

Til: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Fra: NHO Transport

Sak: Prop 1S 2024-2025 – Statsbudsjett 2025

Dato: 23.10.24

NHO Transport organiserer leverandører av kollektivtransporttjenester med buss, bybane og drosjer. Det meste av transporten er basert på fylkeskommunale anbudskontrakter. Foreningen er tilsluttet NHO og har følgende kommentarer til budsjettet:

1. Statsbudsjettet for 2025

Det er positivt at man via samferdselsbudsjettet fortsetter satsingen på byvekstavtaler og belønningsordninger. Driften av det fylkeskommunale kollektivtilbudet er imidlertid underlagt kommunal- og forvaltningskomiteens ansvarsområde, og NHO Transport har overfor denne komiteen påpekt følgende:

- Fylkeskommunene har ansvaret for et velfungerende lokalt og regionalt kollektivtilbud, som daglig skal transportere tusenvis av reisende trygt frem og tilbake til jobb, skole, studiested, fritidsaktiviteter, butikker og sosiale sammenkomster. Kollektivtrafikken er definert som samfunnskritisk og er spesielt viktig for lavinntektsgruppene. I byområdene er kollektivtrafikken ryggraden i transportsystemet og bidrar til gode bymiljø. Å flytte reiser fra bil til kollektiv er en forutsetning for at Norge skal kunne realisere sine klima- og miljøforpliktelser. Økte kollektivandeler vil også frigjøre veikapasitet og dermed redusere behovet for kostbar veiutbygging og nedbygging av sårbar natur.
- Mellom 2010 og 2019 tok kollektivtrafikken hele passasjerveksten i Norge, noe som viser at politisk satsing gir resultater. Etter en tilbakegang under pandemien har man nå tatt tilbake nesten like mange reisende som tidligere. Samlede billettinntekter ligger imidlertid 11 prosent under 2019-nivået målt i faste kroner, og prisen på innsatsfaktorene har økt vesentlig de siste årene. Dette er nærmere beskrevet i en [rapport fra Stakeholder AS](#).
- Økte kostnader, lavere billettinntekter og underregulering av kostnadene har allerede fått konsekvenser. En del fylkeskommuner har allerede måttet redusere kollektivtilbudet, og fylkesordføreren i Rogaland har omtalt situasjonen som en "kollektivkrise" og varslet at det blir verre ([TV2 6. oktober](#)). Foruten at rutekutt går utover passasjerene, kollektivandelene og mulighetene for å realisere klimamålene, går reduksjoner utover arbeidstakerne. Disse må ta til takke med reduserte stillingsprosent, noe som gjør det ekstra vanskelig å beholde og rekruttere sjåførere.
- Den fylkeskommunale kollektivtrafikken lever i dag "fra hånd til munn" ved å være avhengig av høstens behandling av statsbudsjettet og Stortingets gjennomgang av Revidert nasjonalbudsjett på forsommeren. I tillegg kommer usikkerheten knyttet til behandlingen av budsjettene på fylkesnivå. Det er ikke akseptable rammevilkår. Kollektivtrafikken er avhengig av langsiktig, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering for å fylle sin samfunnskritiske funksjon på en planmessig og effektiv måte.

NHO Transport ber på denne bakgrunn Stortinget om **å øremerke ekstra midler til drift av den fylkeskommunale kollektivtrafikken i 2025**. I tillegg ber foreningen om at følgende verbalvedtak fattes: **Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til hvordan den fylkeskommunale kollektivtrafikken kan sikres en langsiktig, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering.**

2. Oppfølging av verbalvedtak om ekspressbusser

Situasjonen er som følger:

- Ekspressbussene binder mennesker i bygder, byer, landsdeler og naboland sammen på en miljøvennlig og sosialt bærekraftig måte. Dette rutetilbudet, som busselskapene tilbyr, finansieres av billettinntekter og er uten offentlig støtte. Mange steder er ekspressbussene eneste kollektivtilbud over lange distanser. Det er spesielt viktig for personer uten tilgang til bil, som unge, pensjonister og uføre
- I rapporten "[Samfunnsøkonomiske gevinster ved økt målrettet satsing på kollektivtransport](#)" fra september 2023 skriver Transportøkonomisk institutt 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*".
- Regjeringen lovet i Hurdalsplattformen å "legge til rette for at ekspressbusser skal spille en viktig rolle i kollektivtilbudet". En god anledning ville vært å følge opp anmodningsvedtak nr. 918, 21. juni 2024: «*Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.*»
- Det er på denne bakgrunn svært skuffende at regjeringen ikke har fulgt opp skisserte anmodningsvedtak og dermed foreslått en tilskuddsordning for videre satsing på denne delen av kollektivtrafikken. Regjeringen har heller ikke hatt dialog med bussnæringen om hvordan en universell ordning kan innrettes. NHO Transport anbefaler at **Stortinget ber regjeringen følge opp satsningen på langdistansebusser.**

For nærmere informasjon, kan følgende personer kontaktes:

- *Jon H. Stordrange, administrerende direktør, mobil 41 50 67 70, jon.stordrange@transport.no*
- *Jofri Lunde, næringspolitisk sjef, mobil 41 16 19 44, jofri.lunde@transport.no.*