

**Møte fredag den 1. februar kl. 10**

President: J ø r g e n K o s m o

D a g s o r d e n (nr. 45):

1. Interpellasjon fra representanten Sigrun Eng til samferdselsministeren:

«I transportsektoren ser vi at det er stadig vanskeligere for transportselskaper å skaffe kvalifiserte førere til kollektive transportmidler og andre større kjøretøy. Både NSB, bussnæringa og lastebilnæringa melder at de har problemer med å skaffe førere som er kvalifiserte til jobben. Vi vet at førermangel, omfattende bruk av overtid og mindre erfarne sjåførere også kan påvirke sikkerheten i transportnæringa. Det er grunn til å tro at lav lønn og ubekvem arbeidstid er medvirkende årsaker til denne utviklinga. Utvidet bruk av anbud i transportsektoren kan være med å forsterke disse problemene ytterligere.

Hva vil statsråden gjøre for at vi skal få et tilstrekkelig antall godt kvalifiserte førere til disse næringene i framtida?»

2. Referat

S a k n r . 1

*Interpellasjon fra representanten Sigrun Eng til samferdselsministeren:*

*«I transportsektoren ser vi at det er stadig vanskeligere for transportselskaper å skaffe kvalifiserte førere til kollektive transportmidler og andre større kjøretøy. Både NSB, bussnæringa og lastebilnæringa melder at de har problemer med å skaffe førere som er kvalifiserte til jobben. Vi vet at førermangel, omfattende bruk av overtid og mindre erfarne sjåførere også kan påvirke sikkerheten i transportnæringa. Det er grunn til å tro at lav lønn og ubekvem arbeidstid er medvirkende årsaker til denne utviklinga. Utvidet bruk av anbud i transportsektoren kan være med å forsterke disse problemene ytterligere.*

*Hva vil statsråden gjøre for at vi skal få et tilstrekkelig antall godt kvalifiserte førere til disse næringene i framtida?»*

**Sigrun Eng (A):** I den seinare tida har det blitt fokusert mykje på trafikktryggleiken, dessverre med bakgrunn i enda fleire alvorlege ulykker. Media har begynt å interessere seg for saka, og sender ut daglege dosar med oppslag om ulykker, utforkøyeringar og problem knytte til utanlandske kjøretøy med sommardekk på vårt uføre-seielege vinterføre. Berre den siste veka har eit titals tyske vogntog vore blanda inn i ulykker i Noreg. Når utanlandske sjåførar kan køyre kabotasje, dvs. køyreoppdrag frå A til B innanlands når dei først er her, må ein kunne stille krav til gode dekk, bremsar og andre tekniske hjelpemiddel som gjer at dei ikkje blir ein fare for seg sjølve og andre på vegen. Kan vi f.eks stille krav om at sjåførar har kunnskap om bremselengde på vinterføre? Kan vi stille krav til at alle lastebilane skal ha kjettingar i bilen i eit visst tidsrom i året – krav som ikkje er diskrimineran-

de, men som kunne gi sjåføren ein sjanse til å ta seg fram dit han skal når det trengst? Kan vi stille krav om ei viss yrkeserfaring når dei skal ferdast på våre vestlandske, smale vegar? Sender vi dei ut på ein sjanseseilas der vegbana sluttar utan vegskulder, alt pakka inn i snø?

Utforkøyeringar og velt er det langt fleire av enn vi høyrer om i riksmidia. Det gjeld både våre egne sjåførar og utanlandske. Eg las for ikkje lenge sidan om ein 20 år gammal norsk sjåfør som sklei utfor vegen i ein sving. Tønner med forureinande innhald låg strødd hulter til bulter, og det lokale brannvesenet hadde ein stri tørn med å samle saman tønnene blant snøen og isen i elva der dette skjedde. Vegen var glatt, skoninga dårleg og lasta hadde forskove seg. Tru om kontrollen er god nok på dei norske bilane?

Er kontrollen med bilar frå Aust-Europa lik den vi har for dei norske bilane? Om leveringsstaden er Oslo og ein har fått løyve til å køyre dit og ikkje lenger, men så gir eigaren ordre om å køyre til Bergen, og brått kan ein stå i ein bakke opp mot Geilo – har ein da tatt seg til rette utover løyvet? Eller er det slik at når ein først kjem til Noreg, kan ein køyre kor ein vil? Ein kan ofte stille seg desse spørsmåla når ein les kva avisene skriv.

«Galskapen må stoppes», stod det å lese i Hamar Arbeiderblad etter ulykka på Morskogen. Ja, det må i alle høve vere vilje frå myndigheitene til å lytte til Norges Lastebileier-Forbund og andre som ønskjer tiltak velkommen. Frå den kanten har det dei siste åra kome mange innspel til tiltak som vil gi auka trafikktryggleik. Men det har tatt tid før ein har fått svar, om dei i det heile har fått noko. Og innan opplæringa har det ikkje skjedd store endringar etter som tida har gått. Framleis er det slik at elevar lærer om bremsesystem som ikkje lenger er i bruk. Men det er ingen praktiske øvingar i korleis ein skal sikre lasta. I læreplanen som blir brukt, står det under sikring av last at ein «skal kunne gjøre rede for hovedkrav», «skal kunne de vanligste metoder» og «skal kunne beskrive viktige prinsipper» – altså ingenting om praktisk trening på dette svært viktige tryggingområdet. Ein kan nesten lure på om lærarkreftene rundt omkring har fått med seg denne delen, det har i alle fall Norges Lastebileier-Forbund, som meiner at teori og praksis i langt sterkare grad enn i dag må gå hand i hand. Blir dette ofra stor nok merksemd på Statens trafikkklærerskole, skulen som utdannar køyrelærarar, når det er noko næringa føler at dei ikkje blir flinke nok til etter opplæringstida? Da er det kanskje manglar på alle plan. Kunne ein i tillegg til kontrollar som ein må ha, og som skal aukast, bruke dei som driv med kontrollar, aktivt i opplæring? Basiskunnskap til fleire ville hjelpe. Eg berre spør, og ser fram til svaret frå statsråden og hennar tilnærming til utfordringane. Dei som utfører kontrollen, kan i alle fall faget sitt. Dei får dei beste skotsmåla.

All denne mediestormen mot yrkesgrupper som vi er så avhengige av, gjer at yrkesutøvarar blir sette i eit dårleg lys. Vi har alle høyrte om cowboyar, amfetaminbruk, brot på køyre- og kviletid, triksing med fartsskrivarar, og at fartssperrene blir kopla ut. Sjølvsaugt er dette ulovleg, og eg vil, på same måten som både lastebilnæringa sjølv

og Transportarbeiderforbundet, ta sterk avstand frå dette. Men vi veit at det finst. Det er få av dei, men dei set heile næringa i eit dårleg lys.

Det er mogleg å skaffe seg sjåførar frå land der løna er lågare og rettane som vi har her, nesten er fråverande. Det kan òg vere norske eigarar registrert i andre land med sjåførar frå eit tredje land. Da blir det uoversiktleg. Tilbodet dei får frå norske arbeidsgivarar, er ofte å samlikne med knappar og glansbilete. Det kan i mange høve samanliknast med tilstandane i skipsfartsnæringa før vi fekk rydda opp.

Negativ omtale av ei yrkesgruppe gjer at rekrutteringa blir svært vanskeleg. I tillegg er det slik at vareproduksjonen skal fram, «just in time» som det heiter, og avlønninga når det gjeld utanlandskøyting, er ofte prosentvis av brutto omsetning eller kilometertakst. Dess fleire kilometer, dess meir pengar i pungen. Livet som utanlandssjåfør er ein livsstil, ein jobbar mest døgnet rundt, er borte frå familien om lag 300 dagar i året for å få ei brukbar løn. Det seier seg sjølv at dette ikkje skaper stabilitet, men fører til at folk brenner sitt lys i begge endar.

Vi er inne i ein vond sirkel. Eg har teke opp nettopp dette i interpellasjonen i dag for å prøve å gi desse viktige yrkesgruppene eit ansikt, setje fokus på ei yrkesgruppe som ber om hjelp til å bli respektert på ein betre måte enn dei er i dag, som ber om betre opplæring, og som ikkje vil lene seg tilbake og vente på eit EU-direktiv eller ei forordning, som først vil kome i 2008, om dei blir samde. Har vi tid til å vente? Kan vi stille strengare krav nasjonalt?

Ingen har nokon å misse. Vi har skadetal som vi aktivt vil jobbe for å få redusert. Vi har ein nullvisjon: Ingen skadde eller drepte i trafikken. Vi veit at ulykker kostar, både menneskeleg og i forsikringsutbetalingar.

Før eg går over til ei anna transportgrein, vil eg seie at lastebil og trailer kjem alltid negativt ut der dei er innblanda i ulykker, men nesten alltid i møteulykker er det personbilen si skuld. Lastebilen er så stor. Vi har alle kjent suget etter den, sjølv om vi sit i bilen. Slik eg ser det, kan det ikkje med dagens vegstandard vere tidspunktet for å auke lengda på trailerane til 25,25 meter. Før det kan skje, må mange av dei brikkene eg no har nemnt, vere på plass, pluss at stamvegane må vere meir samanhengande utbetra, og ikkje som no, berre stykkevis og delt.

Ein kunne gripe tak i desse utfordringane på forskjellig vis, men eg har meint å sirkle inn på kvifor desse yrkesgruppene har fått ein slik negativ status. Nå vil mest ingen utføre desse viktige samfunnsoppgåvene lenger. Det er vanskeleg å få folk til å vere lenge i jobbane sine. Ein bussjåfør med ei topplønn på 210 000 kr brutto, med ei arbeidstid som strekkjer seg over 12 timar pr. dag, får ingen kompensasjon for den ulaglege arbeidstida si, med ei arbeidsveke på opptil 60 timar, medan andre yrkesgrupper er heilt nede i 30 timar. Usikkerheit med omsyn til oppkjøp, fusjon, tilbodsutlysing og fare for tap av opptent pensjonsrettar gjer sitt til at det er stor flukt frå desse viktige yrka. Sjåførane fraktar også det kjæraste vi har, nemleg barna våre.

Transportbedriftenes Landsforening har anslått at det trengst ei nyrekruttering på om lag 3 000 yrkessjåførar kvart år. Det er eit formidabelt gap mellom behov og søkjarmasse. Nettbuss på Vikersund søkte etter bussjåfør. Ingen søkte. Det resulterte i at dei som held ut, får enda meir overtid. Lekkasjen er også stor til tungtrafikkøyting, med kortare arbeidstid og ryddigare og betre løns- og arbeidsvilkår, noko som tappar bussnæringa. Tankbilkøyting og timebetaling blir langt å føretrekkje for fleire og fleire. Bussjåførar er ei yrkesgruppe i forubbing. Det er nok lenge sidan ein kunne synge «En bussjåfør, en bussjåfør, det er en mann med godt humør». Dagens verkelegheit er oppgittheit.

Ingen politiske parti i dette hus har grunn til å slå seg på brystet og vere tilfreds med det som er gjort. Vi har i fellesskap eit ansvar for å gi transportyrket eit lyft. Vi skal satse på kollektivløysingar, men vi manglar lokførarar, bussjåførar, trikkeførarar og trailersjåførar som skal bringe til torgs dei varene vi skal selje for å få meir pengar til velferd. Vi er inne i ein vond sirkel.

Har statsråden nokon plan på kort og på lang sikt?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Representanten Eng tar opp meget viktige og aktuelle spørsmål.

Fra tid til annen medfører mangelen på førere at buss- og togruter må innstilles. Når passasjerene kommer for sent til jobben, og barn blir hentet i barnehage og skole senere enn planlagt, oppfattes kollektivtrafikken som upålitelig. Dette er en utvikling Regjeringen på ingen måte ønsker.

Generelle forhold i økonomien gir seg utslag i arbeidsmarkedet. De siste års stramme arbeidsmarked har gjort at mange bransjer har manglet arbeidskraft. På sikt er jeg ikke i tvil om at mangel på kvalifisert arbeidskraft vil bli den begrensende faktor for mange bedrifter og bransjer. Derfor legger Samarbeidsregjeringen stor vekt på å øke tilgangen på arbeidskraft, og kvalifisert arbeidskraft. For å gi bedriftene bedre vekstmuligheter vil Samarbeidsregjeringen bl.a.

- styrke de skattemessige incentivene til å arbeide
- frigjøre arbeidskraft i offentlig sektor gjennom konkurranseutsetting og avbyråkratisering
- gjøre det enklere for personer fra land utenfor EØS-området å få arbeidstillatelse i Norge
- gjøre det lettere å kombinere alders- og uførepensjon med deltidsarbeid
- endre skatte- og pensjonssystemet slik at det blir mer lønnsomt å stå lenger i arbeid før pensjonering

En offensiv politikk for å øke tilgangen på arbeidskraft er derfor et prioritert område for Regjeringen og vil komme også transportnæringen til gode.

Føreryrkets status, lønnsnivå, opplæringstilbud, karrieremuligheter, arbeidstid, alderssammensetning m.m. sammenlignet med andre arbeidsgrupper har betydning for situasjonen. Bransjen selv må ta sin del av ansvaret for å gjennomføre nødvendige tiltak, bl.a. på områder som arbeidsmiljø, lønn, arbeidstidsordninger og karrieremuligheter. Samtidig forutsetter tilgangen på dyktige førere offentlig engasjement i et samarbeid med bransjen,

ikke minst for å få fokusert mer på utdanning og kompetanse, som representanten Eng er opptatt av.

Kompetansen som fører av buss og lastebil erverves gjennom opplæring som enten betales «privat», dvs. av den enkelte selv eller av arbeidsgiver, eller av det offentlige, via Aetat, videregående skole og Forsvaret.

Tall fra Vegdirektoratet tyder på at tilgangen på personer med førerkort i buss- og godsbransjen er betydelig større enn bransjens anslag over førerbehov. Tall fra Aetat tyder dessuten på at det ikke er like vanskelig å rekruttere førere til buss og sporvogn som til sjåføreryrket for øvrig. En utvalgundersøkelse fra juni i fjor indikerer forholdsvis liten mangel på buss- og sporvognførere. Det kan ha en sammenheng med at mange busselskaper tilbyr gratis førerkortopplæring til studenter og andre utdanningssøkende mot at aktuelle kandidater binder seg for en viss periode som deltidsansatt.

En større andel sjåførere med svakt erfaringsgrunnlag kan gi seg utslag i flere ulykker. Transportnæringen generelt er imidlertid preget av stor gjennomtrekk. Både styrking av opplæringstilbudet og gjennomføring av kontrolltiltak er nødvendig for å forhindre at problemene går ut over sikkerhetsnivået i transportsektoren.

Når det gjelder bruk av overtid, er yrkessjåførere underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I tillegg kommer arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser til anvendelse. Overholdelse av dette regelverket kontrolleres av Statens vegvesen, Politiet og Arbeidstilsynet.

Det har framkommet krav om at både utdannings- og samferdselsmyndighetene må engasjere seg på en mer offensiv måte på utdanningssiden. Jeg har registrert konkrete forslag, som f.eks.:

- Fagutdanningen til yrkessjåførere bør være et offentlig ansvar og framstå som en fullverdig og integrert del av det offentlige utdanningstilbudet.
- Tittelen yrkessjåfør bør beskyttes og kun tillates brukt om dem som har gjennomført og bestått treårig fagutdanning som yrkessjåfør, med henvisning til krav som stilles til mannskap på andre transportmidler.
- Krav om obligatorisk sikkerhetsopplæring av bussførere, med henvisning til krav tilsvarende dem for førere av ferge, tog og fly.

I en tid med stramt arbeidsmarked og mangelfull rekruttering kan det være vanskelig å fjerne sjåførermangelen ved å øke kravene. Forslaget fra Transportbedriftenes Landsforening, TL, om at aldersgrensen for førerkort klasse D, for buss, senkes fra 21 år til 18 år under gitte forutsetninger – slik ordningen i noen år har vært både i Norge og i EU-land for tyngre godsbiler – kan imidlertid gi resultater på kort sikt.

Jeg vil se nærmere på disse forslagene, som bl.a. TL står bak, i forhold til et utkast til EU-direktiv som bl.a. vil innebære obligatorisk og relativt omfattende grunn- og etterutdanning for alle nye yrkessjåførere. I neste uke vil jeg fra mitt departement, Samferdselsdepartementet, sende ut på høring et forslag om opplæring av yrkessjåførere for gods- eller persontransport på veg.

EU arbeider med forslag som vil innebære at anbud gjøres til den generelle hovedregelen innenfor kollektivtransporten. Forslaget inneholder også en styrking av arbeidstakervernet. Når en ser på utformingen av regelverket, blir det en sentral problemstilling hva som bør underlegges generelle regler om arbeidstakernes rettigheter, og hva som bør underlegges anbudsregelverket. Et partsammensatt utvalg er nedsatt for å gjennomgå arbeidsmiljøloven på en rekke sentrale områder. Dette vil trolig også gi viktige føringer for de spørsmål som vi her diskuterer.

Generelt vil selvfølgelig håndteringen av lønns- og arbeidsforhold, sosiale rettigheter og pensjonsordninger i anbudsprosessene være viktig for en rekruttering over tid. Jeg vil ikke slutte meg til representanten Eng's påstand om at bruk av anbud i seg selv forsterker problemet med mangel på arbeidskraft. Anbud er ett av flere virkemidler for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft og gi passasjerene et bedre tilbud. Et mer attraktivt og velfungerende kollektivtilbud vil være en fordel for samfunnet som helhet – og også for bransjen selv.

Jeg er kjent med mangelen på lokomotivførere i NSB. NSB forventer at denne underdekningen vil vedvare også de nærmeste årene, bl.a. på grunn av lang opplæringstid for lokomotivførere. NSB har så langt hatt et tilstrekkelig antall søkere til hver stilling som lokomotivføreraspirant. Samtidig har bl.a. det stramme arbeidsmarkedet gjort at en større andel lokomotivførere enn det som tidligere har vært vanlig, velger å skifte yrke. NSB har gjort endringer i inntakskravene for å bli tatt opp som aspirant, og opplæringsplanene er justert. Antall aspiranter i hvert kull er økt, i tillegg til at antall kull som tas inn hvert år, er økt.

Innenfor jernbanesektoren er det Statens Jernbanetilsyn som godkjenner det sikkerhetsmessige aspektet ved førerutdanningen. Som omtalt i St.meld. nr. 48 for 2000-2001, Om NSB BAs virksomhet 2001-2003, vil Statens Jernbanetilsyn i samarbeid med tilsynsmyndighetene i Sverige og Danmark se nærmere på mulighetene for å forskriftsfeste detaljerte krav til kompetanse og utdanning for lokomotivførere, dette for å søke å få til et mer fleksibelt arbeidsmarked for jernbanepersonell innenfor Skandinavia.

I tillegg har Samferdselsdepartementet tatt initiativ overfor Utdannings- og forskningsdepartementet for å vurdere å gjøre opplæringen av lokomotivførere til en del av den offentlige opplæringen. En felles «utdanningspakke» for lokomotivførere innenfor Skandinavia er ventet å medføre en mer effektiv utnyttelse av togpersonalet. Dette er imidlertid langsiktige tiltak som ikke vil gi noen betydelig effekt de nærmeste årene. På kort sikt vil NSBs egne tiltak for å holde på lokomotivførerpersonalet være det mest effektive.

Det er en viktig debatt representanten Eng inviterer til, ikke bare for bransjen selv, men for alle som er brukere av kollektivtransport og avhengige av en effektiv transportnæring, og ikke minst med hensyn til trafiksikkerhet.

**Sigrun Eng (A):** Eg vil først takke statsråden for ei positiv tilbakemelding på interpellasjonen.

Statsråden har både nå og i innlegg i aviser gitt uttrykk for at ho deler mi bekymring på dette området. Det har eg registrert. Eg er tilfreds med det. Statsråden kan vere sikker på at Arbeidarpartiet vil vere med og støtte alle dei tiltaka som kjem for å auke trafikksikkerheita. Likevel føler eg at EU står litt i vegen for om vi kan gjere noko nasjonalt. Eller er det slik at vi kan setje inn tiltak mens vi ventar? Og er det slik at EU sine forordningar skal gjelde både buss- og lastebilnæringa?

Bussjåførar eg har snakka med, gir uttrykk for frustrasjon over at dei ikkje blir tekne med på råd når det t.d. skal utformast kryss og der trafikkyar skal plasserast. Granittstein er hard kost for dekk, fartsdumper er vondt for rygg og nakke. Det kunne fått ned talet på sjukemeldingar, og det kunne auka trafikksikkerheita, om dei kunne køyrt i eigne køyrebane. Slik går det ikkje alltid, men det kunne det, om dei blei høyrde. Det er jo slik innanfor denne yrkesgruppa at dei som har skoen på, veit kor den trykkjer.

Når det gjeld køyre-/kviletida, stiller eg spørsmål ved om ho blir praktisert unødige strengt. Og legg merke til: Under gitte vèrtilhøve kan kanskje 10 minutt lengre køyretid vere betre enn å køyre med livet som innsats. Der er det litt å ta tak i, føler eg.

Så må vi også setje søkjelyset på opplæringa innanfor transportyrka som ligg under landslinjene. Ho står lagleg til for hogg når søknadsmassen blir mindre. Vi må komme fram til ordningar der eit fagbrev gir noko. Opplæringa for sjåførar på tunge bilar må bli betre, som også statsråden var inne på. Dette gjeld for opplæringa relatert til førarkort, men også for opplæring som finst innanfor vidaregåande skole, og som fører fram til yrkessjåførutdanning. Vi må setje inn tiltak som betrar dagens situasjon, for det vil ta tid før fagbrev blir eit minimumskrav for å køyre desse store doningane.

Statsråden var inne på at bussjåførar bør få sikkerhetsopplæring på linje med mannska på bord på fly, tog og båt. Sentrale tema bør vere livreddande førstehjelp, varslingsrutinar, evakueringsprosedyrar, røming gjennom nødutgang, brannsløkking og sikring på skadestaden. Vi har ingen å miste, korkje folk eller tid. Kan statsråden love at ho i samarbeid både med arbeidstakarpartane og arbeidsgivarsida vil setje i gang eit arbeid som ikkje har eit evigheitsperspektiv?

**Statsråd Torild Skogsholm:** Det er viktig at det fokuseres på trafikksikkerhet i denne forbindelse. Vi er inne i en årstid hvor dette merkes spesielt godt. Derfor synes jeg det er et høyst aktuelt tema. Og som jeg var inne på i mitt innlegg i stad, jobber vi med en rekke aspekter som vil kunne få betydning på sikt, men det er også viktig å se på hva vi kan gjøre i dag, og hvilke utfordringer vi har hver dag i Vinter-Norge.

Når det gjelder de prinsipielle spørsmålene om krav til opplæring, er det et dilemma, for vi ønsker et tilsig av kandidater til dette yrket. Vi ønsker å gjøre det attraktivt. Alle tjener på at det er et tilsig av gode kandidater til yr-

ket yrkessjåfør, både når det gjelder persontransport og når det gjelder lokførere. Det kan være et dilemma at vi setter så strenge krav at det kan være et hinder for å få gode folk til dette yrket. Utfordringen for oss er å få dette yrket til å bli attraktivt, og vise at vi tar sikkerhet og opplæring på alvor. Vi tror at vi får bedre førere på den måten.

Det ble nevnt her at utenlandske biler som kommer på norske veier, ikke er skodd for norske forhold. Dette ser vi hver vinter, og det er vi nødt til å ta på alvor. Vi er nødt til å jobbe ut fra hvordan vi kan ordne dette på sikt. Vi går gjennom muligheten for å endre forskriftene, men det vil ikke hjelpe i vinter. Derfor er det viktig at vi setter stort trykk på kontroller, hvilket allerede er gjort. Disse kontrollene har to virkninger. Den ene er at man både får stoppet dem som ikke burde være på norske veier. Den andre er at det har en preventiv virkning i forhold til at det blir kjent at det ikke er lov til å kjøre på norske veier uten å være godt skodd.

Det går ut informasjon på grensen nå. Det er økt aktivitet i forhold til at sjåførar som kommer hit til landet, skal få informasjon om hvordan det er å ferdes på norske veier, og om hvilke krav som stilles for å være skodd for norske forhold. Det er viktig at denne informasjonen gis, og det er et stort trykk på det fra Vegdirektoratets side også. Det er viktig med informasjon.

Det er også viktig med informasjon til dem som er oppdragsgivere for de sjåførene som kommer hit til landet. Det er nå også satt et trykk på at informasjonen gis ikke bare til sjåførene, men også til dem som faktisk er oppdragsgivere.

Sikring av last er også viktig. Det er viktig som en del av opplæring og som en del av kontrollene.

**Bjørgulv Froyn (A):** Transportbransjen har store rekrutteringsproblemer. Årlig er det behov for 5 000-6 000 nye sjåførere, og den videregående skolen uteksaminerer snaut 300 elever årlig. Staten har fjernet bevilgningene til landslinjene som gir en 18 ukers yrkessjåfør opplæring, en opplæring som er langt mer kvalifiserende enn den tradisjonelle førerkortopplæring. Godstransporten har ingen spesielle krav til sine sjåførere hva angår opplæring, førerkort er tilstrekkelig. Dette er virkeligheten i Norge samtidig som EU innfører nye regler med skjerpet krav til omfattende opplæring bl.a. innen helse, miljø og sikkerhet, herunder trafikksikkerhet. I Norge skal åpenbart trafikksikkerhet og sikring av last læres i det praktiske liv ute på veiene. Prisen for denne filosofien har vi måttet betale med for mange ulykker og nestenulykker.

Et tiår med store kutt i bevilgningene til transportbransjen og anbud på busstrafikken har resultert i et mye hardere arbeidsmiljø. Dette er en arbeidsintensiv bransje, hvor mer enn 60 pst. av utgiftene er lønnsutgifter. Det innebærer at systemet med anbudskonkurranse først og fremst går ut på å konkurrere om å ha billigst mulig arbeidskraft, altså ulike tariffavtaler, pensjon, forsikring og sosiale ordninger. Vi ser at kjøretid og pauser krymper. I sum dreier dette seg om sosial dumping. Noen betrakter kanskje dette som en sunn utvikling, men personlig opp-

fatter jeg det som uverdig i velferdssamfunnet Norge. Dersom dette får utvikle seg, er det en fare for sikkerheten, og først og fremst en fare for passasjerene.

Kollektivtrafikken er samtidig i ferd med å tape kampen om arbeidskraften. «Turnoveren» er formidabel. Et av de store hovedstadsselskapene med ca. 650 sjåførere ansatte 100 nye sjåførere for å erstatte 100 som sluttet i løpet av ett år. Og situasjonen er lik i alle de store selskapene. Dette går ut over kvaliteten på kollektivtrafikken, og dette går ut over sikkerheten.

I andre bransjer satser man på de ansatte som en menneskelig ressurs. Dette gjøres i for liten grad i transportnæringen. Sjåførene presses i stedet av dårlige kjøretider og stress. Svært få busselskaper har egen sikkerhetsopplæring av noe format, og dette er et problem.

Utfordringen vi står overfor, innebærer at vi må sette nye grenser for anbudssystemet. Vi må garantere de ansatte lønns- og arbeidsforhold ved virksomhetsoverdragelse. Vi må sikre at anbudssystemet ikke bidrar til svekket helse, miljø og sikkerhet på veiene.

**Anne Berit Andersen (H):** Det er et viktig spørsmål som tas opp i dag. Trygghet, sikkerhet, på veiene er viktig for oss alle. Yrkesjåførene er en viktig yrkesgruppe, og for vår del er det viktig at de får en god opplæring, en utdanning, slik at de også kan ferdes trygt på våre veier.

Men jeg må si jeg ser med en viss undring på at dette kommer fra Arbeiderpartiet, for i budsjettet for 2002 reduserte Arbeiderpartiet bl.a. bevilgningen til landslinjene med 30 mill. kr. Det gikk ut over VK II-tilbudet til yrkesjåførere. Det ble en halvering. Det gikk ut over de videregående skolene Blakstad, Sauda, Melbu og Alta, som fikk en reduksjon fra 120 til 60 plasser. Det ble en fullstendig avvikling av tilbud på glattkjøringskurs for yrkesjåførere på VK II. Utstyret til skolene ble helt kuttet, med 12 mill. kr.

Hvis vi skal få godt utdannede yrkesjåførere, er det viktig at grunnmuren er på plass, og de som ønsker å gå inn for å halvere tilbudene til yrkesjåførere, gir et dårlig signal. Jeg ønsker at vi skal få gode sjåførere, og at vi selv kan føle at vi er trygge på deres arbeidssituasjon. En gjør ikke det ved å redusere tilbudet på skolene, redusere tilbudet på glattkjøring og redusere tilbudet på utstyr til skolene. Men det var noe i det representanten Eng sa, som tyder på at de vil støtte alle forslag om sikkerhetstiltak som vil komme fra Regjeringens side. Da håper jeg at de ved behandlingen av neste års budsjett også gjør det tydelig og klart at de støtter opp om å få flere inn i denne yrkesgruppen, og at de vil støtte tilbudet til utdanningen.

**Vidar Andersen (FrP):** Skal vi gjøre transportnæringen i Norge i stand til å konkurrere på lik linje med den utenlandske, er vel egentlig det underliggende spørsmålet i interpellasjonen, slik Fremskrittspartiet tolker det.

De pålagte restriksjoner og det særnorske konkurransenivået gjør det vanskelig for næringen å få til en reell konkurranse, som er den eneste veien å gå, slik Fremskrittspartiet vurderer det.

Et redusert kostnadsnivå for norske transportører vil sette dem bedre i stand til å beholde sin arbeidskraft. Lønnsmidlene er tross alt en viktig del for å få dette til.

Vi har historisk sett hatt en yrkesjåførggruppe i Norge som har hatt yrkesstolthet, som har vært stolt av jobben de har gjort. Dessverre er de nå i ferd med å bli utkonkurrert av utenlandske transportører som helt klart har fått forholdene lagt bedre til rette for seg, for å kunne ta oppdrag i Norge.

Når det gjelder sikkerhetskrav til utenlandske vogn- tog, er det også noe Fremskrittspartiet er opptatt av. Slik jeg tolker statsråden i hennes svar, vil det ikke bare stilles strengere krav til kontroll ved våre grenser, men vi vil også bruke de kanaler vi har innen EU/EØS-området, til å fokusere mer på å stille større krav til utenlandske transportører, også når det gjelder hva slags utstyr de kommer med inn på norske veier.

**Bror Yngve Rahm (KrF):** Jeg må innrømme at dette er et tema som jeg ikke har jobbet mye med, og som jeg ikke kan mye om, men i likhet med de aller fleste registrerer vi at dette er et problem når vi ferdes på veien, ikke minst i den årstid som vi er inne i nå, hvor problemet kanskje synliggjøres på en annen måte enn ellers i året. Jeg synes det er prisverdig at interpellanten tar opp dette spørsmålet, for det er svært viktig, både for yrkesjåførene som yrkesgruppe, som representanten Eng beskrev situasjonen for på en grei måte, og også med hensyn til sikkerheten for medtrafikanter og passasjerer innen kollektivtrafikken.

Vi har å gjøre med en yrkesgruppe som er hardt presset. Hvis vi skal snakke om et tidspress i samfunnet vårt i dag, er det vel få yrkesgrupper som så direkte merker tidspresset som de som er innenfor tungtransporten, hvor hele tiden det å skulle leve opp til tanken om at tid er penger, i stadig større grad har slått inn. Det merker denne yrkesgruppen.

Det som det er viktig å få fram også i denne debatten, er at når det skjer noe, har sjåførene veldig lett for å få et negativt blick på seg, som de som egentlig er de ansvarlige. Sigrun Eng var inne på betegnelsen bøllete oppførsel i trafikken. Mange sitter med et slikt inntrykk, og så plasserer man ansvaret hos sjåførene. Det føler jeg på en måte er uheldig, og det er urettferdig, for dette er en hardt arbeidende yrkesgruppe som i mye større grad bør få satt de arbeidsforhold som de tross alt jobber under, i fokus. Jeg tror vi er enige om at her kan vi gjøre mye, både på lønnsiden, når det gjelder pensjonsordninger, når det gjelder sosiale rettigheter osv., for å sikre en bedre rekruttering og ikke minst for å bidra til en bedre opplæring. Her må også arbeidsgivere inn i bildet i mye sterkere grad enn tilfellet har vært fram til i dag.

Jeg synes statsråden viser vilje til å gå inn i denne dialogen på en offensiv måte. Hun har varslet at det vil komme et forslag om nye opplæringstiltak for yrkesjåførere, som vil bli sendt ut på høring med det aller første. Jeg tror det vil være mulig å samle et bredt flertall i Stortinget for nye tiltak med sterkere fokusering på sikkerhet, på utdanning og på opplæring. I så måte tror jeg Sigrun

Engs initiativ har vært viktig som et incitament for å få reist dette problemet.

Det er riktig, som det ble sagt, at det er vel ingen i dette huset som kan slå seg på brystet og si at vi er tilfredse med det vi har gjort. Det vil jeg slutte meg til. Det betyr også at det bør være grunnlag for å finne fram til en bred politisk konstellasjon i dette huset som kan sikre en bedre opplæring og tryggere og bedre arbeidsforhold for yrkessjåførene, og dermed også en bedre trygghet for deres medtrafikanter.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Interpellanten har lagt opp til ei stor breidd i interpellasjonen når ho viser både til NSB, til bussnæringa og til lastebilnæringa.

Det er fleire sider ved dette spørsmålet. Den eine, som eg oppfatta at interpellasjonsteksten handla mest om, er kva vi kan gjere for å skaffe norske kvalifiserte førarar. Den andre sida er kva som kan gjerast for å hindre uhell når det kjem utanlandske transportørar til landet.

Eg trur det er mange faktorar som spelar inn når det gjeld å få kvalifiserte førarar til kollektive transportmiddel og større køyretøy. Nokre av faktorane gjeld for alle køyretøy, mens andre er spesifikke for enkelte grupper. Ei side er å rekruttere førarar til desse køyretøya. Ei anna viktig side er å halde på desse som har starta i yrka.

Eg trur at når ungdom skal velje eit yrke, er løn eit viktig tema, men svært mange fokuserer like mykje på andre faktorar når det gjeld arbeidssituasjonen.

Utdanning har vore nemnt av mange her, og det er klart at vi må stille krav til utdanninga, både innhaldet i og òg omfanget av den utdanninga som vi skal ha. Eg trur det er viktig at vi ikkje no diskuterer kven som har gjort kva, men at vi ser på korleis vi kan gjere det beste ut av situasjonen i framtida.

Statsråden var i sitt innlegg inne på at dei ulike transportørane òg har eit ansvar, og det er klart. Når vi f.eks. over lengre tid har høyrte at NSB har mangla lokførarar, trur eg vi må leite litt innanfor NSB for å finne forklaringsgrunn på det. NSB har sjølv hatt hand om lokførarutdanninga, og dei har vore i den unike situasjonen at dei har hatt hand om både produksjonen og utdanninga. Då kan ein jo stille spørsmål om kva det er som har gått galt der. Har dei ikkje sett samanhangen mellom lokførarmangel og produksjon?

Frå bussnæringa og lastebilnæringa har eg fått mange innspel om faktorar som er viktige for rekrutteringa. Der blir det nemnt alt frå negativ medieomtale – og eg trur vi skal vere veldig forsiktige med å gjere ei uheldig hending til generell for heile næringa – til standarden på det norske vegnettet. Vi har òg det med fasilitetar langs vegnetta for langtransportersjåførane. Det er eit problem at vi manglar fasilitetar langs vegane, oppstillingsplassar, for at sjåførane skal kunne få den nødvendige kviletid. Dette omtalar jo òg Stortinget i Nasjonal transportplan, der vi strekar under verdien av dette.

Så har eg heilt til slutt lyst til å nemne eit punkt som ein del sjåførar no har nemnt, og det er spørsmålet om dei store vogntoga. Eg har lyst til å utfordre statsråden, fordi det ligg ei veldig uro i lastebilnæringa spesielt når

det gjeld den dårlege standarden vi har på store delar av vegnettet og faren for at vi no skal auke lastebillengda endå meir.

**Heidi Sørensen (SV):** Jeg vil også begynne med å takke interpellanten for å ta opp dette spørsmålet. Jeg synes det er viktig at vi husker at vi har hatt en situasjon når det gjelder lokførere, som har gjort at vi har innstilt ruter fordi vi ikke har hatt nok kvalifiserte folk til å kjøre tog. Dette er et spørsmål som blir viktig i forkant av kollektivmeldingen. Regjeringen har lagt fram en ambisiøs målsetting om økt satsning på tog, buss og trikk. Skal dette bli en realitet, er vi også avhengig av at vi har gode nok arbeidsforhold som gjør at vi får nok folk til å kjøre T-bane i Oslo og nok folk til å kjøre tog over hele landet.

Jeg har et spørsmål til statsråden, men først vil jeg si at jeg er enig i det som ble sagt fra Senterpartiet om at vi er nødt til å gå inn og se på NSB når det gjelder det som har med lokførere å gjøre. Vi kan ikke bare skyve problemet foran oss og si at NSB må ordne opp i det, vi må også sørge for at det skjer. Jeg vil spørre statsråden om hva hun har tenkt om dette i forkant av kollektivmeldingen.

Når det gjelder sikkerhet, vil jeg fortsette der Jorunn Ringstad slapp. Hun nevnte trusselen om å få trailere så lange som 25,25 meter på veien. Jeg er veldig glad for at flere her har sagt at man skal støtte alle forslag som vil bedre sikkerheten på veiene. Da er jeg nesten sikker på at forslag som vil svekke sikkerheten på veiene, ikke får støtte i denne salen. Jeg vil gjøre oppmerksom på at i hele EU-området er det bare Sverige og Finland som tillater disse gigantlastebilene som både vil svekke trafikk-sikkerheten og også føre til økt overgang av transport av gods fra bane til vei. Jeg vil gjerne også spørre statsråden om hun når hun får dette forslaget fra Vegdirektoratet på bordet, vil legge til grunn det som er den overordnede politikken, at vi i større grad skal få gods over på bane, når hun skal vurdere det forslaget.

Jeg er også enig med dem som sier at hvis Regjeringen nå kommer med en offensiv kollektivmelding og forslag om en offensiv satsing på det som går på trafikk-sikkerhet, skal det være brede flertall i Stortinget for dette.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg er glad for at representanten Eng har teke opp denne interpellasjonen, og eg vonar me får ein innsats på alle nivå for å auka tryggleiken på vegen, bl.a. ved at me sikrar oss meir kompetente yrkessjåførar. Statsråden er positiv. Me har i mange år teke fatt i mange moment som kan gjera det tryggare på vegane: lys i tunnelar, rassikring og utbetring av vegane, skilje mellom vegbanar osv. Eg kan ikkje seia eg så langt har merka meg tilsvarande innsats for å sikra at sjåførane kan sin jobb. Det kan sjå ut som ein framleis trur at alle kan verta sjåførar. Kan dei ikkje verta noko anna i livet, kan dei alltid verta sjåførar. Det tvilar eg på er sant, kanskje har det heller aldri vore det.

På denne sektoren, som på dei fleste andre, er det slik at det menneskelege elementet er det viktigaste, og menneskeleg svikt er årsak til mange ulukker. Slik svikt skjer oftare om ein ikkje har tilstrekkeleg kunnskap og erfa-

ring i det å køyra spesielt desse store køyretøya, og ikkje minst òg erfaring i å takla vanskelege situasjonar, f.eks. på denne årstida. Ein god yrkessjåfør vil i tillegg ha peiling på kva slags dekk han kan nytta på vanskeleg føre, korleis bremsene fungerer osv. Slik kan han eller ho førebyggja at dei køyrer på eller over andre som er på vegen. Difor må me altså sikra god køyreopplæring, som fleire har sagt. Eg har køyrt bil i 35 år. Likevel har eg veldig stor respekt for desse store køyretøya. Eg ville sjå på det som eit stort ansvar å køyra buss med born eller for den saks skuld vaksne i. Eg har vore inne i store vogntog, og det må vera veldig vanskeleg og ei krevjande oppgåve å manøvrera slike doningar på ein god måte. I tillegg er store trailerar no nærmast ein IT-arbeidsplass. No skal ein sjåfør meistra dette i tillegg til mykje anna.

Når det gjeld landslinjer, har vi nokre svin på skogen nokon kvar, og eg vonar me heller kan sjå framover enn å taka ein diskusjon no om kven si skuld det er.

I Arbeidarpartiet trur me ikkje at manglande tryggleik på arbeidsplassen for å halda på arbeidet er ein god måte å sikra god kompetanse på, slik ein kunne få inntrykk av at ein kollega til statsråden meinte tidlegare denne veka. Tvert imot trur me at gode løns- og arbeidsvilkår er heilt avgjerande for å sikra godt kompetente folk. Difor er me urolege over den sosiale dumpinga som skjer på mange av desse arbeidsplassane. Dette handlar om tingingar om løns- og arbeidsvilkår som korkje eg eller statsråden har ansvaret for. Men det styresmaktene har ansvaret for, er utdannings- og opplæringstilbod, krav til kompetanse og tekniske krav til bilen. Vidare har me ansvar for at me ikkje tillèt eit tilbods-system der sosial dumping med dei tilsette som innsats er lov. Det trengst i tillegg eit kontrollsystem på mange område. Skal det vera bøter for f.eks. brot på køyre- og kvileføresegnene, må dei vera så store at ikkje bedriftene berre skriv det inn i budsjettet og betalar desse bøkene i staden for å halda seg til føresegnene. Å sikra gode sjåførar er avgjerande for å auka tryggleiken på vegane, og eg vonar at statsråden set i gang tiltak straks. Me vil følgja opp.

**Ine Marie Eriksen (H):** Interpellanten Sigrun Eng tar opp et tema som er veldig viktig, og som jeg har fått litt nærmere kjennskap til gjennom min tidligere klasseforstander, som nå er rektor ved en yrkesfagskole.

Det er selvfølgelig en blanding av flere faktorer som må til for å bedre trafikksikkerheten spesielt. Jeg syns samferdselsministeren tok opp et veldig viktig poeng ved å nevne tilgangen på arbeidskraft fra arbeidstakere utenfor EØS-området, og da er det noe underlig at interpellantens parti, Arbeiderpartiet, hele tiden har stått i spissen, sammen med bl.a. LO og andre fagforeninger, for å hindre at utenlandske arbeidstakere skal få plass på det norske arbeidsmarkedet.

Samtidig uttrykker interpellanten at ingen partier har grunn til å slå seg på brystet i denne saken, og det er nok muligens riktig. Men samtidig er det vel enkelte partier som har mindre grunn enn andre til å slå seg på brystet, når Arbeiderpartiet gikk sammen med SV, Fremskrittspartiet og Senterpartiet for å kutte 30 mill. kr til landslin-

jene i årets budsjett. Arbeiderpartiet har hatt et ønske om å kutte landslinjene i mange år. Det har ligget inne i budsjettene i veldig mange år.

For en stund siden fikk jeg altså en ganske grundig e-post fra min tidligere klasseforstander som pekte på bekymring for kutt i landslinjetilbudet, nettopp ut fra en betraktning om trafikksikkerhet. Det er vel og bra at man nå viser bekymring for dette, men det må bero på en liten glipp når representanten Eng sier at EU står litt i veien for at vi kan gjennomføre tiltak nasjonalt, når det faktisk viser seg at det er Arbeiderpartiet som har stått litt i veien for å gjennomføre tiltak nasjonalt. Summen av kutt i landslinjetilbud til yrkessjåførere, kutt i glattkjøringsopplæring og kutt i utstyrsbevilgningene gjør at situasjonen er ganske alvorlig.

Representanten Froyn fra samme parti sa også at staten har fjernet bevilgningene til landslinjene for yrkessjåførene. Med all mulig respekt for politiske motstandere, så er det altså Bjørgulv Froyn og hans partifeller som har stilt seg i spissen for at 60 elever nå står uten tilbud på VK II for yrkessjåførere.

**Per Roar Bredvold (FrP):** Jeg er glad for at Stortinget i dag diskuterer noen av de problemer som finnes innenfor transportnæringen, men dette er dessverre ikke noen nye problemer. Dette er dessuten sammensatte problemer, men flertallet av politikerne har mye av skylden for de problemer som preger næringen i dag, bl.a. ved å innføre avgifter som rammer næringen. Når det koster nesten en årslønn å omregistrere et nyere vogntog i Norge mot en brøkdell i våre naboland, tilsier dette at Norges lastebilpark forblir gammel. Når norske drivstoffavgifter og andre avgifter er mye høyere her i landet enn i våre naboland, styrker ikke dette konkurransevnen og bidrar heller ikke til rekruttering. Dette tilsier at lønningene blir deretter, og denne yrkesgruppen ønsker også bedre forhold og selvfølgelig mer fritid.

Når alle partier, unntatt Fremskrittspartiet, ikke ønsker å styrke veisektoren nok når det gjelder utbygging og vedlikehold, slik at det virkelig monner, får vi som resultat en rekke ulykker – med døden til følge i de verste tilfeller.

De siste ukene har vært preget av mange ulykker og nestenulykker, hvor mange utenlandske vogntog har vært involvert. Dette er ofte vogntog fra Øst-Europa, ofte biler som tidligere har vært norske, men som er blitt solgt til eksport da de ikke lenger tilfredsstiller norske krav. Dette er biler som kanskje ikke har mer enn en tredjedel av minste lovpålagte bremseeffekt, bilratt som er reparert med tape, utslitte dekk, ikke kjettinger samt mange andre mangler. Dette er ting vi kan lese om daglig, og som også rammer ryet til de norske seriøse lastebileiere og sjåførere som etter beste evne tar sitt yrke seriøst, og som er stolte over den jobben de gjør – en jobb som er svært viktig i vårt langstrakte land. Norge er avhengig av denne servicen for at Norge skal kunne utvikle seg, og for at vi skal kunne ha bosetting i distriktene.

I Norge har vi en ordning med løyve for å kunne transportere enten personer eller gods. For å få dette løy-

vet må man skoleres, gå opp til en prøve med eksamen samt stille en bankgaranti. I tillegg er det tariff for lønn og transport. Dette er ting som er en selvfølge i Norge, men som mangler i mange andre land. Dermed får vi en usunn konkurranse fra utenlandske sjåførere, som rammer den norske næringen. Derfor må de utenlandske vogn-togene kontrolleres før de får kjøre inn i Norge.

Hvis ikke Stortinget gjør noe med alle disse problemene, blir det, slik det ser ut, dessverre bare en fortsettelse av det vi opplever i dag. Derfor må Stortinget, slik Fremskrittspartiet ønsker, styrke veivedlikeholdet og gjøre næringen sterkere.

**Sigrun Eng (A):** Interpellasjonen i dag har i alle fall sett trafikktryggleik under lupa. Det har vore ein interessant debatt med mange innspel. I alle fall sit eg sjølv att med inntrykk av at vi er interesserte i å ta tryggleiken på alvor.

Elles må eg gje til kjenne at eg deler representanten Sørensen si bekymring for overgangen av transport av gods frå bane til veg, om vi skal sleppe dei lange lastebilane fritt fram.

Så var statsråden inne på at vi ikkje hadde gjeve noka moglegheit for kjettingpåbod. Det kunne f.eks. vere det korte, kjappe som kunne redde situasjonen i vinter – ikkje diskriminerande tiltak, men eit generelt påbod om at alle lastebilar skal ha kjettingar slik at dei kjem fram når det knip.

Så har andre vore inne på at det meste ville vere løyst om vi tillèt auka import av arbeidskraft. Eg er ikkje heilt sikker på det. Eg hørde om eit norsk firma som annonserte i eit tysk blad helst retta mot det gamle Aust-Tyskland, og som fekk ein respons på 1 100 på *ei* stilling. Eg trur dei søkjer til Noreg fordi lønsnivået vårt ligg høgare enn deira. Men det dei får når dei kjem hit, er eg ikkje sikker på riktig står til forventningane.

Statsråden har gitt mange positive tilbakemeldingar, og det er bra. Vi har eit felles mål, men vi er utolmodige når det gjeld sikkerheitsaspektet. Vi ser fram til at kollektivmeldinga kjem, ei melding som skal gi kollektivtrafikken ein ny giv. Sikkerheit og opplæring må meir på banen i dei utøvande politiske vedtaka og òg i praksis.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Jeg synes dette har vært en nyttig og en viktig debatt, og den har egentlig vært ganske stor og bred. Det har vært snakk både om sikker-

het og om opplæring, og det har vært snakk om rekruttering til viktige biter av vår transportnæring.

Jeg vil bare understreke at når det gjelder trafikkikkerhet, har vi høye, ambisiøse mål i Norge. Jeg vil minne om at det i EU dør ca. 40 000 mennesker i året på veiene. I Norge er dette tallet relativt sett heldigvis mye lavere, men det forhindrer oss ikke i fortsatt å være ambisiøse. Derfor vil sikkerheten stå meget høyt på agendaen også når vi jobber videre på dette området. Jeg vil også minne om at vi har kjøre- og hviletidsbestemmelser som skal sikre både trafikkikkerhet og rettfærdig konkurranse og arbeidsmiljø. Det er viktig å ha med seg.

Dette med anbud ble også nevnt, og hvordan det virker inn i forhold til disse aspektene. Da vil jeg også vise til, som jeg nevnte i mitt første innlegg, at det er et partsammensatt utvalg som gjennomgår arbeidsmiljøloven, som vil få konsekvenser for arbeidsforholdene også for disse arbeidstakergruppene.

Det er også verdt å merke seg at vi lever i en verden hvor arbeidsmarkedet er stramt. Vi opplever derfor, f.eks. når det gjelder innenfor NSB, at det er vanskeligere å holde på arbeidskraften nå enn det var før, fordi arbeidsmarkedet er så stramt som det er. Det gjør det nok vanskeligere for NSB å planlegge både framtidig behov for og bruk av lokomotivførere enn det var før. Men det er likevel en utfordring som NSB har. De har *det* behovet, og vi som kunder har behov for en pålitelig kollektivtransport. Derfor er dette viktig. Men det er også viktig å gå igjennom og se på om dette ansvaret skal ligge ene og alene på NSB. Jeg ser for meg at det kan være behov for en smule mer konkurranse på jernbanesiden. Da må det ikke være slik at NSB har monopol på lokomotivførere. Også sett ut fra det perspektivet er det viktig å ta med seg om vi bør ser på utdanningen av disse førerne.

Jeg vil avslutningsvis bare si at dette er områder som opptar meg svært. Jeg kommer til å følge dette videre, både i forhold til opplæring, rekruttering og sikkerhet.

**Presidenten:** Da er interpellasjonsdebatten avsluttet.

S a k n r . 2

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 11.05.

---