

Sats på kollektivtrafikken:

høringsinnspill Prop. 1 S (2026–2027) - Samferdselskomiteen

Fylkeskommunene har et stort ansvar for å tilby innbyggerne et godt, tilgjengelig og effektivt kollektivtilbud. NHO Transport organiserer leverandører av kollektivtransporttjenester med buss, bybane og drosjer. Det meste av transporten er basert på fylkeskommunale anbudskontrakter. Foreningen er tilsluttet NHO og har følgende kommentarer til budsjettet:

- *Finansieringen av det fylkeskommunale kollektivtilbudet må styrkes i Statsbudsjettet for 2027, kapittel 572 post 60. Som et minimum, bør nivået tilsvare bevilgningene til kollektivdrift og redusert månedskort fra revidert nasjonalbudsjett for 2026.*
- *Kollektivtrafikken har en samfunnskritisk funksjon og tusenvis av reisende er daglig avhengige av et tilgjengelig og forutsigbart rutetilbud. Stortinget bes anmode regjeringen om å legge frem en plan for langsiktig, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av den fylkeskommunale kollektivsektoren. Planen må legge til rette for at kollektivtilbudet både kan opprettholdes og videreutvikles.*

Rekordmange kollektivreiser

Kollektivtrafikken har aldri hatt flere reisende og den gir god samfunnsnytte. Bussen er ryggraden i kollektivsystemet og har en markedsandel på 8,4 prosent av all persontransport. Samtidig har privatbilen styrket sin posisjon. Bilen tar en større andel av trafikkveksten i Norge enn før pandemien, ifølge Stakeholder AS. Kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransekraft må dermed styrkes for å nå nullvekstmålet i storbyene og andre transport- og klimapolitiske mål.

Økte kostnader og lavere billettinntekter

En kraftig kostnadsvekst på innsatsfaktorene er dokumentert de siste årene, blant annet av TØI. Billettinntektene dekker en mindre andel av driftskostnadene enn før pandemien. Dette har medført behov for økt finansiering via Statsbudsjettet.

De rødgrønne partiene har i tidligere budsjetter bevilget ekstra driftsmidler til fylkeskommunene og øremerket midler til rimeligere månedskort. Den gjennomsnittlige brukerbetalingen per reise er nå på 13 kroner, mot 15-16 kroner før pandemien i 2025-kroner.

Midlene til reduserte takster som ble bevilget i revidert nasjonalbudsjett for 2026, må videreføres i 2027. Det er nødvendig for å unngå at midler til å dekke lavere takster - i et lokalvalgsår - tas fra driftsbudsjettene. Som KS påpeker, må ikke billigere månedskort gi et dårligere kollektivtilbud.

Finansieringsbehovet fremover må dekkes

Fylkeskommunene må ha tilstrekkelige midler til å finansiere driften av kollektivtilbudet både på kort og lang sikt. Forutsigbar finansiering er nødvendig for at de skal kunne oppfylle inngåtte avtaler med busselskapene og opptre som ansvarlige, forutsigbare og attraktive oppdragsgivere.

Busselskapene har opplevd kraftig kostnadsvekst for innsatsfaktorene og betydelige økonomiske tap på kontraktene med fylkeskommunene de siste fem årene. I 2025 hadde selskapene i rutebussmarkedet et samlet underskudd på 591 millioner kroner før skatt, ifølge Stakeholder AS. Bussnæringen har lavest lønnsomhet av alle fastlandsnæringer, noe som ikke er bærekraftig.

Samferdselsdepartementet har i en pågående høring foreslått risikoreduserende tiltak i nye bussanskaffelser for å ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser. Tiltakene vil sannsynligvis øke innkjøpsprisene og forlenge leveringstiden for materiellet. Denne potensielle kostnadsøkningen må finansieres særskilt for å unngå rutekutt og et svekket kollektivtilbud.

Kontakt gjerne NHO Transport

Jon H. Stordrange, adm. direktør, jon.stordrange@transport.no, mobil 41 50 67 70

Jofri Lunde, næringspolitisk direktør, jofri.lunde@transport.no, mobil 41 16 19 44