



## STORTINGET

# Representantforslag 144 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen, Sofie Marhaug, Tobias Drevland Lund, Marie Sneve Martinussen og Mimir Kristjánsson

Dokument 8:144 S (2024–2025)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen, Sofie Marhaug, Tobias Drevland Lund, Marie Sneve Martinussen og Mimir Kristjánsson om å forhindre rutekutt og prisøkning i kollektivtransporten**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Over hele landet er den lokale kollektivtransporten i krise. I fylke etter fylke meldes det nå om prisøkning og rutekutt. I Rogaland blir det vurdert å øke prisen på ungdomskort med 50 prosent og ordinært månedskort med 25 prosent når nytt bussanbud skal inngås. I Trondheim ligger forslag på bordet om å fjerne månedskortet helt og samtidig øke prisen på enkeltbilletter. I Akershus er prisene på månedskort økt med nær 10 prosent siden 2024, fra allerede svært høye nivåer. Dette er prisøkninger langt over inflasjonen. I omtrent alle fylker er kraftige rutekutt gjennomført eller vurderes.

Dette er en varslet krise.

Da regjeringens statsbudsjettforslag for 2025 ble lagt frem, var Yrkestrafikkforbundet svært tydelige: «Busstilbudet flere steder står ovenfor kollaps». De overdriver ikke. Rapporten «Kollektivtrafikken 2019–2023: Statusrapport for kollektivtrafikken» fra Transportøkonomisk institutt (TØI) advarte i 2024 om det samme. TØI konkluderer slik:

«Antall påstigende har kommet opp på samme nivå som før pandemien, men økonomien i kollektivtilbudet er vesentlig dårligere.»

Også KS har advart. De la høsten 2024 frem tall som viste at gapet i kollektivbudsjettene ville være 1,7 mrd. kroner i 2025 (Oslo holdt utenfor). Hittil har fylkeskommunene dekket deler av dette over egne pressede fylkeskommunale budsjetter. Det er det mulig å gjøre en stund, men ikke lenge.

Det er konsekvensene av denne underfinansieringen man ser nå. Det er fare for at en negativ spiral sparker i gang. Prisene øker samtidig som ruter og avganger legges ned. Det fører til at færre reiser kollektivt, som i neste omgang gir nye prisøkninger og rutekutt for å kompensere. Da øker biltrafikken, til ulempe for alle. Det blir rett og slett kø, kork og kaos, og den nødvendige næringstransporten kommer heller ikke frem. For alle uten tilgang til privatbil er det verre. Rutekutt betyr at de rett og slett ikke kommer seg dit de skal, når de skal. Stortinget har slått fast et nullvekstmål for personbiltrafikken i byområdene. Det er det ikke mulig å få til uten å styrke kollektivtransporten vesentlig. De siste 20 årene har samlet sett vært en gullalder for norsk kollektivtransport. I perioden 2005–2024 økte reisingen med buss med 54 prosent, ifølge Statistisk sentralbyrå. I mange fylker og mange byområder har kollektivtransporten tatt andeler fra biltrafikken. Det har redusert utslipp, og trafikkreduksjonen har gjort byområdene bedre å bo i. Nå står en i akutt fare for at det motsatte vil skje fremover.

I flere fylker kuttes det i tillegg i en annen del av kollektivtilbudet nå: hurtigbåtene. For dem som rammes, er konsekvensene enda større. I Nordland gikk NHO i bresjen for protestene mot båtkutt. Forklaringen er enkel. Går ikke båten, kommer ikke folk seg på jobb. Det blir vanskeligere å bo i mange distriktskommuner.

Kollektivtransporten fikk en knekk med koronapandemien. Men som TØI viser, er reisingen tilbake på

gamle nivåer nå. Problemet er at kostnaden ved å drifte kollektivtransporten har økt kraftig. I fylke etter fylke ser man nå at kostnadene øker kraftig når nye anbud skal inngås. Noen få store selskaper dominerer i dag anbudsmarkedet for buss. Nå ser det ut som dette også bidrar til økte driftskostnader i den kommende generasjonen anbud.

I løpet av den siste generasjonen er svært mye av den lokale kollektivtransporten blitt konkurransutsatt heller enn direktedrevet av fylkeskommunene. Denne politikken har skjedd gradvis og i det stille, og konsekvensene og kostnadene ved den er aldri blitt evaluert. Konkurransesettingen har bidratt til press på sjåførenes lønns- og arbeidsforhold og er en sentral årsak til rekrutteringsproblemer i bransjen. I lys av dette er erfaringene i Oslo med det motsatte svært interessante. Både trikk og T-bane drives i egenregi med slanke organisasjoner, kostnadseffektiv drift og uten rekrutteringsproblemer.

Samtidig koster elektrifiseringen av bussparken store beløp, både i form av engangsinvesteringer og i form av dyrere anbud. Det er en omstilling en står midt oppe i. Det er nødvendig å gå over til elektriske busser for å redusere utslipp fra transportsektoren i tråd med statens mål for utslippskutt frem mot 2030. Fylkeskommunene er pålagt å gå over til nullutslippsløsninger. Men foreløpig gir dette en merkostnad for fylkeskommunene som hittil ikke har vært kompensert. På tilsvarende måte gjelder krav om overgang til elektriske ferger og etter-

hvert også elektriske hurtigbåter. Dette er bare i begrenset grad kompensert. Det er urettferdig at staten slik lemper kostnaden ved utslippskutt over på fylkeskommunene.

Representantene bak dette forslaget vil vise til Rødts alternative forslag til statsbudsjett for 2025. Rødt foreslo å øremerke totalt 1,6 mrd. kroner til fylkeskommunal kollektivtransport. Videre foreslo Rødt å sette av 250 mill. kroner til lokale prøveforsøk med nye rabattordninger. Videre foreslo Rødt å innføre gratis båtruter til øyer og andre veiløse samfunn, samt 50 prosent prisreduksjon for øvrige båtruter, med en kostnad på 145 mill. kroner. Videre foreslo Rødt å øke de frie inntektene til fylkeskommunene med 1 mrd. kroner. Samlet ville dette utgjort et kraftfullt løft for lokal kollektivtransport over hele landet. Utviklingen i etterkant har vist at dette var riktige og nødvendige forslag.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2025 om økte bevilgninger til fylkeskommunene som sikrer at det fylkeskommunale kollektivtilbudet kan opprettholdes.

26. mars 2025

**Geir Jørgensen**

**Sofie Marhaug**

**Tobias Drevland Lund**

**Marie Sneve Martinussen**

**Mímir Kristjánsson**

