

Upp till bevis
(*Branschen vill ha lägre körkortsålder...*)

Toni:s kommentar efter artikeln

2009-12-17 <http://www.rt-forum.com/iuware.aspx?pageid=80748&ssoid=112513>

Bussbranschen står inför ett gigantiskt rekryteringsbehov de närmaste åren. Nu är det dags för en sänkning av körkortsåldern från 21 till 18 år. Mycket talar för att det kommer en proposition i vår om detta vilket bussbranschen välkomnar.

- Redan i januari månad kom slutbetänkandet från 2007 års körkortsutredning så det är nu hög tid att genomföra denna lagändring, säger Anna Grönlund, förbundsdirektör på BR. Bakom kraven på en sänkt körkortsålder står en enig kollektivtrafikbransch - arbetsgivar- och branschorganisationer, fackföreningar och offentliga beställare. Rekryteringsbehovet av nya och yngre förare är stort och reformen är angelägen för buss- och taxi branschen. Inte minst mot bakgrund av den höga medelåldern för bussförarna. I dag är en tredjedel av bussförare över 55 år. För att upprätthålla dagens kollektivtrafik krävs minst 2 500 nya bussförare per år. Ska kollektivtrafiken kunna fördubblas krävs att ungdomar ser bussföraryrket som en framtidsbransch och får en direkt väg in till yrket.

- Genom en sänkning av körkortsåldern kan en gymnasieutbildning införas, fortsätter Anna Grönlund. Därigenom kan branschen säkerställa att framtidens fördubblade kollektivtrafik har tillräckligt många välutbildade förare. Förhoppningsvis kommer det skapas en särskild persontransportutbildning i gymnasiet, som utbildar bussförare till ett ansvarsfullt serviceyrke.

Eftersom bussföraren har ansvar för bussen och framför allt passagerarnas säkerhet under körningen är trafiksäkerheten a och o. Därför är det viktigt att körutbildningen är omfattande och ger tid för övning. Genom en gymnasieutbildning får de blivande bussförarna en större körvana och blir därmed trafiksäkra. Detta visar positiva erfarenheter från Finland och Tyskland, som redan genomfört en sänkning av körkortsåldern.

- Idag är ungdomsarbetslösheten en av de stora utmaningarna för samhället och näringslivet att lösa, påpekar Anna Grönlund. Ungdomsarbetslösheten i Sverige är i dag drygt 25 procent - en av EU:s högsta ungdomsarbetslöshetssiffror - och risken är stor att den kommer vara 35 procent om ett år. Den framtida arbetsmarknaden för bussförare är god, framför allt i storstäderna. Under de närmaste tio åren kommer behovet av nyrekrytering av bussförare öka genom satsningar på kollektivtrafiken och stora pensionsavgångar. En sänkning av körkortsåldern är därför en angelägen fråga för riksdagen. Ju tidigare sänkningen genomförs desto mer kan bussbranschen bidra till minskning av ungdomsarbetslösheten.

Toni kommentar:

Nu lär det redan vara beslutat i departementet att man skall sänka körkortsåldern för bussförare. I artikeln på plats 7 i detta Nyhetsbrev med rubriken *KOLLEKTIVTRAFIKEN - EN DÅLIG AFFÄR FÖR MILJÖN OCH EKONOMIN* som skrevs för 9 år sedan har jag med en passus om varför man inte borde införa lägre körkortsålder för bussar. Ifall man gör det skall det vara betingad för fordon som kör i tätortstrafik. Dagens bussförare som oftast är invandrare som tar detta arbete i brist på annat. Man är AMS utbildad, man har alla möjliga meningslösa kurser bakom sig för att inte synas i arbetslöshetsstatistiken. Det är många gånger högt utbildade personer som lärare, doktorer, forskare som inte får komma in på den svenska arbetsmarknaden, (det är facken som bromsar) dessa stackare blir genom "arbetsåtgärder" tvingade till att köra buss i ett klimat som dom aldrig varit i närheten av tidigare. När det snöa står

merparten av bussarna still, den stora kultur skillnaden gör sig påmind när man kommer från länder där man i bästa fall sett snö på ett vykort tidigare.

Dessa förare skickas ut i den svenska vintertrafiken och blir inte bara farliga för sina resenärer utan även för omgivningen, därför är det bra att bussarna står still. Min egen erfarenhet från GDG Continentbus var att visserligen kunde någon buss bli försenad mest på grund av att man råkade komma bakom en plogbil. Det finns inget snöväder i Sverige som bra förare som med blod och känsla inte klara av. Den enda gång man blir stående om hållplatsen finns i en uppförsbacke och under snötäcket finns is, men goda erfarna förare klarar även detta. Förutsättning är att man inte tvingas köra en Volvo ledbuss för då är risken att man kör fast även på plan mark.

Fortsatt år 2009 har Volvo inte lärt sig bygga ledbussar som tar sig fram i halka och då spelar det ingen roll hur duktig förare man är, en fel konstruktion blir inte bättre bara för att det står Volvo på fronten.

Att sänka körkortets ålder är ett bevis konkursbevis på en hel bransch, på hur planhushållningen och länsbolagen lett till att en hel förarkår utarmats från att vara aktade yrkesmän bli degraderade till ett nummer. Intåget av storbolagen och kampen om minuter har lett till att förarna inte längre är en resurs i företaget utan ett nummer som skall köra ex antal minuter och för övrigt hålla käften.

Det tog inte många år att rasera den svenska yrkeskåren, det kommer ta årtionden att bygga upp en ny kunnig motiverad yrkeskår vilket först kan ske när den svenska kollektivtrafiken avregleras fullt ut. Företagen som med vänliga och kör säkra förare kör i konkurrens med andra bolag blir vinnarna, det ger en säker arbetsplats och nöjda kunder som generera nya kunder. Det är privatföretagens stora chans mot Swebus, Busslink, Arriva, mfl. Företagsledningen i dessa företag sitter fast i sina "mallar" där datorer planerar arbetsskift vilket sällan fungera i praktiken om man är rädd om sin resurs, föraren.

Den som åker med kollektivtrafik i andra länder upptäcker snart att mindre privata företag i England har just den typ av förare jag skriver om medans de stora drakarna kör med förare som bättre här hemma bakom ratten på en grusbil.

Att BR agera tillsammans med föreningen svensk lokaltrafik är inte förvånande eftersom BR har en okunnig ledning, där storföretagen driver förbundet framför sig i egen intressen. Kollektivtrafikens mörkermän och kvinnor ser sig förenade med BR, mera skamligt kan det inte bli. Så länge det finns medlemmar som acceptera detta förhållande kan gänget på BR hållas, det enda du kan göra är att lämna förbundet, skapa din egen förarkår som "kan" köra buss som har det i ryggmärken och då finns det inget väder i Sverige som stoppar dem och inte som nu en total kollaps när det snöar. Branschen borde skämmas att det har fått gå så här långt. När 18 åringarna inte längre räcker till för ett jobb som ingen vill ha, vad är då nästa steg?