

Til: Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Kommuneproposisjonen 2026 – oppfølging høringsmøte 20.05.25

Dato: 21.05.25

Takker for at NHO Transport fikk delta på komiteens høringsmøte i går vedrørende Kommuneproposisjonen for 2026. Som avtalt, vedlegges NHO Transports notat om årsakene til kostnadsutviklingen innen fylkeskommunal rutebussdrift. Utviklingen bekreftes av en egen rapport fra TØI, som var bestilt av de fylkeskommunale oppdragsgiverne.

Det kom mange spørsmål under høringsmøtet, som det dessverre ikke var tid til å besvare. Følgende temaer ble ikke tilstrekkelig kommentert fra foreningens side:

Årsaker kostnadsøkninger

Per-Willy Amundsen spurte om årsaker til dagens kostnadsøkninger og i hvilken grad det "grønne skiftet" hadde påvirket kostnadsveksten. Alle innsatfaktorene for bussdrift har økt i pris, noe som er gjennomgått i vedlagte notat. Når det gjelder påvirkning av det "grønne skiftet", er det verdt å nevne at elbusser er rundt 50 prosent dyrere i anskaffelse enn dieselbusser. I tillegg kommer kostnader til etablering av ladeinfrastruktur. Imidlertid er det billigere å drifte en elbuss, men man skal kjøre ganske langt per år før økte kjøpskostnader kompenseres av lavere driftskostnader. Det er imidlertid opp til fylkespolitikerne å vedta om man skal investere i elbusser eller benytte fossilbaserte kjøretøy. Busselskapene leverer i henhold til spesifikasjonene i anbudskontraktene.

Utsette overgang til nullutslipp

Heidi Greni spurte om det ville være fordelaktig økonomisk sett å utsette overgang til elbusser for å redusere fylkeskommunenes finansieringsgap eller bruke mer midler på drift. Dette er det også opp til fylkespolitikerne å beslutte, og busselskapene vil basere seg på politikernes vedtak. Man kan dog anta at elbusser muligens på sikt blir relativt sett rimeligere etter hvert som produksjonsvolumene øker, men dette vil nok gi marginale utslag. Samtidig bør politikerne huske at busser anskaffet i dag skal være i trafikk i 10 til 12 år, og det kan fremstå som svært utdatert å kjøre dieselbusser i 2035 eller 2037. Det ble også reist spørsmål om elbusser hadde lavere regularitet enn fossilbaserte kjøretøy. Det er ingen grunn til at dette er tilfelle så lenge man har ladeinfrastruktur tilpasset rutenettet. Årsakene til problemene med elbusser i Oslo vinteren 2023-24 var sammensatte, men skyldtes hovedsakelig at bussene ikke hadde drift på bakre aksling.

Finansieringsbehov

Tobias Drevland Lund reiste spørsmål om hvor mye midler som trengtes for å opprettholde dagens kollektivtilbud. De fylkeskommunale oppdragsgiverne har best

oversikt over hva som mangler for å opprettholde tilbudet basert på dagens kontrakter, og KS gav en grundig redegjørelse vedrørende fylkeskommunenes økonomiske utfordringer under første sekvens av høringsmøtet. Som presisert fra KS sin side, er det behov for økte bevilgninger både i Revidert nasjonalbudsjett for 2025 og i Kommuneproposisjonen for 2026.

Det er samtidig ønskelig å presisere følgende:

- KS oppgav i sin gjennomgang at prisnivået ved nye anbud stort sett lå 25-30 prosent høyere enn avtalt i gamle kontrakter. Disse ble imidlertid inngått for åtte til ti år siden og var dermed basert på et helt annet kostnadsnivå, noe som er nærmere belyst i vedlagte notat.
- Rutekutt i dagens situasjon er lite samfunnsøkonomisk lønnsomt og negativt for de reisende. Det er allerede investert i kostbart materiell, som dermed ikke bør stå ubrukt. Rutekutt medfører også at en del sjåfører må over på ufrivillig deltid, og gapet mellom full og delt stilling må kompenseres via støtte fra NAV. Man sparer dermed lønnsmidler på fylkeskommunenes hånd, men regningen havner i stedet hos Arbeids- og sosialdepartementet via NAV.
- Aldri før har så mange reist kollektiv, og kollektivtrafikken er en samfunnskritisk funksjon. Tusenvis av reisende er avhengige av et omfattende og velfungerende kollektivtilbud for daglig for å komme frem og tilbake til jobb, skole, servicefunksjoner og fritidsaktiviteter. Kutt går også primært utover svakere stilte grupper uten tilgang til bil. Andre vil ta bilen i bruk igjen, noe som vil gjøre det vanskeligere å realisere klimamålene. Samtidig vil det bli økte køer og dårligere fremkommelighet for bussene, noe som gir lavere regularitet, lengre reisetid og redusert produktivitet fordi bussene produserer færre passasjerkilometer.

Skulle det være spørsmål eller behov for mer informasjon, er det bare å kontakte:

- Næringspolitisk direktør Jofri Lunde – telefon: 411 61 944 eller jofri.lunde@transport.no
- Administrerende direktør Jon H. Stordrange – telefon: 415 06 770 eller jon.stordrange@transport.no