

Fra: Mathisen, Elisabeth H.[Elisabeth.H.Mathisen@agderfk.no]
Sendt: 20.10.2025 15:43:09
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Kopi: AKT.Fellespost[Post@akt.no];
Tittel: Administrativ tilbakemelding på utredningen om tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport på høring

Agder fylkeskommune takker for anledningen til å gi høringssvar til utredningen om tilskuddsordning for langdistansebuss.

Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk har tatt rapporten til orientering og gjort en administrativ vurdering om å ikke sende høringssvar i denne omgang.

Med vennlig hilsen
Elisabeth H. Mathisen
Rådgiver

Strategi og mobilitet
Mobil: +4748135657
E-post: Elisabeth.H.Mathisen@agderfk.no

agderfk.no



AGDER
fylkeskommune

Fra: Hanne Dybwik <Hanne.Dybwik@jernbanedirektoratet.no>
Sendt: mandag 8. september 2025 11:53
Til: Postmottak Nordland fk <post@nfk.no>; postmottak@ffk.no; postmottak@tromsfylke.no; postmottak@trondelagfylke.no; post@mr fylke.no; post@vlfk.no; firmapost@rogfk.no; AFK.Postmottak <postmottak@agderfk.no>; post@telemarkfylke.no; post@vestfoldfylke.no; post@bfk.no; post@innlandetfylke.no; post@afk.no; post@ofk.no; post@transport.no; post@kollektivtrafikk.no; arkiv@avinor.no; Merethe Olsen <merethe@nor-way.no>; Peter.ahlgren@flix.com; Bjørn Rebne <bjorn.rebne@vy.no>; office@nobina.no; post@connectbus.no; post@unibuss.no; post@boreal.no
Kopi: postmottak@sd.dep.no
Emne: Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport på høring

You don't often get email from hanne.dybwik@jernbanedirektoratet.no. [Learn why this is important](#)

Hei!

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en rapport som vurderer en mulig tilskuddsordning for langdistansebusser. Rapporten sendes med dette ut til berørte aktører på en høring. Høringsuttalelser kan sendes til post@jernbanedirektoratet.no. **Høringsfrist er 20. oktober.** Etter denne fristen vil Jernbanedirektoratet gjennomgå og sammenstille høringsinnspillene, og sende endelig rapport med høringsinnspill til Samferdselsdepartementet for videre behandling. Ta gjerne kontakt med oss dersom det er

spørsmål til arbeidet.

Mvh

Hanne Dybwik

Seniorrådgiver, Konsept og utredning

Mobil: 47481496

Besøksadresse: Nygårdsgaten 112, Bergen

Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo

www.jernbanedirektoratet.no



PS 192/2025 Høringssvar - tilskuddsordning for langdistansebuss

Fylkesrådets forslag til vedtak

Fylkesrådet i Akershus sender følgende høringssvar:

1. Akershus fylkeskommune er negative til at det opprettes egen tilskuddsordning for langdistansebusser. Det eksisterende kollektivtilbudet i fylkeskommunene er allerede under sterkt press, og dersom målet er å gjøre nordmenn mindre avhengig av privatbilen, bør heller kollektivtrafikken, der kapasiteten allerede er sprengt, heller prioriteres opp.
2. Akershus fylkeskommune vurderer at det flere steder kan være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt å akseptere bruk av privatbil, leiebil eller lignende, der passasjergrunnlaget uansett er for tynt til å sikre lønnsomhet for busselskapene.
3. Dersom direktoratet ikke hensyntar punkt 1 og 2 i Akershus fylkeskommunes høringssvar, ber vi om at følgende:
 - a. Akershus fylkeskommune støtter at det går videre med modell 1 produksjonstilskudd
 - b. Akershus fylkeskommune forutsetter at en eventuell etablering av en tilskuddsordning ikke vil medføre en lavere andel frie midler til fylkeskommunen eller andre midler som kommer eksisterende kollektivreisende til gode.

Fylkesrådets rådsmøtes behandling av sak 192/2025 i møte den 13.10.2025:

Det ble ikke fremsatt endrings- eller tilleggsforslag.

Fylkesrådets vedtak

Fylkesrådet i Akershus sender følgende høringssvar:

1. Akershus fylkeskommune er negative til at det opprettes egen tilskuddsordning for langdistansebusser. Det eksisterende kollektivtilbudet i fylkeskommunene er allerede under sterkt press, og dersom målet er å gjøre nordmenn mindre avhengig av privatbilen, bør heller kollektivtrafikken, der kapasiteten allerede er sprengt, heller prioriteres opp.
2. Akershus fylkeskommune vurderer at det flere steder kan være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt å akseptere bruk av privatbil, leiebil eller lignende, der passasjergrunnlaget uansett er for tynt til å sikre lønnsomhet for busselskapene.
3. Dersom direktoratet ikke hensyntar punkt 1 og 2 i Akershus fylkeskommunes høringssvar, ber vi om at følgende:
 - a. Akershus fylkeskommune støtter at det går videre med modell 1 produksjonstilskudd
 - b. Akershus fylkeskommune forutsetter at en eventuell etablering av en tilskuddsordning ikke vil medføre en lavere andel frie midler til fylkeskommunen eller andre midler som kommer eksisterende kollektivreisende til gode.



JERNBANEDIREKTORATET

Postboks 16

0101 OSLO

Dok.nr:	25/02484-6
Deres ref:	
Avdeling:	Strategi og forvaltning
Saksbehandler:	Lars H. Engerengen
Dato:	08.10.2025

Høringsinnspill - Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebus

Finnmark fylkeskommune ønsker med dette å gi innspill til Jernbanedirektoratets høring om forslag til implementering av en tilskuddsordning for langdistansebus. I det etterfølgende vil vi særlig fremheve de geografiske, demografiske og klimatiske særtrekkene som gjør Finnmark til et område med helt spesielle behov for offentlig tilrettelegging av langrutetilbudet.

Dagens situasjon i Finnmark

Finnmark har en geografisk utstrekning som er 13 % større enn Danmark, og det er ikke uvanlig med bussreiser som varer mellom 3 og 7 timer. I motsetning til andre deler av landet, finnes det ingen togforbindelser i Finnmark, og langdistansebusene utgjør derfor en helt sentral del av det kollektive transporttilbudet. Langdistansetilbudet som våre ekspressbusser utgjør, knytter by og distrikt sammen, og er vesentlige i forhold til å frakte innbyggerne mellom bo- og arbeidsregioner, til og fra fylkets to sykehus, helsevesenets desentraliserte spesialistenheter, Forsvarets avdelinger osv.

Siden 2016 har Finnmark fylkeskommune selv driftet ekspressbusstilbudet i fylket. Dette er langdistanseruter som kjøres daglig med flere avganger på strekninger av mellom 3 – 7 timers lengde.

Innføringen av dette langdistansetilbudet ble gjort etter en vurdering av at det ikke var realistisk å få kommersielle aktører til å etablere et bærekraftig tilbud, gitt de lave inntektene og lange avstandene. Fylkeskommunen subsidierer i dag nær 80 % av hver solgt bussbillett, noe som illustrerer det økonomiske gapet mellom kostnader og billettinntekter.

Framtidig samarbeid og drift

Finnmark har allerede tatt i bruk elektriske busser både i bybuss- og ekspressbusstilbudet. Allikevel ser vi betydelig usikkerhet og mulige utfordringer knyttet til strømkapasitet og ladeinfrastruktur, særlig for de lengste rutene.

En statlig tilskuddsordning vil kunne bidra til å videreutvikle og styrke busstilbudet, og legge til rette for samarbeid på tvers av fylkesgrenser. Eksempler på slike samarbeidsruter er Tromsø–Alta og den tidligere "Nordnorgeexpressen", som gikk fra Fauske i sør til Nordkapp i nord og Kirkenes i øst. Ved en



eventuell pilotering/testing eller gjenoppretting av denne ruten, forventer vi at både fylkeshovedstaden Vadsø og reiselivsmagneten Nordkapp inkluderes i planene.

Dagens kommersielle langdistansetilbud i Finnmark er hovedsakelig knyttet til ruter over landegrensen. Å inkludere disse selskapene i tilskuddsordningen vil gi fylkeskommunen som lokal ruteforvalter bedre mulighet til samarbeid og koordinering mellom offentlig og kommersiell drift. Dette vil også gjøre det enklere å tilpasse rutetilbudet og takstsystemet, og sikre bedre korrespondanser mellom ulike transportformer.

Muligheter og økonomi

Finnmark er i en særstilling som følge av lange avstander, spredt befolkning og krevende værforhold. Dette må gjenspeiles i utformingen av tilskuddsordningen.

En fremtidig tilskuddsmodell bør derfor også inkludere betingelser som sikrer rimelige reiser for unge, skoleelever og studenter, for å fremme sosial mobilitet og lik tilgang til utdanning og tjenester.

Utredningen legger til grunn at tilskuddsbeløpet kun skal utgjøre en mindre andel av de totale inntektene for bussoperatør. I Finnmark er ikke dette realistisk, da hver enkelt billett i dag subsidieres med nær 80 % fra det offentlige. Fylkeskommunen er derfor tvilende til at en ordning med denne forutsetningen vil få virkning i vårt fylke. Vi foreslår at en eventuell tilskuddsordning følger en trappetrinnsmodell, der tilskuddet starter høyt første året, for å gi insentiv til oppstart, og deretter trappes ned i takt med utviklingen av rutedriften. Dette vil også være mer attraktivt for bussoperatørene, i forhold til å teste ut nye strekninger.

Videre vises det i utredningen til at Staten gir betydelige tilskudd til drift av busstilbudet i byområder med byvekstavtaler og belønningsordninger. Finnmark har seks byer, og det driftes bybuss i fem av dem, men ingen av disse omfattes av slike ordninger. Det finnes per i dag ingen tilskuddsordning tilpasset Finnmark. Når utredningen legger til grunn et nasjonalt perspektiv, forventer vi at Finnmark inngår i dette, både i utforming av ordningen og i utvelgelse av teststrekninger.

Anbefaling av modeller

Finnmark fylkeskommune er enig i at modell 1 – produksjonstilskudd – er den mest hensiktsmessige løsningen. For å gjøre tilpasning mellom offentlig og kommersiell trafikk enklere, foreslår vi at fylkene står for behandling av søknader om tilskudd. Dette vil gi bedre lokal tilpasning og forenkle dialogen om rute- og takstsamarbeid, samt potensielle korrespondanser. Den reisende kunden er ikke interessert i om rutene er kommersielle eller tilskuddsruter – han/hun er kun interessert i at reisen er mest mulig sømløs.

Videre er det ingen tvil om at modell 2 vil kunne gi muligheter for samarbeid mellom fylkene, og derav kunne etablere nye kollektive reisemuligheter for de reisende – kanskje spesielt i ytterdistriktene. Her ønsker Finnmark å spille inn vesentligheten av at et samarbeid mellom fylker også skal kunne skje på tvers av landegrensene. I dag er de kommersielle langdistansebussene i Finnmark hovedsakelig er grensekryssende, men de utgjør samtidig et godt tilskudd til det totale kollektivtilbudet i fylket. Det anbefales derfor at en tilskuddsmodell også inkluderer muligheter for at internasjonale busselskaper skal kunne søke på lik linje som norske.

Realistisk tilskuddsmodell for Finnmark

Finnmark fylkeskommune ser positivt på at det etableres en tilskuddsordning for langdistansebuss, men understreker at ordningen må utformes slik at den faktisk gir effekt også i distriktene. Det anses nok som lite sannsynlig at den foreslåtte ordningen vil føre til etablering av nye langdistanseruter i Finnmark, med mindre den tilpasses fylkets særlige behov. Dette skyldes ikke nødvendigvis bare modellene som er foreslått, men derimot fylkets særegenheter i demografi, geografi og klima.

Finnmark fylkeskommune støtter at det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse av relevante strekninger før implementering av ordningen. Ved utvelgelse av strekninger og etablering av testområder og samarbeid viser vi igjen til utredningens forutsetning om et nasjonalt perspektiv, og forventer at særforholdene i Finnmark inngår i dette.

Det gjøres avslutningsvis oppmerksom på at høringen kun er administrativt behandlet, som følge av tidsfristen.

Med hilsen

Jørgen Blix
Samferdselssjef

Lars H. Engerengen
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Høringsuttalelse – «Tilskuddsordning for langdistansebuss»

Avgiver: Konkurrenten.no AS og Valdresruta AS

Mottaker: Jernbanedirektoratet

Dato: 20. oktober 2025

Emne: Innspill til utredningen «Tilskuddsordning for langdistansebuss»

Sammendrag

- Output-basert ordning med passasjertilskudd som hovedmodell – midler utløses av faktisk gjennomført passasjertransport.
- Eksplisitt kompensasjon for pålagte sosiale rabatter (barn, student, honnør), analogt med praksis i offentlige togkontrakter (PSO).
- Omfang: alle kommersielle langdistansebusser > 80 km jf. yrkestransportloven § 6, uavhengig av togtilbud.
- Fjern kriteriene «strekninger uten tog» og «tilsvarende kommersielle tilbud» for å sikre konkurransenøytralitet og stimulere nyskaping og nettverkseffekter.
- Knytt tilskudd til at operatør er del av et nettbasert, internasjonalt tilgjengelig salgssystem med direkte billettsalg og åpne grensesnitt.
- Enkel, forutsigbar og etterprøvbart modell med standardiserte satser, tydelige mål og krav til rapportering/revisjon.

1. Bakgrunn og formål

Stortingets anmodningsvedtak 918 (2024) ber regjeringen vurdere en tilskuddsordning for langdistansebusser. Formålet bør være å sikre geografisk tilgjengelighet, mobilitet og klimaeffektivitet i et kommersielt marked med stor samfunnsnytte. Langdistansebusser knytter regioner og knutepunkt sammen, og direkteforbindelser eller få, forutsigbare omstigninger er avgjørende for at kunden velger kollektivt fremfor bil.

2. Hvorfor passasjertilskudd?

- **Kostnadseffektivitet:** Offentlige midler utløses kun ved faktisk transportert passasjer.
- **Innovasjon og ruteutvikling:** Insentiver til å etablere nye ruter og optimalisere frekvens og kapasitet.
- **Kundevennlighet:** Vekt på punktlighet, regularitet og sømløse reiser.
- **Kontrollerbarhet:** Billettdata og standardisert rapportering gjør ordningen etterprøvbart og statsstøtterettslig robust.

2.1 Foreslått utforming (skisse)

Grunnenhet: Tilskudd per påstigende passasjer (eventuelt vektet med passasjerkilometer).

Geografisk differensiering: Moderat høyere sats for distrikts- og lavtrafikkstrekninger.

Tidsdifferensiering: Mulig svak vekt mot lavtrafikkperioder for bedre kapasitetsutnyttelse.

Tak/rammer: Årlige budsjett per rute/operatør basert på fjorårets tall for budsjettkontroll.

Kvalitetsvilkår: Minstekrav til regularitet, kundeservice, universell utforming og datarapportering.

3. Kompensasjon for sosiale rabatter

Rabatter til barn, studenter og honnør er samfunnspolitiske virkemidler som øker mobilitet og inkludering. I en passasjertilskuddsmodell bør disse kostnadene kompenseres eksplisitt for å sikre likebehandling på tvers av transportformer og eierskap.

Praktiske alternativer:

- Egen refusjonskomponent basert på dokumenterte billettsalg i rabattkategorier (automatisk via billettsystemet) og attestert av regnskapsfører eller revisor.
- Standardisert påslag i passasjertilskudd for reiser solgt med sosiale rabatter.

4. Omfang – alle kommersielle ruter > 80 km (yrkestransportloven § 6)

Ordningen bør omfatte alle kommersielle langdistansebusser som trafikkerer strekninger lengre enn 80 km, uavhengig av togtilbud på deler av strekningen. Dette fremmer nyetablering, nettverkseffekter og likebehandling.

4.1 Fjern «strekninger uten tog» og «tilsvarende kommersielle tilbud»

Å knytte støtte til «strekninger uten tog» skaper kunstige skiller i et intermodalt marked. Kriteriet «tilsvarende kommersielle tilbud» er uklart, kan favorisere dominerende aktører og svekke etableringsinsentivene.

5. Åpen og tilgjengelig distribusjon

Vurder som vilkår at operatør er tilknyttet et nettbasert salgssystem som er internasjonalt tilgjengelig, med direkte billettsalg og åpne API-er. Dette øker tilgjengelighet, styrker korrespondanser/kombinasjonsreiser og reduserer tilskudsbehovet per passasjer.

6. Konkurransenøytralitet og styringsmessige forhold

Ordningen må forhindre krysssubsidiering og sikre leverandørnøytralitet. Vi anbefaler tydelig regnskapsmessig skille mellom virksomhetsområder hos aktører med både PSO-finansiert virksomhet og kommersielle ruter, robuste kontroll- og revisjonsmekanismer, og likebehandling i rabattkompensasjon uavhengig av eierskap og konsernstruktur.

7. Implementering – praktiske forslag

Satsstruktur: Grunnsats per passasjer, evt. tillegg per passasjerkilometer, samt refusjon/tillegg for sosiale rabatter.

Kvalifikasjonskrav: Rute > 80 km; gyldig løyve og universell utforming; billettsystem med revisjonsspor.

Rapportering og kontroll: Månedlig rapportering av passasjerer, passasjerkilometer, inntekter og rabattfordeling; årlig revisjon; sanksjoner ved avvik.

Budsjettkontroll: Årlige rammer per rute/operatør og nasjonal totalramme; mekanismer ved oversøking (pro rata/kø).

Trinnvis innfasing: Pilot i 2026 og nasjonal utrulling fra 2027 med halvårlige statusgjennomganger.

Resultatindikatorer: Trafikkvekst, markedsandel mot bil, kundetilfredshet, regularitet, nye ruter/avgangspunkter og klimaeffekt.

8. Avslutning

En passasjertilskuddsordning kombinert med kompensasjon for sosiale rabatter er etter vår vurdering det mest treffsikre og konkurransenøytrale virkemiddelet for å styrke langdistansebussens rolle i norsk mobilitet. En åpen, enkel og etterprøvbart modell vil fremme nyetableringer, nettverkseffekter og kundevennlige direkteforbindelser, og sikre effektiv bruk av offentlige midler.

Med vennlig hilsen

(sign.)

Konkurrenten.no AS

Tom Roger Øydne, daglig leder

Telefon: 913 84 740

E-post: tomroger@touring.no

(sign.)

Valdresruta AS

Helge Kvame, daglig leder

Telefon: 911 11 114

E-post: helge@kvame.no

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 Oslo

Deres ref:	Deres dato:	Vår ref:	Vår saksbehandler	Dato
		25/21911 - 25/150981	Merete Maurset	29.09.2025

Tilskuddsordning for langdistansebuss – svar på høring

Møre og Romsdal fylkeskommune viser til Jernbanedirektoratet sin rapport som vurderer en mulig tilskuddsordning for langdistansebusser, og høringen med frist 20. oktober 2025. Her følger vår høringsuttalelse.

FRAM er Møre og Romsdal fylkeskommune sin kollektivsatsing, og har hovedansvaret for å tilby transporttjenester innenfor buss, hurtigbåt og fylkesveiferjer i fylket.

Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til at det blir gjort en utredning der samfunns målet er å «...stimulere til mer likeverdig tilgang til miljøvennlige kollektivtilbud for lange reiser [gjennom effektive virkemidler]» (side 22).

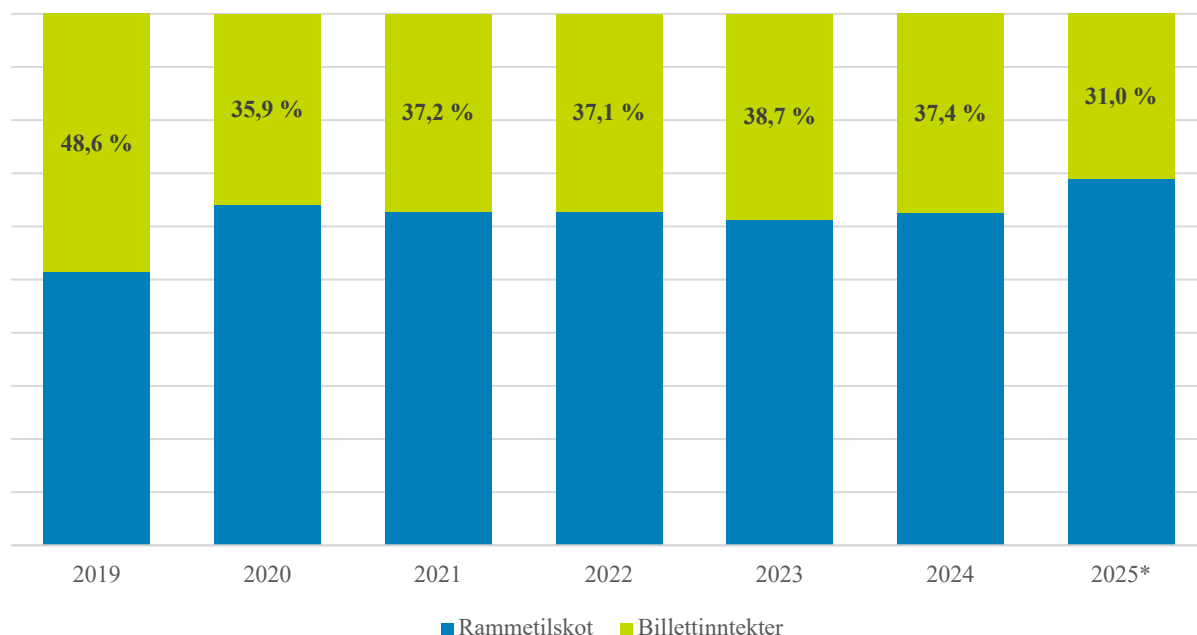
Møre og Romsdal har et bostedsmønster og næringsliv som ligger langs fjorder og kyst. Det er lav redundans i vårt veinett, og det kan være lange avstander til nærmeste flyplass og ikke minst togstasjon. Oppfyllelsen av effektmål a, der «*de reisende har tilgang til et kollektivtilbud for lange reiser i alle deler av landet*» (side 23), vil derfor tilføre innbyggerne i Møre og Romsdal en stor verdi.

Utvikling i kostnader og finansierungsgrad for kollektivtransporten

Kostnadsveksten tilknyttet kollektive tjenester har økt kraftig de siste årene. Netto driftsutgifter tilknyttet buss gikk fra 2023 til 2024 opp med 11 prosent (KOSTRA-funksjon 730). Samtidig så har driften vært preget av et ønske om å stimulere til økte passasjertall etter pandemien. Dette resulterte i en realnedgang i billettprisene, der tiltak tilknyttet økte billettpriser først ble satt inn i august 2024. Billettinntektene har de siste årene finansiert en stadig mindre del av driftskostnadene. Dette gjør at fylkeskommunen er avhengig av å benytte frie rammetilskudd for å finansiere driften.

Buss

2019-2025



Figur 1 Utvikling i finansierungsgraden til buss i Møre og Romsdal fylkeskommune (*2025 er basert på årsprognose)

Kombinasjonen av kostnadsveksten, nye anbud, og tilhørende nye krav til miljø og sikkerhet, har ledet til at ruteproduksjonen i nye kontraktperioder blir redusert. Det er den lovpålagte skoleskyssen som i stor grad blir den skalerende faktoren for busstilbudet i distriktsområdene.

Tilskuddsordningen skal ikke erstatte eksisterende kollektivtilbud

I dagens økonomiske situasjon, så er vi enige i at det er viktig at en ordning om tilskuddsordning for langdistansebuss leder til nye komplementære transporttilbud, og ikke substitutter. Det er et viktig premiss at tilskuddsordningen innrettes på en måte som gjør at nye tilbud som omfattes av ordningen ikke utkonkurrerer eksisterende tilbud. Dette blir støttet av rammebetingelsene som er definert i rapporten (s.4), som viser til at ordningen ikke skal gripe inn i den etablerte ansvarsdelingen der fylkeskommunen har ansvar for å ivareta reisebehov internt i fylket, og at langdistansetilbud må komme i tillegg til eksisterende kollektivtilbud (=ikke erstatte). Vi er også enige i betingelsen om at nye tilbud ikke skal ha vesentlige konkurranseflater mot lokal kollektivtrafikk.

Regional kollektivtrafikk fungerer også som langdistansekollektivtrafikk

I kapittel 2.2.1 omtales hva som menes med langdistansekollektivtrafikk, og hva som skiller denne fra regional kollektivtrafikk. Det skilles primært på langdistanse- og regional kollektivtrafikk ut ifra funksjon. Vi vurderer at vi har ruter som ut ifra definisjonen i rapporten er regional kollektivtrafikk, men som i praksis fyller funksjonen til langdistansekollektivtrafikk. Spesielt rollen langdistansekollektivtrafikk har for å knytte ulike arbeidsmarkedsregioner sammen ivaretas regionalt i vårt fylke. Innad i Møre og Romsdal har vi flere

arbeidsmarkedsregioner, og i fravær av togtilbud som fyller funksjonen til «langdistansekollektivtrafikk» har vi busstilbud i fylkeskommunal regi som kan anses å være «langdistansekollektivtrafikk» («formålet med langdistansereiser er mange, alt fra reiser til/fra studiested, turisme, besøksreiser, ferie og helgeturer, reiser til spesialisthelsetjeneste og arbeidsreiser»). At tilbud som er fylkesinterne, men som ellers fyller kriteriene for å bli regnet som langdistansetrafikk ikke skal omfattes av ei tilskuddsordning mener vi er uheldig.

Vurdering av modeller

Møre og Romsdal fylkeskommune støtter anbefalingen om å gå videre med modell 1: Produksjonstilskudd. Møre og Romsdal fylkeskommune mener det er positivt at en slik ordning er basert på forhåndsdefinerte strekninger av staten, da dette vil stimulere til å direkte innfri effektmål a. I arbeidet med å velge ut aktuelle strekninger ber vi om at fylkeskommunene som har god kjennskap til regionale forhold blir koblet på. Modell 2: Samarbeidstilskudd, vil etter Møre og Romsdal fylkeskommune sine vurderinger lede til høye administrative kostnader, der det er en risiko for at lokalpolitiske prosesser forsinkes fremdriften. Når modellen også krever at minst to fylkeskommuner samarbeider om et langdistansetilbud, vil det bli et spørsmål om hvem som blir juridisk ansvarlig for kontrakten med operatør. Møre og Romsdal fylkeskommune anser derfor modell 1 som mer effektiv for samfunnet, og støtter anbefalingen om at det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse på relevante strekninger før det besluttes om en tilskuddsordning skal iverksettes. Møre og Romsdal fylkeskommune har et veinett med lite redundans, der trasévalg er viktig for at nye langdistansetilbud skal være reelle alternativ til privatbilen eller fly.

En forutsetning for anbefalingen av modell 1 er «...at tilskuddsbeløpet kun utgjør en mindre andel av de totale inntektene for bussoperatøren» (side 79). Med den kostnadsutviklingen som preger bussnæringen, kombinert med fylkeskommunens erfaringer om finansierungsgraden til de reisende, så vil vi se at det er overveiende sannsynlig at nye langdistanseruter blir gjennomført gjennom «[...] offentlige kjøp gjennom anbud» (side 79), heller enn gjennom en tilskuddsordning. Da vil det i praksis heller være modell 5: Trafikkpakker, som er det realistiske alternativet.

Møre og Romsdal fylkeskommune vil likevel be arbeidsgruppen om å se på muligheten for å se på en «trappetrinns-modell» for tilskuddsordning, der beløpet går i nivå med en gitt «finansierungsgrad» av tilbudet, da dette er «[...] et langdistansetilbud som i hovedsak er finansiert gjennom kommersielle billettinntekter, det vil si at det kan argumenteres for at det er «markedssvikt»» (side 25).

Rapporten viser til at modell 1 kan stimulere til en villighet hos operatør om å ha en høy frekvens på tilbudet sitt. Transportøkonomisk institutt peker på at frekvens på tilbudet har stor innvirkning på folk sitt valg av transportmiddel, og god frekvens vil øke sannsynligheten for at de reisende velger kollektivtilbud framfor f.eks. privatbil. Da modell 1 er tuftet på en busstrasé

staten ønsker skal bli betjent, så vurderer Møre og Romsdal fylkeskommune økt frekvens som positiv for å skape attraktivitet til tilbudet hos de reisende.

Arbeidsgruppen trekker frem modell 3 som et alternativ til modell 1, der det anbefales en tilpasning av Enturs salgssystem til å støtte sømløse reiser med langdistansebuss. Møre og Romsdal fylkeskommune støtter dette. Møre og Romsdal fylkeskommune vil imidlertid trekke frem at dagens praksis med dynamiske priser kan gjøre det krevende å få tilsiktede effekter ved modell 3: Passasjertilskudd. Et fast tilskudd per passasjer i kombinasjon med passasjerens variable billettpris kan lede til utilsiktet prisstrategi og dermed passasjerutvikling. Modell 4: Takstsamarbeid vil etter Møre og Romsdal fylkeskommune sin mening fordra en tilpasning av Enturs salgssystemer, eventuelt endring av praksis hos de kommersielle aktørene. Passasjerene har i dag muligheten til å sy sammen reiser basert på fylkeskommunalt tilbud og togtilbud. Det kommersielle busstilbudet har ikke tilgjengeliggjort sine billetter gjennom nasjonal løsning, og sømløsheten er dermed tilsvarende forringet.

I rapporten vises det til at det ikke vil være mulig å stille krav til korrespondanse med annen kollektivtransport ved valg av modell 1. Vi mener at dette er en svakhet ved modellen, fordi gode korrespondanser mellom ulike typer kollektivtrafikk bidrar til at kundene kan reise sømløst, uavhengig av hvem som har ansvar for tilbudet. F.eks. jobber Møre og Romsdal fylkeskommune aktivt for å få til gode korrespondanser mellom busstilbudet vi har ansvar for, og togtilbudet i regionen. Sømløshet er svært viktig for å gjøre det attraktivt for de reisende å bruke et kollektivtilbud. Både gode korrespondanser mellom ulike tilbud, og muligheter for billettkjøp gjennom nasjonal løsning for hele reisen er sentralt her.

Samhandling med fylkeskommunene

Uavhengig av hvordan ei ev. tilskuddsordningen innrettes, vil vi framheve viktigheten av at fylkeskommunene som ansvarlige for den regionale kollektivtransporten blir involvert i arbeidet ut over å være en høringspart. Etablering av samarbeidsfora vil være en god måte å sikre kunnskapsdeling om regionale forhold som vil ha betydning for markedsgrunnlaget til nye langdistansetilbud.

Med hilsen

Merete Maurset
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Vår dato: 20.10.2025

Tilskuddsordning for langdistansebuss - høringsinnspill

NHO Transport viser til høring av Jernbanedirektoratets utredning «Tilskuddsordning for langdistansebuss». Foreningen representerer norske persontransportbedrifter, blant annet de aktørene som i dag utvikler og drifter kommersielle ekspressbusstjenester i Norge. Vi takker for å ha blitt involvert som del av direktoratets referansegruppe og for muligheten til å gi innspill til foreliggende rapport.

Næringens vurdering

NHO Transport er positiv til at myndighetene ønsker å styrke tilbudet av miljøvennlige og tilgjengelige transportalternativer for lange reiser, og deler målet om å redusere bilbruk og sikre et godt transport- og mobilitetstilbud i hele landet. Rapporten anerkjenner langdistansebussenes betydning både for de reisende og for samfunnet.

Ekspressbusstilbudet i Norge er per i dag selvfinansiert gjennom billettinntekter. Til sammenligning er andre deler av kollektivtilbudet offentlig støttet. Ekspressbussaktørene tilbyr langdistansebussruter der det er økonomisk bærekraftig, tilbudet er kjennetegnet av kostnadseffektiv drift og entreprenørskap. Kommersielle aktører "lever og dør" med kundene sine og ønsker i utgangspunktet ikke å være avhengig av en tilskuddsordning. Ekspressbusser er erfaringsmessig også attraktive arbeidsplasser for sjåførene.

Rapporten peker på at en statlig tilskuddsordning kan være et effektivt virkemiddel for å dekke hull i kollektivnettet der markedet ikke strekker til. Næringen støtter dette formålet. Etter vår vurdering er modell 3 i utredningen, passasjertilskudd, den best egnede løsningen for å ivareta intensjonen bak en tilskuddsordning og operatørenes evne til markedsorientering.

Jernbanedirektoratets definisjoner setter imidlertid flere begrensinger og forutsetninger for en eventuell tilskuddsordning. Blant annet skal ruten være minimum 250 kilometer, og det skal ikke finnes et togtilbud eller annet langdistansetilbud med buss. Direktoratet bør vurdere om disse vilkårene er for strenge, i hvert fall hvis ordningen skal baseres på passasjertilskudd. Målet bør være å styrke det totale kollektivtilbudet og sikre mest mulig sømløse reiser (uten bil). Langdistansebusser kan på en god måte supplere togtilbudet eller ha stoppmønstre som når andre passasjerer. For noen av de reisende vil det være aktuelt å gå på eller av i bysentrum eller bytte av transportmiddel ved kollektiv-knutepunkter.

Det er også viktig at en eventuell tilskuddsordning 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 eventuell tilskuddsordning for nye ruter. 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.

Hvorfor passasjertilskudd?

1 - Insentiv til markedsutvikling

Et passasjertilskudd forutsetter at operatøren kjenner både markedet og kundene. Ekspressbussaktørene har gjennom mange år utviklet denne kompetansen - de lever av billettinntekter, og gjennom effektive prismekanismer og tilbudsutvikling har de insentiver til å øke kvaliteten og kundeopplevelsen. Når tilskuddet er knyttet til antall passasjerer, skaper det sterkere insentiver til å øke etterspørselen gjennom produktforbedring og gjøre transporttilbudet mer attraktivt for nye reisende. Passasjertilskuddet er også den modellen som i størst grad ivaretar de overordnede transport- og klimamålsetningene.

2 - Produksjonstilskudd gir i utgangspunktet ikke kundeinsentiver

Et rent produksjonstilskudd (modell 1) gir støtte per avgang uavhengig av resultat. Dette stimulerer ikke direkte til å øke passasjerantallet eller kvaliteten på tilbudet. Her får operatøren samme offentlige støtte uansett. Denne modellen er forutsigbar for operatøren, men gir få insentiver til innovasjon, markedsutvikling og forbedringsarbeid.

3 - Bidrag til oppfyllelse av overordnede politiske målsettinger

Etter vårt syn må en eventuell tilskuddsordning til langdistansebuss bidra til få flere til å velge delte og mer miljøvennlige reiser, som erstatning for personbil og potensielt fly. 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 passasjerbasert støtteordning vil være et kostnadseffektivt virkemiddel for å oppnå disse målene. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2026 foreslås det delvis økte kostnader for bilister. En styrking av kollektivtilbudet vil gi flere bilister et miljøvennlig transportalternativ.

4 - Samspill med øvrig kollektivtrafikk

Ekspressbussene skiller seg fra lokale rutebusser, blant annet gjennom stoppmønster og trasévalg. De komplementerer det fylkeskommunale kollektivtilbudet pluss tog, og gir mest nytte der det er gode korrespondanser og gjerne takstsamarbeid med fylkeskommunen. Med sin flatedekning forsterker ekspressbussene mange steder kollektivtilbudet totalt sett. I noen tilfeller kan ekspressbussene også dekke et lokalt

transportbehov på en kostnadseffektiv måte. De samarbeidsmodellene som fungerer bra i dag bør dermed videreføres og gjerne styrkes. Praktisk tilgang til kollektivknutepunkter og bysentrum har også betydning for langdistansebusser.

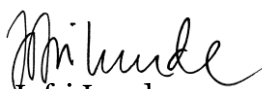
5 - Effektivitet og administrasjon

Ekspressbusstjenestene leveres i dag gjennom billettfinansiering. Bransjen driver kostnadseffektivt med relativt høy kapasitetsutnyttelse og lavt klimaavtrykk. Det er avgjørende at en eventuell ny tilskuddsordning er markedsnær og ikke medfører betydelige ulemper for operatørene i form av unødvendig administrasjon eller føringer for tilbudsutviklingen. En eventuell tilskuddsordning må være enkel, forutsigbar og knyttes til dokumenterte resultater i form av passasjerantall.

Avslutningsvis vil foreningen nevne at det ved en eventuell tilskuddsordning ikke bør stilles krav om nullutslipp for tildeling av eventuelle tilskudd. Det er ennå ikke tilgjengelige klasse III busser med alternative drivlinjer som tilfredsstiller ekspressbussaktørenes driftsopplegg og materiellkrav (komfort, bagasjeplass etc.). Dessuten er det andre virkemidler og tilskuddsordninger, for eksempel gjennom Enova, som er mer egnet for å stimulere omstilling av bussparken når flere aktuelle modeller er tilgjengelig på markedet.

NHO Transport er tilgjengelig ved spørsmål eller behov for dialog rundt videre arbeid med vurderingen av en eventuell tilskuddsordning for langdistansebuss.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Jofri Lunde
næringspolitisk direktør

Eskil Sæterlien (sign.)
næringspolitisk rådgiver

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
290/2025	Fylkesrådet	17.10.2025

Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport på høring

Sammendrag

Betydelige deler av Norge er i dag uten tilgang på et miljøvennlig kollektivtilbud for lange reiser. En utvidelse av kollektivtilbudet for lange reiser vil kreve at det offentlige griper inn. Nordland fylkeskommune støtter intensjonen bak utredningen om en nasjonal tilskuddsordning for langdistansebuss, og mener det kan bli et viktig virkemiddel for å sikre likeverdig tilgang til kollektivtransport i hele landet.

Rapporten konkluderer med at det bør etableres en ordning basert på modellene for produksjonstilskudd, alternativt kan også modellen med passasjertilskudd vurderes. Nordland fylkeskommune vil påpeke at dette kan fungere godt i områder som har tilstrekkelig trafikkgrunnlag til at operatørene kan oppnå lønnsomhet i rutene gjennom tilskudd, men det er usikkert om disse modellene vil fungere i trafikksvake deler av landet inkludert store deler av Nordland fylke.

En ny ordning for langdistansebuss bør favne bredt, og det bør også åpnes for at langdistanseruter internt i fylker kan inngå og ikke bare ruter som krysser fylkesgrenser. I et langstrakt fylke som Nordland, vil også enkelte bussruter internt i fylket kunne karakteriseres som langdistanse. Videre bør ordningen bidra til bedre flybusstilbud i distriktene, hvor det er krevende å oppnå lønnsomhet, og hvor det inngår ruter som dekker store avstander, slik som ved Evenes lufthavn. Det svake befolkningsgrunnlaget i Nord-Norge tilsier at det kan være nødvendig med offentlige anskaffelser av bussruter, fremfor kun tilskudd i form av produksjonstilskudd eller passasjertilskudd.

Før en ordning for langdistansebuss iverksettes, bør det gjennomføres pilotprosjekter i distriktene, herunder Nordland. Det pekes på behovet for tydelig rolleavklaring mellom stat og fylkeskommune, og at ordningen må utformes slik at den ikke svekker eksisterende fylkeskommunale tilbud.

Bakgrunn og formål

Stortinget har bedt regjeringen vurdere en tilskuddsordning for langdistansebuss på strekninger uten togtilbud eller kommersielle alternativer. Jernbanedirektoratet har med fokus på prinsipielle vurderinger, utredet ulike modeller for en slik ordning. Målet er å sikre et mer likeverdig og miljøvennlig kollektivtilbud for lange reiser i hele landet. Nordland fylkeskommune har store avstander og mange områder uten togtilbud, og er derfor særlig berørt av problemstillingen.

Utredningen definerer begrepet «langdistansebuss» til å gjelde bussreiser med over 3 timers reisetid eller mer enn 250 kilometer kjøreavstand.

Problemstilling

Fylkeskommunene har ansvar for kollektivtilbudet internt i sitt fylke. Staten har ansvaret for tilbudet der det finnes jernbane, for Kystruten fra Bergen til Kirkenes og for kjøp av flyruter i enkelte fylker.

Langdistansebussmarkedet er i dag hovedsakelig kommersielt drevet uten tilskudd fra det offentlige, og tilbudet er derfor konsentrert til strekninger med høy lønnsomhet i befolkningstette områder. Dette har ført til at flere distriktsområder, særlig i Nord-Norge, står uten et landbasert kollektivtilbud for lange reiser.

Fylkeskommunene har i utgangspunktet ikke ansvar for slike lange og fylkeskryssende strekninger, og det er behov for statlig inngripen for å sikre et helhetlig og rettferdig tilbud. I Nordland har likevel fylkeskommunen tatt et ansvar, og opprettet enkelte langruter internt i fylket, men også fylkeskryssende. Uten fylkeskommunens inngripen ville disse rutene ikke eksistert, etter som inntektene ikke dekker kostnadene ved å drifte tilbudet. På lik linje med annen kollektivtrafikk i fylket, kjøpes disse rutene inn etter konkurranse i form av bruttoanbud.

Grunnet fylkeskommunens stramme økonomiske situasjon, kan det være en viss risiko for at enkelte ruter må legges ned, i sammenheng med at aktuelle tilbudspakker blir lyst ut på nytt etter utløpt kontraktsperiode. En ordning med tilskudd til langdistansebuss bør ha en fleksibel innretning, slik at eksisterende tilbud i fylkeskommunal regi også kan opprettholdes, og kan inngå i et helhetlig og rettferdig tilbud som dekker hele landet.

I tillegg bør det åpnes for inkludering av flybusstilbud i ordningen, da tilbudet om flybuss i dag er svært mangelfullt mange steder i distriktene. Kommersielle aktører oppnår ikke lønnsomhet i rutene og tilbudet er derfor svakt utviklet eller ikke-eksisterende ved de fleste flyplassene i Nordland.

Faglig drøfting - alternative løsninger og konsekvenser

Rapporten vurderer innledende 6 forskjellige modeller, og hvor følgende 4 modeller er tatt videre i en samfunnsøkonomisk analyse, i tillegg til nullalternativet som er en videreføring av dagens situasjon uten støtte til etablering av langdistansebusstilbud:

Modell 1. Produksjonstilskudd, hvor busselskapet mottar et fast beløp i tilskudd per utførte avgang.

Modell 2. Samarbeidstilskudd, hvor fylkeskommuner (min. 2 stk.) kan gå sammen om å søke om tilskudd til å etablere et nytt langdistansetilbud eller samordne eksisterende tilbud til langdistansebuss.

Modell 3. Passasjertilskudd, hvor busselskapet mottar et fast beløp i tilskudd per langdistansepassasjer.

Modell 5. Trafikkkpakker, hvor Jernbanedirektoratet inkluderer langdistansebuss som en utvidelse av trafikkkpakker for fjerntog.

Modellene 1 og 3 vurderes i rapporten som mest kostnadseffektive og fleksible. Disse modellene

har høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Av disse to modellene har modellen produksjonstilskudd noe høyere måloppnåelse, men forskjellene mellom disse to modellene er små. Modellene 2 og 5 gir større offentlig styring, men også høyere kostnader og lengre gjennomføringstid.

Det er viktig at ordningen ikke svekker fylkeskommunenes ansvar for lokaltrafikk, og at den ikke skaper vesentlige konkurranseflater mot eksisterende tilbud. Det forutsettes at eventuelt nye langdistansetilbud vil komme i tillegg til det allerede eksisterende kollektivtilbudet. Langdistansebuss må være mest mulig sammenhengende og koordinert med det øvrige kollektivtilbudet.

Det er viktig å poengtere at en modell med tilskudd forventes å fungere godt så lenge tilskuddsbeløpet kun utgjør en mindre andel av de totale inntektene for bussoperatør. Dersom tilskuddsbeløpet er forventet å utgjøre operatørens hovedinntektskilde, anbefales offentlig kjøp gjennom anbud. Modell 5 Trafikkpakker er den anskaffelsesordningen med høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse.

Jernbaneverket framholder at det er behov for ytterligere analyser på relevante strekninger for å vurdere om nyttevirkningene av en ordning er større enn kostnadene. En slik samfunnsøkonomisk analyse vil i et tilstrekkelig grunnlag for å kunne anbefale om en tilskuddsordning faktisk bør implementeres – eller om nullalternativet uten offentlige tilskudd bør videreføres som i dag.

Det bør vurderes om enkelte langeruter internt i fylker, slik som de eksisterende rutene Bodø – Narvik/Sortland eller Narvik – Å i Lofoten, kan kvalifisere til støtte gjennom en tilskuddsordning. Dette er eksempler på bussruter med lang reisetid og som dekker store avstander, som samtidig fungerer som viktige forbindelser for lokalbefolkningen. Det bør også vurderes om ordningen kan stimulere til bedre koordinering av ruter på tvers av fylkesgrenser, som i dag ikke er tilstrekkelig godt koordinert. Et eksempel fra Nordland er ruten fra Bodø til Narvik og forbindelsen videre til Tromsø, som av forskjellige årsaker ikke er godt nok koordinert mellom fylkene, og hvor det derfor er et potensiale for en styrket forbindelse.

Flybusstilbudet ved Evenes lufthavn er et eksempel på et område hvor det er vanskelig å oppnå lønnsomhet, men hvor behovet for kollektivtilbud er stort. En tilskuddsordning bør derfor også omfatte flybussruter i distriktene.

Politiske vurderinger og prioriteringer

Utredningen viser at en offentlig tilskuddsordning kan være et målrettet og kostnadseffektivt virkemiddel for å få etablert langdistansebusstilbud på strekninger som er i grenseland for lønnsomhet. Med relativt små beløp, og relativt lave administrasjonskostnader, kan en støtteordning stimulere til at private aktører etablerer et tilbud, og at busselskapene bruker sin markedskompetanse og driftskompetanse til å gi et kostnadseffektivt og markedsrettet tilbud

Fylkesrådet i Nordland mener at en nasjonal tilskuddsordning for langdistansebuss er nødvendig for å sikre mobilitet og samfunnsdeltakelse i distriktene. Det er særlig viktig for unge, eldre og personer uten bil. Fylkesrådet prioriterer en ordning som:

- Er enkel å administrere
- Gir insentiver til entreprenørskap og tilbudsutvikling
- Kan tilpasses lokale behov

- Sikrer koordinering med øvrig kollektivtilbud

Dersom en nasjonal tilskuddsordning besluttet implementert, kan den bygge på prinsippene av Modell 1 Produksjonstilskudd, evt. Modell 3 Passasjertilskudd kan også vurderes, i områder som har et tilstrekkelig trafikkgrunnlag. For Nordland sin del er trafikkgrunnlaget over det meste av fylket svakt, og fylkesrådet vil framholde at det sannsynligvis er nødvendig med annen tilnærming for at en ordning skal fungere i Nord-Norge. I en regioner med svakt trafikkgrunnlag, må tilbudet mest sannsynlig anskaffes av det offentlige, enten ved at fylkeskommunene får tilført ressurser eller at staten kjøper inn tilbudet.

Manglende busstilbud over fylkesgrenser er en utfordring. Ordningen må legge opp til at eksisterende tilbud i forskjellige fylker kan samordnes, og dermed kvalifisere til støtte. I områder med svakt befolkningsgrunnlag og få bussavganger, vil det være behov for at rutene kan kombinere lokal- og fjerntrafikk.

Fylkesrådet ser at utnyttelse av den samlede kompetansen i bransjen er viktig, og anerkjenner at operatørene har mye kompetanse på utvikling og drift av langruter med høy effektivitet. Det er likevel viktig å understreke at et langdistanetilbud i distriktene må henge sammen med lokale tilbud i et integrert nettverk.

Lofotregionen fremstår som spesiell i form av det høye antall besøkende. I motsetning til resten av fylket, transporteres det flere passasjerer her på sommertid, enn ellers i året. For å dekke denne etterspørselen (besøkstopper) bør det vurderes om tilskudd kan gis for deler av året, hvor behovet er størst.

Nordland ønsker å være pilotregion for utprøving av ordningen, og ber om at strekninger som Bodø–Narvik–Tromsø/Alta vurderes som aktuelle.

En problemstilling som er gjeldende i et fylke som Nordland og som rapporten ikke belyser, er behovet for bedre flybussordninger. Flere flyplasser i Nordland mangler en tilfredsstillende dekning med flybuss. Også for dette markedet er det i hovedsak kommersielle aktører som ivaretar et visst tilbud basert på at det er mulig å oppnå lønnsomhet i rutene. Fylkesrådet ser at det er behov for tilskudd også innenfor dette segmentet og ikke bare det som går på langdistansebusser med reisetid over 3 timer og/eller avstander over 250 km.

Fylkesrådet i Nordland mener at en nasjonal tilskuddsordning må være fleksibel nok til å inkludere langdistansebussruter som går internt i fylker, samt flybusstilbud i distriktene. Det svake befolkningsgrunnlaget i Nord-Norge gjør det utfordrende å oppnå kommersiell lønnsomhet, og det kan derfor være nødvendig med offentlige anskaffelser av enkelte ruter. Dette gjelder både langdistanse- og flybusstilbud.

Fylkesrådet vil poengtere at etablering av nye ruter for langdistansebuss, ikke må komme som erstatning for persontog. Langdistansebuss må bidra til å supplere og styrke det eksisterende togtilbudet.

Helhetlig samfunnsutvikling - vurdering av konsekvenser for Nordland fylke

Etablering av langdistanseruter for buss kan ses på som et bidrag til å utvikle livskraftige lokalsamfunn og konkurransedyktig næringsliv, ved at det gir innbyggerne bedre mobilitet ved behov for reiser over større avstander. Dette kan medvirke til å styrke bosetting og gjøre

rekruttering av arbeidstakere enklere.

Medvirkningsråd

Medvirkningsrådene har vært kontaktet for å avklare innspill og involvering.

Eldrerådet støtter etableringen av en slik ordning og har uttalt følgende:

«Dette er en nokså komplisert sak og jeg er usikker på behovet.

Det er vel nylig etablert bussrute Bodø-Lillehammer og det kunne være viktig å få vite noe om belegg på denne ruten.

Jeg er enig i at det bør gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse og for Nordland bør følgende strekninger inngå i en slik analyse

1. Bodø-Trondheim-Oslo
2. Bodø-Tromsø (og eventuell forlengelse til Alta)

Den enkleste ordningen synes å være produksjonstilskudd, men også passasjertilskudd bør vurderes.»

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune

Økonomiske og personellmessige konsekvenser

Ordningen vil ikke medføre direkte økonomiske forpliktelser for fylkeskommunen, men kan kreve administrativ oppfølging dersom fylkeskommunen involveres i samarbeidstilskudd eller koordinering etc. Det må avklares hvordan eventuelle kostnader til takstsamarbeid eller tilrettelegging skal fordeles.

Andre konsekvenser

Ordningen vil kunne styrke kollektivtilbudet i Nordland, redusere transportulikhet og bidra til grønn mobilitet. Avhengig av hvilke ruter som eventuelt blir opprettet, kan det også tenkes at ordningen vil kunne avlaste fylkeskommunale tilbud og redusere behovet for egne langdistanseruter.

Vedtakskompetanse

Det vises til fylkestingssak 164/2024 «Reglement for delegering av myndighet fra fylkestinget», hvor det i kapittel 6.5 Uttalelse i høringssaker, heter at: *«Myndighet til å avgi uttalelse i høringssaker om lovforslag, offentlige utredninger og om endring av nasjonal politikk, tilligger fylkestinget. Fylkesrådet kan likevel avgi uttalelse i slike saker når tidsfrister ikke muliggjør behandling i fylkestinget. Øvrige høringssaker av betydning for Nordland kan avgis av fylkesrådet.»*

I denne saken er høringsfristen satt til 20. oktober (pr. telefon er det gitt muntlig beskjed om at uttalelsen fra fylkeskommunen må være mottatt senest 22. oktober), slik at det ikke er mulig å få saken behandlet i fylkestinget.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

1. Nordland fylkeskommune støtter etableringen av en nasjonal tilskuddsordning for langdistansebuss.
2. Nordland Fylkeskommunen anbefaler at ordningen baseres på modellen for produksjonstilskudd, i områder hvor trafikkgrunnlaget er stort nok. Alternativt kan også passasjertilskudd vurderes.
3. Nordland fylkeskommune anbefaler at ordningen også bør omfatte langdistansebussruter internt i fylker, der reisetid og avstand tilsier at rutene faller inn under definisjonen.
4. Nordland fylkeskommune ber om at ordningen også utformes slik at den kan bidra til bedre flybusstilbud i distriktene, der kommersielle aktører ikke dekker behovet.
5. Nordland fylkeskommune ber om at ordningen gis en fleksibel innretning slik at enkelte ruter kan anskaffes av det offentlige, fremfor å baseres på tilskudd, i områder med svakt befolkningsgrunnlag.
6. Nordland fylkeskommune ber om at Nordland vurderes som pilotregion for utprøving av ordningen.
7. Nordland fylkeskommune ber om at ordningen utformes slik at den ikke svekker fylkeskommunens ansvar for lokal kollektivtrafikk.
8. Nordland fylkeskommune ber om at det etableres mekanismer for koordinering mellom statlig og fylkeskommunalt kollektivtilbud.

Bodø den 08.10.2025
Marianne Dobak Kvensjø
fylkesråd for samferdsel
sign

17.10.2025 Fylkesrådet
FRÅD-290/2025

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Vedtak

Innstillingen enstemmig vedtatt

Vedlegg:**Tittel**

Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport på høring

Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport på høring - frist 20.10.2025

DokID

1742083

1742082

Fra: Merethe Olsen[merethe@nor-way.no]
Sendt: 20.10.2025 14:58:47
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Tittel: Høringsuttalelse – Tilskuddsordning for langdistansebuss

Hei

NOR-WAY Bussekspress viser til høring av Jernbanedirektoratets utredning «Tilskuddsordning for langdistansebuss». Selskapet representerer i underkant av 50% av det norske kommersielle ekspressbusstjenestene i Norge og vi takker for å ha vært involvert i referansegruppen og for å gi innspill til rapporten.

NOR-WAY Bussekspress er medlem av NHO Transport og har vært med på å utarbeide høringsuttalelsen fra NHO Transport og vi stiller seg bak deres uttalelse som er sendt inn.

Vi vil fremheve at vårt synspunkt er at **passasjertilskudd er den mest hensiktsmessige ordningen**

I tillegg vil vi trekke fra viktigheten av **samarbeid operatører, fylkeskommuner og kollektivselskaper** for å lykkes med ordningen og at ordningen må sees på som en "starthjelp" for å få i gang kommersielle langruter på nye strekninger

Med vennlig hilsen

Merethe Bergstrøm Olsen

Administrerende direktør
NOR-WAY Bussekspress AS
Stenersgata 2, 0184 Oslo
M: +47 992 86 397

NOR-WAY
Bussekspress



Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 25/09947
Saksbehandler Tore Felland Storhaug

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	01.10.2025	40/25
2 Fylkesutvalg	15.10.2025	87/25
3 Fylkestinget	22.10.2025	94/25

Svar på høyring - Tilskuddsordning for langdistansebuss

Hovedutvalg for samferdsel har behandlet saken i møte 01.10.2025 sak 40/25

Møtebehandling/Votering

Innstilling fra fylkesdirektøren ble enstemmig vedtatt.

Uttalelse

1. Telemark fylkeskommune rår til at staten saman med kundane tek ansvar for finansiering av langdistansebuss, der det er marknadssvikt.
2. Dersom det ikkje eksisterer eit tilbod med langdistansebuss på ei strekning, eller det er færre enn fire daglege tur/returavgangar med langdistansebuss, bør det reknast som marknadssvikt. Staten bør skipe ei ordning som gjev eit påliteleg tilbod på tilsvarende nivå som på Nordlandsbanen, som svarar til 3-4 daglege tur/returavgangar.



Arkivsak

25/09947-4

Sakshandsamar

Tore Felland Storhaug

Saksgang

Hovudutval for Samferdsel

Fylkesutvalg

Fylkestinget

Møtedato

01.10.2025

15.10.2025

22.10.2025

Svar på høyring - Tilskuddsordning for langdistansebuss

Innstilling frå fylkesdirektøren

1. Telemark fylkeskommune rår til at staten saman med kundane tek ansvar for finansiering av langdistansebuss, der det er marknadssvikt.
2. Dersom det ikkje eksisterer eit tilbod med langdistansebuss på ei strekning, eller det er færre enn fire daglege tur/returavgangar med langdistansebuss, bør det reknast som marknadssvikt. Staten bør skipe ei ordning som gjev eit påliteleg tilbod på tilsvarande nivå som på Nordlandsbanen, som svarar til 3-4 daglege tur/returavgangar.
3. Fylkeskommunen bør gjera framlegg om strekningar til ordninga, medan staten kan avgjere.
4. Etter at staten har avgjort om ei strekning skal koma med på ordninga, vel ein kva måte som er den beste måten å løyse det på, då dette vil variere frå strekning til strekning.
5. Telemark fylkeskommune vil rå til at staten har både modell 2, 3 og 5 med vidare, for å sikre best mogleg måloppnåing i dei ulike marknadane.
6. Telemark fylkeskommune rår til at staten arbeider vidare med supplerande tiltak i kapittel 6 som kan innførast for alle kommersielle ekspressbussoperatørar.

Bakgrunn og saksgang

Jernbanedirektoratet fekk i supplerande tildelingsbrev nr. 14 2024 oppdrag om at «Stortinget ber regjeringa i samband med statsbudsjettet for 2025 gje ei vurdering av eventuell tilskottsordning til langdistansebusser på strekningar utan tog og tilsvarande kommersielle tilbod.» Ved hjelp av konsulentar har Jernbanedirektoratet gjort eit grundig arbeid, som no er sendt ut på høyring til fylkeskommunane og næringa. Rapporten er omfattande, der mykje handlar om kollektivfaglege og marknadsmessige vurderingar, men det er og eit område som er godt eigna for å gjera politiske avvegingar og prioriteringar. Vidare i saka er det difor lagt særleg vekt på denne sida.

Utfordringa er at delar av landet står utan eit landbasert langdistansekollektivtilbod, der det ikkje er kommersielt lønsamt å tilby.

Telemark fylkeskommune har i ei årrekkje nytta delar av det kommersielle tilbodet som ein del av det lokale tilbodet, ved å kjøpe plass for kundar med **Farte** periodekort på dei kommersielle rutene. Denne ordninga er no berre på ei strekning langs E134 Haukeli-Notodden-Kongsberg.

Jernbanedirektoratet tilrår at ein går vidare med 1-3 pilotstrekningar før ein gjer meir inngåande strekningsvise analyser av marknadssvikt og tilskottsnivå, før ein etablerer ei generell nasjonal ordning.

Hovudutval for samferdsel får saka til uttale. Fylkesutvalet innstiller til fylkestinget som fattar endeleg vedtak i saka.

Saksopplysningar

Rapporten har ikkje definert noko tilbodsnivå, men kjem med tilråding på måten finansiering og tilbod kan løysast på innafor gjeldande regelverk. I døme 1 og elles i rapporten er det argumentert for at eit tilbod bør ha 3-4 avgangar dagleg i kvar retning kan reknast som eit minimumstilbod. Dette samsvarar om lag med tilbodet for persontrafikk på Nordlandsbanen.

Det er gjort avgrensing av at strekningane ved at det må vera marknadssvikt, dvs. ikkje ha eit kommersielt tilbod, og at det er tilrådd ei nedre grense på 3 timar reisetid eller 250 km. Dei skal ikkje konkurrere direkte med tog.

I rapporten drøftar dei seks moglege modellar, kvar modell er skildra i kapittel 4.2 på side 31.

Modell 1: Statleg støtte per avgang med utbetaling til busselskapet.

Modell 2: Statleg støtte til fylkeskommunane etter søknad som samarbeider og kjøper tilbodet.

Modell 3: Passasjertilskott med utbetaling til busselskapet.

Modell 4: Fylkeskommunalt takstsamarbeid med busselskap, finansiert med statleg støtte.

Modell 5: Kjøp av bussavgangar koplast på kjøp av togtenester gjennom trafikkpakkene.

Modell 6: Kompensasjon for avgifter, busselskap kan få refundert avgifter og ferjetakstar.

Både ordningane som kjem best ut i rapporten skal administrerast direkte av staten. Det kjem indirekte fram i rapporten at alle reiser og kollektivmarknadar er lokale, regionale eller strekningsvise, og at tilskottsnivå og marknadssvikt vil variere, og difor treng nærare analyser. Buss er vurdert som ein rimeleg og god måte å reise på, og i høg grad konkurransedyktig med både tog og fly på strekningar opp til 400 km, om frekvensen er høgare. Det inneber at det for strekninga Bergen/Haugesund-Haukeli-Oslo, i hovudsak vil vera reisande Odda-Oslo, og Hokksund/Kongsberg-Haugesund/Bergen bussen har hovudmarknaden.

I Telemark har vi fire strekningar som kan koma inn under ei slik ordning:

1. Haukeli-Kristiansand: 3 timar og 20 minutt 240 km. (Rv. 9)
2. Seljord/Brunkeberg-Arendal/Tvedestrand: 2 timar og 10 minutt 160 km. (Rv. 41)
3. Haugesund/Bergen – Aust- og Vest-Telemark-Drammen/Oslo: 6 timar og 30 minutt 450 km. (E134) Her inngår også den spesielle delstrekninga Notodden-Kongsberg 30 minutt og 30 km.
4. Kristiansand-Kragerø-Bamble-Porsgrunn-Drammen/Oslo: 4 timar og 15 minutt 320 km (E18)

På rv. 9 her er tilbodet ein dagleg tur/retur avgang på delstrekninga Hovden-Haukeli finansiert av Agder. Her ville rimelegaste og raskaste modellen for å tilby tre daglege tur retur avgangar vera samarbeidsmodellen, som er rangert som nr 4 på side 77 i kapittel om Oppsummering og anbefaling.

Langs rv. 41 her er dagleg tilbod ein tur/retur avgang, Telemark fylke finansierer køyring til/frå Åmli i Agder. Delar av strekninga har fleire avgangar tilpassa skule og vekependling. Marknadssvikten er tilnærma like rv. 9, men reisestraumane er mindre. Reiselengda gjer at denne strekninga i rapporten er definert ut av ordninga. Her ville rimelegaste og raskaste modellen for å tilby tre daglege tur retur avgangar vera samarbeidsmodellen, som er rangert som nr 4 på side 77 i kapittel om Oppsummering og anbefaling, men som følgje av at distansen er kortare, er den definert ut av ordninga.

På E134 var det i dei kommersielle ekspressbussane sine beste år 4-5 daglege avgangar i kvar retning på heile strekninga. Det er no to daglege avgangar på heile strekninga. På delstrekninga Notodden-Kongsberg/Oslo er det fleire avgangar. Den totale strekninga oppfyller kravet om marknadssvikt for eit tilbod med tre til fire daglege tur/retur avgangar. For denne strekninga som i dag har ei ordning som tilsvarar modell 4, viser det seg at det ikkje er tilstrekkeleg. Telemark fylkeskommune betalar i dag ca. 3,75 mill. for at kundane skal nytte Farte 30-dagars periodekort, der ca. 2,3 mill. gjeld strekninga Notodden-Kongsberg. Delstrekninga Notodden-Kongsberg vart avhengig av kjøp etter at Covid midla fall vekk for å oppretthalde eit tilbod.

Buskerud fylkeskommune har ikkje tilsvarande ordning, for den fylkeskryssande strekninga Kongsberg-Notodden. Her bør ei statleg ordning også inkludere tilslutningsreiser Seljestad-Odda/Bergen, som **Skyss** (administrasjonsselskap for kollektiv i Vestland) i dag køyrer som følgje av marknadssvikt. Langs heile strekninga E134, er det grunn til å tru at modell 3 med tilskott per reise i størrelsesorden kr 150-200 (for alle reiser) og ikkje berre **Farte** sine kundar, vil vera ein god måte å få til eit vesentleg betre tilbod for kundane, med høgare frekvens. Dette kan truleg gje konkurranse på heile strekninga, og eit betre tilbod. Modell 1 kan også fungere her. Modell 5 vil vere mindre eigna, då denne ruta i stor grad er eit svar på manglar ved togtilbodet, og marknaden ikkje etterspør reiser i særleg grad til og frå jernbanestasjonane i Fana, Notodden, Bø eller Kongsberg.

For strekninga langs E18 er det på ingen måte marknadssvikt, og strekninga fell utanfor ei nasjonal ordning, ut over at også operatørane på denne strekninga bør nytte godt av supplerande tiltak nemnd i kapittel 6 (sosiale rabattar, rimeleg parkering ved endepunkt, haldeplassar og terminalar lang vegar, tilpassing til **EnTur** sitt salssystem). Denne strekninga konkurrerer med tog, då prisen er lågare, reisetida er kortare og frekvensen høgare.

Det er høge etableringskostnader for nye tilbod, både til materiell, sjåførdepot og organisasjon, i tillegg til vesentlege marknadsføringskostnader i oppstarten. Desse kostnadane og risikoen er underkommunisert i utgreiinga, og eit kostnadstak for å redusere risikoen for staten, kan medverke til at ingen nye tilbod vert lansert, men ordninga vil favorisere tilbod der ein operatør allereie er etablert i ein svak marknad.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvensar

Modell 1 og 3 har små eller ingen direkte konsekvensar for fylkeskommunen, ut over å spele inn strekningar med marknadssvikt som bør koma inn under ordninga. Eit betre tilbod med langdistansebuss vil auke etterspurnaden og dermed kravet om tilslutningsreiser og bestillingsruter, som er fylkeskommunen sitt ansvar. Ved val av modell 2 eller 4 vil det vera konsekvensar for administrasjon, ansvar og økonomi om ein vel ei løysing der fylkeskommunen forskotterer for å koma raskare i gang, og med det reduserer administrative oppgåver både i fylkeskommunen og hjå staten.

Konsekvensar for fylkets klimamål og FN's bærekraftsmål

Knapt målbare konsekvensar som følgje av saka.

Fylkesdirektørens vurdering

Fylkesdirektøren ser positivt på at alle deler av landet får tilgang til statleg finansiert langrutetilbod, anten med båt, tog, langdistansebuss og/eller fly.

Fylkesdirektøren vil ikkje rå til at ein ber staten senke kravet til å koma inn under ordninga til 150 km og to timar, sjølv om dette kunne gje eit betre tilbod langs rv. 41 frå Seljord til Tvedestrand/Arendal. Dette vil auke omfanget av ordninga, ut over det Telemark fylke kan sjå konsekvensen av, eller vurdere den totale nytten av.

For turistnæringa var *Suleskarekspresen* i skulen sin sumarferie eit godt tilbod. Den vart driven i 2013 og 2014 med offentleg kjøp, etter å ha vore nedlagt nokre år som kommersiell rute. Den kan koplust på Haukeliekspressen i Haukeli, Åmot eller Høydalsmo, av omsyn til køyrelogistikk og køyre-/kviletider. Strekninga er 250 km og reisetida 3 timar og 20 minutt. Den hadde i gjennomsnitt om lag 14 passasjerar kvar veg. Fylkesdirektøren vil ikkje tilrå å ta denne type ruter inn i ordninga, om volumet i langdistansebussmarknaden vert stort nok, kan dette vera ei rute som vert kommersielt lønsam sett i samanheng med andre langdistansebussruter.

Av dei fem analyserte strekningane i rapporten er strekninga Grenland-Horten-Strømstad ei av linjene, som gjev ein god tverrforbindelse over Oslofjorden. Dette er ei rute som delvis konkurrerer med tog, og der ein bør vurdere om samarbeidsmodellen kan oppnå noko av det same til ein lågare pris med bussrute mellom Øst- og Vestfold. Då vert strekninga under 200 km, og kvalifiserer truleg ikkje for ordninga, slik den er utforma no. Fylkesdirektøren vil ikkje rå til at dette vert ei av dei tre forsøksstrekningane før oppstart av ei permanent ordning.

Fylkesdirektøren ser ei fare med at ein kan verte for kreativ med å lansere nye kommersielle ruter, som gjer at ein får redusert nytte av andre investeringar innan samferdsel. Det er store etableringskostnader knytt til å starte eit nytt tilbod, difor bør det ikkje vera eit tak. Staten bør løyve ei romsleg ramme dei to fyrste åra, som kan overførast til året etter, og korrigera ut i frå røynslar dei to fyrste driftsåra, då det tek minimum 1,5-2 år å etablere eit nytt rutetilbod.

Vedlegg:

Utreddning: Tilskuddsordning for langdistansebuss
Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport



Saksprotokoll

Høring - tilskuddsordning langdistansebuss

Arkivsak-dok. 202518485
Saksbehandler Torhild Aarbergsbotten

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget 2023-2027	21.10.2025	196/25

Fylkesutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 21.10.2025 sak 196/25

Fylkesutvalget sitt vedtak

1. Trøndelag fylkeskommune er positive til at det kan gis statlige tilskudd til langdistansebuss-ruter som et mer miljøvennlig alternativ ved lengre reisestrekninger.
2. Trøndelag fylkeskommune støtter anbefalingene i rapportene angående modellene som gir best måloppnåelse etter effektmålene med *Modell 1 Produksjonstilskudd* som den primære modellen, med *Modell 3. Passasjertilskudd* som et alternativ. *Modell 5 Trafikkpakker* anbefales der tilskuddsbehovet er stort.
3. Trøndelag fylkeskommune støtter forslaget om at det bør gjennomføres ytterligere samfunnsøkonomiske analyser av konkret strekninger før implementering av tiltaket.
4. Trøndelag fylkeskommune anbefaler at billetter og publisering av tilbudet skjer gjennom Entur.

Behandling

Votering

Fylkesdirektørens innstilling	Enstemmig vedtatt
-------------------------------	-------------------

Fylkesdirektørens innstilling:

1. Trøndelag fylkeskommune er positive til at det kan gis statlige tilskudd til langdistansebuss-ruter som et mer miljøvennlig alternativ ved lengre reisestrekninger.
2. Trøndelag fylkeskommune støtter anbefalingene i rapportene angående modellene som gir best måloppnåelse etter effektmålene med *Modell 1 Produksjonstilskudd* som den primære modellen, med *Modell 3. Passasjertilskudd* som et alternativ. *Modell 5 Trafikkpakker* anbefales der tilskuddsbehovet er stort.

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte

3. Trøndelag fylkeskommune støtter forslaget om at det bør gjennomføres ytterligere samfunnsøkonomiske analyser av konkrete strekninger før implementering av tiltaket.
4. Trøndelag fylkeskommune anbefaler at billetter og publisering av tilbudet skjer gjennom Entur.

Saksnr: 2024/32889-9
Saksbehandlar: Eva Margaretha Ørmen Vinjevoll

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		14.10.2025
Fylkesutvalet		21.10.2025

Høyringsuttale: Tilskuddsordning for langdistansebuss

Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune ser det som viktig og positivt at staten tek sitt ansvar for å binde saman byar og regionar også i område utan jernbane. I område utan jernbane er langdistansebussane eit viktig tilbod.
2. For å bidra til eit heilskapleg og samanhengane busstilbod i heile landet rår fylkeskommunen staten til å opprette ei tilskotsordning som kan stimulere til at fleire langdistansetilbod vert tilbydd.
3. Tilskotsordninga kan ha fleire utformingar, og etter fylkeskommunen sitt syn er det ikkje behov for å avgrense tilskotsordninga til ein modell, då ulike ruter kan vere aktuelle for ulike ordningar.
4. Fylkeskommunen stør at det vert sett opp ei pilotstrekning for ordninga som kan nyttast til å hente meir informasjon om utforming, behov og samfunnsøkonomisk lønnsemd. Strekninga Bergen – Trondheim er ein god kandidat for ein slik pilot.

Samandrag

Jernbanedirektoratet har utarbeidd og sendt på høyring rapporten «Tilskuddsordning for langdistansebuss». Jernbanedirektoratet har sett på ulike modellar for ei tilskotsordning som dei legg fram i rapporten. Fylkeskommunen vil potensielt få ei rolle i form av anten å stå som søkar av tilskotsmidlar, eller kunne vere med å definere strekningar med manglane tilbod.

Rune Haugsdal
fylkesdirektørAnne Iren Fagerbakke
direktør
Mobilitet og kollektivtransport (MOK)*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

Vedlegg

1 Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss - rapport.pdf

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Jernbanedirektoratet har utarbeidd og sendt på høyring rapporten «Tilskuddsordning for langdistansebuss».

Rapporten er utarbeidd i samband med anmodningsvedtak 918 frå Stortinget
Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.

Bakgrunnen for bestillinga er at Stortinget ser at det for enkelte område manglar eit tilbod for langdistansebussar over fylkesgrenser. Fylkeskommunane har ansvar for kollektivtilbod internt i sitt fylke. Staten har ansvar for riksdekkande kollektivtilbod som ikkje høyrer naturleg heime hos den enkelte fylkeskommune. Statens ansvar dekkjer mellom anna riksvegferjer, jernbane, samanhengande båttilbod langs kysten (Hurtigruten/Kystruten) og for enkelte flyruter (FOT-rutene). I tillegg er det ein del kommersielle aktørar som opprettar tilbod på langdistanse der det er kommersielt grunnlag for det.

Rapporten peikar på at vi i år 2000 hadde eit landbasert langdistansetilbod i ein større del av landet, og at utviklinga deretter har gått i feil retning, med dårlegare tilbod. Store delar av landet står no utan eit landbasert langdistansetilbod, sjølv om ansvaret er definert å ligge til staten. Rapporten søker å finne løysingar på dette problemet.

I rapporten er det foreslått ulike løysingar for korleis ei tilskotsordning kan sjå ut. Erfaringar syner at marknaden aleine ikkje klarer å tilby kollektivtilbod i det omfang det er behov for, utan offentleg stønad.

Fylkeskommunen er ein viktig høyringspart, då enkelte av forslaga vil gje meir arbeid for fylkeskommunen.

I PS294/2024: *Miljøvenleg og attraktivt busstilbod mellom Bergen/Førde og Trondheim* gjorde fylkesutvalet følgjande vedtak.

- ...
2. Fylkesutvalet ber om at det vert lagt til rette for eit godt samarbeid med nabofylka slik at fylkeskommunal ruteproduksjon heng saman.

3. Fylkesutvalet ber om at det vert arbeida for eit sterkare statleg ansvar for fylkesoverskridande bussruter.

Begge desse vedtakspunkta peikar på at Vestland fylkeskommune ønskjer eit betre langdistansetilbod med buss, og at både fylkeskommunen og staten må ta sin del av ansvaret.

Forslag til løysingar

Jernbanedirektoratet har sett på totalt seks alternativ i tillegg til nullalternativet. To av alternativa vart forkasta, og dei legg difor fram fire ulike tilskotsmodellar som aktuelle.

Tabellen under er henta frå høyringsrapporten og omtaler kort kva alternativ som er vurdert.

Tabell 1: Oversikt over vurderte modeller

Navn	Forklaring
Nullalternativ	Videreføring av dagens situasjon, uten støtte til etablering av langdistansebusstilbud.
1. Produksjonstilskudd	Invitasjon til busselskap om å søke om tilskudd til å drive langdistansebuss som går fra A til B på forhåndsdefinert strekning som staten har definert. Busselskapet mottar et fast beløp i tilskudd per utførte avgang.
2. Samarbeidstilskudd	Fylkeskommuner (min. 2 stk.) kan gå sammen om å søke om tilskudd til å etablere et nytt langdistansetilbud eller samordne

	eksisterende tilbud til langdistansebuss. Fylkeskommunene konkurranseutsetter driften av langdistansetilbudet.
3. Passasjertilskudd	Invitasjon til busselskap om å søke om tilskudd til å drive langdistansebuss som går fra A til B på forhåndsdefinert strekning som staten har definert som viktig. Busselskap mottar et fast beløp i tilskudd per langdistansepassasjer, men begrenset opp til et øvre tak på samlet tilskudd.
4. Trafikkpakker	Jernbanedirektoratet inkluderer langdistansebuss som en utvidelse av trafikkpakker for fjerntog. Avtaler om langdistansebuss inngås etter gjeldende regelverk enten som felles kontrakter med togtilbudet, eller som egne kontrakter.

Tilskotsordninga skal bidra til å få i gang ruteproduksjon på strekningar der kommersielle aktørar ikkje finn det lønnsamt å drive utan støtte frå det offentlege. Målet er då å få eit betre tilbod på fleire strekningar. Det er ikkje ønskeleg å gje støtte til ruteproduksjon der det er kommersielt grunnlag for å drifte.

Vidare arbeid frå Jernbanedirektoratet

I rapporten foreslår Jernbanedirektoratet at neste steg er ei samfunnsøkonomisk berekning av nytten av å opprette ei ordning for langdistansebuss og eventuelt også anbefale aktuelle pilotstrekningar som ein del av eit beslutningsgrunnlag.

Om pilotstrekning står følgjande i rapporten:

Vurderingen av aktuelle pilotstrekninger kan inngå i den anbefalte samfunnsøkonomiske analysen. Den mest aktuelle strekningen for en pilot er Bergen-Trondheim, og det anbefales at denne utgjør den første pilot. Man kan evt. utsette valget av pilotstrekning(er) til etter gjennomføringen av en samfunnsøkonomisk analyse.

Dersom staten går inn for å innføre ei tilskotsordning må dei også melde inn ordninga til ESA for avsjekk på konkurransereglane i EU før ei pilotstrekning kan starte opp. Etter det startar arbeidet med å velje ut strekningar, gjennomføre analyser, og melde inn budsjettbehov til statsbudsjettet.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har vedtakskompetanse i saka jf. Reglement for folkevalde organ og delegering, kap 7 «Fylkesutvalet gir på vegner av Vestland fylkeskommune uttale i alle høyringssaker».

Medverknad

Medverknadsorgana har ikkje hatt saka til uttale

Vurderingar og verknader

Administrative/økonomiske konsekvensar:

Det er særleg dersom *Modell 2 Samarbeidstilskudd* vert innført at fylkeskommunen får ei vesentleg rolle i ordninga. Med denne modellen er det lagt opp til at dersom minst to fylkeskommunar ønskjer å søke, så kan dei gå saman om å avdekke eit behov, utforme ein kontrakt og søke om tilskot til å opprette ei rute som går over fylkesgrensa(ne). Det er lagt opp til at det bør stillast krav om marknadsanalyse og behovsvurdering som følgjer søknaden om midlar. Dette arbeidet må fylkeskommunane stå for.

For *Modell 1 Produksjonstilskudd* kan ein kommersiell aktør søke om stønad til å opprette eit rutetilbod på ei førehandsdefinert strekning. For *Modell 3 Passasjertilskudd* er ordninga ganske lik modell 1 men inneber å gje eit fast tilskot for turar som er lengre enn ein angitt minimumsavstand (eller reisetid) på førehandsdefinerte strekningar.

I dei to modellane står operatør elles ganske fritt til å velje rute og stoppestadar. Det kan vere aktuelt å supplere utlysinga med anordning som synleggjer for bussoperatør kva omsyn staten og fylkeskommunen ser som relevante for tilbudsutforminga.

Det kan også vere aktuelt at fylkeskommunen engasjerer seg i kva strekningar som skal lysast ut i modell 1 og 3.

Det er ikkje lagt opp til at fylkeskommunen skal bidra med å forvalte tilskotsordninga, det skal ein statleg aktør gjere.

Modell 4 Trafikkpakkar vil truleg ikkje føre til meirarbeid for fylkeskommunen.

Klima:

Sjølve høyringsuttalen har ingen effekt på klima, men dersom det vert innført ei tilskotsordning for langdistansebuss vil det kunne bidra til at fleire vel busstransport, også på lengre turar. Det er ikkje tatt stilling i rapporten til om det er aktuelt å stille krav om nullutslepp knytt til bussmateriellet i ei utlysing av tilskot.

Folkehelse:

Sjølve høyringsuttalen har ingen effekt på folkehelse, men dersom det vert innført ei tilskotsordning for langdistansebuss vil det kunne bidra til at endå fleire får eit betre mobilitetstilbod.

Utviklingsplan for Vestland 2024-2028 regional planstrategi:

Eit eventuelt betra langdistansebusstilbod vil bidra til å knyte saman regionar og lokalsenter i fylket, i tillegg til å binde saman fylket med andre delar av landet.

Konklusjon

Fylkesdirektøren meiner det er positivt at staten tek sitt ansvar for eit heilskapleg langdistanse kollektivtilbod på alvor, også der det ikkje finst jernbane.

I rapporten kjem det fram at effekten av dei ulike modellane vil vere relativt like, og at alle dei fire er egna for å nå målet om eit forbetra transporttilbod på tvers av fylkesgrensene. Fylkesdirektøren meiner at det ikkje er behov for å avgrense ei eventuell tilskotsordning til ein modell, då ulike strekningar kan passe for ulike modellar.

Fylkesdirektøren stør forslaget om å sette opp ein pilot mellom Bergen – Trondheim og nytte denne piloten til å hente inn erfaringar om tilskotsordninga. Dersom ein har gode erfaringar frå dette er det viktig at staten tek sitt ansvar for langdistanse busstilbod på alvor og føl opp med tilstreккеleg med midlar til å sikre eit heilskapleg tilbod.



Saksnr:
[Saksnummer]

Deres referanse:
[Deres referanse]

Henvendelse til:
[Navn]

post@jernbanedirektoratet.no

Oslo, 20.10.2025

Innspill til høring – Tilskuddsordning for langdistansebuss

Vy Buss AS viser til høring av Jernbanedirektoratets utredning «Tilskuddsordning for langdistansebuss». Takk for at vi har fått delta i prosessen og gi innspill til foreliggende rapport. Viser også til innspillet fra NHO Transport i så henseende.

Vi er positive til at myndighetene ønsker å styrke tilbudet av miljøvennlige og tilgjengelige transportalternativer for lange reiser, og deler målet om å redusere bilbruk og sikre et godt transport- og mobilitetstilbud i hele landet.

Ekspressbusstilbudet vårt er per i dag selvfinansiert gjennom billettinntekter. Til sammenligning er andre deler av kollektivtilbudet offentlig støttet. Vi tilbyr langdistansebussruter der det er økonomisk bærekraftig, tilbudet er kjennetegnet av kostnadseffektiv drift og rask markedstilpasning. Vi "lever og dør" med antall solgte billetter og er i så måte avhengig av god respons fra alle våre reisende. Våre sjåfører/ambassadører er derfor viktige mtp å få gjestene til å komme tilbake til oss.

Rapporten peker på at en statlig tilskuddsordning kan være et effektivt virkemiddel for å dekke hull i Norges kollektivnett der markedet ikke strekker til. Vi støtter dette formålet. Etter vår vurdering er modell 3 i utredningen, passasjertilskudd, den best egnede løsningen for å ivareta intensjonen bak en tilskuddsordning og operatørenes evne til markedsorientering.

For øvrig mener vi at buss supplerer togtilbudet og forsterker kollektivtilbudet totalt sett. Det er derfor viktig at en eventuell tilskuddsordning ikke erstatter eller forhindrer etablerte og velfungerende lokale samarbeidsmodeller, for eksempel takstavtaler mellom ekspressbussoperatørene og fylkeskommuner/kollektivselskaper eller korrespondanser med lokalt kollektivtilbud.

Direktoratet bør også vurdere om fylkeskommunene kan få økonomiske insentiver til å videreutvikle et slikt samarbeid, i tillegg til en eventuell tilskuddsordning for nye ruter. Dette kan være samfunns-økonomisk lønnsomt og positivt for de reisende. Med fylkenes økonomiske situasjon er det ferske eksempler på at avtaler om billettsamarbeid opphører.

Statlig støtte til enkelte flyplasser i kortbanenettet har redusert passasjergrunnlaget for ekspressbussene våre. Slik støtte bør derfor ses på i et samfunnsøkonomisk- og miljømessig perspektiv.

Hvorfor passasjertilskudd?

1 - Insentiv til markedsutvikling

Et passasjertilskudd forutsetter at operatøren kjenner både markedet og gjestene. Vi har gjennom mange år utviklet denne kompetansen - vi lever av billettinntekter, og gjennom markedstilpassede priser og gode tilbud øker vi kvaliteten og kundeopplevelsen. Når tilskuddet er knyttet til antall passasjerer, skaper det sterkere insentiver til å øke etterspørselen gjennom produktforbedring og gjøre transporttilbudet mer attraktivt for våre gjester. Passasjertilskuddet er også den modellen som i størst grad ivaretar de overordnede transport- og klimamålsetningene.

2 - Produksjonstilskudd gir i utgangspunktet ikke kundeinsentiver

Et rent produksjonstilskudd (modell 1) gir støtte per avgang uavhengig av resultat. Dette stimulerer ikke direkte til å øke passasjerantallet eller kvaliteten på tilbudet. Her får operatøren samme offentlige støtte uansett. Denne modellen er forutsigbar for operatøren, men gir få insentiver til innovasjon, markedsutvikling og forbedringsarbeid.

3 - Bidrag til oppfyllelse av overordnede politiske målsettinger

Etter vårt syn må en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser bidra til å få flere til å velge delte og mer miljøvennlige reiser, som erstatning for personbil. 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 passasjerbasert støtteordning vil være et kostnadseffektivt virkemiddel for å oppnå disse målene. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2026 foreslås det økte kostnader for bilister. En styrking av kollektivtilbudet vil gi flere bilister et miljøvennlig transportalternativ.

Våre ekspressbusser forsterker med sin flatedekning kollektivtilbudet totalt mange steder.

4 - Samspill med øvrig kollektivtrafikk

Våre ekspressbusser skiller seg fra lokale rutebusser, blant annet gjennom stoppmønster og trasévalg. De komplementerer det fylkeskommunale kollektivtilbudet, og gir mest nytte der det er gode korrespondanser og gjerne takstsamarbeid med fylkeskommunen. I noen tilfeller kan ekspressbussene også dekke et lokalt transportbehov på en kostnadseffektiv måte. De samarbeidsmodellene som fungerer godt i dag bør videreføres og gjerne styrkes. Praktisk tilgang til kollektivknutepunkter og bysentrum har også betydning for langdistansebusser.

5 - Effektivitet og administrasjon

Vårt ekspressbussprodukt drives i dag gjennom billettfinansiering. Vi må derfor drive kostnadseffektivt med høy kapasitetsutnyttelse og lavt klimaavtrykk. Det er avgjørende at en eventuell ny tilskuddsordning er markedsnær og ikke medfører betydelige ulemper for operatørene i form av unødvendig administrasjon eller føringer for tilbudsutviklingen. En eventuell tilskuddsordning må være enkel, forutsigbar og knyttes til dokumenterte resultater i form av passasjerantall.

Vi er tilgjengelig ved spørsmål eller behov for videre dialog rundt arbeidet med vurderingen av en eventuell ny tilskuddsordning for langdistansebuss.

Vennlig hilsen

Bjørn Rebne

Kommersiell direktør

E: bjorn.rebne@vy.no

T: (+47) 93408306