

Lite konkrete kollektivløfter foran valget

NHO Transport har gjennomgått samtlige partiprogram i forkant av stortingsvalget 8. september. Kun to mindre partier gir uttrykk for at de ønsker å styrke den statlige finansieringen av den fylkeskommunale kollektivtrafikken. På den annen side ønsker de fleste partiene å redusere billettprisene uten å programfeste hvordan takstreduksjonene skal finansieres.

I høst velges et nytt Storting. Fylkeskommunene har riktig nok ansvaret for den lokale kollektivtrafikken, men de er avhengige av statlige overføringer for å dekke de totale driftskostnadene knyttet til kollektivtilbudet med buss, hurtigbåter, ferjer og lokalbaner. Likevel har ikke kollektivtrafikken vært noe sentralt tema i valgkampen.

- Det virker ikke som om alvoret på kollektivsiden har gått opp for politikerne og velgerne. Ifølge KS mangler fylkeskommunene 1,5 milliarder årlig for å opprettholde dagens kollektivtilbud. Manglende midler har eksempelvis medført at Østfold allerede har kuttet rutetilbudet med 16 prosent. Telemark og Nordland har redusert tilbudet med 10 prosent. Ifølge fylkesordførerne blir det mer omfattende nedskalering av rutetilbudet hvis ikke det allerede i statsbudsjettet for 2026 bevilges økte driftsmidler til fylkeskommunene, sier administrerende direktør i NHO Transport, Jon H. Stordrange

Lav interesse

En meningsmåling utført av Respons Analyse og gjengitt i Aftenposten viser at samferdsel kommer langt ned på listen over hvilke saker velgerne er opptatt av foran årets stortingsvalg. Kun fem prosent oppgir samferdsel som viktigste sak i denne målingen, og velgerne mener også at Fremskrittspartiet har den beste samferdselspolitikken.

- Fremskrittspartiet er mest opptatt av veiutbygging og bilistenes kår, og ikke av kollektivtrafikk. Velgerne er dermed svært lite opptatt av kollektivtrafikkens situasjon eller utvikling, og media samt politikerne fokuserer hovedsakelig på temaer velgerne oppfatter som mest aktuelle. Dermed har det vært lite omtale av kollektivtrafikken i valgkampen, og det virker som om velgerne tar det som en selvfølge at bussruter opprettholdes med uendret frekvens. Reaksjonene kommer først når bussruter blir nedlagt eller får færre avganger, sier Stordrange.

Han tilføyer at NHO Transport også har gjennomgått åtte valgomater i riksdekkende, redaktørstyrte media. Kun en av disse har et spørsmål om den fylkeskommunale kollektivtrafikken, og dette dreier seg om nivået på billettprisene. At kollektivtrafikken ikke er inkludert i valgomatene bekrefter at temaet ikke har høy interesse blant velgerne foran årets valg.

Noen fellestrekk

Samtlige partiprogram med unntak av Fremskrittspartiet har noen fellestrekk:

- De aller fleste partiene ønsker å opprettholde nullvekstmålet. Som kjent, tilsier dette at all økning i transportbehov i de større byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. På den annen side ønsker Fremskrittspartiet å "skrote" nullvekstmålet og legge mer til rette for bruk av bil.
- Partiene ønsker også å videreføre byvekstavalene, men SV og MDG vil øke den statlige finansieringsdelen fra 70 til 80 prosent. FrP sier ingen ting om byvekstavalene, men at "staten må planlegge grunnstammen i kollektivtransporten og være ansvarlig for utvikling av infrastrukturen i de største byene".
- Alle partier med unntak av Frp, Høyre og Krf gir tydelig uttrykk for at de på ulike måter vil redusere kollektivsatsene. De angir ikke hvordan reduserte billettinntekter for fylkeskommunene skal kompenseres. Rødt ønsker sågar å innføre prøveprosjekt med gratis kollektivreiser.
- Det er positivt at de fleste partiene vil opprettholde byvekstavtalene, men statlige midler til disse skal gå til infrastrukturtiltak og ikke til kollektivdrift. Det er også bekymringsverdig at de fleste partiene vil redusere takstene uten å programfeste nødvendig kompensasjon overfor fylkeskommunene. Dagens underfinansiering av kollektivdriften kan dermed bli enda større og danne grunnlaget for ytterligere rutekutt, hevder Stordrange.

Ifølge Stordrange gir dette grunnlag for bekymring for de kollektivreisende. Tusenvis av reisende er til daglig avhengige av et bærekraftig, forutsigbart og velfungerende kollektivtilbud for å komme frem og tilbake til jobb, skole, fritidsaktiviteter eller ulike servicetilbud. Redusert kollektivtilbud vil også øke bilbruken, noe som vil ha negative miljømessige konsekvenser og redusere fremkommeligheten for bussene. Et velfungerende kollektivsystem er også viktig beredskapsmessig sett.

Vil ikke konkretisere

Siden partiprogrammene var lite konkrete og forpliktende på kollektivsiden, har NHO Transport kontaktet de ulike partiene for å be om en konkretisering av generelle punkter om kollektivtrafikk i partienes respektive program. Alle har svart bortsett fra Senterpartiet, Krf og Frp.

- Det er greit at Krf og Senterpartiet ikke har svart fordi de er de eneste partiene med ønsker om å øke overføringene til fylkeskommunal kollektivdrift. Det ville være mer interessant om Frp ville angi hvordan de skal "*prioritere god og effektiv kollektivtransport*" med å "*redusere subsidiene i kollektivtrafikken*" og overføre finansieringsansvaret til staten og brukerne. Det sies også at bilistene ikke lenger "*må være ansvarlige for drift av kollektivtilbudet i byene*". Ifølge Frps partiprogram skal i stedet bilistenes tilgang til bysentra bedres, sier Stordrange.

I sine svar til NHO Transport vil de fleste partiene ikke komme med mer konkrete løfter om finansieringen av den fylkeskommunale kollektivdriften. Partiene henviser i stedet til hva de har foreslått i sine alternative statsbudsjett og reviderte nasjonalbudsjett de siste årene. For øvrig kommer følgende frem:

- Venstre hevder at partiet har fremmet forslag på Stortinget om at fylkeskommunene skal sikres full kompensasjon for økte utgifter til drift av kollektivtrafikken. I tillegg hevder partiet overfor NHO Transport at man vil bevilge "friske midler" til dekning av eventuelle takstreduksjoner, noe som ikke fremgår av partiprogrammet.
- Høyre svarer at partiet vil sikre at fylkeskommunene har "muskler til å håndtere sine lovpålagte oppgaver, blant annet kollektiv". Partiet gir også uttrykk for at fylkeskommunene må prioritere hardere og utnytte sitt inntekstpotensial. Ifølge Høyre kan inntektene blant annet heves ved å øke salget av reklameplass på bussene.
- SV hevder på sine side at partiet i sitt alternative budsjett for 2025 avsatte 500 millioner til bedre kollektivtrafikk i fylkene, i kommuneproposisjonen foreslo partiet en økning på 2,9 milliarder til fylkeskommunene og ved behandling av "revidert" i juni 2025 fikk SV i samarbeid med Arbeiderpartiet og Senterpartiet økt overføringene til kommunene med 500 millioner. Partiet lover også at eventuelle takstreduksjoner skal kompenseres.
- Rødt er imidlertid mest opptatt av å skape en positiv spiral via en kombinasjon av priskutt og tilbudsforbedringer, som igjen øker antall reisende og billettinntektene. Dette vil igjen skape grobunn for ytterligere forbedringer av tilbudet, og partiet viser i denne forbindelse til erfaringene fra Oslo i perioden 2010 til 2019. Det sies imidlertid ikke noe om hvordan de initielle tilbudsforbedringene og priskuttene skal finansieres.
- MDG vil ha et nasjonalt månedskort til en pris av 499 for voksne og lover å kompensere fylkeskommunene for eventuelle inntektstap knyttet til nevnte månedskort. MDG hevder også at partiet i forbindelse med behandlingen av "revidert" i juni foreslo to milliarder ekstra til fylkeskommunene som en "redningspakke" for å kompensere økte driftskostnader.
- På sin side fremhever Arbeiderpartiet hva de har bevilget de siste årene og rammene gitt i dagens Nasjonale transportplan. Partiet er også opptatt av lavere takster og innføring av nasjonalt ungdomskort for unge, lærlinger og studenter, og i denne forbindelse vises det til positive erfaringer med lavere takster eller gratis ferger og reduserte FOT-billetter. Det er imidlertid interessant at partiet i sitt svar til NHO Transport åpner for å vurdere en økning av statlige midler til kollektivdrift fremfor økte investeringer i ny infrastruktur.