NHO Transport

Jernbanedirektoratet
ved Hanne Dybwik,
seniorrådgiver, Konsept og utredning

Vår dato: 02.11.2026

Innspill til utredning om langdistansebusser

NHO Transport takker for å bli involvert i Jernbanedirektoratets utredningsarbeid, som representant for ekspressbussnæringen.

For pågående utredningsoppdrag har det vært totalt to møter i referansegruppen. Foreningen ga et grundig skriftlig innspill etter første møte i juni. På sist møte, 23. oktober, presenterte direktoratet og tilhørende utredere mye interessant informasjon og vurderinger. Referansegruppen har ikke fått tilgang til underlaget for analysene, og det er kort frist for å gi skriftlige tilbakemeldinger til direktoratet. Dermed blir dette innspillet fra NHO Transport overordnet.

Bilen har styrket sin posisjon siden 2020

For å nå transport- og klimapolitiske mål, er det behov for å bedre kollektivtrafikkens rammebetingelser og konkurransekraft. Bussen er ryggraden i kollektivsystemet og har en markedsandel på 8,4 prosent av all persontransport (2025). I perioden fra 2010 til 2019 var det en betydelig vekst i kollektivtrafikken, mens antall bilreiser faktisk falt med 51 millioner. Bilen fikk et oppsving under pandemien og har holdt fast i det etterpå. Kollektivtrafikken har aldri hatt flere reisende enn i 2025, men bilen tar markedsandeler og en økende andel av trafikkveksten. Det gjelder særlig på lange reiser[1].

Denne utviklingen bør snus gjennom en kombinasjon av et styrket kollektivtilbud og økte kostnader for elbilister pluss bilrestriktive tiltak. En tilskuddsordning for langdistanse-busser bør være et av de politiske virkemidlene som på en kostnadseffektiv måte kan stimulere til bedre kollektivtilbud for de reisende. Det bør bevilges midler til å pilotere en nasjonal ordning rettet mot bussoperatørene i Revidert nasjonalbudsjett for 2027.

En markedsnær og resultatbasert tilskuddsordning

Foreningen ønsker å fremheve følgende momenter:

[1] Kilde: Økonomi- og trafikkrapport 2026, Stakeholder AS

- Markedsbaserte ekspressbusser er et verdifullt supplement til det anbudsbaserte kollektivtilbudet i offentlig regi. En nasjonal tilskuddsordning for langdistanse-busser bør bygge opp under og stimulere til et utvidet transporttilbud fra operatørene uten å bruke anbud.

- Passasjertilskudd er vår foretrukne modell**.** Støtten følger faktisk gjennomførte reiser, mens operatøren beholder billettinntektene og det kommersielle ansvaret. Operatørene er innforstått med høyere etterspørselsrisiko; kommersiell drift innebærer risiko og et genuint engasjement for å flere til å velge bussen.

- Som foreningen påpekte i innspillet i juni, bør en tilskuddsordning baseres på objektive kriterier for å kunne søke om tilskudd, istedenfor at Staten skal bestemme hvilke strekning(er) som kan få støtte. Tilskudd utbetales kun dersom vilkårene for støtte er dokumentert oppfylt. Dette kan utløse kommersielle initiativer til en svært lav kostnad for samfunnet.

- Det er viktig at tilskuddsordningen ikke erstatter eller forhindrer etablerte og velfungerende lokale samarbeidsmodeller, for eksempel takstavtaler mellom ekspressbussoperatørene og fylkeskommuner/kollektivselskaper eller korrespondanser med lokalt kollektivtilbud. Direktoratet bør vurdere om fylkeskommunene kan få økonomiske insentiver til å videreutvikle et slikt samarbeid, i tillegg til en tilskuddsordning for nye ruter/avganger. Dette kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt og positivt for de reisende. Med fylkenes økonomiske situasjon er det derimot ferske eksempler på at avtaler om billettsamarbeid opphører.

- På strekninger hvor det *ikke* er et markedsgrunnlag selv med et mulig passasjertilskudd, må det offentlige vurdere behovet for å etablere et rutetilbud via anbud. Foreningen mener den aktuelle tilskuddsordningen ikke bør innrettes mot anbud.

Forslagene presentert for referansegruppen 23. oktober

Som referansegruppen tidligere har påpekt, er det allerede et betydelig samspill mellom kommersielle ekspressbusser og fylkeskommunale tilbud på mange av de aktuelle strekningene. En tilskuddsordning kan risikere å skape konkurransevridning mellom eksisterende operatører og mellom kommersielle og offentlig finansierte tilbud.

Det er ulike oppfatninger blant ekspressbussaktørene om hvor godt de gjennomførte analysene treffer. Beregningen som tilsier at Bergen - Trondheim ikke trenger tilskudd, samtidig som strekningen anbefales som pilot, understreker hvor krevende vurderingene er.

Vårt primære forslag er en tilskuddsordning med objektive kriterier uten at Staten har definert strekningens start- og endepunkt. Sekundært bør det gjennomføres en pilot basert på analyserte strekninger. Vi mener at én strekning gir for lite erfaringsgrunnlag og foreslår dermed at både Bergen-Trondheim og Haugesund-Oslo velges som pilot-

strekninger. Foreningen takker for at direktoratet har invitert næringen til et separat møte for å diskutere utformingen av søknadskriterier 3. november.

NHO Transport mener ellers at Samferdselsdepartementet bør gi deltakerne i referansegruppen anledning til å gi høringsuttalelse til direktoratets ferdige utredning.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jofri Lunde
næringspolitisk direktør