

Lærdom for offentlig-privat samarbeid

Et velfungerende leverandørmarked er nødvendig for å sikre effektiv og innovativ drift av kollektivtilbudet. Utfordringene til Unibuss AS i 2024 har fått omfattende medieomtale. Anbudssystemet bør forbedres for å unngå tilsvarende situasjoner i fremtiden.

28. juni ble det kjent at aktuelle kreditorer var enige om en rekonstruksjonsavtale, og Unibuss AS ser dermed ut til å unngå konkurs. Det er bra for de kollektivreisende og ansatte. En konkurs kunne medført at over 60 prosent av busslinjene i Oslo og Bærum, pluss tilbud i Tønsberg og Follo, ville blitt innstilt i flere uker. Medieomtale og rykter om mulig konkurs skaper dessverre usikkerhet og redusert tillit til kollektivtrafikken.

Som et ledd i rekonstruksjonen, har Unibuss AS sagt fra seg tre kontrakter. Disse vil uten avbrudd bli overtatt og drevet av andre operatører fra 6. oktober. Spørsmålet blir imidlertid hva man kan lære for å forhindre at Unibuss AS eller andre operatører havner i en tilsvarende situasjon i fremtiden.

Først av alt må dagens anbudssystem opprettholdes fordi private bussoperatører innehar viktig kompetanse på drift og bussteknologi. [Vista Analyse AS har i to rapporter](#) konstatert at fylkeskommunene sparer 10 til 15 prosent på bruk av anbud kontra drift i kommunal regi.

Men, det er rom for forbedringer. [Oslo Economics AS har i en analyse 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 for mye risiko, som man ikke kan påvirke, forutse eller ta høyde for.

Anbudskontraktene i bussnæringen har typisk 10-13 års varighet. De bør ha en utforming og forvaltning som gir grunnlag for at oppdragsgiver lykkes med sine ambisjoner og at leverandøren på en forutsigbar måte kan gjennomføre leveransen med en viss lønnsomhet i kontraktsperioden.

Det sentrale er at kontraktene baseres på felles mål og drivkrefter om å utvikle tilbudet i kontraktsperioden. I hovedsak må følgende gjøres for å få mer balanserte og bærekraftige avtaler:

- Kontrakten bør ha god forutsigbarhet for dekning av faktisk kostnadsutvikling for innsatsfaktorene. Operatøren må slippe å prise denne risikoen. Eksempelvis har busselskapene ikke blitt tilstrekkelig kompensert for økte drivstoffpriser og kapitalkostnader de siste årene. 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. Eksempelvis gir undervurderte kjøretider negativ lønnsomhet for operatøren, stress for sjåførene og et mindre punktlig tilbud til passasjerene.
- Finansieringen av tilbudet må bli mer forutsigbar, og kollektivtrafikken kan ikke være en salderingspost når den fylkeskommunale økonomien strammer seg til. Betydelige

rutekutt gjennomføres nå både i Østfold og Buskerud. Dette skaper usikkerhet og utfordringer for operatørene med høye faste kostnader og for sjåførene som risikerer reduserte stillinger og inntekt. Ikke minst er det uheldig for passasjerene når tilbudet blir borte eller redusert.

- Operatørens kompetanse bør brukes bedre. Økt ansvar for trafikkplanleggingen er ett eksempel. Det har betydning for sjåførenes arbeidsmiljø, trafiksikkerhet, effektiv logistikk, vinterforhold og trafikkforstyrrelser. Tidlig involvering av operatørleddet er spesielt viktig ved overgang til ny teknologi.

Det vil alltid være visse motsetninger mellom ulike ledd i en verdikjede. Disse må likevel ikke overskygge felles mål om å levere et best mulig samlet produkt basert på bransjens viktige samfunnsoppdrag.

Kollektivtrafikken er samfunnskritisk, og tusenvis av reisende er avhengige av denne hver dag for å komme på jobb, skole, helseavtaler, fritidsaktiviteter eller ved besøk hos venner og familie. I tillegg må kollektivtilbudet bli enda mer konkurransedyktig slik at flere velger å reise sammen. Det er en forutsetning for at Norge skal kunne realisere sine klimamål.

*Næringspolitisk sjef Jofri Lunde
Administrerende direktør Jon H. Stordrange
NHO Transport*