

<b>Til</b>	Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
<b>Fra</b>	NHO Transport
<b>Dato</b>	26. april 2017
<b>Sak</b>	Nasjonal transportplan 2018-2029. Meld. St. 33 (2016-2017)

Forslaget til ny Nasjonal transportplan inneholder en ambisiøs og offensiv satsing på mobilitet og samferdsel i hele Norge. NHO Transport vil bemerke to temaer i stortingsmeldingen.

### **Fremkommelighet og finansiering for kollektivtrafikken**

Forventet trafikkvekst i byområdene skal håndteres med effektiv, attraktiv og miljøvennlig kollektivtrafikk. Nullvekstmålet stiller store krav til kvalitet og kapasitet i tilbudet. Da er forutsigbar driftsfinansiering og fremkommelighet for kollektivtrafikken avgjørende. Ifølge Urbanet Analyse koster hver ny kollektivreise mellom 9 og 49 kroner.

Det er dermed svært gledelig at Nasjonal transportplan konstaterer behovet for en kraftig økning i overføringen til fylkeskommunene for å dekke økte driftskostnader. Det er også positivt at dokumentet utfyllende beskriver behovet og fordelene ved å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Disse to forholdene henger nøye sammen. Ved å øke fremkommeligheten, vil også produktiviteten og kostnadseffektiviteten øke. Behovet for driftsmidler blir dermed redusert.

Nasjonal transportplan er likevel lite forpliktende og konkret når det gjelder løsninger for driftsfinansieringen og forbedret fremkommelighet. NHO Transport ber på denne bakgrunn komiteen om å anmerke at nevnte forhold må konkretiseres og avklares nærmere i de kommende Byutredninger og handlingsplan for kollektivtrafikken.

### **Bedre rammevilkår for ekspressbussene**

Ekspressbussene har stor betydning for mobiliteten, sysselsettingen og reiselivstilbudet i distriktene som bindeledd på tvers av regioner. De tilbyr også effektiv transport til og fra flyplassene. Ekspressbusstilbudet er ikke subsidiert, og det er et viktig redskap for redusert bilbruk, økt kollektivandel og til å løse miljøutfordringer.

Ifølge Nasjonal transportplan vil Regjeringen tilrettelegge for en liberal ekspressbusspolitikk. Det er viktig og haster. I 2008 hadde ekspressbussene over 10 millioner reisende, men antall passasjerer er deretter redusert med 40 prosent, noe som skyldes forbedret og mer subsidiert togtilbud, billigere flybilletter, relativt lave personbilkostnader og fylkeskommunal anbudspraksis.

NHO Transport ber dermed komiteen om å anmerke at Samferdselsdepartementet i handlingsplanen for kollektivtrafikk må være langt mer spesifikk med hensyn til hvilke tiltak som skal inngå i en offensiv ekspressbusspolitikk. Bransjen ber ikke om offentlig støtte, men følgende endringer kan bidra til å bedre de generelle rammebetingelsene:

- Ekspressbussene bør få lov til å ta på og sette av passasjerer innad i et fylke, noe som betyr at den lokale behovsprøvingen bør fjernes.
- Fylkeskommunene bør benytte ekspressbusstilbudet fremfor å etablere egne subsidierte ruter.
- Ekspressbusser bør ha fri tilgang til offentlig eid infrastruktur, både den fysiske og digitale, noe busselskapene betaler 70 millioner årlig for i dag.
- Når veinettet skal utbedres eller utbygges, bør bussens behov gis høyere prioritet via fremkommelighetstiltak og bedre holdeplasser.
- Ekspressbussene bør på lik linje med NSB få kompensasjon for sosiale rabatter til barn, pensjonister og studenter.

Kontaktpersoner i NHO Transport:

Næringspolitisk sjef Jofri Lunde, jofri.lunde@transport.no – 411 61 944

Administrerende direktør Jon H. Stordrange, jon.stordrange@transport.no – 415 06 770