



STORTINGET

Innst. 392 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:144 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 10. april 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, har til behandling et representantforslag fra Geir Jørgensen, Sofie Marhaug, Tobias Drevland Lund, Marie Sneve Martinussen og Mimir Kristjánsson om å forhindre rutekutt og prisøkning i kollektivtransporten, jf. Dokument 8:144 S (2024–2025).

Komiteen merker seg at forslagsstillerne peker på fylkeskommunenes økonomi, generell kostnadsvekst, kostnader ved overgang til nullutslippsløsninger og konkurranseutsetting av bussrutene som viktige faktorer som påvirker økonomien i kollektivtransporten negativt.

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

Komiteen har bedt om Samferdselsdepartementets vurdering av dette representantforslaget, og statsrådens tilbakemelding ligger vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enig i forslagsstillernes pro-

blembeskrivelse; over hele landet er den lokale kollektivtransporten i krise. I fylke etter fylke meldes det nå om prisøkning og rutekutt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg hvordan de økte prisene påvirker rutetilbudet i fylkene. Disse medlemmer mener at dette bør drøftes når revidert nasjonalbudsjett fremlegges.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Venstre er bekymret over den økonomiske situasjonen fylkeskommunene står i. Kollektivtrafikk er en av kjerneoppgavene til fylkeskommunene, og er et tilbud som berører svært mange i hele Norge.

Disse medlemmer mener det haster å sikre fylkeskommunene god nok økonomi til å opprettholde, men også videreutvikle kollektivtilbudet slik at man kan legge til rette for god mobilitet og en desentralisert utvikling der kollektivtransport er et pålitelig og attraktivt alternativ.

Disse medlemmer viser til at prisveksten innen kollektivtrafikken har vært høyere enn den generelle prisveksten, og mener fylkeskommunene må kompenseres særskilt for de kostnadene som det ikke har vært mulig å planlegge for økonomisk. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene sikres full kompensasjon for økte utgifter til drift av kollektivtrafikken som følge av generell kostnadsvekst.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene fullt ut kompenseres for kostnader knyttet til krav som stilles ved anskaffelse av busser. Fylkeskommuner som allerede har gjennomført omstillinger av bussflåten, skal også kompenseres for ekstrakostnadene knyttet til anskaffelsene.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er riktig med tre forvaltningsnivå i Norge. Fylkeskommunene sikrer demokrati på et regionalt nivå med forvalteransvar for regionale oppgaver med lokal kunnskap og forankring. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i regjering som et ekstraordinært grep høsten 2024 fikk økt overføringene til fylkeskommunene for 2024 og 2025 med 700 mill. kroner, en varig økning i de frie inntektene som øker det fylkeskommunale handlingsrommet. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en fortsatt styrking av fylkeskommunenes økonomi slik at man ikke opplever kutt i de fylkeskommunale tjenestene, og dermed også en undergraving av fylkeskommunen som forvaltningsledd.

Disse medlemmer viser videre til at fylkeskommunene har en forventning om omstilling av kollektivtrafikken til lav- eller nullutslipp. Disse medlemmer mener det er riktig å omstille bussparken i Norge i den grad det er hensiktsmessig, men at det i et beredskapsperspektiv må sikres at man har en bussflåte med variasjon i drivlinjer og energibærere, og at disse ikke kjøpes fra land Norge ikke har et sikkerhetssamarbeid med. Disse medlemmer mener at ekstrakostnader som pålegges gjennom særskilte krav fra staten, må kompenseres fullt ut slik at de ikke går ut over tjenestetilbudet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådens svarbrev, der det fremkommer at regjeringen vil følge opp byvekstavtaler, belønningsavtaler og tilskuddsordninger til byområder for å oppfylle nullvekstmålet for persontransport. Disse medlemmer mener at nullvekstmålet skal oppheves, og vil erstatte politisk tvang, avgifter og reguleringer med mangfold av transportalternativer og valgfrihet for den enkelte. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative transportplan med forslag om å erstatte avtaler om byvekst og bypakker med et eget programområde for bytransport som skal inkludere alle transportformer og er uten bompenger. Disse medlemmer mener at dette skal være en søkbar tilskuddsordning som likestiller alle former for bytransport med det formål å gjøre reisehverdagen enklere og mer effektiv for befolkningen. Disse medlemmer mener at også bybefolkningen skal ha frihet til å kunne velge bil som transportform, og at det derfor må legges til rette for bruk av bil i byområder. Det må også sørges for at man får mest mulig infrastruktur igjen for pengene som investeres, der fleksible utbyggingsstandarder, men også opphevede klimasymbolske særkrav til bygge- og anleggsnæringen, kan bidra til dette.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at prisøkning og rutekutt fører til at færre reiser kollektivt, som i neste omgang gir nye prisøkninger og rutekutt for å kompensere – en ond sirkel som fører til at biltrafikken øker, til ulempe for alle. For alle uten tilgang til privatbil blir konsekvensene store. 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. Den store satsningen på kollektivtransport i Norge har vært vellykket. 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 fare for at det motsatte vil skje fremover.

I flere fylker kuttet det i tillegg i en annen del av kollektivtilbudet nå: hurtigbåtene. For dem som rammes, er konsekvensene enda større.

Disse medlemmer viser til at kollektivtransporten fikk en knekk med koronapandemien. Dette er stabilisert nå, og reisingen er tilbake på gamle nivåer. 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.

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.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene sikres full kompensasjon for økte utgifter til

drift av kollektivtrafikken som følge av generell kostnadsvekst.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at fylkeskommunene fullt ut kompenseres for kostnader knyttet til krav som stilles ved anskaffelse av busser. Fylkeskommuner som allerede har gjennomført omstillinger av bussflåten, skal også kompenseres for ekstrakostnadene knyttet til anskaffelsene.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

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 rutetekutt og prisøkning i kollektivtransporten – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Marte Mjøs Persen

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/2268-

Dato
10. april 2025

Dok 8:144 S (2024-2025) om å forhindre rutekutt og prisøkning i kollektivtransporten

Jeg viser til brev av 31. mars 2025 om Dokument 8:144 S (2024-2025) om å forhindre rutekutt og prisøkning i kollektivtransporten. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber Samferdselsdepartementet vurdere. Jeg svarer på forslaget under.

Forslag: 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.

Regjeringen er kjent med at mange kommuner og fylkeskommuner opplever den økonomiske situasjonen som krevende. Fylkeskommunene peker særlig på utfordringer innen samferdselssektoren, blant annet knyttet til kostnadsøkninger i kollektivtransporten. Samtidig er det viktig å understreke prinsippet om at kommunesektoren i all hovedsak skal rammefinansieres. Fylkeskommunene må derfor ta ansvar for å tilpasse utgifter til inntekter gjennom omstilling og effektivisering, slik at driften blir bærekraftig over tid.

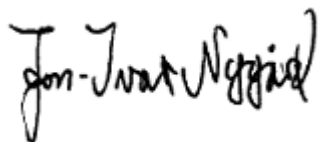
Regjeringen så høsten 2024, at den økonomiske situasjonen kunne føre til betydelige kutt i tjenestetilbudet. Derfor ble det i tilleggsnummeret til statsbudsjettet for 2025 foreslått å øke inntektene til fylkeskommunene med 700 millioner kroner for 2024 og 700 millioner kroner som en varig økning fra og med 2025. Dette ble vedtatt av Stortinget, og kommer i tillegg til realveksten i frie inntekter på 1,65 milliarder kroner til fylkeskommunene i det opprinnelige budsjettforslaget for 2025. Regjeringen følger utviklingen i fylkeskommunenes økonomi og kostnadsbildet nøye, men understreker samtidig at det er fylkeskommunene som kjenner lokale behov og muligheter best, og som må vurdere tiltak for å sikre et best mulig kollektivtilbud.

Regjeringen har vært tydelig på at vi vil fortsette den sterke satsingen i byområdene for å gjøre reisehverdagen enklere. Statlig tilskudd til lokal kollektivtransport er en viktig del av denne satsingen. Bevilgningene over statsbudsjettet til byområdene har økt år for år, og i 2025 er det satt av 7,7 milliarder kroner til å følge opp byvekstavtalene og andre tilskuddsordninger i byområdene.

Vi følger opp sju byvekstavtaler, to belønningsavtaler og tre avtaler om tilskudd til byområder utenfor den ordinære byvekstavtaleordningen. Store deler av midlene i disse avtalene går til drift og investeringer i lokal kollektivtransport og til gang- og sykkeltiltak langs fylkesveier og kommunale veier. Dette er viktig for at vi skal nå nullvekstmålet for persontransport.

Regjeringen er kjent med de økonomiske utfordringene fylkeskommunene står i, og vi har allerede styrket deres økonomi gjennom økte frie inntekter og målrettede satsinger i byområdene. Disse tiltakene er ment å bidra til at fylkeskommunene kan opprettholde et godt kollektivtilbud. Det er fylkeskommunenes ansvar å prioritere og tilpasse driften sin til inntektsrammene fastsatt av Stortinget og i tråd med lokale behov.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

