



**YTF avd.2/202 region Hordaland Sogn & Fjordane representerer over 1500 ansatte innen kollektivtransportbransjen i regionene.**

ÅPENT BREV TIL MEDIA OG POLITIKERE I BERGEN OG HORDALAND.

**KONSEKVENSER AV ØKT SATSING PÅ KOLLEKTIVTRAFIKK OG MILJØTILTAK INNEN SENTRALE OMRÅDER I BERGEN.**

YTF avd.2 har stor forståelse for ønske om en bedring av miljø både angående luftkvalitet og trafikal overbelastning i sentrale områder i Bergen by.

Vi er imidlertid bekymret for de tiltak som synes å bli foreslått der en ønsker flere over på sykkel og kollektiv transport. For YTF gjelder bekymringen først og fremst et sannsynlig behov for mer personell til buss og bane, (det vil si sjåførere og vognførere), men også behov for investering i materiell og for økt fremkommelighet.

#### **Personell:**

Det er, og har lenge vært, stor mangel på sjåførere. Økte krav til utdanning til yrkessjåfør og derav betydelig kostnadsøkning, har ført til et minimum av nyrekruttering til yrke. Dette har igjen ført til at en henter inn en anselig mengde sjåførere fra andre land noe som igjen har to utfordrende konsekvenser, kostnad og språkopplæring.

Bli økt kollektivsatsing en realitet vil behovet for flere sjåførere måtte planlegges med minst ett års margin, helst mer. Dette for å få gjennomført utlysning, utvelgelse, grunnopplæring samt å imøtekomme myndighetskrav ang. spesialkompetanse.

Må en hente inn utenlands arbeidskraft er utfordringene stor, spesielt angående språk. Først gjennomføres opplæring over 6 til 9 mnd. i kandidatens hjemland. Når kandidatene tas hjem er det internopplæring i bedriften, ordning av dokumenter og papirer samt fortsatt språkopplæring over flere måneder.

Totalkostnadene for denne prosessen ved økt kollektiv satsing har de forskjellige kollektivselskap i nåværende anbud ikke tatt med i sine kalkyler og det vil bli en utfordring om en politisk har kompetanse til å se denne utfordringen og bevilge de nødvendige midler i forkant.

Det finnes nok noen norske/svenske mulige sjåførere i eksisterende arbeidsmarkedet men pr. i dag er dette marginalt.

**Materiell:**

I dagens situasjon kjøres det av kollektivselskapene i anbud med et marginalt antall busser i forhold til behov. Dette av økonomiske årsaker der en med de økonomiske rammebetingelsene ikke ser seg råd til å ha for mange busser stående som reserve i beredskap. Økt kollektivsatsing vil kreve en vesentlig økning av busspark, spesielt for å dekke økt behov i rush tidene morgen og ettermiddag hvor bussene blir stående ubrukt på dagtid, kveld og natt. Dette har også en økonomisk side som ikke er dekket inn i dagens anbud.

**Tilrettelegging for økt kollektivsatsing:**

Erfaringsmessig har YTF en oppfatning av at en, (politisk), setter i gang slike tiltak uten at det i forkant er tilrettelagt for en realistisk gjennomføring.

Uten en god tilrettelegging vil høyst sannsynlig dette i første omgang gå ut over de ansatte, spesielt sjåfør i kollektivselskapene. Økt arbeidspress på grunn av manglede sjåførere og manglende materiell er en åpenbar konsekvens, noe som igjen vil gå ut over service til de reisende, og i verste fall umuliggjøre en tilfredsstillende gjennomføring av økt kollektivtilbud.

**Trafikale forhold:**

YTF erfarer mye snakk og løfter rundt fremkommelighets tiltak for kollektivtrafikk. Noe er gjort men i alt for liten skala og mye stykkevis og delt. Miksing av både syklende, privatbil, el-bil, taxi, godstrafikk og busser gagnar ikke en god trafikal løsning og heller ikke trafikk sikkerhetsmessig.

Skal det satses på økt kollektiv og sykkel bruk, må det prioriteres at disse to trafikantgruppene får en tilrettelagt fremkommelighet fullt og helt og ikke stykkevis og delt og ikke i konflikt med hverandre.

Som en del av økt fremkommelighet er også hurtigere avvikling av kollektivtransporten viktig. Et stort løft i den sammenheng er å få bort billettering på bussen. Dette vil ha tre viktige positive effekter:

1. Vesentlig kortere stans/tid på holdeplasser og terminaler. Bussen stopper, åpner dørene for av/påstiging, lukker dørene og kjører videre.
2. Besparelser ved ikke å ha kostbart system for billettering på bussen. Det gjelder både anskaffelse, servise og vedlikehold samt opplæring av personell. Disse midlene kan benyttes til billettering på alternative måter.
3. I tillegg miniseres bussen og sjåførens pengeveske som potensielle rans mål. Sjåførenes fagforeninger har i mange år arbeidet for kontantfrie busser noe som i denne sammenheng kan oppnås.

I tillegg vil bedre fremkommelighet også ha en positiv miljømessig effekt, spesielt på grunn av vesentlig mindre tid på holdeplasser og derav mindre tomgangskjøring.

### **Miljø:**

Angående miljø og forurensings problematikk etterlyser YTF en mer nyansert fremstilling av realiteter. Ofte fremstilles bussene som en forurensings versting noe som er en grov feilinformasjon. Bussparken i Hordaland er etter innføring av anbud, nesten uten unntak, bestående av busser med lavutslipp motorer Euro 5/6. En stor andel er gassbusser med nær 0 utslipp fra motor.

Angående dieselbusser kan det virke som om kompetansen er helt fraværende og her er det viktig med noen opplysninger:

I Europa er det for lengst definerte krav til dieselmotorer angående teknisk konstruksjon spesielt relatert til utslipp. Kravene er stadig økende og har betegnelsen Euro 0 til Euro 6, hvor Euro 6 har de hittil nyeste teknologiske kravspesifikasjonene.

Det er svært stor forskjell på utslipp fra en eldre dieselmotor og nyeste krav til Euro 6. (se vedlagte tabell). Dette gjelder spesielt for tyngre kjøretøy men det er også store forskjeller angående eldre og nyere dieselmotorer for personbil og lettere varebiler og minibusser.

I de fleste land i Sentral-Europa har en tatt konsekvensen av dette og opprettet **miljøsoner** i byer og miljø sensitive områder der en **kun tillater kjøring med dieselmotorer av Euro 5 og Euro 6 type.**

Det kan virke som om de politiske miljøer i Norge ikke har kompetanse eller forståelse for dette og neglisjerer den teknologiske utviklingen. Her burde en se til gjennomføring og erfaringer fra andre land før en kategorisk stempler dieselmotoren som miljø versting og lager egne særnorske forordninger der en drar alle dieselmotorer over en kam.

***YTF Hordaland, Sogn og Fjordane  
Leder Trude Valle***

Vedlegg tabell utslipp Eurokrav:

## tøi Krav til motorer - tunge kjøretøy

Direktiv (registreringsår)	NO <sub>x</sub>	PM	HC	CO
Euro 0 (=1993)	17,0	0,65	1,5	5,6
Euro I (1994-1996)	8,0	0,36	1,1	4,5
Euro II (1997-2000)	7,0	0,15	1,1	4,0
Euro III (2001-2006)	5,0	0,10	0,7	2,1
Euro IV (2007-2008)	3,5	0,02	0,5	1,5
Euro V (2009 -2014)	2,0	0,02	0,5	1,5
Euro VI (2014-)	0,4	0,01	0,13	1,5

## tøi Tunge kjøretøy - Bybusser utslipp NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub> (g/km) Kilde: HBEFA

