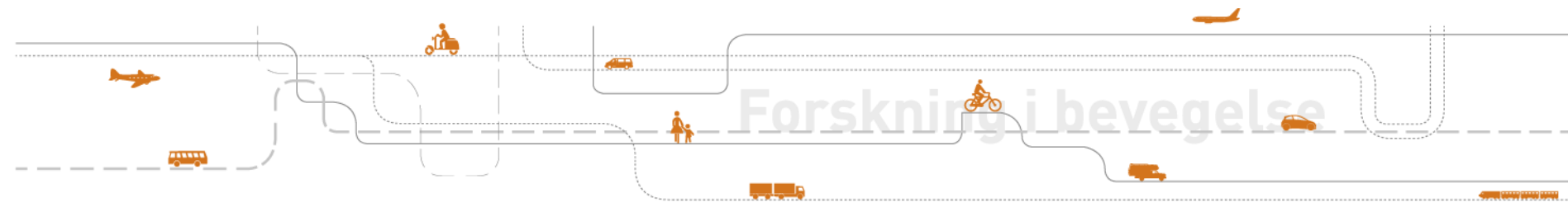


Anbud i kollektivtransporten – Overadministrasjon eller utvikling?

Silvia J. Olsen, Transportøkonomisk institutt



Innhold

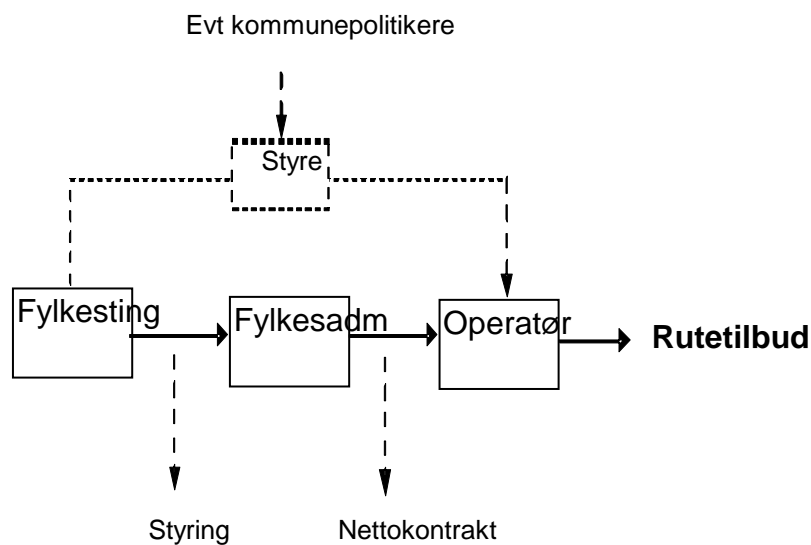
- Anbud i kollektivtransporten – utvikling
- Virkninger på bemanning og ressursbruk
- Mulige forklaringer

Ny praksis innenfor kollektivtransporten

- Konkurransetsetting
- Profesjonell kjøpsenhet
- Bruttoanbud

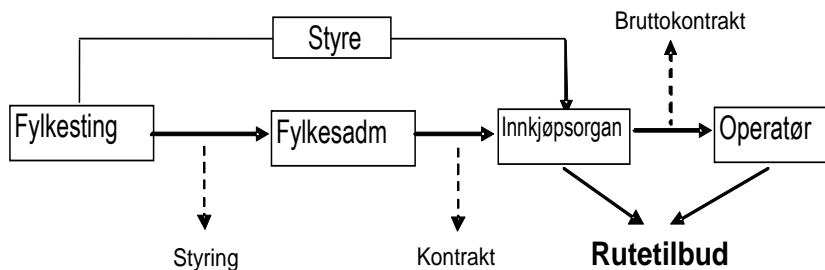
- Store fylkesvise forskjeller – hvilken betydning har det?

Den tradisjonelle forhandlingsmodellen



- Aust-Agder
- Sogn og Fjordane
- Møre og Romsdal
- Oppland
- Finnmark
- Nordland
- Nord- Trøndelag

Anbudsmodell



- Oslo/Akershus (Ruter)
- Østfold (ØKT)
- Buskerud (Brakar)
- Vestfold/Telemark (VKT)
- Vest- Agder (AKT)
- Rogaland (Kolumbus)
- Hordaland (Skyss)
- Sør- Trøndelag (AtB)
- Troms fylkestrafikk
- Hedmark trafikk

Variasjoner innenfor de to hovedmodellene

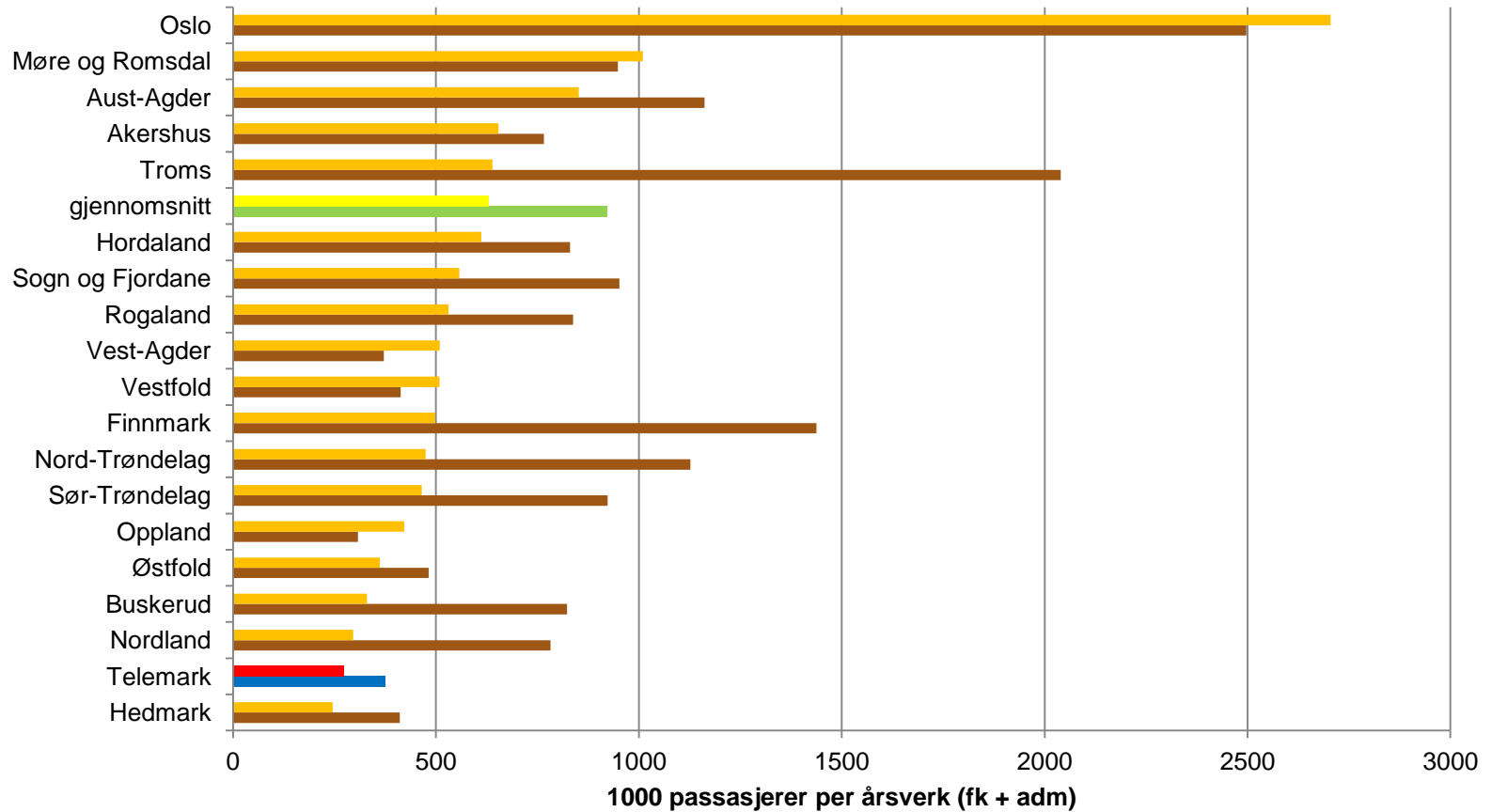
- Ulik tilknytningsform for innkjøpsorganene:
 - *Eget privatrettslig aksjeselskap, eid av en/flere fylkeskommuner evt også av kommuner*
 - *Fylkeskommunal foretaksmodell*
 - *Separat fylkeskommunal forvaltningsenhet*
- Konkurransenutsetting i ulik grad
 - *All ruteproduksjon*
 - *Deler av ruteproduksjonen*
 - *Direkte tildeling*

Virksomheter på bemanning og ressursbruk

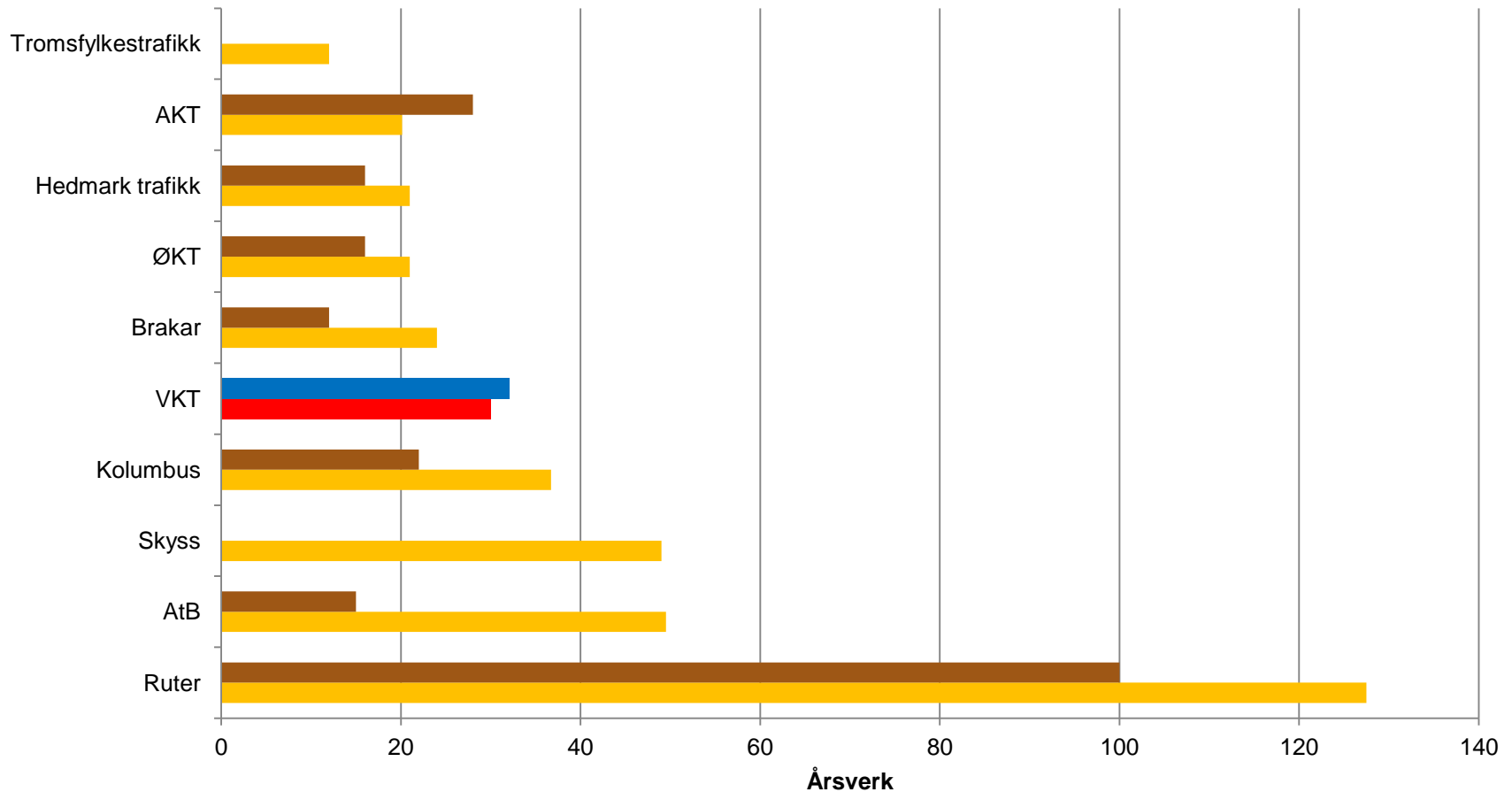
- Sammenlikning av ressursbruk og produksjon (rutekilometer)
- TØI- rapport 1234/2012:
 - *Herre i eige hus?*
Evaluering av Vestviken Kollektivtrafikk AS
- TØI 2009: Datainnsamling
- KOSTRA- tall



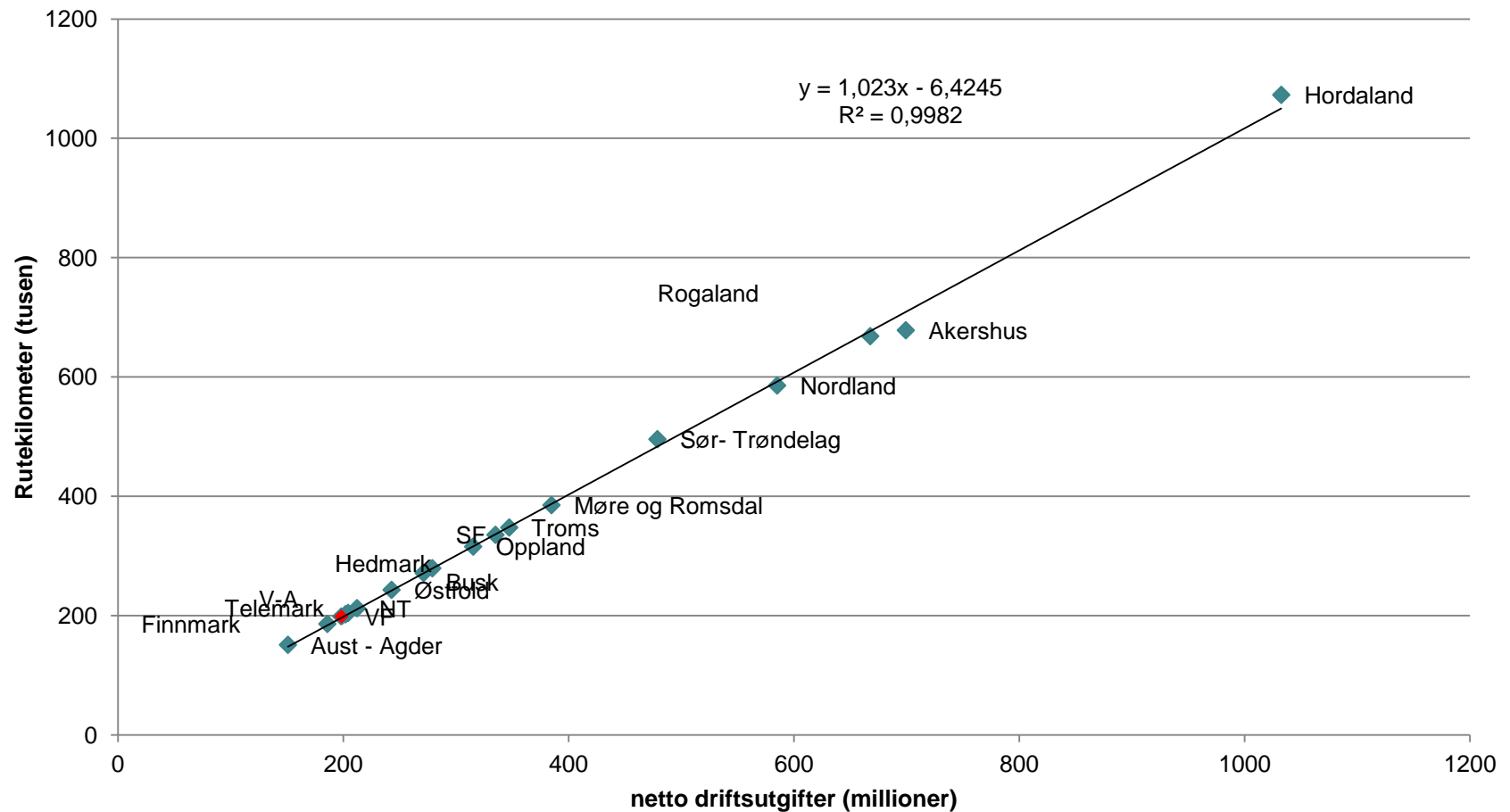
Færre passasjerer per ansatt i kollektivtrafikken (2009, 2012)



Flere ansatte i administrasjonsselskapene (2009, 2012)

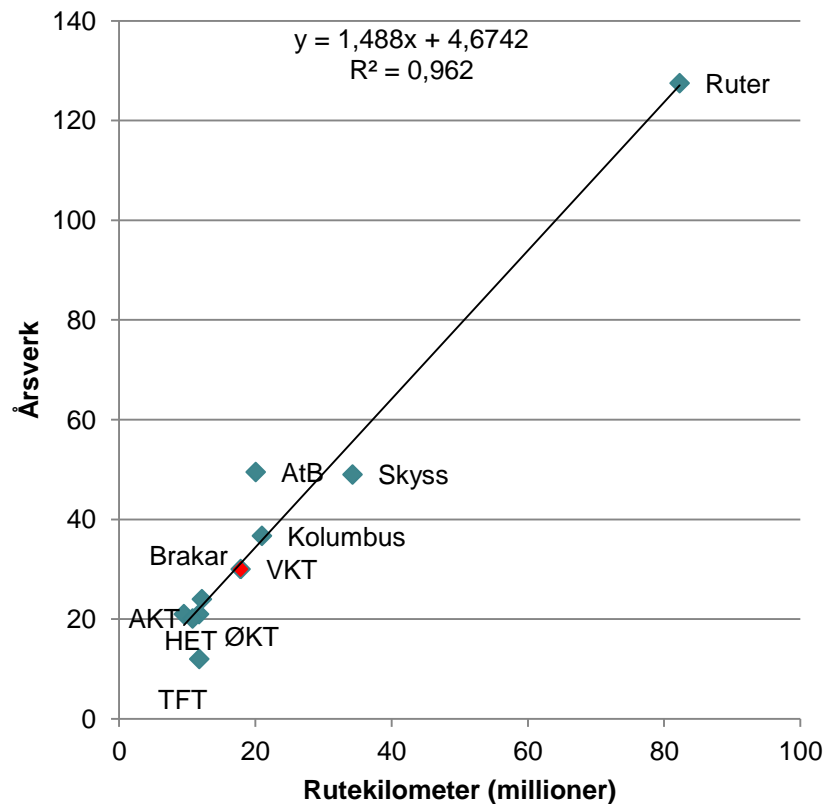


Kollektivtransport og kostnader



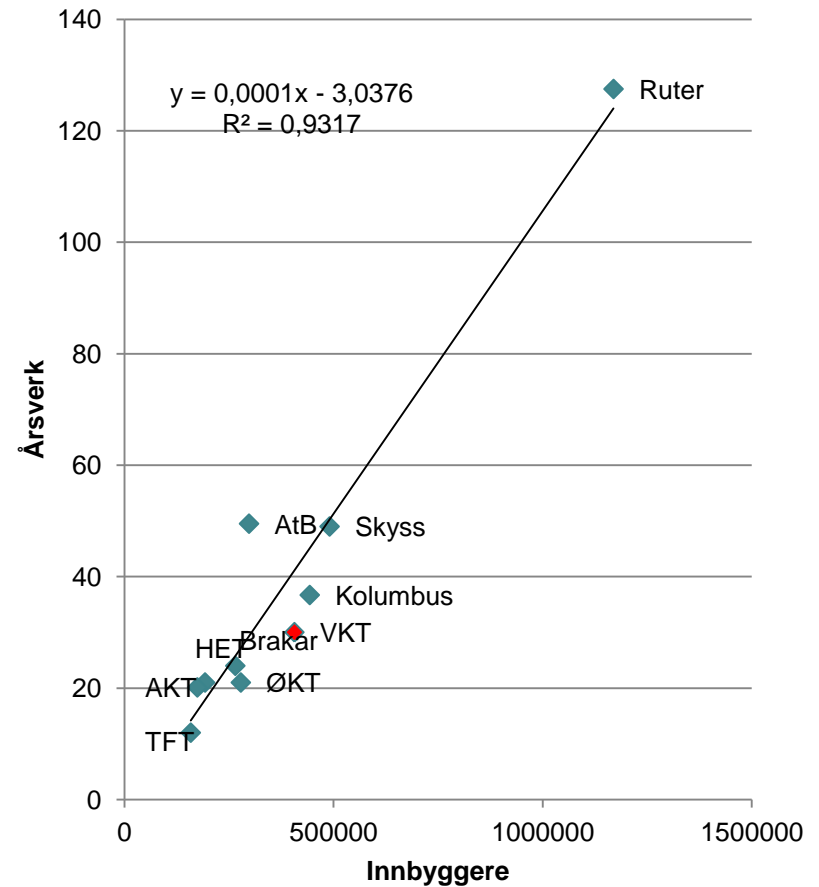
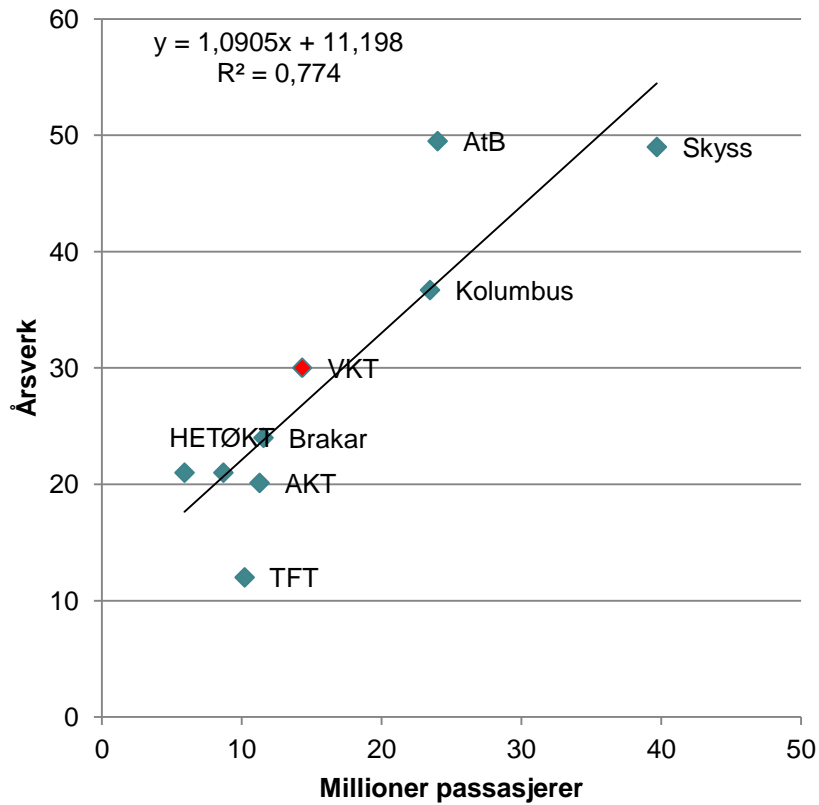
Størrelse på kollektivselskapet

- Produserte rutekilometer
- Antall passasjerer
- Innbyggertall



Årsverk og rutekilometer

Størrelse på kollektivselskapet (forts.)



Mulige forklaringer

- Økt aktivitet på kollektivtransportens område:
 - *Økt strategisk satsing*
 - *Overføring av kompetanse fra operatørselskap til fylkesadministrasjon*
 - *Arbeid med å koordinere veg- og kollektivtiltak*
- Samlet stiller denne utviklingen større krav til fylkeskommunal kompetanse og kapasitet i dag enn tidligere
- Skalafordeler forklarer fylkesvise forskjeller?
 - *De minste fylkene (målt etter antall kollektivreisene) med egne administrasjonsselskap er de som har færrest passasjerer per ansatt i administrasjonen*