



## REFERAT FRA STYREMØTE 17. MARS 2020

### TILSTEDE:

Medlemmer: Odd Aksland, Siv Wiken, Bernt R. Jenssen, Eirik Strand, Hanne Bertnes Norli (fra 15.00).  
Vara: Målfrid Vik Sønstabø, Trond Myhre  
Forfall: Per Bjørn Holm-Varsi  
Sekretariat: Olov Grøtting

### Sak 19/20      Oppdatering av situasjonen

**Ruter:** Ruter er i gul beredskap. Beredskapsorganisasjonen styrer virksomheten. Fokus: Begrense smitte. Opprettholde ruter og bærekraftig drift. Sørge for å forberede seg på og legge opp til at det blir færre folk i arbeid. Under 10 smittet, og under 200 i karantene. Drifter alt på elektronisk plattform. Sommerproduksjon fra mandag – gjort noen tiltak for å ta ned produksjonen.

**AKT:** Gul beredskap. 10 i karantene, inkl. Siv. Ingen syke. Ingen kontakt mellom sjåfør og publikum. 3 -4 om gangen på kontoret. Ellers kjøres alt gjennom teams. En person fra AKT i kriseledelsen i Agder fk.

**Skyss:** Kriseberedskap. Nesten ingen på kontoret. Alle beslutninger forankres opp i ledelsen i fylkeskommunen. Ønsker å drifte organisasjonen slik at man forbereder på lavere produksjon. Hvordan godtgjøring av operatør skal skje kommer vi tilbake til. Organisasjonen jobber med løsning på å erstatte manuell billettering.

**Innlandstrafikk:** I Innlandet bestemt at det skal kjøres etter skolefriruter. Regionlinjer og bylinjer går som vanlig. Tiltak for billettering. Svært få om bord. Følger opp sentrale målsettinger om å hindre smitte.



**Vestfold og Telemark fk:** Kjører full produksjon – men vil ta det ned. Spesialskysst med drosje tatt ned. Skjermer sjåførere. Bra med tilgang på sjåførere. Kundesenter åpent.

**Kolumbus:** En syk, 3 i karantene. Mye hjemmekontor. Norgesbuss hadde 66 sjåførere som kom fra utlandet, måtte i karantene. Måtte gå over på skolefriruter, dvs. sommerproduksjon eller gule ruter som de kaller det. Gått bra. Kjører bare ca. 30 % av passasjerene. Gjort det samme på båtsida som Skysst – men har et bestillingssystem som de kan betale gjennom.

**OBS:** I en beredskapssituasjon er det nærhetsprinsippet som gjelder. Det betyr at det kan fungere litt forskjellig rundt omkring. I slike situasjoner kan man ikke løfte spørsmål til topps for avgjørelse – avgjørelsene må tas på stedet. Vi må støtte de som står der ute, og sørge for at de har rom for å ta avgjørelser.

Der det er hensiktsmessig å stå sammen og gjøre ting på samme måte, så gjør vi det. Det er i mer prinsipielle spørsmål som løftes opp.

## **Sak 20/20** Kollektivtrafikkforeningens rolle i dagens situasjon

Ses under i sak 22/20.

Kollektivtrafikkforeningen sørger for samarbeid og deling av informasjon i denne sammenheng som i den ordinære jobben vår.

Det er viktig at det er noen som koordinerer det som skjer i de ulike gruppene. Det er også viktig å vite at vi er forskjellig og at vi må ta ulike valg – så det er vanskelig å lage løsninger som skal følges av alle.

### **Konklusjon:**

Støtter at vi samordner og at vi må bruke de nettverkene vi sitter på – det kan ikke ligge på toppen.

## **Sak 21/20** Endringsordrer

Det er satt i gang et arbeid i dag i regi av Kollektivtrafikkforeningen for å se på godtgjøring til operatører når produksjonen tas ned.



Medlemmer:

- Terje Øen, Kolumbus – leder
- Christoph Bierbaum, Skyss
- Per Magne Reitbakken, ATB
- Øystein Fjæra, Ruter
- Kjell Sverre Drange, AKT

Arbeidet startet i ettermiddag – kl. 14.30, på samme tid som styremøtet.

Det er mange som ønsker at vi samordner dette arbeidet, slik at det ikke spriker for mye.

Ruter kan risikere et inntektsbortfall på 300-400 mill i mnd. Opprettholder likevel et omfattende tilbud.

Dette med godtgjøring for nedtrekk av produksjon/endringsordre kan en løfte opp på toppledernivå, og invitere inn alle stakeholdere. Dersom vi og regionale myndigheter ikke kan betale for dette- hvordan kan vi løse dette?

Det er viktig at vi får en god dialog med NHO Transport.

Departementet har bedt om status- og situasjonsrapportering. Vi må melde fra om utfordringen i forhold til inntektstap. Hvem skal ta tapet – og hvem er det som skal gå til staten og be om å få godtgjort dette?

Det opereres ikke med summer nå, unntatt at man ser hva inntektstapet er.

Det er et skille mellom netto- og bruttokontakter. Ift. Nettokontrakter så kan det være en utfordring ifm statsstøttereguleringen.

**Sak 22/20**

### **Samordning**

Det er mange spørsmål om hva andre gjør, og det er en forventning fra andre aktører om at bransjen handler noenlunde samordnet i en del spørsmål.

Vi har utfordret følgende forum og komiteer på erfaringsutveksling og gjerne samordning som følger:

- Kontraktskomiten – tema: Endringsordrer.
- Markedsforum – tema: Billettering og betaling m.m.



- Skoleskyssforum – tema:
  - Reduksjon av skoleskyssproduksjon
  - Skyss for elever som har foreldre i samfunnskritiske jobber.
- Båt- og fergeforum – tema:
  - Betaling og billettering
  - Prioritering av tilbud

### **Assistanse av sjåfør for rullestolbrukere og barnevogner:**

Det har kommet en henvendelse fra NHO Transport, der man henstiller til at sjåfører skal slippe å gi assistanse til rullestolbrukere og barnevogner.

Vi har vært i kontakt med FFO og NHF, og de gir følgende signaler:

*FFO: «Vi foreslår som følger: De som må reise og trenger personlig bistand for å komme av og på bør ha med seg egen assistent. Samtidig mener vi at sjåføren må kunne legge ut rampen slik at personen enten for egen hjelp eller med hjelp av egen assistent kommer seg inn og ut av transportmiddelet».*

*NHF: "Norges Handikapforbund har stor forståelse for at man ønsker å sikre bussjåfører best mulig mot smitte. Vi anbefaler aktivt våre medlemmer å følge myndighetenes råd, og avstå fra å reise kollektivt når dette er mulig. Svært mange har allerede isolert seg hjemme for å unngå å bli smittet. Likevel vil det være rullestolbrukere som må reise kollektivt. Det er ingenting i signalene fra myndighetene som tyder på at rullestolbrukere spesielt skal ekskluderes fra å bruke kollektivt til sine jobber.*

*Også i denne gruppen finner vi mennesker med jobber som dekker kritiske samfunnsfunksjoner. Den store andelen rullestolbrukere har ikke assistenter de kan ta med seg og som kan overta bussjåførens normale oppgave med å løfte ut rampe, eller heis. Et påbud om ledsager vil derfor medføre at rullestolbrukere, også de med jobber i kritiske samfunnsfunksjoner, stenges ute fra å utføre sitt arbeid. Vår erfaring er at uttaging av rampe, eller manøvrering av heis, greit lar seg gjøre uten å være nærmere passasjeren enn 1 meter. Dersom det er behov for ytterligere tiltak, regner vi med at transportøren utstyres sine sjåfører med riktig beskyttelsesutstyr.»*

### **Diskusjon:**

Dette er en vanskelig problemstilling. Spørsmålet er om du skal sette sårbare grupper opp mot hverandre? De som kjører er også en sårbar gruppe. De må vernes for smitte.



Det ser ut som om problemet var større for en tid siden, og at færre i denne kundegruppa reiser kollektivt etter at det ble innført strenge smitteverntiltak i form av hjemmekontor og mindre reising.

Det er rampen og heisen man trenger hjelp med – men spesielt på bybusser trenger man ikke komme i kontakt med passasjeren man hjelper.

Det er mange i våre organisasjoner som jobber med disse tingene i det daglige nærmere kunden, og som vil ha større mulighet til å gi gode vurderinger.

Hva gjør man med bestillingstransport? Smitterisiko er reell.

### **Konklusjon:**

Det er vanskelig å frita sjåfører fra å gi passasjerer hjelp til å komme om bord, men det bør oppfordres til å ha med ledsager.

### **Refusjon**

Det er ulik praksis ifm med refusjon av periodebilletter for de som blir pålagt å ta hjemmekontor av arbeidsgiver.

Ruter, VY buss og Skyss refunderer.

AKT, Kolumbus og ATB har ikke begynt å refundere.

Kollektivtrafikkforeningen orienterer hverandre om praksis gjennom samarbeid i Markedsforum. Vi kan ikke pålegge noen å endre praksis.

### **Kampanje**

Kollektivtrafikkforeningen planlegger en kampanje for å løfte fram sjåføren og den flotte jobben de gjør i førstelinjen. Vi vil også løfte fram kunden og deres bidrag gjennom å følge rådene som blir gitt som bidrar til å redusere smittefare.

Klarsignal til å gå videre med kampanjen.



**Sak 23/20 Møte med NHO Transport**

NHO Transport ønsker møte med vår del av bransjen. Fra oss møter styreleder Odd Aksland, Siv Wiken, nestleder Bernt Reitan Jensen og daglig leder Olov Grøtting.

Det blir møte kl. 15.30 i dag.

**Sak 24/20 Eventuelt**

**Ledermøter:**

Vi setter opp digitalt møte 1 gang i uken på ledernivå for erfaringsutveksling så lenge koronakrisen pågår. Dette gjelder alle medlemmene – ikke bare styret. Det settes ikke opp en fast agenda.

Alvdal, 17. mars 2020

Olov Grøtting