



Hvem skal kjøre bussen?

Hvem skal sørge for at det finnes folk til å kjøre skolebarn i Distriks-Norge til og fra skolen i fremtiden?

Når det blir stadig flere deltidsstillinger til bussbransjen, blir det stadig vanskeligere å rekruttere nye bussjåfører.

En oppsummering av hovedfunnene i AFI-rapport 2023:17

Hvem skal kjøre bussen? Konsekvenser av økt omfang av deltidsstillinger blant bussjåfører i distriktene av Sveinung Legard, Mari Hold Ingelsrud og Anders Underthun

Utbredt deltid

Deltid er utbredt innen busstransport, noe som særlig ser ut til å påvirke sjåfører og busselskaper i distriktene.

Andelen øker

Omtrent en tredjedel av bussjåførene i distrikter utenom byer og tettsteder jobber deltid. Andelen er høyere enn blant sjåfører i byer og tettsteder, og høyere enn i andre yrker. Deltidsandelen blant bussjåfører er spesielt høy sammenlignet med mannsdominerte yrker generelt. Andelen som jobber deltid har økt fra 2009 til 2019, mens den nasjonale trenden i arbeidslivet generelt peker i motsatt retning.

Hvorfor blir det mer deltid?

Den økte andelen deltid kobles til:

- redusert rutetilbud
- begrenset virksomhet utenom skolekjøring på morgen og ettermiddag
- at anbudssystemet fører til en effektivisering av driften

30%

av bussjåførene i distriktene jobber deltid

66%

av sjåførene som har opplevd ufrivillig stillingsreduksjon rapporterer om økonomisk stress

Ufrivillige stillingsreduksjoner

I forbindelse med nye tilbud og endringer av etablerte turnuser har sjåførere opplevd å få stillinger redusert fra heltid til deltid. 1 av 4 av bussjåførene i distriktene er redde for å få redusert stillingen sin. Ufrivillige stillingsreduksjoner beskrives som økonomisk og psykisk belastende.

«Hvem er det som kan betjene bil, huslån og familie hvis de ikke har hundre prosent stilling i dag?»

– bussjåfør og verneombud

«Hvis vi ser på snittalderen på de som er fast ansatte og stasjonert her nå, så kommer det til å bli et ras med folk som kommer til å bli borte. Sånn er det jo på landsbasis. Det er veldig få som tar busslappen, og det begynner å virke nå»

– bussjåfør



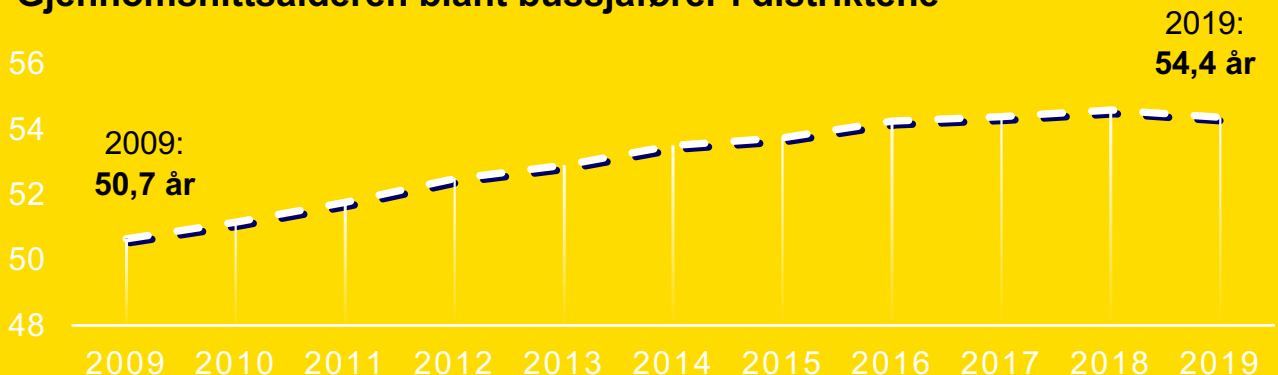
Vanskelig å rekruttere unge sjåførere

Eldre sjåførere dominerer blant dem som jobber deltid, og gjennomsnittsalderen øker raskt. Trenden vekker bekymring blant busselskapene, fordi de opplever mangel på unge sjåførere. Selskapene sier at det er spesielt vanskelig å rekruttere til deltidsstillinger, og nasjonale tall indikerer det samme.

63 år

er gjennomsnittsalderen blant sjåførere som jobber i små deltidsstillinger

Gjennomsnittsalderen blant bussjåførere i distriktene



1 av 5fulltidsansatte sier at de
jobber mer enn de
ønsker

Arbeidsmiljøutfordring

Rekrutteringsproblemene får negative følgekonsekvenser som bemanningsutfordringer, høy bruk av tilkallingsvikarer, og ekstra belastning på faste fulltidsansatte. 1 av 5 av de fulltidsansatte sier at de jobber mer enn de ønsker, noe som kan skyldes vanskeligheter med å bemanne alle turnuser.

«Problematikken med rekruttering, fører jo til et økt forbruk av de eksisterende, altså overtidsbruk. [...] det forbruket av folk, vil til syvende og sist ende dårlig. Folk vil jo bli sykemeldt. Det er ingen som klarer å jobbe så mye overtid som enkelte her har gjort. Så det er et ekstremt høyt arbeidspress på enkelte»

– bussjåfør og verneombud

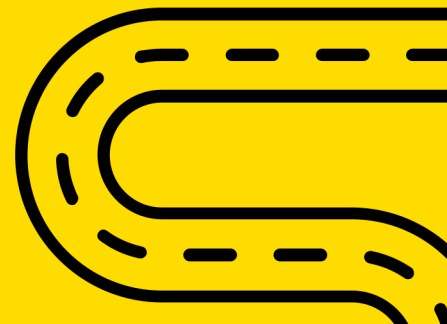
Deltidsparadokset

Sjåførene som jobber deltid er i hovedsak fornøyde med sin stillingsprosent.

Dette skyldes sannsynligvis at de fleste deltidsansatte i dag har pensjon eller trygd ved siden av arbeidsinntekten, mens sjåfører som ufrivillig har vært i deltidsstilling enten har sluttet eller oppnådd akseptabel stillingsprosent.

Men samtidig som at enkelte sjåfører har oppnådd høyere stillingsprosent, er en rekke deltidsstillinger ubesatte fordi de ikke er attraktive nok.

Et paradoks i rapporten er derfor at: selv om deltid ikke nødvendigvis oppleves som et problem for den enkelte, er deltidsstillinger et problem for bransjen gjennom at de ikke får ansatt nok sjåfører, og for samfunnet ved at busstilbudet kan bli dårligere på sikt.



Hvordan kan deltidsproblematikken løses?

Det finnes flere forslag til hvordan man kan løse deltidsfloka i distriktene. Vi analyserer mulige løsninger grundigere i rapporten, men her er en kort oversikt:



'Smarte' løsninger



Koster lite eller ingenting, men krever innsats og koordinering.



De har enten begrenset eller usikker effekt på deltidsproblematikken.

Dette kan være:

- å forskyve skolestart
- samkjøre anbud
- at selskapene selv utvider sin oppgaveportefølje.



'Kostbare' løsninger



Slike løsninger vil i større grad gjøre noe med deltidsproblematikken,



men er dyre for fylkeskommunene.

De omfatter

- mer bestillingstransport
- mobilitetsanbud
- krav om et minimumsantall heltidsstillinger
- opprettelse av flere ruter/avganger
- økning av delt-skift-tillegg eller full lønn uavhengig av turnus



Last ned rapporten

AFI-rapport 2023:17

Hvem skal kjøre bussen?

Konsekvenser av økt omfang av deltidsstillinger blant bussjåførere i distriktene

av Sveinung Legard, Mari Holm Ingelsrud og Anders Underthun

Klikk på QR-koden til høyre:

