



PROP. 1 S (2022-2023) STATSBUDDSJETTET 2023

Høringsinnspill til Transport og kommunikasjonskomiteen

Kapitel 1330 og 1332

Kollektivtrafikk, en samfunnskritisk tjeneste i fortsatt krise.

Koronapandemien har skapt store utfordringer for kollektivtrafikken. Statlige ekstrabevilgninger har gjort det mulig å opprettholde rutetilbudet under pandemien, til tross for sviktende billettinntekter.

Nåsituasjon:

Gjennom 2022 har den fylkeskommunale kollektivtrafikken nærmet seg en slags normaltilstand etter pandemien. Noen har et godt stykke igjen for å nå 2019-nivå, og noen har nå tilnærmet samme antall reisende som i 2019, og noen har passert 2019-tall. Det er i dette bildet viktig å ha med seg at 2019- og 2023-tall ikke kan sammenlignes, da det i disse årene skulle vært vekst. Vekst er nødvendig for å beholde fordelingen mellom buss og privatbil, på grunn av økt reiseaktivitet, vekst i folketall m.m. Hovedstadsområdet er den delen av landet som peker seg spesielt ut med en fortsatt betydelig pandemieffekt, noe som er svært krevende for Ruter AS og deres eiere.

Kollektivtrafikken ble i løpet av første halvår 2022 rammet av en ny krise. I tillegg til utfordringene etter pandemien har kollektivtrafikken gjennom 2022 fått en betydelig forverret økonomisk situasjon på grunn av galopperende økning i drivstoff- og energipriser. Situasjonen ift pandemieffekt er svært ulik utover i landet, mens alle fylkene og aktørene har en felles og svært krevende utfordring i forhold til kostnadsøkning.

Situasjonen for kollektivtrafikken er derfor igjen svært kritisk.

Utfordringer:

Administrasjonsselskapene og fylkeskommunene vil mangle ressurser til å opprettholde et godt tilbud og ivareta sin samfunnskritiske funksjon, gitt dagens inntekts- og kostnadsbilde for 2023. Det blir nødvendig med en rekke kutt dersom det ikke kommer ekstra midler til kollektivtrafikken, og nullvekstmålet for de største byene ser ut til å ryke. Helt konkret ser utfordringen slik ut:

1. Bransjens analyser tilsier en kostnadsøkning i 2023 på 9,6 %. Dette innebærer ca. 1,9 mrd i økte utgifter ut over rammen for kollektivsektoren, i hovedsak på grunn av økte priser på strøm og drivstoff. Dette er enormt krevende for fylkeskommuner og administrasjonsselskaper, da det er et stort sprik mellom reell kostnadsøkning og deflator.
2. Pandemieffekten henger fortsatt i, og utgjør en inntektssvikt på over 900 mill kr for 2023. Hoveddelen av effekten kommer hos Ruter i hovedstadsområdet med over 80 % av pandemieffekten for 2023.



Forskjellen på deflator og prisstigning i 2022 var også svært høy. Dette etterslepet er en stor utfordring, og utgjorde en kostnadsøkning på 1,06 mrd kr ut over rammene for de fylkeskommunale kollektivaktørene i 2022.

Totalt har fylkeskommunal kollektivtrafikk ut fra dette et etterslep på 1,06 mrd kr fra 2022, og en total utfordring med inntektssvikt og kostnadsøkning på kr. 2,8 mrd kr i 2023.

Konsekvenser:

Kollektivtrafikken har kommet sterkt tilbake etter bunnpunktet i pandemien, og det vil være svært uheldig å snu den positive utviklingen nå når vi står i startgropa av en omfattende omstilling.

Uten statlige midler til fylkeskommunal kollektivtrafikk i Statsbudsjettet 2023, må det likevel kuttes i rutetilbudet over hele landet. Dette vil skape en negativ spiral med økt bilbruk, køer og klimagassutslipp som resultat, noe som medfører mindre etterspørsel og færre reisende, jmf. TØI-rapport 1874/22.

Nullvekstmålet i de større byene vil ikke kunne nås, og kollektivtrafikken vil i langt mindre grad enn forventet bidra til Norges bærekraftsforpliktelser. Det er foreslått at noen av byvekstavtalene er utsatt i Statsbudsjettet for 2023. Det er ikke positivt i forhold til nullvekstmålet. Byvekstavtaler er et viktig grep som også må på plass utover de fire største byene. Det bør fortsatt ligge inne i statsbudsjettet, slik at de kan komme på plass så snart forhandlingsgrunnlaget lokalt er politisk forankret.

Kollektivtrafikken blir ikke «friskmeldt» etter pandemien, og har ikke økonomiske forutsetninger for å kunne levere det tilbudet innbyggerne forventer i 2023. Dersom vi må kutte mye i tilbudet på kort sikt, vil vi heller ikke evne å gjennomføre en helt nødvendig omstilling slik at vi kan bidra til viktige samfunns mål i åra framover.

Anmodning:

Kollektivtrafikkforeningen ber derfor Stortinget om å sikre fylkeskommunene nødvendige ressurser slik at den samfunnskritiske tjenesten kollektivtrafikk unngår kutt i 2023.

Kontaktpersoner:

Olov Grøtting, tlf.: 918 20 510, epost: olov.grotting@kollektivtrafikk.no

Ola Viken Stalund, tlf.: 971 42 017, epost: ola.stalund@kollektivtrafikk.no