

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Oslo, 30.09.2019
Vår ref. 19/1530-5
654.0/KJST
Deres ref. 19/1492-

Att:

Høring - Rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til mottatte høring og har følgende kommentarer og innspill.

Rapporten er et av grunnlagsdokumentene for arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP). NTP har vært – og er – omfattet av stor interesse for flere forbund både i og utenfor LO samt flere organisasjoner på arbeidsgiversiden.

Mer effektiv og bærekraftig transport av personer og gods har potensiale til å gi både mennesker mer frihet, samt å frigjøre store ressurser for samfunnet. Målene i rapporten er gode og LO stiller seg bak dem.

Rapporten trekker opp linjer i utviklingen knyttet til bruk av teknologi og mobilitetskrav som vil stille store krav til omstilling i arbeidslivet for store yrkesgrupper. Det som er tatt inn om nye, framtidsrettede arbeidsplasser og jobbskaping er viktig. Samtidig er ordet "Arbeidstakere" ikke nevnt i rapporten. LO vil minne om at det i hovedsak er de samme menneskene som er dagens og morgendagens arbeidstakere og som skal utføre oppgavene som samfunnet vårt etterspør både før, under og etter omstillingen. Rapporten peker helt korrekt på Norges høye kompetansenivå og derav avledede høye evne til kontinuerlig omstilling som et fortrinn. Dette fortrinnet er resultatet av en langvarig investering i folk. Hensynet til kompetanseheving av arbeidstakere som påvirkes av endringene i transportsektoren fortjener derfor større plass i rapporten.

Nullutslippskjøretøy

Det er ingen grunn til å betvile at de fleste kjøretøy for persontransport i løpet av relativt kort tid vil være nullutslippskjøretøy. Det samme vil skje for godstransport i byer. I hovedsak vil det være elektrifisering som vil være det dominerende her. Når det gjelder godstransport over større avstander er det nok mer usikkert hvilke energiformer som vil dominere. En ting er hva vi kan gjøre nasjonalt, noe annet er den grensekryssende transporten. Vil Norge på eget grunnlag kunne stille krav til at kjøretøy som skal utføre kabotasje skal være nullutslippskjøretøy?

Selvkjørende transportmidler

Dette er på full fart inn, og prøveprosjektene dukker opp i stadig økende tempo. Det er fortsatt et godt stykke igjen til teknologien er god nok, men rapporten nevner ikke arbeidstagerens rolle. Omstilling er krevende og uten å gå i dybden på omfanget så kan vi anslå at det i dag er ca. 70000 årsverk innen lastebil, buss og taxi. Selv om antallet sjåfører skulle gå ned vil det sannsynligvis være et stort behov for denne yrkesgruppen i lang tid fremover, men da med andre tilleggsoppgaver som følge av at selve kjøringen tar mindre tid.

Landsorganisasjonen i Norge

Torggata 12, N-0181 Oslo E-post: lo@lo.no www.lo.no Telefon: +47 23 06 10 00 Organisasjonsnummer: 971 074 337
Kontonr.: 9001 07 00182 Faktura på e-post: 971074337@autoinvoice.no Elektronisk faktura (EHF): 9908:971074337



Det vil være et stort behov for etter- og videreutdanning av disse yrkesgruppene. Regjeringen har i de foreløpige forslag til lovendringer knyttet til utprøving av selvkjørende kjøretøy lagt vekt på at de som utfører slik testing skal ha de nødvendige sertifikater for de aktuelle kjøretøygruppene.

Dersom disse arbeidstakerne skal ha en trygg jobb må en slik omstilling skje i nært samarbeid med partene i arbeidslivet. Vi mener det vil være naturlig at etter- og videreutdanningen skjer med bakgrunn i den eksisterende fagutdanningen i transportfagene.

Bruk av individuelle transportmidler og delingsmobilitet

Delingsmobilitet gir enormt potensiale for bedre utnyttelse av veinett og andre investeringer, og gir folk en mulighet for å både få bedre fremkommelighet til en lavere pris. Det er svært attraktivt. Samtidig ser vi at mange som arbeider i plattform-selskaper mangler flere av de grunnleggende rettighetene arbeidstakere har, som f.eks. sykepenger, feriepenger osv. I tillegg blir de ofte utsatt for press fordi de kun får lønn per oppdrag og at de ikke er underlagt arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstid. I lastebilsektoren er det svært mange "selvstendige" enbilseiere som i realiteten er bundet til kun å kjøre for ett selskap.

Begge deler representerer en uønsket utvikling. Innføring av ny teknologi er ikke i seg selv en begrunnelse for å endre norske arbeidstakers rettigheter eller velferdsnivå.

Sikkerhet

Selv om utnyttelsesgraden av kjøretøyene økes og den generelle trafiksikkerheten blir bedre, blir vi også mer sårbare. Helt eller delvis autonome transportsystemer kan overtas av andre. Beredskap i tilfelle kriser, naturkatastrofer og krig blir viktigere.

Under arbeidet med å utvikle slike kjøretøy er det viktig at sikkerhet har høy prioritet og at alternative, manuelle systemer ikke avskrives.

Rapporten er grundig på mange områder og det er sannsynlig at de omtalte endringene kommer raskere enn forventet – slik endringer bestandig har gjort. Mange av endringene representerer framskritt for folk og næringsliv. Vår sterkeste innvending går på at den i for liten grad drøfter de sosiale konsekvensene av utviklingen.

Med vennlig hilsen
LO Norge

Roger H. Heimli
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Saksbehandler: Kjetil Staalesen

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.