

Eskil Johnsrud Sæterlien og Jon H. Stordrange i NHO Transport skriver i Klassekampen 15. juli at anbud ikke har skylden for rekrutteringsutfordringene i bussbransjen. Bussbransjen skulle hatt høyere lønn (industriarbeidernivå), men NHO Transport har likevel rett i at bussbransjen ikke har et direkte dårlig lønnsnivå. Bussbransjeavtalen er anstendig, likevel er ikke arbeidsplassene attraktive.

Bussjåføryrket er lite attraktivt på grunn av høyt sykefravær, elendig kollisjonssikkerhet, delte skift, deltidsstillinger og sanitærforhold under enhver kritikk, for å nevne noe. Felles for problemene er at de enten er en konsekvens av, eller blir forverret av anbudene. Eksempelvis ga forrige anbudsrunde i Trøndelag en drøss med deltidsstillinger.

Alle vet at prisen teller mest i en anbudsrunde. Og sjåføren sitter utsatt når busselskapene skal spare penger.

Når anbudet er inngått er driften regulert i kontrakten i opp mot ti år. Busselskapet er låst til anbudet, dermed er det nesten ingenting å forhandle om i det partsforholdet mellom arbeidstaker og arbeidsgiver som vi ellers hyller i Norge.

NHO Transport skal ha honnør for å medgå dette problemet. De peker på utvalget som skal se på hvordan innflytelsen på anbudene kan økes. Konkurransereglene vil alltid begrense rommet for samarbeid mellom oppdragsgivere og ulike tilbydere i et anbudssystem. Dessuten gjenstår problemet med såkalte «snille anbud», at uforutsette svakheter ved anbudet ikke blir rettet opp før perioden er over. Sjåfører må altså vente i opptil ti år før problemene på jobben blir løst. I hvilke andre yrker ville det vært greit?

Skal vi få tatt grep som gjør bussjåføryrket attraktivt må vi kvitte oss med anbudsudytet.

Løsningen er at fylkene etablerer egne busselskap. Det er fullt lovlig i henhold til EUs kollektivtransportforordning. Fylkene kan da ta arbeidsgiveransvaret sitt på alvor og ta tak i problemene, istedenfor å vente ti år og se hvordan neste anbud slår ut. Med et fylkeskommunalt AS kan bussbransjeavtalen beholdes. Slik unngås et A- og B-lag blant sjåførene og fylkene unngår kostnadsøkninger til lønn og pensjon. Derimot vil hvert fylke spare titalls millioner som i dag kastes bort på anbudsbyråkrati.