

Oppsiktsvekkende funn i ny rapport. Nå vil AtB ha bedre kontroll på bestillingstransporten.

# La inn fiktive reiser for å få subsidier

*Gjennom å loggføre fiktive reiser - for så å få utbetalt subsidier - har taxisjåfører utnyttet ordningen med bestillingstransport i Nord-Trøndelag.*



re kontroll: En rapport har avdekket at taxisjåfører har jukset med ordningen om bestillingstransport, for å få utbetalt e. Nå vil det fylkeskommunale selskapet AtB systematisere kontrollene. FOTO: ROALD, BERIT

## NYHETER

### PUBLISERT:

04 MARS 2018 21:48

### SIST ENDRET:

05 MARS 2018 08:15



### Erlend Malmo

92068140

erlend.malmo@t-a.no

**Det har i liten grad vært ført systematisk kontroll med ordningen for å hindre at slike ting skjer.**

— HARALD STORRØNNING, AVDELINGSLEDER FOR RUTETILBUD OG INFRASTRUKTUR I ATB

Det slås fast i en utredning, signert det fylkeskommunale AtB. AtB har satt i gang kartlegging av all kollektivtrafikk i Nord-Trøndelag, også bestillingstransporten. En ordning som er svært godt likt blant

brukerne, men også en ordning der det har vært rom for juks blant transportørene som i all hovedsak har vært drosjesjåfører.

Utredningen er gjort i forbindelse med at kollektivtrafikken skal konkurranseutsettes i løpet av utgangen av 2019.

## **20 millioner**

Ordnningen fungerer slik at reisende kan bestille drosje, eksempelvis fra Lierne til togstasjonen i Grong, for å reise videre med tog derfra når det ikke går buss på strekningen. Ordningen gjelder for hele det gamle Nord-Trøndelag, men ikke i gamle Sør-Trøndelag.

Fylkeskommunen bruker rundt 20 millioner kroner årlig på ordningen, mens passasjerene betaler en egenandel som er den samme som busstaksten – på åtte prosent av de faktiske kostnadene.

En tur mellom Lierne og Grong koster i gjennomsnitt nesten 900 kroner. Den reisende betaler kun 37 kroner, dermed subsidierer fylkeskommunen en enkelttur med 828 kroner.

I 2016 var det 70.000 reisende med ordninga, det er det samme antall reisende som AtB frakter i løpet av en halv dag i sørdelen av fylket.

## **Liten kontroll**

Gjennom kartleggingen er det avdekket at taxisjåfører blant annet har «fingert» bestillinger, enten for å få kjøreoppdrag som egentlig ikke finnes – eller for å sikre seg at kjøreoppdraget har tilfalt dem og ikke en annen transportør. Det kan ifølge AtB skje gjennom at en drosjesjåfør legger inn en bestilling i navnet til et familiemedlem.

– Vi vet at dette har skjedd, og har fått beskjed fra Indre Namdal Trafikk og Taxi Midt som har vært vaktbikkjer for fylkeskommunen. Men det har i liten grad vært ført systematisk kontroll med ordningen for å hindre at slike ting skjer, sier avdelingsdirektør for rutetilbud og infrastruktur i AtB, Harald Storrønning.

I tillegg pekes det på at bestillingpunktet, som i dag er HT Safe AS på Hamarøy i Nordland, setter opp tilbringerturer som går parallelt med ordinær rutegående trafikk.

I det Storrønning kaller en miniutredning sies det at Indre Namdal Trafikk og Taxi Midt, som har organisert og fakturert på vegne av flere taxisjåfører har gitt fylkeskommunen beskjed om at de har sett mistenkelige kjøreoppdrag.

«Noen mener videre at det blant enkelte løyvehavere eksisterer en kultur der målet er å sikre seg mest mulig kjøring, og at man dermed kan gå for langt for å skaffe seg oppdrag», heter det i utredningen.

I utredningen sies det også at det er tilfeller av parallellkjøring der fylkeskommunen faktureres for en unødvendig tur.

«Manglende oversikt på toppen kan ofte være et symptom på manglende kontroll nedover i systemet. Det anses derfor som en risikofaktor i seg selv at ikke fylkeskommunen har hatt fullstendig oversikt over produksjonen av bestillingstransporten», heter det i utredningen.

– Vet dere noe om hvor stort omfanget av dette er i dag?

– Nei, ikke annet enn at vi vet at det har skjedd. Men vi forutsetter at de som kontrollerer fakturaene ser sammenhengene. Bestillingspunktet HT safe er i dag i stand til å luke ut de som prøver å få turer som er uberettiget, sier Storrønning.

### **God, men kostbar ordning**

I gjennomsnitt subsidieres hver reise med bestillingstransport flere hundre kroner, og er således kostbart for fylkeskommunen, ifølge Storrønning. Men han understreker også at ordinær rutetrafikk er kostbar ute i distriktene, og viser blant annet til at fylkeskommunen subsidierer hver reise på Hitra og Frøya med 530 kroner og i Osen med over 700 kroner per reisende.

– Det å kjøre kollektivtrafikk med store busser der det bor lite folk er kostbart, og her er bestillingstransport et godt alternativ, sier Storrønning.

Samtidig sier han at dette er fordeling av et velferdsgode til befolkningen slik at de kan bo der de bor.

– Men det vi ser er at hvis vi skal ha en bærekraftig ordning som skal vedvare ut 2021, så er vi nødt til å ha forutsigbarhet og kontroll på kostnadene. Det har vi ikke i dag, og det er også et spørsmål om vi skal utvide ordninga til gamle Sør-Trøndelag også, sier Storrønning