

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Proposisjon 1S - Forslag til statsbudsjett – Fylkeskommunal kollektivtransport

Dato: 14.10.22

NHO Transport representerer operatørene med ansvar for bussdrift på vegne fylkeskommunene. Foreningen vil delta på komiteens høringsmøter 21.10.22, men vil gjerne presisere følgende i skriftlig form:

1. Passasjerene er på vei tilbake

Omfattende satsing på kollektivtrafikken har de siste årene gitt en svært positiv passasjervekst. Imidlertid ble befolkningen anmodet om ikke å reise kollektivt under covid-19-pandemien på grunn av smittefare. På den annen side ble kollektivtrafikken definert som en samfunnskritisk funksjon, som skulle opprettholde sitt tilbud under pandemien slik at ansatte i øvrige samfunns-kritiske funksjoner kunne komme frem og tilbake på jobb.

De ulike leddene i innen den fylkeskommunale kollektivtrafikken er svært takknemlige for at Storting og regjering i denne situasjon stilte opp og kompenserte fylkeskommunene for tapte billettinntekter. Det har imidlertid vært usikkert hvorvidt de kollektivreisende ville komme tilbake etter at pandemien var over. Fortsatt bruk av hjemmekontor, redsel for trengsel og økende bilbruk talte for at det ville bli vanskelig å oppnå passasjertallene fra 2019.

Næringen ser nå at passasjerene er på vei tilbake til kollektivtrafikken, noe som selvsagt er svært gledelig. Ikke minst vil dette kunne bidra til at man når nullvekstmålet, som tilsier at all økning i reisebehovet skal tas med gange, sykkel og kollektiv. Passasjertallene varierer imidlertid sterkt geografisk sett. Mens flere fylker er tilbake på 2019-nivået allerede, har kun 94-95 prosent av tidligere reisende kommet tilbake i hovedstadsområdet. I dette området utgjør billettinntektene en større del av omsetningen enn i øvrige fylker, og fraværet av de siste fem-seks prosentene er dermed svært merkbare økonomisk sett. For øvrig har alle de større byområdene lagt til grunn et høyere passasjertall enn 2019-nivået i sine opprinnelige framskrivninger av passasjerutviklingen.

2. Videre utvikling

Aktørene innen den fylkeskommunale kollektivtrafikken tror at den positive utviklingen vil fortsette. Regjeringens forslag om å redusere både fordelene ved kjøp og bruk av elbil vil kunne bidra til at flere ser fordelene ved å reise kollektivt, og NHO Transport støtter dermed de forslåtte elbil-endingene. I tillegg har økt bilbruk de siste årene skapt lengre køer, noe som gjør det mer og mer fordelaktig å reise kollektivt. Høye kollektivandeler medfører en positiv miljø- og klimamessig gevinst og har også en positiv samfunnsøkonomisk side. Som kjent, vil det kreve svært høye investeringer i veiutbygging hvis økte reisebehov skal dekkes med bruk av bil. Det er dermed langt mer lønnsomt å opprettholde og videreutvikle gode kollektivtilbud.

Den positive utviklingen vil imidlertid raskt kunne stoppe opp og bli reversert hvis rutetilbudet og den øvrige kvaliteten på tilbudet må reduseres på grunn av manglende finansiering:

- For det første må det være et kollektivtilbud tilgjengelig for at man skal kunne reise kollektivt. Manglende finansiering vil medføre at ruter vil bli nedlagt, noe som vil ramme distriktene med begrenset passasjergrunnlag spesielt hardt.
- Passasjerene forventer også en viss frekvens for å bli og forbli lojale kollektivreisende. Udekkede finansieringsbehov vil medføre at også frekvensen på viktige ruter må reduseres, og dette vil primært ramme byområdene.
- Det begynner etter hvert å bli mye trengsel på kollektivmidlene i rushtiden i de større byene. Samtidig har pandemi og smittefare medført at mange reisende er skeptiske til trengsel, og redusert kapasitet kan dermed ha avvisningseffekt i forhold til viktige grupper.

3. Finansieringsbehov

Dagens høye drivstoffpriser og strømkostnader har medført en kraftig kostnadsvekst for operatørene av den fylkeskommunale kollektivtrafikken, og næringsminister Jan Christian Vestre har ved flere anledninger påpekt at offentlige oppdragsgivere må se på muligheter for å yte ekstra kompensasjon til leverandører ved kraftige kostnadsøkninger forårsaket av internasjonal uro. Fylkeskommunene har imidlertid ikke midler til å yte ekstra kompensasjon, og Kollektivtrafikkforeningen, Spekter, NHO Sjøfart, fire arbeidstakerorganisasjoner og NHO Transport har på denne bakgrunn anmodet regjeringen om å avsette en milliard ekstra i statsbudsjettet for 2023 for å kompensere den sterke veksten i energipriser. Det er imidlertid ikke avsatt slike midler i regjeringens budsjettforslag, noe som står i sterk kontrast til regjeringens behandling av togoperatørene. Disse kompenseres med en milliard kroner.

Nevnte milliard som kompensasjon for økte energipriser er dermed fortsatt udekket, og i tillegg har de fylkeskommunale oppdragsgiverne estimert ytterligere økninger av driftskostnadene for 2023. Disse er primært knyttet til Oslo Sporveier, tidligere underreguleringer og ettervirkninger av pandemien. Angitte kostnadsøkninger er nærmere beskrevet i Kollektivtrafikkforeningens høringsnotat.

Anmodning: I likhet med Kollektivtrafikkforeningen anmoder NHO Transport Stortinget om å sikre fylkeskommune nødvendige ressurser slik at den samfunnskritiske tjenesten kollektivtrafikk unngår kutt i 2023.

For mer informasjon, kontakt NHO Transport:

Administrerende direktør Jon H. Stordrange. jon.stordrange@transport.no. Tel: 415 06 770

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde. jofri.lunde@transport.no Tel: 411 61 944