

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21
0349 Oslo

Oslo, 28.12.17

Att: Direktør Gunnar Lindberg

Rapporten Kostnadsdrivere i kollektivtransporten

Det vises til rapporten Kostnadsdrivere i kollektivsektoren, som er utarbeidet på oppdrag av Kommunenes Sentralforbund. NHO Transport finner rapporten mangelfull og anmoder Transportøkonomisk Institutt om å vurdere å trekke rapporten tilbake.

Foreningens innvendinger har allerede blitt fremført på styremøte 07.12.17, hvor Nils Fearnley gjennomgikk hovedtrekkene i rapportens kapitler om busstransport. Det var også et eget møte med Jørgen Aarhaug om nevnte deler av rapporten 20.12.17. NHO Transports viktigste innvendinger mot rapportens kapitler om buss kan oppsummeres som følger:

- Man analyserer kun operatørnivået, som er et ledd i en omfattende verdikjede. Rapporten har dermed ikke tatt hensyn til at ansvar, oppgaver og risiko forskyves mellom ulike ledd over tid. Det er dermed ikke gjort noen analyser av bestiller- eller oppdragsleddet, noe som gjør det merkelig at Transportøkonomisk Institutt kan trekke følgende konklusjon på side 33 i hovedrapporten: *Det har også vært store effektiviserings-gevinster i kollektivtransporten, som har fungert dempende på kostnadsveksten. Mye av dette har skjedd gjennom profesjonalisering i fylkeskommunene, bl.a. gjennom etablering av administrasjonsselskap som Ruter, Skyss, AtB osv.*
- Kjell Knarbakk i Unibuss AS er oppført som en av "andre" bidragsyttere, men hans korte innspill er ikke synlig i rapporten. Det er fremstår dermed som underlig at man ikke har gått bredere ut for å få operatørenes kommentarer til kostnadsutviklingen. Rapporten er dermed kun basert på bidrag og innspill fra ansatte hos i Kommunenes Sentralforbund og bestillerleddet i form av fylkeskommuner og administrasjonsselskaper. Rapporten inneholder dermed påstander og konklusjoner som operatørene stiller seg uforstående til. Det hevdes blant annet at konkurransen er redusert og at mindre anbud gir færre tilbydere. NHO Transports medlemsbedrifter har motsatte erfaringer.
- Det gjøres kostnadsanalyser av gjentatte anbud uten å ta hensyn til endringer ved ny utlysning. Slike endringer kan være knyttet til økte vogn- eller passasjerkilometer, flytting av

produksjon til rushtid, helg eller kveld og mer posisjonskjøring. I tillegg kommer kostnadsdrivende krav som eksempelvis bruk av alternative drivstoff, universell utforming og spesialtilpasninger i henhold til oppdragsgiveres individuelle spesifikasjoner. På denne bakgrunn savnes også en nærmere analyse av hvordan oppdragsgiverne kan bidra til å redusere kostnadsveksten.

Rapporten etterlater et inntrykk av at kostnadsveksten ved bussanbud har vært svært høy de siste årene og at oppdragsgiverne tilsynelatende ikke kan påvirke utviklingen. Det er dermed verdt å nevne at driftsmarginene hos operatørene indikerer at anbudskontraktene ikke er særlig lukrative. Utviklingen på bussiden kan heller ikke sees isolert, og man burde dermed relatert kostnadsbildet med antatt utvikling ved alternativ organisering.

På nevnte møte 20.12.17 fikk vi forståelse av at rammene for prosjektet var svært knappe når det gjaldt tid og økonomi. NHO Transport har lenge hatt et godt samarbeid med Transportøkonomisk Institutt og anser institusjonen som seriøs og faglig sterk. Foreningen er dermed skuffet over at Transportøkonomisk Institutt tar på seg et oppdrag som ikke gir rom for å skape et mer helhetlig og nyansert bilde av en samfunnsnyttig bransje.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Jørgen Aarhaug
Nils Fearnley