

Til: Statssekretær Ingelin Noresjø, Samferdselsdepartementet
Statssekretær Harald Furre, Kommunal og moderniseringsdepartementet

Fra: Administrerende direktør Jon H. Stordrange, NHO Transport
Næringspolitisk sjef Jofri Lunde, NHO Transport

Dato: 24.03.20 (*erstatte notat oversendt 23.03.20*)

Sak: Opprettholdelse av et kritisk minimumstilbud for ekspressbusser og flybusser

NHO Transport viser til konstruktivt møte om persontransportnæringens situasjon under Covid-19 den 19.03.20 og notat oversendt 20.03.20. Som avtalt ettersendes underlag tilknyttet ekspressbuss- og flybussnæringen.

Dette notatet angir et forslag et minimum antall avganger for å utøve samfunnskritisk funksjon i forbindelse med covid-19. I en overgangsperiode vil det være nødvendig med en offentlig støtte, for eksempel per avgang, for å kunne levere et slikt tilbud.

1. Dagens situasjon for ekspressbuss og flybusser

Ekspressbussene¹ er eneste fylkesgrensekryssende kollektivtilbud i deler av landet, og i andre områder er disse komplementære til tog via alternativ flatedekning. De er dermed et viktig bindeledd og bidrar til opprettholdelse av spredt bosetting og næringsvirksomhet. Flybussene er mange steder eneste eller et viktig komplementert kollektivmiddel mellom flyplassterminaler, tettsteder og bysentra. Flybussene har bidratt sterkt dagens høye kollektivandel blant reisende til og fra flyplassene.

Ekspressbusser og flybusser drives av ekspressbusselskapene uten offentlig støtte og er kun basert på passasjerinntekter. Næringen dekker selv kostnader til sosiale rabatter ved billettsalg, og til staten bidrar de med arbeidsgiveravgift, anløpsavgifter, veibruksavgift og merverdiavgift.

Restriksjonene under Covid-19 har medført stor passasjersvikt, og de fleste ekspressbuss- og flybussrutene er dermed enten nedlagt eller sterkt redusert i frekvens, og tilhørende sjåførere er permittert. Dersom ekspressbuss- og flybusstilbudet legges ned i sin helhet, vil det være svært krevende å reetablere.

Transport er definert som en samfunnskritisk funksjon, og det er dermed viktig at et minimumstilbud av ekspressbuss- og flybussruter opprettholdes under Covid-19 og ikke minst kan videreføres som

¹ Mer informasjon om det normale rutetilbudet til ekspressbusser og flybusser finnes blant annet her: <https://www.norway.no/ruter/#rutekart> og <https://www.vy.no/trafikk-og-ruter/stasjoner-og-linjekart> og <https://www.lavprisekspresen.no/> og <https://www.flybussen.no/ruter>

kollektivtilbud når situasjonen normaliserer seg. Dersom passasjergrunnlaget øker, vil ekspressbuss- og flybussaktørene på eget initiativ og bekostning øke antallet avganger.

2. Kriterier for utvalg av kritiske ekspressbussruter

Samtlige ekspressbussruter uten offentlig tilskudd i Norge er lokalisert sør for Trondheim. I forslaget til utvalg av ekspressbussruter er det vektlagt at de dekker områder uten eller med svært begrenset alternativt offentlig transporttilbud. Betjening av flest mulig og sentrale holdeplasser, knutepunkter og total flatedekning i rutetilbudet er hensyntatt i vurderingen. De foreslåtte rutene er i tillegg i stor grad samkjørt og det er lagt til rette for korrespondanse mellom rutene der det har vært mulig.

3. Kriterier for utvalg av kritiske flybussruter

Flybussruter uten offentlige tilskudd er lokalisert i alle landsdeler. I forslaget til utvalg av flybussruter er det vektlagt at de fungerer som den sentrale tilbringertjenesten til og fra en flyplass². Vi viser til at staten har inngått avtale med flyselskapene om 684 flyavganger i uka. Avtalen gjelder foreløpig en måned fra og med 25.03.20, ifølge [pressemelding nr. 33/20 fra regjeringen](#). Utvalget nedenfor vil i størst mulig grad ta hensyn til disse rutene.

EKSPRESSBUSSE

Rute	Geografi og funksjon	Antall avganger per døgn (hverdager) ³	Kostnads-kategori
NW 400 Kystbussen	Eneste landbasert kollektivtilbud mellom Bergen og Stavanger.	4 avganger	C
NW 180 Haukeliekspressen	Gir forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet. Dekker også transportbehov i deler av indre Vestland og Vest-Telemark.	2 avganger	D
NW 192 Konkurrenten	Oslo - Kristiansand - Stavanger. Oslo sentrum til Sørlandet. Alternativ flatedekning til tog.	2 avganger	E
NW 160/161 Valdresekspressen	En rute betjener strekningen Oslo-Ringerike-Valdres.	2 avganger	C
NW 160/161 Valdresekspressen	Tilsvarende rute, men med korrespondanse til Sogn, Voss og Bergen med Sognefjordekspressen.	2 avganger	D
NW 182 Telemarkekspressen	Forbindelse fra Vest- og Midt-Telemark til Grenland og Vestfold. Korresponderer med Haukeliekspressen.	4 avganger	C
NW 420 Sognefjordekspressen	Betjener strekningen Bergen - Voss- Sogn med korrespondanse til Valdres og videre til Oslo med Valdresekspressen.	2 avganger	B

² For eksempel er flybussen i Bergen ikke tatt med siden man kan reise kollektivt til sentrum med bybanen og i Oslo er foreløpig to flybussruter inkludert i oversikten da de (og flere andre flybussruter) gir en helt annen flatedekning enn toget.

³ En avgang angir turen fra X til Y, for eksempel å kjøre fra Førde og Oslo. Tur-retur en rute mellom Førde og Oslo utgjør to avganger.

NW 431 Fjordekspressen	Betjener strekningen Bergen - Førde med korrespondanse til Stryn og Kystbussen videre mot Stavanger.	2 avganger	C
Vy 190 Oslo - Kristiansand	Oslo - Kristiansand. Oslo sentrum til Sørlandet. Alternativ flatedekning til tog.	2 avganger	C
Vy 146 Måløy - Oslo	Eneste kollektivtilbud på denne strekningen mellom Østlandet og Vestlandet.	2 avganger	E
Vy 430 Bergen - Førde	Regionalt kollektivtilbud mellom to byer.	2 avganger	C
Vy 170 Førde - Oslo	Eneste kollektivtilbud på den strekningen mellom Østlandet og Vestlandet. Via Oslo lufthavn.	2 avganger	E
Vy 450	Forbindelse Sogndal - Voss, korrespondanse med tog til Bergen.	2 avganger	C

FLYBUSSE

<i>Rute</i>	<i>Geografi og funksjon</i>	<i>Antall avganger per døgn (hverdager)⁴</i>	<i>Kostnads-kategori</i>
Værnesekspresen	Viktigste tilbringertjeneste mellom Trondheim og Værnes lufthavn.	18 avganger	B
Flybuss Sola lufthavn	Eneste tilbringertjeneste mellom Stavanger og Sola lufthavn.	24 avganger ⁵	A
FB3 Bekkestua - Oslo lufthavn	Tilbringertjeneste mellom Lommedalen i Bærum og Oslo Lufthavn.	14 avganger	B
FB 11 Fredrikstad – OSL	Tilbringertjeneste mellom Oslo Lufthavn og Fredrikstad. Også ekspressbuss.	4 avganger	C
Flybussen Bardufoss	Tilbringertjeneste mellom Senja, Finnsnes, Sørreisa, Bardufoss og Bardufoss Lufthavn	4 avganger	B
Flybusser til Evenes-aksen	Tilbringertjeneste mellom byene Sortland, Narvik og Harstad til Evenes lufthavn.	4 avganger til Sortland. 4 avganger til Narvik. 4 avganger til Harstad.	C B B
Flybuss i Tromsø	Tilbringertjeneste mellom Tromsø lufthavn og Tromsø sentrum, rutene kjøres via universitetssykehuset.	18	A

⁴ En avgang angir turen fra X til Y, for eksempel å kjøre fra Bergen til Oslo. Tur-retur en rute mellom Bergen og Oslo utgjør to avganger.

⁵ Noen avganger kjøres med to busser.

4. Forslag til kompensasjonsmodell og økonomisk anslag

For enkelhets skyld foreslås en sjablongsats med økonomisk støtte per avgang for hver rute. Tur-retur en rute utgjør altså to avganger. Det er differensiert på avgangenes lengde/utstrekke i kategoriene under hhv. 25 rutekm, 100 rutekm, 250 rutekm, 400 rutekm og over dette i lengde.

I tillegg til kompensasjon per avgang, er det nødvendig å få fritak for alle offentlige terminalavgifter, inkludert leie av oppstillingsplasser og eventuelle fergekostnader⁶.

<i>Kostnads-kategori</i>	<i>Avstand</i>	<i>Kroner eks. mva.</i>	<i>Antall avganger pr. døgn på hverdager⁷</i>
A	Avgang inntil 25 rutekilometer	1.500	42
B	Avgang inntil 100 rutekilometer	2.400	46
C	Avgang inntil 250 rutekilometer	4.500	26
D	Avganger inntil 400 rutekilometer	7.000	4
E	Avganger over 400 rutekilometer	10.000	6
		= 378.400	= 124

Basert på anslaget over vil en støtte til disse rutene samlet utgjøre totalt kroner 378.400 eksklusiv mva. per dag. Dekningen av terminalomkostninger og ferjebilletter kommer i tillegg.

Det er viktig å presisere at forslaget til kompensasjon for disse rutene er basert på den ekstraordinære situasjonen i forbindelse med Covid-19 hvor transport er definert som en samfunnskritisk tjeneste. Det er næringens intensjon å gå over til ikke-offentlig støttet produksjon når situasjonen er normalisert.

NHO Transport er åpen for å justere rutetilbudet hvis departementet har innspill. Bli situasjonen langvarig, er det uansett naturlig å evaluere og justere den foreslåtte modellen. Hvis noen ruter over flere dager har svært få passasjerer, bør tilbudet avvikles i dagens situasjon.

Det er viktig for næringen med snarlig avklaring. Vi håper dermed på en rask og positiv tilbakemelding.

⁶ Fergekostnader påløper flere av rutene på Vestlandet.

⁷ Basert på listene angitt i dette notatet.