

Sør-Trøndelag fylkeskommune
postmottak@stfk.no
Referanse: Regionanbud 2021

01.12.2017

Innspill til mandat for regionanbud i Trøndelag

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverorganisasjon for transportnæringen, og våre medlemsbedrifter er tilbydere og operatører av busstjenester i Norge. Andre medlemssegmenter er lokalbaner, taxisentraler og gods. NHO Transport representerer 16.000 årsverk og er tilsluttet Næringslivets Hovedorganisasjon.

Involvering av operatører/arbeidsgiversiden

Foreslått mandat for kollektivtrafikken i Trøndelag, utenom stor-Trondheim, beskriver en rekke sentrale strategiske og operasjonelle problemstillinger. Arbeidstakersiden er godt representert i prosjektgruppa for mandatet sammen med fylkeskommunene og AtB, mens operatører/arbeidsgiversiden ikke er inkludert. NHO Transport viser til innspill om kollektivtilbudet gitt i møte med miljø- og samferdselskomiteen i Nord-Trøndelag fylkeskommune 2.3.16. Vi har ikke lyktes med å få tilsvarende møte med samferdselspolitikere i Sør-Trøndelag.

NHO Transport var ikke kjent med dialogkonferansen vedrørende mandatet 9.10.17. Vi verdsetter anledningen til å gi skriftlige innspill og vil være til disposisjon for eventuell videre dialog og involvering.

Strategiske og operasjonelle valg

Konkurransen eller egenregi

Prinsipielt mener NHO Transport at det offentliges hovedoppgave er å utøve offentlig forvaltningsmyndighet og lovpålagte oppgaver i klassisk forstand. Det offentlige bør velge en bestiller-rolle og systematisk søke å trekke på bedrifter som partnere for utvikling av offentlig sektor. Det betyr at vi ønsker ryddige og profesjonelle bestillere i offentlig sektor, som ikke stenger private aktører ute.

Når det gjelder kollektivtrafikken, tror vi konkurranse totalt sett gir best og mest mulig kollektivtilbud for pengene. Ifølge foreslåtte mandat er også de tillitsvalgte fra bussbransjen positive til anbud som driftsform. Siden Bussbransjeavtalen ble etablert i 2007 har det for øvrig skjedd mye med utviklingen av kompetanse, lønns- og arbeidsvilkår, samt nødvendig rekruttering av sjåførere.

Totalmarkedet for offentlige busskontrakter er på 269 millioner kilometer, ifølge Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt fra mars 2017. Nord-Trøndelag er det siste fylket som gjennomfører anbud. Hovedregelen i Norge er at busstilbudet er fullt konkurranseutsatt og flere steder er det andre generasjons kontrakter med busstjenester. Fylkeskommunene har valgt noe ulike kontraktstørrelser, -former og -lenger avhengig av lokale forhold og premisser.

Dialog med markedet

Regionanbudene for buss i Sør-Trøndelag ble evaluert av PwC. En av anbefalingene var at "AtB bør i større grad i forkant av anbudsprosessene gjøre seg nytte av operatørens kompetanse for å utvikle gode tjenester for de reisende" (evalueringsrapport datert 17.03.14). Dette kan gjøres innenfor rammene i Lov om offentlige anskaffelser. NHO Transport anbefaler bruk av dialogkonferanser, inkludert en til en møter, med potensielle tilbydere for å innhente erfaringer og kunnskap.

Forutsigbare og kostnadseffektive tilbud er viktig. Dette inkluderer balanserte avtaler og risikofordeling mellom partene. Et av momentene i Trøndelag kan være å tilrettelegge for tilbud som i størst mulig grad muliggjør heltidsstillinger for sjåførene. Flere evalueringskriterier enn pris og Norsk Standard som grunnlag for materiellkravene er andre stikkord.

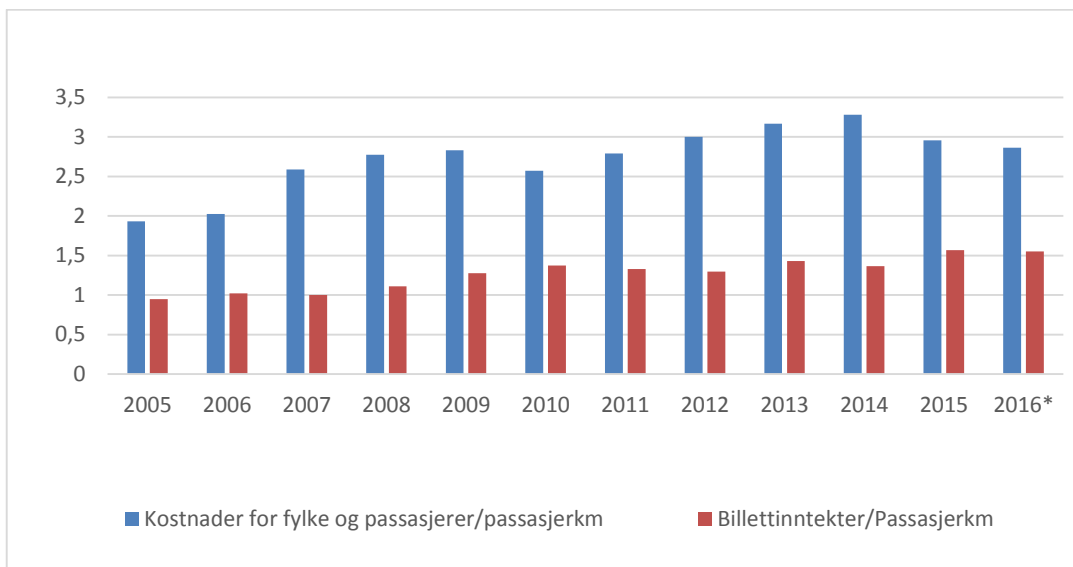
Miljø og klima

Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er at flere reiser kollektivt. I tillegg er overgang til null- og lavutslippsløsninger for kollektivtrafikken mulig. Det er positivt at fylkeskommunen vil innhente operatørens kompetanse på dette området. TØI rapport 1571/2017, utarbeidet på oppdrag for NHO Transport, bekrefter Euro VI-bussens miljø- og klimaegenskaper med lavt NO_x-utslipp og opp mot 80-90 prosent reduksjon i CO₂-utslipp ved bruk av biodiesel. Biodrivstoff er fornybart og egner seg for transport på lengre strekninger. Økonomisk konkurransedyktig produksjon og tilstrekkelige produksjonsvolumer er utfordringer ved satsing på biodrivstoff.

I mandatet er det referert til hydrogen som en potensiell energibærer. Elektrisk drift av busser er en mer nærliggende og aktuell satsing fra bussprodusentenes side (i byer). Her forventes det en rask teknologisk utvikling i perioden frem til 2025.

Håndtering av kommersielle rutetilbud

Ekspressbusser og flybusser er flere steder eneste fylkeskryssende kollektivtilbud eller et viktig supplement til toget. Dette tilbudet, som ikke mottar offentlig støtte, er bra for kundene, distriktene, reiselivet, miljøet og skattebetalerne. Ekspressbusser har høy kostnadseffektivitet sammenlignet med både tog og fylkeskommunalt kollektivtilbud. I gjennomsnitt er hver passasjerkilometer med tog driftssubsidiert med 2,50 kr (kilde: rapport fra Stakeholder AS, november 2017). Svekkede rammevilkår har likevel medført at antall reisende med ekspressbusser i Norge er redusert med 40 prosent siden 2008.



NHO Transport anbefaler at Trøndelag tilrettelegger for utviklingen av ekspressbuss- og flybussruter, i samarbeid med det øvrige kollektivtilbudet. Samferdselsdepartementet har i brev datert 18.9.17 (referanse 15/4228) presisert regelverket for kjøp av lokale kollektivtjenester fra ekspressbussruter med henvisning til Rundskriv N-2/2016. Ellers har Oppland fylkeskommune på en god måte evnet å inkludere ekspressbusser i det totale kollektivbudet, blant annet ved ikke å kreve terminalavgifter.

Ta gjerne kontakt hvis det er spørsmål.

Vennlig hilsen
NHO Transport


Jøfri Lunde
næringspolitisk sjef