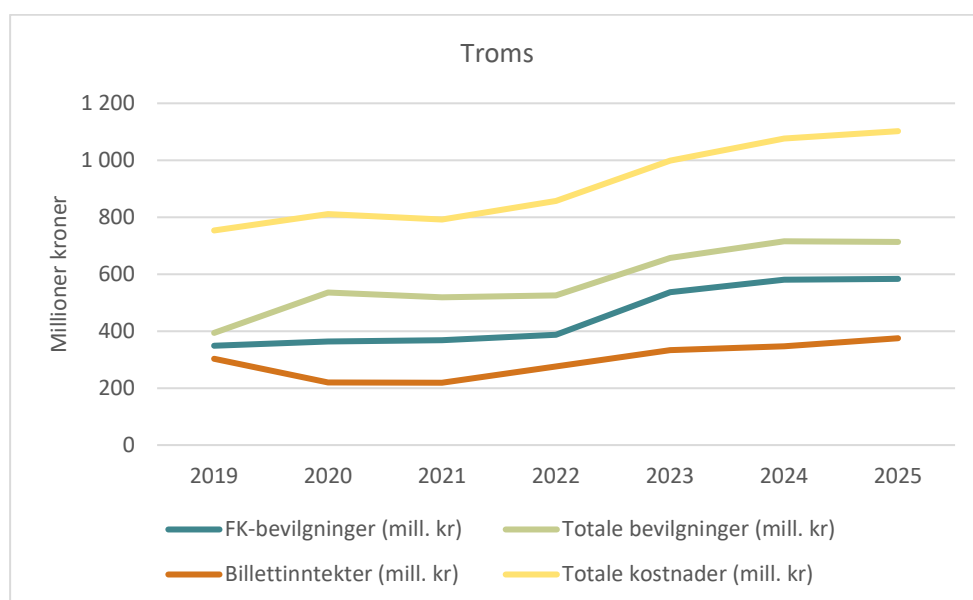
I Nordland er Fylkeskommunale bevilgninger lik totale bevilgninger i perioden.



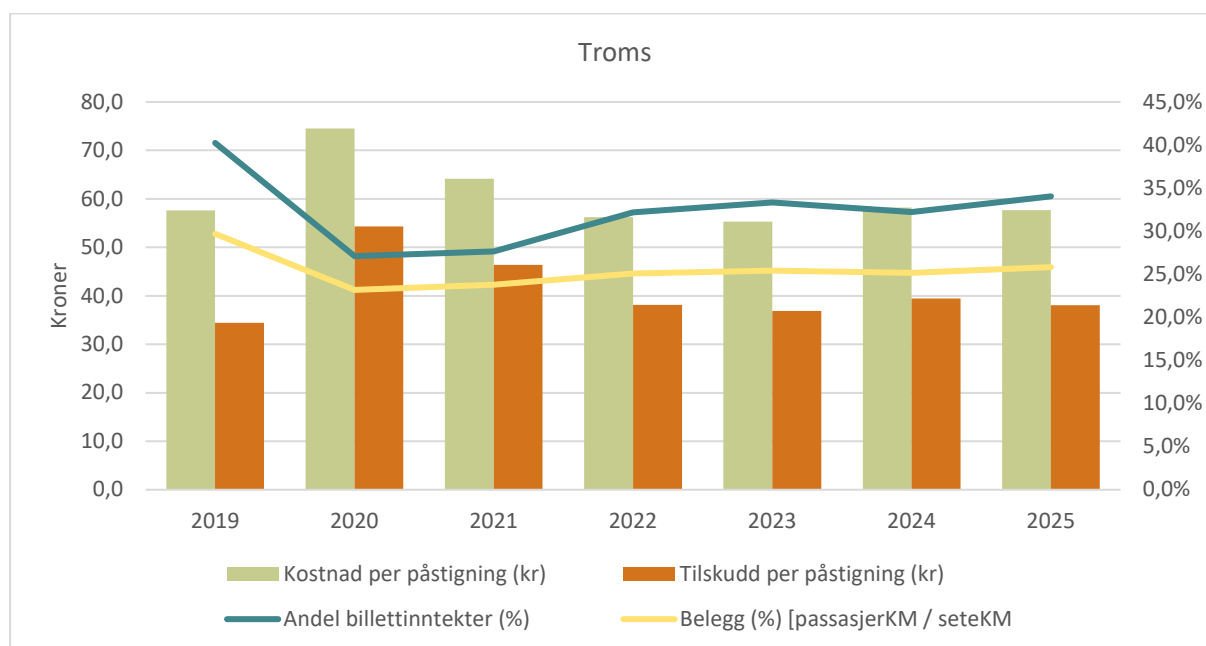
Figur 3.26: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Nordland, prosent og kroner (løpende priser).

3.12 Troms

Troms virker å være det fylket som har hatt den mest positive utviklingen i kollektivtrafikken i perioden 2019 til 2023. I 2025 har man videreført nivået fra 2023. I likhet med resten av landet ble Troms truffet av pandemien. Samtidig har det kommet en passasjervekst som har gjort at kostnadene per passasjer er lavere enn før pandemien i nominelle kroner, og tilskuddene er bare så vidt høyere per påstigning i 2025 enn tilfellet var i 2019. Det er altså økte kostnader, men ikke mer enn passasjerveksten skulle tilsi.



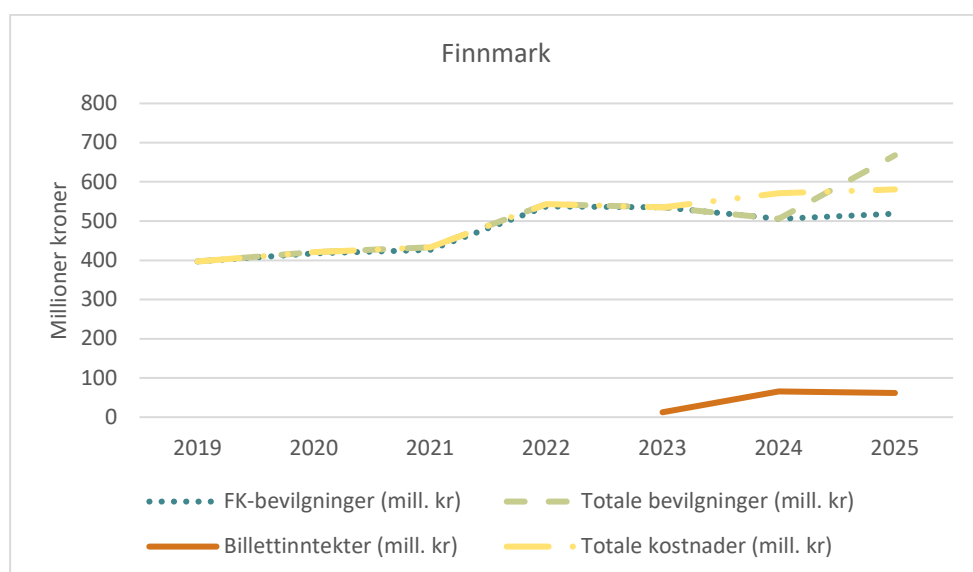
Figur 3.27: Bevilgninger, billetttinntekter og kostnader, Troms (løpende priser).



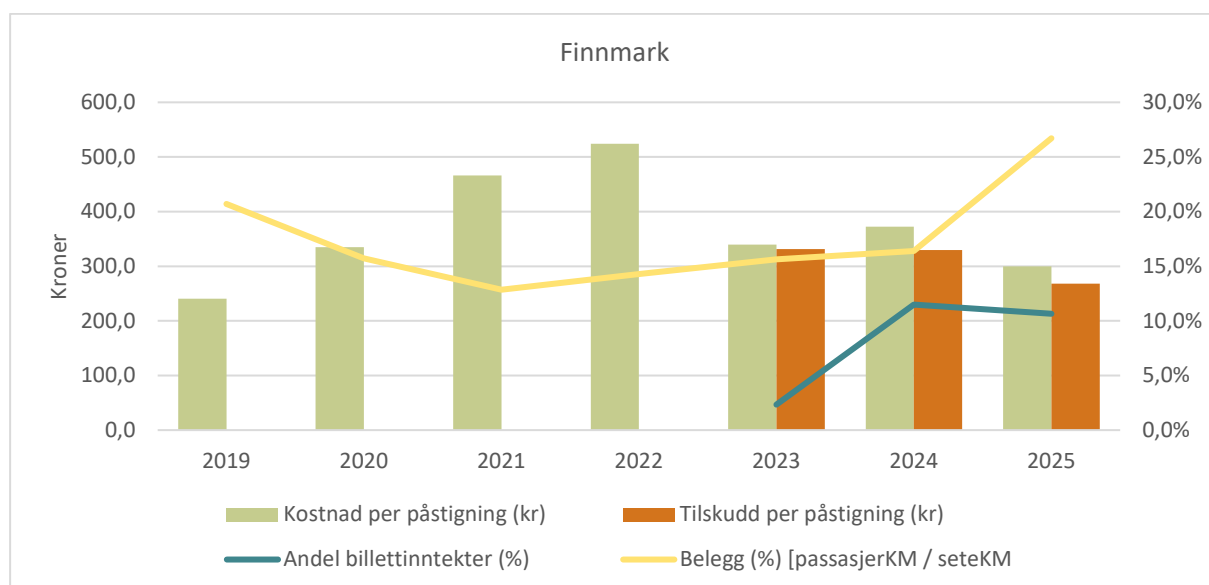
Figur 3.28: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Troms, prosent og kroner (løpende priser).

3.13 Finnmark

Kollektivtrafikken i Finnmark følger et litt annet mønster enn kollektivtrafikken i de andre fylkene. En vesentlig andel av passasjerene er trafikanter som reiser mellom byene, og ikke internt i byene. Dette henger sammen med geografien i Finnmark, der en stor andel av befolkningen bor i tettsteder hvor de interne avstandene er små, mens avstanden mellom tettstedene er betydelig. En konsekvens er at de relative størrelsene har en helt annen skala. I tillegg har mye av driften gått på netto-kontrakter, slik at billettinntektene er privat informasjon for operatøren (de er derfor satt til null i perioden 2019-2023). Tall for billettinntekter ble først rapportert i 2024 og de viser at disse dekker rundt 11 prosent av finansieringen for drift av kollektivtransporten. Det er altså rimelig å anta at den reelle tilskuddsraten er lavere enn det som fremgår av disse figurene. Utviklingen fra 2024 til 2025 viser i hovedsak ingen endring, med unntak av økte tilskudd.



Figur 3.29: Bevilgninger og kostnader, Finnmark (løpende priser). Billettinntekter er uoppgitt. Totale bevilgninger og FK-bevilgninger er identiske og derfor helt overlappende.



Figur 3.30: Nøkkeltall, kollektivtrafikken i Finnmark, prosent og kroner (løpende priser).

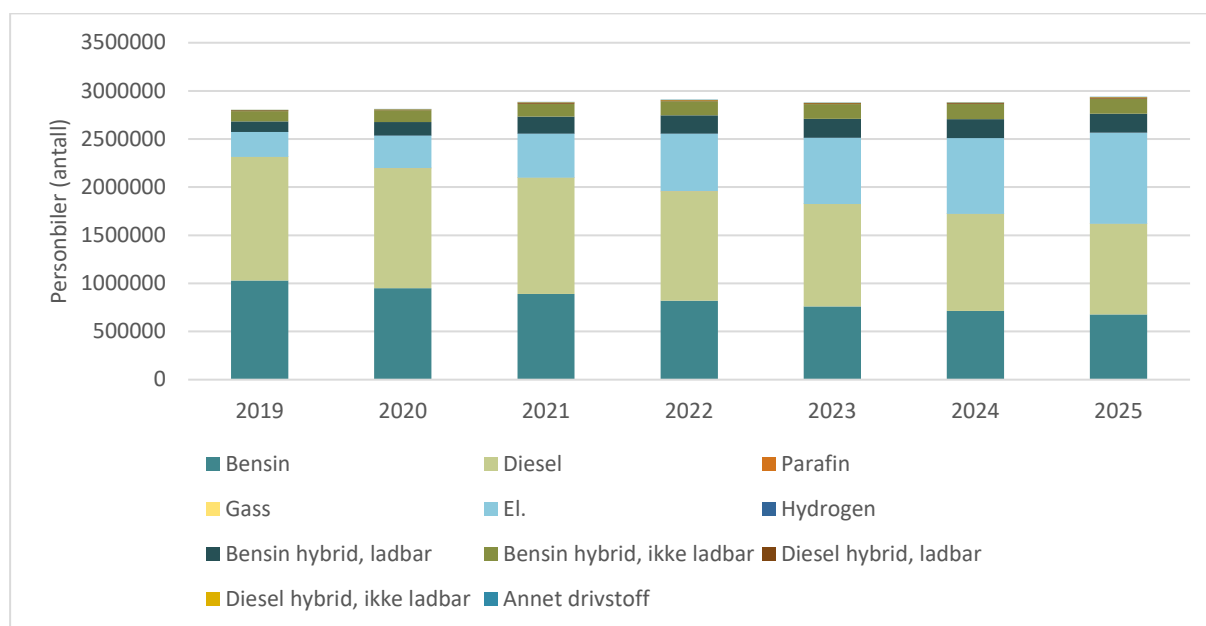
4 Forhold utenfor den fylkeskommunale kollektivtrafikken

4.1 Jernbane

Det viktigste statlige kollektivtilbudet (målt i passasjertall) i Norge, er jernbanen. Hoveddelen av trafikken, målt i påstigninger på jernbanen, er imidlertid lokal i betydningen innenfor strekningene som betjenes av lokaltog. Hoveddelen av dette skjer på Østlandet. I arbeidet med denne rapporten har vi ikke hatt tilgang til oppdaterte tall for trafikk på jernbanen. Vi henviser derfor til Kollektivtrafikken 2024, og SSB tabell 10484 for data fram til og med 2024. SSBs tabell vil oppdateres når nye data er klare.

4.2 Bil

Bilholdet i Norge er høyt, og i endring. I hovedsak erstattes diesel og bensindrevne biler med batterielektriske biler (figur 4.1).



Figur 4.1: Bilparken: registrerte kjøretøy etter drivstofftype og år (SSB 11823).

Figur 4.1 viser utviklingen i antallet personbiler i Norge, fordelt på drivstofftype. I 2019 var det 2 800 090 personbiler registrert i Norge, i 2025 var det 2 935 738, altså en økning på om lag 135 000 biler, eller 4,8 prosent. Sett opp mot befolkningen er det imidlertid ingen økning i bilparken. I 2019 var det 522 biler per 1 000 innbyggere og i utgangen av 2025 var det også 522 registrerte personbiler per 1 000 innbyggere. Det er variasjon mellom fylker og kommuner, slik at man lokalt både kan observere økt og redusert bilhold, men nasjonalt er det i praksis ingen vesentlig endring i tilbøyeligheten til å eie bil. Samlet antall biler har økt parallelt med befolkningen.

5 Analyse og vurderinger

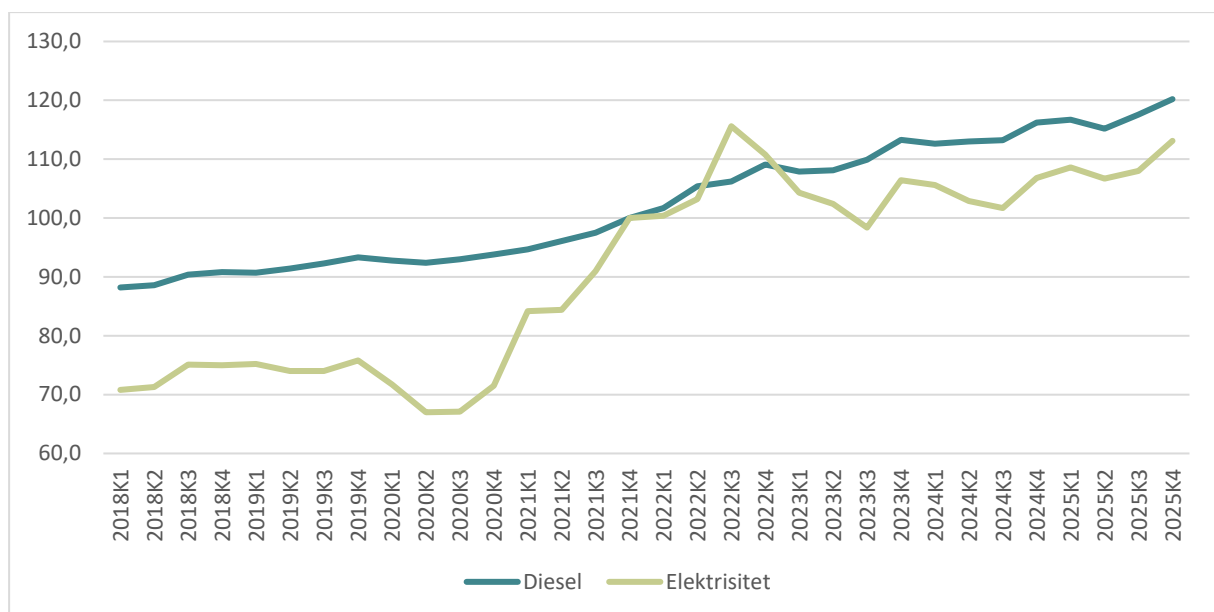
Tidligere statusrapporter for kollektivtransporten har fokusert på at kollektivtransporten produksjonsmessig har kommet tilbake på samme nivå som før pandemien, rutekilometerne har holdt seg på samme nivå og antall passasjerer er tilbake, men at det har skjedd grunnleggende økonomiske endringer som gjør at situasjonen er langt mer usikker. Produksjonen har blitt opprettholdt gjennom pandemien ved hjelp av store økninger i overføringene fra stat og fylke.

Samtidig som produksjonen har vært opprettholdt gjennom en periode med passasjersvikt har omleggingen av kollektivtransporten, som følge av det grønne skiftet, skutt fart. Utslippene fra produksjonen av kollektivtjenester er nå på vei ned. Teknologien, særlig IT i buss, gjør stadig nye forbedringer. I sum betyr dette at tjenestene som tilbys er bedre, enn det de var i 2019. Men denne forbedringen har kommet til en kostnad. Kostnadene har først og fremst kommet til syne gjennom fornyelse av anbudskontrakter. Fra 2024 til 2025 har et par fylker opplevd en dramatisk økning i utgiften til å drifte et kollektivtilbud som i hovedsak er det samme som det var før de nye kontraktene. Forskjellen er at mye er blitt dyrere, og at dette bare delvis fanges opp gjennom kostnadsindeksene. Prisendringene fanges opp, men ikke de strukturelle endringene. Nytt tilbud med høyere kvalitet, medfører dyrere materiell, uavhengig av drivlinje, og å etablere elektrisk drift krever ny infrastruktur som også medfører kostnader. I sum betyr dette at det å produsere det samme, nå koster mer.

5.1 Buss

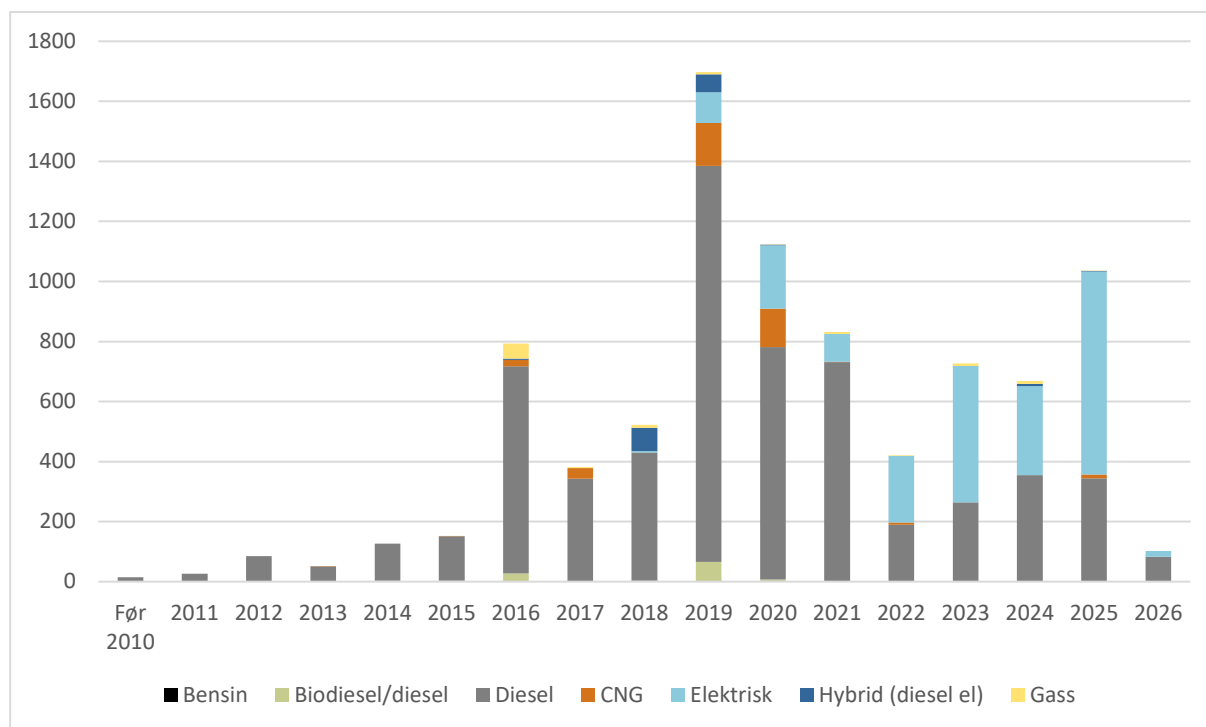
Hoveddelen av både antall reiser og trafikkarbeidet i norsk kollektivtransport utføres med buss. Buss er også det transportmidlet som er fysisk likest og derfor mest sammenlignbart mellom fylker.

Som dokumentert i flere studier (Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen, 2026; Aarhaug mfl., 2025b) har kostnadene ved å kjøre buss økt raskere enn snittkostnadene i resten av samfunnet. Dette illustreres med utviklingen i SSBs kostnadsindeks for busstransport (figur 5.1).



Figur 5.1: Kostnadsindeks buss (Diesel, Elektrisk, 2021K4=100, SSB 11931).

Figur 5.1 viser utviklingene i kostnader for diesel og elektrisk drevne busser i perioden første kvartal 2018 til siste kvartal 2025, slik de fanges av SSBs kostnadsindeks for busstdrift. Figuren viser at kostnadene, særlig forbundet med elektriske busser, økte kraftig fra tredje kvartal 2020 til tredje kvartal 2022. Endringer i rente- og energikostnader er viktige komponenter i dette. Utviklingen i lønn har ikke vært like sterk. Driverne bak denne kostnadsveksten ligger i all hovedsak utenfor operatørens og fylkeskommunenes kontroll.



Figur 5.2: Bussflåten (operatør i by- og forstadstrafikk) per 16.mars 2026, etter registreringsår og drivstofftype, antall (Kjøretøyregisteret, VoF, TØI).

Figur 5.2 viser bussflåten per 16.mars 2026 for virksomheter med lokal og regional kollektivtransport som formål, fordelt på registreringsår og drivstofftype. Figuren viser at andelen nyregistrerte elektriske busser har økt til å bli dominerende etter 2022. Tidligere var dieselbusser helt dominerende. Altså viser figuren at elektriske busser erstatter dieselbusser i nye kontrakter. Typisk vil en kontrakt som inngås våren 2025 ha oppstart siste halvår 2026 eller første halvår 2027, og da erstatte busser som ble tatt i drift i 2016-17. Legger vi på antall busser i flåten som er registrert de aktuelle årene, viser det at er rimelig å anta at det kommer en massiv utskiftning av bussparken de kommende årene. Figuren gir en pekepinn på at de økonomiske utfordringene som kollektivtrafikken i Norge står overfor, illustrert blant annet av denne rapporten, forventes å øke i de kommende årene, etter hvert som nye kontrakter for busskjøring skal inngås. Gjennomsnittlig kontraktlengde for busskjøring på anbud er mellom ni og ti år.

Referanser

- Flotve, B. L. 2025. *Transportytelser i Norge 1946-2024*, TØI-rapport 2098/2025, Oslo, Transportøkonomisk institutt, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=79704>.
- Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen 2026. *Fylkeskommunal kollektiv- og ferjetransport - Kartlegging og analyse av utvikling i kostnader og tilbud*, Oslo, Jernbanedirektoratet, <https://kollektivtrafikk.no/ny-rapport-om-kostnadsutvikling-i-kollektivtransporten/>.
- Aarhaug, J., Harzer, C. G. og Wolday, F. 2025a. *Kollektivtrafikken 2024*, TØI-rapport 2102/2025, <https://www.toi.no/publikasjoner/kollektivtrafikken-2024-utvikling-fra-2019>.
- Aarhaug, J., Krehic, L., Tveit, A. K. og Wolday, F. 2025b. *Kostnadsutvikling i bussmarkedet - Årsaker og sammenhenger*, TØI-rapport 2103/2025, Oslo, Transportøkonomisk institutt, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=79632>.
- Aarhaug, J. og Wolday, F. 2024a. *Kollektivtrafikken 2019-2023*, TØI-rapport 2061/2024, Oslo, Transportøkonomisk institutt, <https://www.toi.no/forskningsomrader/marked-og-styring/mer-kostbart-a-drive-kollektivtrafikk>.
- Aarhaug, J. og Wolday, F. 2024b. *Metadata og vurderinger*, Arbeidsdokument 52087-2024 Oslo, Transportøkonomisk institutt,

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeidere og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gautstadalléen 21

Hjemmeside: www.toi.no

