

## **Tog for buss**

Bård Bjerkholt har en interessant kommentar om ekspressbuss 2. januar. Han påpeker blant annet at tog i snitt subsidieres med kroner 2,51 per passasjer per kilometer, mens ekspressbussene ikke mottar offentlig støtte.

Bjerkholt fremholder at ekspressbuss i fremtiden bør erstatte tog på mindre passasjertunge strekninger, hvor statlige tilskudd per passasjer er ekstra høye. Tradisjonelt har ekspressbussene vært et viktig supplement til toget for folk med lang avstand til en togstasjon, og i områder uten togs Skinner er ekspressbussene eneste fylkesgrensekryssende kollektivtilbud.

Ekspressbusselskapene ber ikke om direkte statlige subsidier eller at statens støtte til tog skal reduseres. Derimot trenger bransjen en større grad av konkurransenøytralitet.

Staten dekker i dag NSBs inntektstap ved sosiale rabatter til studenter, ungdom og honnørreisende, mens ekspressbussene må dekke inntektstapet selv. NSB får gratis adgang til stasjonene, men bussene må betale anløpsavgifter til terminaler og flyplasser. Merverdiavgiften er hevet med fire prosentpoeng siden 2016, noe kun NSB har fått kompensert.

Som Bjerkholt påpeker, viser en rapport fra Stakeholder AS at ekspressbussene har tapt 40 prosent av passasjerene de siste 10 årene. Det haster dermed å se nærmere på bransjens rammebetingelser for at ekspressbusstilbudet skal kunne opprettholdes og videreutvikles til glede for skattebetalerne, miljøet samt bosatte og næringsliv i distriktene.

*Jon H. Stordrange  
Administrerende direktør  
NHO Transport*