

Samferdselsdepartementet

14.04.2021

Att: Cecilie Taule
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Vedr. tapte billettinntekter på grunn av manglende betaling fra reisende

Viser til departementets brev til fylkeskommunene av 26. mars 2021, ref. 20/787-12, angående tapte billettinntekter på grunn av manglende betaling fra reisende.

Myndighetenes anbefalinger om å unngå alle unødvendige reiser med offentlig transport er den viktigste forklaringen på passasjeredgangen. Flere faktorer har påvirket at billettinntektene har sunket mer enn passasjerantallet under pandemien. Fremover blir det viktig både å få tilbake passasjerene til kollektivtrafikken og sikre at alle reisende betaler.

Stengt fordør i bussene vanskeliggjør arbeid med å minimere inntektstapet. I store deler av landet er det sjåføren som er den som passasjerene framviser sin billett til, og i realiteten opptrer som billettkontrollør. Uten at de reisende må validere sine reisekort ser vi også i større grad at særlig skoleungdom tar bussen selv om de ikke har rett til skoleskyss, og det rapporteres fra flere deler av landet at det fører til for fulle busser og igjen større risiko for smitte.

NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen organiserer innkjøperne og operatørene for hele den fylkeskommunale kollektivtrafikken. Vi har samarbeidet gjennom hele Covid-19-pandemien for å opprettholde kollektivtrafikken som samfunnskritisk infrastruktur. Dette arbeidet har lyktes på flere områder, men det har også vært vanskelig. Det er spesielt to områder bransjen vil be om bistand fra statlige instanser for å komme videre:

1. En smittevernaglig vurdering av stengt/åpen fordør

I en svært uoversiktlig situasjon i begynnelsen av pandemien valgte bransjen selv å stenge fordøra på de aller fleste bussruter, og samtidig holde av de fremste seterekkene. Dette var for å beskytte sjåførene mot smitte og sikre at de kunne utøve sin samfunnskritiske funksjon uten stor risiko for sykdom. Gjennomsnittsalderen på bussjåfører er høy, og en andel av arbeidstakerne er også i risikogruppen av andre årsaker. Sykefraværet har vært høyere enn normalt i perioden, men det har heldigvis blitt registrert svært få smittede blant sjåførene. Påvist smitte får store praktiske konsekvenser for driften av kollektivtilbudet fordi kollegaer ved samme stasjonssted/garasje må i karantene.

Fra bransjens side har det vært ønskelig å åpne dørene igjen, spesielt når det har vært lavt smittetrykk. Dette har lyktes flere steder i landet, mens andre steder har tillitsvalgte, verneombud og arbeidstilsynet vært svært tilbakeholdne med å tillate dette. Vi opplever at det ikke alltid er smittevernaglige råd som avgjør om de ulike instansene tillater åpning av fordør. Noen steder har man kjørt med åpen framdør gjennom så og si hele pandemien uten problemer, som hos AKT i Agder. Der har fordøren vært åpen også i perioder med større smittetrykk. Om framdør er lukket eller åpen varierer ut over i landet.

Som bransje har vi et stort behov for å få nasjonale og tydelige smittevern faglige råd om åpen/stengt fordør, og om behovet for å åpne/stenge av seterekker bak sjåføren. Det sies nå fra flere hold at åpen framdør kan være positivt, ved at det øker gjennomlufting i bussen og kan redusere smitterisikoen for passasjerer, mens stengt fordør derimot gir trygghet for sjåføren. Vi har ved flere anledninger bedt helsemyndighetene om å ta inn i smittevernveilederen for kollektivtrafikk når stengt eller åpen fordør anbefales, men så langt har de ikke gjort det. **Bransjen ber departementet derfor om å anmode helsemyndighetene om å bistå oss med en nasjonal smittevern faglig vurdering av risiko og fordeler ved å åpne fordøra.**

2. Godkjenning/utvikling av godkjent skjerming for sjåfør

Allerede tidlig i pandemien startet utprøvingen av ulike tekniske løsninger med plexiglass som kunne skjerme sjåføren fra smitte. Utfordringen er å få løsningen vurdert av Statens Vegvesen, spesielt på grunn av gjenskinn i plexiglasset.

Ulike miljøer og operatører har forsøkt å utvikle løsninger for skjerming av sjåføren. Det er viktig at disse løsningene kan godkjennes av Statens vegvesen. Det som er utfordringen er at behandlingstiden er lang og man får kun et svar, og ikke råd med på veien. Dersom vi skal lykkes å få en slik løsning på plass vil det være mye mer hensiktsmessig om SVV kan delta i prosessen. Det vil føre til at man underveis kan få tilbakemelding på hva man bør justere, og det vil være svært tidsbesparende.

Vi innser at det sannsynligvis ikke er mulig å få på plass og rulle ut en løsning for skjerming av sjåføren i denne pandemien, men bransjen ønsker likevel å arbeide videre med dette. Det kan komme nye pandemier, løsningene kan skjerme sjåfør mot andre typer smitte, som influensa, og det kan bli aktuelt å innarbeide slike løsninger som standard i nye busskontrakter framover.

Vi ber derfor om at departementet anmoder SVV om å bistå bransjen i arbeidet med utvikling av skjermingsløsninger.

Vi håper departementet har mulighet til å bistå oss med disse to utfordringene.

Med vennlig hilsen

Jon H. Stordrange
NHO Transport
Tlf: 41 50 67 70
Epost: jon.stordrange@transport.no

Olov Grøtting
Kollektivtrafikkforeningen
Tlf: 91 82 05 10
Epost: olov.grotting@kollektivtrafikk.no