
Saksnr: 2019/101-36
Saksbehandlar Even Vaular
Dato: 01.03.2021

Til: Trafikktryggingsutvalet

Frå: Fylkesdirektør for infrastruktur og veg

Svar på spørsmål frå Leif Fjellro (Folkepartiet Vestland/uavhengige) om språkkrav til bussjåførar og tiltak for å redusera skadeomfanget på bussmateriell

I møtet i trafikktryggingsutvalet 25. januar stilte representant Leif Fjellro (Folkepartiet Vestland/uavhengige) spørsmål om språkkrav til bussjåførar og tiltak for å redusera omfanget av skadar på bussmateriell. Då ikkje Skyss var representert i møtet og kunne svara ut spørsmåla munnleg, vart det avtalt at Fjellro skulle få skriftleg svar. Fjellro sendte spørsmåla sine skriftleg i e-post dagsett 15. februar. Her skriv han:

Språkmessig er det ønskelig at for å få lov til å kjøre buss eller lastebil må en beherske B2 (høyere mellomnivå) i norsk.
Etter å ha fått bekreftet at utenlandske arbeidssøkere kan få ta sertifikat på tyngre kjøretøy på sitt eget språk, synes jeg dette er meget bekymringsfullt om de skulle bli innblandet i en ulykke, også kommunikasjon med passasjerer er viktig.
Hvordan kontrolleres norskkunnskapene til sjåførar på tyngre kjøretøy?
Hva sier Skyss om disse tingene i sin HMS-avtale?
Hva gjør Skyss for å redusere skadeomfanget på selskapets busser?

Skyss v/direktør Målfrid Vik Sønstabø sendte i e-post dagsett 25. februar svar på spørsmåla.

Svar frå Skyss

Hvordan kontrolleres norskkunnskapene til sjåførar på tyngre kjøretøy?

Operatør er pålagt å kontrollere at krava som er stilt til sjåførar, enten gjennom lovverk og forskrifter, eller gjennom kontrakten, vert følgt opp og dokumentert, irekna språkkrav.

I tillegg har oppdragsgjevar (Skyss) rett til å gjennomføre revisjonar av operatør, irekna gjennomføre inspeksjonar og kontrollar av alle forhold som vedkjem utføringa av oppdraget. Døme på forhold er rutinar og prosedyrar knytt til drifta (eksempelvis personalforvaltning, skiftplanlegging, trafikkleiing, kommunikasjon til sjåførar). Oppdragsgjevar kan ileggje operatør dagbøter for avvik som vert avdekt under revisjon og som ikkje er utbetra innan fastsett frist.

Hva sier Skyss om disse tingene i sin HMS-avtale?

I dei siste busskontraktane som Skyss har inngått (til dømes rutepakke Bergen sentrum og Bergen nord), så er det følgjande krav til språk:

«1.8.3.2 Språk

Operatør skal sikre at sjåfør kan snakke og forstå norsk språk, både munnleg og skriftleg. Med dette meinast at dei tilsette bør ha norskkunnskapar tilsvarande nivå B1 i samsvar med nivåklassifiseringar i det felles europeiske rammeverket for språk, CEFR.

Operatør har ansvar for all språkopplæring, samt at kunnskapen vert vedlikehalden hos den einskilde. Operatør skal stille særlege krav om norskkferdigheitar ved tilsetting. Sjåførar som ikkje

har norsk som morsmål, skal ha gjennomført og bestått språktesten norsk for framandspråklege - nivå A2 (basis bruker) før dei vert tilsett.

Sjåførar som allereie er tilsett hos Operatør og som vert tilsett hos Operatør ved verksemdoverdraging, og som ikkje har norsk som morsmål, har Operatør eit særskilt oppfølgingsansvar for når det gjeld språkoppplæring. Etter endt oppfølging (6 månader) skal sjåførane bestå språktesten nivå A2, norsk for framandspråklege (sjølvstendig bruker).»

Hva gjør Skyss for å redusere skadeomfanget på selskapets busser?

Innleiingsvis kan det vera naturleg å presisere at det er operatør som er ansvarleg, og ber risikoen, for alt tap og skade på materiell og gods, samt skade på personell og passasjerar ved utføringa av oppdraget. Oppdragsgjevar (Skyss) er ikkje under noko omstende ansvarleg for skader på operatørens materiell.

Men Skyss bidreg likevel med å legge til rette for at operatør kan unngå skadar med til dømes:

- I kontraktane er det fleire punkt som stiller krav til opplæring og førebuing av sjåførar sitt oppdrag i ruteproduksjonen.
- Vognkrava legg til grunn at fleire skadeavgrensande element skal vere på plass og av god kvalitet.
- Både operatør og oppdragsgjevar skal bidra til at infrastruktur er av god kvalitet (t.d. utbetring av vanskelege vegparti, vintervedlikehald mm).
- Det er dialog mellom operatør og oppdragsgjevar ang. køyretid på ruteproduksjon slik at denne vert tilpassa reelt behov, og at ein på den måten reduserer tidspress som ein mogleg faktor for skadar på bussmateriell