

**Til:** Samferdselsminister Knut Arild Hareide

**Kopi:** Finansminister Jan Tore Sanner  
Kommunalminister Nikolai Astrup  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite  
Stortingets finanskomite  
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

**Fra:** Kollektivtrafikkforeningen  
NHO Sjøfart  
NHO Transport  
Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Fagforbundet  
Fellesforbundet  
Norsk Jernbaneforbund  
Yrkestrafikkforbundet

**Dato:** 15.01.21

**Sak:** Covid-19 – Fortsatt utfordringer for den fylkeskommunale kollektivtrafikken

---

Den fylkeskommunale kollektivtrafikken står overfor følgende situasjon:

- *Covid-19-pandemien ser ut til å vare langt lenger enn forventet, og Norge har nå enda strengere restriksjoner enn i mars 2020. Antall reisende er dermed kraftig redusert, og det må forventes at billettinntektene vil ligge på et svært lavt nivå frem til sommerferien. For å opprettholde kollektivtilbudet, trenger sektoren ytterligere 1.150 millioner i kompensasjon for tapte billettinntekter første halvår 2021.*
  - *Covid-19-pandemien har medført at holdningene til kollektivbruk og reisevanene har blitt vesentlig endret, noe som kan få langvarige konsekvenser og gjøre det vanskelig å oppnå Norges miljø- og klimaforpliktelser. Kollektivtrafikken vil dermed på sikt trenge ytterligere bevilgninger for å modernisere tilbudet. Holdninger og adferd må også endres. Dette må aktørene komme tilbake til etter hvert som Covid-19-pandemien nærmer seg slutten.*
- 

## 1. Bakgrunn

Den fylkeskommunale kollektivtransporten ble allerede 12.03.20 definert som en samfunns-kritisk funksjon, som skulle opprettholdes for å transportere ansatte i øvrige kritiske samfunnsfunksjoner til og fra jobb. Samtidig ble øvrige grupper anmodet om ikke å reise kollektivt for å unngå trengsel og smittefare. Dette har medført følgende:

- I mars forsvant over 80 prosent av de kollektivreisende "over natten". Andelen økte igjen etter hvert som en del restriksjoner ble moderert på forsommeren 2020, men tallet lå langt under normalt nivå i sommer og høst. Innføringen av strenge, lokale smitteverntiltak i Bergen og Oslo i november medførte at antall reisende igjen sank betraktelig i disse to byene. Etter innføringen av nye, nasjonale restriksjoner 04.01.21 ligger passasjertallet på landsbasis igjen på samme nivå som i mars.

- Billettinntektene har imidlertid falt relativt mer enn passasjerreduksjonen skulle tilsi, noe som skyldes endret struktur på billettsalg og færre billettkontroller på grunn av smittefare. I tillegg har man operert med stengte fordører for å verne sjåførene, noe som medfører at mange reisende dropper å kjøpe billetter eller validere reisekort.
- Kollektivnæringen har hele tiden forholdt seg til myndighetenes pålegg og dermed opprettholdt kollektivtilbudet både kvalitativt og kvantitativt. Helsemyndighetene har også utstedt egne smittevernveiledere for både ordinær kollektivtrafikk og skoleskyss. Disse har vært oppdatert flere ganger og tilsier at en vesentlig del av kollektivmidlenes kapasitet ikke kan benyttes.
- Tapte billettinntekter i 2020 utgjorde i overkant av 100 millioner i snitt i uken, og fylkeskommunene hadde ikke vært i stand til å opprettholde kollektivtilbudet i 2020 uten betydelige ekstra midler fra staten. Det ble i 2020 i alt bevilget 4,6 milliarder kroner som kompensasjon for tapte billettinntekter, og det er avsatt 1.250 millioner til samme formål i statsbudsjettet for 2021.

## 2. Behov på kort sikt

Det er vanskelig å forutse hvordan smittetallene vil utvikle seg de kommende uker og måneder, men følgende antakelser virker rimelige:

- Det må kunne forventes at dagens restriksjoner kan modereres etter hvert som smitteutviklingen snur og en viss andel av befolkningen blir vaksinert. Imidlertid vil man nærme seg sommerferien før alle tiltakene kan avvikles. Antall passasjerer vil forhåpentligvis øke noe etter hvert som restriksjonene modereres utover våren.
- Med dagens omfattende restriksjoner vil nevnte beløp på 1.250 millioner kroner dekke tapte billettinntekter til midten av mars. Antall reisende vil øke utover våren, og estimerer innhentet av Kollektivtrafikkforeningen fra fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper tilsier at totalt tap første halvår vil utgjøre 2.400 millioner.

Det trengs dermed en ekstra kompensasjon på 1.150 millioner utover de allerede bevilgede 1.250 millioner. Dette er nødvendig for at den fylkeskommunale kollektivtrafikken skal kunne opprettholde dagens tilbud og fylle sin rolle som samfunnskritisk funksjon.

## 3. På lang sikt

De strenge restriksjonene og myndighetenes gjentatte anbefalinger om ikke å bruke kollektivmidler vil skape langsiktige endringer og utfordringer:

- En del tidligere passasjerer har endret sine reisevaner og gått over fra kollektivbruk til sykkel eller gange. I tillegg har mange har også positive erfaringer med hjemmekontor og vil bruke dette i større grad enn tidligere. Denne adferdsendringen er positiv fordi man bidrar til at klimamålene nås. I tillegg reduseres presset på kollektivtrafikken i rushtidsperiodene.
- Dessverre har mange gått over til å bruke privatbil. Denne utviklingen vil medføre økte køer, forsinkelser og utslipp. Det blir også vanskeligere å nå målsetningene i byvekst-avtalene, og regjeringen ønsker at alle med mulighet for å velge kollektivtransport fremfor bil gjør dette straks Covid-19-pandemien er over. Dette fremkommer tydelig i den nye Klimameldingen.

Det foreligger flere rapporter om forventet passasjerutvikling etter Covid-19-pandemien. I en rapport fra Urbanet Analyse AS forventes en reduksjon i antall reisende på 14 til 17 prosent på sikt. Foruten overgang til sykkel og gange samt økt bruk av hjemmekontor oppgir mange redsel for smitte ved trengsel som årsak til at man vil unngå kollektivreiser. I tillegg har man lenge sett en tendens til at reisende ønsker mer individuelle og fleksible løsninger på sine reisebehov.

Kollektivtrafikkforeningen har satt i gang et utredningsarbeid for å skaffe mer informasjon om forventet målbilde etter Covid-19-pandemien. I tillegg vil utredningsarbeidet gi svar på hvordan den fylkeskommunale kollektivtrafikken også i fremtiden kan bidra til å innfri viktige samfunns- og klimamål.

Imidlertid er det allerede nå klart at ekstra midler fra statlig hold er nødvendige for å håndtere utfordringene etter Covid-19-pandemien. Kollektivnæringen vil i løpet av våren 2021 komme tilbake med mer informasjon om fremtidige behov for omstilling. Samtidig vil behovet for finansiell støtte bli nærmere angitt.

---

#### **Korte fakta om den fylkeskommunale kollektivtrafikken:**

- Fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtrafikken med unntak av tog. Administrasjonen av denne er delegert til egne administrasjonsselskaper. Alternativt ivaretas denne av egen organisasjon innen fylkeskommunen.
- All drift er basert på anbud og utføres av selvstendige aktører, som enten er private eller indirekte eid av det offentlige. Eneste unntak er sporveisdriften i Oslo og Bærum. Fylkeskommunene og administrasjonsselskapene har imidlertid ansvaret for billettinntektene.
- Uten kompensasjon for tapte billettinntekter i fjor ville det være nødvendig å kutte rutetilbudet dramatisk for å kompensere billettinntektstapet. Dette ville medført konkurser eller avvikling på operatørnivå.
- Den fylkeskommunale kollektivtrafikken hadde 638 millioner påstigninger i 2019. Bussene transporterte over 68 prosent av passasjerene, båt to prosent og by- samt forstadsbane tok hånd om 30 prosent av de reisende.
- Billettinntektene dekker en stor del av totale kostnader. De er dermed helt nødvendige for å opprettholde kollektivtilbudet.

#### **Mer informasjon:**

Aktørene bak denne henvendelse kan selvsagt bidra med mer informasjon hvis ønskelig. Det er også mulig å få til et digitalt møte, og dette kan organiseres ved å kontakte Jon H. Stordrange i NHO Transport eller Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen. De treffes som følger:

Jon H. Stordrange                    [jon.stordrange@transport.no](mailto:jon.stordrange@transport.no)                    41 50 67 70  
Olov Grøtting:                        [olov.grotting@kollektivtrafikk.no](mailto:olov.grotting@kollektivtrafikk.no)                    91 82 05 10

Følgende personer kan også gi mer utfyllende informasjon:

Odd Aksland:	<a href="mailto:odd.aksland@kolumbus.no">odd.aksland@kolumbus.no</a>	90 78 30 41
Siv Wiken:	<a href="mailto:siv.wiken@akt.no">siv.wiken@akt.no</a>	99 15 18 22
Bernt Reitan Jensen:	<a href="mailto:bernt.reitan.jenssen@ruter.no">bernt.reitan.jenssen@ruter.no</a>	90 03 45 60
Roger Hørkestad:	<a href="mailto:roger.harkestad@tide.no">roger.harkestad@tide.no</a>	41 61 91 97
Kjetil Førsvoll:	<a href="mailto:kjetil.forsvoll@boreal.no">kjetil.forsvoll@boreal.no</a>	91 88 55 99
Ole Engebret Haugen:	<a href="mailto:ole.engebret.haugen@vy.no">ole.engebret.haugen@vy.no</a>	91 83 96 92
Øystein Svendsen	<a href="mailto:oystein.svendsen@unibuss.no">oystein.svendsen@unibuss.no</a>	90 98 75 71
Frode Sund:	<a href="mailto:frode.sund@nhosjofart.no">frode.sund@nhosjofart.no</a>	48 99 83 42
Dag-Einar Sivertsen	<a href="mailto:dag-einar.sivertsen@fellesforbundet.no">dag-einar.sivertsen@fellesforbundet.no</a>	46 74 78 3
Trond Jensrud:	<a href="mailto:trond@ytf.no">trond@ytf.no</a>	91 31 09 60
Gunnar Larsen:	<a href="mailto:gunnar.larsen@spekter.no">gunnar.larsen@spekter.no</a>	98 84 15 31

