

Sparer én milliard på bussanbud

Sissel M. Skoghaug i Fagforbundet kommenterer 26.09.18 vårt innlegg av 20.09.18 om bussanbud. Det er tydeligvis behov for å presisere følgende:

- Det finnes ikke noe privat bussmonopol. To av de tre største busselskapene er indirekte eid av staten og Oslo kommune, og disse konkurrerer på lik linje med private aktører.
- Ifølge Kollektivtrafikkforordningen skal lokal kollektivtrafikk enten baseres på anbud eller utføres av offentlig eide driftsselskaper, som ikke kan konkurrere utenfor eget driftsområde. Sistnevnte alternativ danner grunnlaget for Vista Analyseres sammenligninger.
- Det er riktig at det har vært en økning i antall reiser de siste årene, og en del av disse har blitt dekket via ledig kapasitet. Denne effekten er trukket fra før man finner anbudseffekten på 10 prosent. Den største økningen har imidlertid kommet i rushtiden, hvor mangel på ledig kapasitet har gjort det nødvendige å øke antall busser og sjåførere.
- Å trekke konklusjoner ut fra avkastning på egenkapital er ikke relevant fordi busselskapene også driver annen virksomhet. Det sentrale er at Stakeholders tall fra SSB dokumenterer at busselskapene i byene i snitt beholder i overkant av to kroner per hundrelapp de får betalt for sine tjenester.

Vi kan også berolige Skoghaug med at Vista Analyse AS ikke bare har basert seg på kilder i bussbransjen. Innkjøpssiden i fylkeskommunene er en sentral kilde, og rapporten bygger på omforente prinsipper for samfunnsøkonomisk analyse.

Jofri Lunde, næringspolitisk sjef, NHO Transport
Jon H. Stordrange, administrerende direktør, NHO Transport