



Til: Stortingets finanskomité
Fra: Kollektivtrafikkforeningen
Dato: 16.05.2025
Tema: Innspill til RNB 2025

Store utfordringer i kollektivøkonomien

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk og mobilitetstjenester. Vi samarbeider tett med KS og viser også til deres innspill.

Positiv passasjerutvikling

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken hadde en svært positiv vekst både med hensyn til passasjerer og billettinntekter til og med 2019. Pandemien og myndighetenes oppfordringer om å begrense reisevirksomheten medførte at en positiv trend ble brutt, men antall reisende begynte å øke igjen etter pandemien. Ifølge SSB var veksten i antall passasjerer på to prosent fra 2023 til 2024, og aldri før har så mange reist kollektivt som i 2024. Det er dermed svært viktig at en positiv og viktig trend ikke blir brutt på grunn av reduksjoner i kollektivtilbudet og dets attraktivitet.

Kraftig kostnadsvekst og rutekutt

I perioden 2019-2023 økte kostnadene for kollektivtrafikken med hele 15 % utover kommunal deflator. Prisveksten har vært høy på mange innsatsfaktorer, og særlig på strøm og drivstoff. Det er staten som fastsetter kommunal deflator, med formål om å reflektere prisstigningen innenfor fylkeskommunal sektor. Selv om dette har blitt påpekt gjentatte ganger, har den reelle kostnadsveksten vært langt høyere enn statlig fastsatt kommunal deflator.

Dette har allerede ført til omfattende rutekutt i flere fylker. Tall fra TØI-prosjektet *Status for kollektivtrafikken* for perioden 2019-2023, viser for eksempel at Buskerud og Møre- og Romsdal har redusert ruteproduksjonen med 7 %, Finnmark med 9 %, Nordland med 11 % og Østfold med 12 %.

Utsiktene fremover er enda mer krevende. Våre medlemmer rapporterer om at nye kontrakter om drift av kollektivtransport inngås på prisnivåer som ligger 25-30 prosent over eksisterende kontrakter. Kostnadsveksten i nye busskontrakter er for eksempel 34 % i Rogaland, 26 % i Vestfold, og 60 % i Telemark.

Gjennom flere år har kollektivtrafikken i Norge kommet svært langt med å ta i bruk nullutslippsteknologi. Utviklingen har kommet lengst i byområdene. Staten har gjennom forskrift også pålagt fylkeskommunene å ta i bruk elektriske busser også i svært mange distriktsområder (klasse 2-busser). For mange av disse fylkeskommunene fører dette til dels store engangskostnader i utbygging av ladeinfrastruktur, uten noen form for økonomisk støtte. Det understreker behovet for at staten nå bidrar med økte midler til kollektivtrafikken.

Fylkeskommunene har allerede stilt opp med drøyt 3 mrd. kr i økte tilskudd fra 2019-23, men kostnadsveksten er langt større enn det fylkeskommunene kan bære selv. Uten økte bidrag fra staten vil kollektivtrafikken måtte gjennomføre omfattende rutekutt i årene fremover, på tvers av Stortingets målsetninger i Nasjonal transportplan og Klimapolitikken.



Bedre og mer effektiv kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken jobber på bred front med å effektivisere og utvikle fremtidens offentlige transporttilbud. Digital tjenesteutvikling er eksempel på ett område hvor det jobbes aktivt med tett samarbeid på tvers av kollektivselskapene, for å få mer ut av pengene, og kunne tilby mer sømløse reiser på tvers av transportmidler. Ett annet er samordning av offentlig betalt bestillingstransport.

Kollektivtrafikken jobber også aktivt med å gjennomgå kontrakter og kontraktsoppfølgingen, i tett samarbeid med operatørene. Dette er viktig for å sikre mest mulig riktig prising av risiko i kontraktene, og for å bidra til god konkurranse i bussmarkedet fremover.

Nasjonale mål forutsetter kraftig vekst i offentlig transport

For å nå målene fra Nasjonal transportplan om en enklere reisehverdag, og å innfri klima- og bærekraftsmål, på en mer kostnadseffektiv måte enn i dag, må offentlig transport ta betydelig økte markedsandeler.

Rapporten «Strategier for en offensiv kollektivsatsing» fra 2024 utarbeidet for Kollektivtrafikkforeningen, viser at samfunnet vil spare 13,5 mrd. på å nå nullvekstmålet sammenliknet med dagens utvikling, og for innbyggerne er et godt offentlig transporttilbud langt rimeligere enn å eie egen privatbil. Norske husholdninger bruker om lag 200 mrd. kr på privatbil hvert år. Rapporten over viser at det er behov for vekst i det årlige driftstilskuddet til kollektivtrafikken på minst 3,8 mrd kr i årene fremover for å innfri nullvekstmålet.

Økte midler til kollektivtrafikken i Revidert nasjonalbudsjett er nødvendig for å unngå at innbyggere over store deler av landet vil oppleve til dels store kutt i kollektivtilbudet. Vi mener det også dette bør følges opp av en langsiktig plan for finansiering av kollektivtrafikken, med mål om et kollektivløft som videreutvikle kollektivtilbudet, og som tar i bruk nye teknologiske muligheter til å tilby et mer samlet og sømløst tilbud av offentlige transporttjenester.

Forslag for en mer effektiv kollektivtrafikk

Vi anbefaler også Stortinget om å utvide verktøykassen for å kunne drive kollektivtrafikken mer effektivt. Bedre fremkommelighet og mindre kø for bussen er svært viktig for de reisende, og bidrar til langt mer effektiv drift av kollektivtilbudet.

NTP legger føringer om forsterket virkemiddelbruk og mer lokal handlefrihet i byene. Mangel på effektiv håndheving av skilting begrenser i dag verktøykassa som byene har til å slippe bussen frem. I andre land brukes eksempelvis kamerateknologi aktivt til å håndheve skilting som prioriterer kollektivtrafikken, som gjennomkjøringsforbud o.l. I Oslo kommune har Ruter har bedt om å få teste ut teknologien, men har fått beskjed fra Statens vegvesen om at det krever en forskriftsendring.

Våre forslag:

1. En kollektivmilliard i revidert nasjonalbudsjett, fordelt gjennom driftsmidler i byvekstavgiftene og økt rammetilskudd for fylkeskommuner uten byvekstavgift.
2. Stortinget ber regjeringen raskt fremme nødvendige forslag om lov- og forskriftsendringer som åpner for å bruk av kamerateknologi til trafikkregulering og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken.

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting:

olov.grotting@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 918 20 510

Daniel Rees:

daniel.rees@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 994 52 400