

Til Samferdselsdepartementet
Høringssvar til Nasjonal transportplan 2018-2029
Dato: 29.06.2016

Yrkestrafikkforbundets høringssvar til Nasjonal Transportplan 2018-2029

Det er lett å være enig i transportetatenes overordnede mål for utviklingen av gods- og kollektivtransporten. Effektive gods- og persontransporter, mer gods fra vei til bane og sjø og overgang til mer miljøvennlige drivstoff er ærgjerrige mål som så langt har vist seg vanskelig å nå.

Skal målene nås i perioden fram til 2030, er det Yrkestrafikkforbundets (YTF) mening at det må gjøres tiltak for å begrense personbiltrafikken. Skal vi nå målene for transportpolitikken må det gjøres plass for nyttetrafikken på veinettet. Særlig gjelder dette byene.

Selv om fornyingstakten økes og kapasiteten på veiene stadig utvides, vil YTF minne om at framtidens transporter skal utføres på det veinettet vi allerede har. Bussen vil fortsatt være vårt viktigste kollektivmiddel, tross kraftig satsing på tog. På samme måte vil godstrafikken på vei øke gjennom hele transportplanperioden.

Fortsatt utbygging, bedre vedlikehold og økt fremkommelighet på veiene er nødvendig for å dekke framtidens transportbehov. Overgang til biodrivstoff og andre energiformer vil ventelig bidra til vesentlige reduksjoner i klimautslippene fra veitransporten. YTF vil spesielt peke på behovet for utbygging av kollektivfelt og/eller opprettelse av egne kollektivtraseer i de viktigste byområdene. På hovedveinettet er det viktig at utbyggingen av hvile- og overnattingsplasser for tungtrafikken fortsetter. YTF vil spesielt trekke frem den nye hvileplassen til Statens Vegvesen i Fauske som et godt eksempel for hvordan samtlige hvileplasser bør utarbeides. For å bruke hvileplassen må sjåføren ringe et telefonnummer som står på døren og på denne måten får man registrert hvem som har brukt hvileplassen. Dette håper vi har en positiv effekt på hærverk, tyveri og bråk.

Det påpekes i NTP at godstransport i byområder har et stort og økende volum. Her har man både godstransport inn til byene og nærdistribusjon. I byområdene er det svært utfordrende å finne passende stoppesteder for godstransport inn og ut, og sjåførene som kommer med varer inn til byene må ha mulighet til å gjennomføre lovpålagt hvile. YTF mener byutviklingen i større grad må tilpasses all næringstransport, både når det gjelder varelevering, veiutbygging og hvileplasser. Tilstrekkelige hvileplasser må være et av innsatsområdene til en eventuell byutviklingsavtale.

Næringspolitisk perspektiv

YTF savner imidlertid et næringspolitisk perspektiv på utviklingen av norsk transportnæring.

Transportnæringen har selvsagt stor betydning for konkurranseevnen og utviklingen av norsk næringsliv generelt. Det understrekes ofte. Men transportnæringen er i seg selv en viktig næring som i dag sysselsetter godt over 100 000 arbeidstakere. Med de mål som er felt ned i transportplanen, vil næringen og sysselsettingen vokse kraftig i løpet av transportplanperioden. Med mindre vi ønsker å legge til rette for økt eksport av transportarbeidsplasser, må myndighetene legge til rette for at en slik utvikling faktisk finner

sted. Det betyr eksempelvis at yrkesopplæringen og rekrutteringen til yrkestrafikken må styrkes. Unge mennesker må stimuleres til å velge en næring med gode og trygge arbeidsplasser.

Gjennomsnittsalderen for yrkessjåfører er høy og i løpet av de nærmeste årene vil bemanningssituasjonen i transportbransjen være kritisk, spesielt innen buss. Mange opplever at norske arbeidstakere fortrenses av billig arbeidskraft fra andre deler av Europa. I første rekke gjelder dette godstrafikken, men også bussnæringen rammes av dette. Derfor er det så viktig å holde på prinsippet om at alle som utfører arbeid i norsk transportnæring skal ha norske lønns- og arbeidsvilkår og at transportørene skal forholde seg til norske lover og regler ved transportoppdrag her til lands. Det burde være innlysende, men er det ikke. For YTF er det eksempelvis ubegripelig at norske skattemyndigheter fortsatt ikke håndhever norske momsregler overfor utenlandske transportører i Norge.

Behov for flere og samordnede kontroller

Utenlandske selskaper med helt andre lønns- og arbeidsvilkår enn det som er vanlig i Norge, er en utfordring for hele transportnæringen. Ulike konkurransevilkår bidrar til å presse prisene nedover og svekker lønnsomheten i næringen. Det aller meste av den grensekryssende godstransporten går nå på utenlandske kjøretøy. I tillegg har utenlandske transportselskapers kabotasjekjøring i Norge vokst over tid. Dette representerer et sikkerhetsproblem. Utenlandske kjøretøy, ført av sjåfører som mangler erfaring med norske vinterforhold, er beklageligvis årsak til ulykker og stengte vinterveier.

Statens vegvesen og politiet kan dessuten dokumentere ulovligheter av stort omfang som bytting av identitet, teknisk manipulering av kjøretøy og fartsskrivere, ulovlige førerkort, brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelser, overvekt, dieseltysteri, smugling og annen kriminell adferd. Dette er i stor grad produkter av internasjonaliseringen av transportnæringen.

YTF har tatt initiativ, og fått tilslutning til, allmenngjøring av tariffavtalene for gods- og turbil. Dette er et av flere tiltak med sikte på å skape likere konkurransevilkår i transportnæringen. Statens vegvesen har dessuten opprettet en egen enhet til bekjempelse av transportkriminalitet. YTF er også tilfreds med at Vegvesenet, politiet, Tolletaten og Arbeidstilsynet i økende grad samordner sine kontroller på veiene. Men kontrollvolumet er alt for lite til at selskaper som begår ulovligheter i jakten på økt fortjeneste, løper en reell risiko for å bli knepet. Derfor må innsatsen økes kraftig i planperioden. Det må også avklares at relevant informasjon avdekket på kontroll ikke skal være taushetsbelagt mellom kontrolletatene.

YTF ønsker dessuten skjerpede reaksjoner med selskapsstraff, kjøreforbud og økt bruk av hjullås ved brudd på lover og regler. Ved gjentatte grove brudd på norsk transportregelverk, bør selskapene som kjører kabotasje og internasjonal transport utestenges fra å kjøre i Norge.

Konkurransesituasjonen innen godssektoren er svært tøff, og i altfor mange tilfeller ser vi at dette til syvende og sist går utover sjåførens lønns- og arbeidsvilkår. YTF ønsker etablering av et bestestandardssystem der de transportørene som bevisst og målrettet jobber for å heve standarden innen HMS skal belønnes. Staten må gå i front for dette arbeidet, og YTF krever således en endring i anskaffelsesloven om at landsomfattende tariffavtaler skal legges til grunn ved alle offentlige innkjøp av transporttjenester, også for innkjøp under 500 000 kroner. Dessverre opplever vi ofte at staten som eier bidrar til å forringe situasjonen for sjåførene. Eksempler YTF ønsker å trekke frem er NSB som kjøper inn buss for tog-tjenester fra selskaper som lønner folk kontant per tur, eller som unnlater å tilby sjåførene skikkelige overnattingsmuligheter ved flerdagsturer. Vi ser det også når Bring, som en del av Posten-konsernet, etablerer datterselskap i Slovakia som bidrar til å presse lønninger nedover.

Transportberedskap

Den økende internasjonaliseringen og det faktum at utenlandske transportører overtar større deler av det norske transportmarkedet, vil i neste omgang føre til en nedbygging av norsk transportkapasitet. Eksempelvis har utenlandske aktørers inntreden på det norske turbilmarkedet, ført til en betydelig reduksjon i antall norske turbusser. Dette har svekket transportberedskapen. Ved større hendelser og stopp i togtrafikken på Østlandet er det ikke lenger turbusser nok til å avhjelpe problemene. YTFs gjennomslag for allmenngjøring av minstelønn på turbilområdet har imidlertid (indirekte) bidratt til at enkelte selskaper igjen har begynt å investere i nytt materiell.

Forfall på fylkesveinettet

35 prosent av transportarbeidet skjer på det fylkeskommunale veinettet. 43 prosent av antall ulykker med drepte og hardt skadde skjer på denne delen av vegnettet. Standarden på fylkeskommunale veier er gjennomgående lav. Vedlikeholdsetterslepet er anslått til over 60 milliarder kr.

Yrkestrafikken er avhengig av fylkesveiene. Bruer og tunneler er ofte flaskehalser. Lav bæreevne, rasfare, smale og svingete veier og dårlig dekke er til hinder for næringstransporter til distriktene. En stor del av kollektivtransporten, både i byene og distriktene, er også avhengig av denne delen av veinettet.

YTF tar derfor til orde for en oppgradering av det fylkeskommunale veinettet. Vi er enig i at det trengs ekstra midler til drift og vedlikehold, og advarer mot at det fortsatt legges opp til en underfinansiering av vedlikeholdsinnsatsen på fylkesveinettet. I en situasjon med presset fylkeskommunal økonomi, mener YTF at det kan være nødvendig å øremerke midler til drift og vedlikehold.

Kollektivtransport

Med unntak av jernbanen har fylkeskommunene ansvaret for drift av kollektivtransport. Mange fylkeskommuner har opprettet egne administrasjonsselskap for planlegging og kjøp av slike tjenester. YTF beklager denne utviklingen, fordi det bidrar til å flytte kollektivtrafikken vekk fra folkevalgt kontroll. Vi synes å ha merket at fylkespolitikkerne skyver ansvar fra seg når den direkte styringen av kollektivtilbudet er overlatt til et administrasjonsselskap.

YTF mener dette også har endret rammevilkårene for kollektivanbudene. Pris overskygger alle andre hensyn og er det som vektlegges når anbudskonkurransen avgjøres. Andre forhold som miljø, arbeidstakernes interesser og sosiale behov kommer i annen rekke. YTF mener derfor at representanter for de ansattes organisasjoner aktivt må involveres i anbudsarbeidet.

Gjennom prosjektet "Bedre bussanbud" har YTF vist hvor viktig det er at de ansatte kan øve innflytelse på ruteplanlegging og anbudskriterier.

Dette kan eksemplifiseres med noe så prosaisk som toalettforholdene for bussjåførene.

Det sier seg selv at også bussjåfører av og til har behov for å besøke et toalett. De er derfor avhengig av at ruteopplegget faktisk gir anledning til toalettbesøk, og enda viktigere; at de har tilgang til toalett langs ruta – og det er ikke alltid tilfelle. I mange tilfeller blir skogen eneste alternativ.

Manglende sanitærforhold skyldes i noen grad uklar ansvarsfordeling mellom fylkeskommune og busselskap. Etter YTFs oppfatning er det helt og holdent fylkeskommunens ansvar å sørge for denne typen varig infrastruktur og vedlikehold.

Kontantfri kollektivtransport

YTF har vært en pådriver for kontantfrihet på buss og bane. Å frakte og oppbevare kontanter er en risikofaktor for sjåførene. Det har vært årsak til ran og overfall. Billetteringen er dessuten tidkrevende – og det er et paradoks at sjåførene fortsatt må håndtere kontanter, mens bankene blir kontantfrie. YTF viser til at trikken i Oslo ble kontantfri fra 31. januar 2016. Dette er en forsøksordning, men erfaringene er gode og vi håper dette blir en varig ordning som kan videreføres til all kollektivtrafikk i Norge.

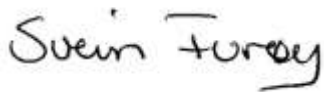
ITS må utvides med transportregister

I forbindelse med ITS foreslår YTF at det også opprettes et transportregister, hvor all kabotasjetransport, kombinert transport og internasjonal transport registreres. Dette betyr at om man skal transportere gods over grensen til Norge må dette registreres. Et slikt register vil øke kunnskapen om godstransport i Norge. I tillegg vil et transportregister være et viktig verktøy i å følge opp transportlovgivningen. For å få full effekt av et transportregister kan dette utarbeides i sammenheng med foreslått register for utsendte arbeidstakere. På denne måten kan både transportlov og allmenngjøring kontrolleres, for å hindre sosial dumping og lovbrudd i norsk transportbransje.

YTF vil for øvrig bemerke at innføring av nye ITS-systemer og flåtestyring kan komme i konflikt med personvernet. Systemene gir anledning til å overvåke sjåfører under utførelsen av arbeidet. Det er viktig at dette hensyntas i vilkårene for bruken av nytt utstyr. YTF har medlemmer som tidligere har blitt utsatt for ulovlig overvåkning på dette viset.

Hensikten med avanserte datasystemer og flåtestyring må derimot være å sørge for at både transportører og sjåfører har tilgang til all den informasjon de trenger for å utføre sikre og effektive transporter.

Når det gjelder selvgående kjøretøyer erkjenner vi at teknologien til dels finnes i dag og at den utvikles i et voldsomt tempo. Samtidig er det viktig at denne type automatisering ikke går utover sysselsettingen i transportnæringen, men snarere bidrar til at man utnytter teknologien til å bedre trafiksikkerheten til det beste både for sjåføren, medtrafikanter og eventuelle passasjerer.



Svein Furøy, forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet