

Innlandet fylkeskommune

post@innlandetfylke.no

Oslo, 14.10.22

Om drift i egenregi eller anbud i kollektivtrafikken

Yrkestrafikkforbundet (YTF) organiserer arbeidstakergrupper innenfor transportsektoren. Vi har i overkant av 12 700 medlemmer, hvor nærmere 8 000 er bussjåførere. Det utgjør ca. 50 prosent av de organiserte bussjåførene i Norge.

Det vises til dialogmøte på Lillehammer den 14. september. Yrkestrafikkforbundet ønsker herved å fremme våre innspill til den videre politiske behandlingen av anbud eller drift i egenregi i Innlandet.

Utfordringer ved anbud

Yrkestrafikkforbundet har i en årrekke arbeidet med utfordringer ved bussanbud. I 2014 nedsatte vi et prosjekt som rettet søkelys på anbud. Det ble blant annet utformet en rapport: «Rapport om bussanbud i Norge». Denne følger vedlagt. YTF arrangerte også i 2015 en konferanse hvor fokuset var utfordringer ved anbud og forslag til forbedringer. På konferansen deltok representanter fra anbudsselskap, fylkespolitikere samt arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner.

Våre lokale tillitsvalgte har løpende arbeidet opp mot fylkeskommuner og anbudsselskap for å søke å sikre seg innflytelse ved utforming av anbud. De har i begrenset grad lyktes, men med noen unntak.

Bussjåførene opplever mange utfordringer med anbud som beskrevet i ovennevnte rapport og Vista Analyse sin rapport: Kollektivtransport i Innlandet: «Anbud eller drift i egenregi»

Bussjåførene opplever at arbeidshverdagen gradvis forverres ved hver ny anbudsrunde. Anbudssystemet åpner for stadig mer krevende arbeidsforhold for sjåførene ved at arbeidsgiver stadig søker å øke tidspresset i arbeidshverdagen for å sikre økt inntjening. Hvert minutt spart i lønnskostnader gir økt inntjening! Et økt antall sjåførere ansettes på deltidskontrakter. Situasjonen er krevende og gjør det vanskelig å rekruttere bussjåførere, særlig unge. Det er frustrasjon og misnøye blant de som er igjen i bransjen og gjennomsnittsalderen er høy. Det er en stor utfordring at deler av arbeidsgiveransvaret i praksis utøves av anbudsselskap/fylkeskommunen, uten at bussjåførene/tillitsvalgt får rett til drøftelse som hovedavtalen og arbeidsmiljøloven gir dem rett til.

Vil ha gode eiere

Mening om offentlige eller private eiere er imidlertid mer nyansert blant våre medlemmer. Hoveddelen av bussnæringen i Norge har historisk sett vært privat. Medlemmene er ikke nødvendigvis opptatt av om det blir egenregi eller anbud, men forventer å ha gode og trygge ansettelsesforhold som gir dem en arbeidshverdag som de kan leve med. De ansatte ønsker å ha

gode eiere. Eiere som ser de ansatte, gir god opplæring og satser på sine ansatte. Det vil gjøre dem i stand til å utføre jobben sin på best mulig måte og bidra til flere fornøyde kunder.

Fylkeskommunale utfordringer

En løsning der enkelte fylkeskommuner driver i egenregi og andre ikke, kan bli krevende og uoversiktlig. Det konkurransemessige grensesnittet mot andre selskaper og fylker som ikke driver i egenregi kan også medføre utfordringer.

YTF frykter at satsingen på busstrafikken vil være gjenstand for ulike politiske prioriteringer samt skiftende økonomiske rammer i den enkelte fylkeskommune.

Organisering i fylkeskommunale administrasjonsselskap har i flere tilfeller vist seg å fungere begrensende gjennom at hver fylkeskommune har prioritert sitt eget fylkes busstilbud på bekostning av fylkesgrensekryssende eller nasjonale ekspressbussruter. Bussbehovet følger ikke fylkeskommunale grenser. Manglende standardisering av innkjøp har ført til manglende fleksibilitet med hensyn til hvor materiell kan settes inn og vansker med å få busser solgt på brukmarkedet. En modell hvor hvert administrasjonsselskap skal ha høy kompetanse på bussinnkjøp, kan by på utfordringer og være byråkratiserende.

Partene forhandlet i 2006 frem en Bussbransjeavtale som gjelder for hele bransjen. Avtalen sikrer at selskapene ved anbud ikke kan konkurrere på lønn og pensjon samt øvrige tariffestede rettigheter. Dette var en avtale som både arbeidstakerorganisasjonene og arbeidsgiverorganisasjonene så seg tjent med. En fylkeskommunal overtakelse vil bidra til ulike lønns- og arbeidsvilkår blant bussjåførene. Om man skulle sikre like vilkår måtte det skje ved en statlig overtakelse av busstrafikken i Norge. Det er imidlertid ikke en relevant problemstilling.

Bedre bussanbud

Det står i Vista Analyse sin rapport: Kollektivtransport i Innlandet: «Anbud eller drift i egenregi»: «Noe av motivasjonen bak å vurdere drift av kollektivtrafikken i egenregi, ligger i et politisk ønske om å gi bussjåførene bedre arbeidsvilkår».

Dersom konklusjonen på den politiske behandlingen i Innlandet skulle bli at anbudssystemet videreføres, må oppdragsgiverne (fylkeskommunene) finne bedre måter å involvere de ansatte på, slik at bussjåførene blir hørt og tatt hensyn til. Det er arbeidsmiljøet og arbeidsforholdene som er viktigst, ikke hvem som er arbeidsgiver.

Som beskrevet ovenfor bestemmer anbudsselskap/fylkeskommune mye av arbeidshverdagen og arbeidsmiljøet til bussjåførene, uten å være ansvarlig eller å ha dialog med de ansatte. Denne pulveriseringen av arbeidsgiveransvaret, gjør det svært vanskelig for de ansatte å få til forbedringer etter at anbudet er vunnet, uten at busselskapet taper penger. Selv hvor drøftinger og involvering gjennomføres, oppnås i realiteten lite.

Utfordringen med svikt i passasjerantallet i distriktene må snus. Den fører til en negativ spiral med færre reisende, lavere inntekter og dårligere tilbud. Noe som igjen fører til dyrere eller dårligere tilbud og enda færre reisende. Rapporten setter også søkelyset på behovet for å redusere antall deltidsstillinger og deltvakter. YTF setter pris at Innlandet har søkelys på denne problemstillingen og ønsket om å gjøre forbedringer.

Rushtidene definerer vogn- og mannskapskapasitet. På disse tidspunktene kan antall vogner og sjåfører mange steder være omkring 50% høyere enn ellers i driftsdøgnet. Dette gjør kollektivtrafikken unødvendig kostnadskreven. Skulle man lykkes med å få til selv en liten endring i reisemønsteret, vil man oppleve en positiv spiral. YTF mener at det må lages insentiver som får kundene til å endre reisemønsteret frivillig etter pandemien. I flere fylker pågår det et arbeid for å finne billettløsninger tilpasset nye reisemønstre. En endring av kundenes reisetider vil over tid medføre redusert behov for delte skift og også føre til flere hele stillinger. Videre vil det redusere total kostnadene dersom man frigjør kapasitet i rushtrafikken og derved kan redusere vogn- og mannskapsbehovet på disse tidspunktene. YTF bidrar gjerne med konkrete forslag til hvordan dette kan gjøres.

Med vennlig hilsen

Yrkestrafikkforbundet
v/ Jim Klungnes
Forbundsleder

Vedlegg: Rapport om bussanbud i Norge, 2015.