

Jernbanedirektoratet
ved Hanne Dybwik,
seniorrådgiver, Konsept og utredning

Vår dato: 18.06.2026

Innspill til utredning om langdistansebusser

NHO Transport viser til referansegruppemøtet 11.06.26 og takker for muligheten til å gi ytterligere innspill. Foreningen har ingen kommentarer til referatet. Derimot vil vi gi en betraktning om premissene for ordningen ut fra hvordan vi oppfatter at den vil kunne treffe og fungere i praksis. Som i første utredningsfase anbefaler NHO Transport passasjertilskudd som modell.

Kriterier for støtte og valg av eksempelstrekninger

Utgangspunkt

I invitasjonen til møtet i referansegruppa, sendt 15.05, skisserte Jernbanedirektoratet premisser for valg av eksempelstrekninger for mulig tilskudd ved at:

- «strekningene ikke har et langdistansetilbud med buss eller et togtilbud i dag
- at det ikke er vesentlige konkurranseflater med rutegående fylkeskommunalt tilbud
- at strekningene knytter sammen bo- og arbeidsmarkeder, og
- at strekningene er mer enn 250 km lange eller mer enn 3 timer lange»

Videre kom følgende forutsetning for en tilskuddsordning frem i møtet:

- «Staten skal definere hvilken strekning det kan søkes støtte til (fra – til)» (side 14, presentasjonen til Asplan Viak)

Det antas at Jernbanedirektoratet i møtet ba referansegruppa om å diskutere de to mest aktuelle strekningene basert på innspill i forkant og egne vurderinger, nemlig Bergen-Trondheim (to traséer) og Bodø-Tromsø. I tillegg ble Oslo-Haugesund (Haukeliekspressen) foreslått av Telemarks representant underveis i møtet.

Diskusjonene i referansegruppa var gode og viste at det allerede finnes et «stykkevis», lavfrekvent kollektivtilbud på visse eller store deler av de nevnte strekningene, enten i regi av fylkene eller kommersielle ekspressbussruter. Det er dermed ikke klart om strekningene totalt sett oppfyller de nevnte premissene for støtte. Flere påpekte også uklarheten rundt hva som ville skje med det eksisterende

tilbudet hvis det ble mulig å motta et statlig tilskudd til langdistansebusser på disse strekningene.

Implikasjoner for videre arbeid

Det som er foreslått, med de forutsetningene som ligger for en eventuell tildeling, gjør det sannsynligvis svært vanskelig å finne noen aktuelle strekninger for tilskudd. Ergo risikerer man å opprette en tilskuddsordning som ikke, eller kun marginalt, gir merverdi for de reisende, støtter samfunns målet eller stimulerer operatørene til å utvide sitt tilbud.

NHO Transport ber dermed Jernbanedirektoratet vurdere følgende:

- 1. Er det hensiktsmessig at Staten skal forhåndsdefinere hvilke strekninger det kan søkes støtte til?*

Fordelen med en slik løsning er at det er enkelt og klart for alle hvor det er mulig å søke støtte og hvor det ikke er aktuelt. Administrasjonen av tilskuddsordningen vil også være avgrenset og effektiv.

Ulempen er at Staten ikke nødvendigvis har de beste forutsetningene for kontinuerlig å vurdere og bestemme om det er et markedspotensial for en langdistanserute med et økonomisk tilskudd. Man risikerer dermed å gå glipp av eller begrense det entreprenørskapet som kjennetegner ekspressbussnæringen. Det kan også tenkes at Staten velger noen strekninger, mens sammenlignbare strekninger kan bli utelatt fra en ordning. Eksisterende operatør(er) vil dessuten kunne få en mulig konkurransefordel på de «utvalgte» strekningene.

Dersom Staten skal definere tilskuddsberettigede strekninger, bør eksisterende operatør(er) i det geografiske området verken bli favorisert eller utelatt fra å søke om tilskudd.

- 2. Kan det alternativt settes opp definerte «generiske» kriterier for å kunne motta støtte, så blir det opp til markedet – operatørene – å søke om støtte?*

En tilskuddsordning bør i så fall også kunne supplere eller styrke et eksisterende tilbud, for eksempel gjennom flere avganger eller ved at det blir et gjennomgående transporttilbud på en strekning eller en bedre flatedekning uten at Staten på forhånd har bestemt hvor ruten skal gå (til og fra). Dersom kriteriene er godt utformet, kan det stimulere til kostnadseffektive løsninger og et mer attraktivt kollektivtilbud.

- 3. Kan en pilotordning være bedre enn pilotstrekninger?*

Slik vi forstår den videre prosessen, vil et par eksempel strekninger bli grundig analysert i pågående utredning. Det er en relevant tilnærming. Hvis for eksempel de to strekningene referansegruppa diskuterte også blir valgt som piloter for en tilskuddsordning, er dilemmaene eller innvendingene nevnt ovenfor aktuelle. Hvis

kun én pilotstrekning skal velges, kan det gi begrenset erfaringsgrunnlag.

Jernbanedirektoratet bes dermed vurdere om en pilot kan bygge på en modell med generiske kriterier, som skissert under punkt 2 ovenfor, istedenfor definerte strekninger.

Dersom pilotstrekninger blir den endelige innretningen, støtter NHO Transport Telemark fylkeskommune sitt skriftlige forslag om å utvide ordningen med en tredje pilotstrekning:

“Haugesund/Bergen – Telemark-Oslo bør velges som pilotstrekningen for å stimulere øst-vest-forbindelsen til å bli et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud og for å møte konkurransen med bilen.

Tilbudet bør løftes til minimum fire daglige avganger i hver retning og kan utover stamavganger tilpasset sesongsvingninger. Tilskudd basert på passasjertilskudd vurderes som den best egnede modellen.

Et tett samarbeid med korresponderende lokal- og regionruter er samtidig en avgjørende forutsetning for å lykkes, sammen med at eksisterende billettsamarbeid og bruk av periodekort på gjennomgående ekspressruter videreføres og helst videre utvikles for å imøtekomme kundenes behov. Samarbeidet må omfatte både gode og forpliktende overgangsmuligheter, gjennomgående informasjon og billettering, samt koordinert salg og markedsføring av det samlede reisetilbudet.”

NHO Transport vil også påpeke at Samferdselsdepartementet må ta ansvaret for finansieringen av en tilskuddsordning, og gjennomføringen av en pilot bør forankres allerede i kommende Statsbudsjett.

Flere langdistansebusser (klasse III) styrker persontransportberedskapen

Det er positivt at Jernbanedirektoratet i sin samfunnsøkonomiske analyse av tilskuddsordningen er bedt om å omtale effekter for beredskap.

Busser er lokalisert i hele landet og utgjør dermed en betydelig transportkapasitet og -beredskap i samfunnet. Bussene er fleksible og tilpasningsdyktige fordi de kan bruke eksisterende veiinfrastruktur og har stor passasjerkapasitet.

Eksempler på persontransportbehov i beredskapssammenheng:

- Krigstruende og krigslignende situasjoner
- Naturkatastrofer, branner og andre evakueringssituasjoner
- Flyplasser må stenge
- Akutte eller planlagte avvik og driftsproblemer for tog

Langdistansebusser (klasse III) er egnet for nettopp transport over lange distanser ved behov, samtidig som de trafikkerer i byområder. Disse bussene har sitteplasser til alle passasjerer, setebelte er påbudt, høyere hastighet og egnet for lengre avstander. De kan dermed ivareta et annet transportbehov og -funksjon enn bybusser (klasse I) og forstadsbusser (klasse II).

Antall langdistansebusser (klasse III) er redusert med 10,5 prosent fra 2015 til 2025, fra 2042 til 1826 enheter. Det betyr i praksis at persontransportberedskapen er svekket, spesielt over lange avstander.

For å styrke den totale beredskapen i Norge bør en tilskuddsordning derfor kunne bidra til å øke antall norskregistrerte busser.

Kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil bør bedres

Bilen er det dominerende transportmiddelet for persontransport. De regelmessige [reisevaneundersøkelsene](#) til myndighetene gir viktig kunnskap om hvordan vi forflytter oss i hverdagen. Ifølge Statens vegvesen økte andelen bilreiser i 2025, mens bærekraftig transport gikk ned. Hovedgrunnen til at biltrafikken øker, er befolkningsvekst, at flere kjøper elbil og at elbiler er billigere å bruke, ifølge informasjon på [vegesen.no](#).

Etter foreningens syn må en tilskuddsordning til langdistansebuss bidra til få flere til å velge delte og mer miljøvennlige reiser, som erstatning for personbil og muligens fly. Langdistansebusser komplementerer det fylkeskommunale kollektivtilbudet pluss tog. Med sin flatedekning forsterker disse bussene mange steder kollektivtilbudet totalt sett.

Det at flere kan bruke ekspressbusstjenester gir betydelige gevinster og bidrag til (1) redusert bilbruk og veibelastning, (2) mindre kø og bedre fremkommelighet, (3) mindre forurensning og reduserte totale utslipp fra veibruk, og (4) mer effektiv bruk av offentlig infrastruktur.

En målrettet, gjerne passasjerbasert, støtteordning vil være et kostnadseffektivt virkemiddel for å oppnå disse målene. NHO Transport ser frem til en tilskuddsordning som er markedsnær, enkel, forutsigbar og kan knyttes til dokumenterte resultater.

Ta gjerne kontakt dersom det er spørsmål eller behov for utfyllende informasjon om innspillene fra bussnæringen.

Vennlig hilsen
NHO Transport
Jofri Lunde (sign.)
næringspolitisk direktør