

TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING  
75-ÅRS JUBILEUM





Rutebilnorge samler seg

# Den spede begynnelsen

**Først forsvant hest og karjol. Så tok vegutbyggingen over for jernbanen. Da var det dukket for Norges Rutebileieres Forbund.**

*Tekst: Arne Danielsen*

**D**a Gottlieb Daimler og Karl Benz bygde sine første motordrevne vogner i 1886, var de neppe i sine vildeste fantasier klar over hva de var i ferd med å utsette kloden for på godt og vondt. For sjelden har en oppfinnelse rystet verden mer.

Som med alle nyvinninger var det få som i utgangspunktet trodde at automobilen kunne ha noen reell sjanse til å utkonkurrere hest og vogn. Både vogner og veier var rett og slett for dårlige, og alt tydet på at skinnegående transport var tingen. På slutten av attenhundretallet ble det imidlertid foretatt en rekke forbedringer på bilen, som Michelin og Dunlops utvikling av gummihjulet, Henry Fords masseproduksjonsprinsipper og ikke minst den stempeldrevne forbrenningsmotoren med elektrisk tenning. Dermed lå alt til rette for at det 20. århundre skulle bli Bilens Århundre.

## Enkeltmannsforetak

Selv om noen spede forsøk var gjort tidligere, regnes 1908 som startåret for rutebiltrafikk i Norge. Aarø Automobilselskap satte da i gang rutetraffic mellom Molde og Batnfjordøra med en Unic personbil med plass til seks personer. Samme året startet Steinkjer og Namsos Automobilselskap rute mellom Steinkjer og Rødhammer, og A/S Øst-Telemarkens Automobilselskap etablerte ruter fra Notodden. Allerede året etter fantes 23 bilruter med en samlet kjørelengde på 859 kilometer.

De fleste selskapene besto av en enkeltperson som skaffet seg en bil og bare satte i gang med å kjøre. Rutebilen var nettoppen bil, som regel en femseter med plass til eieren alias sjåføren alias reparatøren,



Foto: Eivind Enger, Kristiana

**AARØ AUTOMOBILSELSKAP – NORGES FØRSTE RUTEBILSELSKAP – ble startet av Johan O. Aarø i 1907. Den første rutebilen – en UNIC 18 hk 1907 modell – gikk sin første tur 12. mai 1908 fra Molde til Batnfjordsøra.**

og fire passasjerer, temmelig identisk dagens nye idé med drosjer i rute i grise-grendte strøk. Markedet var for det meste innen turisttrafikken.

På den tiden fantes ingen sentrale bestemmelser for bilkjøring, det var amtsmennene som bestemte hvem som fikk kjøre hvor. Først i 1913 vedtok Stortinget den første motorvognloven, og tenkningen var fortsatt preget av hestetransport. I paragraf 20 om møtende trafikk heter det for eksempel: «Der hos skal føreren, naar han paa landevei møter en kjørende, der fører tændt lygt, altid stanse motorvognen, til den kjørende er kommet forbi.»

## Næringen vokser fram

Så langt idyll og uskyld. Men i mellomkrigstiden vokste næringen kraftig. Utviklingen av Norge som industrinasjon førte til større behov for mobilitet, og rutebilen ble et velegnet redskap for å frakte folk til og fra arbeidsplassen. Også ulike typer

godstransport var den velegnet for, som post, forbruksvarer, spannmelk og driftsmidler til jordbruket. Mens det i 1910 fantes 38 ruter med 1895 kilometers kjørelengde, var forholdet ti år senere 270 ruter med 9.227 kilometers kjørelengde, en femdobling.

Rutebilselskapene fikk behov for flere ansatte. Til å begynne med ble familimedlemmer hyrt inn som sjåførere, men med årene ble det også flere aksjeselskaper med flere ansatte. Bilmateriellet ble også bedre og større; behovet for flere seter var galopperende. Lastebilen var først et viktig supplement, med sideseter, påbygde karmar og kalesje over lasteplanet. Men på tjuetallet dukket det opp flere og flere rene busser.

Hesten var nå på det reneste utkonkurrert, og hjulmakerne forsto at det brant et blått lys for deres bransje. Omstilling måtte til, fra karjol til påbygd rutebil. Ikke alle klarte dette spranget, og fram til kri-

gen var det mye rart å se på veiene. Men mange klarte seg også bra, som Andr. Rasmussen Karosserifabrikk i Bergen som ble etablert i 1912 og som siden har levert en lang rekke rutebiler til bransjen.

### Jernbanen stagnerer

På Arbeidsmandsforbundets landsmøte i 1928 var det mange bekymrede miner å skue. Forbundet besto nemlig i stor grad av skinneleggere, og nå følte de yrket sitt truet. Tidligere hadde myndighetene prioritert utbyggingen av jernbanen høyest, men nå hadde arbeiderne registrert en enorm tyngdeforskyvning innen transportsektoren. Veldig vekst i biltrafikken førte til stadig nye veganlegg og utbedring av eksisterende vegnett, mens jernbaneutbyggingen var i ferd med å gå i stå. Den herskende arbeidsledigheten ble også for en stor del forsøkt avhjulpet med nødsarbeid på veganlegg, noe som satte ytterligere fart på utviklingen.

Jernbanearbeiderne måtte stikke fingeren i jorda og erkjenne at de måtte regne med å bli henvist til vegarbeid, mente forbundet. Og fikk rett. I 1928 hadde forbundet kun et fåtall organiserte medlemmer blant vegarbeiderne. Sju år senere var denne gruppa forbundets største. Av 220 tilsluttede foreninger var da hele 80 vegarbeiderforeninger.

I det samme året, 1928, disponerte rutebilnæringen 738 ruter med en samlet lengde på 22.901 km, der 1.633 busser kjørte over 33 millioner km. Bilen var i ferd med å bli den viktigste formen for landtransport, og rutebilen seilte opp som et fleksibelt og velfungerende transportmiddel med økende samfunnsmessig betydning. Nettopp i denne settingen var det naturlig at Norges Rutebileierforbund ble etablert.

### Nei til innbyrdes konkurranse

Den første fylkesforeningen for rutebileiere ble dannet i Vestfold den 21. november 1924, med følgende formålsparagraf: «Foreningens formål er å ivareta medlemmenes interesser, særlig ved samarbeide med myndighetene, og å virke for lover og bestemmelser for rutekjøring, hvorved den enkelte ruteinnehavers næringsrett blir betryggende beskyttet. Enn videre skal foreningen søke å virke for

bedre og billigere innkjøp av materiell etc.»

Vestfold-foreningen utarbeidet også en bestemmelse rettet mot innbyrdes konkurranse: «Foreningens medlemmer forplikter seg til ikke å oppta konkurranse av noen art, verken ved ansøking om ny-be-

14 representanter for rutebilforeningene i Oslo, Vestfold og Buskerud samt rutebileiere fra Østfold ble enige om å innby til dannelse av et forbund.

Den 5. februar 1929 ble det konstituerende møtet holdt i Oslo, med 23 repre-



**NORGES RUTEBILEIERES FORBUNDS FØRSTE STYRE 1929.** Sittende fra venstre: M. O. Schøyen, viseformann. H. Andersen-Vang, formann. Juel P. Bakke, sekretær. Stående: O. Siggerud, kasserer. P. Pedersen styremedlem.

vilgning, eller nedslag i taksten. Den eksisterende konkurranse søkes regulert til vedkommendes tilfredshet.»

Nå var sikkert ikke lovformuleringen noe stort problem den gangen, da de ulike rutebilselskapene fortsatt var relativt små og satt på sine avgrensede geografiske fordringer. Det er kanskje likevel en skjebnens ironi at nettopp Vestfold i dag er det første fylket i Norge med all rutebusstrafikk konkurranseeksponert, og der dagens organisasjons forhold til innbyrdes konkurranse atter har blitt problematisert.

### Rutebileierforbundet dannes

Som landets første fylkesforening var det naturlig at Vestfold tok initiativet til dannelsen av Norges Rutebileieres Forbund – NRF. En forespørsel ble sendt rundt til landets rutebileiere i august 1928 om det var interesse for dannelsen av et landsforbund med underavdelinger. Henvendelsen medførte et møte i Oslo to måneder senere, der

representanter fra de samme stedene pluss Buskerud. Det ble fastsatt en kontingent på svimlende 20 kroner per medlem og valgt et styre. I tillegg ble det bestemt at det skulle avholdes et landsmøte, som også fant sted i Oslo den 27. august samme året. Landsmøtet vedtok å etablere et representantskap og et hovedstyre. Tallet på fylkesforeninger økte raskt etter stiftelsen, og dekket etter hvert samtlige av landets fylker. Og 1. september 1930 kunne Forbundet sende ut første nummeret av sitt eget fagtidsskrift, NRF-Tidende, forløperen til det bladet du nå holder i hånda.

#### Kilder:

- NRFs jubileumsberetning 1929 – 1979
- Arnold Haukedal: Bussjåførene tok styringa – Norsk Rutebilarbeiderforbund i oppbygging og vekst gjennom 40 år.
- Arne Danielsen: Sporveisarbeiderne og det 20. århundre.





# Fem milepæler i busshistorien

«Det er i ferd med å bli et eller annet galt med praktisk norsk samferdselspolitikk. Det er ikke lenger sammenheng mellom de målsettinger politikerne trekker opp og det daglige liv.»

(NRF-formann Finn Kongsgaarden, 1979)

## 1929

### Oppbygging og rasering

I mellomkrigstiden akselererte veibyggingen. Og overalt hvor nye veier ble anlagt, kom også rutebilen. Det nystartede bransjeforbundet satte entusiastisk i gang arbeidet med å sikre ytterligere framgang og resultater.

Typisk for perioden var at sentrale politiske myndigheter fortsatt var lite interessert i utviklingen av kollektivtransport. De fleste initiativ kom fra lokalt hold. Forbundet markerte seg likevel overfor myndighetene på en rekke områder; i forbindelse med konsesjoner, takster, tilskudd, avgifter samt bredde- og akseltrykkbestemmelser. Det ble også innledet forhandlinger med Statens Kornforretning om kraftfór- og kunstgjødseltransport, og med Postverket om postbefordring.

I 1936 ble Rutebileiernes Garanti- og Standardiserings-Aksjeselskap stiftet for å kunne stille garanti-kredittforsikring til finansiering av nytt vognmateriell. Etter hvert gikk selskapet over

til direkte import og salg av vogner, rekvisita og utstyr. I 1937 så Rutebileiernes Forsikrings-selskap Gjensidig dagens lys, noe som gjorde det mulig for selskapene å holde forsikringspremiene nede på et rimelig nivå.

Gjennom NRF tok også rutebileierne initiativet til opprettelsen av Larvik – Fredrikshavnfergen A/S, for å sikre grei forbindelse til Danmark, og første turen med bilfergen Peter Wes-sel fant sted 5. juni 1937.

Men så kom krigen. Den tyske okkupasjonen førte til enorme problemer for næringen. Vogner ble rekvirert og drivstoff rasjonert, noe som medførte betydelig reduksjon i tilbudet.



Foto: Sundby/Oslo - YTFs arkiv

*Sjåfør Asbjørn Halnes kjørte den første sporveisbussen i rutetrafikk fra Alexander Kiellands plass den 27. november 1927. «Jeg kjørte nedover Uelands-gate så snø-sprøyten sto» fortalte Halnes, som ikke hadde annen varme i bussen enn eksosvarmen. For å holde rutene klare brukte han en skrapekloss av tre med litt filt som var dynket i glyserin.*

# 1946

## Knappe ressurser

Da krigen var over hersket stor knapphet på transportmateriell, og det som fantes var nedslitt. Samtidig økte folks reisebehov. Myndighetene måtte, som på alle andre områder, forsøke å regulere og rasjonere ressursene så godt som råd var. Høsten 1945 anmodet Arbeidsdepartementet NRF om et samarbeid for bedre å kunne koordinere samferdselsmidlene. NRF stilte seg positive, og hovedstyret gjorde i mars 1946 et vedtak som pekte på behovet for samordning av rutetilbudet, og nødvendigheten av velordnet økonomi og gode arbeidsforhold i selskapene.

Et helt nytt departement – Samferdselsdepartementet – så dagen lys samme året, og begynte straks arbeidet med å utvikle en egen lov om samferdsel. Proposisjonen var klar i desember 1946, og her het det blant annet: «For vegtrafikkens vedkommende vil man kunne foreta den nødvendige ytterligere rasjonalisering av rutebildriften ved sammenslutninger, dannelse av kombinerte trafikkelskaper osv., og ordne løskjøringen i den utstrekning samfunnmessige hensyn tilsier at så skjer.» Loven, som ble vedtatt i 1948, slo fast at konsesjonsperioden vanligvis ikke skulle settes til kortere enn 10 år. «Rute- og transportområder fastsettes i forbindelse med tilståelse av konsesjon, bevilling eller farts-tillatelse. De skal være gitt sammen med andre særlige vilkår i løyvedokumentene.»

NRF ble i perioden pålagt store og tildels nye oppgaver, og måtte utvide administrasjonen blant annet med en egen teknisk avdeling. På mange måter var femtiåra en gullalder for rutebilnæringen. NRFs formann Peder Engeseth (1946–1955) karakteriserte da også arbeidet i denne perioden som svært gledelig: – Vi følte glede over at næringen stadig øket i samfunnmessig betydning.

# 1960

## Villdyret slippes fri

I 1960 inntraff et avgjørende vendepunkt for rutebilnæringen, da ble nemlig personbilimporten frigitt.

– Trafikkbildet skiftet i vesentlig grad karakter, husket NRF-formann Johan Eeg Nielsen (1955 – 1964). – Det foregikk stadige forskyvninger innen de forskjellige transportgrener. Sjøtrafikk gikk mange steder helt eller delvis over til landtrafikk. Innen landeveistrafikk, og særlig i de større byer, skjedde det en sterk forskyvning fra den rutegående trafikk til fordel for egentransport.

Da Finn Kongsgaarden tiltrådte som formann i 1972, kom han med følgende karakteristik av utviklingen: – Jeg tror ikke det er noen overdrivelse å si at kollektivtrafikken i vårt land er i en meget alvorlig situasjon. Mens personbilen for 10 år siden utførte 30 prosent av transportarbeidet og kollektivmidlene 70 prosent, er forholdet nå akkurat omvendt. Det er innlysende at hverken buss, jernbane eller båt på økonomisk grunnlag kan makte å forbedre, knapt nok opprettholde det nåværende rutetilbud uten store offentlige tilskudd. Resultatet er at det skjer en langsom kvelningsdød, fordi vi pålegges å utføre tjenester som vi ikke får tilstrekkelig dekning for, og som det dertil ofte er lite behov for.

Men selv om rutebilene tapte terreng til privatbilen, økte likevel volumet på busstrafikken kraftig. Også selskapene endret karakter, de små lokale aktørene ble erstattet av større transportbedrifter med et mer samfunnmessig siktepunkt og stadig flere arbeidsoppgaver.



Foto: Arne Knudsen/ing.M.O. Schøiens Bilcentrals arkiv

«Ormen Lange» ble bygget på Hønefoss Karosserifabrikk i 1938. Trekkvognen hadde chassis fra Volvo og en Hesselman-motor på bare 120 HK. Tilhengeren hadde chassis fra amerikanske «Fruehauf». Det var et forsøk på å øke kapasiteten til tross for strenge akseltrykksbegrensninger. Den rommet visstnok 62 passasjerer. Om vinteren hadde billettøren jobb med å fyre opp i en liten vedovn! Forøvrig var den ikke god å håndtere på glatt vinterføre. Etter krigen ble det bygget en ny trekkvogn av det tyske merket «Faun» og den eksisterer faktisk (i dårlig forfatning) hos en bussentusiast på Nesodden. Bussen ble brukt mellom Hønefoss og Oslo, og har så vidt jeg vet aldri vært brukt i rute andre steder. (Kilde: Magnus Birkeland)



# 1973

## Oljekrise til ettertanke



Foto: Jan Greve/Scampix

**BILDET SOM GIKK LANDET RUNDT:**  
*Under oljekrisa reiste også kongen kollektivt – og kong Olav insisterte på å betale sin billett.*

Høsten 1973 braket Yom Kippur-krigen løs i Midt-Østen, noe som medførte at araberlandene skrudde igjen oljekranene til Vesten. Ni europeiske land så seg nødt til å innføre kjørerestriksjoner, og Norge innførte bilfrie helger der det ikke var uvanlig å se folk gå på ski på Karl Johans gate.

Oljekrisa gjorde både folk og politikere mer oppmerksomme på nødvendigheten av et tilfredsstillende kollektivt transportmiddel både for personer og gods. En ny tilskuddsordning ble utarbeidet for å sikre dette, med kontrakter etter den såkalte «saldomodellen», der underskuddene i selskapene ble dekket av det offentlige. En behagelig ordning, som i liten grad stimulerte til nytenkning.

– Mens busstrafikk tidligere ble oppfattet som vanlig forretningsvirksomhet, blir den nå sett på som en samfunnsmessig ytelse som alle har krav på. Dette har sikret oss et marked, men vår selvstendighet er samtidig blitt mindre, oppsummerte Finn Kongsgaarden, som under NRFs 50-årsjubileum i 1979 kom med en foruroligende forutanelse:

– Det kan trekkes frem flere eksempler på hvordan positive utspill til støtte for både rutebiler og annen kollektivtrafikk smuldrer hen før de ble satt ut i livet. Jeg sier ikke dette for å henge ut myndigheter eller politikere. Men det er i ferd med å bli et eller annet galt med praktisk norsk samferdselspolitikk. Det er ikke lenger sammenheng mellom de målsettinger politikernes trekker opp og det daglige liv.

# 1991

## Det åpnes for anbud

I 1991 ble samferdselsloven endret sånn at det ble åpnet for konkurranseeksponering gjennom anbud. Selv om man i utgangspunktet var ganske klar over at beslutningen ville snu totalt opp ned på bransjen, var det likevel tilnærmet politisk konsensus om avgjørelsen. Det fantes to årsaker til denne noe merverdige enigheten:

For det første var liberalismen i ferd med å slå igjennom som den førende politiske ideologien i den vestlige verden. For liberalistene var den økonomiske drivkraften konkurranse, og innen busstrafikken hadde nabolandene Sverige og Danmark allerede kommet langt i å innføre anbudsløsninger. Selv om betingelsene langt fra var identiske i Norge, var likevel trenden klar, og særlig ønsket om å myke opp byråkratiske og lite serviceinnstilte offentlige monopol ble ivrig applaudert av høyresiden.

Venstresiden hadde en annen vinkling: De fokuserte på at svakhetene i den eksisterende tilskuddsordningen kvalte nytenkning og nærmest hadde ført til et slags «subsidiebaroni» blant busselskapene. Løsningen for alle parter ble den samme: ANBUD.



Foto: Arne Danielsen

**HUNDRE PROSENT ANBUD:**  
*I Rogaland er over halvparten av busskjøringen på anbud, og det er politisk vedtak på at alt skal være ute innen 2007.*

Etter en ganske lang overgangsperiode er anbud nå i ferd med å føre til enorme omskiftninger innen bransjen, og vi overskuer ikke ennå alle konsekvensene. Men det vi kan gå ut fra er at forandringer fører til nye behov, det blir derfor interessant å følge med på hva som kommer til å bli den sjette store milepælen for busstrafikken.

Mange honnørord har vært benyttet fra politisk hold om å styrke kollektivtrafikken på bekostning av privatbilismen, men i praksis har utviklingen vært stikk motsatt. Vil kanskje et oppgjør med unnfalldenheten nå endelig tvinge seg fram? Det er lov å håpe.



Magnus Birkeland

# Holdt koken med 30-bussen



Foto: Per Rathe

*Det er vemodig, synes Magnus Birkeland, å stå omgitt av bare røde busser. Men han forstår Sporveiens behov for en felles profil, og mener bussbransjen må tåle å gå igjennom de samme forandringene som resten av samfunnet.*

Da Magnus Birkeland begynte i Ingeniør M.O. Schøyens Bilcentraler AS i 1959 var rute 30 mellom Grorud og Bygdøy selskapets melkeku. Virksomheten bar seg inntil T-banen stakk av med kundene. I dag har det ærverdige busselskapet blitt så godt som utradert i det tidligere kjerneområdet Oslo og Akershus. Det er vemodig synes Schøyen-veteranen, som valgte å pensjonere seg noen år før tiden.

Tekst: Per Rathe

V i møtes i et ledig rom i lokalene til Schøyens Bilcentraler på Skøyen. Dit flyttet de i 1977, fra Filipstad, etter at E 18 kom og spiste av arealene. Mange rom står tomme nå, og på plassen ute er bussparken slunken og rødmalt. Det er anbud som gjelder nå, selskapet har tapt mesteparten av sine ruter i Oslo og Akershus, men har vunnet desto flere anbud i nabofylkene.

Magnus Birkeland begynte i firmaet som billettør i 1959. Tanken var å tjene litt penger etter militærtjenesten, og finne ut hva han ville bli. Men etter det halve året fikk han jobb i billettkassen og publi-

kumsekspedisjonen, som lå på Fridtjof Nansens plass. Deretter havnet han i sekretariatet i hovedadministrasjonen på Filipstad, og da han etter noen år kom inn i trafikkplanlegging, var han solgt. Med unntak av to år som trafikksjef i SL på åttitallet, ble han i Schøyens Bilcentraler, blant annet som trafikksjef og regionsjef, til han førtidspensjonerte seg i 2002.

## For egen risiko

Etterkrigstiden hadde vært en god tid for bransjen. Men i 1960, på samme tid som Birkeland begynte, ble bilsalget friggitt i Norge. Det fikk dramatiske konsekvenser. – Den gangen drev vi uten noen form for tilskudd, de private selskapene tok all ri-

sikoen selv. Vi kjørte på konsesjoner, som normalt ble forlenget for ti år av gangen. Det var ingen gullgruve, men det bar seg. Men da bilen kom for fullt, gikk det bratt nedover, forteller Birkeland.

Takket være rute 30, som dekket de nye boligområdene i Groruddalen, klarte Schøyens seg lenger enn andre.

– Rute 30 var lenge Norges mest trafikkerte. Vi kjørte 60 busser i timen i rush-tiden. De var betjent av sjåfør og billettør, og vi hadde postert inspektører med tilgang til ekstrasusser ute i løypa. Schøyens Bilcentraler hadde datterselskaper for nesten hver eneste rute. Rundt 1960 hadde vi ca. tusen ansatte og to hundre busser, og administrasjon og arbeidsgiveransvar for de ansatte i flere små selskaper. Vi var det største private rutebilselskapet i Norge.

## Mot katastrofen

Bilen tok mer og mer over, og det ble stadig vanskeligere å oppnå lønnsomhet. Rute 30 holdt det likevel gående utover sekstitallet, men da T-banen åpnet i 1966 var gullgruven uttømt.

– I resten av landet var det vanlig å subsidiere, men ikke i Oslo. Takstene satte vi selv. Vi fikk taksttilskudd, men bare for å holde takstene noe lavere enn de ellers ville ha vært, og på slutten av sekstitallet var situasjonen prekkær. Direktør Lassen, som hadde vært ansatt i selskapet siden tjuårene, fikk avløsning av Arne Ruud.

– Han kom hit uten bransjeerfaring, og fikk den ubehagelige jobben med å rydde opp. Han feide i alle kroker, og kuttet i rute-tilbudet der det ikke var lønnsomt. Han var kontroversiell og møtte motstand fra dem som ble rammet, men uten den rydde-



– Vi kjente og hilste på passasjerene. Det var et helt annet sosialt liv mellom betjening og passasjerer på sekstitallet, sier Magnus Birkeland, og viser frem bildet av 30-bussen nedover Bygdøy allé en gang rundt 1960. Med billetterise, spør jeg, jeg har ikke brillene på. Nei, det der er en mann, han kjenner jeg, svarer han. Og legger til at det var ureglementert å stå i døråpningen.

jobben, hadde ikke selskapet eksistert i dag. Og Ruud ble i 25 år.

#### Ruuds genistrek

Blant de som ble rammet, var beboere på Tonsenhagen. De fikk ikke bare et dårligere tilbud, men også høyere takster enn dem Oslo Sporveier opererte med.

– Men Ruud gjorde en genistrek. Han fikk i stand et samarbeid med en aksjonsgruppe der oppe, og gjennom det klarte han å få politikerne i tale. Resultatet ble innføringen av sporveistakster også på de private rutene. Men altså bare i Oslo. I Akershus fortsatte man som før, med egen takstfastsettelse.

En formidabel økning i skolekjøringen forsterket spriket mellom rushtid og resten av døgnet, og problemet med å utnytte bussparken kostnadseffektivt.

– Nå var det blitt klart for alle at det ikke var mulig å drive i Oslo for egen regning og risiko. Den politiske venstresiden ønsket å opprette et stort offentlig selskap som skulle ta seg av all kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Schøyens Bilcentraler på sin side lekte med tanken om et stort privat selskap sammen med Blåbussene. Men ingen av ideene lot seg gjennomføre.

#### Rasjonaliseringsgevinster

Før stiftelsen av SL i 1975 var Birkeland utlånt et halvt år til Kontoret for nærtrafikk, et organ opprettet av Staten, Oslo kommune og Akershus fylke for å utforme et felles selskap for hovedstadsområdet.

– Noe reelt driftsselskap ble SL ikke, i stedet ble det innført kontraktkjøring, som i Oslo fortsatte i Oslo Sporveiers regi. Man klarte jo aldri å slå sammen Oslo og Akers-

hus. Men SL klarte å samordne både takster og rutenett, slik vi kjenner det i dag. Og fra midten av syttitallet og frem til årtusenskiftet, beholdt Schøyens Bilcentraler rutenettet i og rundt hovedstaden og kjøpte etter hvert opp Treiders Bilcentral på Nesodden og Romeriksbussene.

– Du kjenner vel uttrykket subsidiebarone, smiler Birkeland, uten å underskrive at betegnelsen nødvendigvis var fortjent. For det er ikke lett å balansere det offentliges krav til et godt tilbud med selskapenes lyst til å tjene penger. Og for Schøyen-gruppen som Bilcentralen er en del av, ser det ikke ut til å gå så verst. Men tilbake til driftskontraktene.

#### Dele gevinsten

– Først var det bekymring for at selskapene skulle få for stor fortjeneste, og at





**BILLETTØR OG BILLETTRISE.** Det er godt dokumentert hvordan Schøyens personale skulle fremstå.

kontraktene skulle bli en sovepute. Derfor ble de knyttet opp til noen nøkkeltall. Dette ble i neste omgang oppveid av en gulrot, nemlig at rasjonaliseringsgevinster skulle tilfalle selskapene. Da disse viste seg å bli større enn antatt, ble det strid, og selskapene fikk passet påskrevet. Og Adam var ikke lenge i paradiset.

– De private selskapene tok selvfølgelig ut rasjonaliseringseffekter. Da vi kom til åttitallet var Schøyen blitt et firma med god kapitalbase og overskudd til eierne. De private rutebilselskapene ble møtt med påstanden om at de tjente for mye. Mottrekket ble å dele gevinsten med det offentlige, og i årene etter ble det gitt store rabatter på kontraktene fra selskapenes side.

#### Flerkulturell siden 1969

– Bussjåføryrket har ikke vært det mest attraktive, det har vært konstant mangel på sjåførere, sier Birkeland. Det samme gjalt også i sin tid billettører, det var vanskelig



å holde på dem. Problemet ble avhjulpet av kvinner og fremmedarbeidere, som våre nye landsmenn ble kalt den gangen.

– Kvinnene kom tidlig inn, vi hadde flere kvinner enn menn blant billettørene på femtitallet. Og det var bevisst, vi beholdt dem lenger enn de mannlige. Men sjåførere ble de ikke før mange år senere, og de kunne provosere i begynnelsen. Ute i Asker hadde vi en religiøs patriark av en passasjer, som ikke kunne oppholde seg i samme rom som kvinner i mannsklær. Var det billetterrise i bukser om bord, gikk han av og ventet på neste buss. Vår første sjåfør med utenlandsk bakgrunn begynte allerede i 1969 og var marokkaner. I dag har vi over tjue nasjonaliteter representert. Det har gått relativt smertefritt.

#### Valgte å gi seg

Da Oslo og Akershus tok i bruk anbud for fullt på denne siden av årtusenskiftet, valgte Birkeland å gi seg, og slippe yngre

## Busser med sprit



**Hvilke busser som ble brukt til smugling er ukjent for redaksjonen, men kanskje dette er en representativ modell?**

– Ja, det skulle bare mangle at jeg ikke kjenner til smuglerhistorien, sier Magnus Birkeland. Men at hensikten med selskapet skulle være å distribuere smuglersprit, den er nok for drøy. Han minner om at gamle Martin Schøyen, som stiftet selskapet (og ikke kom fra Skøyen), ble tiltalt for smugling, og frikjent.

– At det ble fraktet smuglegods med bussene, det er nok hevet over tvil. Men om det ble gjort med firmaets velsignelse, det skal ikke være sagt.

krefter til, som han sier det. I dette kjerneområdet har selskapet tapt alt de har lagt inn anbud på. Derimot har de vunnet anbud i Hedmark, Oppland, Vestfold og Østfold. Birkeland er ikke bitter, men vemodig. En æra er slutt.

– Det gjenspeiler jo bare den generelle samfunnsutviklingen, og bussbransjen var vel ikke akkurat den som ble rammet først. Jeg synes det er morsomt å betrakte de unge folkene på huset, som sitter og regner på anbud, fulle av entusiasme og gåpåhumør, sier han.

På veggen i rommet der vi sitter, henger et digert kart over Hedmark og Oppland. – Kontoret ble brukt av en som satt her og jobbet med anbud der oppe. Det er kompliserte utregninger som skal til. Det finnes nok dem som har regnet feil og vunnet anbud. Der man har lokalkunnskap taper man, mens der man er helt blank der vinner man lettere, ser det ut til, sier Magnus Birkeland lett ironisk.

*Historiske bilder: Arne Knudsen.  
Utlånt fra Ing. M.O.Schøyens Bilcentraler AS.*



Hans Jakob Eide

# Høvdingen



*Etter råd fra geografiprofessoren kom jeg til å skrive min magisteravhandling om samferdselen i Ottadalen, noe som var med på å gi meg jobben i NRF.*

*Tekst & foto: Arne Danielsen*

– Anbud i kollektivtrafikken betyr kommandoøkonomi, ikke markedsøkonomi. Transporttilbudet blir bestemt av fylkespolitikere, ikke av trafikantene. Slipp heller markedet fritt, da vil tilbudet bli tilpasset trafikantenes ønsker! Den 75-årige rutebilhøvdingen Hans Jakob Eide har fortsatt klare meldinger på lager.

**H**ans Jakob Eide er av den typen mennesker som fyller rommet. En høyreist mann, en smule formell som så mange av sin generasjon, men lattermild og med glimtet på plass bak brilleglassene.

Eide er virkelig veteran i bussbransjen, han har hele 32 års tjeneste i Norges Rutebileierforbund, derav 22 år som administrerende direktør. Han ble i 1991 slått til Ridder av St. Olavs Orden for sine fortjenester for norsk samferdsel.

Så deler også livet hans mange av de

samme årstallene som rutebileierforbundet. Han ble også født i 1929, og kan derfor feire 75-årsjubileum dobbelt. Han ble ansatt i NRF i 1959, omtrent samtidig med at privatbilsalget ble sluppet løs, og gikk av med pensjon samtidig med at vedtatte endringer i samferdselsloven åpnet for anbud i 1991.

## Gullalderen

Da trettiåringen startet sin karriere som økonomisekretær i rutebilnæringen var det med magistergrad i økonomisk geografi samt senere studier i transportøkonomi fra

USA i sekken. At han havnet der han gjorde var likevel ganske så tilfeldig.

– Etter råd fra geografiprofessoren kom jeg til å skrive min magisteravhandling om samferdselen i Ottadalen, noe som var med på å gi meg jobben i NRF.

– *Og så kom du inn i bransjen på slutten av dens definitive gullalder?*

– Ja, perioden etter krigen hadde vært en riktig bra tid. Den tradisjonelle rutetrafikken ble gjenoppbygd, det var mangel på transporttilbud og åpenbart selgers marked. Rutebileierne leverte alt de kunne, og det var gode tider i mange år.

Slangen i paradiset var den gang NSB, et villig redskap i hendene på reguleringsivrige politikere som ville gi jernbanen svaret for all rutebiltrafikk. NRF sloss aktivt mot dette, og medisinen var å slå sammen mange miniatyrbedrifter til mer slagkraftige enheter.

– Mange småbedrifter følte nok at de mer eller mindre motvillig ble tvunget av NRF til å fusjonere.

Kampen ble til slutt kronet med seier, de politiske holdninger endret seg og NSB mistet interessen. Det ble etter hvert tydeligere at rutebiltrafikk langt fra var noen gullgrube. Men samtidig med at Eide ble tildelt skrivebord og regnemaskin i NRFs kontorer, meldte en ny formidabel konkurrent seg på valplassen: Privatbilen!

### Kloa i skoleskyssen

Han var nok en fremmed fugl, den akademiske beringen med hang til seiling på fritiden, blant datidens rutebileiere som hadde fått sin opplæring på det praktiske plan. Selv opplevde høvikingen likevel ingen kulturkollisjon, og i jobben ble han også veldig raskt orientert mot problemene i distriktene.

– Velstandsutviklingen skjøt voldsom fart på slutten av femtitallet, noe som blant annet førte til at rasjoneringen av privatbiler ble opphevet. Dermed ble det plutselig kjøpers marked innen busstrafikken, og vår

oppgave ble å sikre det eksisterende markedet samt forsøke å finne nye oppgaver.

Noe av det første NRF satte kreftene inn på var derfor å få kloa i skolekjøringen.

– På femti- og sekstitallet foregikk en omfattende skolesentralisering i distriktene, og skolebarna trengte skyss. Mange selskap stilte seg i utgangspunktet likegyldige til denne oppgaven, og vi risikerte amerikanske tilstander der skolene selv drev egne skolebusser. Men forbundet fikk samferdselsdepartementet med på å favorisere rutebilselskapene med utgangspunkt i at skolekjøringen skulle koordineres med rutetrafikken. Det er ingen tvil om at dette fikk svært stor betydning for busselskapenes eksistensgrunnlag i distriktene.

Økonomikonsulenten brukte mye tid på å drive opplæring i moderne kalkulasjonsmetoder. Kostnadsstrukturen i skolebarnkjøring var en helt annen enn i ordinær rutekjøring. Etter hvert ble det et nært samarbeid mellom Norske Kommuners Sentralforbund og NRF om et eget regulativ for skolebarnkjøringen.

### Fadder til Linjegods

– Vi så også mulighetene til å videreutvikle godstransporten, forteller Eide. – På den tiden var godsrutene underlagt konsesjon, og for selskapene i distriktene betydde godset like mye som passasjertrafikken. Jeg hadde jo studert i USA, der det for så vidt var lite å lære om buss, til gjengjeld var de gode på gods. For meg var det åpenbart at kombinerte ruter i liten grad holdt mål, og rutevognene ble pustet i nakken av en stadig mer rutelignende leievogntrafikk.

Forbundet satte i gang for å bidra til å modernisere godstrafikken. Det lyktes særlig godt i Nord-Norge og i Sogn og Fjordane. Årsaken var enkel: der fantes ingen jernbaner, og derfor var det mulig å få konsesjon på langruter inn til de større bysentra. Imidlertid oppsto problemer

med å skaffe terminalplass i Oslo, og NRF fikk derfor etablert Rutebileiernes Godstasjon på Ensjø. Forbundet ville også etablere et landsomfattende spedisjonsselskap



*Er du ordentlig modellbygger, så lager du alle delene selv, helt fra grunnen.*

som paraply over godsvirksomheten, men det lyktes ikke å få det til i første omgang.

– Problemet løste seg imidlertid ved at NSB ble mer interessert i samarbeide med rutebilnæringen, dels for å få rasjonalisert sin egen gammeldagse stykkgodstransport, dels for å yte leievognene effektiv konkurranse.

Sammen med daværende generaldirektør Robert Nordén utformet Eide den såkalte stykkgodsavtalen mellom NSB og NRF. Et par år senere ble så Linjegods etablert. Det medførte et omfattende spektakel. Dels protesterte konkurrentene, dels var det sterk motstand fra de ansatte i NSB, som protesterte mot nedlegging av NSBs egen stykkgodstrafikk. Men resultatet ble etter hvert bra. Nå tjener Linjegods gode penger, og er desidert størst på landbasert transport i Norge.

### Gullegget i moderne tid

I tillegg til skoleskyssen og etableringen av Linjegods holder Eide fram etableringen av Nor-Way Bussekspress som det tredje store plussert i sin tid i Rutebileierforbundet.

– Ideen om ekspressbusser var også inspirert fra USA, til dels også fra Finland. De praktiske forutsetninger for etablering av ekspressbussruter var rimelig gode veier og komfortable busser. Økonomien i trafikken lå i høy utnyttelse av vogner og

Ekspressbussrutene ble kjempet fram under hardnakket motstand fra politikere, samferdselsmyndigheter og NSB





mannskap. Og når kostnadene er knyttet til tidsforbruket og inntektene til distansen, så var det lett å se at det lå god økonomi i drift av ekspressbussene.

Eide nøler ikke med å utnevne Norway til ett av de store gulleggene innen norsk samferdsel.

– Husk også på at ekspressbussrutene ble kjempet fram under hardnakket motstand fra politikere, samferdselsmyndigheter og NSB. Men gradvis ble nettet bygget ut, med god støtte fra de lokalområder som fikk sine forbindelser til større sentra radikalt forbedret. Nå er nettet av ruter landsomfattende, og behovsprøvingen er bortfalt.

Mye av æren for at ekspressstilbudet ble en formidabel suksess tilfaller Erling Sæther, understreker Eide. Sæther startet med tilretteleggingen som assisterende direktør i NRF, før han selv ble leder for Norway. Senere har han som kjent flyttet over til Linjegods.

– La meg si at denne beskrivelsen av vellykkede prosjekter ikke betyr at alt var rosenrødt. Internt i bransjen var det selvsagt ulike oppfatninger og uenighet. Slik skal det være, men samtidig vil jeg også holde frem at samarbeidet og samholdet innen næringen var meget bra. Dels skyldtes nok det at man hadde sine gode og trygge revir i form av områdekonsesjoner. Den sosiale kontakten medlemmene imellom var god, noe som manifesterte seg gjennom de meget populære årlige landsmøter.

#### Forbundet som døde i barsel

Mye av arbeidet til NRF hadde så langt vært innrettet mot distriktene, men etter hvert vendte man seg mer til byene, der kollektivtrafikken hadde et betydelig potensial. Dette var en viktig bakgrunn for etableringen av Norges Transportforbund. Nyskapingen så dagens lys ved inn-

gangen til 1989, og hadde tre foreldre som alle nedla virksomheten sin til fordel for den nye organisasjonen: Norges Rutebil-eierforbund, Ruteskipenes Rederiforening og Norske Sporveiers og Lokalbaners Forening. Hensikten var å oppnå større gjennomslagskraft overfor myndighetene. Levetiden ble imidlertid kort, svært kort.

– NHO ble etablert kort etter, og vi ble sugd opp i folden etter en del unødvendig rot. Til slutt ble det Transportbedriftenes Landsforening som vi har i dag, men da

hadde jeg trukket meg ut av ledelsen. Selv om båtfolket er forsvunnet, er Oslo Sporveier fortsatt med, så TL har jo faktisk beholdt hele landtransportdelen fra Transportforbundet, presiserer Eide, som ønsker å se det positive i det meste. Kanskje med unntak av utviklingen de siste årene.

#### Konkurranse med negativt fortegn.

– Det har skjedd så mange strukturelle endringer i bransjen de siste femten årene at den er helt ugjenkjennelig. Lanseringen av

anbud førte til at mange selskaper ble så redde for å miste alt de hadde at de følte seg nødt til å selge til større konkurrenter. Utenlandske giganter var inne og snuste på åtet, selv om de fleste trakk seg ut igjen. Når er det jo bare Connex igjen, men konsentrasjonen i få, større selskaper har vært formidabel.

Mange politikere lever i den oppfatning at anbud har ført til mer markedsøkonomi innen bussnæringen, noe Eide oppfatter som en gedigen misforståelse.

– Det er et stort paradoks. Anbud skulle jo bringe markedsøkonomien inn i bransjen, men konkurransen begrenser seg kun til underleverandørene, mens kontakten med trafikantene - selve markedet - har havnet hos et politikermopol. I stedet for markedsøkonomi har vi fått en kommandøkonomi etter en modell vi ellers helst vil glemme. Dette mener jeg har vært svært

uheldig for kollektivtrafikken og dens kunder. Det er ikke gitt at fylkespolitikere som på nokså tilfeldig grunnlag blir satt til å bestemme kollektivtilbudet skal kunne vite hva trafikantene har behov for. Kollektivselskapene har mistet nærkontakten med sine kunder, og det tror jeg er til stor skade for en god markedsutvikling.

#### Slipp markedet til.

– Min oppskrift for den videre utvikling er enkel. Bare der hvor selskapene ikke selv kan påvirke inntektene, som ved skoleskyss, skal man benytte anbud. Det bør også være en spesialordning for Oslo-området, slik det er i mange utenlandske hovedsteder. Trafikken er kompleks, med mange ulike transportmidler, som skal integreres. Men for det øvrige rutenett bør man slippe konkurransen til, slik man har gjort med ekspressbussene.

– *Du mener full deregulering, slik som i Thatchers England?*

– For så vidt, bortsett fra at der ble alt sluppet løs nærmest over natta, og det ble altfor drastisk. Men etter en del bølger i begynnelsen, fungerer det jo bra nå.

– Det er imidlertid også mulig å gå over til en ruteløyeordning der selskapene har resultatansvaret, men der selve ruteløyet settes ut på anbud. Denne ordning går EU-kommisjonen inn for som alternativ til anbud med bruttokontrakt.

– *Men hvordan sikre et landsomfattende tilbud? Bør det ikke være mulig for folk å kunne leve også uten privatbil?*

– Absolutt, men det vil markedet regulere. De samfunnsmessige behovene kan som før fremmes gjennom tilskudd, men de bør følge kundene i form av prisrabatter, en smal sak i vår elektroniske tidsalder. Et viktig poeng er at pengene ikke kanaliseres direkte til selskapene, da blir de en sovepute.

– *Hva med koordinering og overgangsmuligheter og sømløse reiser?*

– Takstene samordnes gjennom rabattsystemene, og det vil åpenbart være i rute-selskapenes interesse å sørge for rutemes-sig samordning og færrest mulig over-ganger, noe som for øvrig er godt stykke på vei er løst med ekspressbussene. Hovedpoenget med fri markedsadgang er jo at transportørene vil søke å skape et best mulig tilbud og dermed et større marked

for deres tjenester. Det nåværende anbudssystem gir ikke insitamenter til nytenkning og utvikling.

#### Internasjonalt arbeide.

I pensjonisttilværelsen har Eide fortsatt sitt arbeide i transportsektoren, men nå på den internasjonale arena. Han deltok i NRF-tiden aktivt i de to store internasjonale organisasjonene IRU (veitransportunionen) og UITP (kollektivtransportunionen). Erfaringene derfra og de kontakter som var opprettet var Eides plattform for å drive informasjon, opplæring og konsulentvirksomhet omkring EUs transportpolitikk. For TL har han hatt flere oppdrag.

– Jeg har befunnet meg i en nisje omtrent alene. Det er dessverre altfor få, både i den offentlige forvaltning og transportsektoren som holder seg skikkelig oppdatert om hva som skjer i EU, og som vil påvirke vår egen transportpolitikk gjennom EØS.

– *Blir det noe fritid?*

– Ja, ved siden av familie, hus og hjem har jeg alltid vært glad i fjellet og sjøen. Jeg er fortsatt ofte på min hytte i Skjåk, men seilbåten er solgt, den ble for krevende for en aldrende kropp.

Isteden har jeg gått inn for bygging av modellbåter, og jeg har også i en del år vært formann i Maritim Modellklubb. Min farfar var skipper på en hardangerjakt, og morfar på et skip som trafikkerte Øyeren, og utgangspunktet mitt var å bygge disse to skutene. Så ballet det på seg.

#### Ikke akkurat byggesett

I jakten på gode fotomotiver som tydelig skal vise portrettets sanne jeg, forsøkte vi av åpenbare årsaker å overtale Eide til posering ved siden av den praktfulle modellen av det gamle orlogsskipet «Norske Løve» som står i TLs lokaler på Majorstua i Oslo, for øvrig en gave til NRFs 50-årsjubileum i 1979. Den gamle høvding er ikke uvillig, men stirrer likevel en smule misbilligende på modellbåten.

– Det er jo bare et byggesett, da.

– *Du mener at den ble levert flatpakket, og så måtte du selv montere den i arbeidstiden?*

– Nei, nei – høhø – men du vet, er du ordentlig modellbygger, så lager du alle delene selv, helt fra grunnen!



*Min oppskrift for den videre utvikling er enkel. Bare der hvor selskapene ikke selv kan påvirke inntektene, skal man benytte anbud.*



■ Finn Tandberg, B.I.L.

# Korrekt bak rattet

I 1916 samlet pioneren Bertel Otto Steen seks andre bilforhandlere til stiftelsesmøte. Formålet var å dele broderlig på det lille som kom til landet av gummidekk og andre bildeler. Nå, snart nitti år senere, har foreningen blitt til Bilimportørenes Landsforening. Direktør Finn Tandberg har sittet bak rattet i nesten tjue av dem. På vegne av de 27 medlemmene snakker han i dag om samfunnsansvar og miljøhensyn.

Tekst & foto: Per Rathe

- Rundt 1910 var det enkelt å starte opp. Man reiste til et produsentland og fikk et agentur på et bilmerke. Det var hundrevis av bilmerker å velge mellom. Bertel O. Steen valgte seg blant annet Humber, og som markedsføringstriks lot han et eksemplar kjøre rundt i Oslo med en mørkhudet mann ved rattet. Det vakte selvsagt enorm oppmerksomhet, forteller Finn Tandberg.

Av de opprinnelige sju medlemsbedriftene som kom sammen i 1916 for å danne Automobilforhandlernes Forening er i dag bare Bertel O. Steen tilbake.

## Fikk bot

Den samme Steen var pioner og entusiast. Han skal, ifølge Finn Tandberg, ha vært en av de første som fikk trafikkbot da han kjørte fra Oslo til Drammen. Det var nemlig ikke lov å kjøre bil på de samme ukedagene i de to byene. Gjennom hele foreningens historie har da også statlig regulering, avgifter og rammebetingelser for



*Finn Tandberg ble ansatt i Bilimportørenes forening i 1981 og som leder i 1989. Han er utdannet motoringeniør og lærer, og har jobbet med oppretting og salg av biler. Han har grunnfag i kristendom, og sportsbil.*

øvrige gått igjen som en rød tråd i interesseorganisasjonens arbeid. Men om bransjen tidligere kan ha hatt sine svin på skogen, som lettkledde damer på panseret og noe ensidige budskap, møtes vi i dag av en svært så politisk korrekt direktør for Bilimportørenes Landsforening.

- Vi ønsker ikke å pøse ut flest mulig biler på norske veier. Vi har det antallet biler vi trenger i dette landet. Derimot etterlyser vi en samordning av de ulike transportmidlene, slik at de til sammen kan ut-

nyttes på en best mulig måte for samfunnet. Jeg skulle gjerne bytte fra egen bil til kollektivt transportmiddel der køen begynner, dersom det fantes et velfungerende tilbud, sier han.

## Fra snutebil til hydrogenbuss

Selv om den ruver på veien er bussen lillebrøren i bransjen. I 2003 ble det, ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikken, registrert knapt nitti tusen nye personbiler og vel åtte hundre nye busser i landet. Mens

## Bilimportørenes Landsforening

Stiftet 31. januar 1916 under navnet Automobilforhandlernes Forening.

B.I.L. har for tiden 27 medlemmer, som utgjør 99 prosent av importørene.

B.I.L. skal: Arbeide for å fremme samarbeidet mellom medlemmene og ivareta deres felles bransjeinteresser overfor bl.a. offentlige myndigheter og politikere. Arbeide for sunne forretningsforhold i bransjen. Ivareta medlemmenes interesser og arbeide for like konkurranseforhold. Foreningen har et utstrakt samarbeid med andre organisasjoner og myndigheter om kjøretøybestemmelser, bilavgifter, trafikksikkerhet, miljø m.m. Foreningen benyttes som ressursorganisasjon både av myndigheter, organisasjoner og privatpersoner, og er tilsluttet OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles).



det har vært en betydelig utskifting av importørene på personbilsiden i den tiden Tandberg har ledet foreningen, har bussimportørene vært de samme, og er nesten uten unntak eid av produsentene. Alle disse er medlemmer i Bilimportørernes Landsforening. Men også i bussmarkedet

Steen skal, ifølge Finn Tandberg, ha vært en av de første som fikk trafikkbot da han kjørte fra Oslo til Drammen. Det var nemlig ikke lov å kjøre bil på de samme ukedagene i de to byene.

har det skjedd endringer.

– Til å begynne med tok man inn snutebilchassiser, som ble brukt til både lastebiler og busser, og snekret sammen bussene over dem. Stadig bygges det busser i Norge over importerte chassiser, men nå importeres de fleste bussene serieprodusert og fiks ferdige.

#### Harmonisering

– Det var jo forferdelig irriterende å måtte bruke tid og penger på sånt, sier Tandberg om den tiden da Norge, og for så vidt også andre land, hadde sine helt egne kjøretøybestemmelser. Bussene måtte bygges om. Om centimetrene var få, var de tilsvarende ufravikelige. Han gir meg noen eksempler, men vil ikke fornærme noen ved at de kommer på trykk.

– Det var EU som kom til unnsetning, først og fremst gjennom uavhengig, standardisert typegodkjenning. Som medlem av EØS måtte Norge finne seg i å legge vekk særbestemmelsene, men som kjent er det

ikke så veldig langt tilbake i tid vi må gå.

Men EU skaper ikke lutter glede?

– Nei, for all del, det kommer jo masse idiotiske bestemmelser fra den kanten, men etter hvert vil de i det minste gjelde for alle, sier Tandberg.

#### Likt for alle

Bilimportørernes Landsforening har som mål å arbeide for å få forutsigbare rammevilkår og like konkurranseforhold.

– Bransjen er svært utsatt for svingninger. Det ene året kan man jobbe nærmest døgnet rundt, for neste år å bli permitert. Tidligere ble avgiftene brukt for å få statsbudsjettet til å gå opp. Etter at vi kom med i EØS har vi ikke hatt de store svingningene, avgiftene har bare blitt prisjustert, men vi mener de må fryses slik at de over tid kommer ned på europeisk nivå.

Men på busser er det ingen avgift. Derimot skjer det interessante ting på den fronten, som Tandberg mener norske politikere og beslutningstakere må få øynene opp for. Vi snakker om ny og mer miljøvennlig teknologi. I høst tar han med beslutningstakere til Tyskland for å se på hydrogendrevne biler.

– Siden busser har mye plass å ta av, og et forutsigbart kjøremønster, egner de seg godt til å prøve ut ny teknologi. Busser og også biler drevet av hydrogen kommer helt sikkert i løpet av noen år. Da må vi ha et apparat til å ta imot dem. Det betyr blant annet at vi må bestemme oss for hvilket system for drivstoff-fylling vi skal ha.

#### Et lite sekretariat

– Vi er bare tre fast ansatte i sekretariatet. Slik har vi hatt det lenge, og det synes vi er riktig. De som blir medlemmer hos oss, sier samtidig ja til å avse menneskelige ressurser til fellesskapet. Vi har for eksempel en turvogngruppe der ansvarlige for alle lastebil- og bussmerkene sitter. En stor organisasjon på toppen, kan fort komme til å operere på siden av dem den representerer, sier Tandberg.

Han underslår ikke at han leder en

Foto: Schøyens Bilcentraler



*Mercedes snutebuss fra 1952 som var i drift i Schøyens Bilcentraler til 1960.*

interesseorganisasjon og representerer en bransje som skal tjene penger. Men han legger vekt på at organisasjonen skal oppfattes som en pålitelig og troverdig aktør i samfunnet.

– Jeg opplever at vi har den tilliten og at vi derfor blir brukt og lyttet til. Og tro meg, vi ønsker å ta samfunnsansvar, vi er interessert i å få frem mest mulig miljøvennlige biler og busser, sier Finn Tandberg.

### Ujevn utvikling

Antall førstegangsregistrerte biler og busser i noen utvalgte år:

1961	44 327 personbiler	497 busser
1970	70 226 personbiler	468 busser
1977	145 247 personbiler	1 292 busser
1978	77 821 personbiler	1 219 busser
1986	167 352 personbiler	1 737 busser
1991	53 382 personbiler	2 535 busser
1997	127 733 personbiler	2 849 busser
2003	89 920 personbiler	815 busser

(Kilde: Opplysningsrådet for Veitrafikken)



## ■ Britisk passasjerombud

# Hun står på for busspassasjerene

Caroline Cahm har vært ombud for de britiske busspassasjerene i tjue år. Hun er en anarkist som ikke søker konfrontasjon, men samarbeid med busselskapene til passasjerenes beste. Og selv om hun var redd for hva som ville skje da den britiske bussbransjen ble deregulert, vil hun ikke vende tilbake til det gamle. «Busselskapene er nærmere kundene enn kommunene og kommunepolitikere», sier hun.

*Tekst & foto: Ulo Maasing i Portsmouth*

Caroline Cahm kunne satt «passasjerombud» som tittel på visittkortet. For selv om hun ikke har noen formell posisjon som ombud, fungerer hun som det i praksis.

Bare litt over halvannen meter høy, og med humoren glimtende i øynene, leder hun med fast hånd de britiske busspassasjerenes forbrukerorganisasjon NFBU (National Federation of Bus Users). Det er ingen masseorganisasjon med hundretusener tilsluttet, men kun 700 individuelle medlemmer og 35 tilsluttede grupper. Mye av arbeidet skjer nemlig gjennom lokale passasjergrupper som NFBU har vært med på å opprette.

De fleste større britiske busselskapene er medlemmer, og også mange kommuner. Til tross for sin spede størrelse har nemlig NFBU skaffet seg en imponerende tyngde og gehør hos busselskapene. Den britiske bussbransjens organisasjon, CPT (Confederation of Passenger Transport)

samarbeider med NFBU og ser organisasjonen som en klar ressurs for bransjen. Caroline Cahms organisasjon ser det dels som sin oppgave å hjelpe passasjerene når noe har gått galt i forhold til selskapet, men også fra et kundeperspektiv arbeide for å bedre rammebetingelsene for bussbransjen. Vi snakker her om rutebusser.

### Sterk billobby

Det viktigste er altså ikke bare å være klagemur, selv om mye av NFBUs tid går med til å ta opp individuelle klager fra passasjerer. De spørsmålene man ikke klarer å løse direkte med busselskapene, går videre til en særskilt nemnd, Bus Appeals Body. I nemnden sitter, foruten Caroline Cahm og en representant for bransjen, også en upartisk leder. Men organisasjonen vil også være en stemme for passasjerene i spørsmål som gjelder kollektivtrafikken.

– De som benytter buss er ikke som gruppe like artikulerte og frampå som bilismens talsmenn. Derfor er bussbrukerne



*Anarkisten Caroline Cahm vil ha mer makt til vanlige folk, men ikke statssosialisme.*

heller ingen sterk lobbygruppe. Billobbyen, derimot er velorganisert, velutdannet og består for det meste av menn med høye inntekter og evne til å ta for seg, sier Caroline Cahm. Selv er hun ulønnet leder i NFBU.

Lobbyarbeid på nasjonalt og lokalt nivå ser hun som en viktig oppgave, selv om organisasjonens ressurser er sterkt begrenset. – Busstrafikk er jo i sin natur lo-

kal. Mangler og sterke sider varierer mye fra sted til sted.

### Høylydte får ikke ta over

I det lokale arbeidet inngår å arrangere møter mellom passasjerer, selskap og lokale myndigheter. Men det viktigste forumet er hva NFBU kaller «bus surgeries», noe som nærmest må kunne oversettes som akutt-mottak for den lokale busstrafikken. Det fungerer som et forum der passasjerene møter sjefer fra «sine» selskap pluss representanter fra kommunen og de lokale myndighetene. Selv lokale politikere deltar. Alle parter kan på disse møtene legge fram sine synspunkter og ta dem opp til diskusjon.

– Disse møtene er en av våre viktigste oppgaver. Man kan virkelig få gjennomført reelle forbedringer om busselskapene bare lytter, framholder Caroline Cahm. – Problemet er å sørge for at ikke de mest høylydte tar kontroll over møtene, men at det virkelig utvikles en saklig diskusjon.

Alle bus surgeries kompletteres med oppfølgingsmøter så diskusjonene ikke bare blir ord, men også fører til resultater. Et problem NFBU har hatt er at enkelte har forsøkt å kuppe disse oppfølgingsmøtene. – Innby aldri folk du ikke kjenner til oppfølgingsmøtene. Vi har som regel at utelukkende medlemmer og folk som har vært med på det innledende møtet får være med på oppfølgeren.

### Deregulert er bedre

Under Maggie Thatcher gjennomførte den konservative regjeringen en total deregulering av busstrafikken i hele landet med unntak av London, der det ble innført et anbudssystem ganske likt det svenske. Dereguleringen innebar at hvem som helst fikk kjøre buss hvor som helst, konkurransen ble helt fri.

– Jeg var urolig for hva dereguleringen ville føre med seg. Rett før gjennomføringen dannet vi en liten gruppe for å ta vare på kundenes interesser. Jeg trodde det skulle bli forferdelig, og det ble også krig mellom busselskapene og mange ruteløsninger som ikke var brukervennlige. På de store linjene ble tilbudet for stort, på andre linjer for lite. Men etter noen år ble det bedre, og nå er forholdene klart bedre enn før dereguleringen. Selv om diskusjonen

om en reregulering har blitt tatt opp i Storbritannia, vil ikke Caroline Cahm ha noen gjeninnføring av et regulert system.

– Argumentet for reregulering er å gi makta over trafikken til myndighetene. Da blir det bare dyrere og dårligere. Busselskapene befinner seg mye nærmere kundene og vet mye mer om deres behov enn kommunale myndigheter og lokalpoliti-



*Om det ikke hadde eksistert noen passasjerorganisasjon, måtte vi ha funnet den opp, mener Stephen Heard fra CPT.*

kere. Tilbudet er i dag bedre, bussene er bedre og investeringsviljen høyere enn da busstrafikken var regulert. Om operatørene ikke lenger har kontrollen blir investeringsviljen mindre, sier hun, og medgir at oppfatningen hennes om lokale myndigheter ikke er altfor positiv.

### Viktig for mennesker

Bransjeorganisasjonen CPT er meget positiv til National Federation of Bus Users. – Vi har alltid samarbeidet med NFBU. Det er viktig for mennesker å kjenne at de ikke står alene eller er for små til å få rett om det har gått galt i forholdet til et busselskap, sier Stephen Heard, assisterende informasjonssjef hos CPT.

– Også for bransjen er det godt å vite at det finnes en tredje part som folk kan henvende seg til. Det gjør bedriftene mer lydhøre i forhold til kundene.

Stephen Heard mener også at busselskapene følger de beslutningene som blir tatt av Bus Appeals Body. – Som medlem i CPT er man forpliktet til å følge beslutningene. Men ingen seriøse selskap i bran-

sjen ville i praksis ville eller kunne gå i mot et vedtak der. Og selv om det, når det kommer til penger, alltid handler om små beløp, er det ut fra et brukerperspektiv viktig. Den psykologiske betydningen er stor.

Passasjerene informeres om beslutningene i Bus Appeals Body gjennom oppslag i medlemsbedriftens busser. Der får også kundene vite hvordan de skal gå fram

om de har klager: Først henvende seg til selskapet, og så videre til nemnden om de ikke føler at de får gehør. Beslutningene publiseres også, blant annet i en årlig rapport som distribueres til massemedia. – Det hender ganske ofte at vi på den måten får oppmerksomhet i pressen, sier Stephen Heard.

Han understreker at CPTs oppfatning er at det er bra å oppnå løsninger med en frivillig konsumentorganisasjon som bransjen samarbeider med. – Å få en lov på nakken eller krav fra myndighetene er alltid en dårligere løsning. Ikke minst fordi sånne løsninger tenderer til å bli både byråkratiske og dyre.

Stephen Heard mener også at NFBU, til tross for sin ringe størrelse vekker både tiltro og respekt. – Det handler om fornuf-tige mennesker som agerer klokt og som dessuten gjerne hjelper til med råd og ideer. Om ikke NFBU hadde eksistert hadde vi vært tvunget til å finne den opp!

*Artikkelen er oversatt fra svensk og forkortet av redaksjonen.*





# Enquête

1. Hvilken betydning mener du rutebiltrafikken har hatt for Norge?
2. Hvilke er de mest sentrale utfordringene kollektivtransporten står overfor i dag?
3. Hvordan kan vi best samarbeide fremover for å nå felles mål?

Statsråd Torild Skogsholm,  
Samferdselsdepartementet



Foto: Arne Danielsen

1.  
Rutebiltrafikken er på en god måte med på å knytte befolkningen i hele landet sammen. Denne delen av kollektivtrafikken er svært viktig for å sikre pålitelige forbindelser for alle som ikke har mulighet for – eller ønsker – å benytte andre transportmidler.

2.

Kollektivtransporten bør ha et bredt og stabilt tilbud, med kvalitet og med priser og rabattmuligheter som gjør at de reisende oppfatter kollektivtransporten som konkurransedyktig overfor personbiler.

3.

Vi bør være åpne for intern konkurranse innenfor kollektivtransporten så lenge dette bidrar til et bedre og billigere tilbud til kundene. Samtidig må vi være bevisste på at kollektivtransporten utad bare konkurrerer effektivt mot privatbilen så lenge vi lykkes i å få til et samordnet tilbud mellom ulike operatører og transportmidler. Konkurranse mellom selskapene på den ene side må ikke stå i veien for et samarbeid på den annen side. Erfaringene viser oss at grunnlaget for godt samarbeid legges gjennom god organisering der vi skaper enighet om felles mål.

Forbundsleder Per Østvold,  
Norsk transportarbeiderforbund



Foto: Gunn Janne Myrseth

1.  
Er det mulig å se for seg et lokalsamfunn for 50 eller 75 år siden uten rutebiltrafikk? Ville det i det hele tatt vært mulig for folk flest å komme på jobb eller til skole uten bussen? Og hva med byene? Kan vi i det hele tatt tenke oss levedyktige bysamfunn uten kollektivtransport? Ved å stille spørsmålene slik, tror jeg at jeg veldig klart får fram rutebiltrafikkens store betydning - både for distriktspolitikk og byutvikling.

2.

Den største utfordringen er privatbilen. I dag reiser vi med motorkjøretøyer fire ganger så ofte som i 1960. Allikevel er det bare rundt 20 prosent av disse reisene som foregår med kollektive transportmidler.

I framtida vil større miljøbevissthet legge grunnlag for økt satsing – spesielt i byene og i tettbygde strøk. Folk vil etterspørre mer miljøvennlig transport. Og da må vi sørge for å være der – med riktig kvalitet, pris og frekvens.

3.

Fagbevegelsen trenger å utvikle et tett samarbeid med arbeidsgivere og andre aktører om næringspolitikken. Og vi tror at arbeidsgiver- og næringsorganisasjonene trenger fagbevegelsen som døråpnere. Utfordringen blir å beholde et tillitsfullt samarbeid også i situasjoner hvor vi «kriger» om inntektspolitikken.

## Forskningsleder Bård Norheim, Transportøkonomisk institutt



Foto: TØI

1.  
Kollektivtransporten har hatt betydning for Norge på en rekke felter, men først og fremst for lokalisering av bolig og arbeidsplasser, og som en bremse på utviklingen av biltrafikken.

2.

Hovedutfordringen for kollektivtransporten framover er å finne en organisasjonsmodell som gir grunnlag for målrettet og kontinuerlig produktutvikling. Hvis tilbudet stagnerer vil kollektivtransporten tape mellom 0,5 og 1,5 prosent av passasjerene årlig. Dagens trafikanter er den viktigste målgruppen for å møte denne utfordringen og for å få til en vekst i antall passasjerer framover. Det er derfor helt avgjørende at det utvikles kontrakter som er endringsdyktige i hele kontraktsperioden.

3.

Mer stabile og forutsigbare rammer, både for myndigheter og operatører, er en viktig forutsetning for å nå felles mål. Det betyr at det beste grunnlaget for samarbeide framover vil være at lokale myndigheter får stabile økonomiske rammer og samordnet ansvar for flest mulig av de rammebetingelsene som påvirker kollektivtransportmarkedet.

## Vegdirektør Olav Søfteland, Statens Vegvesen

1.

Rutedrift med biler startet i 1908 og i løpet av kort tid vokste det opp et mangfold av lokale og regionale rutebillag over hele landet. Rutebiltrafikken ble en sentral del av persontrafikken i Norge, både for daglige reiser og som bindeledd mellom byer og landsdeler. Rutebilene var et transporttilbud for alle lenge før privatbilen ble allemannseie og har spilt en sentral rolle både i folks hverdag og for utviklingen av det moderne Norge.



Foto: Statens Vegvesen

2.

Det er viktig at flere, særlig i byområdene, reiser kollektivt. Pris, kvalitet, tidsbruk og forutsigbarhet er sentrale utfordringer.

Finansiering av et konkurransedyktig kollektivtransporttilbud, både innen investeringer og drift er viktig. Uten forutsigbare og tilstrekkelige rammer til drift, særlig til lokal kollektivtransport, svekkes kollektivtrafikken

Bedre samordning av areal- og transportpolitikk er viktig. Samarbeid innen lokal og regional kollektivtransport står sentralt, særlig i de største byområdene.

3.

Det må legges vekt på samarbeid mellom ulike forvaltningsorgan og myndigheter. Det arbeid som er startet med lokale forsøk for bedre organisering i storbyene, utvikling av regionale samarbeidsorgan og belønningsordning for bedre kollektivtransport må derfor føres videre. Statens vegvesen har fått en utfordring fra Samferdselsdepartementet om å stimulere til mer kollektivtrafikk. For Statens vegvesen er det derfor viktig med god kjennskap til kollektivtransport og vi ønsker mer samarbeid med de sentrale aktørene i sektoren.



■ Geir Anthonsen, YTF

# Klarere kjøreregler

– Jeg skulle ønske at TL kunne trykke mer på for å skape klare kjøreregler i forbindelse med anbudskonkurranser, ønsker informasjonsleder Geir Anthonsen i Yrkestrafikkforbundet (YTF).

Tekst & foto: Arne Danielsen

Yrkestrafikkforbundet, som Geir Anthonsen tilhører, er tuftet på det tidligere Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF), med 50-års jubileum for stiftelsen i mars neste år. NRAF var et unikt spesialforbund for ansatte innen rutebilnæringen, og således en rendyrket slektning av Norges Rutebileierforbund.

Rutebilarbeiderforbundet var fra starten en utbryter fra Transportarbeiderforbundet, og hadde således hele LO mot seg. I dag er tonene andre. Seks forbund er nå inne i et forpliktende samarbeid med tanke på å skape et nytt storforbund med hele 140.000 medlemmer. Det spenstige prosjektet har fått navnet Forbund I og vil hvis det lykkes bygge bro både mellom ulike bransjer og mellom hovedorganisasjonene LO og YS.

## Bedret samarbeid

Geir Anthonsen har ingen vanskeligheter med å finne saker han kan rose TL for i jubileumsåret: – Jeg synes absolutt at TL har klart å fornye seg og tenke nytt de siste årene, og samarbeidet med forbundene er utviklet til bransjens beste. Tidligere hadde vi mest kontakt når det oppsto lokale konflikter, og ut fra partsrollen havnet vi da på hver vår side. Nå synes jeg forståelsen er mye større for at vi alle faktisk er deler av samme bransjen og har felles interesser på en rekke områder. Når vi opptrer samlet med felles standpunkter gir dette oss økt troverdighet og gjennom-



Foto: Arne Danielsen

*Geir Anthonsen fra YTF har mye ros til TL i jubileumsåret.*

slagskraft i forhold til myndighetene.

Mer kontakt har ført til samarbeid på en rekke områder: – Bilbeltesaken, spørsmålet om alkohollås, hjelp til sjåførene ved ulykker, sikkerhetsspørsmål, felles opplæring i arbeidsmiljø, er alle eksempler på områder der vi trekker i lag. At begge parter deltar i felleskap på kurs og seminar gir også bedre grunnlag for å samarbeide lokalt.

God kontakt mellom partene har også myket opp forhandlingsklimaet i lønns-spørsmål, poengterer Anthonsen, som synes det er bra at man har klart å komme i havn i flere tariffoppgjør uten streik. Likevel klarer han ikke å dy seg helt, og tilføyer med et stort glis: – TL klager alltid over at de har så dårlig råd. Det har vi tilbudt dem å hjelpe til med å bedre. Det er bare å gi oss mer lønn, så får de automatisk inn mer i kontingent fra medlemsbedriftene.

## Største utfordringen

Anthonsen oppfordrer TL til tettere sam-

arbeid i spørsmål om konkurranse og anbud, for å skape kjøreregler som demper konflikter og tar vekk presset på vanlige ansatte.

– Den største utfordringen i dag er følgene av konkurranseeksponeringen innen næringen. Inntoget av store multinasjonale selskaper er i ferd med å forandre hele bransjen og anbudene skaper en rekke konflikter, understreker Anthonsen, som hadde ønsket at TL inntok en mer aktiv kritisk holdning til anbud.

Han innser likevel at konkurransen er kommet for å bli. – Men i den situasjonen er det ekstra viktig at alle innen næringen samarbeider for å skape klare kjøreregler. Både i Danmark og i Sverige har de kommet mye lengre enn her. Når noen for eksempel vinner et anbud i Danmark, defineres operatørskiftet som en virksomhetsoverdragelse, noe som sikrer arbeidsplassene og ansienniteten til de ansatte. En liknende ordning ble foreslått i Norge av Stoltenberg-regjeringen, men saken er nå lagt i skuffen. Der bør den ikke få ligge.

Anthonsen tror ikke politikerne kan være klar over hvilke belastninger de utsetter de ansatte for. – Det er ingen anstendighet i at sjåførene innen Sporveibussene skal få forringet sine pensjonsbetingelser, uansett om de vinner eller taper. Det er også uhørt at eldre, trofaste arbeidstakere må slite for å få jobb hos «vinnerne». Dessuten tror jeg ikke mange utafør bransjen forstår hvor viktig det er å kunne ta med seg ansienniteten over i et nytt selskap. Ansienniteten er avgjørende for valg av skiftplaner og stasjonering, eller til syvende sist om de i det hele tatt får ny jobb ved neste korsvei.

Han forklarer poenget med et eksempel fra Sande i Vestfold: – Nettbuss tapte der for Connex, og mange med lang ansiennitet tapte alt. Så vant Nettbuss alt tilbake, og da kom veteranene tilbake med null i ansiennitet, slått av jyjlinger som hadde begynt i selskapet et par uker tidli-





Foto: YTFs arkiv

*Streikende rutebilarbeidere i tog gjennom Drammens gater i 1959, den første lovlige, landsomfattende konflikt i regi av NRAF.*

gere. Liknende tilfeller skjer over hele landet, og jeg kan ikke forstå at det skal være nødvendig for politikerne at det må være sånn, det er tross alt lavtlønnsgrupper vi snakker om.

#### Situasjonen i Oslo

– Lederne innen Forbund1 er svært skuffet over anbudshestehandelen i Oslo, sier Anthonsen. – Arbeiderpartiet og SV gikk her sammen med høyrepartiene om et kompromiss som åpnet for fullt anbud innen busstrafikken mot at trikk og bane skulle fredes. Etter min mening er eneste substansen i vedtaket anbud på buss. Konkurransen innen skinnegående driftsarter

vil uansett måtte forberedes over tid, så her har politikerne rikelig tid til å «ombestemme» seg. Dersom hestehandelen skulle ha noen gevinst, måtte det være at gode kjøregregler for konkurransen hadde blitt knesatt, og forbundslederne i Forbund1 vil nå møte partiene for å få dette til.

Saken er ikke bare et spørsmål for ventresida, men for alle partier, avslutter informasjonsleder Geir Anthonsen i Yrkestrafikkforbundet. – De borgerlige bør også lære av sine politiske kamerater i Danmark, der de borgerlige også gikk inn for prinsippet om virksomhetsoverdragelse. I arbeidet for denne forståelsen hadde vi altså satt pris på mer aktiv støtte også fra TL.

## Forbund1 – med intensjon å bli ett

- 18. desember 2003 inngikk fem LO-forbund og ett YS-forbund en intensjonsavtale om å stifte et nytt forbund for service, samferdsels- og kommunikasjonssektoren.
- Utredninger og forberedelser er organisert som et prosjekt og er planlagt å gå over en toårsperiode.
- Prosessen vil involvere grunnorganisasjonene i alle forbundene.

Disse forbundene deltar:

- Yrkestrafikkforbundet
- Norsk Post- og Kommunikasjonsforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Handel og Kontor i Norge
- Hotell- og Restaurantarbeiderforbundet
- Norsk Jernbaneforbund



■ Christian Aubert

# Tunge trender for bilbruk



– Politikerne har snakket seg varme om kollektivtrafikken i alle år, og hadde alle løftene vært innfridd, ville vi i dag vært den viktigste bransjen i landet. Men det er ikke vanskelig å registrere at det ikke akkurat er sånn, konstaterer administrerende direktør Christian Aubert i Transportbedriftenes Landsforening.

*Tekst & foto: Arne Danielsen*

**D**et var redaktør Harald Aas i Samferdsel som i sin tid snakket om «en mur av velvilje». I praksis har kollektivtrafikken grovt sett holdt seg på samme volum i omkring 40 år, mens bruken av privatbil har fløyet rett til himmels, påpeker Aubert.

– *Hvorfor er det sånn?*

– Jeg tror at politikerne har undervurdert hvor sterke drivkreftene for privatbilen egentlig er. Det viser seg å være svært vanskelig å vedta restriksjoner på bilbru-

*TL-direktør Christian Aubert kjemper seg gjennom den tunge biltrafikken.*

ken, i praksis er det også så uendelig mye lettere å legge forholdene til rette for bilbruk enn for kollektivtrafikk. Veien fra fine målsettinger til praktisk handling virker uendelig lang.

– *Finnes det da i det hele tatt noen måte å snu utviklingen?*

– Åpenbart trengs det sterkere lut – det må satses langt sterkere for å utvikle kollektivtrafikken og for å motvirke at bilveksten blir en lovmessighet. Dette kan ikke skje uten at det også satses massivt på

busstrafikken, som er det kollektive transportmidlet som flest benytter. Særlig i tettbebygde strøk er det avgjørende at kollektivtrafikken får en langt større del av veksten, og da er framkommelighet avgjørende. Man skal ikke undervurdere den psykologiske virkningen hvis privatbilister i kø ser at bussene suser forbi i egne kollektivfelt. Ellers vet vi jo hva som skal til for å gi folk et bra kollektivtilbud, det kan oppsummeres i tre ord: Tilbud, frekvens, pris.

### Anbud gir omveltning

– *Men politikerne er tydeligvis mer opptatt av anbud og konkurransen i bransjen enn konkurransen mot privatbilen?*

– Ja, og det er betegnende for utviklingen siden 1990 at det fra myndighetenes side har vært langt mer fokus på kostnadskutt og effektivisering enn på marked og kunder. Den mest dramatiske endring som har skjedd i min tid i bransjen er nettopp åpningen for konkurranse og anbud. Konkurransesponeringen, som kom gjennom en endring av Samferdselsloven i 1991, har i løpet av kort tid snudd opp ned på bransjen og skapt en fullstendig annerledes struktur. Endringene er de største næringen har gjennomgått de siste 30 år, presiserer Aubert.

– *Hva var bakgrunnen for omveltningen?*

– Noen vil hevde at bransjen har fått svi for gammel moro, det vil si de gode tidene på sytti- og åttitallet da det offentlige salderte selskapenes underskudd. I stortingsdebatten i 1991 ble det snakket om «subsidielbaroner» og at «løyver var mer verdt enn arvesølvet. Sølv kan nemlig stjeles, men ikke løyvene».

– *Men myndighetene klarte tydeligvis å annektere løyvene likevel. Og bare trusselen om anbud har jo blitt en rakett i bakken for mange?*

– I praksis har nok trusselen om anbud vært viktigere enn selve anbudet... Salderingssystemet var et forhandlingsspill med myndighetene, der det ikke var aksept for å tjene penger. Plutselig ble målsettingene satt helt på hodet. Selv om overgangsperioden før man kunne bruke anbud for fullt ble åtte år, fikk bransjen fra første stund etter stortingsbehandlingen i 1991 økte krav om effektivisering. Dette ga en periode



*Eneste forskjellen på gutter og menn er størrelsen på lekebussene deres.*

med en febrilsk jakt på økt effektivitet. Dette var en vanskelig prosess, men har nok samtidig gjort bransjen mer og mer forretningsmessig. Jeg savner forståelsen hos myndighetene for at bransjen må kunne tjene penger dersom vi skal få en sunnere utvikling.

### Avstand til kunden

– *Samtidig ser du også klare negative sider ved anbudsmodellen?*

– Ja, malen er i stor grad hentet fra våre naboland, men forholdene i Norge likner ikke Sverige og Danmark i ett og alt. Vi har en helt annen arbeidsdeling mellom selskapene og det offentlige. Vi har aldri hatt store offentlige administrasjonsselskap som i Sverige, men tradisjonelt gitt busselskapene stor frihetsgrad. Styrken i den norske modellen er at ansvaret i stor grad ligger hos dem som møter kunden. I en anbudsmodell blir selskapene i større grad liggende som en buffer mellom passasjerene og de ansvarlige bestillerne av tjenestene. Dette er ikke nødvendigvis gunstig sett i et kundeperspektiv.

– *Har du noe eksempel?*

– Man kan jo spørre seg om ekspressbusslinjer som Norway Bussekspress eller Timeekspressen ville sett dagens lys om det hadde vært opp til fylkeskommunene? Vi befinner oss selvfølgelig i en posisjon der vi må finne oss i rammene fra myndighetene. Men etter min oppfatning er det et problem at vi ikke har funnet en modell der ansvaret i større grad fortsatt ligger hos busselskapene, slik at de har incitament til å være aktive i markedet. Dermed har heller ikke selskapene de nødvendige fullmaktene til å teste ut hva som

er mulig å få til i markedet.

### Rom til utvikling

– *Fagbevegelsen roper nå på klarere kjøreregler i konkurransen?*

– Anbud har jo startet opp med en del prøving og feiling, og vi har flere ganger stusset over snåle formuleringer i de ulike anbudsokumentene. Vi er opptatt av at bransjen skal få rom til å utvikle seg videre. Vi synes ikke løsningen er, som fagbevegelsen, å stoppe konkurransen, men bidrar gjerne i arbeidet med å utvikle sunne prinsipper som også kan nedfelles som minimumsbestemmelser i avtaleverket.

– *Det betyr vel at ikke bare den laveste prisen skal ligge til grunn for hvem som vinner et anbud?*

– Dersom man skal få en positiv utvikling av kollektivtilbudet, må også busselskapene ha mulighet for utvikling og nytenkning. Å utelukkende konsentrere seg om pris vil føre til at bransjen ikke vil fornye seg. Her skremmer sporene fra Sverige, der bransjen tapte oppimot en milliard kroner i løpet av et par år, og en flåte på flere hundre moderne busser står ubrukte. Regningen vil på sikt bli flyttet over til dem som utlyser anbudet, fordi jobben umulig kan bli utført uten en levedyktig bransje.

### Framtiden uklar

– *Uenigheten ser også ut til å være stor vedrørende anbud, både innen TLs egne rekker og blant fylkeskommunene?*

– Ja, vi organiserer jo både mindre selskap som føler eksistensen truet, og de store multinasjonale selskapene som har brukt konkurransen som inngangsport til det norske markedet, så det er ikke rart. Vi er fortsatt inne i en periode med store endringer i Norge. Om lag en fjerdedel av rutetrafikken er nå på anbud, og det vil bli mer, men fortsatt er altså det meste ikke utsatt for konkurranse. Vi vet heller ikke hvordan forholdet vil bli i framtiden. Nå foregår jo også en diskusjon om regioner, som viser at også forvaltningen er i endring. Ellers er det også fortsatt særdeles uklart hvilke EU-krav som vil komme på vår sektor og når de i praksis vil berøre oss, avslutter administrerende direktør Christian Aubert i Transportbedriftenes Landsforening.