

Kollektivtrafikken må kutte kraftig uten ekstra midler i 2023-budsjettet

Koronapandemien har skapt store utfordringer for kollektivtrafikken. De forsterkes nå av en betydelig økning i drivstoff- og energipriser. Uten statlige omstillings- og utviklingsmidler må det i 2023 kuttes drastisk i rutetilbudet over hele landet. Dette skaper en negativ spiral med økt bilbruk, køer og klimagassutslipp. I tillegg vil gjennomførte investeringer i kollektivtilbudet ikke gi ønsket effekt.



Kollektivtransport sikrer tilgang til grønt-arealer, minsker køer og kutter utslipp.

Kollektivtrafikk er samfunnskritisk infrastruktur

Kollektivtrafikk er et viktig samfunns gode som skaper økt mobilitet, bedre trafikkavvikling og reduserte utslipp. Under pandemien bidro staten med betydelige midler for at fylkeskommunene og deres selskaper kunne opprettholde rutetilbudet, til tross for sviktende billettinntekter. Fordi arbeidstakerne har kommet seg på jobb, har andre kritiske samfunnsfunksjoner som sykehus, skoler og matbutikker kunne driftes som normalt.

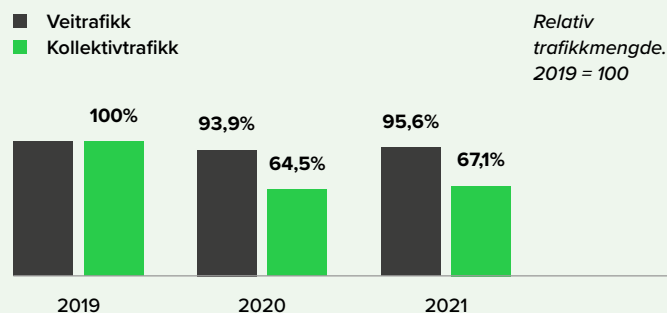
Den krevende situasjon som pandemien har skapt, er godt dokumentert i **TØI-rapport 1874/22**¹.

I rapporten konkluderer TØI med:

«For at ikke kollektivtransporten skal havne i en negativ spiral, blir det viktig å unngå at inntektsfrafallet innebærer et dårligere kollektivtilbud for folk, for eksempel gjennom lavere frekvens eller økte takster».

Ref. TØI-rapport 1874/22

Endring i vegtrafikk og kollektivtrafikk i hele landet



Kilder: Statens vegvesen, vegtrafikkindeks (biltrafikk). Statistikk tilsendt fra medlemmer i Kollektivtrafikkforeningen (kollektivtrafikk).

Omfattende omstillings- og utviklingsarbeid i gang

Stadig flere reiste kollektivt i årene før pandemien, og gjennom 2022 er rundt 90 prosent av passasjerene tilbake. Målet er redusert bilbruk gjennom økte kollektivandeler. Kollektivselskapene er derfor i gang med å se på omstillings- og utviklingstiltak for å tilpasse seg til en post-pandemisk hverdag med mer fleksible løsninger, nye betalingsmodeller og rutetilpasninger. Det har vært mulig på grunn av støtten kollektivtrafikken har fått gjennom pandemien. Men gjennom 2022 har kollektivtrafikken møtt en ny, alvorlig utfordring. Energikrisen i Europa har ført til en drastisk økning i drivstoffkostnadene. Dette gjør det vanskelig å fullføre omstillingsprosessen.

¹ TØI-rapport «Trafikkutvikling under koronapandemien og status i forhold til Paris-avtalen og norske klimaforpliktelser»

Drivstoffkostnadene øker med 1,1 milliard kroner i 2022

Kollektivtrafikken vil i 2022 ha ca. 600 – 700 millioner kroner i økte drivstoffkostnader (busser) og ca. 400 millioner kroner i økte strømkostnader (elbusser, trikk og t-bane). En kostnadsøkning på ca. 1,1 milliard kroner setter kollektivselskapene og deres eiere i en svært vanskelig situasjon. Kombinasjonen av økte driftskostnader, reduserte billettinntekter og økt omstillingsbehov er ikke mulig å håndtere.

Økte kostnader og reduserte billettinntekter gir et redusert kollektivtilbud, færre passasjerer, samt flere biler på veiene og økte utslipp.

Kutt i rutetilbudet vil gi store, negative konsekvenser

Kollektivselskapene klarer ikke både å løse omstillingsbehovene post pandemi, og dekke inn de økte drivstoff- og energikostnadene, innenfor dagens økonomiske rammer. Uten ekstra bevilgninger over statsbudsjettet for 2023, vil det derfor måtte kuttes betydelig i rutetilbudet over hele landet.

Et rute-kutt vil føre til at passasjerantallet blir ytterligere svekket, noe som vil flytte enda flere reisende fra kollektivtrafikken til bil. På denne måten oppstår det TØI kaller en negativ spiral. Resultatet er at nullvekstmålet i transportsektoren ikke blir nådd, og at klimagassutslipp og køer vil øke betydelig. Dette vil igjen skape et lokalt og nasjonalt press for vegutbygginger. Slike utbygginger vil være ekstremt kostbare og virke mot de etablerte politiske målene. Økte bompenger og bilavgifter er nå på trappene, og disse tiltakene for å nå politiske mål bør møtes med et godt kollektivtilbud.

Økte billettpriser for å løse den pågående krisen, er som TØI påpeker, en dårlig løsning. Dette vil bare styrke konkurransekraften til den bilbaserte transporten ytterligere, særlig elbilene som har lave kjøps- og bruksavgifter.

En statlig bevilgning på 1 milliard i 2023 er nødvendig

Satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange er svært viktig for mobilitet, klima- og miljømål. Det er også samfunnsøkonomisk lønnsomt når dette bidrar til å redusere investeringsbehovene på vei og arealbruk i by. Kollektivtrafikk ivaretar også fordelingspolitiske hensyn, fordi det er lavinntektsgruppene som ikke har bil og dermed er mest avhengig av den. Forutsigbar finansiering av kollektivtilbudet over tid er derfor avgjørende. Dette vil også sikre viktige arbeidsplasser basert på hele stillinger.

Hensikten med en bevilgning på 1 milliard kroner til den fylkeskommunale kollektivtrafikken på statsbudsjettet 2023:

- Unngå drastiske kutt i rutetilbudet til de reisende over hele landet i 2023
- Delvis kompensere for svært høye drivstoff- og strømpriser, som vil vedvare i 2023
- Å lykkes med den pågående omstillingen og utviklingen av den fylkeskommunale kollektivtrafikken post pandemi.
- Bidra til at nullvekstmålet i transportsektoren og norske klimaforpliktelser nås:
 - unngå økte utslipp av klima- og miljøgasser
 - unngå økte køer på veinettet, og dermed økte transportkostnader

