

Til: Statssekretær Tom Kalsås

Fra: NHO Transport

Sak: Ekspressbussenes rolle og rammebetingelser

Dato: 16.11.23

1. Kort om ekspressbussenes funksjon

Ordinære ekspressbussar:

- Kollektivtilbud mellom bygder, byer og landsdeler – ingen offentlig støtte og dekker strekninger uten togtilbud eller som alternativ via annen flatedekning.
- Ruter over 80 km, og fylkeskommunene kan sette begrensinger med hensyn til stoppesteder samt trasevalg for å unngå konkurranse med lokale tilbud.
- Fall i antall reisende, og ruter har blitt nedlagt. Sist avvikling var Lavpriseekspressen 01.11.23 – dekket Oslo-Stavanger.

Flybussar:

Flybussar er også en del av ekspressbuss-segmentet. Drives også utan offentlig støtte og kan kun ta passasjerer med på- eller avstigning på flyplass. Eneste kollektivmiddel mellom flyplass og sentrum mange stader.

2. En underlig saksbehandling

- NHO Transport har siden november 2021 spurt om hva Samferdsedepartementet ville gjøre for å følge opp følgende punkt i Hurdalsplattformen: *Legge til rette for at ekspressbussene skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet.*
- Basert på et brev fra vår side av 09.09.22 fikk vi opplyst at Samferdselsdepartementet hadde gitt Statens vegvesen i oppgave å *vurdere de aktuelle behovene knyttet til kollektivtilbudet i områder med spredt bosetting, herunder innhente fylkeskommunenes vurdering av ekspressbussenes rolle.*
- Oppdraget til Statens vegvesen ble gjort i et brev fra departementet datert 07.02.23, og NHO Transport etterlyste Statens Vegvesen i et brev av 25.08.23. På denne bakgrunn fikk vi oversendt Statens Vegvesens notat 29.09.23. Dette var imidlertid datert 21.12.22.
- Ekspressbuss nevnes knapt i Statens Vegvesens notat. En "fylkeskommunal ekspressbuss" i Møre og Romsdal trekkes frem. Det sies også at ekspressbussene kan ha en rolle i områder utan eller med begrenset togtilbud, men andre hevder at det er vanskelig å samordne takstene.
- I et følgebrev av 29.09.23 opplyser Samferdselsdepartementet at man vil ta innspill fra Statens vegvesen med i arbeidet med ny NTP. Det er positivt, men man har vel få holdepunkter når det gjelder de ordinære ekspressbussene.

3. TØIs innspill

TØI skriver følgende om ekspressbussene i oppsummeringen til en rapport om samfunnsøkonomiske gevinster ved økt satsing på kollektivtrafikk:

*I Norge er **ekspressbuss** kommersielle. Tilbudet drives på privatøkonomisk grunnlag. Passasjertallene har falt de siste årene, og flere ruter har forsvunnet blant annet på grunn av økt konkurranse mot tog, fly og bil. Vi vurderer at det er stor sannsynlighet for at en relativt liten innsats kan utløse store passasjergevinster i form av flere ruter og/eller flere avganger. Innsats for ekspressbuss vil ha positive fordelingsvirkninger både med tanke på sosioøkonomiske kjennetegn ved ekspressbusspassasjerene og med tanke på distriktene, der ekspressbussene ofte er det eneste kollektivtilbudet. Aktuelle virkemidler inkluderer **fysisk tilrettelegging** (f.eks. kollektivfelt, holdeplasser og terminaler), **økonomiske kompensasjoner** (f.eks. i form av refusjon for sosiale rabatter), samt **bedre koordinering med lokal kollektivtransport**. (TØIs uthevinger)*

4. Mulige tiltak på ekspressbussiden

TØI har mange gode forslag, og følgende bør vurderes fra departementets side:

- **Fysisk tilrettelegging** er svært viktig og knytter seg primært til tilgang til kollektivterminaler. Det kan ofte være problemer med fysisk tilgang, noe som vanskeliggjør overgangen til og fra ekspressbussene til andre kollektivmidler. Noen steder blir aktørene også avkrevd en forholdsvis høy terminalavgift, noe som er spesielt fremtredende ved Avinors flyplasser. Tilgang til holdeplasser og kollektivfelt er også av betydning, og elbilene bør ut av kollektivfeltene av hensyn til fremkommeligheten for alle busskategorier.
- **Bedre koordinering med lokal kollektivtransport**, noe som allerede fungerer bra noen steder. Imidlertid er det stort potensiale ved å bedre denne samordningen i andre områder fordi opplevd sømløshet mellom kollektivmidlene i form av tid og sted er viktig for at reisende skal velge kollektivt fremfor egen bil.
- **Komplementaritet i forhold til den fylkeskommunale kollektivtrafikken**. I distriktene er ofte passasjergrunnlaget svært begrenset, og fylkeskommunene kan da "kjøpe" eller subsidiere lokalbefolkningens bruk av ekspressbuss i stedet for å sette opp egne fylkeskommunale ruter. Dette medfører at fylkeskommunene sparer penger ved ikke å etablere egne ruter i områder med svakt passasjergrunnlag, de reisende får et bedre tilbud via økt frekvens samtidig som ekspressbussaktørene får økt belegg og dermed kan opprettholde ruter og avganger. Dette er satt i system i Vestland fylkeskommune, hvor man kan reise gratis med ekspressbussene basert på Skyss sine periodebilletter. Noen andre fylker benytter samme prinsipp på visse ruter eller overfor visse passasjergrupper som skoleelever.
- **Kompensasjon for sosiale rabatter**. Ekspressbussene har mange reisende med krav på rabatter som barn, ungdom, militære, studenter og pensjonister. Ekspressbussaktørene bør kompenseres for disse rabattene på lik linje med togoperatørene. Dagens forskjellsbehandling av ekspressbuss og tog er også konkurransevridende.

For mer informasjon:

Eskil Johnsrud Sæterlien

992 23 263

eskil.johnsrud.saeterlien@transport.no

Jon H. Stordrange

415 06 770

jon.stordrange@transport.no

