

**Til:** Samferdselsminister Knut Arild Hareide  
**Kopi:** Finansminister Jan Tore Sanner  
Kommunalminister Nikolai Astrup  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite  
Stortingets finanskomite  
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite  
**Fra:** Kollektivtrafikkforeningen  
NHO Sjøfart  
NHO Transport  
Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Fagforbundet  
Fellesforbundet  
Norsk Jernbaneforbund  
Yrkestrafikkforbundet  
**Dato:** 20.04.20  
**Sak:** Cov-19 – Den fylkeskommunale kollektivtrafikken trenger nødvendig finansiering

---

Avsendere av dette notatet, som representerer alle ledd i verdikjeden innen den fylkeskommunale kollektivtrafikken, støtter regjeringens omfattende arbeid for å begrense smitten av Covid-19-virusen. Vi ønsker også å bidra ved den gradvise gjenåpningen av samfunnet og dermed ivareta kollektivnæringens samfunnskritiske funksjon.

Kollektivbransjen har i dag et helt nytt mandat og bestilling fra myndighetene. I dag anbefales publikum ikke å reise, samtidig som vi skal ivareta et strengt smittevernregime ved at det er avstand mellom passasjerene.

Mandatet om å levere kollektivtransporttjenester under disse forholdene fører til en krise med store inntektstap som tærer på egenkapitalen i fylkeskommunene og i administrasjonsselskapene. Hele kollektivbransjens verdikjede står i fare for å kollapse om ikke inntektstapene kompenseres og krav om nye tiltak og ev økt produksjon godtgjøres.

Avsenderne er også bekymret for at dagens advarsler om ikke å reise kollektivt kan få langvarige negative konsekvenser for kollektivnæringen ved at de reisende vil unngå kollektivmidler selv etter at forholdene er normalisert. Dette vil igjen gjøre det ytterligere vanskelig å innfri Norges ambisiøse miljø- og klimaforpliktelser.

Næringen ønsker et snarlig møte med departementets politiske ledelse for å drøfte nåværende situasjon og fremtidige utfordringer. I tillegg må kollektivsektorens behov for økonomisk støtte innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett.

***Se for øvrig vedlegg nedenfor.***

*For eventuelt å avtale et slikt møte eller få mer informasjon, kan Jon H. Stordrange i NHO Transport eller Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen kontaktes. De treffes som følger:*

Jon H. Stordrange: [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no) 41 50 67 70  
Olov Grøtting: [olov.grotting@kollektivtrafikk.no](mailto:olov.grotting@kollektivtrafikk.no) 91 82 05 10

**VEDLEGG:**

## **STATUS OG UTFORDRINGER FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN**

### **1. Innledning**

Det vises til notat av 18.03.20 om Cov-19, hvor driftsmessige og økonomiske utfordringer for kollektivtrafikken etter innføring av svært strenge restriksjoner 12.03.20 ble skissert. Det ble i notatet vist til at den fylkeskommunale kollektivtrafikken fikk et tap på omkring 200 millioner kroner per uke på grunn av reduserte billettinntekter. Dette medførte at Stortinget 31.03.20 bevilget en milliard kroner ekstra til fylkeskommunene, og disse midlene ble øremerket til kollektivdrift.

Nevnte beløp har dekket tapet i de fem ukene som har gått, og det har dermed vært mulig å opprettholde kollektivtilbudet frem til nå i tråd med myndighetenes krav. Regjeringen påpekte allerede 12.03.20 at kollektivtrafikken var en samfunnskritisk funksjon og at tilbudet skulle opprettholdes for å transportere ansatte i andre samfunnskritiske funksjoner frem og tilbake til jobb. Kapasiteten skulle også i hovedsak videreføres slik at smitte kunne unngås ved at passasjerene ikke satt for tett. Rene skoleruter har i perioden med stengte skoler i hovedsak vært kuttet, og noen steder har man også kjørt såkalte sommerruter uten at dette har hatt særlig betydning for de reisende.

Nevnte notat av 18.03.20 var ikke basert på at dagens restriksjoner skulle bli særlig langvarige, men det har etter hvert kommet frem at mange av begrensningene vil bli opprettholdt over lengre tid. Andre vil gradvis bli trappet ned de kommende måneder. Mange av restriksjonene og anbefalingene medfører helt nye krav, rammebetingelser og utfordringer for kollektivsektoren.

### **2. Krav om avstand mellom passasjerer**

De generelle anbefalingene er å holde en avstand på en meter utendørs og to meter innendørs. For øyeblikket er det ikke krav til avstand i kollektivtrafikken, men i brev fra Samferdselsdepartementet anbefales det 2 m avstand på reiser over 15 min i buss, sporvogn og ferge. Ved krav om to meters avstand, kan man kun benytte 15 til 20 prosent av bussene og sporvognenes kapasitet, og ved krav om en meters avstand kan man benytte 40 prosent. I praksis medfører dette følgende:

- Ved krav om to meters avstand kan man maksimalt transportere 10 passasjerer i en 50 seters buss, og det må da fem busser til for å betjene den samme passasjermengden som en buss kan frakte under normale forhold. Begrenses avstanden til en meter, kan man frakte 20 passasjerer, men det trengs fortsatt flere busser for å kompensere en buss uten avstandsbegrensninger. Drosjene vil kun kunne frakte en passasjer om gangen.
- I øyeblikket er det relativt få reisende, men dette vil øke etter hvert som ulike restriksjoner blir faset ut og samfunnet "åpnes igjen". Åpning av barnehager og de laveste skoletrinn kan føre til at flere reiser frem og tilbake på jobb.
- På kort sikt er utfordringene størst med hensyn til den lovpålagte skolekjøringen, hvor alle har et lovmessig krav om transport. Ny veileder av 20.04.2020 for grunnskolen viser til at

50 % av kapasiteten kan brukes til skoletransport. For å dekke dette behovet, kan det bli aktuelt å leie inn ekstra turbusser eller omdisponere materiell og sjåførere fra ordinær rutekjøring til skolekjøring.

Kollektivbransjen er av den oppfatning at man for en viss periode kan klare å etterleve krav om en meters avstand, men at to meters avstand ikke er gjennomførbart. Sjåførene må primært konsentrere seg om trafikkforholdene og har ikke anledning til å påse at avstandskravet overholdes.

### **3. Anbefalinger om ikke å reise kollektivt**

Helsemyndighetene har anmodet publikum om ikke å benytte kollektivtrafikk i dagens situasjon. Dette er stikk i strid med råd og anbefalinger under normale omstendigheter og bidrar til et inntrykk av at kollektivmidler er et viktig og belastende senter for smitte. Denne oppfatningen og holdningen kan vedvare lang tid etter at dagens restriksjoner er opphevet og samfunnet normaliseres. Eksempelvis kan oppfatningen spre frykt straks neste års influensaepidemi er på vei, og en slik holdning kan medføre:

- Økt bruk av privatbil fremfor kollektivmidler. Veikapasiteten inn og ut til de større byene er allerede sprenget i rushtiden, og køene vil dermed øke. Flere vil dermed tilbringe tiden i kø, noe som utgjør et samfunnsmessig tap fordi tiden i stedet kunne vært brukt til produktiv virksomhet.
- Økt kollektivbruk er et viktig virkemiddel for å kunne realisere Norges ambisiøse og forpliktende mål på klima- og miljøsidene. Økt bilbruk har motsatt effekt, og det er viktig at dagens kortsiktige tiltak ikke bidrar til å undergrave de mer langsiktige mål og forpliktelser.

Myndighetene og kollektivsektoren har dermed en felles utfordring med å markedsføre kollektivtilbudet og få reisende til å gjenoppta sine tidligere reisevaner når samfunnet normaliseres. I tillegg kan det være behov for å styrke kapasiteten på enkelte tider av døgnet for å sikre at man ivaretar smittevern hensyn også videre fremover.

### **4. Usikker økonomi – lavere inntekter og ekstra kostnader**

Som påpekt i vårt notat av 18.03.20, dekker inntekter fra salg av billetter og periodekort en vesentlig del av fylkeskommunenes kostnader til kollektivdrift. Resten finansieres via årlige driftstilskudd. Mange fylkeskommuner har valgt å overlate ansvaret for kollektivtilbudet til egne aksjeselskaper, som har en separat økonomi og er underlagt Aksjelovens bestemmelser om blant annet forsvarlig drift.

Fylkeskommunene har ikke økonomi til å øke driftstilskuddet til aksjeselskapene eller øke budsjettene til kollektivtrafikk der man driver aktiviteten innen fylkeskommunen. Dette kan føre til at man ikke kan videreføre avtaler med operatører, og vil i neste omgang føre til at operatørene i form av buss-, hurtigbåt-, ferje eller sporveisselskaper ikke får betalt for sine tjenester og blir avviklet. På denne måten vil hele verdikjeden og strukturen på kollektivsiden kollapse.

Kollektivnæringen står dermed overfor flere utfordringer på økonomisiden:

#### **4.1. Billettinntekter**

Som vist i nevnte notat av 18.03.20, taper sektoren omkring 200 millioner kroner per uke på grunn av redusert salg av billetter og periodekort. Kommunene vil imidlertid gjenoppta betaling av egenandeler etter hvert som skolekjøringen trappes opp, og denne andelen utgjør omkring 25 millioner av nevnte totalbeløp.

Inntektene vil langsomt stige igjen etter hvert som ulike restriksjoner blir avviklet og antall reisende øker, men det vil ta lang tid før man er tilbake på et normalt inntektsnivå slik at billettinntekter igjen kan dekke deler av kostnadene til kollektivdrift. Skepsisen til kollektivreiser nevnt under punkt to vil forsterke og forlenge denne problemstillingen.

#### **4.2. Skoleskyss**

Veileder for smittevern skoletrinn 1 – 7 av 20.04.2020, viser at man kan utnytte 50 % av kapasitet i skoleskyssen. Dette betyr at det er behov for flere busser. Man kan eventuelt leie inn turbusser for å tilfredsstille kravene, eller man kan tenke seg at det settes i verk tiltak som kortere skoledag for noen klasser. Et slikt tiltak vil kunne føre til større utnyttelse av dagens materiell og personell.

#### **4.3. Avstandskrav innen øvrig kollektivtrafikk**

Det har ikke kommet krav om avstand på ordinære rutebusser, kun en anbefaling foreløpig. Dersom to meter blir satt som krav vil det nærmest være umulig å imøtekomme, og vil selvsagt ha enormt store økonomiske konsekvenser. I tillegg har næringen allerede hatt kostnader til ekstra smittereduserende tiltak.