



Fylkeskommunal kollektivtrafikk er i krise

Forslag til Statsbudsjettet 2025:

Kollektivtraffikkens samfunnsnytte kan ikke undervurderes. Den har både en viktig beredskapsfunksjon, og spiller en sentral rolle i klimapolitikken. Videre er den viktig for næringslivet og for at folk skal komme seg til jobb og skole, for effektiv bruk av areal og ressurser, og som et omfordelende tiltak ved å gi bærekraftig bevegelsesfrihet til folk uten tilgang på egen bil.

- **Et kollektivløft er nødvendig for å nå Norges klimamål og for å beholde og videreutvikle dagens kollektivtilbud**

Den økonomiske situasjonen i fylkeskommunene er prekær, noe tall fra KS viser. Dette rammer ikke minst kollektivtrafikken. For 2025 mangler det 1,7 mrd kr til kollektivtrafikken. Vi ser at flere av våre medlemmer har måttet sette inn tiltak for å kutte i kostnader – og dermed også i tilbudet.

Uten en satsing med et kollektivløft i 2025-budsjettet står vi foran ytterligere nedskalering av kollektivtilbudet mange steder. De samfunnsmessige konsekvensene av dette i form av økt privatbilisme og færre muligheter til å reise for de uten egen bil, er store.

Utover de rene driftsmessige konsekvensene, betyr den prekære økonomiske situasjonen at nysatsninger nedskaleres, utsettes eller legges på is. Dette er gjerne innovative løsninger som kan gi et betydelig bedre mobilitetstilbud i både urbane og mer rurale deler av landet, samtidig som de kan bidra til å kutte både utslipp og offentlige utgifter. Manglende finansiering av kollektivtrafikken har dermed både på kort og lang sikt en rekke uønskede konsekvenser for samfunnet.

Det er derfor behov for 1,7 mrd kr til kollektivtrafikk i statsbudsjettet for 2025.

- **Mer midler til drift i byveksttaler (kap 1332, post 63 og 66)**

Byveksttalene er et godt virkemiddel for å jobbe mot nullvekstmålet i og rundt de store byene, men nyinvesteringer hjelper lite om driften utgår. Midlene må derfor vris mer i retning drift av kollektivtrafikk.

Som vist ovenfor er behovet stort for mer finansiering av kollektivtrafikken for å beholde det tilbudet vi har i dag. Det er fortsatt stort fokus på finansiering av store infrastrukturprosjekter i dagens byveksttaler. Ytterligere satsing på kollektivtrafikk vil gi mer effektiv bruk av dagens infrastruktur, og gi større effekt av innsatsen.

Flere av de mellomstore byene ønsker også å bidra til nullvekstmålet, men mangler økonomiske insentiver for å få dette til. Tilskuddsordning til mellomstore byer, tilsvarende ordningen for de fem byene utenfor ordningen med byveksttaler må prioriteres.

Byvekstavtalemidler er viktige og må i enda større grad vris mot drift, slik at et attraktivt kollektivtilbud kan konkurrere med privatbilen.



- **Store utfordringer i overgangen til nullutslippsløsninger krever ytterligere midler**

Det er et mål om nullutslipp i transportsektoren. Våre medlemmer har vært offensive i overgangen til nullutslippsløsninger, og over hele landet ruller det nå elektriske busser. Samtidig ser vi at det er utfordrende å ta det siste steget for å gjøre all kollektivtrafikk utslippsfritt. Særlig til sjøs er dette krevende, hvor flere av både ferje- og hurtigbåtsambandene både er lange og samtidig går til øyer eller andre steder hvor nødvendig infrastruktur som nettkapasitet mangler.

I tråd med vårt høringsinnspill vedr. forskrift om nullutslippskrav for hurtigbåt og ferje, mener vi det er staten som må ta kostnaden for nullutslipp på båt og ferje. Med de store kostnadene knyttet til både investeringer og drift, som våre medlemmer står overfor, mener vi 50 millioner kroner til fylkeskommunene i kompensasjon for merkostnader til utslippsfrie ferjer er for lite (kap 572, post 60).

Uten at denne posten økes betydelig, vil flere av fylkeskommunene ikke kunne bidra til utslippskutt uten at det rammer dem hardt økonomisk.

Digital tjenesteutvikling

Fremtidsrettet og effektiv digital tjenesteutvikling er helt avgjørende for at kollektivtrafikken skal lykkes med vårt viktige samfunnsoppdrag. Sømløse reiser og gode digitale kundetjenester gjør det enkelt for den reisende å velge kollektivtrafikk, enten det er med tog, buss, bane, båt, bestillingstransport, bysykler, elsparkesykler eller annet.

I dag er det to store miljøer som arbeider med digitale tjenester hos de nasjonale og fylkeskommunale kollektivaktørene; OMS (Entur AS og flere kollektivselskaper) og Tet Digital AS. Et større samarbeidsprosjekt det siste året, anbefaler samarbeid om nasjonal løsning for salg, billettering og sanntid.

Kap 1330, post 76 bør økes for å sikre arbeidet med felles nasjonale løsninger.

Kontaktpersoner:

- Olov Grøtting, daglig leder, tlf. 918 20 510, epost: olov.grotting@kollektivtrafikk.no
- Håvard Sagbakken Saanum, seniorrådgiver, tlf. 992 98 986, epost: havard.saanum@kollektivtrafikk.no