



02.06.2023

Ekstraordinær prisvekst for AtB – frykter konsekvenser for rutetilbudet framover

Ekstraordinær prisvekst rammer kollektivtrafikken i Trøndelag hardt.

I AtB utgjør finansieringsgapet, mellom anslått prisvekst på i underkant av 10 prosent og oppdatert anslag for kommunal deflator på 5,2 prosent, hele 125 millioner kroner i 2023. Bakgrunnen for den ekstraordinære prisveksten er i stor grad økte drivstoffpriser og renteøkninger. I tillegg opplever selskapet også økte kostnader spesielt knyttet til Individuell tilrettelagt skoleskyss. For året vi er inne i reddes kollektivtilbudet i Trøndelag gjennom bruk av nesten alle oppsparte midler og ekstra tilskudd. Dersom gapet ikke tettes av Stortinget i behandlingen av revidert budsjett, frykter selskapet store rutereduksjoner videre framover.

I likhet med kollektivtrafikken ellers i Norge (se høringsinnspill fra Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport mfl. under), rammes AtB av ekstraordinær prisvekst som følge av økte diesel- og strømpriser, økte renter, og generell prisvekst.

Finansieringsgapet mellom ekstraordinær kostnadsvekst i AtB på i underkant av 10 prosent og anslaget på kommunal deflator i statsbudsjettet, har gitt full effekt i 2023. I 2022 var gapet cirka 23 millioner kroner, mens det for 2023 er anslått til hele 125 millioner kroner. Med samlede kostnader i AtB på om lag 2,5 milliarder kroner, kan et så stort finansieringsgap få konsekvenser for kollektivtilbudet i Trøndelag. I tillegg til dette gapet, opplever selskapet øvrige økonomiske utfordringer, spesielt på Individuell tilrettelagt skoleskyss, slik at den totale økonomiske utfordringen for 2024 er estimert til 200 MNOK ut fra det selskapet ser i dag.

I 2023 bruker AtB nesten alle oppsparte midler og Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken stiller med økte tilskudd for å kunne opprettholde kollektivtilbudet. Selskapet opplever stor reisevekst, og behovet for å opprettholde tilbudet, gi forutsigbarhet til kundene og legge til rette for fortsatt vekst for å oppnå nullvekstmålet og regionale mål er viktig. Men når nesten alle oppstarte midler er brukt opp i 2023 vil det store finansieringsgapet føre til drastiske konsekvenser for rutetilbudet i 2024 uten økte tilskudd fra myndighetene. Det gjelder særlig i distriktene. AtB har allerede fått signaler fra Trøndelag fylkeskommune om at selskapet må forberede seg på å se på muligheter for å redusere rutetilbudet, om ikke finansiering fra staten kommer.

Samtidig er det store muligheter knyttet til grønn omstilling og videre utbygging av kollektivtilbudet, som forutsetter at de økonomiske rammene blir styrket, ikke redusert.

Kontaktpersoner:

Grethe Fuglem Tennås

administrerende direktør i AtB

Tlf.: 926 90 236

E-post: grete.tennaas@atb.no

Høringsinnspill fra Kollektivtrafikkforeningen til Stortingets finanskomité:

Fortsatt stort finansieringsgap i kollektivtrafikken som følge av ekstraordinær prisvekst

Videre utvikling og vekst i kollektivtilbudet til beste for samfunnet er avhengig av at Stortinget dekker inn finansieringsgapet som følge av ekstraordinær prisvekst.

Det er positivt at regjeringen foreslår økte midler til fylkeskommunene, men med regjeringens forslag gjenstår det fortsatt et stort gap i finansieringen av kollektiv-Norge i 2023 som følge av ekstraordinær prisvekst.

I Statsbudsjettet for 2023 la regjeringen til grunn et anslag på 3,7 prosent for kommunal deflator. Beregninger fra kollektivselskapene viser at prisveksten for buss, t-bane, trikk, hurtigbåt og ferge i Norge i 2023 er anslått å bli langt høyere enn dette, ca. 9,6 prosent. Gapet som følge av den ekstraordinære prisstigningen tilsvarer en underfinansiering i statsbudsjettet på 1,9 milliarder kroner for 2023.

Bakgrunnen for den ekstraordinære prisveksten i 2023 er i stor grad økte drivstoff- og strømpriser til buss, trikk, t-bane, bybane, ferge og hurtigbåt. I tillegg rammes bransjen av økte rentenivåer, og økte kostnader på investeringer som blant annet slår ut på innkjøp av materiell og vedlikehold. Investeringer i nullutslipp hurtigbåter er en spesielt stor utfordring.

I Prop. 118 S (2022-2023) legger regjeringen til grunn et oppdatert anslag for kommunal deflator på 5,2 prosent. For fylkeskommunal sektor foreslår regjeringen å dekke inn prisøkningen gjennom 1,1 milliarder kroner i økt rammetilskudd til fylkeskommunene, i tillegg til 200 millioner kroner i forventet merskatteinngang, til sammen 1,3 milliarder kr. Disse midlene skal dekke inn prisvekst i hele fylkeskommunal sektor, hvor kollektivtrafikk utgjør om lag 20 prosent av fylkeskommunenes brutto driftsutgifter.

Anslagene fra kollektivselskapene viser at prisveksten i 2023 ligger an til å kunne bli nær det dobbelte av regjeringens oppdaterte anslag for kommunal deflator. Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport er svært bekymret for at dette i realiteten betyr at kun en liten del av finansieringsgapet i kollektivtrafikken på 1,9 milliarder kroner for 2023 blir dekket inn.

Dersom disse ekstraordinære kostnadene for kollektivtrafikken ikke blir kompensert, vil det enten tvinge fylkeskommunene til å kutte utgifter til skole, fylkesveier og andre lovpålagte oppgaver eller føre til kutt i kollektivtilbudet. Kutt vil ramme både by og bygd, men siden det er kollektivtilbudet i distriktene som er mest avhengig av offentlig tilskudd, vil disse derfor vil rammes først.



02.06.2023

I 2019 ble det gjennomført 718 millioner reiser med kollektivtrafikk i Norge. Gjennom flere år har kollektivandelene vokst, spesielt i byområdene. Så kom pandemien, og ved utgangen av 2022 var antall reiser på om lag 90 prosent av 2019-nivået, mens biltrafikken i byområder og spesielt elbil har økt sine markedsandeler. Kollektivtrafikken er en viktig del av løsningen for samfunnets utfordringer. Av hensyn til miljø- og bærekraft er det viktig at kollektivtrafikken styrker sin konkurransekraft overfor privatbilen, spesielt i byområdene. Dette vanskeliggjøres av at kollektivtrafikken rammes av en kraftig prisvekst.

Det er store muligheter for videre vekst i kollektivtrafikken, og gjennom dette bidra til stor samfunnsnytte og til å nå nasjonale klima- og bærekraftmål. Økonomisk forutsigbarhet er en nøkkelfaktor for å lykkes, mens gap mellom forventede og reelle kostnader, manglende finansiering og samordning kan føre kollektivtrafikken inn i en negativ spiral med fallende markedsandeler og et svekket kollektivtilbud.

Kollektivtrafikkforeningen, NHO Transport, NHO Sjøfart, Spekter, Yrkestrafikkforbundet, Fagforbundet, Fellesforbundet og Norsk Jernbaneforbund ber derfor Stortinget om at anslagene for prisvekst må økes for å ta høyde for den faktiske prisutviklingen som man nå erfarer i kollektivtrafikken. For kollektivtrafikkens del innebærer dette at rammetilskuddet til fylkeskommunene (kap. 572 post 60) for 2023 må økes med 1,6 milliarder. kr.

For mer informasjon, kontakt:

Olov Grøtting: olov.grotting@kollektivtrafikk.no

Tlf.: 91 82 05 10

Jon H. Stordrange: jon.stordrange@transport.no

Tlf.: 41 50 67 70
