

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Vår dato: 30.06.2016

Høringsuttalelse for Nasjonal transportplan 2018-2029

NHO Transport viser til forslag til plandokument for Nasjonal transportplan 2018-2029, fremlagt 29.02.16. NHO Transport støtter [høringsuttalelsen fra Næringslivets Hovedorganisasjon datert 22.06.16](#). I det følgende kommenterer vi nærmere hvordan kollektivtrafikken kan løse fremtidens transportbehov og bidra til bedre fremkommelighet for personer og gods. Effektiv, attraktiv og miljøvennlig kollektivtrafikk skal håndtere trafikkveksten i byene og sikre mobiliteten i distriktene - til beste for kundene og samfunnet.

Miljøvennlig trafikkvekst må finansieres

Forutsigbar finansiering av kollektivtrafikken er NHO Transports viktigste innspill til Nasjonal transportplan. Vi støtter målet om at persontrafikkveksten i byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Marked og kundebehov må være grunnlaget for kollektivsatsingen, og samferdselsprosjekter som realiserer effektive, vekstkraftige og omstillingsdyktige bo- og arbeidsmarkedsregioner må prioriteres. Dette tilrettelegger for rasjonell mobilitet og trivelige bymiljøer. Utviklingen av kollektivtilbudet må skje i forkant av at biltrafikken begrenses. Oslopakke 3 er basert på at personbiltrafikken skal reduseres med 15 prosent, men en tilsvarende kapasitetsøkning i kollektivtrafikken er likevel ikke planlagt.

Et kapasitetssterkt kollektivtilbud fordrer betydelige driftstilskudd. For å nå nullvekstmålet i de ni største byområdene har Urbanet Analyse beregnet et økt årlig tilskuddsbehov på mellom 1,7 og 6,9 milliarder kroner, avhengig av virkemiddelbruk (kilde: [UA-rapport 74/2016](#)). Kollektivsatsing kombinert med målrettet arealbruk og restriksjoner på biltrafikk er mest kostnadseffektivt. NHO Transport mener Urbanet Analyses forslag om passasjeravhengige tilskudd fra Staten til fylkeskommunene for byområdene er interessant.

Effektiv bruk av ressursene i kollektivtrafikkbransjen er nødvendig for å få gode resultater. Offentlige innkjøpere bør anvende kompetansen som operatørene besitter om utviklingen av kollektivtilbudet og overgang til null- og lavutslippskjøretøyer. NHO Transport mener balanserte avtaler og standardiserte krav til materiell vil gi forutsigbarhet og sikre et bredt og innovativt leverandørmarked.

Fremkommelighet og infrastruktur for kollektivtrafikken

Jo mer effektiv og pålitelig kollektivtrafikken er, desto mer konkurransedyktig blir den mot bilen. For kollektivreisende har reisetid, antall avganger og punktlighet størst betydning. Økt fremkommelighet gir høyere gjennomsnittshastighet. Da blir reisetiden kortere og tilbudet mer forutsigbart på grunn av færre hindringer og forsinkelser. E18 vest for Oslo er illustrerende, her ble reisetiden redusert fra 27 til 9 minutter for en bussrute etter at det ble krav om minst to passasjerer i elbilene for tilgang til kollektivfeltet (kilde: Ruter). Driftskostnadene for kollektivtrafikken blir også lavere fordi samme buss kan kjøre ruten flere ganger - og betjene flere kunder - per dag. Utslippene fra transporten kan også reduseres som følge av mindre kø.

En buss med 50 passasjerer kan frigjøre veikapasitet og må prioriteres deretter i trafikken. Med gode innfartsparkeringer utenfor byene blir det dessuten enklere å reise kollektivt, og kollektivtrafikken må bli førstevalget både for dagens og nye kundegrupper.

Aktuelle tiltak for økt fremkommelighet:

- Flere gjennomgående kollektivfelter inn og ut av byområdene
- Forrang i veikryss og ITS-løsninger
- Veivedlikehold og effektiv tilgang til holdeplasser og knutepunkter
- Egne kollektivgater eller superbustraseer
- Begrensninger for personbiler i byområder

Det er viktig med gode fremkommelighetstiltak og investeringer i kollektivinfrastruktur som bidrar til at kollektivtrafikken oppleves som attraktiv og konkurransedyktig. Stavanger og Trondheim satser offensivt på buss. Superbuss med egne traseer er en kostnadseffektiv, fleksibel, kapasitetssterk, attraktiv og miljøvennlig kollektivløsning. I NHO Transports høringsuttalelse til KVVU Oslo-Navet har vi argumentert for superbuss som et fullverdig og kostnadseffektivt alternativ til deler av den foreslåtte baneutbyggingen i hovedstaden. Høystandard bussløsninger er dimensjonerende for byutviklingen.

For å få til et sømløst kollektivtilbud, er god tilgang kollektivterminaler og andre stoppesteder viktig. Parkeringsmuligheter og fremkommelighet blant annet for ekspressbusser og turistbusser har betydning. I dag er dette utfordrende, spesielt i Oslo. Velfungerende infrastruktur er nødvendig også utenom byområdene. E16-prosjektene i Valdres er eksempel på utbygging av ensidige holdeplasser, som ikke dekker de reisendes behov på en fremtidsrettet og tilfredsstillende måte.

Aktuelle infrastrukturtiltak er:

- Gode av- og påkjøringsramper på begge sider av hovedvegnettet

- Kundevennlige holdeplasser for knutepunkter langs hovedvegnettet
- Vegbredder som gir plass til kollektivtrafikken
- Tett samarbeid med myndighetene blant annet ved planlegging av infrastruktur og tiltak for økt fremkommelighet

Behov for nasjonal ekspressbusspolitikk

Kommersielt basert kollektivtrafikk er et fleksibelt og verdifullt supplement til annen offentlig transport. Ekspressbusser og flybusser må ha rammebetingelser som gjør at deres tjenester kan videreutvikles til beste for kundene og samfunnet.

Ekspressbussene spiller en viktig rolle i det samlede kollektivtilbudet. Dette tilbudet har stor betydning for turister, studenter og andre reisende mellom distrikter, regioner og byer, inkludert reiser inn og ut av Norge. Mange steder i distriktene er ekspressbussene eneste tilgjengelige kollektivtilbud for interregionale reiser.

Bussen er fleksibel og kan tilpasse rutetilbud og tjenester etter markedets behov, og den er kostnadseffektiv sammenlignet med andre transportmidler slik at samfunnet får mye kollektivtrafikk for pengene¹.

Utvikling og utfordringer

Ekspressbusstilbudet ble utviklet fra 1990-tallet gjennom entreprenørskap i næringslivet, tverrpolitisk velvilje og samarbeid med fylkeskommunene. Høy kundetilfredshet med rundt 10 millioner årlige reiser kjennetegner ekspressbussene. Utviklingen stagnerte rundt 2011 og stadig flere bussruter legges ned som følge av konkurranse fra andre transportmidler og lokal anbudspraksis.

Ekspressbusser og flybusser erfarer konkurransevidning i forhold til annen offentlig transport. Staten kompenserer NSB for sosiale rabatter og endringer i offentlige avgifter. Bussene belastes med terminalavgifter og kjørevegsavgifter som togene ofte slipper. Dette til tross for at begge bidrar til miljøvennlig kollektivtilbud og tilbringertjeneste for reisende til og fra flyplassene.

Staten må i større grad likestille ordninger for buss og tog, spesielt der ekspressbussene utgjør stammen i nettverket. Fylkeskommunene må gi markedstilgang både ved å anvende ekspressbussene som en del av lokalt kollektivtilbud og tillate sesongbaserte turistruter. Valdresekspressens sommerrute via Lom til Leirvassbu i Jotunheimen er et godt eksempel på sistnevnte.

¹ Kostnaden per setekilometer ble i 2014 estimert til 0,45 kr for ekspressbuss, 0,70 kr for tog og 2,52 kr for anbudsruiter med fly i Sør-Norge, ifølge beregninger fra Nettbuss.

Løsninger for videreutvikling av tjenestetilbudet

NHO Transport mener det er behov for flere tiltak for å sikre at ekspressbusser og flybusser fortsatt kan bidra positivt til samferdsels-, nærings-, miljø,- og distrikts-politikken. Det fordrer bedre tilrettelegging, samt rettferdige og konkurransedyktige rammevilkår fra offentlige myndigheter.

Følgende tiltak anbefales:

- Nasjonal ordning med kompensasjon for sosiale rabatter for all kollektiv persontransport. I Danmark følger den sosiale rabatten kunden, uavhengig av transportmiddel. Denne ordningen er godkjent av EU-kommisjonen.
- Gratis tilgang til offentlig eid infrastruktur, inkludert ferjer.
- Offentlig tilrettelegging for sømløse reiser gjennom nasjonal reiseplanlegging, billettering, sammenhengende rutetilbud med gode korrespondanser, attraktive stoppesteder og knutepunkter.
- Smidighet og felles praksis ved fylkeskommunale anskaffelser. Ekspressbussene ivaretar lokale reisende og fylkeskryssende transport på aktuelle strekninger, slik Kystbussen mellom Bergen og Stavanger gjør.
- Oppmykning av dagens regelverk for behovsprøving ved å tillate av- og påstigning lokalt og fleksibilitet ved fastsettelse av takster. Reiselivets behov ivaretas.

Kollektivtrafikkbransjens innspill

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningens rapport [Kollektivtrafikkbransjens innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029](#) er en del av vår høringsuttalelse.

Vennlig hilsen
NHO Transport

Jofri Lunde (sign.)
næringspolitisk sjef