

Til: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Kopi: Finansminister Trygve Slagsvold Vedum
Kommunalminister Bjørn Arild Gram

Fra: Kollektivtrafikkforeningen
NHO Transport
NHO Sjøfart
Spekter
Fagforbundet
Fellesforbundet
Norsk Jernbaneforbund
Yrkestrafikkforbundet

Tema: Endringer statsbudsjett - Styrking av den fylkeskommunale kollektivtrafikken

Dato: 15.10.21

Hurdalsplattformen omtaler behovet for å styrke den fylkeskommunale kollektivtrafikken flere steder, og allerede i innledningen til kapittelet om "En effektiv transportpolitikk for hele landet" blir det slått fast at "Regjeringen vil ha et godt utbygd kollektivnett i hele landet. Det skal være enkelt og rimelig både å reise til og fra jobb og skole...." Høye kollektivandeler er også et viktig virkemiddel for å innfri Norges klimaforpliktelser, og et godt kollektivtilbud er en sentral del av det offentlige velferdstilbudet.

Alle parter innen den fylkeskommunale kollektivtrafikken vil imidlertid gjøre oppmerksom på at sektoren nå står overfor et vanskelig veiskille. Antall reisende har vært redusert med 35 til 50 prosent under Covid-19-pandemien, og bilen har økt sin andel av transportproduksjonen. Det vil ta tid å få tidligere kollektivreisende tilbake, og kollektivaktørene ber dermed om 1,1 til 1,3 milliarder i omstillingsmidler for første halvår 2022. Hvis ikke, kan sektoren bli tvunget til å redusere rutetilbudet dramatisk. Et slikt kutt vil gjøre det enda vanskeligere å vinne tilbake tidligere grønne kollektivandeler og dermed bidra til at Norge klarer å innfri sine klima- og miljøforpliktelser.

1. Situasjonen før Covid-19

Kollektivtrafikken var inne i en svært positiv utvikling frem til Covid-19-pandemien nådde Norge 12.03.20. Antall kollektivreiser økte med 25 prosent fra 2015 til og med 2019. Samtidig ble bilens andel av total transportproduksjon redusert fra 83,1 prosent i 2010 til 76,0 prosent i 2019. Denne forskyvningen mellom transportmidlene bidro til å redusere klima- og miljøutfordringene, men det var likevel køproblemer inn og ut av de store byene.

2. Covid-19

Da Covid-19-pandemien traff Norge 12.03.20, ble den fylkeskommunale kollektivtrafikken

umiddelbart definert som en samfunnskritisk funksjon. Dette medførte at rutetilbudet skulle opprettholdes for å transportere medarbeidere i andre kritiske samfunnsfunksjoner. Andre reisende ble bedt om ikke å reise kollektivt, noe som medførte at antall reisende i lange perioder ble redusert med 35 til 50 prosent. Billettinntektene ble også betydelig redusert, og kollektivnæringen er glad for at et samlet Storting og regjering så langt har kompensert fylkeskommunene for disse tapene.

3. Post Covid-19

Norge ble "åpnet" igjen 25.09.21, og smitteutviklingen synes å være under kontroll. Tre uker senere ligger imidlertid antall kollektivreisende fortsatt på et langt lavere nivå enn tilsvarende uker i 2019. Dette samsvarer med en undersøkelse utført av Urbanet Analyse - Asplan Viak AS for KS, som viser at folks reisemønster og -behov ikke vil vise en rask og omfattende endring like etter en gjenåpning. Motstand mot trengsel og fortsatt bilbruk bidrar til færre kollektivreisende i en overgangsperiode.

Økt bruk av privatbil på bekostning av kollektivtrafikk vil medføre omfattende køer, noe som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Kø hindrer også nyttetransporten og reduserer fremkommeligheten for busser. Overgang til elbil i byene medfører andre skadekostnader som støy, veislitasje, kø og ulykker.

Økt satsing på kollektivtrafikk er eneste løsning for å unngå en slik negativ utvikling. For å lykkes med dette, må aktørene satse offensivt på omstilling tilpasset et nytt marked med grønne reiser slik at man kan rekruttere nye brukergrupper blant privatbilistene. Dette krever at kollektivtrafikkens attraktivitet styrkes og at kunder oppfatter kollektivreiser som trygt. Det er også viktig å påvirke holdninger og fremheve behovet for at alle bidrar aktivt til oppfyllelse av klimamålsetningene.

4. Behov for støtte i en overgangsperiode

Tidligere regjering har videreført ordningen med kompensasjon til fylkeskommunene for tapte billettinntekter frem til 31.12.21. Kollektivnæringen antar at antall reisende vil øke gradvis fremover, men passasjertallene vil ikke være normalisert etter Covid-19 før sommeren 2022. Resten av 2021 og første halvår 2022 må brukes til å kartlegge nye reisemønstre, -behov og ønsker. Denne kartleggingen må så legges til grunn for utvikling av nye billetteringsløsning og tilpasninger av rutetilbudet. Som nevnt overfor, må det også iverksettes holdningsskapende arbeid for å øke bevisstheten om kollektivtrafikkens fordeler.

Sviktende inntekter i første halvdel av 2022 vil imidlertid tvinge bransjen til å redusere tilbudet fremfor å foreta en offensiv omstilling. Et dårligere tilbud vil redusere attraktiviteten og konkurransevnen, noe som vil gjøre det enda vanskeligere å få reisende til å velge kollektivtransport fremfor bilen.

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken vil ut fra dette trenge en omstillingspakke for første halvår 2022 på 1,1 til 1,3 milliarder kroner. En slik pakke vil gi tid til nødvendig omstilling og dermed gjøre næringen i stand til å tilby et attraktivt produkt tilpasset nye reisemønstre og -behov. Dette vil igjen bidra til oppnåelse av viktige klima- og samfunns mål. Kollektivaktørene ber dermed om at nevnte beløp avsettes i den nye regjeringens budsjettproposisjon.

For mer informasjon eller dokumentasjon, kontakt:

Olov Grøtting:

olov.grotting@kollektivtrafikk.no

91 82 05 10

Jon H. Stordrange

jon.stordrange@transport.no

41 50 67 70

