

Til: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård og statssekretær Tom Kalsås

Fra: Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport, NHO Sjøfart, Spekter, Yrkestrafikkforbundet, Fellesforbundet, Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet

Dato: 12.01.24

Sak: Ny Nasjonal transportplan – behov for et kollektivløft

Samferdselsdepartementets politiske ledelse har signalisert behov for strenge økonomiske prioriteringer i ny Nasjonal transportplan, hvor man må legge vekt på å utnytte og videreutvikle dagens infrastruktur fremfor omfattende infrastrukturbygginger med betydelige naturinngrep. I tillegg skal planen bidra til det grønne skiftet ved at klima- og miljøutslippene fra transportsektoren minimaliseres. De ulike leddene i verdikjeden på kollektivtrafikksiden vil i denne forbindelse gi følgende innspill:

1. Utgangspunkt

En rekke faglige instanser peker på samfunnsnyttene ved økt satsing på kollektivtrafikk:

- [Miljødirektoratet](#) påpeker at skifte fra privatbilbruk til kollektivtrafikk er ett av de mest virkningsfulle og tilgjengelige klimatiltakene i dagens situasjon.
- [Klimautvalget 2050](#) skriver at økningen i transportbehovene må begrenses, og man må anvende ressurs- og energieffektive løsninger i kombinasjon med økt deling
- [Transportetatens utredning «Klimabaner»](#) viser at det er mulig å nå målet om 55 % klimakutt innen 2030, og en kraftig økning av kapasiteten på kollektivsiden er ett av de viktigste virkemidlene i denne forbindelse.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har høsten 2023 utarbeidet en [rapport om samfunnsgevinster ved økt, målrettet satsing på kollektivtransport](#). En slik satsing gir gevinster på tre ulike måter:

- Økonomisk fordi økt kollektive reiser vil redusere behovet for kostbar veiutbygging
- Sosioøkonomisk fordi lavinntektsgrupper er mest avhengige av et godt kollektivtilbud
- Miljø- og klimamessig fordi overgang til kollektivmidler reduserer utslippene fra transport

2. Tiltak

For å realisere den nevnte samfunnsnyttene og unngå en negativ utvikling i retning av økt bilbruk, bør ny Nasjonal transportplan inneholde et eget Kollektivløft. Dette løftet bør baseres på følgende elementer i hele planperioden:

2.1. Sikre langsiktig finansiering for utvikling av kollektivtilbudet

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken er en samfunnskritisk funksjon, som hver dag skal sørge for at tusenvis av reisende kommer på jobb, skole eller fritidsaktiviteter. I tillegg benyttes kollektivmidlene når man skal delta i sosiale lag, dekke helserelaterte behov eller gjøre daglige innkjøp. Kollektivsektoren er basert på langsiktige kontrakter, har store investeringer i materiell og ansvaret for omkring 17.000 medarbeidere. Aktørene har behov for langsiktig finansiering istedenfor årlige budsjettbehandlinger nasjonalt og på fylkesnivå.

Som det fremgår av [Kollektivtrafikkforeningens høringsuttalelse fra juni 2023](#), bør den statlige delen av finansieringen løftes opp på samme nivå som den fylkeskommunale andelen. Denne bør dermed økes med fire milliarder per år, som må fordeles mellom byvekst- og belønningsavtalene. I tillegg må en andel øremerkes via økte rammetilskudd for å dekke behovene i distriktene. Midlene må kunne brukes både til investeringer og drift.

2.2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- lokalveinettet

I [rapporten om samfunnsgevinster ved økt, målrettet satsing på kollektivtransport](#) nevnt under punkt 1 konkluderer TØI med at økt frekvens og kortere reisetid er avgjørende for å få flere til å reise kollektivt. Bedring av fremkommeligheten er viktigste tiltak for at reisetiden kan reduseres, men økt fremkommelighet vil også bidra til at frekvensen kan økes ved at samme buss kan kjøre samme rute flere ganger innenfor en gitt tidsramme. Dermed blir også kollektivsektoren enda mer effektiv og produktiv. Økt fremkommelighet fordrer tydelige politiske føringer for at kollektivtrafikken skal prioriteres, og ny teknologi bør tas i bruk for å styre trafikken og frigi plass til kollektivtrafikken.

2.3. Bedre samordning

Samordningen bør bedres på flere felt:

- Kollektivsektoren er i dag preget av en viss "silo-tankegang", hvor den enkelte transportgrein utvikles og driftes forholdsvis uavhengig av hverandre. Bedre koordinering av rutetilbudet mellom eksempelvis tog og buss vil gjøre reisene mer sømløse tidsmessig sett. Dagens kollektivaktører bør også kunne inkludere og samordne delte tjenester som mikromobilitet og bildelingsordninger.
- Det bør også utvikles et bredere og bedre samarbeid mellom kollektivaktørene for å skape bedre tilbud for de reisende, men dette må baseres på dagens ansvarsfordeling slik at fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper sikres innflytelse. Staten vegvesen har i dag ansvaret for en slik samordning, men fremstår ikke som "en forkjemper" for at politiske mål for kollektivtrafikken skal nås.
- Det brukes i dag milliardbeløp på offentlig finansiert bestillingstransport, og mye kan spares ved å koordinere flere av disse bestillingene og kontraktene. Blant annet kan man få bedre utnyttelse av dyrt materiell, og det blir lettere å rekruttere og beholde sjåfører fordi det skapes flere hele stillinger og færre delte skift. En slik koordineringsrolle kan ivaretas av dagens fylkeskommunale administrasjonsselskaper eller kollektivavdelinger.

3. Rekruttering av sjåfører

Det vil bli vanskelig å styrke kollektivtrafikken hvis det ikke er tilstrekkelig med sjåfører tilgjengelige, og næringen sliter i dag med rekrutteringen. Yrkessjåførutdanningen på videregående nivå bør dermed styrkes, og i Storbritannia har man gode erfaringer med felles rekrutteringstiltak i regi av sentrale myndigheter, regionale kollektivselskaper, operatørnivå og arbeidstakersiden.