



Fellesforbundet avdeling 11

Vestnorsk Transportarbeiderforening

Høringssvar: Grønn strategi – Klimastrategi for Bergen 2022 – 2030

INNLEDNING

Vestnorsk Transportarbeiderforening er vestlandets største fagforening for transportarbeidere med 2300 medlemmer, og er en fagforening i Fellesforbundet. Vi organiserer i bransjer som buss, godstransport, lager, drosjesjåfører, havnearbeidere, miljøbedrifter m.m fra Sognefjorden i nord, til Haugalandet i sør. Som representanter for de ansatte i den organiserte delen av transportbransjen er det viktig for oss å bidra til å løse de utfordringene vi står ovenfor ved å gi innspill til løsninger i de næringer vi jobber i, og hvor vi ser tiltaksrom. Transportbransjen står for 31% av nasjonale utslipp, og vi som arbeider i næringen er kjent med at mye av omstillingen som må til i det grønne skiftet angår oss.

TREPARTSSAMARBEID OG DEN NORSKE MODELLEN

For Vestnorsk Transportarbeiderforening er det viktig at trepartssamarbeidet står sterkt – også i omstilling. Den nordiske modellen er anerkjent for å skape dialog blant motparter og bidra til å redusere spenninger både på arbeidsplassen og i samfunnet for øvrig. Fagforeningene og oppslutning rundt disse bidrar også til folkelig forankring av samfunnsendringer slik som det grønne skiftet, slik at det er i samfunnets interesse at det offentlige bidrar til å sikre at organisasjonsgraden er høy.

Vi mener derfor det er helt naturlig i forbindelse med det grønne skiftet at

- Støtteordninger målrettes til bedrifter med landsdekkende tariffavtale med fagforbund med Innstillingsrett
- Det stilles krav om ansattmedvirkning i omstillingsprosesser til næringer som skal motta offentlig Støtte
- Arbeidstakerorganisasjonene inkluderes som høringsinstans for offentlige planer og direkte i offentlige råd og prosesser

PRODUKSJON OG INDUSTRI

Vi mener at et av de viktigste grepene for å redusere klimafotavtrykket vil være samlokalisering av industri, lager og logistikk. For å redusere utslippene bør kommunen regulere klynger til industri, logistikk og næring. Bergen Kommune har stor infrastruktur og bør derfor samlokalisere havn, jernbane, lufthavn og terminaler med industriområder. Slike grep vil både sikre stordrift og redusere utslipp, og dermed virke fordelaktig både for næring og miljø. Slike grep vil kunne føre til redusert miljøbelastning gjennom

- Reduksjon i internt transport
- Reduksjon i mengden og lengden transport mellom hver enkelt aktør i en transportkjede
- Reduksjon i kjørelengde mellom opplastingssteder
- Omstillingsdyktighet i store enheter – evne til å gjennomføre det grønne skiftet

For å illustrere kan vi se for oss en transportkjede med en vare som kommer inn med eksempelvis skip, denne skal transporteres til industri for foredling, deretter transporteres til speditør eller lager, for til å slutt å transporteres til kunde eller til eksport via lastebil, tog, fly eller båt. Grepene vi foreslår handler om å redusere behovet for transport mellom import-produsent-eksport/grossist og sluttkunde. Det bør også være incentivordninger til næringslivet for flytting til slike samlokaliserte soner.



Fellesforbundet avdeling 11

Vestnorsk Transportarbeiderforening

HAVN

Blant satsingspunktene i planen vises det til at havnen skal være fossilfri. Skal kommunen ha en slik ambisjon må også kommunen vurdere rammevilkårene til havnen. Per i dag opererer ikke Bergen havn med egen regi på betjening av skip som anløper havnen, og det er til en hver tid 6-8 selskaper som betjener godsskip i havnen. Ytterligere selskaper betjener oljefartøy og cruiseskip. Flere av disse selskapene er små transportselskaper, og andre mindre selskaper som på egen hånd ikke evner den grønne omstillingen. En slik organisering av havnen gjør at kommunen og havneselskapet har begrenset myndighet over prosessene, og slik sett ikke kan uten videre bestemme at havnen skal gjøres fossilfri. I tillegg fører en slik organisering til at det er langt flere maskiner i havnen enn strengt tatt nødvendig for å avvikle de skipsanløp som faktisk er, for hver enkelt av aktørene i havnen må ha egen maskinpark. Skal Bergen Havn mestre det grønne skiftet, og sikres omstillingsevne må havnen omorganiseres slik at den kan høste stordriftsfordeler, og evner grønn omstilling. Vi mener derfor at kommunen må

- Samle havnevirksomheten på én lokasjon, med færrest mulig selskaper
- Omregulere sjøfronten i Bergen og omegn slik at industriområder med kaier ikke kan brukes i konkurranse med Bergen Havn

GODSTRANSPORT

Transport på vei er alene den største bidragsyteren til direkte utslipp i Bergen. Selv om bransjen er på vei til omstilling, med hurtig utvikling av nullutslippsløsninger, er det viktig å holde fokus på at spesielt el-drift av lastebiler fremdeles er i et ungt stadie. Foreløpig er det en rekke løsninger tilgjengelig for el-drift på kjøretøy i nærtrafikk, mens for langtransport vil det være vanskelig å konvertere til el-drift i lengre tid enda. Spesielt høy vektbelastning gjør el-drift utfordrende. Det er i så måte problematisk at Bergens eneste fyllpunkt for hydrogen har vært stengt på ubestemt tid i flere år allerede.

I tillegg vil vi peke på effektiv fremkommelighet som et viktig område for veitransporten. Mange stopp med tilhørende fartsjusteringer bidrar til økte utslipp, og det er derfor viktig at godstransporten har gode veikorridorer mellom terminaler og næringsområder, og at man i minst mulig grad må stoppe for kø, veikryss, rundkjøringer og lyskryss før man er i distribusjonsområdene.

Vi mener derfor at kommunen må

- Bidra til at det finnes tilstrekkelig med ladepunkter og rundt kommunen, også for store kjøretøyer
- Bidra til at det finnes tilstrekkelig med hydrogenfyllestasjoner i og rundt kommunen
- Stille tekniske miljøkrav i sine utlysninger og bestillinger – også i transport
- Gå inn for å bygge Ringveg Øst Klauvaneset - Fjøsanger

KOLLEKTIVTRANSPORT

Vestnorsk Transportarbeiderforening mener det er store muligheter for reduserte utslipp i Kollektivtransporten, men mye av dette ligger under fylket. Vi velger likevel å inkludere deler av våre innspill til Vestland Fylke Regional Plan for klima, slik at Bergen Kommune kan ta dette med i sitt arbeid opp mot fylket.



Fellesforbundet avdeling 11

Vestnorsk Transportarbeiderforening

Andelen andelen tomkjøring på buss steg med 40% etter anbud ble innført, og fremdeles tomkjøres det mye. Vårt innspill går på å benytte anbudsmodellen til å stille krav til oppdragstakerne om å redusere tomkjøringen, og på den måten bruke det private næringslivets omstillingsevne til å oppfylle mål som det offentlige setter seg. Fylket er eier av garasjeanlegg og pausebrakker som benyttes av anbudsvinnere, samt holdeplasser med sanntidssystemer. Vi mener at å oppgradere disse anleggene til å bli selvforsynt er i det offentliges interesse for å nå klimamål. Solcellepaneler på garasjeanlegg, pausebrakker og holdeplasser vil bidra til å redusere utslipp og skape merverdi til det offentlige. Mereffekter kan innebære

- Merverdi til det offentlige ved salg av overskuddsstrøm
- Elektrisk oppvarming av busser vinterstid – reduksjon i bruk av dieselvarmere
- Økt selvforsynsgrad ved bruk av elektriske busser