



## Høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen

### Innledning

Mobilitet i Norge står foran store og spennende endringer. Kollektivtrafikkforeningen mener det er fullt mulig å skape en enklere reisehverdag og innfri klima- og bærekraftsmål, på en langt mer kostnadseffektiv måte enn i dag. Det forutsetter imidlertid vilje til å tenke nytt. Hvis dagens rammer og prioriteringer videreføres, slik prioriteringsoppdragene i stor grad legger opp til, er det urealistisk å forvente andre resultater enn i dag.

NTP må ta utgangspunkt i den reisendes behov, og tenke nytt rundt bruk av eksisterende infrastruktur. Vi må bort fra en situasjon med en raskt voksende bilpark hvor folk tvinges til å eie sitt eget transportmiddel, til et moderne, delingsbasert system der vi reiser sammen og deler på transportmidlene. Ved å vri nasjonale drifts- og investeringsmidler til delte mobilitetsløsninger kan vi skape langt bedre reiseopplevelser, utnytte kapasitet i eksisterende vei- og banenett, og i sum spare samfunnet for store midler til transport.

Kollektivtrafikk har i mer enn 100 år drevet med stadig nye former for delt mobilitet, og Kollektiv-Norge står klare til å bidra tungt til å innfri målsetningene i NTP. Kollektivtrafikken gir et viktig bidrag til en rekke bærekraftsmål som klima, natur, mindre ulikhet, god helse og livskvalitet, og bærekraftige byer og tettsteder. Vi jobber aktivt med å tilby de reisende nye og bedre tjenester, styrke samarbeidet på tvers av selskaper og forvaltningsnivå, og få stadig flere reiser ut av hver krone.

Til tross for politiske signaler om å ta vare på det vi har, og bruke dagens infrastruktur bedre, er det etter vårt syn lite omtale i faggrunnlagene om hvordan dette kan skje gjennom en utbygging av kollektivtrafikken. Vi savner tydeligere strategier og forslag til hvordan transportbehov og transportmønstre skal endres i planperioden i tråd med de politiske føringene som er varslet.

På den bakgrunn har vi følgende konkrete forslag til forbedring av NTP:

1. Et nasjonalt kollektivløft mot 2030
2. Fremkommelighetspakke for buss på riks- og lokalveinettet
3. Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester
4. Samordning av offentlig betalt bestillingstransport
5. Bedre samordning på tvers i sektoren og en tydeligere nasjonal rolle for kollektivtrafikken
6. Samarbeid for økt rekruttering til sjåføyrket

### Et nasjonalt kollektivløft mot 2030

Kollektivtrafikkforeningen mener det er mulig å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftsmålene innenfor transportsektoren, men det forutsetter en omfattende restrukturering av mobilitet i Norge i årene fremover. Slik oppfatter vi også Transportetatene selv, som i utredningene skriver at det er «*svært krevende*» å nå nasjonale klimamål om 55 prosent kutt innen 2030, og at det «*vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.*»

Også i de største byene utgjør kollektivtrafikken i dag en liten del av det samlede mobilitetsmarkedet. I Oslo og Akershus bruker innbyggerne eksempelvis i størrelsesorden 70 mrd. kr



i året på mobilitetstjenester, hvorav rundt tre fjerdedeler brukes på privatbil. Til sammenlikning er Ruters driftsbudsjett i samme område på om lag 11 mrd. kr, tilsvarende en syvendedel. Svært mange bor i byene, noe som gjør at byenes kollektivtrafikk-løsninger kan ha betydelig effekt på nasjonale utslippsmål og derfor bør ha stort nasjonalt fokus.

Vi mener føringene som regjeringen har satt for NTP, tilsier at markedsandelen til kollektivtrafikk og nye delte mobilitetstjenesters må gjøre et stort hopp frem mot 2030, og ta store markedsandeler fra privatbilen, særlig i byene. Det vil spare tid og penger for den enkelte innbygger, og gi økte inntekter til kollektivtilbudet, samtidig som man kan unngå kostbare infrastrukturinvesteringer for samfunnet. Et nasjonalt løft for kollektivtrafikken er etter vårt syn den klart mest kostnadseffektive måten å skape en enklere reisehverdag for folk.

De viktigste forutsetningene for at kollektivtrafikken skal øke sin markedsandel kraftig i årene fremover, er forutsigbar, økt finansiering til drift og utvidelser av tilbudet, økt fremkommelighet for kollektivtrafikken, videreutvikling av kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester, sammen med behov for restriktive tiltak mot biltrafikken. I flere av de største byene er det også behov for investeringsmidler til å bygge ut økt skinnegående kapasitet.

I dag mottar den fylkeskommunale kollektivtrafikken om lag 6 mrd. kr i statlig tilskudd gjennom byvekstavtaler, belønnings- og tilskuddsordninger, om lag 10 mrd. i fylkeskommunale tilskudd, og genererer om lag 9 mrd. i billettinntekter (2019). Samlet bidro dette til å finansiere et kollektivtilbud som i 2019 sto for 639 millioner reiser med buss, båt og bane over hele landet.

Dagens situasjon er at de fylkeskommunale kollektivaktørene på grunn av ekstraordinær prisvekst drar med seg et finansieringsgap anslått til om lag 1,6 mrd. kr i 2023, noe som kan tvinge frem kutt i tilbudet mange steder. Allerede ligger bevilgningene i statsbudsjettet om lag 1 mrd. kr under nivået forutsatt for statlige tilskudd til byområdene i gjeldende NTP. Og samtlige av transportetatenes forslag i prioriteringsoppdraget innebærer at ambisjonsnivået for de 14 største byene tas betydelig ned sammenliknet med gjeldende NTP.

Derfor vil et nasjonalt kollektivløft der staten øker sin finansiering av kollektivtrafikken opp til samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, gi forutsigbar økonomi til en betydelig utvidelse av kollektivtilbudet i byer og distrikter over hele landet, gi rom for å øke den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter til 70 % i tråd med Hurdalsplattformen, bidra til implementering av ny teknologi og mobilitetstjenester, og gjennom dette til å innfri sentrale transportpolitiske mål.

#### Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- Et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030, med ambisjon om å øke den statlige finansieringen av kollektivtrafikken opp på samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, dvs. en økning på om lag 4 mrd. kr per år.
- Nye midler bør i hovedsak fordeles gjennom byvekst- og belønningsavtalene, men for å nå distriktene bør også midler øremerkes via økt rammetilskudd. Midlene må kunne brukes til både drift og investeringer, basert på regionale vurderinger.
- Nye byvekstavtaler må finansieres med friske midler, ikke ved å redusere midlene til byområder som allerede har inngått avtaler med staten.



- Kollektivløftet må forutsette økt bruk av restriktive virkemidler mot privatbil i byene, i tråd med de faglige anbefalingene. Herunder bør fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder reduseres, samtidig som det må lønne seg å velge nullutslipp foran fossile kjøretøy.
- Forutsatt at det kommer i tillegg til midler som går til å utvide tilbudet med høy frekvens og kvalitet, anbefaler vi at staten også øremerker midler til å redusere billettprisene i kollektivtrafikken. Ferske erfaringer fra inn- og utland viser at pristiltak bidrar til å øke kollektivtrafikkens attraktivitet, og kan bidra til å gjøre det politisk enklere å gjennomføre faglig anbefalte restriktive tiltak mot veitrafikken.
- Satsing på sykkel, gange, trafikkikkerhet, og videreutvikling av kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester i og utenfor byvekstavtaler bør prioriteres. Det gir en enklere reisehverdag, bygger opp under bruk av kollektivtrafikk, og er også positivt for folkehelse.

### **Fremkommelighetspakke for buss på riks- og fylkesveinettet**

En av de sentrale utfordringene i byområdene er manglende fremkommelighet for buss på grunn av kø. Kollektivtrafikkforeningen støtter transportetatens faglige anbefaling om å omdisponere areal fra privatbiler til kollektivtrafikk, sykkel og gange. Bedre fremkommelighet for buss gjør at folk kommer raskere frem dit de skal, at bussen blir mer pålitelig også i rushtiden, og kan spare penger gjennom at flere avganger kan kjøres med samme bussflåte. De samfunnsmessige gevinstene er store, bare i Oslo og Akershus anslås det at kollektivreisende står i kø for en halv milliard kr. hvert år.

Fremkommelighetstiltak er en billig, lavhengende frukt hvor en tydelig politisk satsing i NTP raskt vil kunne vise til konkrete resultater i folks hverdag. Ny teknologi åpner for å kunne styre trafikk og prioritere buss foran privatbiler på veiene, men så langt har man vært restriktive med å åpne opp for dette. Derfor trengs tydelige politiske føringer.

#### Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- En fremkommelighetspakke for buss på riks- og fylkesveinettet som en sentral satsing i første del av NTP-perioden.
- Det bør fastsettes tydelige politiske føringer for bruk av statens veiareal i storbyene, hvor det gjøres klart at kollektivtrafikk, sykkel og gange skal prioriteres også når det går på bekostning av privatbiler. Det bør vurderes å innlemme målsetninger om økt fremkommelighet for buss i byvekstavtalene.
- Regjeringen bør slå fast en offensiv holdning til utprøving av nye teknologiske verktøy, eksempelvis automatisk trafikkontroll av privatbilkjøring i kollektivprioriterte gater, elektroniske bussfelt, variabel skilting mm., og gjennomgå skiltnormaler, regelverk mm. med sikte på økt lokal handlefrihet for gjennomføring av fremkommelighetstiltak.
- Fremkommelighetspakken bør inkludere statlige midler til fysiske tiltak på riks- og fylkesveinettet, eksempelvis 500 mill. kr/år de første årene i planperioden.
- Kollektivtrafikkforeningen vil også trekke frem KS sitt innspill om at fylkesveinettet må prioriteres høyere i fordeling av midler til drift og vedlikehold, som er sentralt for kollektivtrafikkens fremkommelighet i distriktene.



### **Tettere samarbeid for å videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester**

Dersom kollektivtrafikken skal kunne bidra til å nå nasjonale målsetninger på transportområdet og gjøre et hopp i markedsandel frem mot 2030 i årene fremover, er videreutvikling av kollektivtilbudet med utrulling og integrasjon av nye, delte mobilitetstjenester sentralt.

Mobilitet som en tjeneste (MaaS), mikromobilitet, bildeling, autonome kjøretøy og andre delte mobilitetstjenester omtales av transportvirksomhetene, men det er ikke beskrevet konkret hvordan myndighetene kan tilrettelegge og fremme disse nye formene for delt mobilitet, og bidra til at de blir integrert i det offentlige kollektivtilbudet. Samtidig jobber EU med nye direktiver (MDMS, MMTIS i kombinasjon med revisjonen av TEN-T) som kan få stor innvirkning på det offentlige kollektivtrafikktilbudet fremover.

Kollektivtrafikkforeningen understreker at den lokaldemokratiske kontrollen med utviklingen av mobilitetstilbudet må ivaretas. Bærekrafts- og klimamål må være styrende, i tråd med de utfordringene som Multimodal Passenger Mobility Forum og EMTA har påpekt i sine høringer til direktivene. Videre er det behov for å oppdatere rammeverket rundt kollektivtrafikken i Norge, for å bedre legge til rette for en videreutvikling av kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester. For eksempel har de offentlige kollektivtrafikkaktørene per i dag ingen formell rolle i koordinering av mikromobilitet i norske byer og tettsteder, som gjør at slike løsninger foreløpig i for liten grad er integrert i kollektivtilbudet. Det samme gjelder autonome kjøretøy, som allerede er satt i kommersiell drift som taxitjeneste flere steder i verden, men hvor det er risiko for at byene fremover kan fylles med mer biltrafikk dersom slike tjenester ikke reguleres som en del av kollektivtilbudet.

For å levere på kundenes forventninger og bidra til at kollektivtrafikken skal ta en langt større markedsandel i årene fremover, er tettere samarbeid avgjørende. I utredningsoppdraget vedlegg 3 beskriver Jernbanedirektoratet hvordan data og digitale tjenester utfordrer kollektivsektoren, med rask utvikling i både teknologi og kundeforventninger, med ønske om mer sømløse reiser, og behov for økt konkurransekraft og effektivitet. Det foreslås at endringene *«kan adresseres ved å videreutvikle den nasjonale plattformen hos Entur, og sikre at alle kollektivaktører i Norge kan benytte denne for å løse problemene beskrevet»*. Kollektivtrafikkforeningen deler situasjonsanalysen, og gjennomfører p.t. et prosjekt som utreder modeller for tettere samarbeid, Vi mener det er grunnlag for å forvente samordnings- og effektiviseringsgevinster ved tettere samarbeid, og at det må skje innen rammene av dagens ansvarsfordeling i sektoren.

I inneværende NTP er det flere ordninger som bidrar til å finansiere pilotering av ny teknologi, både gjennom Enova, gjennom konkurransen Smartere transport i Norge, ulike EU-ordninger mm. Dette er positivt og har gitt viktige bidrag til rask teknologisk utvikling. Vi ser nå et behov for å fornye og tilpasse virkemidlene til å i større grad støtte utrulling. Dette gjelder blant annet for nullutslipp hurtigbåter, hvor staten har varslet mulige krav til nullutslipp, men hvor kostnadene fortsatt er svært høye. I NTP-perioden forventes det også at autonome kjøretøy og fartøy vil fases inn i ordinær drift i kollektivtilbudene mange steder, som i en startfase vil føre til økte kostnader.



#### Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- Gjennomgå og oppdatere relevant regelverk slik at offentlige kollektivaktører kan videreutvikle kollektivtilbudet med nye delte mobilitetstjenester, herunder regulering av autonome kjøretøy, mikromobilitet mm. som del av kollektivtrafikken.
- Legge til rette for tettere samarbeid mellom kollektivaktørene, med utgangspunkt i kundene og hvordan skape bedre tjenester for de reisende. Samarbeid må skje innenfor rammene av den eksisterende ansvarsfordelingen i kollektivtrafikken, dvs. at fylkeskommunene/de fylkeskommunale administrasjonsselskapene må sikres direkte innflytelse på et eventuelt felles nasjonalt samarbeid.
- Videreutvikle støtteordninger slik at de også bidrar til å dekke økte kostnader ved implementering av ny teknologi som nullutslipp hurtigbåter, autonome kjøretøy og fartøy mm. i det ordinære kollektivtilbudet, og ikke medfører kutt i det øvrige tilbudet.
- Sørge for tilstrekkelig kapasitet og utbygging av fiber, mobil og strømforsyning over hele landet, for å muliggjøre elektrifisering av buss- og båttrafikk og bruk av ny teknologi.

#### **Samordning av offentlig betalt bestillingstransport**

Jernbanedirektoratet skriver i prioriteringsoppdraget vedlegg 3 at «*samordning av offentlig betalt bestillingstransport i form av Pasientreiser, TT-transport, kommunale serviceruter, ordinær bestillingstransport etc., vil gi bedre tilbud for pengene*». Kollektivtrafikkforeningen støtter dette. I dag brukes det anslagsvis ca. 5 mrd. kr på offentlig betalt bestillingstransport. Disse ordningene er i liten grad koordinert, noe som blant annet gir dårlig flåte- og ressursutnyttelse, i tillegg til andre ulemper som delte skift for sjåførere, utfordring med rekruttering i distriktene mm. Det er stort rom for å få mer mobilitet for pengene gjennom samordning av tjenestene.

#### Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- At staten tar initiativ overfor statlige virksomheter og fylkeskommunene om å samordne bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter mm. med mål om bedre og mer kostnadseffektive løsninger.
- De fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken bør gis samordningsansvaret, i tett samarbeid med øvrige aktører.

#### **Bedre samordning på tvers i sektoren og en tydeligere nasjonal rolle for kollektivtrafikken**

Kollektivtrafikkforeningen mener det er krevende å få gjennomført målene i NTP med dagens organisering. Vi opplever at løsningene som den fylkeskommunale kollektivtrafikken kan tilby på nasjonale transportutfordringer i liten grad blir vurdert, for eksempel når det gjelder effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Kollektivtrafikken er i ferd med å bli mer datadrevet, og vår innsikt i kundeatferd og reisemønstre vil ha stor verdi fremover for å effektivisere transport og infrastrukturbehovet.

Tilsvarende er det behov for å planlegge og samarbeide på tvers av etater og institusjoner på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå i bo- og arbeidsregioner. Det er viktig at transportetatene og byområdene ser de grønne mobilitetsformene i sammenheng, for å videreutvikle eksisterende tilbud med nye mobilitetstjenester på en bedre måte (helhetlige reisekjeder), slik som transportetatene beskriver. Helhetlige mobilitetsplaner må ta utgangspunkt i innbyggernes reisebehov og målsettingen om økt livskvalitet og bærekraftige byer.



Arealplanlegging og arealbruk er også avgjørende for å påvirke reisevaner på sikt. Vi oppfatter at det generelt jobbes målbevisst med fortetting og konsentrert arealutvikling, men at det fremdeles mange eksempler på det motsatte, også fra statens side. Vi etterlyser derfor en diskusjon om innsigelsesinstituttet brukes i tilstrekkelig grad når det kommer til samordnet areal og transport. Vi mener videre at det kan være hensiktsmessig å se nærmere på om det er mulig, og ønskelig, å etablere et forpliktende avtaleverk knyttet til arealutvikling, tetthet og areal til personbil der hvor det etableres store infrastrukturiltak som har til hensikt å bygge opp om nullvekstmålet.

Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- Vurdere den statlige transportorganiseringen og sikre at den fylkeskommunale kollektivtrafikken får en tydeligere plass i nasjonale utrednings- og beslutningsprosesser.
- Det bør ligge en helhetlig plan for mobilitet, som for eksempel SUMP, til grunn for byveksttalen.
- Statens bidrag og involvering i planleggingen av knutepunkter med statlig infrastruktur bør tydeliggjøres, og det bør avklares hvilken aktør som bør ha det overordnede helhetlige ansvaret for utvikling av knutepunkter.

**Samarbeid for økt rekruttering til sjåføryrket**

Kollektivtrafikken opplever en raskt voksende mangel på sjåførere. Dette er ikke en særnorsk utfordring, i Europa anslås det at man vil mangle to millioner sjåførere innen 2026. På lengre sikt kan autonome kjøretøy være en del av løsningen, men for å kunne opprettholde og utvikle kollektivtilbudet de nærmeste årene er det avgjørende med et bredt samarbeid mellom myndigheter, kollektivaktørene og fagforeninger for å rekruttere flere til sjåføryrket for å sørge for gode arbeidsforhold og trafiksikkerhet.

Kollektivtrafikkforeningen foreslår:

- Utarbeide en nasjonal plan for flere sjåførere i samarbeid med kollektivaktørene og fagforeninger.

Med vennlig hilsen,  
Styret i Kollektivtrafikkforeningen