

Høringsinnspill til samferdsels- og miljøutvalgets evaluering av utfordringer i bussdriften vinteren 2023-24

Rutebussene betjener Oslos reisende med svært høy regularitet nesten hele døgnet alle dager i året. Det er beklagelig at deler av busstilbudet svikter på dager med veldig utfordrende vær- og føreforhold sist vinter. Alle involverte aktører må lære av erfaringene. Samtidig er det grunn til å se på de mer grunnleggende forutsetningene for å sikre gode busstjenester fremover.

Oslo og andre fylkeskommuner er avhengig av et velfungerende leverandørmarked både på kort og lang sikt for å lykkes med sine ambisjoner på en kostnadseffektiv måte. NHO Transports [kronikk i Dagens Næringsliv 25.07.24](#) omhandler lærdom for offentlig-privat samarbeid og behov for forbedringer i kontraktene. Dette har relevans for Ruter, som landets største bestiller av persontransport.

Beslutningsgrunnlag for politikerne i Oslo

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for norske leverandører av kollektivtrafikk-tjenester. Foreningen representerer selskapene som drifter rutebusstilbudet på offentlige kontrakter i hele Norge. Samferdsels- og miljøutvalget bør ha best mulig beslutningsgrunnlag for å vurdere den politiske styringen av kollektivtrafikken og vinterdriften etter det såkalte busskaoset i vinter. NHO Transport vil derfor gi skriftlige innspill til den pågående evaluering og utfylle noen av synspunktene som kom frem under høringen i Oslo rådhus 11.09.24.

Bussen er god klima- og transportpolitikk i Oslo

Den langsiktige politiske satsingen på kollektivtrafikk har gitt svært gode resultater. Mer enn 6 av 10 kollektivreiser i Norge gjennomføres med buss. Pandemien satte kollektivtrafikken tilbake etter årevis med tilbudsutvikling og passasjervekst. I 2023 var det 1 prosent flere kollektivreiser med buss enn i 2019, mens andre driftsmidler ikke har tatt igjen 2019-nivået. Billetinntektene er lavere enn før, og samtidig har kostnadene på innsatsfaktorene økt. Det er dermed behov for mer langsiktige og forutsigbare finansieringsløsninger for å sikre at tilbudet kan bevares og utvikles.

Høye kollektivandeler er spesielt viktig for Oslo når Ring 1 er stengt. Nullvekstmålet og [Klimautvalget](#) pluss [Miljødirektoratets](#) anbefalinger om utslippskutt ved å "Unngå, Flytte og Forbedre" transporten tilsier at bussen skal være et konkurransedyktig alternativ til bilen i og rundt hovedstaden. Transportøkonomisk institutt dokumenterte i [en rapport fra 2023](#) at økt, målrettet satsing på kollektivtrafikk gir samfunnsgevinster økonomisk, sosialt og klimamessig.

Busselskapene har og bygger kompetanse på elbussdrift

Busselskapene drifter elbusskontrakter ulike steder i Norge, pluss Danmark og Sverige. Operatørene bruker erfaringer aktivt til å optimalisere elbussdriften i eksisterende og nye

kontrakter. Ved utgangen av 2023 utgjorde elektriske busser 19 prosent av bussparken i Norge og andelen er økende.

Elbusser har noen særtrekk:

- Høy energieffektivitet, regenerering av energi, nullutslipp CO₂ og mindre støy er elbussenes fordeler.
- Elbusser har krevende logistikk på grunn av batterikapasitet og varmestyring. Mulig medbrakt energimengde i en elbuss er vesentlig lavere enn i en dieselbuss. I utgangspunktet er derfor logistikken mer sårbar.
- Oppvarming og nedkjøling av busser krever energi. Tilleggsvarmere med 300 KW er normalt i busser. Elektrisk varme/nedkjøling krever batterikapasitet.
- Ladekapasitet og -løsning pluss topografi påvirker også hvor robust driften er. Ved lave temperaturer øker behovet for lading og tilhørende logistikk.
- God fremkommelighet er viktig for bussenes regularitet. Brøyting og vintervedlikehold av infrastrukturen påvirker energiforbruket til elbusser.
- Ruteopplegget påvirker behovet for busser og tilhørende driftsopplegg.

Nye anbudskontrakter med nullutslipp

NHO Transport støtter de fem tiltakene fram mot neste kontrakt/anbud som Norconsult anbefaler i tabell S-1 på side 4 i [evaluingsrapporten om vinterdriften](#) og busselskapenes fremstilling under høringen i rådhuset. I tillegg kan følgende nevnes:

- Balansert risikofordeling er viktig ved innfasing og bruk av ny teknologi. Dette bør avklares i innledende markedsdialog før ny konkurranse. Eksempelvis ble Ruter eksplisitt advart om elektrisk oppvarming.
- Kontraksstart i sommerhalvåret kan redusere ekstra oppstartsproblemer som følge av vinterforhold.
- Oppdragsgiver bør stille krav om tilleggsvarmer i bussene for å sikre driftsstabilitet, spesielt ved ekstraordinære værforhold. Det kan være knyttet vilkår til når (temperaturnivå) eller hvor (geografisk) tilleggsvarmerne kan brukes.
- Robusthet i driftsopplegget kan tillegges vekt i kontraktene. Ha plan med tiltak og beredskap ved ekstraordinære temperaturer eller driftsforhold.
- Oppdragsgiver bør, i samarbeid med operatør, søke å optimalisere ruteopplegget basert på elbussdrift. Det kan gi mer effektiv ruteproduksjon og ressursinnsats.
- Stabil energiforsyning, pålitelig ladeinfrastruktur og godt vintervedlikehold av infrastrukturen gir forutsetninger for punktlig ruteproduksjon med færrest mulige skader.

Effektive og innovative leveranser med anbud, men negativ lønnsomhet i bussnæringen

Rutebusstjenester er velegnet for anbud fordi det er virksom konkurranse, offentlig styring, god kvalitet, omstillingsevne og kostnadseffektivitet i tjenestene. Det har Vista Analyse slått fast i to [rapporter, senest i 2021](#). Besparelsen ved anbud er netto 10-15 prosent sammenlignet med egenregi.

Men, det er nødvendig med forbedringer. Bussnæringen har den laveste lønnsomheten av alle næringer. Gjennomsnittet for alle norske næringer i perioden 2018 til 2022 var en driftsmargin på

12 prosent, mens 1 prosent var fasiten i bussnæringen. Resultatutviklingen i bussnæringen har vært negativ etter 2022. En rekke faktorer har medvirket til den negative og ikke bærekraftige utviklingen i lønnsomheten. Flere av disse er utenfor næringens kontroll.

Oslo Economics AS har i en analyse av buss- og sjøkontrakter fra 2023 fastslått at oppdragsgiverne vil være tjent med at risikofordelingen i kontraktene blir bedre balansert og at kontraktene er mer forutsigbare. I praksis bærer operatørene risiko, som de ikke kan påvirke, forutse eller dermed ta høyde for. Høye energipriser i 2021 og 2022 viste at denne risikoen er betydelig. Denne innsikten bør, etter NHO Transports vurdering, resultere i mer økonomisk bærekraftige og forutsigbare avtaler i Ruters område fremover.

- Kontraktene bør baseres på felles mål og drivkrefter om å utvikle tilbudet i kontraktsperioden.
- Kontrakten bør ha god forutsigbarhet for dekning av faktisk kostnadsutvikling for innsatsfaktorene. Operatøren må slippe å prise denne risikoen. Hyppig, treffsikker, dynamisk og balansert indeksregulering er nødvendig.
- Incentiver og gebyrer skal motivere til riktig adferd som fremmer felles mål og oppfyllelse av kontrakten. Gebyrene må være rimelige og baseres på et bredt vurderingsgrunnlag. Nivået bør avspeile avvikets konsekvenser for passasjerene og næringens marginer.
- Den økonomiske balansen i kontrakten må opprettholdes gjennom kontraktsperioden. Dette bør ivaretas ved alle justeringer og endringer i kontrakten.
- Operatørens kompetanse bør brukes bedre. Økt ansvar for trafikkplanleggingen er ett eksempel. Tidlig involvering av operatørleddet er spesielt viktig ved overgang til ny teknologi.

Fagforeningenes fremstilling under høringen

NHO Transport kjenner seg ikke igjen i fremstilling til to lokale fagforeningsrepresentanter under høringen. At Oslo Sporveiers Arbeiderforening hevder at vinterens driftsutfordringer er "anbudsmodellen på sitt verste!", får stå for deres regning. OSA representerer sporveisansatte og ikke bussjåførere. Oslo og omegn bussforenings sammenligning med "gamledager" er heller ikke realistisk gitt utviklingen i resten av samfunnet. Det er ellers kritikkverdigg at den største arbeidstakerorganisasjonen for bussjåførere, Yrkestrafikkforbundet, ikke ble invitert til å fremme sitt syn for utvalget.

Bussjåførere er etterspurt arbeidskraft. Usikkerhet og bytte av arbeidsgiver for de ansatte ved skifte av leverandør i anbud ble problematisert. Kontraktenes varighet er 10-14 år, og sjåførene er sikret å beholde både stilling og lønns- og arbeidsvilkår hos ny arbeidsgiver. Bussnæringen er ellers kjennetegnet av høy organisasjonsgrad på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden og ordnede forhold gjennom Bussbransjeavtalen.

Det ble hevdet at bussjåførene ikke får påvirke Ruter. Denne utfordringen har bransjen tatt på alvor etter initiativ fra NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen. En ny [veileder for dialog om bedre busstjenester](#) fra februar 2024 skal gi bussjåførene innflytelse i anbud. Den systematiserer hvordan de ansattes representanter kan påvirke oppdragsgiver i ulike deler av anskaffelsesprosessen. Ruter bidro positivt til arbeidet og har allerede innledet dialog med fagforeningene. Alle organisasjonene i verdikjeden stiller seg bak veilederen.

På tilsvarende måte bør operatørene få større innflytelse over hvordan kontraktene kan bidra til å utvikle kollektivtrafikken til beste for de reisende og samfunnet.

Kontaktpersoner i NHO Transport

Skulle det være spørsmål eller ønske om mer informasjon, er NHO Transport tilgjengelig.

- Jon H. Stordrange, adm. direktør, jon.stordrange@transport.no, mobil 41 50 67 70
- Jofri Lunde, næringspolitisk sjef, jofri.lunde@transport.no, mobil 41 16 19 44

Oslo, 16.09.24