

Til: Stortingets finanskomite

Fra: Fagforbundet
Fellesforbundet
Jernbaneforbundet
Kollektivtrafikkforeningen
NHO Sjøfart
NHO Transport
Yrkestrafikkforbundet

Dato: 13. november 2023

Sak: Statsbudsjettet 2024 – ny NTP

1. Statsbudsjettet for 2024

Det har lenge vært et viktig politisk mål å øke kollektivandelene for å få en mer bærekraftig persontransport via redusert bilbruk, og flere kollektivreisende er ifølge Miljødirektoratet ett av de mest effektive tiltakene for å nå nasjonale klimamål. En offensiv politisk satsing gjennom byvekstavtaler og andre stimulerende tiltak gav en positiv passasjervekst frem til pandemien i mars 2020.

Under pandemien ble befolkningen anmodet om å unngå unødige kollektivreiser for å redusere smittefaren, og det har tatt en viss tid fra alle pandemibegrensninger ble opphevet og frem til de kollektivreisende kom tilbake. Imidlertid har antall reisende økt betraktelig i løpet av sommeren og høsten. Tallene ligger nå på 2019-nivå eller høyere, og man opplever overfylte busser og baner i rushtidsperioder.

Imidlertid er billettinntektene lavere enn før. På den annen side har prisen på innsatsfaktorene på driftssiden økt kraftig, og en positiv overgang til nullutslippskjøretøy krever økte investeringer. Deflatoren avspeiler heller ikke bransjens kostnadsvekst, og ifølge nrk.no må man eksempelvis i Rogaland kutte betraktelig i tilbudet neste år selv om antall reisende har vist en svært positiv utvikling de siste månedene. En gjennomgang fra Kollektivtrafikkforeningens side viser at den fylkeskommunale kollektivtrafikken vil få en underfinansiering på 1,2 milliarder ut fra dagens budsjettforslag:

Rammene for kollektivtrafikken bør økes med 1,2 milliarder kroner i statsbudsjettet for 2024.

1. Kollektivløft i ny NTP

En ny rapport fra TØI dokumenterer at det er samfunnsmessig lønnsomt å øke satsingen på kollektivtrafikk. Det gir positive gevinster økonomisk, sosialt samt klima- og miljømessig sett, men krever at kollektivtilbudet gjøres mer attraktivt via økt frekvens og kortere reisetid. Dette tilsier følgende:

- **Fremkommeligheten må økes betraktelig.** Det er anslått at de reisende i Oslo og Akershus står i kø for 0,5 milliarder i året. I tillegg til å redusere de reisendes køkostnader, vil økt fremkommelighet bedre kollektivsektorens produktivitet ved at samme buss og samme sjåfør kan kjøre samme rute flere ganger innenfor en gitt tidsramme.

- **Langsiktig og forutsigbar finansiering.** Selv om bedre fremkommelighet kan bidra til å bedre kollektivtilbudet, er det også påkrevet med en mer omfattende og langsiktig finansiering for å sikre at kollektivsektoren kan ivareta sin samfunnskritiske funksjon og videreutvikle tilbudet slik at man får flere og mer fornøyde passasjerer. Næringen er også preget av langsiktige, forpliktende kontraktsforhold, store og langsiktige investeringer samt ansvar for over 20.000 ansatte. Det er dermed vanskelig å forholde seg til årlige og kortsiktige budsjettbehandlinger på statlig og fylkeskommunalt nivå. Dagens kortsiktige bevilgninger og økonomiske rammer skaper stor usikkerhet og gjør det vanskelig å planlegge på en optimal måte.

Disse utfordringen bør adresseres i ny NTP, som bør legge opp til et fremtidig kollektivløft. Foruten tiltak for å øke fremkommeligheten og sikre langsiktig finansiering, må et fremtidig kollektivløft også inkludere tiltak for å samordne offentlig betalt bestillingstransport og bedre rekrutteringen av sjåførere. I forbindelse med implementering av utslippsfrie ferjer og hurtigbåter er det også svært viktig med bedre støtteordninger gjennom Enova eller andre institusjoner.

Ny NTP må nødvendigvis inneholde en del vanskelige prioriteringer, men ved å øke kollektivandelen vil behovet for veiutbygging bli redusert. Det bør dermed være grunnlag for å vri noe av pengebruken fra veiprojekter til videre utvikling og satsing på kollektivtrafikken. Stortinget bør på denne bakgrunn fatte følgende verbalvedtak under endelig behandling av forslag til statsbudsjett for 2024:

Stortinget ber regjeringen ved fremleggelse av forslag til ny NTP om å angi rammer for et fremtidig kollektivløft. Dette må inkludere tiltak for å heve kollektivtrafikkens attraktivitet og fremkommelighet. I tillegg må det angis hvordan kollektivaktørene kan sikres en langsiktig og tilstrekkelig finansiering for å realisere et kollektivløft.

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting: olov.grotting@kollektivtrafikk.no Tlf.: 918 20 510
Jon H. Stordrange: jon.stordrange@transport.no Tlf.: 415 06 770