

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Stortingsmelding 20 - Nasjonal transportplan og ekspressbussenes rammebetingelser

Dato: 21.04.21

På høringsmøtet om forslag til ny Nasjonal transportplan 14.04.21 nevnte NHO Transport at ekspressbussene kun var omtalt i en setning i dokumentet på totalt 260 tettskrevne sider. Det ble da stilt spørsmål om hva som burde ha stått om ekspressbussene i Nasjonal transportplan, noe det ble liten tid til å svare på. NHO Transport vil på denne bakgrunn utdype svaret på dette konkrete spørsmålet og dermed anføre følgende:

1. Ekspressbussenes samfunnsmessige funksjon

Ekspressbussnæringen transporterte i 2019 åtte millioner passasjerer og hadde en omsetning på 1,1 milliarder. Aktørene hadde en nedgang i antall passasjerer og omsetning fra 2010 og frem til 2015 på grunn av billigere flybilletter, relativt lave privatbilkostnader, økt subsidiering av togbilletter og fylkeskommunale rammebetingelser. Næringen hadde imidlertid en stabil vekst fra 2015 og frem til 12.03.20. Bransjen er i utgangspunktet to-delt:

1.1 Ordinære ekspressbusser

I store deler av landet er ekspressbussene det eneste fylkesgrensekryssende kollektivmiddelet, og i andre deler av landet er ekspressbussene komplementære til togtransport via alternativ flatedekning. Ekspressbussene er dermed et viktig middel for å binde sammen land og by, og de er av stor betydning for næringsliv og bosetting i distriktene. I tillegg er de viktige når folk i byområdene skal på ulike fritidsreiser. Passasjerene består i hovedsak av studenter, annen ungdom, vernepliktige, eldre og andre grupper som ikke disponerer egen bil av helsemessige, økonomiske eller ideologiske grunner.

1.2. Flybussene

Flybussene er som regel eneste kollektivmiddel mellom bysentra og til flyplassterminaler, men i byer som Oslo, Trondheim og Bergen er de komplementære til ordinær offentlig transport via

alternativ flatedekning. De konkurrerer ikke med lokal kollektivtrafikk siden de kun har anledning til å betjene passasjerer som stiger på eller av ved en flyplassterminal. Flybussene bidrar dermed til å redusere bilbruken til og fra flyplassene. Eksempelvis har flybussene i Trondheim bidratt til at målet om 50 prosent kollektivbruk til og fra Værnes i 2020 ble nådd allerede i 2015 med en andel på 52 prosent.

2. Dagens situasjon

Som angitt i den ene setningen i Nasjonal transportplan nevnt innledningsvis, fikk ekspress- og flybussene en viss forbedring i sine rammebetingelser i 2018. Det ble da åpnet for fri etablering av ekspressbussruter over 80 kilometer. I tillegg ble det åpnet for fri etablering av flybusstilbud så lenge man kun satte av eller tok på passasjerer ved en flyplassterminal. Fylkeskommunenes rett til å over- eller behovsprøve etableringer ble dermed fjernet, noe som gjorde det langt enklere å utvikle nye tilbud ut fra passasjerenes behov og ønsker. Samtidig har aktørene investert i nytt og mer miljøvennlig materiell.

Både ekspress- og flybussene har imidlertid hatt store utfordringer etter at de strengeste restriksjoner i fredstid ble innført 12.03.20:

- Myndighetene har sterkt oppfordret til å begrense all reisevirksomhet og advart mot bruk av kollektivmidler. Antall reisende med ekspressbussene falt dermed drastisk i fjor vår, tok seg opp i sommermånedene, men falt igjen etter skolestart. I tillegg har myndighetene begrenset kapasitetsutnyttelsen til 50 prosent av smittevernsyn, men næringen har klart å opprettholde en del kritiske ruter takket være Stortinget og regjeringens kompensasjon for begrenset kapasitetsutnyttelse.
- Antall flyreisende er også dramatisk redusert, noe som selvsagt har medført at flybussenes kunder har uteblitt. Denne delen av næringen har ikke fått noen former for kompensasjon, og de aller fleste flybussene er dermed parkerte og sjåførene er permitterte. Imidlertid har man opprettholdt noen få avganger i eksempelvis Trondheim siden togtilbudet på den aktuelle strekningen er svært begrenset.

3. Plass i Nasjonal transportplan

Både ekspress- og flybussene er klare til å gjenoppta all virksomhet så snart reiseaktivitetene tar seg opp igjen. For at tilbudet skal få samme omfang som tidligere og kunne videreutvikles på lang sikt, må følgende legges til grunn:

3.1. Ekspressbussene

Ekspressbussaktørene er innforstått med at dagens statlige kompensasjon for pålagt kapasitetsbegrensning vil opphøre straks de aktuelle restriksjoner avvikles. Som tidligere, vil ekspressbussvirksomhetene igjen drive uten noen former for offentlig støtte og dermed basere all drift på billettinntekter som eneste inntektskilde. Imidlertid bør rammebetingelsene forbedres som følger:

- Ekspressbussene bør sikres nødvendig fremkommelighet både på det ordinære veinettet og inn til bysentra. Det må dermed etableres trafiksikre holdeplasser langs veiene, og ekspressbussene må få tilgang til kollektivfelt og dedikerte traseer for kollektivtrafikk på lik linje med den fylkeskommunale kollektivtrafikken.
- Ekspressbussene må også få likeverdig tilgang til offentlige kollektivterminaler og knutepunkter som fylkeskommunal kollektivtrafikk. I et normalår betaler næringen omkring 70 millioner i slike avgifter, noe som representerer en tung belastning for busselskaper med svært lave marginer.
- Fylkeskommunene bør anse ekspressbussene som et verdifullt supplement, og ikke som en konkurrent, til den fylkeskommunale kollektivtrafikken. I stedet for å etablere mer eller mindre parallelle ruter bør man henvise aktuelle reisende til ekspressbussene og eventuelt subsidiere billettene slik at de reisende betaler ordinære, fylkeskommunale takster.

3.2. Flybusser

Flybussene har behov for noen av de samme forbedringer av rammebetingelsene som de ordinære ekspressbussene. Fremkommelighet er dermed et viktig stikkord, og det samme er likeverdig tilgang til terminaler og trafikknutepunkt. For flybussenes del er Avinors anløpsavgifter ved flyplassterminalene spesielt viktige, og Avinors eiere burde gi klar beskjed om at miljøaspektet bør vektes høyere enn inntekspotensialet når man inngår avtaler om tilbringertjenester til og fra flyplassterminalene.

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange. jon.stordrange@transport.no. Tel: 415 06 770

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde. jofri.lunde@transport.no Tel: 411 61 944