

**Til:** Programkomiteen

**Fra:** NHO Transport

**Sak:** Innspill partiprogram Stortingsvalget 2025

**Dato:** 26.03.24

---

NHO Transport er en arbeidsgiver- og bransjepolitisk forening for norske persontransportselskaper. Kollektivtrafikken er definert som samfunnskritisk, og den transporterer daglig tusenvis av reisende trygt frem og tilbake til jobb, skole, sosiale lag, praktiske gjøremål og fritidssysler. Næringen sysselsetter bortimot 20.000 ansatte og tilbyr sosiale samt meningsfulle arbeidsplasser til nytte for samfunnet. Stortingsvalget 2025 nærmer seg, og NHO Transport vil gjerne gi følgende innspill til partiets programkomite:

## **1. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken sikrer hverdagsreiser og bedre byer**

Redusert utslipp fra transportsektoren blir viktig for å nå fremtidige klima- og utslippsmål. Den står for omtrent en tredel av utslippene, og disse har økt med nær 30 prosent fra 1990 og frem til 2022. Det er dermed behov for en politikk som sikrer god og effektiv mobilitet i samfunnet, men med redusert ressursbruk og klimaavtrykk.

[Klimautvalget](#) legger tre prioriterte prinsipper til grunn for å redusere utslippene – å unngå, flytte og forbedre utslipp. Disse kan også anvendes i transportpolitikken:

- *Unngå* utslipp ved å redusere totalt mobilitetsbehov. Biltettheten har økt de siste 15 årene og bilbruken må altså ned, noe som vil kreve endrede holdninger, atferdsmønstre og avgiftspolitik.
- *Flytte* reisende fra bil til kollektivtrafikk og andre delte løsninger. Dette må gjøres gjennom et kollektivløft, hvor sektoren sikres langsiktig, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering slik at kollektivtilbudet kan styrkes og utvikles.
- *Forbedre* ved at transportmidlene gjøres mest mulig skånsomme mot natur og miljø gjennom hele livssyklusen. Utslippene ved produksjon av elkjøretøy er spesielt høye.

Transportøkonomisk institutt har i en [rapport fra høsten 2023](#) dokumentert at økt satsing på kollektivtrafikken gir store samfunnsmessige gevinster:

- Økonomisk sett fordi den gir stordriftsfordeler på konsumentensiden og har lavere skadekostnader enn andre transportformer.
- Sosialt sett fordi den er et tilbud for alle og av spesielt stor betydning for lavinntektsgrupper.
- Miljø- og klimamessig fordi utslippene per personkilometer er svært lave.

Høye kollektivandeler vil redusere behovet for økt veikapasitet og frigjøre plass til nyttetransport. Veiutbygging er svært kostbart, særlig i bynære strøk. Større prosjekt medfører også ofte uønskede naturinngrep, noe som kan være i konflikt med naturavtalen fra 2022.

Transportøkonomisk institutt slår fast at reisetid og frekvens er de mest avgjørende faktorene for å få flere kollektivreisende. Ved å bedre fremkommeligheten vil reisetiden bli redusert, og frekvensen kan økes fordi produktiviteten går opp. Dette betyr at det må satses ytterligere på utbygging av kollektivfelt og -gater dedikert til busser og drosjer. Samtidig må tilgangen på sjåfører bedres.

Driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk er basert på anbud, noe som ifølge Vista Analyse AS gir en årlig besparelse på 10 til 15 prosent. Denne besparelsen skjer ikke på bekostning av ansattes lønns- og arbeidsvilkår siden alle busselskaper er tariffbundet via en normallønnsavtale, noe som tilsier at alle sjåfører har sammen lønn uansett hvilket selskap de er ansatt i. Besparelsen skyldes i stedet busselskaperens erfaring og kompetanse innen effektiv drift.

## **2. Ekspress- og flybusser bidrar til mobilitet mellom by, bygd og landsdeler**

Ekspressbusser og flybusser driftes i dag uten noen former for offentlig støtte. Mange steder er de eneste kollektivtilbud mellom distrikter og byer. Andre steder er de komplementære til toget via alternativ flatedekning. [Transportøkonomisk institutt](#) skriver blant annet følgende om ekspressbussene:

*"Vi vurderer at det er stor sannsynlighet for at en relativt liten innsats kan utløse store passasjergevinster i form av flere ruter og/eller flere avganger. Innsats for ekspressbusser vil ha positive fordelingsvirkninger både med tanke på sosioøkonomiske kjennetegn ved ekspressbusspassasjerene og med tanke på distriktene, der ekspressbussene ofte er det eneste kollektivtilbudet".*

Forholdsvis enkle tiltak kan bidra til å opprettholde og utvikle ekspress- og flybusstilbudet. Bedre og rimeligere tilgang til terminaler i sentrum, flere kollektivfelt, bedre samordning med den fylkeskommunale kollektivtrafikken og kompensasjon for sosiale rabatter kan være effektive virkemidler.

## **3. Turbusser betjener reiseliv, lokale turer og sikrer beredskap**

Turbusser utfører oppdragsbasert kjøring for reiseliv, offentlige kunder, lag, organisasjoner, næringslivet og andre. Av beredskapsmessige hensyn er det svært viktig at Norge har en solid turbusspark av en viss størrelse. De nye kabotasje-reglene må følges opp slik at norske og utenlandske selskaper har mer jevnbyrdige konkurransevilkår. Turbussene må også sikres nødvendig tilgang til, og parkeringsmuligheter i, bysentra og ved turistattraksjoner. I tillegg må de tilbys stimulerende ordninger som sikrer en raskere overgang til nullutslippskjøretøy.

## **4. Drosjer i alle lokalsamfunn**

Et eget regjeringsoppnevnt utvalg legger i juni 2024 frem forslag til nye regler på drosjesiden. Disse må følges opp for å forhindre useriøs virksomhet og muligheter for skatte- og avgiftsunndragelser. I tillegg må nye regler legge til rette for like konkurransevilkår mellom de tradisjonelle og nye aktørene.