

Til: Transportkomiteen
Fra: Kollektivtrafikkforeningen
Dato: 11. oktober 2023
Tema: Innspill til statsbudsjettet 2024

Kap 1332 post 63 og 66

Forslag til Statsbudsjett 2024 har noen positive tiltak, men mangler et større kollektivløft for å bidra til at Norge skal nå våre klimamål.

Kollektivløft, ikke kollektivkutt

- Kollektivtrafikken kan gi et betydelig bidrag til en enklere reisehverdag for folk flest. At langt flere reiser kollektivt er ifølge Miljødirektoratet blant de mest virkningsfulle tiltakene for å nå nasjonale klimamål.
- Forutsigbar, økt finansiering til å utvide tilbudet er blant de viktigste forutsetningene for at kollektivtrafikken raskt skal kunne øke sin markedsandel på bekostning av privatbil. For å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftsmålene innenfor transportsektoren, foreslår vi et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030. *Ambisjonen er å øke den statlige finansieringen av kollektivtrafikken til samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, dvs. en økning på om lag 4 mrd. kr per år.*
- Dagens situasjon trekker i motsatt retning. Ekstraordinær prisvekst de senere årene har blitt dekket inn med fond og oppsparte midler. *I 2024 er underfinansieringen (akkumulert etterslep) anslått til 1,1 – 1,3 mrd kr, noe som flere steder kan føre til kutt i tilbudet.*

SSBs utslippsstatistikk viser at utslippene fra veitrafikk har ligget stabilt de siste årene, og var i 2022 17 prosent høyere enn i 1990. I løpet av 7 år skal utslippene reduseres med 55 prosent fra 1990-nivå, jf. det nasjonale omstillingsmålet. Det er en formidabel nasjonal utfordring som krever helt nye og kraftfulle tiltak. *Et reisemiddelskifte fra privatbil til kollektivtrafikk, sykling og gange kan bidra sterkt til dette, i tråd med Miljødirektoratets faglige anbefaling.*

Kollektivtrafikken har vært rammet av ekstraordinær prisvekst og et stort gap mellom inntekter og kostnader de senere årene, og oppsparte midler har i stor grad blitt brukt til å dekke dette. I 2023 ventes prisveksten i kollektivtrafikken å bli på om lag 10 %. Det er en betydelig underfinansiering selv etter oppjusteringen som kom i revidert nasjonalbudsjett, noe som tærer på fondsreserver. Kommunal deflator er i forslag til Statsbudsjett for 2024 4,3 %, og det forventes et gap mellom akkumulerte kostnader og inntekter på om lag 1,1 – 1,3 mrd kr også i 2024. I verste fall kan dette tvinge fram kutt både i by og bygd. Siden det er kollektivtilbudet i distriktene som er mest avhengig av offentlig tilskudd, vil disse derfor rammes først.

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.

For å skape en enklere reisehverdag og nå klima- og bærekraftsmålene innenfor transportsektoren, foreslår vi et nasjonalt kollektivløft frem mot 2030, med ambisjon om å gradvis trappe opp den statlige finansieringen av kollektivtrafikken til samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, dvs. en økning på om lag 4 mrd. kr per år.

- Vi anbefaler hovedsakelig en økning i byvekst- og belønningsavtalene, men for å nå distriktene bør også midler tildeles via økt rammetilskudd. Midlene må kunne brukes til både drift og investeringer, basert på regionale vurderinger.
- Byvekst- og belønningsavtaler bør inngås med flere byer, men de må finansieres med friske midler, ikke ved å redusere midlene til byområder som allerede har inngått avtaler med staten.
- Kollektivløftet må forsterkes ved bruk av restriktive virkemidler mot privatbil i byene, i tråd med faglige anbefalinger. 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 bevilger midler til å redusere billettprisene også for landbasert kollektivtrafikk.
- Satsing på sykkel, gange, trafiksikkerhet, 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.

Forslag til verbalforslag:

1. Stortinget ber regjeringen legge frem nasjonalt kollektivløft frem mot 2030, med gradvis opptrapping av den statlige finansieringen av kollektivtrafikken til samme nivå som dagens fylkeskommunale tilskudd, gjennom byvekst- og belønningsmidler og rammetilskudd til fylkeskommunene.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag i ny Nasjonal transportplan til en fremkommelighetspakke for buss, hvor kollektivtrafikk skal prioriteres på bekostning av private biler, og hvor nye teknologiske verktøy som automatisk trafikkontroll av privatbilkjøring i kollektivprioriterte gater, elektroniske bussfelt, variabel skilting mm. tas i bruk.
3. Stortinget ber staten ta initiativ til å samordne offentlig betalt bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter mm. med mål om bedre og mer kostnadseffektive løsninger.
4. Stortinget ber regjeringen 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.
5. Stortinget ber regjeringen videreutvikle støtteordninger gjennom Enova mm. til å dekke økte kostnader ved implementering av nye teknologiske løsninger som utslippsfrie hurtigbåter, autonome kjøretøy og fartøy mm. i det ordinære kollektivtilbudet.
6. Stortinget ber regjeringen vurdere den statlige transportorganiseringen og sikre at den fylkeskommunale kollektivtrafikken får en tydeligere plass i nasjonale utrednings- og beslutningsprosesser.
7. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal plan for rekruttering av flere sjåførere i samarbeid med kollektivaktørene og fagforeninger.
8. Stortinget ber regjeringen utrede forholdet mellom kostnadsutviklingen i kollektivtrafikken og kommunal deflator over tid, og foreslå eventuelle tiltak for å sikre mer langsiktig finansiering av kollektivtrafikken.

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting: olov.grotting@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 91 82 05 10

Daniel Rees: daniel.rees@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 994 52 400
