

KONSERNDIREKTØR TORE ELIASSEN HAR ORDET

Det sier seg selv at når BUSSEN gjenoppstår som kommunikasjonsorgan for Norgesbuss, og i tillegg kommer ut med et kombinert jule- og nyttårsnummer, så er det på sin plass med en samtale med sjefen for å få litt informasjon om ham selv og om det selskapet han leder.

Administrerende direktør i Norgesbuss, Tore Eliassen, er født i Sarpsborg i et hus der sengen hans på den ene siden lå 5 m fra E6 og 20 m fra jernbanen på den andre siden. Med denne nærkontakten til både vei- og togtrafikk må han trolig ha fått i vuggegave å skulle utøve sin yrkeskarriere innen samferdsel. Og slik er det da også blitt.

Min skoleutdannelse tok jeg i Sarpsborg og Halden, og ble senere innkalt til militærtjeneste som jeg avtjente i Madlaleiren, der jeg ble tilknyttet transporttjenesten og fikk førerkort for buss. Senere fortsatt jeg min skoleutdannelse i Stavanger og ønsket en biinntekt. Det førte senere til at jeg begynte som vikarsjåfør i selskapet som den gangen het SOT.

Totalt har jeg sittet omtrent 9 måneder bak bussrattet i full stilling som sjåfør. Og det betyr at jeg er fullt ut fortrolig med utøvelsen av hva dette yrket innebærer når det blant annet gjelder trafikale forhold, vanskelighetene med å holde rutetidene og passasjerenes særegenheter.

Etter at jeg kom tilbake til Østlandet igjen, begynte jeg i 1987 i samferdselsavdelingen i Østfold fylkeskommune og hadde som arbeidsoppgaver å organisere skoleskyss, utstede løyver, ja, kort sagt alt som hadde med buss å gjøre i fylket. Jeg satt altså på den andre siden av bordet enn det jeg gjør i dag. Der var jeg til jeg i 1993 ble trafikksjef i Fredrikstaddistriktets rutebilder, der jeg satt med oppgaver som planlegning, ansettelse og driften av trafikken og fikk også erfaring som trafikkleder. Jeg gjorde stort sett det meste av det som hadde med buss å gjøre ved siden at jeg av utdannelse er økonom og datamann.

Denne jobben hadde jeg inntil jeg sommeren 1998 ble administrerende direktør i Norgesbuss Østfold. Det var jo nokså like etter at Norgesbuss hadde overtatt Oslo & Follo Busstrafikk AS med tilhørende selskaper.

Etter også å ha vært sjef for Norgesbuss Vestfold i en periode, kom jeg til Rosenholm sommeren 2004 som

logistikkdirektør, og jeg har vært sjef siden 2005. I Oslo og Akershus er vel selskapet nå det største med totalt omtrent 1300 ansatte på lønningslisten og en park på 530 busser.



Som administrerende direktør har jeg ikke lenger den daglige kontakten til driften og kjenner ikke alle detaljer, det savner jeg jo til en viss grad. Men på den annen side står jeg overfor det som gjennom de siste årene er knyttet til den nye og store oppgaven, nemlig å måtte utarbeide tilbud på de forskjellige rutene, og dette har på flere områder forandret forholdene betydelig. Tidligere var det slik at når du begynte i et busselskap, så var du der til du gikk av med pensjon. Det var trygge arbeidsforhold - en livstidsjobb. Lønningene var riktignok ikke av de høyeste, men for dem som var oppsatt på en trygg tilværelse uavhengig av konjunktorene, var bussjåføryrket noe av det beste man kunne velge. For sjåførenes del har dette ikke forandret seg så meget etter at rutene nå settes ut på tilbud, men de er ikke lenger sikret jobb i det samme selskapet. Nå er det ikke selskapene selv som sitter med kompetansen når det gjelder ruteplanlegningen, men den er overført til det offentlige.

Anbudene fører nok til en viss grad til nødvendigheten av en effektivisering av det enkelte selskap, og dette kan gi en kortsiktig gevinst. Men spørsmålet er om det er tilfellet på lang sikt. Eierne er ikke interessert i å bruke penger på å få lov til å kjøre buss! Når det gjelder Norgesbuss har selskapet tapt penger på driften, og det kan ikke fortsette.

Taper man penger på et anbud, blir det vanskelig å være ansatt, enten man er sjef eller sitter i andre stillinger. Får vi en kontrakt der vi får betalt for det vi utfører, blir forholdene generelt sett langt greiere.

Anbudene har jo i visse tilfeller ført så langt at noen selskaper allerede på forhånd vet at de kommer til å tape hvis de får det. Det er få av busselskapene i Oslo og Akershus som de siste årene kan si at de har tjent penger.

I hovedsak er prisen avgjørende, selv om også immaterielle verdier som sjåførenes dyktighet og oppførsel, selskapets fleksibilitet og administrative forhold er faktorer som vanligvis tillegges en viss betydning.

Når det gjelder rutetilbudet og kjørefrekvens, så er det Sporveiene og SL som har det avgjørende ord, og det er den store forskjellen fra den tiden da busselskapene hadde konsesjon på en rute og kunne sette inn ekstrasusser avhengig av hvordan trafikken utviklet seg. Det er selvsagt et godt samarbeid mellom busselskapene og trafikk-selskapene for å tilpasse tilbudet til behovet, men det hele dreier seg jo om økonomi.

Jeg er overbevist om at bussens betydning i kollektivtrafikken vil øke når Oslopakke 3 gir det finansielle grunnlaget, ikke minst fordi å opprette bussruter kan skje fra den ene dagen til den andre uten investeringer i skinner og andre anleggsomkostninger. Derfor er jeg også optimistisk for vår fremtid.

Et annet forhold er at bussene i de kommende år vil bli atskillig mer miljøvennlige. Dette er en utvikling som for lengst har begynt, og nye forbedringer lanseres stadig.

Til slutt vil jeg gjerne få si at 2007 har vært et godt år for Norgesbuss, og jeg personlig håper og tror på at vi går gode år i møte.

Vi ser med forventning frem til en ny avtale på Romerike, og det blir en utfordring for oss å se hvilke resultater vi kan oppnå, blant annet når det kommer nye busser på rutene.

Jeg vil gjerne få benytte anledningen til å ønske samtlige ansatte en riktig god jul og et godt nytt år. Selv setter jeg kursen til sydlige breddegrader, men ser frem til å møtes til en felles innsats i det året vi snart går inn i.

Skrevet av Tor Wisløff.