

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalleen 21
0349 Oslo

Oslo, 31.01.18

Att: Direktør Gunnar Lindberg

Rapporten Kostnadsdrivere i kollektivtransporten

Det vises til vårt brev av 28.12.17, hvor det er gitt noen kritiske kommentarer til rapporten Kostnadsdrivere i kollektivsektoren. Denne ble publisert høsten 2017 og er basert på et oppdrag fra Kommunenes Sentralforbund. Det refereres samtidig til Transportøkonomisk institutts svar datert 12.01.18. NHO Transport har følgende kommentarer til sistnevnte brev:

1. Kun analyser av operatørnivået

NHO Transport hadde i sitt brev av 28.12.17 anført at den aktuelle rapporten hadde begrenset verdi og relevans fordi den kun omhandlet operatørnivået, som er ett av flere ledd i en omfattende og komplisert verdikjede. Det skjer hyppige og omfattende forskyvninger av oppgaver, ansvar og kostnader mellom de ulike leddene i nevnte verdikjede over tid. Vi registrerer at Transportøkonomisk Institutt tilsynelatende ikke synes dette er noe problem fordi "helheten" og dermed den samlede kostnadsutviklingen innen bestiller- og operatørnivåene er analysert tidligere.

Transportøkonomisk institutt henviser i denne forbindelse til forskning utført av Longva og Osland i 2010, Aarhaug i 2009 og Longva med flere i 2007. NHO Transport konstaterer dermed at konklusjonen på side 33 i hovedrapporten er basert på åtte til 11 år gammel forskning: "*Det har også vært store effektiviseringsgevinster 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.*"

2. Kun ett kostnadsparameter er analysert

NHO Transport anførte også i brev av 28.12.17 at rapporten kun analyserte gjentatte anbud uten å ta hensyn til kostnadsdrivende endringer fra en anbudsperiode til en annen. Dette kan dreie seg om elementer som strengere miljøkrav, flytting av produksjon til rushtid, økt kjøring om

kveld eller i helger, nye krav til materiell og økt posisjonskjøring. Transportøkonomisk institutt bekrefter at man kun har analysert kostnader per vognkilometer. Det hevdes samtidig at "våre resultater er i tråd med den internasjonale litteraturen", og det henvises i denne forbindelse til forskning fra årene 2017, 2008, 2005 og helt tilbake til 1998.

NHO Transport vil i denne forbindelse vise til svensk forskning utført i 2016 av svenske K2*, som konkluderer med at den senere tids kostnadsvekst i bussbransjen skyldes økt kjøring i "peak" time, nye miljøkrav, alderskrav til materiell, kontraktsperioder, tilgjengelighet, materiellkrav, arbeidstidsreguleringer, anbudsprosesser og kontraproduktiv styring. Oppdrags- eller bestillernivået kan faktisk både påvirke og styre de fleste av de nevnte kostnadskomponenter.

3. Bidragsytere

NHO Transport påpekte i brev av 28.12.17 at Transportøkonomisk Institutt kun hadde oppgitt en bidragsyter fra operatørsiden, Kjell Knarbakk fra Unibuss AS. Hans korte innspill er likevel ikke synlig i rapporten. Foreningen påpekte på denne bakgrunn at Transportøkonomisk institutt burde gått langt bredere ut for å få operatørenes kommentarer til kostnadsutviklingen. Transportøkonomisk institutt hevder imidlertid i sitt svar av 12.01.18 at "*intervjuer med fylkeskommuner eller operatører ikke er en sentral del av vår metode*". Hovedrapportens vedlegg over bidragsytere fra fylkeskommuner, administrasjonsselskaper og Kommunenes Sentralforbund gir derimot et helt annet inntrykk.

NHO Transport mener fortsatt at rapportene Kostandsdrivere i kollektivtransporten gir et mangelfullt og til dels skjevt bilde av utviklingen innen bussbransjen. Anmodningen om å trekke rapporten tilbake blir dermed opprettholdt.

Vennlig hilsen

NHO Transport

JH Stordrange

Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Jørgen Aarhaug

Nils Fearnley

*http://www.k2centrum.se/artikel/darfor-okar-kostnaderna-inom-busstrafiken?utm_campaign=unspecified&utm_content=unspecified&utm_medium=email&utm_source=apsis-anp-3