



Innspill fra Kollektivtrafikkforeningen til statsbudsjettet for 2027

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige innkjøpere av kollektivtransport. Vi takker for muligheten til å gi innspill.

Kollektivtransport er et samfunnsøkonomisk svært lønnsomt virkemiddel for å bidra til en enklere og rimeligere hverdag for innbyggerne. En tilskuddskrone brukt på kollektivtransport gir mellom 2 og 3 kroner i samfunnsnytte, noe som er oppsiktsvekkende høyt sammenliknet med andre samferdselsinvesteringer (Kilde: Stakeholder 2026).

Behov for langsiktig plan for økt finansiering

Vårt viktigste innspill er Stortinget bør få utarbeidet en langsiktig plan for økt finansiering av fylkeskommunal kollektivtransport, som håndterer kostnadsveksten i sektoren og bygger opp om nasjonalt vedtatte målsetninger på transport- og miljøområdet.

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet (2026) har dokumentert at kostnadene for å drive kollektivtransport i Norge har økt betydelig i perioden 2019-24. Transportetatene viser at fylkeskommunenes finansieringsbehov har økt med 3,8 mrd. kr i faste kroner, som er langt mer enn statlig fastsatt kommunal deflator i samme periode. Vi vil berømme stortingsflertallet for å ha bevilget midler i 2026 til en varig styrking av den fylkeskommunale kollektivtransporten på totalt 1,3 mrd. kr. Midlene har tettet deler av det akkumulerte gapet, bidratt til å unngå varslede rutekutt flere steder, og har gitt noe økt langsiktig handlingsrom i årene fremover.

Den økonomiske situasjonen fremover er fortsatt krevende som følge av kostnadsveksten, særlig for fylker som bl.a. Vestland, Trøndelag, Troms, Innlandet og Agder som skal fornye kontrakter de neste årene. TØI (2026) forventer realvekst i kostnadene på 16 % bare for å opprettholde dagens tilbud frem mot 2035. Dette går langt utenfor det som fylkeskommunene har mulighet til å håndtere innenfor ordinære rammer.

I tillegg til kostnadsveksten kommer behovet for styrket kollektivtransport som forutsettes for å nå nasjonale mål som nullvekstmålet og målene i klimaloven. Byutredningene (Statens vegvesen m. fl. 2025) forventer kraftig vekst i personbiltrafikken i storbyene med gjeldende politikk, og slår fast at nullvekstmålet ikke vil nås uten nye virkemidler. Miljødirektoratets (2026) analyse av virkemidler for å nå lovfestede klimamål, anslår 70 % vekst i persontransportarbeid med buss i 2035 sammenliknet med i dag. Dette vil kreve et betydelig nasjonalt løft for kollektivtransporten i årene fremover.

Forslag til formuleringer:

- Kap 572 post 60: Øke rammeoverføring til fylkeskommunene begrunnet med kostnadsveksten innen kollektivtransport.
- Stortinget ber regjeringen fremme forslag til en langsiktig plan for økt finansiering av fylkeskommunal kollektivtransport, basert på prognoser for kostnadsutviklingen, og styrket tilbud i tråd med faglige anbefalinger for å oppfylle nullvekstmålet og målene i klimaloven.
- Stortinget ber regjeringen sikre at det som del av kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029-40 blir utredet behov og scenarier for langsiktig økt finansiering av kollektivtransport i tråd med nullvekstmålet og målene i klimaloven.

Forutsigbarhet rundt billettpriser

Regjeringen foreslår å bevilge 620 mill. kr til å videreføre den midlertidige tilskuddsordningen for reduserte billettpriser på månedskort. Forslaget innebærer at over halvparten av midlene fra tilskuddsordningen i 2026, bortfaller. Konsekvensen vil være betydelig økte billettpriser i 2027. Kollektivtrafikkforeningen mener primært at økte midler til kollektivtransporten bør rettes inn mot å utvikle tilbudet. Dersom nasjonale politikere ønsker å bevilge midler til å redusere prisene, er det etter vårt syn viktig med klare signaler og langsiktig forutsigbarhet rundt tilskuddsnivå, for å unngå at prisene settes betydelig ned i ett år, og øker kraftig igjen året etterpå.

Støtteordning for samkjøring

Stortinget behandlet før sommeren et representantforslag om å stimulere til økt bruk av samkjøring. Samkjøring prøves allerede ut en rekke steder, både i byområder og i distrikter. Utfordringen er å rekruttere nok nye sjåførere og reisende til at tilbudet blir attraktivt å bruke for flere. Dersom politikerne ønsker et sterkere satsing på samkjøring, vil vi anbefale en nasjonal støtteordning for samkjøring gjennom de fylkeskommunale kollektivadministrasjonsselskapene, etter modell av Frankrike. Man kan f.eks. 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 administrativt enkelt med en øvre ramme for hver fylkeskommune, slik som tilskuddsordningen for reduserte billettpriser.

Forslag til formuleringer:

- Kap. 1330 post 62: Opprette en støtteordning for samkjøring på f.eks. 200 mill. kroner, som kan overføres.

Motstandsdyktighet

Regjeringen har fastsatt «en motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne» som nytt mål i neste Nasjonal transportplan. Det er behov for å utarbeide helhetlige beredskapsplaner for elektrisitet, biogass og hydrogen i transportsektoren, som avklarer ansvar og prioriteringer ved knapphet på energi. Beredskapsløsninger som batterilagere, nødladeløsninger og redundans i energiforsyningen er avgjørende for å sikre at samfunnskritiske transporttjenester kan opprettholdes i kriesituasjoner.

Forslag til formuleringer:

- Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en støtteordning i Enova for å etablere felles energilagere for offentlig og privat virksomhet, som for eksempel batteridepoter for midlertidig strømbortfall.

Videre nedtrapping av elbilfordeler

Kollektivtrafikkforeningen støtter forslaget til videre nedtrapping av kjøpsfordelene på elbiler. Elbilpolitikken har vært vellykket for å få ned utslipp fra bilparken. Når elbiler blir normalen i nybilsalget, er det naturlig og viktig at avgiftssystemet i større grad rettes mot de samlede samfunnskostnadene ved bilbruk. Vi mener det fortsatt må lønne seg å velge nullutslipp fremfor fossilbil, men at det bør lønne seg langt mer å reise kollektivt.

Med hilsen,

Olov Grøtting, daglig leder

Daniel Rees, spesialrådgiver