

## Forslag Revidert nasjonalbudsjett 2026 – fylkeskommunalt kollektivtilbud

---

**Til:** Bjørn Arild Gram, Marthe Hammer, Mimir Kristjansson Ingrid Liland og Tuva Moflag,

**Fra:** NHO Transport\*

**Dato:** 29.05.26

---

Regjeringen la frem sitt forslag til Revidert nasjonalbudsjett 12.05.26, og det er nå opp til Stortinget å samle et tilstrekkelig flertall bak et endelig budsjett. Når det gjelder den fylkeskommunale kollektivtrafikken, vil NHO Transport påpeke følgende:

### 1. Kollektivsektorens samfunnsnytte

- A. En [britisk analyse](#) viser at ett pund brukt på lokale busstilbud gir en samfunnsnytte på 4,50 pund. Det er grunn til å tro at den samme avkastningen gjelder for Norge, og økte midler til kollektivtrafikken gir dermed en helt annen grad av samfunnsnytte enn andre aktuelle samferdselsprosjekt. Ved å få flere til å reise kollektivt og dermed redusere bilbruken vil også behovet for dyre og lite miljøvennlige veiutbyggingsprosjekt bli redusert.
- B. Et bedre og rimeligere kollektivtilbud vil ha en svært god fordelingseffekt fordi de minst ressurssterke grupper ikke disponerer bil og er dermed mest avhengige av et velfungerende kollektivtilbud. Kollektivsektoren er også en samfunnskritisk funksjon og er ett av de høyest prioriterte områdene i beredskapsåret 2026. Økt satsing på kollektivtransport vil dermed også øke landets beredskapsevne.
- C. Det norske samfunnet er helt avhengig av økte kollektivandeler og satsing på denne sektoren for at klimamålene og -forpliktelsene skal kunne realiseres. Ifølge [Byutredningene](#) vil bilbruken i storbyene øke med 8-17 prosent, og nullvekstmålet blir dermed ikke innfridd uten en betydelig satsing på kollektivtrafikken. [Miljødirektoratets Klimatiltak](#) fastslår at transportarbeidet med by- og regionbusser må øke med 70 prosent for at målene skal nås.

### 2. Situasjonen for kollektivsektoren

- A. De reisende er tilbake til kollektivtrafikken etter pandemien og aldri har så mange reist kollektivt, men billettinntektene dekker en lavere andel av driftskostnadene enn tidligere. TØI har i en [ny rapport](#) konstatert at driftskostnadene har økt med over 50 prosent de siste fem årene, noe som hovedsakelig skyldes økte priser på samtlige innsatsfaktorer. I tillegg kommer ekstra kostnader ved overgang til nullutslipp. Den kommunale deflatoren har på langt nær kompensert de siste årenes kostnadsvekst, og det totale gapet er nå anslått til nærmere fire milliarder.
- B. Kollektivsektoren skal ivareta en samfunnskritisk funksjon og dermed transportere tusenvis av reisende daglig til og fra jobb, skole, studier og fritidsaktiviteter. Samtidig sysselsetter sektoren over

---

\*NHO Transport en bransje- og arbeidsgiverforening for persontransport på land. Organiserer blant andre alle busselskaper med fylkeskommunale anbudskontrakter.

20.000 ansatte, har milliarder bundet i dyrt materiell og anbudskontrakter med 10-12 års varighet. Dagens kortsiktig og uforutsigbare finansieringssituasjon er dermed en stor utfordring for ulike kollektivaktører, som i dag lever fra "hånd til munn" via avhengighet av varierende bevilgninger i statsbudsjettet hver høst og i Revidert på forsommeren. Manglende forutsigbarhet medfører at både oppdragsgiverne og operatørene stadig må utarbeide planer for rutekutt i tilfelle nødvendige bevilgninger uteblir, noe som er ressurskrevende og skaper usikkerhet for de reisende.

- C. Det er positivt at de rød-grønne partiene ble enige om å øke bevilgningen til fylkeskommunal kollektivsektor med én milliard i endelig statsbudsjett for 2026, og det forventes at beløpet videreføres og økes ytterligere for 2027 for å dekke større deler av gapet mellom økte kostnader og statlige overføringer. Det er også positivt at det ble avsatt 620 millioner til dekning av reduserte priser på periodekort, noe som i de fleste fylker medførte en takstreduksjon fra og med 01.05.26. Det bør også avsettes midler til reduserte takster i budsjett for 2027, men beløpet må da økes siden takstreduksjon får en helårseffekt.
- D. Aktørene på kollektivsiden jobber kontinuerlig for å øke sektorens produktivitet og effektivitet, men produktiviteten kan først og fremst heves via bedre fremkommelighet for bussene. Bedre fremkommelighet vil medføre at hver buss og sjåfør kan produsere flere personkilometer i løpet av en arbeidsdag, noe som vil gjøre det lettere å etablere nye tilbud og øke frekvensen på eksisterende ruter. Dermed kan tilbudet samt kapasiteten økes, reisetiden blir kortere og regulariteten blir bedre, noe som er viktig for å øke attraktiviteten sett fra de reisendes ståsted. Kortere reisetid vil også ha en indirekte samfunnsøkonomisk gevinst ved at de reisende får frigjort tid til produktivt arbeid, økt samvær med familie eller venner og bedre muligheter for trening og annen rekreasjon.

### 3. Konsekvenser for Revidert nasjonalbudsjett for 2026

Basert på punktene en og to anmodes Stortingsflertallet om å gjøre følgende i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for å sikre et attraktivt og effektivt kollektivtilbud av hensyn til de reisende, klimamålene og behovet for å realisere samfunnsmessige gevinster:

- Som indikert under punkt 2B, bør Stortinget via et verbalvedtak anmode regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan den fylkeskommunale kollektivsektoren kan sikres en langsiktig, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering. Planen bør fremmes sammen med forslag til statsbudsjett for 2027 og medføre at gapet mellom sektorens kostnadsøkninger og deflatoren kompenseres på sikt. Planen kan også inneholde forslag til fremkommelighetsfremmende tiltak for å øke sektorens produktivitet, noe som er nærmere berørt under punkt 2D.
- I tillegg bør ekstrabevilgningen til kollektivdrift gitt i endelig statsbudsjett for 2027 økes med 500 millioner slik at man allerede i 2026 går i gang med å redusere gapet mellom kostnadsøkningene og deflorkompensasjonen. Samtidig bør det bekreftes at avsetningen til reduserte periodebilletter videreføres i 2027, og man må da ta høyde for at ordningen må ha en helårseffekt og ikke bare gjelde for åtte måneder som i 2026. Beløpet må dermed økes til minst 930 millioner "2026-kroner". Disse aspektene er nærmere berørt under punktene 2A og 2C.

Det kan også være aktuelt å avsette midler til ytterligere reduksjon av kollektivtakstene, noe som vil ha en positiv sosioøkonomisk effekt. Det vil forhåpentligvis også stimulere flere til å velge bort bilen til fordel for kollektivmidler, og det må dermed også bevilges midler til å øke kollektivkapasiteten. Blir nye reisende kun møtt av overfylte busser og trikker eller t-banetrokker, vil nye reisende fort vende tilbake til bilen og reduserte takster vil dermed ikke bidra til å realisere nødvendige målsetninger om økte kollektivandeler.

#### For mer informasjon, kontakt:

Næringspolitisk direktør Jofri Lunde via e-post [jofri-lunde@transport.no](mailto:jofri-lunde@transport.no) – telefon: 411 61 944

Administrerende direktør Jon H. Stordrange via epost: [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no) telefon: 415 06 770