

Bussdrift - Bør ikke utføre alle tjenester selv

Lars Gundersen har et innlegg i Nordlys 6. januar om kollektivtrafikk og anbud, hvor han argumenter for at Troms fylkeskommune selv bør utføre all rutebusskjøring i fylket. NHO Transport ønsker å tilbakevise en del av hans påstander.

Det er riktig at fylkeskommunen har ansvaret for det lokale kollektivtilbudet, men det betyr ikke at fylkeskommunene bør drifte bussene selv. Bussdrift inngår ikke i fylkeskommunenes kjernevirksomhet, skattepengene våre bør ikke brukes på omfattende investeringer i bussmateriell og Troms fylkestrafikk har ikke kompetanse og kapasitet til å kjøpe og drifte en omfattende busspark. Innkjøp av busser og oppfølging av leveransene er nok mer krevende enn å bestille kopipapir selv om Lars Gundersen hevder det motsatte.

Det er ikke riktig at oppfølging av kontraktene med busselskapene koster mye. De såkalte transaksjonskostnadene, som skal dekke kostnader til å utlyse og følge opp anbudene, anslås å ligge på en til to prosent ifølge en rapport utarbeidet av Vista Analyse AS på oppdrag fra NHO Transport. Rapporten viser også at fylkeskommunene sparer over 10 prosent på å anbudsutsette bussdrift, og da er de nevnte transaksjonskostnader trukket fra. Denne besparelsen frigjør midler til å bedre kollektivtilbudet eller finansiere andre offentlige velferdstjenester.

Vista Analyse AS dokumenterer også at bussdrift er velegnet for anbud fordi konkurransen er virksom, kvaliteten kan lett evalueres og oppdragsgiverne har stor grad av kontroll. Disse kan også definere viktige parametre gjennom anbudskriteriene. I tillegg er sjåførene sikret jobb og beholder sine lønns- og arbeidsvilkår ved operatørbytte. Sistnevnte aspekt bekreftes også i Lars Gundersens innlegg.

En gjennomgang av rutebusselskapenes resultater de siste 10 årene viser at driftsmarginene ligger på to til tre prosent mot 12,8 prosent i gjennomsnitt for næringslivet ellers. En del taper også på bussdrift, og Lars Gundersens frykt for at "dine, mine og våre skattepenger går i lomma på kapitalister" er dermed unødvendig.

Operatørene har stort sett kontraktene i åtte til 10 år, og Lars Gundersen klager på at et skifte medfører nye rutiner og regler. Arbeidslivet er ikke statisk, og NHO Transport håper virkelig at alle arbeidsgivere endrer på rutiner og regler hvert 10. år for å tilpasse seg ny teknologi og endrede kundekrav. Dette gjelder både for privat og offentlig sektor, og bussjåfører må som alle andre arbeidstakere tilpasse seg visse endringer fra tid til annen.

*Jon H. Stordrange
Administrerende direktør
NHO Transport*