

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Innspill til Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022 - 2033

Dato: 07.04.21

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for persontransportbedrifter. Medlemmene er leverandører av kollektivtrafikk tjenester på offentlige kontrakter eller som billettfinansierte transport i hele Norge. NHO Transport er positiv til innholdet i forslaget til Nasjonal transportplan, men vil gjerne knytte noen kommentarer til rammevilkårene for persontransport.

Byvekstvtaler er et godt grep for å nå klima- og transportpolitiske mål

Nullvekstmålet tilsier at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange for å redusere kø, luftforurensing, støy, ulykker og klimagasser i byområdene. Å øke kollektivandelen er det mest effektive virkemiddelet for å minimalisere samfunnets totale skadekostnader ved persontransport og oppnå klimamålsettingene.

Det er dermed positivt at Nasjonal transportplan viderefører satsingen på byvekstvtaler og i tillegg etablerer en tilskuddsordning for mindre byer. Det er viktig å prioritere tiltak og virkemidler som bedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene.

God fremkommelighet har stor betydning for kollektivtrafikkens attraktivitet og effektivitet. Kortere reisetid samt flere og mer presise avganger vil gjøre kollektivreiser langt mer konkurransedyktige. Høyere gjennomsnittshastighet for buss og bane gjør også at flere turer kan kjøres innenfor samme tidsrom, noe som medfører økt produktivitet.

Kollektivtrafikken må gjenvinne og styrke sin rolle etter koronapandemien

Kollektivtrafikken økte sine markedsandeler i byene frem til nedstengingen 12. mars 2020. Persontransporten er sterkt påvirket av pandemien og myndighetenes eksplisitte råd om å unngå kollektivtrafikk. Antall kollektivreiser er bortimot halvert i de største byområdene, mens biltrafikken holder stand. Det betyr at kollektivtrafikken har svekket sin posisjon under pandemien, og kollektivtrafikkens finansiering og fremtid er usikker.

Målet må være at kollektive reiser skal bli den nye normalen, og den praktiske politikken må sørge for en slik utvikling. Flere er blitt vant til å bruke egen bil, og ulempene med trengsel og smittefrykt på kollektive transportmidler vil skremme mange fra å bruke disse fremover. For å få reisende tilbake og rekruttere nye passasjerer til kollektivtrafikken, må tilbudet styrkes, fornyes og forbedres.

Et attraktivt kollektivtilbud med mindre trengsel etter pandemien vil medføre at hver buss, bane og båt kan transportere færre passasjerer enn tidligere på en del avganger. Dette vil koste mer, men det må aksepteres for å unngå utilfredsstillende trengsel i de meste trafikkerte periodene og slik styrke kollektivtrafikkens attraktivitet og posisjon. Dette vil gi økte kostnader per passasjerkilometer, noe som ikke kan kompenseres med økte billettpriser hvis de politiske målene skal nås.

Myndighetene må dermed være villige til å satse mer på kollektivtrafikken i planperioden for å redusere de totale skadekostnadene ved transport og for å nå klimamålene. Det er spesielt viktig at kollektivtrafikken tilføres ekstra driftsmidler i en overgangsperiode etter pandemien for å forhindre en bilbasert utvikling med økt kø for alle reisende. Stortinget og regjeringen må på denne bakgrunn sikre fylkeskommunene forutsigbare økonomiske rammer for å kunne utvikle kollektivtilbudet.

Ta gjerne kontakt med NHO Transport for mer informasjon:

Jon H. Stordrange, administrerende direktør, jon.stordrange@transport.no, mobil 41 50 67 70.

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef, jofri.lunde@transport.no, mobil 41 16 19 44.