



**YRKES**TRAFIKK  
**FORBUNDET**

[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

Lin Andrea Gulbrandsen

# Rapport om bussanbud i Norge



## Andre utgave: oktober 2015.

Andre utgave er oppdatert med anbudsinformasjon fra Hordaland og Hedmark, samt informasjon fra Yrkestrafikkforbundets nyeste medlemsundersøkelse.

# Bedre bussanbud

## Innhold

1.0.	Innledning.....	3
2.0.	Anbudene .....	3
3.0.	Anbudene og bussjåførene .....	4
4.0.	Arbeidshverdagen.....	6
4.1.	Rutetider .....	6
4.2.	Reguleringstider.....	7
4.3.	Tilgang på toaletter og personlig tid.....	7
4.3.1.	Tilgang på toaletter.....	8
4.3.2.	Personlig tid.....	9
4.4.	Gebyrregimene .....	9
5.0.	Sikkerhet.....	10
5.1.	Kontantfrihet.....	10
5.2.	Trygghetskamera .....	11
5.3.	Alarmknapp .....	12
6.0.	Fysisk utforming av arbeidsplassen .....	12
6.1.	Førerplassen.....	12
6.2.	Air Condition på førerplass .....	13
7.0.	Tiltak .....	13
7.1.	Arbeidshverdagen.....	13
7.1.1.	Rutetider .....	13
7.1.2.	Reguleringstid .....	14
7.1.3.	Toaletter og personlig tid .....	14
7.1.4.	Gebyrregimene .....	14
7.2.	Sikkerhet.....	14
7.3.	Fysisk utforming av arbeidsplassen.....	15
8.0.	Oppsummering og konklusjon .....	15
	Litteraturliste .....	16
	Liste over undersøkte anbud .....	16

## 1.0. Innledning

I Norge driftes det aller meste av rutebusstrafikken gjennom offentlige anbud. Hvordan disse er utformet, ha stor betydning for bussjåførenes og passasjerenes hverdag. Anbudene definerer rutetider, billettsystem, hvordan bussene skal være utformet og mye mer.

Derfor har Yrkestrafikkforbundet (YTF) startet prosjekt Bedre Bussanbud. Prosjektet skal sette fokus på problemstillinger bussjåfører opplever med bussanbud. Dette gjelder rutetider, reguleringstid, toalettpauser, sikkerhet og teknisk utforming av arbeidsplassen. Prosjektet skal synliggjøre hvordan YTF mener et bussanbud i dag bør utformes, og hvilke krav som bør oppfylles.

I den forbindelse har forbundet gått gjennom bussanbud fra samtlige fylkeskommuner og/eller driftsselskaper i Norge.

I denne rapporten gis det en kort redegjørelse for hvordan rutebusstrafikken i Norge i hovedsak produseres, de forskjellige aktørene, samt utforming og drift. Dette for å tegne et bilde av hvordan oppdragsgivers krav og premisser kan påvirke arbeidsdagen til bussjåførene.

Vi vil se på noen av elementene i et anbud som kan være av stor betydning for helsen, trivselen og sikkerheten til bussjåførene og passasjerene. Vi fokuserer på tre områder som er viktige for bussjåførens arbeidshverdag og passasjerenes kundeopplevelse: «Arbeidshverdagen», «Sikkerhet» og «Fysisk utforming av arbeidsplassen».

Det vil bli redegjort for hva som står i anbudene i dag, og hvorfor dette er viktige områder. Til slutt oppstilles konkrete tiltak som YTF mener er viktig for å sikre bussjåføren en verdig og trygg arbeidsdag.

## 2.0. Anbudene

Kollektivtransport er fylkeskommunens ansvarsområde. Det offentlige står for planlegging, samordning, markedsføring og bestilling av kollektivtilbudet. I noen fylkeskommuner gjøres dette av administrasjonen i fylkeskommunen. I andre fylkeskommuner er det etablert egne administrasjonsselskaper som har ansvaret for utforming og oppfølging av kollektivtrafikktilbudet, for eksempel Ruter AS som administrerer Oslo og Akershus. Disse opererer innenfor økonomiske rammer satt på politisk nivå i fylkeskommunen.

Rutebusstrafikken blir produsert av private busselskaper på oppdrag for fylkeskommunen. Oppdragene tildeles i all hovedsak gjennom offentlige anbud. Oppdragsgiver utformer en bestilling for den transporten som ønskes utført. Private busselskaper legger inn anbud på å kjøre transporten på oppdrag. Busselskapet stiller med materiell i form av busser og personell, som bussjåfører og kjøreledelse. Holdeplasser defineres og driftes av fylkeskommunen/administrasjonsselskapet. Det er også sistnevnte som står for markedsføring og informasjon om tilbudet. I de fleste anbudene tilfaller inntekter fra billettsalg og reklame

fylkeskommunen/administrasjonsselskapet. Busselskapet får en avtalt pris for den transporten som utføres.

Når rutebusstransport skal bestilles, utformes et konkurransegrunnlag som legges ut på anbud. Konkurransegrunnlaget er en grundig beskrivelse av det oppdraget som skal utføres og hvilke krav det er til utførelsen. Det inneholder tilnærmet nøyaktig ruteproduksjon med antallet ruter, avganger og holdeplasser. Det inneholder også detaljerte spesifikasjoner for hvordan bussene skal se ut, hvordan bussanlegget skal være, hvilket billetteringssystem som skal benyttes m.v.

De forskjellige busselskapene legger inn tilbud basert på kravene i konkurransegrunnlaget. Tildelingen av anbudet skjer basert på forhåndsgitte kriterier. I de aller fleste anbud er tildelingskriteriet lavest pris, og kun et fåtall av anbudene har også andre kriterier. Eksempler er kvalitet på materiell, miljøhensyn og lignende. Ved flere kriterier vektet disse mot hverandre, og prisen teller gjerne 80-90 prosent for tildelingen. Ruter AS sitt anbud legger minst vekt på pris, ved at pris teller 55 prosent ved tildeling. Når pris er viktigst, er det meget avgjørende hva som blir spesifisert av krav i anbudet. Selskapet må oppfylle de kravene som stilles i anbudet, og oppdraget vil gå til det selskapet som tilbyr å gjøre dette til lavest pris.

Yrkestrafikkforbundet har sett på et utvalg av anbudsutlysninger for rutebusstransport i Norge. Vi har tatt for oss ett anbud fra hver fylkeskommune som benytter anbud i rutebusstrafikken. I hovedsak har vi valgt det nyeste anbudet som er tilgjengelig per dags dato<sup>1</sup>. Der det er et administrasjonsselskap som administrerer flere fylkeskommuner, har vi kun undersøkt ett anbud fra dette selskapet. Målet er å se på hvordan bestemmelsene i anbudene ser ut på noen av de områdene som i stor grad påvirker bussjåførenes arbeidshverdag.

De anbudsutlysningene vi har tatt for oss vil ikke være representative for alle utlyste anbud i sektoren, men de kan danne et bilde av hvordan slike kontrakter ser ut. De fleste fylkeskommunene og administrasjonsselskapene YTF har vært i kontakt med oppgir at de har en mal som de gjør tilpasninger til hvert anbud. En annen modell er at det neste anbudet baseres på det forrige, med de endringer man ser som nødvendige. Det vil si at vi kan anta at det er en viss likhet mellom de anbud vi har sett på og tidligere anbud fra samme fylkeskommune.

### 3.0. Anbudene og bussjåførene

Bussjåførene er kollektivtrafikkens ansikt utad og førstelinje mot passasjerene. Fylkeskommunene og administrasjonsselskapene har dermed en felles interesse med sjåførene og busselskapene i at bussjåførene skal kunne utføre sin jobb på best mulig måte. Et vennlig møte med en bussjåfør som har tid og kunnskap til å veilede passasjerer kan være det som skal til for at personbilen blir stående hjemme oftere.

---

<sup>1</sup> Liste over anbudene som er undersøkt er oppført på slutten av rapporten

Det offentliges utforming av anbudene har meget stor betydning for bussjåførens arbeidshverdag. Både gjennom de krav som stilles, og gjennom hva som ikke spesifiseres i et anbud. Ruteplaner påvirker arbeidstiden og opplevelsen av mestring og stress. Fasilitetene som stilles til rådighet eller kreves, påvirker trivsel og sikkerhet. Spesifikasjonene for materiell kan påvirke den fysiske arbeidssituasjonen og faren for skader.

Norske busselskaper har et sterkt kostnadsfokus. Mange av selskapene driver med underskudd og små marginer. Det er sterk konkurranse om anbudene. Små beløp kan skille anbudene fra hverandre. Det ensidige fokuset på pris ved tildeling fører til et driv etter å spare der det er mulig. Dermed kan det være sterke insentiver til å ikke gjennomføre tiltak og standarder over det minimum som er absolutt påkrevet i anbudsgrunnlaget. Med pris som eneste kriterium, er det stor sannsynlighet for at billigste alternativ velges. Da vil de eneste kravene som blir oppfylt være de som følger av lov, forskrift eller gjennom minimumskrav i konkurransegrunnlaget for anbudene.

Dette vil blant annet gjelde bussmateriellet som benyttes. Bussen er bussjåførens arbeidsplass, og standard på denne har stor betydning for sjåførens arbeidshverdag. Med det sterke prislekket i anbudene har busselskapene grunn til å velge laveste kvalitet på alt som ikke er spesifisert, eller hvor det stilles absolutte krav gjennom lovverk. Derfor er det viktig at fylkeskommunene og driftsselskapene har bussjåføren i tankene når anbudene utformes.

Fokuset på sparing vil også gjelde utgifter til personalkostnader. Gjennom lov om offentlige anskaffelser er det fastsatt at offentlige anbud skal følge lønns- og arbeidsvilkår etter landsomfattende tariffavtale. Det stilles altså krav i anbudene til at selskapene skal betale sine ansatte lønn etter bussbransjeavtalen. Dermed finnes det ikke mulighet for selskapene til å konkurrere mot hverandre ved å tilby lavere lønn. Dette er en meget positiv sikkerhetsventil mot at offentlige anbud skaper sosial dumping.

Busselskapene vil likevel forsøke å spare så mye som mulig på lønnskostnader ved å redusere antall arbeidede timer. Det betyr at det er et sterkt press på bussjåførens arbeidstid. Sjåføren forventes å arbeide fortere, har færre pauser og må gjøre flere arbeidsoppgaver. Tiden en bussjåfør forventes å bruke på forskjellige arbeidsoppgaver beregnes ned til minuttet (Longva og Oslan 2013:15). Dette fører til stress og en hverdag der det kan være vanskelig å få plass til kundeservice og hensynet til helse og sikkerhet.

Rutetidene definerer arbeidstiden til sjåføren. Det er derfor viktig at fylkeskommunen har fokus på dette i utformingen av anbudene og kollektivtrafikktilbudet. Krav må legges inn i anbudene. Det gjør det vanskelig å konkurrere ved å presse standarden nedover. Det er også viktig å begrense muligheten til en usunn konkurranse som fører til dårligere vilkår til de ansatte. Dersom man får inn krav om arbeidsdagen til de ansatte vil det bli vanskeligere å vinne anbud ved å forringe bussjåførens arbeidsvilkår. På den måten kan fylkeskommunen bidra til en bedre hverdag for bussjåførene. Noe som igjen kan føre til en bedre kundeopplevelse hos passasjerene.

I neste del blir det spesifikt tatt fram tre av de viktigste faktorene ved bussjåførens hverdag, både for sjåførene selv og passasjerene. Det blir gjennomgått hva som legges til grunn i anbudene nå, og hvordan en bevisst utforming av anbudet kan ha en positiv innvirkning.

## 4.0. Arbeidshverdagen

Mange bussjåfører trives i jobben og er stolt av den. Som andre yrkesgrupper, ønsker de å gjøre en god jobb og gi en god opplevelse til de reisende. Samtidig kan bussjåføreryrket være et stressende yrke, der man har liten påvirkning på egen arbeidshverdag (Bråten og Nicolaisen 2013:49-50, Longva og Osland 2008).

For å kunne yte godt for andre, er det viktig at man selv har det bra. Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiver å ta arbeidstakerne med på et systematisk samarbeid om helse-, miljø-, og sikkerhetsarbeidet på arbeidsplassen. Dette skal følges opp av arbeidsgiveren for å sikre at de ansatte har et godt arbeidsmiljø, både psykososialt og fysisk. De rammene som fylkeskommunen og administrasjonsselskapene setter, har stor innvirkning på bussjåførens arbeidsmiljø. Dette gjelder selv om de ikke har arbeidsgiveransvar, eller direkte kontakt med de ansatte. Derfor er det viktig at det etableres fora for dialog mellom alle de tre relevante partene: oppdragsgiver, busselskap og arbeidstakerne. Det bør også legges inn bestemmelser i anbudene som kan bidra til å sikre et godt arbeidsmiljø. Nedenfor har vi trukket fram noen av de viktigste områdene der dette er tilfelle.

### 4.1. Rutetider

Det er viktig at rutetidene er realistiske, slik at det er mulig å følge ruteplanen. Dette er en fordel for både bussjåfører og passasjerer. Dersom det er mulig å holde seg til ruteplanen, vil bussjåføren bli utsatt for mindre stress under kjøringen. Kjøringen kan bli mer behagelig og passasjerene får en god opplevelse. Passasjerene vil også bli mer fornøyde når de kommer frem i tide. Dette er viktig fordi kollektivtrafikk konkurrerer med personbilen om å være et effektivt transportmiddel. Rutetidene må ivareta en balanse mellom effektivitet og en realistisk tid som gir rom for den kundebehandlingen som forventes av bussjåføren på den aktuelle strekningen.

Det er fylkeskommunen som setter rutetidene. I noen av de undersøkte anbudene, er det lagt opp til at fylkeskommunen/driftsselskapet og busselskapet har en dialog om rutene og behov for endringer. Her skal selskapet bidra aktivt i ruteplanleggingen. Dette er bare ivaretatt i et mindretall av anbudene som er undersøkt. I flertallet av anbudene er det kun nevnt at busselskapet skal kunne komme med innspill.

Ingen av anbudene nevner at de ansatte skal være med på en slik prosess. Siden fylkeskommunen/driftsselskapene i praksis legger opp store deler av dagen for sjåførene gjennom rutetidene, er det viktig at de ansatte er med på en dialog om fastsetting av disse. Den kollektive medvirkningen på egen arbeidshverdag må opprettholdes selv om planleggingen av arbeidshverdagen ligger til oppdragsgiver istedenfor arbeidsgiver. Bussjåførene har verdifull innsikt og erfaring som kan bidra til å bedre opplevelsen både for passasjerer og sjåfører. Derfor må de ansatte, ved tillitsvalgte, være med på denne kommunikasjonen.

## 4.2. Reguleringstider

Reguleringstid er den ekstra tiden som er satt opp før og etter en tur, for å hindre forsinkelser. Det er behov for reguleringstid før ruten starter for å hindre at oppstart av systemer og billettering fører til at bussen kjører forsinket ut fra startholdeplassen. Likeledes er det behov for reguleringstid i slutten av en rute for å ha tilgjengelig tid for å regulere inn forsinkelser som har oppstått i løpet av turen, slik at ikke neste avgang fra startholdeplassen blir forsinket.

Flere av fylkeskommunene og administrasjonsselskapene tar det for gitt at busselskapet legger inn tilstrekkelig med tid til dette. Når det er små marginer og hard kamp om lavest pris på anbudene, er imidlertid dette noe som ofte blir kuttet ned og beregnet til et absolutt minimum. Det betyr mye stress for bussjåfører som må forsøke å ta inn forsinkelser, håndtere misfornøyde passasjerer, og føler at dårlig tid gjør det vanskelig å utføre jobben på en god måte. Det er derfor viktig at det stilles klare krav til reguleringstid i anbudsdokumentene.

De fleste av anbudene vi har sett på stiller krav om reguleringstid før oppstart av rute. Dette er ofte fastsatt til 1 eller 2 minutter, eller definert som nødvendig tid til billettering og oppstart. Det er derimot stor forskjell på om det stilles krav til reguleringstid i etterkant av en tur for å regulere inn forsinkelser. Østfold kollektivtrafikk, Opplandstrafikk, Ruter AS og AtB (Sør-Trøndelag) er de eneste som ser ut til å stille krav om reguleringstid i etterkant av turene. Østfold kollektivtrafikk og Opplandstrafikk stiller krav om reguleringstid til forsinkelser og personlig tid til fører, uten at det er spesifisert hvor mye dette bør være. Ruter AS krever at det settes av reguleringstid og personlig tid på endeholdeplass. Skyss omtaler reguleringstid i sin beskrivelse av ruteproduksjon, men har ikke satt opp spesifikke krav om tid på endeholdeplass.

I en del av rutene spesifiseres det et minimum av minutter. Der det er spesifisert, varierer tiden mellom 2 til 15 minutter avhengig av rute. Hovedvekten av rutene med spesifisert tid, har rundt 5 minutter. En god reguleringsbestemmelse finner man i AtB sitt anbud for Trondheim, Klæbu, Malvik og Melhus. Der er det fastsatt at minst 10 prosent av helrunds kjøretid skal settes av som reguleringstid på endeholdeplass med hvilebod. En slik bestemmelse tar hensyn til at lange ruter eller ruter med mange stopp vil få større forsinkelser enn korte ruter med få stopp.

## 4.3. Tilgang på toaletter og personlig tid

Det er en selvfølge for folk flest å kunne gå på toalettet i løpet av arbeidsdagen. Slik er det ikke over alt for bussjåførene. Bussjåfører sitter i bussen mesteparten av dagen. For at det skal være mulig å gå på toalettet, må det være tilgang på toaletter på endeholdeplassene. Fraværende, eller manglende, toalettfasiliteter trekkes gjentatte ganger fram som problem i bussbransjen. Dette har blitt påpekt av både de ansatte, fagforeningene og Arbeidstilsynet (Bråten og Nicolaisen 2013:43-44). Mangel på tid til å benytte toalettet trekkes også ofte fram.

#### 4.3.1. Tilgang på toaletter

Yrkestrafikkforbundet er kjent med at det flere steder i landet er «skauen» som er eneste løsning for toalettbesøk. Dette gjelder for bussjåfører av begge kjønn. Alternativet er å holde seg i opptil fem timer, med de negative konsekvenser det kan ha for både helse og sikkerhet. Det er derfor viktig at det er klargjort i anbudsdokumentene at det skal være toaletter på endeholdeplassene og hvem som har ansvar for toalettene standard, vedlikehold og rengjøring.

Det varierer i anbudene om det er oppdragsgiver eller busselskapet som har ansvaret for at det finnes toaletter. Det kan være naturlig og mer langsiktig at det er fylkeskommunene/driftsselskapet som stiller med toaletter, slik at samme fasiliteter på endeholdeplassene kan benyttes uavhengig av hvilket busselskap som til enhver tid utfører anbudet. Busselskapene kan ha liten motivasjon for å investere i toalettfasiliteter, da de ikke vet om de får anbudet neste gang (Bråten og Nicolaisen 2013:34).

I Ruter AS sitt anbud er det for eksempel listet opp toalettfasiliteter i forbindelse med hver endeholdeplass som busselskapets ansatte kan benytte når de kjører den gitte ruten. Dette er fasiliteter som Ruters AS stiller til disposisjon for de selskapene som kjører til den gitte holdeplassen. Det finnes også andre løsninger. I Brakar (Buskerud) sine anbud er det busselskapet som har ansvaret. I en del anbud er det også delt opp slik at oppdragsgiver stiller med noen få toaletter utvalgte steder, mens busselskapet må besørge toaletter utover dette. Noen andre anbud nevner ikke toaletter overhodet. Det er ikke i seg selv avgjørende om det er busselskapet eller oppdragsgiveren som har ansvaret. Det er derimot av stor betydning at det er tilgang på toalett i tilknytning til endeholdeplasser.

Det er viktig at det er definert hvilken standard det skal være på disse toalettene. Toalettene bør ha en hygienisk utforming, kapasitet og standard. Vi har i noen områder eksempler på latrineløsninger der de ansatte risikerer å komme i kontakt med innholdet i tanken når de setter seg på toalettet. Eller steder der det ikke er mulighet til å vaske hendene etter toalettbesøk. Det er dessverre ingen av anbudene som har satt krav til standarden på toalettene.

Toalettene må vaskes og vedlikeholdes. I forslag til nasjonale kvalitetsmål for renhold i kommunale bygg er det satt opp at toaletter med høy bruksfrekvens bør renholdes daglig, mens toaletter med lav bruksfrekvens bør renholdes annenhver dag (NKF 2006:21).

Yrkestrafikkforbundet har fått melding om toaletter som kun rengjøres en gang per uke eller sjeldnere. Noen er ødelagt og lekker vann utover gulvet, uten at dette blir reparert. I mange av anbudene er ansvaret for vask og vedlikehold oppført som delt mellom fylkeskommunene/administrasjonsselskapet og busselskapet. I de større byene kan det være flere busselskaper som benytter samme toalett, siden de drifter forskjellige ruter som benytter samme endeholdeplass. Dette kan skape uklarheter og konflikt om hvem som har ansvaret for vedlikehold og rengjøring av toalettene. Det må komme tydelig fram i anbudet hvilken part dette ansvaret ligger hos, slik at det ikke blir uoverensstemmelser om dette som fører til manglende vedlikehold. Både når det er busselskapets og fylkeskommunens/driftsselskapets ansvar å sørge for renhold, er det viktig at dette følges opp til en standard som fører til et godt arbeidsmiljø.



#### 4.3.2. Personlig tid

Det må settes av tid slik at toalettene kan benyttes. Reguleringstid er tid for å ta igjen forsinkelser. I tillegg til dette trengs det tid på endeholdeplassene til at bussjåføren skal kunne ta en personlig pause til toalettbesøk.

En bussjåfør har ikke mye tid i løpet av dagen til å kunne gå på toalettet. Det er tilfeller der sjåførene overhodet ikke har mulighet til å gå på toalettet i løpet av en arbeidsdag. Det fortelles om sjåførere som ikke tør drikke vann eller kaffe på jobb. En sjåfør som må på do er ikke den beste til å ta vare på passasjerenes behov og sikkerhet.

Anbudsutlysningen må inneholde spesifikke krav til at det i kjøreplanen settes av personlig tid til toalettpauser og lignende. Bussjåføren vil ha behov for å gå på toalettet uavhengig av om bussen er forsinket eller ikke. Det kan være stor forskjell på hvor langt det tar å gå fra bussholdeplassen til nærmeste toalett. Dette bør det tas hensyn til når det settes opp personlig tid. Det holder ikke med 2 minutter på endeholdeplassen dersom det er 5 minutter å gå til nærmeste toalett.

Det er få av de gjennomgåtte anbudene som krever at det settes av tid til bussjåførens personlige behov. Østfold kollektivtrafikk og Opplandstrafikk er de eneste som krever at det settes av både personlig tid til fører og reguleringstid. Det er ikke spesifisert noe konkret minimumskrav. Anbudene til Ruter nevner også personlig tid, men da som en felles pakke med reguleringstid. Her er det satt spesifiserte minimumskrav på en del av rutene, men det er ofte svært få minutter. 5 minutter til både å regulere forsinkelser og ha en toalettpause er ikke nødvendigvis tilstrekkelig i Oslo. Det bør skilles mellom reguleringstid og personlig tid. Slik sikres bussjåføren en klart definert mulighet til toalettbesøk, uavhengig av om det er forsinkelser eller ikke.

#### 4.4. Gebyrregimene

Et annet forhold som påvirker bussjåførenes hverdag, er det store antallet hendelser som kan utløse gebyrer for busselskapet. Alle anbudene vi har sett på inneholder en lang liste med mulige brudd på anbudsdokumentene, og forskjellige gebyrer som disse bruddene utløser for busselskapet. Det dreier seg om alt fra 20 000 kr for avgang som ikke går, til 1000 kr per tilfelle for manglende oppropt holdeplass. Alle anbudene har slike gebyrer, og listen er ganske lik mellom anbudene med noen mindre avvik. Noen av bestemmelsene pålegger bussjåføren et kontinuerlig ansvar for innrapportering. Manglende innrapportering kan føre til store gebyrer for selskapet. I andre tilfeller følger gebyrene direkte av bussjåførens utførelse av arbeidet. Eksempler er kjørt for tidlig, manglende eller feil billettering, manglende rapportering av feil på billetteringsutstyr, forsinket avgang, manglende rapportering av forsinket avgang, manglende annonsering av stoppested, manglende oppfylling av korrespondansekrav og mange flere.

Bussjåføren må fortløpende gjennom dagen rapportere inn til driftssentral eller lignende at det foreligger forskjellige uregelmessigheter, slik at busselskapet ikke skal få bot for å bryte anbudet. Dersom det for eksempel er forsinkelser på ruten, må dette rapporteres inn med en

gang, med årsak. Dette er i beste fall en ekstra arbeidsbelastning som kan ta tid og energi bort fra god kundeservice overfor passasjerene. I verste fall kan det være en sikkerhetsrisiko for passasjerene at sjåføren må ha oppmerksomheten sin på annet enn kjøringen.

Det er forståelig at fylkeskommunen/driftsselskapet har behov for regimer for å sikre at busselskapet oppfyller anbudskontrakten. Det er likevel viktig å ikke pålegge bussjåføren en uforholdsmessig belastning. Å konstant være ansvarlig for at selskapet ikke får bøter er et stort stressmoment som øker presset i hverdagen. Det er viktig at fylkeskommunene/driftsselskapet ser denne belastningen opp mot hensiktsmessigheten av gebyret.

## 5.0. Sikkerhet

Både bussjåføren og passasjerene ønsker en trygg buss. Dessverre kan busser være en utsatt arbeidsplass for ran og voldsepisoder. Bussjåfører arbeider kvelder og netter alene, og oppbevarer verdisaker i form av pengevesken. De kan bli utsatt for ustabile og truende personer og ran. Der det kjøres nattbusser vil det i tillegg kunne være en økt usikkerhet i forbindelse med berusede passasjerer. En undersøkelse fra 2013 blant Norsk Transportarbeiderforbunds medlemmer, viste at flertall av de spurte sjåførene følte seg lite sikret mot voldelige eller truende personer. I en undersøkelse blant Yrkestrafikkforbundets medlemmer i 2012 meldte 17,7 prosent at de hadde blitt fysisk angrepet på jobben (YTF 2013). En nye undersøkelse i 2015 viser at tre av ti bussjåfører har blitt utsatt for vold, ran eller trusler. 89,9 prosent av disse har opplevd dette flere ganger (YTF 2015).

Sikkerheten til sjåføren og passasjerene i bussen har blitt adressert flere ganger tidligere. Sist i et partssammensatt utvalg i sektoren. Utvalget utga en rapport om spørsmålet høsten 2014. Vi vet mye om utfordringen og gode tiltak, men det har på noen områder vært vanskelig å gjennomføre de nødvendige endringene. Hvordan anbudet er utformet, kan ha stor betydning for sikkerheten om bord i bussen. Spesifikasjoner i anbudet kan bidra til å bedre tryggheten til både bussjåfør og passasjerer. Vi har derfor sett på innholdet i anbudene på noen områder som tidligere har blitt utpekt som viktige tiltak for sikkerhet på buss.

### 5.1. Kontantfrihet

Det oftest nevnte tiltaket for å øke sikkerheten på bussen er å innføre kontantfrie busser. Det innebærer at man ikke kan benytte kontanter til kjøp av billett inne i bussen. Elektronisk eller forhåndskjøpt billettering kan benyttes isteden. Kontanter vil ikke oppbevares i bussen, og bussen vil ikke lenger være et mål for ran.

YTFs undersøkelse blant egne medlemmer viser at 34 prosent føler seg spesielt utsatt for ran (YTF 2013). En undersøkelse utført for NHO Transport i 2013, viste at 59 prosent av bussjåførene opplevde at kontanthåndtering skaper utrygghet. Både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, samt Transportøkonomisk Institutt, har trukket fram dette som et av de viktigste tiltakene for økt sikkerhet for bussjåfører og passasjerer. Selv om det er bred enighet

i bransjen, trengs det politisk vilje til å gjennomføre dette. Det er opp til fylkeskommunene hvilket billettsystem som skal benyttes på kollektivtransporten (Stordrange 2014).

Av de gjennomgåtte anbudene, nevner kun to begrensninger i bruk av kontanter i bussen. Bare ett legger opp til kontantfrie busser. Finnmark fylkeskommune har nylig lagt ut et nytt anbud som skal være kontantfritt fra 01.01.2016. Passasjerer kan betale med kort på bussen, kjøpe billett på mobilen eller benytte Finnmarkskortet. Troms fylkestrafikk har i sitt anbud lagt inn at det er et mål å få kontantfrihet på bussene, og at operatør må være forberedt på å delta i prosjekter og utprøving av ny teknologi.

Ingen andre av anbudene har nevnt kontantfrihet som tema. Derimot inneholder mange av anbudene systemer for elektroniske billetter som kan fylles på i forkant av reisen og leses av på bussen. Noen har også utviklet apper som passasjerene kan benytte til å betale for billetten. Det finnes altså andre betalingsløsninger i anbudet enn kontanter, men det er kun Finnmark fylkeskommune som følger opp dette med å fjerne kontantene fra bussen.

Det har tidligere vært hevdet at det ikke er mulig å innføre kontantfrie busser, siden kundene må kunne benytte kontanter som betalingsmiddel. Yrkestrafikkforbundet mener at dette hensynet kan ivaretas ved at det er mulig å benytte kontanter på utsalgssteder og automater i forbindelse med bussholdeplassene. Den teknologiske utviklingen har også gjort det mulig å benytte apper på mobiltelefon til betaling. Undersøkelser viser at de aller fleste passasjerer nå benytter elektroniske løsninger, og at det er kun 2 prosent av busspassasjerer som reiser uten teknologier (TØI 2014).

Kontantfrihet kan ha positive effekter også utover økt sikkerhet for bussjåfør og passasjerer. Ved å ta bort kontanthåndteringen ved påstigning vil en spare rutetid og få færre forsinkelser, samt bedre servicen.

## 5.2. Trygghetskamera

Trygghetskamera i bussen er et godt tiltak for økt sikkerhet. Kameraovervåkning har vist seg å øke tryggheten mot ran, voldsepisoder og hærverk på bussen (Stordrange 2014).

Trygghetskamera er et krav i de aller fleste anbud. Alle anbudene som er undersøkt, bortsett fra to, har krav om at det skal være montert trygghetskamera. Det er forskjell på hvordan kravet er formulert og hvor omfattende det er. I de fleste er det krav til trygghetskamera som dekker både passasjerområdet og førerplassen. I mange tilfeller er det her snakk om førerplassen eksklusive fører. I noen anbud er det kun krav til at passasjerområdet dekkes. Noen har krav om at det skal være overvåkning av bakområdet som aktiveres når dørene åpnes, og som vises for sjåføren på monitor. Dette for at sjåføren skal kunne ha oversikt over hva som skjer bak i bussen ved av- og påstigning.

Det er meget positivt at krav om trygghetskamera er en del av de fleste anbudene som ble undersøkt. Målet bør være at det blir en del av alle anbud, på en måte som fører til økt sikkerhet for sjåføren og passasjerene. I alle anbudene med unntak av to, er det kun krav til montert utstyr. Det er ingen spesifikasjoner om hvordan dette skal benyttes. Vi legger til

grunn at det hovedsakelig brukes der det er installert. Dessverre hører vi også om tilfeller der kameraene er montert i bussene, men ikke er i bruk. Ved innføringen av et slikt sikkerhetstiltak er det viktig at bruken drøftes med tillitsvalgte i virksomheten og følger gjeldende lover og retningslinjer. Overvåkingen skal benyttes for økt trygghet, ikke kontrollere og overvåke de ansatte.

### 5.3. Alarmknapp

Den partssammensatte arbeidsgruppen i 2014 pekte også på alarmknapp som et viktig tiltak for sikkerhet i bussen. Utvalget mente at «alle busser på sikt bør være utstyrt med alarm- eller nødknapp, som ved utløsning sender et signalvarsel til trafikkledeledelsen eller annet vakthavende personell». Dette er, ifølge undersøkelsen gjort i 2013, også et ønske fra 90 prosent av bussjåførene (Stordrange 2014).

Det er ingen av de undersøkte anbudene som stiller krav til alarmknapp i bussen. Noen få busselskaper benytter dette på eget initiativ for sine ansattes sikkerhet, men det er altså ingen krav om at det skal installeres slikt sikkerhetsutstyr. Alle busser bør være utstyrt med en alarmknapp som gir en umiddelbar varsling til selskapets trafikksentral. Disse kan igjen varsle nødetatene.

For å øke effekten av disse tre tiltakene bør bussene ha tydelig utvendig merking av at de er kontantfrie, med videoovervåking og alarmknapp. Merking vil kunne fungere forebyggende.

## 6.0. Fysisk utforming av arbeidsplassen

Hvordan den fysiske arbeidsplassen er utformet er viktig for den enkeltes helse og forebygging av belastningsskader og sykefravær. I arbeidsmiljøloven fastsettes det om krav til det fysiske arbeidsmiljøet «Fysiske arbeidsmiljøfaktorer som bygnings- og utstyrmessige forhold, inneklima, lysforhold, støy, stråling o.l. skal være fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes helse, miljø, sikkerhet og velferd. [...] Arbeidsplassen skal innredes og utformes slik at arbeidstaker unngår uheldige fysiske belastninger.» Det er bussen som i hovedsak er bussjåførens arbeidsplass. Dermed kan de tekniske spesifikasjonene for materiell i anbudet være av stor betydning for det fysiske arbeidsmiljøet til sjåførene.

For bussjåfører vil også god fysisk utforming av førerplassen kunne resultere i økt sikkerhet og bedre opplevelse for passasjerene. En bussjåfør som sitter godt og behagelig vil med stor sannsynlighet også vil være tryggere i trafikken.

### 6.1. Førerplassen

I alle bussenbudene vi har sett på, er det svært detaljerte spesifikasjoner for setene i passasjerområdet i bussen. Det spesifiseres avstand mellom setene, sittekomfort og lignende. Derimot hadde ingen av bussenbudene spesifikasjoner for førersetet. Kun anbudet fra Østfold kollektivtrafikk nevnte førerplassen, ved «Utforming av førermiljø bør vurderes og gjennomgås sammen med tillitsvalgte før bestilling».

Dette bør egentlig være en selvfølge og følge av arbeidsmiljøloven. I anbud basert på laveste pris er dette dessverre et innsparingspunkt. De som legger inn lavest mulig standard på materiell, vil ha de laveste kostnadene, og dermed også kunne vinne anbudet. Derfor er det viktig at det settes krav i anbudsgrunnlaget.

Det er mange aspekter ved førersetet og førermiljøet som er av betydning. Noe av det viktigste er mulighet og plass til å regulere setet. Det er en selvfølge i personbiler eller på kontorstolen, men er ikke fullt ut mulig i alle busser. Setet må også kunne snus mot passasjerer og billetteringsutstyr. Dette vil både minske den fysiske belastningen for sjåføren, og kunne føre til økt trafikksikkerhet og mer behagelig kjørestil. Mange busser har mulighet til justering av setet, men størrelsen på førerplassen kan være så liten til at dette ikke lar seg utføre i praksis. Veggene bak, eller på siden, av fører setter begrensninger for hvordan setet kan beveges. Det må derfor også stilles krav til tilstrekkelig plass på førerplassen.

## 6.2. Air Condition på førerplass

Det fremgår i de fleste anbudene at air condition eller klimaanlegg skal sikre frisk luft i bussen, og at det skal være en behagelig og stabil temperatur i passasjerområdet. Det er forskjell på om ventilasjonen skal være for hele bussen, eller om det kun er passasjerområdet som er nevnt. I en del anbud er det også satt opp minimums- og maksimumstemperaturer som skal sikres. I hovedsak er det passasjerene som sikres i spesifikasjonene for temperatur og air condition. Unntaket er Agder kollektivtrafikk og AtB, som spesifikt i sine anbud stiller krav til at bussjåføren skal kunne styre temperaturen på sin plass. Skyss sitt anbud krever at det skal være en egen klimasone for sjåføren.

Et behagelig arbeidsklima er viktig for sjåførene. Det finnes eksempler på at passasjerer har hatt illebefinnende i bussen på grunn av for høy temperatur og manglende ventilasjon. Slike situasjoner kan bli meget alvorlig dersom dette rammer sjåføren. Når det er sol på frontruten kan sjåførplassen bli varmere enn resten av bussen. En sjåfør som plages av meget høy temperatur vil ha vanskeligere for å yte sitt beste overfor sine kunder. I verste fall kan det også føre til farlige situasjoner. Ethvert anbud bør stille krav til at det skal være klimaanlegg på førerplass, og at bussjåføren selv skal kunne justere temperaturen for dette området.

## 7.0. Tiltak

For å bedre situasjonen for bussjåfører og passasjerer, har Yrkestrafikkforbundet forslag til konkrete krav som kan legges inn i anbudene. Minstekrav i anbudet vil forhindre at busselskapene konkurrerer på en måte som går utover arbeidsmiljø eller kvalitet.

### 7.1. Arbeidshverdagen

#### 7.1.1. Rutetider

Det er ikke mulig å definere en universell mal på hva som er realistiske og gode rutetider. Dette kan også variere over tid med årstidene, veiarbeid, omkjøringer, passasjergrunnlag og

lignende. Det er viktig med samarbeid om rutetidene, slik at både busselskapet og bussjåførene kan bidra med sin kunnskap og erfaring. De ansatte kan i denne prosessen ha nyttige innspill og ta del i dialogen om noe som i stor grad påvirker deres arbeidshverdag. Det må derfor legges inn i anbudet at busselskapene og representanter for de ansatte bussjåførene skal ha en aktiv rolle i ruteplanleggingen.

#### 7.1.2. Reguleringstid

Det er positivt og nødvendig at det er krav til nødvendig tid til billettering og oppstart før hver rute. Det er også viktig at det legges inn reguleringstid som gir mulighet til å hente inn forsinkelser på endeholdeplass før neste tur settes i gang. Det bør settes som et minimumskrav i anbudet at man minst skal ha en reguleringstid på endeholdeplassen som tilsvarer 10 prosent av rutetiden på den gitte ruten. Ut over dette bør reguleringstid også drøftes i forbindelse med rutetiden for å gjøre lokale tilpasninger for lengre reguleringstid ved for eksempel rushtid eller andre hindringer som kan skape større forsinkelser.

#### 7.1.3. Toaletter og personlig tid

Det må fastslås i anbudet at det skal være toaletter i forbindelse med endeholdeplasser, og om det er fylkeskommunene/driftsselskapet eller busselskapet som skal stille med disse fasilitetene. I tillegg til krav om toalett må det spesifiseres hvilken standard og renholdsfrekvens som er forventet. Toalettene bør ikke være under den standard vi forventer i andre sammenhenger. Vannklosett og håndvask med rennende varmt vann er et minimum. Det bør også spesifiseres at toalettene skal renholdes minimum annenhver dag.

Anbudene må inneholde krav om at det settes av personlig tid til at sjåføren kan gå på toalettet i løpet av dagen. I den forbindelse må det skilles mellom reguleringstid og personlig tid. Det sikrer bussjåføren mulighet til toalettbesøk uavhengig av om det er forsinkelser eller ikke.

#### 7.1.4. Gebyrregimene

Gebyrregimene er omfattende og kan medføre en uforholdsmessig belastning for sjåføren. Det er nødvendig med tiltak for å sørge for at busselskapene følger opp kravene i anbudet, men det bør vurderes om alle gebyrene er hensiktsmessige, egnede eller nødvendige for det formålet. Spesielt gjelder det gebyrene som medfører en konstant rapporteringsplikt.

### 7.2. Sikkerhet

Det er spesielt pekt på tre tiltak for å øke sikkerheten for sjåfører og passasjerer i buss. Dette er kontantfrihet, trygghetskamera, og alarmknapp.

Disse punktene må legges inn som krav i alle anbud. Anbudet må legge opp til at kontanter ikke benyttes som betalingsmiddel på bussene. Det må være krav til trygghetskamera som overvåker passasjerområdet og førerplass eksklusive fører, i alle busser. Og det må være krav til alarmknapp i bussen, tilknyttet selskapets trafikksentral eller annen vaktentral.

Busser med disse tre tiltakene bør merkes tydelig på utsiden av bussen. Dermed vil tiltakene i fellesskap også virke preventivt mot truende situasjoner.

### 7.3. Fysisk utforming av arbeidsplassen

Hvordan den fysiske arbeidsplassen er utformet, er viktig for den enkeltes helse og forebygging av belastningsskader og sykefravær. For å sikre at sjåførene får fysisk forsvarlige arbeidsforhold, bør det stilles krav til minimumsstandard til førermiljøet. Det må være mulig å justere setet tilstrekkelig bakover, og å snu setet mot passasjerer og billetteringsutstyr. Muligheten til justering må ikke begrenses av for dårlig plass på sjåførplassen. Det må også spesifiseres i alle anbud at det skal være klimaanlegg i bussen som gjør det mulig for sjåføren kunne styre temperaturen ved sin egen sitteplass.

### 8.0. Oppsummering og konklusjon

Det offentlige utforming av anbudene har meget stor betydning for bussjåførens arbeidshverdag. Både gjennom de kravene som stilles, og gjennom hva som ikke spesifiseres i et anbud. Ruteplaner påvirker arbeidstiden og opplevelsen av mestring og stress. Fasilitetene som stilles til rådighet eller kreves, påvirker trivsel og sikkerhet. Spesifikasjonene for materiell kan påvirke den fysiske arbeidssituasjonen og faren for skader.

Norske busselskaper har et meget sterkt kostnadsfokus. Mange av selskapene driver med underskudd og har små marginer. Det er sterk konkurranse om anbudene. Det kan være små beløp som skiller anbudene fra hverandre. Et ensidig fokus på pris ved tildeling, fører til et driv etter å spare der det er mulig. Det er derfor viktig å begrense muligheten til en usunn konkurranse som fører til en stressende arbeidshverdag og dårligere vilkår til de ansatte. Krav må legges inn i anbudene, som gjør det vanskelig å konkurrere basert på å presse standarden nedover.

Det er meget varierende hva som er lagt inn i anbudgrunnlaget i de forskjellige fylkeskommunene. Yrkestrafikkforbundet påpeker derfor behovet for konkrete tiltak gjennom spesifikasjoner i anbudene på noen av områdene som er av størst betydning for bussjåførens arbeidshverdag, sikkerhet og helse. For arbeidshverdagen er det viktig at det er en dialog rundt utformingen av rutetidene, og at det settes klare krav til en reguleringstid på minimum ti prosent av rutetiden på den aktuelle ruten. Det er også viktig at det stilles krav til toaletter, med tilfredsstillende standard og renhold, på endeholdeplassene. Det må settes av tid som gjør det mulig for sjåføren å benytte disse toalettene. For sjåføren og passasjerenes sikkerhet bør det være kontantfrihet på alle busser, i kombinasjon med trygghetskamera og alarmknapp tilknyttet trafikksentral. De tre tiltakene bør tydelig skiltes på utsiden av bussen, slik at de også fungerer forebyggende. En god utforming av førerplassen er avgjørende for den fysiske helsen til sjåførene. Det må være mulighet og plass til å kunne regulere sjåførsetet, og bussjåføren må ha mulighet til å selv regulere temperaturen på egen plass.

I alle anbudsområdene bør det opprettes forumer for dialog og drøfting der både fylkeskommunen eller driftsselskapet, busselskapet og de ansatte deltar. Bussjåførene bør være med å drøfte sin arbeidshverdag. De har verdifull innsikt og erfaring som kan bidra til å bedre opplevelsen både for passasjerer og sjåfører.

## Litteraturliste

Bråten, Mona og Heidi Nicolaisen (2013): *Tilrettelegging i buss, renhold og vakthold. Hvorfor så vanskelig?* Fafor rapport 2013:32. Oslo:Fafø

Longva, Frode og Oddgeir Osland (2008) "Anbud på norsk" *Konkurransetsetting og fristilling ved offentlig kjøp av persontransporttjenester: Effekter for tilbud, kostnader og arbeidstakere*. TØI-rapport 982/2008 Oslo: Transportøkonomisk institutt

YTF (2015) «Tre av ti bussjåfører opplever trusler på jobb», [www.ytf.no](http://www.ytf.no) url: <http://www.ytf.no/3-av-10-bussjaforer-opplever-trusler-pa-jobb/> [lest 01.10.2015].

NKF (2006): *Beste praksis renhold*. Forslag til nasjonale kvalitetsmål for renhold i kommunale bygg ved hjelp av NS- Oslo:NKF

Stordrange, Jon H.(2014): *Sikkerhet i buss*. Rapport fra partssammensatt utvalg. url: <http://nho-transport.no/getfile.php/Filer/Sikkerhet%20og%20beredskap/Sikkerhet%20i%20buss.pdf> [lest 28.01.2015]

TØI (2014): «83 prosent som reiser har smarttelefon». På [www.toi.no](http://www.toi.no). url: <https://www.toi.no/reisevaner-og-mobilitet/83-prosent-som-reiser-har-smarttelefon-article32682-213.html>[lest 27.01.2015]

YTF (2013): *En arbeidsdag å leve med 2012*. Undersøkelse blant Yrkestrafikkforbundets medlemmer.



## **Liste over undersøkte anbud**

Østfold: Busstjeneste i Nedre Glomma og deler av Indre Østfold  
Oslo og Akershus: Busstjenester Oslo Nordøst 2013  
Hedmark: Rutetransport Glåmdalen 2016  
Oppland: Anbud for persontransport i rute 2014 - Lillehammer og Gudbrandsdalen Buskerud: Busstjenester i Øvre Hallingdal 2014  
Vestfold og Telemark: Anbudskonkurransen 2014 Vestfold  
Aust-Agder og Vest-Agder: Busstjenester i ruteområde øst  
Rogaland: Rutetransport Buss Ryfylke  
Hordaland: Austevoll  
Sogn og Fjordane: Rutepakke Nordfjord  
Møre og Romsdal: Busstjenester i kommunene Molde og Gjemnes  
Sør-Trøndelag: Konkurransen om rutenettet i Trondheim, Klæbu, Malvik og Melhus Nordland: Busstransporttjenester i Ofoten  
Troms: Kollektivtrafikk buss Tromsø-området  
Finnmark: Bussruter i Finnmark i perioden 1.januar 2016- 31. desember 2022

