

Til: Stortingets finanskomite

Kopi: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite
Samferdselsdepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Fra: Fellesforbundet
Fagforbundet
Norsk Jernbaneforbund
Yrkestrafikkforbundet
NHO Transport

Dato: 15.05.20

Sak: Revidert nasjonalbudsjett 2020 – fylkeskommunal kollektivtrafikk

Det vises til Sttingsproposisjon 117S vedrørende revidert nasjonalbudsjett for 2020. Det refereres også til Kollektivtrafikkforeningens høringsnotat datert 15.05.20, som tydelig indikerer hvilke ekstra bevilgninger kollektivtrafikken kan trenge for å kunne utøve sin rolle som en samfunnskritisk funksjon resten av 2020. NHO Transport vil i tillegg fremheve følgende:

1. Skoletransport

Norske skoleelever har en lovfestet rett til fri skoleskyss ut fra alder, avstand og trafikkforhold, og skoletransporten er vanligvis dimensjonert for å få alle med krav på skoleskyss frem og tilbake hver dag på en trygg måte. Krav til smittevern i veileder for skoleåpning tilsier imidlertid at man kun kan ha passasjerer på annet hvert sete og dermed kun utnytte 50 prosent av bussenes kapasitet. Det er dermed umulig å få med alle elever uten at kapasiteten økes, og i dagens situasjon står sjåførene ofte overfor valget mellom å sørge for at alle elever blir med og dermed bryte smittevernsbestemmelser eller la elevene stå igjen og dermed bidra til brudd på opplæringsloven. Ved sistnevnte alternativ utsettes også elevene for trafikkfarlige situasjoner.

NHO Transport finner det dermed svært beklagelig at regjeringen ikke har avsatt midler i Revidert budsjett slik at fylkeskommunene kan bestille nødvendig kapasitet til å transportere alle elever til og fra skolene på en trygg måte. Det er ikke holdbart fra fylkeskommunenes side å bøte på dette ved å be barna sykle eller gå til skolen over lengre avstander. I tillegg har man tidligere bedt foreldre om å begrense kjøringen av elever til og fra skolene for å unngå trafikkfarlige situasjoner i nærheten av skolene. Norske turbuss- og ekspressbusselskaper har mange ledige busser og mange permitterte sjåførere i dagens situasjon, og disse aktørene kan raskt stille både med materiell og ansatte for å bistå med nødvendig kapasitet. Det må vel også være tillatt å påpeke det samfunnsnyttige ved at aktuelle sjåførere sørger for at elever kommer trygt frem og tilbake fra skolen fremfor passivt å heve dagpenger hos NAV.

2. Ordinær rutetrafikk

Følgende er sentralt på kort og lang sikt:

2.1. Kort sikt

Smitteveileder for kollektivtrafikken medfører at kun 50 prosent av kapasitetene i bussene kan benyttes. Det er høyst usikkert hvor lenge dette kravet vil bli opprettholdt, men det er lite sannsynlig at dette vil bli avvirket før sommeren er over. Det er også uklart i hvilken grad og når antall reisende igjen vil øke, men det er rimelig å anta at kollektivsektoren vil gå glipp av store billettinntekter så lenge restriksjonene vedvarer og antall reisende er svært begrenset. Det er dog ekstra press på visse ruter i rushtiden, noe som kan medføre ekstra kostnader ved å øke kapasiteten i deler av kollektivnettet.

Som påpekt i nevnte hørings svar fra Kollektivtrafikkforeningen, ble kollektivtrafikken tilført en ekstra milliard i forbindelse med krisepakke 2. Denne gikk med til å kompensere tapte billettinntekter til utgangen av april, og de nye 1,5 milliardene vil gå til å dekke reduserte billettinntekter frem til sommeren. Usikkerhet omkring videre tilskudd for å dekke billettinntektstap og ekstra kostnader har nå medført en sterk uro blant ulike aktører innen kollektivbransjen. Oppdragsgiverne begynner allerede å planlegge redusert produksjon fra og med andre halvår for å kompensere tapet og ekstra kostnader. En omfattende aktivitetsreduksjon vil medføre økonomiske problemer både på oppdragsgiver- og operatørnivå, og sistnevnte ledd kan måtte gå til omfattende permitteringer og i ytterste fall kan situasjonen måtte medføre avvikling.

Persontransport er definert som en samfunnskritisk funksjon, som ifølge myndighetene skulle opprettholde sitt tilbud under dagens restriksjoner. Det ble samtidig påpekt at infrastruktur og kompetanse måtte opprettholdes slik at sektoren kunne videreutvikle et godt tilbud når situasjonen ble normalisert. Dagens usikkerhet omkring finansiering rimer dårlig med nevnte ambisjon, og det anmodes på denne bakgrunn om at foreslåtte tilskudd på 1,5 milliarder økes betraktelig. Alternativt må myndighetene gi konkrete garantier for at inntekts- og kostnadsavvik blir løpende kompensert basert på konkrete avregninger av reelle inntektstap og kostnadsøkninger.

2.2. Lang sikt

Kollektivsektorens utfordringer vil imidlertid ikke være løst når dagens ulike restriksjoner oppheves og livet normaliseres. Det har de siste månedene vært gjentatt fra myndighetenes side at man skal unngå kollektivreiser på grunn av smittefare, noe som har skapt en skeptisk holdning til kollektivreiser. Det vil ta lang tid å bli kvitt denne oppfatningen og dermed få folk til å gjenoppta tidligere reisevaner. De reisende vil samtidig unngå fulle busser, og det vil kreve ekstra kapasitet for at reisende ikke skal unngå kollektivtilbudet i rushtiden. Det er dermed behov for midler til både holdningsskapende arbeid og til å videreutvikle kollektivnæringens attraktivitet og konkurransedyktighet i forhold til privatbil. Lykkes ikke kollektivnæringen med dette, vil privatbilen i større grad bli det foretrukne alternativet i hverdagen. Dette vil igjen skape følgende samfunnsproblemer:

- Økt bilbruk vil gi økt trengsel, lengre køer og redusert fremkommelighet både for kollektivmidler og privatbilister. Samfunnet og verdiskapningen vil da bli skadelidende fordi arbeidstakerne kaster bort produktiv tid i kø. I tillegg blir kollektivsektoren mindre attraktiv fordi reisetiden øker og punktligheten reduseres. Produktiviteten blir også lavere fordi en buss kan transportere færre passasjerer og tilbakelegge færre kilometer i løpet av en dag.
- Økt bilbruk vil øke utslippene og miljøproblemene. Det vil dermed bli ekstra vanskelig å oppfylle Norges ambisiøse miljø- og klimamålsetninger selv om elbilandelen er økende. Transportsektoren er en av Norges største forurensningskilder og må redusere utslippene fremfor å øke disse.

For mer informasjon:

Jon H. Stordrange, e-post: jon.stordrange@transport.no eller 41 50 67 70

Jofri Lunde, e-post: jofri.lunde@transport.no eller 41 16 19 44.

