



## Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse





# Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse

Thorkel C. Askildsen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

---

**Tittel:** Sjøfører i langtransport - en intervjuundersøkelse

**Title:** Norwegian long-haul drivers - An interview survey

**Forfattere:** Thorkel Christie Askildsen

**Author(s):** Thorkel Christie Askildsen

**Dato:** 03.2011

**Date:** 03.2011

**TØI rapport:** 1138/2011

**TØI report:** 1138/2011

**Sider** 83

**Pages** 83

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1214-6

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1214-6

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Statens vegvesen Vegdirektoratet

**Financed by:** The Norwegian Public Roads Administration

**Prosjekt:** 3530 - Intervjuer av langtransportsjåfører

**Project:** 3530 - Intervjuer av langtransportsjåfører

**Prosjektleder:** Thorkel Christie Askildsen

**Project manager:** Thorkel Christie Askildsen

**Kvalitetsansvarlig:** Inger Beate Hovi

**Quality manager:** Inger Beate Hovi

**Emneord:** Arbeidsliv

**Key words:** Freight transport

Langtransport

Logistics

Lastebil

Long Haul

Logistikk

Truck drivers

Sjåfør

Working life

#### **Sammendrag:**

Etterspørselen etter godstransport på veg øker, og det rapporteres om vanskeligheter med å rekruttere kvalifiserte sjåfører samtidig som utvidede kvalifikasjonskrav stilles til nye og allerede praktiserende yrkesutøvere. Et ønske om økt profesjonalisering av lastebilnæringen manifesterer seg altså gjennom økte kompetansekrav til sjåførene, mens transportbeslutningene i stor grad foretas på transportkjøpernes premisser i forhandlinger med transportørene. Samtidig ansvarliggjøres sjåførene for sin trafikkatferd på linje med andre trafikanter, mens altså premissene for transportutøvelsen av andre aktører i verdssystemene. Dette prosjektet formidler først og fremst langtransportsjåførenes egne syn på sitt yrke og deres forventninger til sin fremtidige arbeidssituasjon, noe som står i kontrast til samfunnets ambisjoner om profesjonalisering og heving av sjåføryrkets status.

#### **Summary:**

With road freight demand on the increase, there are reports suggesting that the recruitment of competent drivers is becoming increasingly difficult, while at the same time tougher competence requirements are being enforced on both fresh and already practicing truck drivers. A quest for enhanced professionalism in the trucking industry is currently channeled through the requirements of the Directive on the initial qualification and periodic training of drivers, while transport decisions by and large are being negotiated on the customers' terms, detached from drivers' influence. At the same time, professional truck drivers are held individually responsible for their compliance to traffic rules and regulations, just like other road users, while the terms on which they execute their profession are defined by decision-makers elsewhere in the value system. In this project, we convey long-haul drivers' own views of their work and their anticipations regarding the future shape of truck driving. Their claims contrast with the public ambition to professionalize the industry and to raise the social status of the drivers.

Language of report: Norwegian

---

*Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.*

*This report is available only in electronic version.*

---

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Foreliggende rapport er utarbeidet på oppdrag for Statens vegvesen Vegdirektoratet innenfor etatsprogrammet "Næringslivets godstransporter". Hovedmålet i prosjektet har vært å studere norske langtransport-sjåførs arbeidssituasjon, og å formidle sjåførenes egne opplevelser av denne, samt hvilke forventninger sjåførene har til utøvelsen av dette yrket i fremtiden.

Kunnskapsbasen i prosjektet består i betydelig grad av informasjon fremkommet gjennom intervjuer med 20 langtransport-sjåførere, der vi i flertallet av intervjuene fulgte med under gjennomføring av transportoppdrag mellom landsdeler i Norge. Vi har videre gjennomført samtaler med representanter for bransjeorganisasjonene, ledere av transportforetak og samlastere, rutebilselskaper, fylkeskommunale innkjøpsansvarlige for persontransporttjenester, opplæringsinstitusjoner for utdanning av yrkessjåførere og løyveha-vere samt fagansvarlige representanter i Statens vegvesen. Vi ønsker å rette en stor takk til disse for deres velvillige samarbeid, og spesielt til sjåførene som fikk en arbeidsdag preget av vår tilstedeværelse.

Prosjektleder ved Transportøkonomisk institutt har vært dr. polit. Thorkel C. Askildsen, som også har deltatt ved gjennomføringen av de fleste intervjuene og skrevet denne rapporten. Samtalene med oppdrags-giver og bransjeorganisasjonene ble i tillegg foretatt av cand. oecon. Olav Eidhammer og cand. polit. Frode Longva, mens noen av sjåførintervjuene ble gjennomført av Master i samfunnsøkonomi Askill Harkjerr Halse. Transportstatistikken som presenteres i rapporten er tilrettelagt av forskningsleder Inger Beate Hovi, som også har kvalitetssikret arbeidet. Sekretær Trude Rømning har gjort rapporten klar til publisering.

Oslo, mars 2011  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Kjell Werner Johansen*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrunn</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2</b> | <b>Prosjektets mål, problemstillinger og avgrensninger</b>          | <b>3</b>  |
| 2.1      | Et konseptuelt rammeverk  | 4         |
| <b>3</b> | <b>Prosjektgjennomføring og metode</b>                              | <b>7</b>  |
| 3.1      | Prosjektgjennomføring   | 7         |
| 3.2      | Teoretiske perspektiver   | 7         |
| 3.3      | Case-studier som metode   | 8         |
| 3.3.1    | Primære informanter   | 10        |
| 3.4      | Empirisk tilfang  | 12        |
| <b>4</b> | <b>Industriell utvikling og transportutvikling</b>                  | <b>14</b> |
| 4.1      | ”Fleksibilisering” i industrielle relasjoner                        | 14        |
| 4.2      | ”Fleksibilisering” i reguleringsregimet                             | 16        |
| 4.3      | Noen utviklingstrekk i lastebilnæringen                             | 18        |
| <b>5</b> | <b>Langtransportsjåførenes arbeidsdag</b>                           | <b>22</b> |
| 5.1      | Frihet – under ansvar?  | 22        |
| 5.2      | Kjøre- og hviletidsbestemmelsenes strukturerende effekt             | 23        |
| 5.3      | Pause og kollegial interaksjon                                      | 24        |
| 5.4      | Kundekontakt som effektivitetsfremmende element – og dets motstykke | 25        |
| 5.5      | Forsinkelsenes langsiktige effekt                                   | 26        |
| 5.6      | Lasting og lossing og eierskap til tid                              | 27        |
| 5.7      | Planlegging av transportoppdragets gjennomføring                    | 27        |
| 5.8      | Fleksibilitet i arbeidsforhold                                      | 29        |
| 5.9      | Selvanseelse og kompetanse  | 30        |
| 5.10     | Kunnskap, læring og viktigheten av å begrense informasjonsflyten    | 31        |
| 5.11     | Eiendomsrett til kunnskap   | 31        |
| 5.12     | Individualisering og kollektivisering av ansvar                     | 32        |
| 5.13     | Tilbakemeldingens dilemma   | 33        |
| 5.14     | ”Voice” eller ”exit” i lastebilforetakene                           | 34        |
| <b>6</b> | <b>Arbeidsinnhold, jobbutførelse, og kompetansebehov</b>            | <b>36</b> |
| 6.1      | Lasting og lossing – kunnskap om vareeiers rutiner                  | 36        |
| 6.2      | Papirarbeid   | 39        |
| 6.3      | Kunnskap om regelverk: Arbeidstid og kjøre- og hviletid             | 40        |
| 6.4      | Teknisk kompetanse og bilettersyn                                   | 41        |
| 6.5      | Trafikale forhold   | 42        |
| 6.6      | Lokalkunnskap   | 44        |
| 6.7      | Hvilemuligheter   | 45        |

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| 6.8       | Behov for kontakt med foretaksledelsen .....                                   | 48        |
| 6.9       | Forholdet til utenlandske sjåførere .....                                      | 49        |
| 6.10      | Syn på miljøvennlig kjøring .....  | 50        |
| 6.11      | Taus og kodifisert kunnskap hos langtransportersjåførene .....                 | 51        |
| <b>7</b>  | <b>Hvem velger å bli langtransportersjåfør? .....</b>                          | <b>54</b> |
| 7.1       | Sjåførenes bakgrunn .....  | 54        |
| 7.2       | Sivil status og familieforhold .....   | 56        |
| 7.3       | Kvinnelige langtransportersjåførere – en sjeldenhet .....                      | 57        |
| 7.4       | Sjåføryrket er ikke for cowboyer .....   | 58        |
| <b>8</b>  | <b>Fleksibilisering – en sammenlikning .....</b>                               | <b>59</b> |
| 8.1       | Flyktighet i dansk rutebilnæring .....   | 60        |
| 8.2       | Flyktighet i kunde-leverandørrelasjonene men rigiditet i<br>produksjonen ..... | 61        |
| 8.3       | To klassiske tilnærminger til flyktighet og rutine .....                       | 62        |
| 8.4       | Frihet til å velge problemløsninger .....                                      | 63        |
| <b>9</b>  | <b>Langtransportersjåføryrket i fremtiden .....</b>                            | <b>66</b> |
| 9.1       | Nylige endringer med relevans for transportnæringen .....                      | 66        |
| 9.2       | Men også ”business as usual” .....   | 67        |
| 9.3       | Kompetanse og status .....   | 68        |
| 9.4       | Kontrollør eller tilrettelegger – myndighetenes rolle .....                    | 69        |
| 9.5       | Utenlandsk konkurranse .....   | 71        |
| 9.6       | Er en yrkessjåfør en bilist? .....   | 72        |
| 9.7       | Oppsummering .....   | 73        |
| <b>10</b> | <b>Konklusjoner og anbefalinger .....</b>                                      | <b>78</b> |
| <b>11</b> | <b>Referanser .....</b>  | <b>81</b> |



Sammendrag:

# Sjåførere i langtransport – en intervjuundersøkelse

TØI rapport 1138/2011  
Forfatter(e): Thorkel C. Askildsen  
Oslo 2011 84 sider

---

*Etterspørselen etter godstransport på veg øker, og det rapporteres om vanskeligheter med å rekruttere kvalifiserte sjåførere samtidig som utvidede kvalifikasjonskrav stilles til nye og allerede praktiserende yrkesutøvere. Et ønske om økt profesjonalisering av lastebilnæringen manifesterer seg altså gjennom økte kompetansekrav til sjåførene, mens transportbeslutningene i stor grad foretas på transportkjøpernes premisser i forhandlinger med transportørene. Samtidig ansvarliggjøres sjåførene for sin trafikkatferd på linje med andre trafikanter, mens altså premissene for transportutøvelsen fastsettes av andre aktører i verdisystemene. Dette prosjektet formidler først og fremst langtransportsjåførenes egne syn på sitt yrke og deres forventninger til sin fremtidige arbeidssituasjon, noe som står i kontrast til samfunnets ambisjoner om profesjonalisering og heving av sjåføreryrkets status.*

## Bakgrunn

Godstransport på veg har vist en betydelig vekst gjennom mange tiår, mens signaler tyder på at det blir stadig vanskeligere å rekruttere kompetente sjåførere. Hensikten med dette prosjektet har vært å fremskaffe kunnskap om langtransportsjåførenes egne oppfatninger om deres arbeidssituasjon, og spesielt om de opplever vegmyndighetene som en tilrettelegger for yrkesutøvelsen eller om de snarere oppfatter at elementer som faller innenfor disse myndighetenes ansvarsområder som begrensende faktorer som påvirker yrkesutøvelsen i negativ retning.

## Prosjektets mål

Hovedmålet i prosjektet er å skulle gi innsikt i langtransportsjåførenes arbeidssituasjon samt fremtidsutsiktene for norske sjåførere. Vi ønsker altså *både* å finne frem til de elementer som påvirker dagens arbeidssituasjon og yrkesutøvelse og elementene som kan antas å ha betydning for fremtidens arbeidssituasjon. Med fremtidens arbeidssituasjon er vi opptatt av de elementene som påvirker yrkets utvikling og anseelse. Vi kan derfor konkretisere følgende problemstillinger:

1. Hvordan opplever langtransportsjåførene sin arbeidssituasjon i dag, og hvilke faktorer tillegges størst vekt for hvordan situasjonen oppleves
2. Hvordan oppfatter langtransportsjåførene yrkets fremtidsutsikter, og hvilke faktorer oppleves som bestemmende for hvordan fremtidssituasjonen vil bli.

## Metode

Kunnskapen i prosjektet er i vesentlig grad generert gjennom intervjuer med 20 sjåførere i langtransport, noe vi har definert som transporter mellom landsdeler i Norge samt til og fra utlandet. Intervjuene er i hovedsak blitt foretatt ved at vi har fulgt med sjåførene under gjennomføring av enkelttransporter, noe som har gitt et fyldigere kunnskapsgrunnlag både fordi sjåførene da har kunnet eksemplifisere sine argumenter og fordi vi selv har kunnet supplere sjåførenes utsagn med egne observasjoner. Temaene som skulle behandles i intervjuene ble innledningsvis diskutert med representanter for bransjeorganisasjonene, og en del sentrale utsagn fra sjåførene har vi tatt videre til korte diskusjoner med andre aktører fra så vel lastebil- som rutebilnæringen og representanter for Statens vegvesen.

## Hovedkonklusjoner

Vi har i denne rapporten søkt å gi fyldige beskrivelser av sjåføreryrkets arbeidsinnhold og langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, og vi har forsøkt å fremheve de krefter og mekanismer som strukturerer denne arbeidssituasjon. Nedenfor følger en kort oppsummering av hva vi anser å være av størst betydning.

- ✓ Våre informanter gir klart uttrykk for at dimensjoneringen av vegene og standarden på vegvedlikeholdet utgjør et stressmoment i forhold til deres yrkesutøvelse. Et par sjåførere fremholdt kjøring på glatt føre som det mest negative aspektet ved jobben, mens de øvrige hevdet at de sjelden føler direkte frykt eller redsel i forhold til dette. Allikevel medfører kjøringen på det norske vegnettet gjerne en grad av anspenning de hevder ikke å være belastet med ved kjøring i utlandet.
- ✓ Sjåførene bekrefter også at et dårlig tilbud av fasiliteter tilknyttet å gjennomføre lovpålagte døgnhviler utgjør et negativt moment ved yrket. Yrket som langtransportsjåfør medfører en god del fysisk arbeid, både i forbindelse med lasting og lossing, bilettersyn og kjettingbruk, og da lastebilen utgjør både arbeidsplass og overnattingssted oppleves det som fornedrende ikke å ha tilgang til fasiliteter som dusj og bespisning. Vårt inntrykk er at kafétilbudet på lite trafikkerte strekninger gradvis blir redusert fordi markedsgrunnlaget er for lite, mens parkeringsmulighetene i byene reduseres fordi presset på arealutnyttelsen øker. Mangelen på hvileplasser er et vel dokumentert problem, men det kan jo bemerkes at til tross for at det er 16 år siden Norge gjennom EØS-avtalen tilsluttet seg de kjøre- og hviletidsreglene som i hovedtrekk gjelder i dag, så har fortsatt lite blitt gjort for å legge til rette for at yrkesutøverne kan overholde disse.
- ✓ Det relativt lave engasjement vi opplevde å møte når vi diskuterte vegrelaterte problemstillinger mener vi i stor grad skyldes en resignasjon over at samferdselspolitiske programerklæringer ikke har kunnet veie opp for økende vegvedlikeholdsetterslep, og den holdning at målsettinger om å gjøre sjø- og banetransport mer konkurransekraftig snarere oppleves å ha manifestert seg i strategier for å hemme lastebilnæringen.
- ✓ Så godt som alle sjåførene hevdet at de opplevde en form for frihet i sin yrkesutøvelse som de selv anså å være det mest positive aspektet ved jobben. Våre observasjoner i forbindelse med gjennomføringen av transportoppdragene tyder ikke på at sjåførene har særlig stor frihet verken i tid eller rom, men at de er fritatt fra bedriftsledelsens umiddelbare, nitide

og visuelle kontroll samt at de har en grad av frihet til *ad hoc* å løse uforutsette problemer på en måte de selv synes er best. Vi mener denne formen for frihet har lange tradisjoner i lastebilbransjen, men kan fremstå som mindre tilpasset de logistikkrav oppdragsgiverne i dag stiller til hurtig, presis og ikke minst forutsigbar godsfremføring. Til tross for at transportforetakets ledelse gjerne fungerer som en buffer mellom vareeierens krav og de begrensninger som påhviler sjåføren, er det allikevel muligheter for å nedprioritere transportplanleggingen og heller ansvarliggjøre sjåføren. En slik ansvarliggjøring av sjåføren gjøres også i forbindelse med vegkantkontroller.

- ✓ Etter vår oppfatning, og i tråd med en annen nylig utført studie, vil en mer sentralisert transportplanlegging både øke produktiviteten og forutsigbarheten i godsfremføringen, men da dette innebærer en ansvarsoverføring fra sjåfør til ledelse vil det kunne gå på bekostning av friheten til selvstendig problemløsning som sjåførene sterkt verdsetter ved yrket.
- ✓ Gjennom innføringen av yrkessjåførdirektivet videreføres prinsippet om at en profesjonalisering av lastebilnæringen skal foretas gjennom sjåførenes kompetanseheving, til tross for at disse har minimal innflytelse på transportavgjørelsene. Med tanke på de minimale formelle kompetansekrav som stilles til transportforetakenes ledelse synes dette som et tiltak som sementerer en uheldig ansvarsfordeling.
- ✓ Så godt som alle våre informanter fremholder høyt fravær hjemmefra som den største ulempen ved yrket, både fordi det avskjærer dem selv fra familieliv og fritid og også fordi det påfører samboer eller ektefelle et meransvar i familiesituasjonen.
- ✓ Våre informanter hevder selv at de anser at sjåføreryket har lav sosial status, noe som skyldes de ovenfor nevnte faktorene:
  - Høyt fravær hjemmefra og derved begrensede muligheter til å delta i sosiale relasjoner med familie og venner
  - Et lønnsnivå som ikke kompenserer for dette statustapet

Hvis vi aksepterer argumentet om at det er den tekniske arbeidsdelingen som bestemmer individers sosiale status, er det lett å vise til at lastebilsjåførenes stilling er langt ute og langt nede i næringslivets organisasjonsmessige hierarki. Kunnskap i jobbsammenheng gir sosial status i den grad det er en form for kunnskap markedet etterspør. Vi vet ikke i hvilken grad transportmarkedet har vært konsultert når det gjelder utformingen av yrkessjåførdirektivet, men vi kan ikke se at tidligere tiltak for å heve sjåførenes kompetanse har vært i stand til å motvirke at deres sosiale anseelse har avtatt.

- ✓ Vi opplevde at våre informanter, i likhet med oss som har forestått prosjektet, syntes det var vanskelig å se hvordan sjåføreryket vil utvikle seg inn i fremtiden. Sjåførenes syn på dette preges derfor av en videreføring av eksisterende trender: fallende sosial status, svak lønnsutvikling i forhold til andre yrkesgrupper, mer stress som følge av økende logistikkrav, fortsatt høyt fravær hjemmefra og følgelig økende rekrutteringsproblemer til yrket.

- ✓ Etter vår oppfatning er det et sterkt behov for å frembringe ny kunnskap om hvordan en profesjonalisering av hele logistikksystemet best kunne ivaretas. Vi vil derfor foreslå at det rettes fokus mot følgende områder:
  - Betydningen av læring og ulike former for kunnskap i transportsektoren: Hva slags kunnskap er avgjørende for ulike yrkesgrupper i transportsektoren, og hva kan gjøres for å legge til rette for læringsprosesser, kompetanseoppbygging og et høyere kunnskapsnivå.
  - Forholdet mellom disintegreerte produksjons-, logistikk- og transportfunksjoner og tilsvarende fragmenterte kunnskapsbaser: Det er dokumentert at tettere funksjonell integrasjon av verdisystemenes produksjons- og transportfunksjoner kan medføre reduserte transportkostnader for vareeierne. Kan den økte informasjonsdelingen en slik tettere integrasjon forutsetter også anvendes til økt kompetanseoppbygging i et dynamisk perspektiv?
  - 16 år med en transportpolitisk utforming sterkt influert av EUs Common Transport Policy har gitt samfunnet rimeligere transport, altså i tråd med ambisjonene for politikktutformingen. Samtidig tyder bransjeanalyser av lastebilnæringen på at næringens økonomiske og kompetansemessige ressursbase undergraves. Et økende press fra vareeierne i retning av hurtig og presis godsfremføring synes ikke i tilstrekkelig grad å ha gitt seg utslag i bedre koordinering av transportgjennomføringen, en svakhet som understøttes av myndighetenes fortsatte ansvarliggjøring av sjåførene. Dette bidrar til at arbeidsvilkårene for sjåførene forverres relativt til andre yrker og motvirker den allmenne ambisjonen om å profesjonalisere vegtransportsektoren. Vi vil derfor anbefale at økt oppmerksomhet rettes mot å vurdere mulighetene for tettere integrasjon mellom vareeier og transportør og for å allokere ansvaret for en samfunnsmessig forsvarlig transportgjennomføring til samarbeidet mellom disse aktørene.

Oppsummert mener vi det er behov for å anlegge et nettverks- eller verdisystemperspektiv på godstransportutøvelsen, der så vel lastebilnæringens bransjestruktur, ressursbehov og virksomhetsutøvelse analyseres, vurderes og kontrolleres ut fra forståelsen av at premisset for transportutøvelsen legges – eller *bør* legges – i relasjonen mellom vareeier og transportforetakets ledelse. En profesjonalisering av transportbransjen bør derfor ta sikte på å profesjonalisere transportørene i deres forhandlingssituasjon vis á vis transportkjøperne. Ut over dette er det viktig å forstå hvordan transportørene, i likhet med andre foretak, inngår i flere verdisystemer. Altså: rundtursproblematikken. Vi har tidligere referert til at logistikkforskningen i Skandinavia har hatt et tydelig vareeierperspektiv, noe som gir et forenklet inntrykk av transportbransjens utfordringer. Vi vil anbefale en utvidelse av denne analyserammen.

**Summary:**

# Norwegian long-haul drivers – An interview survey

*TØI Report 1138/2011*

*Author(s): Thorkel C. Askildsen*

*Oslo 2011, 84 pages Norwegian language*

---

*With road freight demand on the increase, there are reports suggesting that the recruitment of competent drivers is becoming increasingly difficult, while at the same time tougher competence requirements are being enforced on both fresh and already practicing truck drivers. A quest for enhanced professionalism in the trucking industry is currently channeled through the requirements of the Directive on the initial qualification and periodic training of drivers, while transport decisions by and large are being negotiated on the customers' terms, detached from drivers' influence. At the same time, professional truck drivers are held individually responsible for their compliance to traffic rules and regulations, just like other road users, while the terms on which they execute their profession are defined by decision-makers elsewhere in the value system. In this project, we convey long-haul drivers' own views of their work and their anticipations regarding the future shape of truck driving. Their claims contrast with the public ambition to professionalize the industry and to raise the social status of the drivers.*

## Background

Road freight transport has grown significantly through several decades, while several information sources convey increasing concern about future recruitment of competent drivers. The aim of this project has been to gain knowledge about long-haul drivers' own perceptions of their work. We are especially interested in whether they experience road authorities as facilitators for performing such work, or, conversely, in whether they feel that public authorities enforce limitations on their working life that negatively affect their job satisfaction.

## Objective

The following research questions have been asked:

1. How do long-haul truck drivers presently experience their jobs, and which elements are perceived as central in shaping their working lives
2. How do the drivers perceive future development of their work, and which elements are thought to determine their future working lives

## Method

The knowledge base in this project has mainly been generated through semi-structured interviews with 20 long-haul truck drivers, understood as drivers undertaking transports between various parts of Norway as well as international transports. A major share of the interviews have been performed while we travelled with the drivers on particular assignments. Our knowledge base improved greatly due to this approach, firstly as this enabled the drivers to couple their arguments to practical examples, secondly because it enabled us to compare and supplement what we heard to what we saw.

The themes to be discussed during the interviews were initially discussed with representatives of the Public Roads Administration and the trucking industry's organizations, and what we perceived as central outcomes of the interviews were then brought forward in subsequent discussions with these actors, as well as with other informants from the freight market or the public transport sector.

## Main conclusions

We have in this project aimed at presenting thick descriptions of Norwegian long-haul drivers' working lives, while searching for the central forces and mechanisms that structure their work. Our findings may be summed up as follows:

- ✓ Our informants clearly express that they experience road dimensions and maintenance standards as inadequate in relation to the demands from employers and customers. A few respondents rank driving on winter roads as the most negative aspect of the job, while the majority claim seldom to experience fear in relation to this. Still, most of our respondents hold that driving on Norwegian roads imposes a degree of tension they do not experience when driving abroad.
- ✓ The drivers invariably confirm that the mismatch between driving and resting time regulations and adequate roadside facilities constitutes a negative aspect of the job. Long-haul truck drivers perform physical work related to loading and unloading, vehicle maintenance, snow chain mounting and dismounting etc., and since the truck's cabin is used both for working and for dwelling, it is experienced as degrading not to have access to facilities as showers and restaurants. Although not verified in the project, we have an impression that commercially operated roadside facilities (truck stops) on routes with low traffic volumes are in decline due to insufficient demand, while parking facilities in the cities are being reduced due to land use pressures. The lack of roadside facilities and parking space is a well-documented problem, but it may be underscored that although sixteen years have passed since Norway adopted the current legislation on driving and resting times, little has been done in order to develop the roadside facilities necessary to ensure that the drivers can comply to these rules.
- ✓ We believe that the relatively low level of involvement we experienced when discussing road quality and maintenance issues with the drivers is due to their state of disillusion over the fact that transport-political aims

towards infrastructure improvements and “strengthening industries’ competitiveness” never seem to actually make a difference in practice. Rather, economic estimations show that the road maintenance lag is increasing. Additionally, the drivers felt that claims concerning modal split alterations and the strengthening of sea and rail transport rather had led to political strategies that hampered their own work.

- ✓ Nearly all the drivers we interviewed claimed to experience some sort of *freedom* in their work, and held this to be the most valued aspect of the job. Our own observations do not reveal that the drivers have considerable freedom neither in time nor space, but, as they perform their work relieved of the management’s immediate and visual control, they are assigned a degree of freedom to choose their own solutions to *ad hoc* problems that always turn up. This kind of freedom has long-standing traditions in the trucking industry, but may appear incompatible to current demands towards rapid, precise and predictable freight movements. Although the transport company’s traffic management commonly functions as a buffer between demanding customers and the legally enforced limitations on drivers’ working hours, possibilities still abound for customers and transporters to downgrade transport planning and hand the responsibilities over to the driver. This assignment of responsibilities is also maintained in roadside controls and the consequent issuing of fines.
- ✓ We argue that a higher degree of central planning of transport activities may lead to increased productivity and predictability in long-haul trucking, but this will imply assigning responsibilities over from driver to management, which may negatively affect the freedom that the drivers value highly in their jobs.
- ✓ Through the implementation of the directive on the initial qualification and periodic training of drivers, the principle that enhanced quality of freight services will be attained through driver training is sustained, although they have very limited influence on the transport decisions. Related to the very low competence requirements imposed on the company owners in the trucking industry, the directive also sustains an inappropriate division of responsibilities between employer and employee.
- ✓ Almost all our respondents claim that high degree of absence from home is the single most negative aspect of the job, both because of being cut off from family and other social relations, and because they feel their job situation imposes an unjust share of domestic responsibility on other family members.
- ✓ Our respondents consider their profession to have low social status, something which they mainly assign to the following factors:
  - High degree of absence from home and restricted opportunities to participate in social relations with family and
  - A wage level that does not compensate for this loss

If we accept the argument that social status is determined by the technical division of labour, we easily recognize the truck drivers way out and way down in industries’ organizational hierarchies. Job-related knowledge may

result in enhanced social status only if it is a kind of knowledge that is in demand. We do not know to what extent the transport market has been consulted during the development of the directive on drivers' qualifications and training, but we cannot see that prior initiatives to enhance drivers' competence have countered an on-going loss of social status.

- ✓ We experience that our informants, as well as those of us who have been working on the project, find it hard to foresee future development of truck drivers' working lives. The drivers' own perceptions concentrate on sustaining current trends: Declining social status, weak wage developments compared to other jobs, more stress due to increasing logistical demands, continuing high degree of absence from home, and consequently increasing recruitment difficulties.
- ✓ In our opinion, there is a strong need to generate knowledge of the functioning of the logistical systems in complex value systems, taking competitive pressures, asymmetrical bargaining relations, public regulations and their unintended consequences, and environmental concerns into account. Focus should be directed towards the following themes:
  - The importance of learning and of various forms of knowledge in the transport sector: What kinds of knowledge are of importance to various occupational groups in the sector, and how can learning processes, knowledge enhancement and a higher level of competence be facilitated?
  - The relationship between disintegrated production, logistics, and transport operations and their associated knowledge bases: It has been shown that closer functional integration between the different actors in the value systems may reduce transport costs for the commodity owners. May the increased information exchange that such integration presupposes also be utilized for competence building purposes in a more dynamic perspective?
  - Sixteen years of regulatory design strongly influenced by European legislation has probably resulted in cheaper freight rates, which is in line with transport political ambitions. Simultaneously, analyses indicate that the economic base as well as the knowledge base of the trucking industry is deteriorating. Increasing pressures from customers towards fast and predictable transports do not appear to have resulted in improved coordination of transport performance, a weakness that is supported by the authorities' sustained assignment of responsibilities to the drivers. This contributes to the negative development of working conditions in the trucking industry relative to other occupations, countering the general ambition of making the industry more professional. We therefore recommend that attention should be directed towards the possibilities for closer integration between customer and transporter, and to consider reassigning the responsibilities for socially acceptable transport performance to the relation between these parties, rather than keeping the driver responsible.



To conclude, we argue that there is a need also for authorities to apply a network or value system perspective to transport activities, where the industry's structure, resource requirements and activities are analysed, considered, and regulated on the basis of an understanding that transport execution is determined – or should be determined – in the relationship between the transport companies and their customers. Enhanced professionalism in the trucking industry should therefore aim at enhancing trucking companies' competence in negotiations with their customers. In addition to this, it is important to understand the way in which freight companies, as well as their customers, engage in various value systems. This clearly affects the possibilities for information exchange as well as for efficient round trip solutions. Traditionally, Scandinavian logistics research has focused explicitly on the needs of the transport buyers, which leads to a simplified view of the challenges facing the freight industry. We recommend an expansion of this analytical framework.



# 1 Bakgrunn

Langtransportsjåførene nyter på den ene siden en status som utøvere av et fritt og uavhengig yrke, frikoplet fra et fast lokalisert arbeidssted og fra arbeidsgiverens direkte innsyn og kontroll i arbeidsutførelsen. Sett utenfra er det ikke vanskelig å forstå at slike klisjeer kan etableres, og de har også vært vedlikeholdt gjennom en rekke populære om enn noe tilårskomne amerikanske filmer.

Et annet – og motsatt – inntrykk av langtransportsjåføreryrket utgjøres av kunnskap om lave lønninger, lav grad av forutsigbarhet i arbeidsforholdet, lange arbeidsdager, lav kompetanse og høyt fravær fra hjemmet. Enkelte studier på europeisk nivå fremlegger solid empiri for slike argumenter.

På den ene siden fremstår lastebilnæringen som fullstendig gjennomregulert, både med tanke på at infrastrukturen næringen utøver sin produksjon på er et offentlig gode, og også med henvisning til det betydelige antall lover, forskrifter, retningslinjer og håndbøker som regulerer bruken av infrastrukturen, transportmidlenes utforming og bruk, transportbedriftenes kvalifikasjoner, relasjonene mellom transportør og transportkjøper samt sjåførenes kvalifikasjoner og arbeidstid.

På den annen side gir bl a presseoppslag inntrykk at dette er en næring utenfor kontroll, der ulike lovbrudd – og i pressesammenheng gjerne med fatale følger – synes å være den gjengse måten å drive transportforretning på.

Godstransport på veg er en produksjonsform som i betydelig grad utøves i det offentlige rom, sammen med – og til dels i konflikt og konkurranse med – mobilitetskrav fra andre aktører. Mobilitet på veg muliggjøres av offentlige midler kanalisert gjennom Statens vegvesens budsjetter, og den samme etat har, sammen med Politiet, ansvar for å påse at samfunnets mobilitetskrav imøtekommes på en måte som er kompatibel med infrastrukturens omfang og kvalitet.

Organiseringen av produksjonen innenfor godstransport, og spesielt for vegtransport, er altså i stor grad underlagt offentlige rammebetingelser både i form av tilbudet av infrastruktur og regulering av infrastrukturens bruk. I de senere år har myndighetene frasagt seg direkte kontroll over lastebilnæringens foretaksstruktur ved å underlegge løyvetildelingen endrede premisser, men visse krav til økonomisk soliditet, vandel og kompetanse kreves fortsatt. Videre stilles krav til opplæring av sjåførere, samt krav til opplæringsinstitusjoner og tilsyn med disse.

I motsetning til økonomiske aktiviteter som foretas på privat grunn, blir lastebilsjåførene særdeles *direkte* berørt av det offentlige tilbud og regulering: i motsetning til andre arbeidstakere vil sjåførene oppleve å bli direkte kontrollert og eventuelt bøtelagt for brudd på forhold som regulerer trafikkatferd eller yrkesutøvelse. Sjåførene blir i slik henseende vurdert og behandlet på lik linje med andre trafikanter, men *årsaken* til at sjåførene er på vegen er en annen.

Men transporttilbud og –etterspørsel er ikke bare samferdselspolitikk, det er også næringspolitikk, og næringslivets transportbehov er, i henhold til Nasjonal Transportplan<sup>1</sup>, et viktig utgangspunkt for transportpolitikken. Relatert til dette eksisterer det et kunnskapsbehov knyttet til hvordan forholdene kan legges til rette for mer effektive og forutsigbare transporter (kapittel 3.3).

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen (for vegtransportens del) innehar altså særs viktige roller som premissleverandører her, som tilretteleggere av produksjonsmiddel (infrastruktur), standardsettere for andre produksjonsmidler (kjøretøysforskriften, forskrift om bruk av kjøretøy) og regulator av virksomhetsutøvelsens sikkerhetsmessige og konkurransemessige aspekter (yrkestransportloven, kjøre- og hviletidsbestemmelser, lov om vegfraktavtaler).

Like klart er det at konkurranseforholdene i transportmarkedet i stor grad er et resultat av markedskreftene, og at de premisser myndighetene legger for transportutøvelsen ikke nødvendigvis er i tråd med vareeieres og transportørers krav til effektiv produksjon. The Common Transport Policy<sup>2</sup>'s beskrivelse av europeisk lastebilnæring må kunne antas også å ha gyldighet for norske vegtransportører:

” This sector is irreplaceable but its economic position is shakier than it might seem. Margins are narrow in the road transport sector because of its considerable fragmentation and of the pressure exerted on prices by consignors and industry. This tempts some road haulage companies to resort to price dumping and to side-step the social and safety legislation to make up for this handicap.” (s. 13)

I første rekke er det sjåførene som opplever press på opparbeidede lønns- og arbeidsvilkår som følge av oppdragsgivers/arbeidsgivers krav om effektivitet og myndighetenes premisser for yrkesutøvelse. Eksempelvis vil det derfor være av stor betydning at myndighetene – som altså både er infrastrukturtilbydere og regulatorer – legger infrastrukturen til rette i form av strategisk plasserte raste- og oppstillingsplasser, når en allerede har pålagt sjåførene hviletid. Myndighetenes rolle som *tilrettelegger* for økonomisk aktivitet vil således kunne styrkes av økt kunnskap om i hvilken grad de samme myndigheters doble roller som infrastrukturtilbyder og regulator sammenfaller med næringslivets interesser, og hvordan et slikt sammenfall – eller eventuelt mangel på sådant – oppleves av langtransportsjåførene. Sjåførenes opplevelse av arbeidssituasjonen blir i så måte formet av flere forhold samtidig, både av bedriftsekstern og –intern art. Særlig fra europeisk hold rapporteres det om en vanskelig rekrutteringssituasjon til sjåføreryrket, der misnøye med jobbinnhold, lav kompetanse og lave lønninger nevnes som årsaker. I perioden før finanskrisen i 2008 var det prekær mangel på sjåfører i Norge, og selv om sjåføretterspørselen svinger med konjunktorene i næringslivet for øvrig, er det usikkerhet knyttet til fremtidig rekruttering til yrket. Spørsmålet er da hva som kan gjøres for å legge til rette både for at lastebilforetakene kan få hevet sin kvalitative standard og for at sjåføreryrket kan bli mer attraktivt å søke seg til og bli værende i.

---

<sup>1</sup> St.meld. nr 16 (2008-2009)

<sup>2</sup> COM(2001)370 Final

## 2 Prosjektets mål, problemstillinger og avgrensninger

Hovedmålet i prosjektet er å gi innsikt i langtransportsjåførenes arbeidssituasjon samt fremtidsutsiktene for norske sjåførere. Vi ønsker altså *både* å finne frem til de elementer som påvirker dagens arbeidssituasjon og yrkesutøvelse *og* elementene som kan antas å ha betydning for fremtidens arbeidssituasjon. Med fremtidens arbeidssituasjon er vi opptatt av de elementene som påvirker yrkets utvikling og anseelse. Eksempelvis vil tilbudet av rasteplasser og standarden på vintervedlikehold ha stor innflytelse på dagens arbeidssituasjon, men er neppe styrende for transportyrkets utvikling. Videre kan ITS-løsninger *både* ha betydning for dagens arbeidssituasjon *og* – dersom dette medfører høyere utdannings- eller kompetansekrav til sjåførene – være av betydning for hvordan sjåføreryrket ser ut i fremtiden.

Når det gjelder sjåføreryrkets fremtidsutsikter er det vel allikevel faktorer som organisasjonsgrad og lønnsystemer i forhold til konkurrerende transportører og sjåførere fra EUs nye medlemsland<sup>3</sup> som anses å ha størst strukturerende effekt på sjåføreryrket. Vi ønsker å vie dette tema betydelig interesse. TØI har nylig gjennomført studier av *andre* sjåførgruppers arbeidssituasjon, relatert til liberalisering av persontransportmarkedet og innføring av anbudsordninger. Disse studiene har lagt betydelig vekt på markedsstruktur, forhandlingsystemer og lønns- og ansettelseskontrakter. Vi ønsker i betydelig grad å benytte kunnskapen fra disse studiene både til å informere gjennomføringen av det her ansøkte prosjektet, samt å foreta en komparativ analyse av spesielt buss- og lastebilsjåførenes arbeidssituasjon der vår ambisjon vil være å avdekke bakenforliggende og årsaksforklarende faktorer for forskjeller. Vi kan derfor konkretisere følgende problemstillinger:

1. Hvordan opplever langtransportsjåførene sin arbeidssituasjon i dag, og hvilke faktorer tillegges størst vekt for hvordan situasjonen oppleves
2. Hvordan oppfatter langtransportsjåførene yrkets fremtidsutsikter, og hvilke faktorer oppleves som bestemmende for hvordan fremtidssituasjonen vil bli.

Med ”langtransportsjåførere” mener vi førere av godsbiler i interregional (mellom landsdeler) eller internasjonal transport, enten de er ansatte sjåførere eller bileiere som kjører selv, innenfor henholdsvis egentransport og leietransport.

I utgangspunktet er vi av den oppfatning at sjåførens hverdag ikke bare bestemmes av *kjøringen*, men også av dokumentasjonsplikt i denne forbindelse, samt forhold rundt terminaler og lagre, altså knyttet til lasting, lossing og hertil

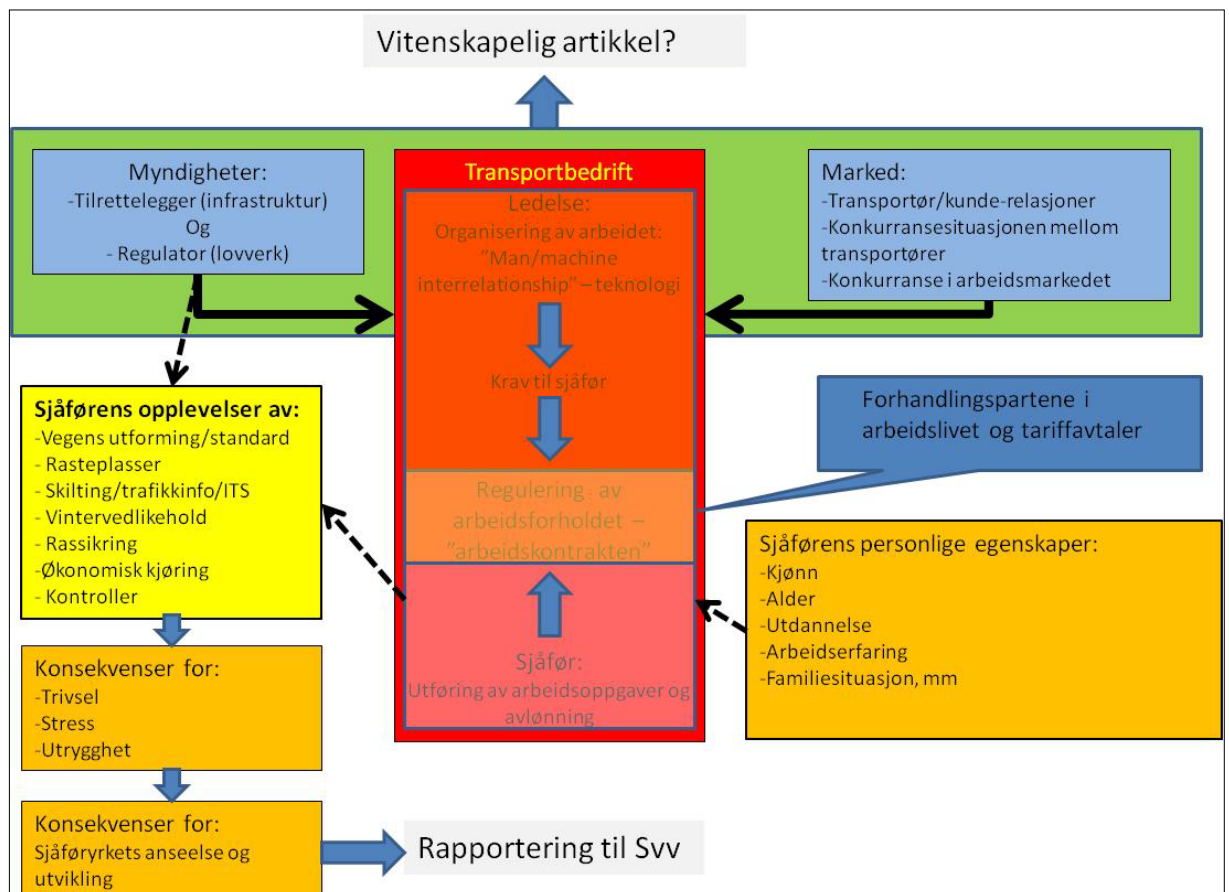
---

<sup>3</sup> Produktiviteten i vegtransportbransjen i Polen, her definert som bransjens bruttoprodukt dividert på antall sysselsatte i bransjen, utgjorde i 2006 ca 1/5 av tilsvarende prestasjon i dansk vegtransport (DG Tren/Eurostat, 2009). Mye tyder på at lønnsforskjellene mellom sjåførere i ulike land er en refleksjon av dette forhold.

knyttet papirarbeid. En antatt utvikling i retning av at sjåførene selv forestår lasting og lossing utenom lagrenes normale åpningstider *kan* innebære en økt grad av tidsmessig fleksibilitet som kommer sjåførene til gode, men kan også resultere i økt tidspress og dermed utgjøre en ytterligere stressfaktor<sup>4</sup>. Vårt poeng er at selve *kjøringen* ikke kan sees isolert fra sjåførens øvrige arbeidsoppgaver, og at forhold knyttet til lasting og lossing står sentralt i mange sjåførers arbeidsdag.

## 2.1 Et konseptuelt rammeverk

Den innledende tilnærmingen til dette prosjektet var basert på et ønske om å fremskaffe bedre innsikt i langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, ut fra en konvensjonell og for så vidt rimelig oppfatning om at en langtransportsjåførs yrkesutøvelse består av lastebilkjøring. Sjåførens opplevelse av sin arbeidssituasjon vil dermed være betinget av vegnettets kvalitet med dertil hørende tilbud av trafikkinformasjon, fasiliteter for hvile, bespisning og personlig hygiene, samt av hvordan myndighetenes kontrollering av yrkesutøvelsen oppleves.



Figur 1: Prosjektets konseptuelle rammeverk

<sup>4</sup> Eidhammer og Andersen (2009) viser at transportkjøpere og speditører forventer at tidslukene for varelevering blir smalere i årene som kommer

Vår betenkning i forhold til dette er at å anta at sjåførene ikke er stilt over for andre krav til sin yrkesutøvelse enn å skulle tilpasse kjøringen etter veg- og føreforhold samt kjøre-, hvile- og arbeidstidsbegrensninger neglisjerer de faktorene som gjør yrkesutøvelsen konfliktfylt. Det er derfor nødvendig å utvide analyserammen til å inkludere de krav til transportgjennomføringen som stilles av oppdragsgiver og av arbeidsgiver, og som igjen er betinget av strukturene i transportmarkedet og i lastebilbransjen.

Reguleringen av forholdet mellom transportforetak og sjåfør vil være i form av en arbeidskontrakt i en eller annen art, enten det er en kombinasjon av en kollektivt fremforhandlet tariffavtale og en detaljert sjåførhåndbok, eller en individuell og i stor grad muntlig avtale mellom bileier og sjåfør.

Vi antar at sjåførenes opplevelser av arbeidets karakter også vil være influert av en rekke personlige forhold, som alder, familiesituasjon, yrkeserfaring osv.

Kombinasjonen av alle disse forholdene strukturerer yrkessjåførens arbeidssituasjon allerede før vedkommende svinger ut på veien, og betoningen av dette står i kontrast til en allmenn oppfatning av sjåføryrket som et yrke med stor grad av frihet for den ansatte. Vi ønsker å belyse dette nærmere.

Sjåførenes opplevelser av vegrelaterte forhold og forhold knyttet til kontroller av yrkesutøvelsen vil altså formes av i hvilken grad det er kompatibilitet mellom disse og den jobben sjåføren er satt til å gjøre. Dette innebærer en betydelig utvidelse av det konseptuelle rammeverket i forhold til kun å studere kompatibiliteten mellom infrastruktur og transportregelverk.

Som nevnt organiseres transportutøvelsen som en forsøksvis ideell tilpasning mellom markedets krav, infrastrukturtilbudet og offentlig regulering av virksomheten<sup>5</sup>. Teknologiske og finansielle forhold er i vår sammenheng holdt utenfor.

Formelt sett er bedriftsledelsen ansvarlig for organiseringen av arbeidet, der transportutøvelsen pålegges sjåføren i form av en mer eller mindre formalisert arbeidskontrakt. Denne kan variere sterkt i form, fra en detaljert utarbeidet sjåførhåndbok til en mer uuttalt forventning om hva en sjåfør skal gjøre. Sjåføren er på sin side et produkt av sin utdannings- og erfaringsmessige bakgrunn, kjønn, sosial bakgrunn, familiesituasjon etc., og har sine forventninger til arbeidets karakter og avlønning. Arbeidsgivers og arbeidstakers karakteristika forenes i arbeidskontrakten, eventuelt innenfor rammene av en tariffavtale fremforhandlet av partene i arbeidslivet.

Mens produksjon vanligvis foregår på privat grunn, utføres produksjonen av godstransporttjenester på veg i det offentlige rom<sup>6</sup>. Denne aktiviteten er derfor i større grad enn annen produksjon gjenstand for offentlig tilrettelegging og regulering. Som transportutøver er det sjåførene som i første rekke direkte opplever de forannevnte faktorer som strukturerer transportvirksomheten, og vi

---

<sup>5</sup> Stiberg-Jamt *et al* (2006) gir en oversikt over regelverk knyttet til utøvelse av godstransport på vei (og næringslivets kostnader ved å tilpasse seg dette). Listen er blitt utvidet siden den gang.

<sup>6</sup> En kan tenke seg overgangen fra integrert masseproduksjon til nettverksproduksjon: Ford-fabrikken River Rouge (med over 100 000 ansatte) inneholdt 160 km private jernbanespor og 44 km transportbånd, over hvilke foretaket hadde full kontroll. I dag utføres disse transportene i større grad på samfunnets allmenne infrastruktur – og ofte over betydelig avstander.

anser dem derfor som viktige informanter i forhold til å analysere hvorvidt infrastrukturtilbudet og reguleringen av transportutøvelsen er i tråd med transportmarkedets krav til effektive transporter og til transportørens krav til rasjonell drift. Disharmonier vil gi seg utslag i mistriivsel, stress og utrygghet, og former sjåførarkets anseelse, rekrutteringen til yrket og dermed sjåførarkets fremtid.

Ut over dette er det vår oppfatning at dersom transportutøvelsen medfører mistriivsel, stress og annet ubehag, må dette medføre en feedback fra sjåførene til fremtidig organisering av arbeidet, noe som eventuelt kan medføre en justering av markedets krav samt offentlig tilrettelegging og regulering. Vi ønsker å sammenlikne lastebilnæringens håndtering av dette sammenliknet med rutebilnæring, da det er betydelige likheter – men også forskjeller – mellom de to bransjene.



## 3 Prosjektgjennomføring og metode

### 3.1 Prosjektgjennomføring

Prosjektet er gjennomført i perioden høsten 2009 til høsten 2010 og er basert på deltakende, eller rettere sagt *medfølgende* observasjon av 20 langtransportsjåførere som gjennomførte transportoppdrag mellom landsdeler i Norge og mellom Norge og utlandet. Hensikten med dette var å komme tett på sjåførene i deres arbeidssituasjon, og på denne måten få både et bedre overblikk over de elementene som totalt sett utgjør sjåførenes hverdag, både deres kjøretid, øvrig arbeidstid og hviletid, og samtidig å få belyst ved eksempler de utfordringene sjåførene blir konfrontert med i sin arbeidssituasjon. Å selv sitte med hjertet i halsen på speilblankt føre ned fra Hemsedalsfjell til Borlaug gir en helt annen opplevelse enn å få et bekreftende svar på et spørsmål om kjøring på glatt føre kan være problematisk. Etter vår oppfatning ville dette altså gi en vesentlig bedre innsikt i problemstillingene enn ved å intervju sjåførene i anonyme kontoromgivelser.

Prosjektets mål var altså i utgangspunktet å belyse hvordan Statens vegvesen sine ansvarsområder, nemlig som infrastrukturtilbydere, forvaltere av et lovverk og som myndighetsutøvere og kontrollører, påvirker sjåførenes arbeidssituasjon. Betenkningen som umiddelbart reiste seg her var at det til grunn for dette lå en oppfatning at sjåførene kun hadde disse begrensningene å forholde seg til, altså at sjåførene sto svært fritt til å tilpasse sin kjøring etter vegstandard, lokalisering av hvileplasser og det omfattende regelverk som regulerer yrkestrafikken. Vår *a priori* oppfatning var snarere at sjåførene ikke besitter en slik frihet, fordi vareeiernes krav til hurtig og presis godsfrøring samt transportforetakets krav til effektiv utnyttelse av materiell legger sterke føringer for når, hvor og hvordan sjåførene utfører sitt arbeid. Av denne grunn fremstår det som urimelig at sjåførene skal bli ansvarliggjort for disse meget sterke kommersielle kreftene ved å bli kontrollert på linje med en hvilken som helst bilist, og vi ønsket derfor å utvide analyserammen til å se på sjåførenes yrkesutøvelse som en konflikt mellom kommersielle og institusjonelle krav.

### 3.2 Teoretiske perspektiver

Vi har forsøkt å belyse utviklingen i industriell organisering gjennom teoretiske perspektiver på fleksibiliseringsprosesser i næringslivet og på flyktighet i næringslivets relasjoner. Argumenter fra Lundvall (2004) og Lundvall og Johnson (1994) om hvordan et dynamisk og innovativt næringsliv forutsetter endring, ny kunnskap og avlæring av utdatert sådan settes opp mot Sennetts (1998) argumenter om at flyktighet i arbeidssituasjonen fragmenterer yrkesutøverens kompetanseoppbygging og dermed vedkommendes yrkesstolthet og identitet. Vi har i noen grad belyst våre funn i relasjon til enkelte utenlandske antropologiske

studier av lastebilsjåførers holdninger til sitt yrke (Agar, 1985; Grøn, 2008; Nehls, 2003, Ouellet, 1994).

De teoretiske perspektivene er i hovedsak flettet direkte inn i analysen av langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, uten noen grundig, innledende teorigjennomgang.

### 3.3 Case-studier som metode

I henhold til SSBs næringsstatistikk er det rundt 30 000 sysselsatte innefor næringsgruppen Godstransport på veg. I følge løyveregisteret finnes ca 35 000 godstransportløyver for leietransport. Dette gir en indikasjon på bransjens størrelse, til tross for at vi her ikke får skilt ut hvor mange sjåførere det er blant de sysselsatte i næringen. Det er også mulig for foretak registrert i andre bransjer å inneha leietransportløyve, noe som muligvis innebærer at sjåførene på disse bilene blir registrert under andre næringskoder. Sjåførere i egentransport fanges heller ikke opp her. Vårt hovedpoeng her er at de 20 intervjuene vi har gjennomført i dette prosjektet ikke kan påberope seg statistisk representativitet. Fordelene med intervjuer er først og fremst at vi kan motta unik, førstehånds, erfaringsbasert kunnskap om godstransportenes gjennomføring og i hvilken grad infrastrukturtilbud og regulering av transportutøvelsen er i harmoni med hverandre og med samfunnets krav til transportkvalitet. Prosjektets design er på denne måten forsøkt tillempet ønsket om å generere svært bred kunnskap om langtransportsjåførenes arbeidssituasjon (som er påvirket av et stort antall variable), Prosjektet vil altså ha en *kvalitativ* orientering.

Vi ønsket å gjennomføre intervjuene i henhold til en semi-strukturert intervjuguide, noe som gir mulighet til å forfølge temaer og problemstillinger som måtte dukke opp i løpet av intervjuenes gang. Bakgrunnen for dette at vi *a priori* ikke med sikkerhet vet hva sjåførene opplever som viktig i sin arbeidssituasjon, og vi kan på denne måten få utdypet elementer som kan dukke opp underveis.

Målet med prosjektet har vært å få innsikt i langtransportsjåførenes arbeidssituasjon gjennom å snakke med dem. Det vil si at det er sjåførenes egne fortellinger som danner grunnlag for vår kunnskap. Dette har sine fordeler og ulemper: På den ene siden gir slike samtaler en vesentlig rikere, fyldigere og dypere innsikt i temaet vi ønsker å studere, på den annen side er det vi mottar intervjuobjektene fortolkning av virkeligheten. Vi har derfor gjennomført de fleste intervjuene ved å følge med på transportoppdragene i sin helhet, for på denne måten *både* å prøve å få en empirisk sjekk på om det sjåførene sier de opplever synes å overensstemme med det vi observerer at de opplever, og å få et mer direkte observert innblikk i hvordan utøvelsen av sjåføreryrket faktisk foregår.

Vi presiserer altså at i denne studien er det empiriske tilfanget for lite til at vi kan påberope våre konklusjoner representativitet, samtidig som sjåførenes utsagn ikke gir noe direkte tilgang til *sannheten*, dersom den skulle finnes, men i beste fall er uttrykk for sjåførenes *oppfatning* av sannheten. Dette kom bl a til uttrykk i gjentakende sammenlikninger av sjåførenes syn på sin arbeidssituasjon "før" i forhold til "nå": For det første kunne det være vanskelig å få tidfestet når "før" var, for det andre oppfatter vi det slik at sjåførenes syn på "før" i betydelig grad

også er preget at de da var kanskje 30 år yngre, hadde begrenset erfaring fra arbeidslivet og gjerne var i andre livssituasjoner.

I tillegg til dette kommer at vi selv ikke er passive medier for sammenstilling og videreformidling av disse oppfatningene: vi har våre egne, forutinntatte meninger og holdninger som bygger på våre egne erfaringer og forutgående kunnskap. I dette prosjektet har det vært spesielt merkbart, da forskeren som har gjennomført mesteparten av arbeidet selv har mangeårig arbeidserfaring som yrkessjåfør innenfor både person- og godstransport. Fordelen med dette er at det har vært enklere å forstå hva intervjuobjektene faktisk *mener*, og hvorfor de gjør det de gjør. Ulempen har i dette prosjektet vært at så vel valg av temaer for intervjuene, utformingen av spørsmål, gjennomføring av intervjuer og tolkning av resultatene kan ha blitt svært preget av vedkommende som har utført en betydelig del av arbeidet i prosjektet. Vi ber i det minste leseren være oppmerksom på dette forholdet.

I og med at kunnskapsgenereringen i prosjektet har foregått i form av observasjoner av yrkesutøvelse og diskusjoner med yrkesutøverne, har studien en klar *kvalitativ* karakter. I hovedsak er den også *deskriptiv*, i den forstand at vi har ønsket å beskrive langtransportsjåførenes arbeidssituasjon slik den er blitt fremlagt for oss gjennom intervjuene *en route*. Årsaken til dette er at det eksisterer lite dokumentasjon på hva lastebilsjåførenes arbeidsdag i sin helhet består i, slik at en beskrivelse av dette har en verdi i seg selv.

Det må her presiseres at grunnen til at vi ønsket å følge med under transportenes gjennomføring var at vi ønsket å få belagt sjåførenes syn på sin yrkesutøvelse med konkrete eksempler, ikke fordi vi ønsket å studere konkrete vegstrekninger eller vegkanttilbud. Vi har altså diskutert sjåførenes syn på hvordan en rekke faktorer innenfor vegmyndighetenes ansvarsområder påvirker deres arbeidssituasjon, og vi har til en viss grad fått belagt dette med faktiske begivenheter under turene. Allikevel har vi ikke søkt å kartlegge hvilke kjøremessige utfordringer sjåførene opplever på ulike vegstrekninger eller eksisterende tilbud av hvileplasser.

Ut over de rent kjøremessige forhold er selvfølgelig sjåførenes arbeidssituasjon bestemt av en lang rekke elementer: Pålegg fra arbeidsgiveren om effektiv arbeidsutførelse, som opererer i et marked preget av sterk konkurranse; pålegg fra avsendere og mottakere av godset i forbindelse med lasting og lossing; lastebilens (produksjonsmidlets) og infrastrukturens beskaffenhet; reguleringen av yrkesutøvelse i form av lover og regler, samt kontroller av at disse overholdes, og sjåførens livssituasjon for øvrig, som selvfølgelig også innvirker på opplevelsen av arbeidet som langtransportsjåfør.

I henhold til dette virker det altså meningsløst å studere lastebilsjåførenes arbeidssituasjon løsrevet fra den konteksten den inngår i, og case-studier er nettopp et forskningsdesign som er egnet når det er uklare grenser mellom fenomen og kontekst. Samtidig ønsker vi å beskrive sjåføreryrket på en mest mulig utfyllende måte, i stedet for å isolere en variabel eller to. Det har derfor ligget til rette for en kvalitativ studie.

Case-studier har kanskje vært hyppigst anvendt som metodisk tilnærning innenfor sosialantropologi og etnometodologi, der fyldige beskrivelser av unike fenomener har hatt prioritet over å generalisere ut fra et fåtall variabler. I det foreliggende prosjektet har vi hatt ambisjoner om i hvert fall i noen grad både å kunne beskrive

og å generalisere. Det er da ikke en numerisk generalisering basert på kvantitative metoder det er snakk om, men en generalisering i forhold til et teoretisk univers, altså om hvorvidt de teoriene vi har vært informert av i utformingen av undersøkelsen har gyldighet i de casene vi har studert. Ideelt sett kan case-studier dermed være teoriinformerende, i den forstand at de kan bidra til å utvide eller begrense teoriernes gyldighetsområde.

Vi har også ønsket å gi undersøkelsen et *komparativt* tilsnitt, ved å sammenlikne aspekter ved det å være lastebilsjåfør til det å være bussjåfør: Begge yrkesgrupper har samme utdanning og utfører en svært lik hovedoppgave (å føre et tyngre kjøretøy), mens struktureringen av arbeidet er svært forskjellig. Vi har ønsket å studere dette noe nærmere.

### 3.3.1 Primære informanter

Vi ønsket å snakke med et så bredt spekter av sjåførere som mulig, både med tanke på deres alder, arbeidserfaring, livssituasjon og hvor i landet de kom fra, samt type kjøring de var involvert i, transportbedriftens størrelse, eierskapsform og lokalisering, samt relasjonene mellom transportør, eventuelle mellommenn og vareeier. Mange av disse intensjonene fikk vi innfridd, men vi klarte ikke å få arrangert samtaler med de yngste og mest uerfarne sjåførene. Da prosjektet begrenset seg til de lange transportene var vi heller ikke i stand til å få etablert kontakt med sjåførere ansatt i egentransport.

Vi kontaktet transportforetakene med henvendelser om muligheten for å få følge med en sjåfør under en transport og samtidig gjennomføre en samtale med vedkommende. Så godt som alle transportørene vi kontaktet var positivt innstilt til dette og var behjelpelige med å velge ut en sjåfør. De overlot så til ham eller henne å avgjøre hvorvidt vedkommende var villig til å delta i intervjuene.

Vi opplevde etter hvert at en betydelig andel av sjåførene vi samtalte med var godt voksne, hadde betydelig arbeidserfaring og trivdes godt i sine jobber. Vi ser ikke bort fra at dette til dels skyldes at transportbedriftene har ønsket å introdusere oss for sine beste sjåførere, noe vi godt kan forstå: Transportbedriftene er i alle sammenhenger innrettet mot å "selge seg selv" ved å fremstå på best tenkelige måte, og oppfatter sannsynligvis det som viktig også ved deltakelse i et prosjekt som dette. Kritiske analyser forbeholdes normalt konkurrentene.

Transportene vi fulgte med på foregikk nesten utelukkende på hovedvegnettet og i sentrale byområder. Kjøringen på disse vegene byr på utfordringer i seg selv, men vi gikk glipp av kjøring i forbindelse med lasting og lossing hos mer perifert lokaliserte kunder, der både lokale vegtilbud og vareeierens lokalisering kan by på vesentlig større fremkommelighetsutfordringer med et vogntog.

Vi har gjennomført intervjuer av 20 lastebilsjåførere i langtransport. Med langtransport har vi forstått transport mellom landsdeler i Norge samt utenlandstransport. 16 av disse intervjuene har blitt foretatt mens vi har fulgt sjåførene gjennom et helt transportoppdrag, noe som har medført at vi har vært påsittere i lastebiler i ca 6 000 km i løpet av prosjektets gang. De øvrige intervjuene er blitt foretatt på kafeer og i TØI sine lokaler, alt etter hvor sjåførene har befunnet seg.

Vi hadde som innledende hensikt å utforme en såkalt semi-strukturert intervjuguide, der på forhånd utvalgte temaer blir diskutert med intervjuobjektene, men uten at dialogen låses til smalt definerte spørsmål og svar. Fordelen med slike halvåpne dialoger er at de gir rom for å forfølge viktige problemstillinger som måtte dukke opp underveis i intervjuet, uten at man hadde sett dette som viktig da intervjuguiden ble utformet.

Allikevel ble intervjuguiden etter hvert svært så strukturert, og også ganske omfattende. Det tok mellom 2 og 3 timer å gå igjennom skjemaet med sjåførene, alt ettersom hvor fyldig responsen var. Allikevel varte transportene fra 4 til 9 timer, så vi hadde rikelig tid til også å forfølge andre temaer som hadde dukket opp mens vi arbeidet oss gjennom spørreskjemaet.

Vi anså at ved å intervju sjåførene i bilene ville vi bedre anledning til å oppleve aspekter og detaljer ved arbeidssituasjonen som ville være viktig å dokumentere. Dette ville også utgjøre en mer realistisk atmosfære rundt selve intervju-situasjonen: Sjåførene ville da være på hjemmebane, i en situasjon de behersket, og i bilen ville kun sjåfør og intervjuer være tilstede.

Spørreskjemaet ble utformet på grunnlag av samtaler med oppdragsgiver, samt samtaler med representanter for Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Målet med prosjektet var først og fremst å fremheve sjåførenes opplevelser av hvordan de elementer Statens vegvesen har ansvar for, først og fremst infrastrukturens beskaffenhet og gjennomføringen av kontroller, påvirker sjåførens arbeidssituasjon.

Vårt utgangspunkt har vært at sjåførenes arbeidssituasjon i alle fall ikke formes av vegstandard og kontroller alene: Dersom dette var det eneste sjåførene trengte å forholde seg til, kunne man bare tilpasse kjøringen til dette. Dersom slike forhold oppleves som problematiske, må det være fordi de ikke er kompatible med *andre* krav som hviler på sjåføren. Vårt spørreskjema inkluderer derfor spørsmål om bedriften vedkommende jobber i, markedet bedriften opererer innenfor, relasjonene mellom arbeidsgiver og arbeidstaker (både generelt og i forhold til gjennomføringen av oppdraget vi var med på), og sjåførenes øvrige livssituasjon.

Til tross for at vår intervjuguide ble svært strukturert hadde vi svært god tid til ytterligere samtaler med sjåførene. Vi hadde derfor anledning til å forfølge problemstillinger som intervjuguiden ikke dekket. Vår erfaring gjennom intervjuene var at problemstillinger knyttet til infrastrukturkvalitet i liten grad ble fulgt opp i de supplerende samtalene etter at intervjuguiden var gjennomgått. Vi oppfattet det altså slik at til tross for betydelig misnøye med vegstandarder, rasteplasser, vintervedlikehold og tunnelbelysning, så var det andre problemstillinger som opptok sjåførene mer. Dette var også i tråd med våre erfaringer fra samtalene med næringens organisasjoner. Prosjektet og denne rapporten har fått sitt fokus påvirket av dette.

### 3.4 Empirisk tilfang

I tillegg til de direkte samtalene med sjåførene om forhåndsdefinerte problemstillinger har vi altså supplert det empiriske grunnlaget ved selv å være til stede ved gjennomføringen av ett transportoppdrag de fleste av våre samtalepartnere har utført. Våre egne opplevelser fra disse turene inngår derfor som en del av prosjektets empiriske grunnlag.

Videre har vi benyttet oss av eksisterende kunnskap om den norske og i noen grad europeiske lastebilnæringen (Europakommisjonen, 2001, 2009; Eurofound, 2004).

Vi hadde en a priori antakelse om at vår innfallsvinkel til langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, som altså i betydelig grad var basert på intervjuer, ville utgjøre et utilstrekkelig grunnlag for å finne avgjørende utviklingstrekk for bransjen som helhet. Det ville altså være vanskelig å si noe kvalifisert om langtransportsjåførenes arbeidssituasjon nå i forhold til situasjonen ”før”. Nå viste det seg at de fleste av sjåførene vi fikk anledning til å intervjuer hadde mange års erfaring fra sjåføryrket, slik at ”før” og ”nå” ble hyppig diskutert i disse samtalene. Vi fant allikevel at det ville være interessant å studere langtransportsjåførenes arbeidssituasjon i lys av en annen sjåførgruppe, nemlig rutebilsjåførene. Vår begrunnelse for dette er at til tross for at begge yrkesgrupper har noenlunde samme kvalifikasjonskrav for yrkesutøvelse og jobbene kan virke svært like (de kjører store biler), er struktureringen av arbeidsforholdene og jobbutførelsen svært forskjellig. Vi hadde i utgangspunktet tenkt å basere oss på tidligere studier av endringer i arbeidssituasjonen for ansatte i kollektivselskaper som følge av anbudsutsettelse utført av Transportøkonomisk institutt, men fant at en nylig publisert dansk studie av Drewes Nielsen *et al* (2010) om tilsvarende prosesser i dansk rutebilnæring var mer sammenfallende med våre teoretiske perspektiver. Vi har under prosjektets gang diskutert med våre kolleger som gjennomførte de norske studiene hvorvidt funnene fra Danmark er i tråd med deres konklusjoner, og også prøvet ut våre argumenter på et fåtall informanter fra et fylkeskommunalt kollektivtrafikkselskap og et større rutebilselskap.

Synspunkter på kjøring på norske vinterveger med tilhørende varierende vintervedlikehold er blitt diskutert med en regional representant for Statens vegvesen, to innehavere av bergingsselskaper samt en sentral representant for et slikt selskap. Supplerende kunnskap om den nylig innførte yrkessjåfør opplæringen samt om kompetansekrav for løyvehavere (vegtransportforetak) er blitt innhentet fra to ulike opplæringsinstitusjoner og diskutert med en sentral medarbeider på dette temaet i Vegdirektoratet.

Problemstillinger knyttet til maktforhold i kunde-leverandørrelasjoner og sammenhenger mellom effektivitet, kompetanse og bransjestruktur i lastebilnæringen er blitt diskutert med en representant for et større transportforetak i Hedmark fylke og en representant for en programvareprodusent innenfor transportoptimering.

Spørsmål rundt konkurransen fra sentral- og østeuropeiske transportbedrifter er diskutert med en representant for et større foretak innenfor internasjonal transportmegling, og med en representant for et norsk, mellomstort transportforetak.

For å få innspill til vår intervjuguide gjennomførte vi innledende samtaler med representanter for bransjeorganisasjonene, Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund og Yrkestrafikkforbundet. Grunnet høy fagforeningstilslutning blant rutebilsjåførere og tilsvarende lav tilslutning blant lastebilsjåførere er det vel ikke for drøyt å påstå at sjåførorganisasjonene i betydelig grad retter sitt fokus mot rutebilnæringen. Samtalene både med arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentantene dreide seg i betydelig grad om bransjestruktur, grad av formalisering av arbeidsgiver/arbeidstakerrelasjonen, ansvarsdeling mellom foretaksledelse og sjåførere, organiseringen av produksjonen og kompetansenivået i foretakene. Vi la stor vekt på disse synspunktene i utformingen av vår intervjuguide.

## 4 Industriell utvikling og transportutvikling

### 4.1 "Fleksibilisering" i industrielle relasjoner

Er det mulig å teoretisere over sjåførenes arbeidssituasjon? Kan intervjuene bli noe annet enn en samling enkeltstående fortellinger om hverdagsliv? Vi kan angripe problemstillingen på denne måten: Prosjektet er fundert på fragmentert kunnskap om at langtransportsjåførenes liv er preget av tidspress, uregelmessig arbeidstid, dårlig kosthold, lav lønn, flyktige arbeidsforhold og begrensede muligheter til å pleie sosiale relasjoner så vel til kolleger som til familie og venner. Det finnes en omfattende litteratur som peker på at endringer innenfor industriell organisering gjennom de siste tiår har medført en fragmentering så vel av industristruktur som av industrielle relasjoner, og at krav om all verdens "fleksible" løsninger har medført at deler av arbeidskraften – særlig den lavest utdannede og lettest utskiftbare delen – er blitt salderingsposten i fleksibilitetsregnskapet, med lav lønn og generelt dårlige og uforutsigbare arbeidsbetingelser som følge.

Men dette er "Grand Theories" – utviklet for verden i sin alminnelighet og ikke spesielt for Norge og heller ikke spesielt for lastebilbransjen. Kan slike teorier allikevel være innsiktsgivende når det gjelder å forstå lastebilsjåførenes arbeidssituasjon? Vi kan i alle fall foreta en liten rundreise fra den observerbare virkeligheten tilbake til hva som i alle fall *kan* være årsaksforklarende forhold for arbeidssituasjonen slik den oppleves av utøverne.

Vi ble for mange år siden belært av en daglig leder i et transportforetak at lastebiltransport var så spesielt at det ikke kunne sammenliknes med noe annet i hele verden. Utsagnet var en kime til undring for en intervjuer med nylig avlagt grunnfag i sosialøkonomi, som snarere mente at lastebilbransjen med sine mange, små foretak, der ingen syntes å kunne påvirke transportprisnivået noe særlig, relativt ensartet tilbud og lave inngangsbarrierer, snarere syntes likne økonomenes idealmodell av et fritt marked, og dermed skulle likne på det meste av markedsrettet virksomhet heller enn på ingenting. Til tross for at transportvirksomhet på mange måter er "capitalist business as usual", har vel alle næringer sine særtrekk, og vi ønsker i det følgende å se litt nærmere på hva som kan være spesielt med lastebilbransjen. For å fremheve sentrale aspekter ved næringen kan det være greit å sammenlikne "nå" med "før", og vi mener det er viktig å se transportutviklingen i lys av hva som hevdes å være generelle utviklingstrekk innenfor industriell organisering.

"The greatest strength of road transport is its capacity to carry goods all over Europe with unequalled flexibility and at a low price"  
(Europakommisjonen, 2001:13)



I følge utsagnet er altså fleksibilitet et konkurransefortrinn i transportsektoren. Søken etter økt fleksibilitet hevdes også å være et sentralt aspekt ved industriell endring.

I følge Amin (1994) kan studiene av industriell endring mot slutten av 1900-tallet deles i tre teoriretninger: reguleringsteori, ny-Schumpeterianisme (teknøkonomiske paradigmer) og fleksibel spesialisering. Reguleringsteori vektlegger makroøkonomisk design, ny-schumpeterianisme vektlegger teknologisk endring med tilhørende institusjonell design, mens fleksibel spesialiseringsskolen vektlegger industriell organisering. Det felles bakteppet for de tre teoriretningene er den stagnerende veksten i OECD-landene på 1970-tallet, med omfattende industriell, institusjonell og sosial restrukturering: Fordisme, som fremherskende idealmodell for industriell organisering i første halvdel av det 20. århundre møtte taket for sitt produktivitetsøkende potensial stilt overfor raske markedsendringer og –svingninger:

“...while Taylorist work design could be positively associated with productivity under certain circumstances, there were other circumstances where this link was severed. While Taylorism could provide productivity in repetitive jobs that were to be performed for a long period of time, an organization with a need for more frequent changes could be severely hampered by a lack of ability in its workforce to adapt to changing conditions” (Burns and Stalker, 1961, i Ennals og Gustavsen 1996:5)

Taylorisme, som sitatet ovenfor refererer til, dreier seg om prinsipper for effektiv arbeidsorganisering utviklet av F.W. Taylor (1911), som omhandler stor grad av oppdeling av arbeidsprosessen, sterk atskillelse mellom organisering og utøvelse og nitide tidsstudier av detaljerte arbeidsprosesser.

En overgang til mer fleksible organiseringsformer har tatt mange former (Sayer og Walker, 1992:199):

- ✓ Fleksibilitet i produksjonsvolum
- ✓ Økt fleksibilitet i skifte mellom serier av ulike produktvarianter
- ✓ Fleksibel arbeidskraft
- ✓ Fleksibelt maskineri
- ✓ Fleksible organisasjonsformer, f eks løse nettverk av spesialiserte, samarbeidende produsenter

Det virker intuitivt innlysende at slike industrielle endringer påvirker transportsektoren på flere måter. Rigid maskineri forbundet med fordistisk produksjon medførte lagerhold som buffer mot varierende råvaretilgang og etterspørselssvingninger. De idealtypiske fordistiske transportformene var derfor sjø- og jernbanetransport, der store volumer kunne transporteres til lave enhetskostnader dersom tidskravet til transportene ikke var for høye.

Å knytte faser i industriell organisering til en bilprodusent skyldes at:

“...the auto industry is even more important to us than it appears. Twice this century it has changed our most fundamental ideas of how we make things. And how we make things dictates not only how we work, but what we buy, how we think, and the way we live” (Womack et al, 1990:11).

Endringer i retning økt fleksibilitet påvirker transportsektoren på flere måter.:

- ✓ Kortere responstid fordrer hyppigere transporter

- ✓ Kortere produksjonsserier og mindre lagerhold medfører mindre sendingsstørrelser
- ✓ Nettverk av spesialiserte underleverandører utvider produksjonssystemets geografiske utstrekning
- ✓ Skiftende samarbeidsrelasjoner i nettverkene medfører hyppigere endringer i transportstrømmene

## 4.2 "Fleksibilisering" i reguleringsregimet

Hvis vi ser noen tiår tilbake i norsk samferdselshistorie, er det ganske åpenbart at reguleringen av vegtransporten gjennom datidens Samferdselslov var dårlig tilpasset for å utvikle en lastebilnæring som var kompatibel med slike endringer. Samferdselsloven hadde, i følge Bjørnland og Bjerkelund (2000), i hele sin virkeperiode en målsetting om å beskytte jernbanen som transportform for godstransport:

"Det er vanskelig i dag å sette seg inn i de sammenhenger som skulle gjøre det nødvendig for byråkrati og lovgivere å detaljregulere samferdsel samt kontrollere og straffe overtredelser. Ennå vanskeligere kan det være å forstå hvordan myndighetene kunne tro at det var mulig å håndheve de rigorøse bestemmelsene" (Bjørnland og Birkelund, 2000:31).

Vi er enige i ovenfor refererte utsagn, men vil påpeke at på den tiden var kjøre- og hviletidsbestemmelsene ganske lettfattelige, mens de i dag er svært komplekse. Spesielt gjelder dette når kjøre- og hviletidsbestemmelsene sammenholdes med arbeidsmiljøloven og arbeidstidsdirektivet<sup>7</sup>. Dette er regelverk som hver for seg er vanskelige både å sette seg inn i og å omforme til daglig praksis, noe som medfører at usikkerheten rundt omfanget av lovlig arbeidstid for lastebilsjåfører er stor, og som også for bedriften medfører et betydelig registreringsarbeid. *Fleksibilitet* er et stikkord også her: Kjøre- og hviletidsbestemmelsene er blitt stadig mer fleksible mht å variere arbeidstider og pauser, men under forutsetning av at økt arbeidstid kompenseres med økt hvile-/fritid senere. Ulempen er bl a som nevnt kompleksiteten i regelverket.

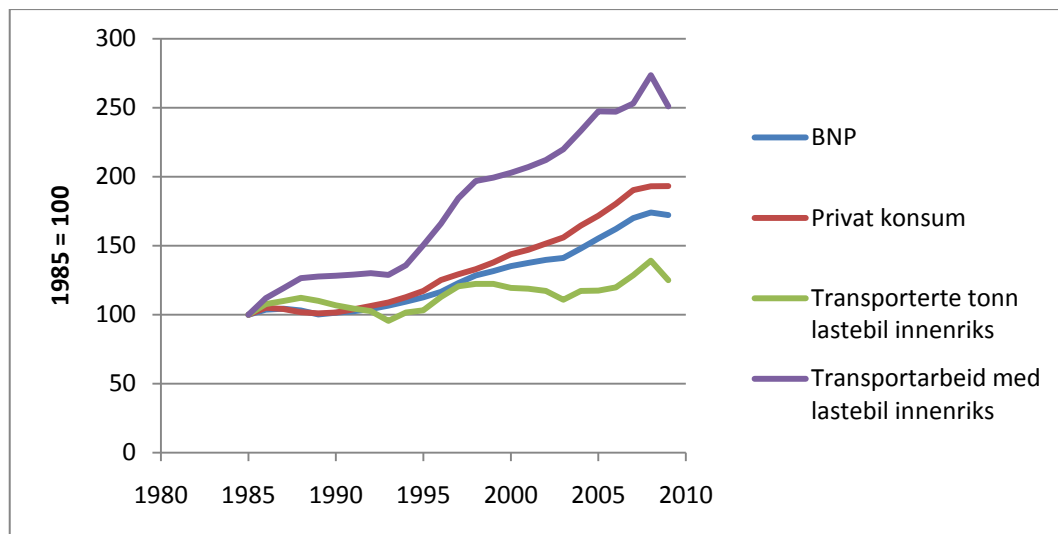
Når det gjelder de mest omfattende endringene innenfor lastebilnæringen, er det tydelig at det er de store trekkene innenfor den økonomiske og institusjonelle utviklingen som i størst grad har påvirket lastebilnæringen, og ikke den direkte reguleringen av næringen: 1980-tallets nyliberale strømninger førte til en økning i internasjonal handel og dermed transportvolum samtidig som deregulering av kredittmarkedene gjorde finansiering av lastebiler lettere for aspirerende lastebileiere. Dette falt sånn noenlunde sammen i tid med en uthuling av Samferdselslovens bestemmelser, noe som medførte at de institusjonelle inngangsbarrierene til lastebilnæringen fra midt på 1980-tallet og frem til EØS-avtalens ikrafttreden i 1994 var helt minimale: 750 kroner i dokumentavgift for et lastebilløype. Med EØS-avtalen ble det innført relativt moderate krav til vandel, kompetanse og økonomisk soliditet<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Direktiv 2003/88/EC, FOR 2005-06-10 nr 543: Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport, FOR-2007-07-02-877

<sup>8</sup> LOV 2002-06-21 nr 45: Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Bjørnland og Birkelund (2000) fremhever bortfallet av behovsprøving av lastebilløyver i 1982 og bortfall av krav til løyver for samlastning samt for formidling av transportoppdrag i 1986. Dette medførte at speditører og transportmeglere kunne komme sterkere inn som organisatorer av transportløsninger. Dette ble aksentuert etter innføringen av EUs indre marked i 1993, da svært mange speditører opplevde at deres tradisjonelle arbeidsoppgaver, nemlig dokumentutferdigelse i forbindelse med internasjonal transport, ble sterkt begrenset.

Det har vært en svært sterk vekst i godstransportmarkedet over flere tiår: Siden 1985 er innenriks transportarbeid mer enn doblet, og har dermed økt kraftigere enn både samlet verdiskapning og privat konsum.



Figur 2: Endringer i vegtransportvolumer, transportarbeid på veg, privat konsum og nasjonal verdiskapning, 1985-2009, indeksert. Kilde: SSBs statistikkbank, Rideng og Vågane (2010).

For å unngå misforståelser vil vi i dette kapitlet reservere begrepet *transportsektoren* for de næringer som er foretar transportutøvelse og tilsluttede tjenester. Ulike offentlige etater har gjerne en dobbelt rolle i samferdselssammenheng, som infrastrukturtilbyder og regulator av aktivitetene som utøves på den, og kan betegnes *infrastruktureiere*. Det omfattende begrepet *transportsystemet* inkluderer all kapital og arbeidskraft knyttet til samfunnets samlede mobilitetstilbud.

Teknologisk utvikling og nedbygging av handelsbarrierer har frembrakt et nær sagt umettelig behov for mobilitet, for personer så vel som for gods. Så vel persontransportarbeidet (antall reisende\*antall kilometer) som godstransportarbeidet (tonn\*kilometer) er firedoblet siden 1965. I samme periode er personbilens andel av dette har økt fra 57 til 77 prosent, mens lastebilens andel av godstransportarbeidet er økt fra 11 til 25 prosent (Rideng og Vågane, 2009). Transportsektoren (uten rørtransport) utgjorde i 2008 snaut 4% av Norges bruttonasjonalprodukt, og sektorens andel av sysselsettingen var rundt 6% (SSB).

Transportsektorens bidrag til nasjonal verdiskapning begrenses allikevel ikke til sektorens bruttoprodukt som andel av BNP (som altså er de omtalte 4 prosent). Sektorens bruttoprodukt er et mål på den andel av verdiskapningen som blir igjen

i sektoren i form av profitt, og gir ingen indikasjon på hvordan transportsektoren bidrar til verdiskapning i *andre* sektorer. Eksempelvis vil produktiviteten i samfunnet også være avhengig av industriens funksjonelle og geografiske organisering, vi kan nevne stikkord som globalisering, regionalisering, outsourcing, just-in-time og industrielle nettverk. Dette er manifestasjoner av muligheter for å splitte opp tidligere integrerte produksjonsprosesser og lokalisere hver delprosess der den kan utføres billigst. Som følge av dette erfarer vi en fremvekst av globale produksjonskjeder (Finansdepartementet, 2009) eller nettverk, og transporttilbudet er en betydelig faktor i koordineringen av vareflyten i disse. Transportinfrastrukturen er derfor av betydning for næringslivets muligheter for å delta i en stadig mer finmasket internasjonal arbeidsdeling.

### 4.3 Noen utviklingstrekk i lastebilnæringen

En bakgrunn for dette prosjektet var et ønske om å undersøke om Statens vegvesens myndighetsområder – infrastrukturstandard og kontroller av bruken av infrastrukturen – påvirket lastebilsjåførenes opplevelser av deres yrkesutøvelse. Dersom lastebilsjåførene kun hadde infrastrukturens standard samt den lovregulerte bruken av denne å forholde seg til, ville yrkesutøvelsen sannsynligvis fortone seg ganske uproblematisk. Spørsmålet er derimot ikke utelukkende *hvordan* infrastrukturen og reguleringen av denne påvirker sjåførenes arbeidssituasjon, men *hvorfor* dette i det hele tatt kan være potensielt konfliktfylt. Årsaken er selvfølgelig at sjåføren er den geografisk sett forlengede arm av et eller annet industrielt system eller produksjonsnettverk, der ulike foretak innenfor produksjon, distribusjon og salg søker å minimere de negative konsekvensene av å skulle samordne ulike produksjonskrav gjennom logistikken mellom foretakene<sup>9</sup>. Transportleddet er en nøkkelfaktor i logistikktilpasningen mellom foretak i nettverk, mens eksempelvis vegstandarder, fartsgrenser, kjøre- og hviletidsbegrensninger og akseltrykksbestemmelser er utformet av helt andre årsaker. Et spesielt aspekt ved produksjon av vegtransporttjenester er at selve produksjonen foregår i det offentlige rom, på samfunnets alminnelig tilgjengelige infrastruktur, og til dels i konflikt med andre og tallmessig mer betydningsfulle grupper brukere. Vi skal ikke ta stilling til om produksjon av transporttjenester er mer eller mindre regulert enn annen produksjon, men den er i alle fall regulert på en annen måte: Innenfor et fabrikkområde, et produksjonslokale eller et kontor vil bedriften ha stor grad av frihet til å velge og dimensjonere de produksjonsmidler som i best mulig grad ivaretar bedriftsinterne, kommersielle interesser, og der disse interessene er enerådende. For transportbransjen, derimot, utgjør vegene en betydelig del av produksjonsmidlene, men den disponeres sammen med andre kommersielle og private interesser. Dertil er transportbransjen i tallmessig mindretall blant disse brukerne.

Et viktig poeng her er at industriell organisering har vært gjennom en reorganisering som har medført økende geografisk fragmentering av produksjonsprosessene (argumentativt uten tilsvarende fragmentering av makt,

---

<sup>9</sup> I logistikkitteraturen fremstilles gjerne industrielle nettverk eller ”verdisystemer” som harmonisk samarbeidende ”vinn-vinn”-systemer. Maktforhold og asymmetriske relasjoner behandles i liten grad.

kontroll og kapitalakkumulasjon), der tidligere tiders lokale produksjon av sluttprodukter basert på lokale råvarer og for lokale markeder er erstattet av globale produksjonsnettverk som leverer halvfabrikater til hverandre på grunnlag av en særs finmasket teknisk og geografisk arbeidsdeling. Vi mener en viktig transportmessig konsekvens av dette kan forstås som at varer som tidligere ble transportert over korte avstander mellom arbeidsstasjoner internt på fabrikkområder nå transporteres mellom underleverandører over hele verden, og benytter i den forbindelse samfunnets allmenne infrastruktur.

Ti å hjelpe seg med dette har industrien og varehandelen bl a lastebilnæringen, som i Norge består av ca 10 000 foretak som i det alt vesentligste er svært små: gjennomsnittlig antall sysselsatte pr foretak er ca 3 personer, noe som altså også inkluderer eierne i den grad de arbeider i foretaket. Antall leietransportløyver utstedt i Norge er drøyt 35 000<sup>10</sup>, altså litt flere enn antall ansatte i bransjen<sup>11</sup>. 78% av godstransportarbeidet utføres av leiebiler, de øvrige 22 prosentene utføres som egentransport (SSB Lastebilundersøkelsen).

Mens enkelte foretak betjener sitt nærområde med et bredt spekter av godstransporttjenester, velger andre å spesialisere seg innenfor ett eller et fåtall delsegmenter, eventuelt med et større geografisk marked. Vi har altså en fragmentert bransje, organisatorisk, funksjonelt og geografisk, hvis kanskje viktigste samlende fellestrekk er at den utviser lav grad av lønnsomhet: Regnskapstall for aksjeselskap for 2006 viste at driftsmarginen innenfor godstransport på veg var på 5,2 %, mens den for Fastlands-Norges samlede næringsliv var på 8,3%<sup>12</sup>. Hvordan dette har utviklet seg etter finanskrisen er fortsatt usikkert.

I EU er næringsstrukturen for godstransport på veg ganske nær den norske: Drøyt 2,8 millioner arbeidstakere i et estimert antall på 600 000 foretak, eller et gjennomsnittlig antall ansatte på 4,7 pr foretak. Gjennomsnittlig omsetning pr vegtransportforetak var i 2006 i EU-27 467 000 euro, eller 3,7 mill NOK. Vi ser altså en fragmentert bransje bestående av i det vesentligste svært små foretak. Vi viste innledningsvis til hvordan Common Transport Policy (2001) beskriver Europeisk lastebilnæring som en fragmentert og ulønnsom bransje, der prisdumping foretas og regelverk brytes som følge av sterk priskonkurranse og dominerende transportkjøpere.

Utformingen av denne versjonen av CTP bar også preg av oppfatningen av et behov for å regulere lastebilnæringen. Mens den foregående versjonen av en felleseuropeisk transportpolitikk hadde båret preg av en enkel forståelse av deregulering, privatisering, effektivitet og konkurransekraft, innså man nå at

“Unless competition between modes is better regulated, it is Utopian to believe we can avoid even greater imbalances, with the risk of road haulage enjoying a virtual monopoly for goods transport in the enlarged European Union.” (s. 21)

---

<sup>10</sup> [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no), sist besøkt 17.12.2010

<sup>11</sup> Løyver for godstransport utstedes også til foretak innenfor andre næringer.

<sup>12</sup> Kun 25% av lastebilforetakene var i 2006 aksjeselskap, men disse sto for 72% av den samlede omsetningen i bransjen

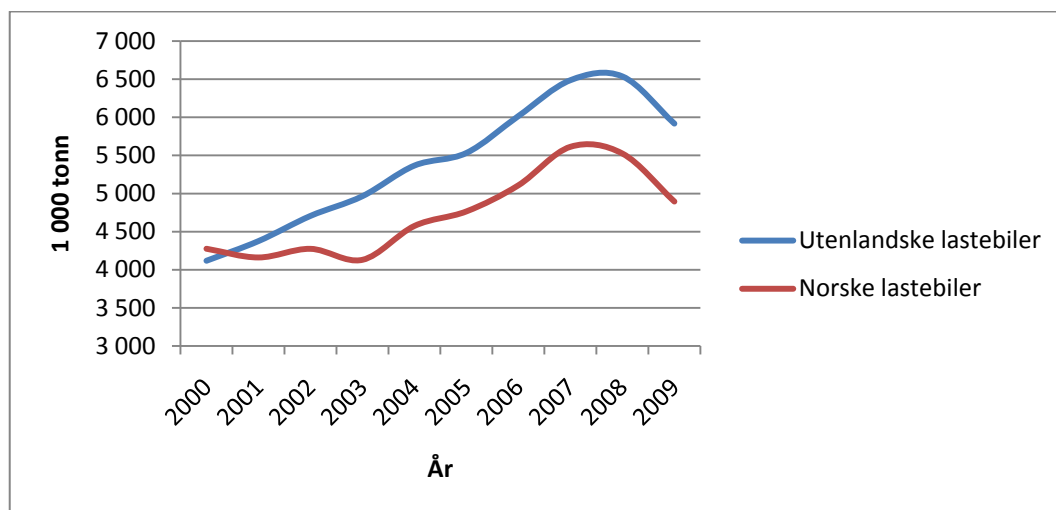
Dereguleringsbølgen fra 1990-tallet hadde, i alle fall da ovenstående dokument ble forfattet, ennå ikke gitt det utslag i økt konkurransekraft for jernbane, sjøfart eller indre vannveier som 1992-versjonen av CTP hadde promotert. Snarere hadde vi fått en ytterligere oppblomstring av lastebilnæringen.

I følge CTP reflekterer vegtransportutviklingen en bakenforliggende utvikling i produksjonsmønster, der

“...growth is due to a large extent to changes in the European economy and its system of production. In the last twenty years, we have moved from a “stock” economy to a “flow” economy. This phenomenon has been emphasised by the relocation of some industries - particularly for goods with a high labour input - which are trying to reduce production costs, even though the production site is hundreds or even thousands of kilometres away from the final assembly plant or away from users. The abolition of frontiers within the Community has resulted in the establishment of a “just-in-time” or “revolving stock” production system” (s.9).

CTP griper her essensen av sammenhengen mellom industriell utvikling og godstransport: Nedbygging av handelshindre kombinert med nye kommunikasjonsteknologier, nye finansielle instrumenter og forbedrede transportløsninger har muliggjort en oppsplitting av produksjonsprosessene slik at ulike deler av disse kan lokaliseres der de isolert sett kan foretas på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Etableringen av EUs indre marked har nok vært en viktig faktor i utviklingen av moderne verdikjeder, men at dette skulle være eneste årsak, noe sitatet ovenfor hevder, er allikevel tvilsomt.

Endringer både i handelsrelasjoner og reguleringen av transportsektoren har også medført endringer i markedsandeler for norske lastebilforetak, noe figur 3 illustrerer. Som vi vil diskutere senere i rapporten oppfattes nok endringene å være mer dramatiske blant aktørene i transportmarkedet enn figuren skulle tilsi.



Figur 3: Utvikling i tonnmengder i norsk grenseoverskridende trafikk fordelt på norske og utenlandske biler, 2000-2009. Kilde: SSBs grensepasseringsstatistikk.

The European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions utga i 2004 en rapport om arbeidsforholdene i transportsektoren i EUs medlemsland. Rapporten viser til rekrutteringsproblemer til sektoren fordi sjåføryrket oppfattes som lavtlønnet i forhold til arbeidstimer, arbeidstidens

fordeling over døgnet og arbeidets karakter. Den grad av frihet, om enn uklart definert, mange gjerne assosierer med sjåføryrket tilbakevises i rapporten, som snarere fremhever sjåførenes yrkesutøvelse som kjennetegnet ved liten grad av medvirkning til utformingen av egen arbeidssituasjon, pålegg om å utføre tilleggsoppgaver uten ekstra betaling, høyt fravær hjemmefra og dermed lite meningsfylt fritid samt en stressende arbeidssituasjon som følge av at økte tids- og presisjonskrav medfører en følelse av alltid å ha dårlig tid. Rapporten er orientert mot hvordan markedsmessige, teknologiske og institusjonelle faktorer påvirker transportbransjen og sjåførenes arbeidssituasjon, og er forfattet i en periode da EUs utvidelse mot sentral-Europa utgjorde en betydelig utvidelse av transportmarkedet. GPS-applikasjoner og digitale ferdsskrivere var nye, teknologiske løsninger og innføringen av arbeidstidsdirektivet (direktiv 2002/15/EC ) og yrkessjåførdirektivet (direktiv 2003/59/EF) søkte å sette nye standarder for henholdsvis arbeidsforhold og yrkeskompetanse i vegtransportbransjen.

## 5 Langtransportsjåførenes arbeidsdag

Det store flertallet av sjåførene vi intervjuet mente at *frihet* var begrepet som best beskrev langtransportsjåføreryrkets mest positive side. Dette er et begrep som også er nært knyttet til de mer mytiske sidene ved yrket, ikke minst etablert gjennom en rekke amerikanske filmer som i Jonathan Kaplans ”White line fever” (1975) og Sam Peckinpahs ”Convoy” (1978): Den frie og selvstendige yrkesutøveren som kun har seg selv å stole på når det gjelder å løse små og store problemer som dukker opp underveis<sup>13</sup>. Om enn 1970-tallets filmhelter som Jan-Michael Vincent og Kris Kristofferson vel har bleknet, er det nok etablert et image som fortsatt øver innflytelse så vel på sjåførene syn på seg selv som på samfunnets syn på lastebilsjåførere.

### 5.1 Frihet – under ansvar?

For oss som fulgte med under transportene, var det vanskelig å forstå hva denne friheten egentlig bestod i. Vi opplevde snarere transportene som et særdeles tidspresset kompromiss mellom vareeierens behov for å få sine logistikkrav oppfylt, lastebilforetakets krav om effektiv tidsbruk og høy utnyttelse av materiellet, alt innenfor rammene av lastebilens hastighetsbegrensninger og kjøre- og hviletidsbestemmelsene, samt sjåførenes fysiske begrensninger. Transportene vi fulgte med på, der sjåførene nøye passet klokken under kafébesøk for ikke å sitte lenger enn de tilmålte 45 minuttene, sto altså i sterk kontrast til Vincent og Kristofferson, hvis trekkvogner kun unntaksvis ble brukt til inntektsgivende aktiviteter.

Ved å gå nærmere inn på hva sjåførene la i begrepet frihet, var de raske til å presisere at de var klar over at denne frihet i alle fall til dels var illusorisk. Allikevel hadde de fleste sjåførene arbeidserfaring fra andre yrker, hvor ledelsen har nær og visuell kontroll med gjennomføringen av alle arbeidsoppgaver, og mulighet til å intervensjonere til en hver tid. *Stemplingsuret* ble av flere av sjåførene brukt som symbol på den arbeidsdisiplin som ble utøvet i alternative yrker, og som de selv var forskånet for.

Det tradisjonelle stemplingsuret kan jo fremstå som den reneste spilledåse i forhold til den digitale ferdsskriverens komplekse registrerings- og dokumentasjonsfunksjoner, men med kun rudimentær kunnskap om sjåførenes arbeidsdag kan det synes som ni timers daglig kjøretid er vel tilpasset både for å kunne ivareta langdistansetransport og en meningsfylt fritid. Av ulike grunner blir

---

<sup>13</sup> Både Carrol Jo Hummer (Vincent) og Martin Penwald (Kristofferson) var ”owners/operators”, altså enbildeiere som kjører selv. Våre intervjuer med enbildeiere tyder ikke på at disse nyter noen særlig større grad av frihet enn ansatte sjåførere, noe som står i kontrast til mye av propagandeaen rundt entreprenørskap, små- og mellomstore bedrifter og den allmene oppfatning av ”selvstendige næringsdrivende”.



det ikke alltid slik, og vi kan først gjennomgå våre erfaringer med sjåførenes tidsbruk.

Transportene vi fulgte med på var av ganske ulik karakter, men et forsøk på å generalisere ville innebære at sjåførere i transportoppdrag mellom landsdeler i Norge ville starte sin arbeidsdag kl 12, etter å ha tilbrakt sin døgnhvile i bilen. Enkelte vil på forhånd, men sjelden før dagen før, ha fått beskjed om hvor de skal laste, hva som skal lastes samt hvor godset skal hen. Andre får ikke den beskjeden før de melder seg ledige. Ideelt sett kan man tenke seg at langtransportsjåførene lossere og laster på samme terminal, slik at sjåførens kjøretid i sin helhet er forbeholdt hovedtransporten. Ingen av transportene vi fulgte med på foregikk riktig på denne måten, da noe kjøretid alltid gikk med til innhenting til eller utkjøring fra terminal for de som hadde lastet partilass. For transporter av komplette lass gikk en andel av kjøretiden med til å posisjonere seg hos avsenderen av godset. En vanlig struktur på transportene er at bilen fylles med en kombinasjon av større varepartier som lastes av langtransportbilen direkte hos avsender, hvorpå det etterfylles med småpartier som er hentet inn av distribusjonsbiler til en stykkgodsterminal. Ved ankomst til mottakerstedet losses småpartiene på en lokal stykkgodsterminal, mens de større varepartiene kjøres ut til mottakerne.

## **5.2 Kjøre- og hviletidsbestemmelsenes strukturerende effekt**

Ved en ”enkel” transport vi fulgte med på, hadde sjåføren (som også var bileier) tilbrakt sin hviletid ved terminalen han i sin helhet hadde losset foregående lass på. På denne terminalen er det også kantine og dusj for sjåførene. Ved ankomst til denne terminalen på nattestid er disse fasilitetene stengt, med unntak av toaletter satt opp utenfor terminalbygget. Renholdet av disse er i følge sjåførene så kritikkverdige at de ikke er til å bruke.

For den angjeldende transporten, som var fra Oslo, visste sjåføren i forveien hvor han skulle laste, at godset skulle til hans hjemby Trondheim, samt hvem mottakeren var. Sjåføren, som er tidlig i 50-årene, har kjørt lastebil som ansatt og selvstendig bileier hele sitt voksne liv, og regelmessig for denne vareeieren. Det lå derfor ikke an til noen store overraskelser. Han antok at godset var klart til lasting klokken 13, og posisjonerte seg på avsenderens terminal i god tid før dette. Etter å ha meldt sin ankomst for terminalsjefen ble han bedt om å vente på parkeringsplassen for beskjed om å rygge til lasterampen. Ventingen der tok en halv times tid, og ble anvendt til å snakke med andre sjåførere. Etter å ha rygget til lasterampen ble 33 paller med gods trillet på av sjåføren i samarbeid med terminalarbeiderne. Sjåføren kontrollerte samtidig at antall kollen som faktisk ble lastet samsvarte med hva som var angitt på fraktbrevene, og at godset var uskadet. Etter så å ha kvittert for mottatt gods og fått tildelt gjenparter av fraktbrevene, var sjåføren klar for avgang, alt i løpet av en drøy time på lastestedet. Sjåføren fremholdt at det var en stor fordel å være ferdig lastet så tidlig, for å kunne komme seg ut av Oslo før rushtiden på ettermiddagen og dermed spare kjøretid.

Lasset skulle i sin helhet losses hos en mottaker i Trondheim, som ville være stengt når sjåføren kommer frem ved 22-tiden. Han har selv nøkkel til lageret

varene skal losses på, og lossere godset selv. Dette er strengt tatt unødvendig i forhold til tidskravene til dette godset isolert sett, men sjåføren er avhengig av å få posisjonert seg på Hitra for lasting av morgendagens lass før dagens kjøretid er omme. Lasset fra Hitra skal til Oslo, og transporten av dette må igjen struktureres tidsmessig med tanke på at sjåføren så igjen skal laste fra Oslo til Trondheim. Han må altså hele tiden ligge minst en dag i forkant av oppdraget han faktisk utfører, med tanke på at han ikke bare skal rekke det han driver med i øyeblikket, men å få en serie transportoppdrag til å henge sammen på en kostnadseffektiv måte.

Den her omtalte bileieren kjører for en samlaster som har kjøpt opp transportbedriften der bileieren tidligere kjørte i mange år som ansatt sjåfør, og hvor hans far også var ansatt i en årrekke. Det er altså svært langtstående relasjoner mellom bileieren og enkelte i samlasterens ledelse, som har fulgt med fra den oppkjøpte transportbedriften. Bileieren har også opparbeidet et svært godt renommé for sin kompetanse og erfaring, og har av denne grunn vært i stand til å fremforhandle en god avtale med samlasteren om prioritet på transporter mellom Oslo og enkelte kunder i Sør-Trøndelag og på Helgelandskysten. Så lenge disse transportene går som de gjør nå, er vår samtalepartner sikret en høy grad av utnyttelse av sine to biler, hvorav den andre er bemannet av en ansatt sjåfør. Samlasterens ansvar begrenser seg allikevel til å prioritere den angjeldende bileier på disse spesifikke transportene, og er ikke ansvarlig for bilenes utnyttelsesgrad dersom disse transportene skulle reduseres i antall eller bli borte.

Vi har her prøvd å poengtere hvordan kjøre- og hviletidsbestemmelsene i stor grad strukturerer gjennomføringen av transportene, og dette i betydelig grad fordi transportfirmaet har en rundtursproblematikk å løse. Det er altså viktig å ta hensyn til hvordan tidsbruken ved hver enkelt transport influerer på muligheten til å posisjonere bilen til neste transportoppdrag samt gjennomføringen av dette. Dette fører også til en nøye anvendelse av pausetiden. For den refererte transporten mellom Oslo og Trondheim hadde sjåføren mulighet til å legge sin 45-minutters pause til Hanestad i Østerdalen, som er omtrent midtveis mellom Oslo og Trondheim. Kafeen stenger kl 22, men i og med at bilen var såpass tidlig ferdiglastet i Oslo var den fortsatt åpen, og muligheten åpnet seg for at sjåføren kunne innta dagens første ordentlige måltid.

### 5.3 Pause og kollegial interaksjon

Dette var også dagen da en representant for henholdsvis vegvesen og politi dukket opp og satte seg ned ved sjåførbordet på Hanestad, som ledd i et initiativ for å utvikle bedre samarbeidsrelasjoner mellom sjåførere og myndigheter og med økt trafiksikkerhet og reduserte transportrelaterte miljøbelastninger i Østerdalen som mål. Sjåførene som var samlet rundt bordet var positive til initiativet, men samtaleformen var allikevel preget av sjåførenes lange erfaring med å møte disse øvrighetspersonene som kontrollører og gebyrutstedere, snarere enn som kompetanseformidlende mentorer.

Denne pausen bød for øvrig på massevis av informasjonsutveksling i svært fortettet form mellom sjåførene: Kjøreanvisninger til avsendere og mottakere som hadde skiftet adresser, snarveier, informasjon om omkjøringer, anbefalinger om snedige tekniske løsninger ved ettermontering av utstyr på bilene, samt formidling av informasjon om egne og ikke-tilstedeværende sjåførers gjøremål. De sjåførene

vi har snakket med har så godt som alle snakket nedsettende om alt sladder og ”tullprat” som verserer rundt disse kafébordene, men vårt inntrykk er at dette også er en svært viktig, uformell arena for kompetanseutveksling. En må huske at disse pausene ofte foretas etter at både vareeier og trafikkleidelse har avsluttet sin arbeidstid, og kolleger blir dermed eneste kilde til informasjon. Det er også verd å merke seg at sjåførene stort sett villig deler sin kunnskap med andre, uavhengig av konkurranseforholdene transportbedriftene i mellom.

Et annet eksempel på dette er to transportforetak som i flere omganger har konkurrert om en tidsavgrenset transportavtale for en kunde, og der begge vekselvis har vunnet og tapt anbudet. Dette har medført et meget anstrengt konkurranseforhold mellom de to transportbedriftene, men sjåførene i de to foretakene identifiserer seg med hverandre gjennom det spesielle arbeidet de utfører og beholder en god dialog seg imellom. Gjerne kan det være slik at en tankbilsjåfør ansatt i et transportforetak som også utfører distribusjonskjøring av stykk gods, vil føle seg nærmere tankbilsjåfører i andre, konkurrerende transportforetak enn til distribusjonssjåførene i sitt eget. Her er det altså arbeidsutøvelsen som er identitetsskapende, ikke firmanavnet. Som et korrektiv til dette kan det nevnes at enkelte transportforetak opp gjennom tidene har lyktes i sin merkevarerbygging i slik grad at det har vært mindre viktig for enkelte sjåfører hva de gjorde enn at de ”kjørte for Stie”.

På veg ut fra kafeen på Hanestad etter den nøyte tilmålte 45-minutters pausen, forteller sjåføren at han fra tid til annen møter gamle kjenninger når han er på veg ut fra kafeen, men at hans transportopplegg er så stramt i forhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene at det ikke er rom for å kunne ta en ekstra halvtime for å vedlikeholde et ekstra bekjentskap. Høyt fravær hjemmefra medfører at det sosiale liv i stor grad består av samkvem med kolleger i samme situasjon, og i følge denne og andre sjåfører vi har snakket med har kjøre- og hviletidsbestemmelsene i økende grad lagt begrensninger på det sosiale samkvem sjåførene imellom. Vi vil diskutere dette senere i rapporten.

#### **5.4 Kundekontakt som effektivitetsfremmende element – og dets motstykke**

Underveis mellom Hanestad og Trondheim ringte sjåføren til avsenderen av neste dags lass på Hitra for å avtale hvordan lastebilen kunne parkeres slik at den kunne lastes uten at den måtte flyttes først, noe som ville innebære at sjåførens døgnhvilt måtte avbrytes. På grunn av sin lange fartstid i bransjen hadde han opparbeidet nære relasjoner til vareeierne han kjørte for, noe som muliggjorde denne direkte telefonsamtalen klokken ni på kvelden.

Transportoppdraget ble utført i henhold til god, erfaringsbasert planlegging, inkludert en vellykket posisjonering på Hitra. På veg inn til Trondheim, og igjen på veg ut mot Hitra, passerte sjåføren nær ved der han og hans familie bor. Hjem ville han derimot ikke ha anledning til å komme før til helgen.

Dette var beretningen om et transportoppdrag som gikk som smurt. Andre ganger er det ikke fullt så greit. En sjåfør som skulle laste tilbake til Lillesand og Kristiansand startet dagen med å laste i Drammen, for så å kjøre inn til Oslo og Skedsmokorset for å laste tre steder. Fra en speditør fikk sjåføren med seg et

fraktbrev for lastning av et parti direkte hos vareeier. Da han ankom vareeierens lager viste det seg at godset var blitt innhentet til et lager i Oslo havn, hvorefter sjåføren kjørte tilbake til speditøren med fraktbrevet for så å kjøre ned i havna for å laste. Bilen var klar for avgang til Sørlandet i kl 14, etter å holdt på siden klokken syv med lastning, venting og småkjøring mellom lasteplasser. Halvparten av lasset skulle til Lillesand, resten til Kristiansand. Da sjåføren avsluttet sin arbeidsdag kl 22, hadde denne hatt et utstrek på 15 timer. Av disse 15 timene utgjør kjøretiden mellom Oslo og Kristiansand 5-5,5 timer.

Av de transportene vi fulgte med på, var dette den der tidsbruken rundt lastning og lossing utgjorde størst andel av den samlede arbeidsdagen, men enkelte andre transporter fulgte ganske nær etter: En av bilene vi fulgte med fra Oslo til Bergen hadde overtatt oppdraget fra en annen transportør som var blitt forhindret fra å stille bil, og hadde brukt ca 4 timer på å laste forskjellige steder i Oslo, før sjåføren var klar til å begynne turen mot Bergen. På kafeen på Bromma i Hallingdal passet det tidsmessig å avholde en tre kvarters pause. Denne ble tilbrakt sammen med kolleger, og sjåførene utvekslet erfaringer og oppdaterte hverandre på hendeler fra bransjen.

På grunn av tiden som var gått med til lastning og småkjøring mellom ulike lasteplasser i Oslo var sjåføren klar over at han ikke ville rekke frem til Bergen innenfor rammene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og han ga beskjed om dette til trafikklederen i sitt eget transportforetak. Han mente at han gjennomførte denne turen for å hjelpe transportøren som i utgangspunktet hadde oppdraget men som ikke kunne stille bil, og da vareeieren ikke var kunde av transportøren som nå til syvende og sist utførte oppdraget, så han ingen grunn til å bryte regelverket for å komme denne for ham ukjente vareeieren i møte. Han ville derfor kjøre til Aurland og ta døgnhvilen der, for så å kjøre inn til Bergen neste formiddag. Til tross for at transporten var forutsatt utført over natten, med ankomst i Bergen på morgenen, fikk sjåføren aksept for sitt forslag til gjennomføring.

## 5.5 Forsinkelsenes langsiktige effekt

En av bilene vi fulgte med hadde som foregående oppdrag kjørt et lass fra Stavanger til Bergen, og det var planlagt at han skulle losse dette onsdag formiddag, rengjøre bilen for å kunne laste et nytt vareslag, laste på Sotra onsdag ettermiddag og losse i Helsingborg fredag morgen. På grunn av at en ferge på et av sambandene langs E39 mellom Stavanger og Bergen var tatt ut av trafikk grunnet tekniske problemer, gikk trafikkavviklingen sent. Ytterligere forsinkelse fulgte av at en bil lastet med dynamitt også skulle med fergen, noe som medførte at denne overfarten måtte utføres med redusert kapasitet på fergen. Som følge av dette fikk ikke sjåføren losset Stavangerlasset før onsdag kveld og rengjort bilen før på torsdag formiddag. Etter ferdig lastning sent torsdag ettermiddag var bilen klar til avgang, men lå an til å ankomme Flenjatunnelen ved Gudvangen etter at denne var stengt for natten i forbindelse med vedlikeholdsarbeid. Sjåføren valgte derfor å kjøre Rv. 7 over Hardangervidda, til tross for at glatt føre over vidda og ujevnt vegdekke mellom Øvre Eidfjord og Hol gjorde dette til et mer senkjørt rutevalg. Sjåføren rakk ikke frem til mottakeren i Helsingborg før etter normal arbeidstid på fredag, fikk losset på overtid men måtte foreta ukehvilen der.

## 5.6 Lasting og lossing og eierskap til tid

En bil for transport av elementer til et industribygg i Mandal var blitt lastet i en Vestfoldby kvelden før transporten skulle gjennomføres. Lastingen ble foretatt hos produsenten, og tok som normalt mellom 1 og 2 timer. Sjåføren hadde fått tilbringe natten hjemme, og var klar til umiddelbar avreise neste morgen. Avtalen var at godset skulle være på losseplass før klokken 14, og sjåføren la opp kjøringen for å kunne være der en time før dette. Kjøretiden på denne transporten var ikke på mer enn fire timer, så sjåføren kunne tilbakelegge turen i én etappe, uten annen pause enn et toalettbesøk og en kaffekopp ”to go”. Elementene som utgjorde lasset var lastet på en åpen jumbotralle og dekket med presenning. Sjåføren observerte med tilfredshet at presenningen var surret slik at det ikke oppsto den minste blafring selv i høye hastigheter. Ved ankomst til losseplass måtte så denne presenningen tas av og brettes sammen før den kunne legges opp på tralla etter lossing. Å håndtere en slik presenning i nær 20 kuldegrader krever en tillært teknikk, i tillegg til at det er ganske tungt.

Det sto flere biler i kø for lossing, alle med elementer som ble losset direkte opp på bygget med den stedlige byggkranen. Fraktprisen inkluderer inntil to timers ventetid i forbindelse med lossing, mens transportøren belaster vareeier ekstra for tidsbruk ut over dette. I følge sjåføren kan vente- og lossetid i enkelte tilfeller til sammen utgjøre bortimot en arbeidsdag. I dette tilfellet ble ventetiden såpass lang at det ble for sent å laste nytt lass samme dag. Transportøren hadde behov for ytterligere biler for lasting hos elementprodusenten neste morgen, så sjåføren returnerte tom hjem. Sjåførene i dette foretaket har en forholdsvis lav grunnlønn pluss provisjon, og tomkjøringer som dette bidrar til å holde lønningene på et grunnlønnsnivå. I sjåførens øyne ble dette en særdeles lite lønnsom dag.

I følge Persson (2001) har logistikk i Skandinavia i hovedsak vært analysert ut fra vareeiernes perspektiv. Transport- og logistikkanalyser er gjerne mer opptatt av godsstrømmene enn av bilenes bevegelser, og alle problemer synes derfor å fordulte når bilen er losset. For lastebilforetakene, derimot, er det å få til en høy kapasitetsutnyttelse av materiellet – i tid og rom – en betydelig utfordring. En forsinket transport medfører derfor ikke kun forsinket ankomst av det aktuelle godset, men en forsinkelse av de påfølgende oppdragene eller en omrokering av bilfordelingen for å minimere effekten av tidstapet.

## 5.7 Planlegging av transportoppdragets gjennomføring

I forbindelse med en ”hastetransport” fra Sotra til Kristiansund tok lastingen fem timer, til tross for at alt ble lastet på ett sted. Dette var den eneste transporten vi overvar der sjåføren hadde ordnet lasset selv. Bakgrunnen for dette var at sjåføren, til tross for at han kun hadde arbeidet i det aktuelle firmaet en snau måned, hadde et utstrakt kontaktnett fra en lang rekke tidligere arbeidsforhold i transport-, entreprenør- og industrivirksomhet. Bilen han nå kjørte tilhørte en transportør som spesialiserte seg på transport til byggeplasser. Da bilen og sjåføren fra tid til annen har noe ledig kapasitet, benytter sjåføren sitt eget nettverk for å tiltrekke seg oppdrag. I dette tilfellet ble forvognen lastet med industrigods som måtte leveres i Kristiansund innen klokken 10 påfølgende dag, mens tilhengeren ble lastet med industrigods til Florø, som skulle losses til slutt.

Sjåføren hevdet å være godt kjent langs Vestlandskysten, med 15 års sjåførerfaring, og tidsfristen for levering i Kristiansund klokken 10 påfølgende dag virket ikke uoverkommelig. Sjåføren hadde ikke planlagt gjennomføringen av turen noe særlig, og var først litt uheldig med hvordan kjøringen klaffet med fergestrekningene. Tilhengeren ble hensatt på et næringsområde i Førde, hvor sjåføren ville hente den igjen når han returnerte fra Kristiansund, for så å losse det siste godset i Florø. Litt mer prekärt begynte det å bli da det viste seg at Lotetunnelen på E39 sør for Nordfjordeid var nattestengt pga utbedringsarbeid, noe sjåføren ikke var orientert om. Ved Byrkjelo var stengningen skiltet, med informasjon om omkjøringsmulighet på Rv. 60 via Utvik og Stryn. Sjåføren observerte ikke skiltet, og tok fergen fra Anda til Lote. Tunnelarbeidet var ikke skiltet på fergeleiet, og da overfarten var vel tilbakelagt og sjåføren hadde kjørt seg opp til tunnelsperringen, var kveldens siste ferge tilbake til Anda gått. Det ville også vært bortimot umulig å få snudd vogntoget ved sperringen, og sjåføren var usikker på om den alternative ruten via Stryn var fremkommelig med lastebil og om det i så fall ville ha innebåret noen tidsbesparelse (ruten Byrkjelo-Nordfjordeid via Stryn er ca 60 km lengre enn korteste alternativ, og betydelig mer senkjørt). Etter halvannen times venting ved sperringen ankom en semitrailer med utstyr til bruk i tunnelarbeidet, og bilen vi fulgte med fikk slippe gjennom sammen med denne. Nå var det imidlertid blitt sent på natt, og det ble lenge å vente på ferge både mellom Folkestad og Volda og spesielt mellom Festøya og Solavågen. Intervjueren var nødt til å avbryte turen ved Moa for å rekke neste dags intervjuavtaler, og da lå sjåføren an til å kunne holde tidsfristen for levering i Kristiansund med minst mulig margin, dersom det klaffet rimelig bra tidsmessig på fergesambandet Vestnes-Molde. Da dette var lørdag morgen, opplyste sjåføren at han ville tilbringe ukehvilen i Kristiansund, for så å kjøre ned og kople på hengeren i Førde sent søndag kveld og losse denne i Florø mandag morgen.

Til tross for at sjåføren hadde svært mange års sjåførerfaring å vise til, fikk vi allikevel det inntrykk at han var urutinert i kjøring langs Vestlandskysten, og at mangel på planlegging i forhold til gjennomføring av denne transporten gjorde ham utsatt i forhold til uforutsette omstendigheter. Den totale, faktiske tidsbruk for gjennomføringen av transporten medførte at en fraktpris som i utgangspunktet fremsto som høy i etterkant neppe var det.

Vi har referert disse turene først og fremst for å eksemplifisere at en lastebilsjåfør ikke bare kjører lastebil, og at anvendelsen av sjåførens arbeidstid i enkelte tilfeller, som i forbindelse med transporten fra Oslo til Lillesand og Kristiansand, i større grad går med til venting, lasting, lossing, småkjøring mellom laste- og losseplasser, inn- og utlevering av fraktdokumenter samt diskusjoner med terminalarbeidere og speditører. Dette reflekteres også i samtalene vi hadde med sjåførene. Vårt på forhånd utarbeidede spørreskjema var ganske formalisert, men da turene vi var med på varte vesentlig lenger enn den tiden det tok å gå gjennom dette, var det god anledning til å forfølge temaene fra spørreskjemaet videre. Selve *kjøringen* var et tema som i liten grad ble brakt videre i diskusjonen, altså selve mestringen av bilen. Kjøringen ligger som et nødvendig bakteppe av delvis automatiserte handlinger for arbeidet sjåførene utøver. Under samtalen med oss snakker og lytter sjåføren vekselvis, tenker, formulerer argumenter og bruker kroppsspråk i den grad kjørestillingen tillater det, alt mens øynene sender raske blikk i speilet, bilens posisjon i kjørebanelen justeres for å ha klaring til møtende vogntog, farten senkes og sjåføren blinker med fjernlysene for å slippe en

møtende bil først over en smal bru eller vibrasjonene i bilen tilsier at han skifter gir. I enkelte situasjoner stopper samtalen opp som følge av at sjåføren må vie all sin oppmerksomhet til kjøringen, for eksempel i lange stigninger på glatt føre der han må følge nøye med på hvordan bilen oppfører seg, og justere boggitrykk for å påføre drivakselen tilstrekkelig vekt for å forhindre at han mister veggrepet. Like snart er han tilbake i samtalen igjen, og kjøringen betjenes med rutinerne handlinger.

## 5.8 Fleksibilitet i arbeidsforhold

Logistikklitteraturen generelt har et betydelig fokus på samarbeid i nettverk og hvordan dette skaper ”vinn/vinn-situasjoner” for de impliserte partene og ”enhanced customer value” for kundene. Det kan allikevel være viktig å poengtere at hver deltakende aktør i disse nettverkene i første rekke har sin egen verdiskapning å ta hensyn til, og at slike samarbeid i praksis er midlertidige løsninger av konfliktfylte relasjoner som også inkluderer asymmetriske maktforhold. Mens spesielt de tidlige studiene av småbedrifter i nettverk (Piore og Sabel, 1984; Sengenberger et al, 1990) observerte et økende innslag av småbedrifter i økonomien, noe som ble årsaksforklart med disse bedriftenes overlegne evne til markedstilpassning, hevder kritikerne (Davis *et al*, 1996; Harrison, 1997) at i den grad en i det hele tatt har kunnet observere en slik utvikling så er dette ledd i de store foretakenes restruktureringsstrategier, og foretatt på de store foretakenes premisser: en ”concentration without centralization”, altså fortsatt konsentrasjon av kapital uten sentralisering av produksjonsprosessen, der de store foretakene designer nettverkene for å kunne beholde den mest strategiske posisjonen i akkumulasjonsprosessen. Norske lastebilforetak, med tre sysselsatte i gjennomsnitt, blir usynlige og lett utskiftbare i den nederste enden av maktskalaen, og vi har tidligere diskutert i noen større grad av detalj hvordan og hvorfor norske lastebilforetak har en inntjening som er langt lavere enn gjennomsnittet for norske foretak (Askildsen og Gjerdåker, 2007).

Hvordan påvirker dette lastebilsjåførene, arbeidskraften? I følge Jessop (2002) har endringene fra store foretak til småbedrifter i nettverk vært fulgt tett av en endring i reguleringsregime fra kollektive velferdsløsninger til individuelle belønningsordninger. Harrison (1997) argumenterer at:

”...flexibility depends so fundamentally on the perpetuation of contingent work (that is, part-time, part-year, temporary, and contract work), the shift toward network forms of industrial organization promises to strengthen, not arrest, the politically volatile trend toward income polarization” (s29).

Vår kjennskap til lastebilnæringen i Norge samsvarer med funnene fra Eurofound (2004) som tyder på at bruk av deltidsarbeid, korttidskontrakter og sesongarbeid er lite utbredt i transportbransjen, men at arbeidsmengden nok kan variere. Den mest fremtredende form for eksternalisering av usikkerhet som følge av ujevn oppdragsmengde mener vi utgjøres av mange vareeieres overgang fra egentransport til leietransport. Denne outsourcingen går ofte gjennom mange ledd, der hver involverte part beregner seg en provisjon for å administrere videreformidlingen av oppdragene. Dette medfører da at den som faktisk utfører godsfrøring mottar en godtgjørelse som er vesentlig avkortet i forhold til hva vareeieren i utgangspunktet betaler, og har som følge av sine forpliktelser

overfor mellomleddene liten handlingsfrihet for å bedre sin økonomiske stilling. Vår innfallsvinkel i dette prosjektet er ikke godt egnet til å fremheve slike forhold, og vi antar de vil være mest fremtredende ved distribusjonstransporter i byene. Det er i alle fall i norsk lastebilnæring tradisjonelt sett en sterk kopling mellom en sjåfør og "hans" bil, og en fast mann på en fast bil er nok normen for fordeling av arbeidskraft til produksjonsmidlene. Innenfor enkelte delsegmenter av bransjen, som distribusjon av autodrivstoff, benyttes skiftordninger i noen grad. Også andre eksempler på dette er kjent, men faste sjåførere på faste biler er etter alt å dømme den vanligste formen for organisering. Sjåførene vi samtalte med var alle i fast arbeid, med et nært forhold til bilene de kjørte, selv om arbeidsmengden varierer.

## 5.9 Selvanseelse og kompetanse

Sennett (1998) er opptatt av hvordan arbeidet "in the age of the new capitalism" er preget av mangel på kontinuitet, av at praksisbasert erfaring ikke lenger blir verdsatt og av ytterligere fremmedgjøring av arbeidskraften i forhold til produksjonen og produktet. Denne mangel på kontinuitet viser seg i kunde/leverandørrelasjoner, i bedriftenes egne forretningsstrategier og krav til ansattes kompetanse. I følge Sennett medfører stadig endrede kompetansekrav og fragmenterte læringsprosesser en følelse hos arbeidstakerne at den kunnskapen de har tillært seg ikke lenger har verdi, det vanskeliggjør mestringen av arbeidet, den ansattes identifisering med sin yrkesrolle og dermed vedkommendes selvfølelse. Som et motstykke til dette kan vi fremheve Lundvall (1992), som fremhever at for å lykkes som aktør i "den lærende økonomien" må man ikke bare evne å tilegne seg ny kunnskap, man må også være i stand til å "avlære" seg kunnskap som med tiden er blitt irrelevant. I lys av Sennetts syn kan man da undres om ikke et individ for hvem kunnskapen knyttet til yrkesutøvelsen er en viktig del av vedkommendes identitet, vil oppleve det som problematisk å vite hvem han er når han skal glemme hvem han har vært. Det som fremstår som "windows of new opportunities" for Lundvall og andre forskere innenfor innovasjonsteori og evolusjonær økonomisk teori bidrar altså til degradering og fremmedgjøring i Sennetts perspektiv.

Av transportene vi fulgte med på ble én gjennomført som følge av at sjåføren selv hadde kontaktet en større transportør og avtalt et oppdrag. I dette tilfellet ble altså transportforetaket sjåføren var ansatt i underleverandør til et større transportforetak, som igjen er underleverandør av transport- og øvrige logistiktjenester til den angjeldende vareeieren. Sjåføren hadde på forhånd innhentet tillatelse fra sin arbeidsgiver til på egenhånd å undersøke muligheten for et enkeltstående oppdrag, informerte så igjen arbeidsgiveren om det foreliggende tilbudet, og fikk aksept for å gjennomføre dette. Normalt går informasjonsflyten i en annen retning: I de minste lastebilforetakene med ansatte sjåførere vil gjerne (bil)eieren selv være den som fordeler transportoppdragene til sjåførene eller trekke seg ut av informasjonsstrømmen ved å la vareeier eller mellommann (speditør eller samlasten) ha direkte kontakt med sjåføren. De fleste sjåførene vi intervjuet var ansatt i litt større bedrifter, der en eller flere befraktere eller trafikkleidere tar imot transportoppdragene og fordeler disse. Befrakterne er da også de som har den kontinuerlige kontakten med sjåførene under gjennomføringen av transportene.



## 5.10 Kunnskap, læring og viktigheten av å begrense informasjonsflyten

Som logistikkdefinisjonene fremhever medfører gjennomføringen av transportoppdrag samarbeid og informasjonsutveksling mellom en rekke parter, og sjåførene er opptatt av å bli godt informert. Lastebileieren vil på sin side være forsiktig med å videreformidle informasjon selv om de mest trivielle ting, fordi slik informasjon kan akkumuleres til å kartlegge transportørens kunderelasjoner og forretningsstrategier. Vi må huske at lastebilnæringen i hovedsak består av et stort antall svært små foretak, der imitasjoner av andre transportørers små fortrinn relativt enkelt kan foretas, noe som medfører sterk priskonkurranse og stor grad av diskresjon rundt egne aktiviteter og strategier. Dette kan selvfølgelig skape frustrasjoner både for sjåførene, som mener fyldig informasjon bidrar til å kunne utføre transporttjenestene i henhold til kundens forventninger, og for transportledelsen som vet hvordan bedriftsintern informasjon spres blant sjåførene på kafeer, bensinstasjoner, ferger og terminaler. Et resultat av dette er at ledelsen i transportbedriftene holder kortene tett til brystet, mens sjåførene prøver å gjøre det beste ut av den informasjonen de har, noe som bidrar til erfarne sjåførers aversjon mot det de omtaler som ryktemakeriet rundt kafébordene.

## 5.11 Eiendomsrett til kunnskap

Sennett (1998) eksemplifiserer fremmedgjøringen av arbeidskraften ved å vise til omleggingen av produksjonen i et bakeri fra faglærte bakere som benyttet mekaniske hjelpemidler til å gjennomføre en bakeprosess der de selv var en integrert del både av produksjonsprosessen og kvalitetskontrollen, til implementering av helautomatiske bakemaskiner der bakerne er erstattet av maskinoperatører som betjener en dataskjerm ved å trykke på ikoner av ulike typer bakverk. Trykk på et bilde av en *bagel*, og ut kommer det ferdige produkt. Til tross for at Sennett vedgår at de ferdige produktene smaker fortreffelig når maskinene virker som de skal, føler bakerne, hvis identitet er sterkt knyttet til deres arbeide, seg nedgradert ved at deres kompetanse som håndverkere ikke lenger er verdsatt. Den nye arbeidsprosessen innebærer også at operatørene ikke har noen innsikt i hvordan brødbakingen egentlig foregår inne i maskinene, og de har ikke kompetanse til å foreta endringer når brødene kommer ut enten som deig eller som svidde klumper, noe som regelmessig skjedde. Dette er et eksempel på overføring av "disembodied knowledge" til "embodied knowledge", der individuell kunnskap nedfelles i maskineriet. Den radikale forståelsen av dette er at eiendomsretten til kunnskapen overføres fra arbeideren til eieren av produksjonsmiddelet. Vi skal komme tilbake til dette senere i rapporten, men i denne omgang poengterer at begrenset informasjonsflyt til lastebilsjåførene, noe de oppfatter som en begrensning i deres mulighet til å gjøre en god jobb, også gir dem mer begrenset innsikt i produksjonsprosessen og medfører dermed en fremmedgjøring i forhold til arbeidet de utfører.

## 5.12 Individualisering og kollektivisering av ansvar

Sennett (1998) argumenterer for at et aspekt ved det postmoderne arbeidsliv er at ledelsen søker å tyne ytterligere produktivitet ut av de ansatte ved bruk av ”human resource management” og teamarbeid, der sjefene ikke lenger er sjefer, men ”coacher” og ”tilretteleggere”. I følge Sennett er dette først og fremst egnet til å skape uklarhet blant de ansatte rundt hierarkisk struktur og ansvarsforhold, det er hva Sennett betegner ”power without authority”.

Gjennomføringen av transportoppdrag er et samarbeid mellom ulike foretak og også mellom individer innenfor foretaket. Vi tenker her spesielt på om Sennetts uttrykk ”power without authority” har relevans i et nær sagt hvilket som helst lite foretak, der det er stor grad av nærhet mellom eier og ansatte.

Vi vil anta, uten å ha sikre data om dette, at eieren av svært mange lastebilforetak har erfaring som sjåfør. Kan hende har han kjørt lenge og gjør det fortsatt, i alle fall vil de vanligvis være godt kjent med hva arbeidet som sjåfør innebærer. Sjåførene, spesielt i tilfeller der transportbedriften er lokalisert på et mindre sted, er gjerne rekruttert fra samme miljø som lastebileieren selv lever i, noe som innebærer at det er stor grad av sosial og kulturell nærhet mellom eiere og ansatte. Viktigheten av slik nærhet poengteres sterkt innenfor innovasjonsforskningen og i studier av økonomiske klynger. Relatert til norske forhold har det bl a innenfor forskningsprogrammene BU 2000 og VS 2010 og i Florida (2002) vært fremhevet at det norske samfunnet er relativt egalitært, og at dette understøtter en positiv utviklingsspiral basert på tillit, kunnskapsutveksling, interaktiv læring, innovativ virksomhet og økonomisk vekst.

Fra lastebilsjåførenes fagforeningers side argumenteres det også for at det forhold at lastebilforetakene er små medfører at det gjerne blir nære relasjoner mellom eiere/ledelse og sjåførene, og at dette er uheldig i forhold til utviklingen av *formelle* arbeidsgiver/arbeidstakerrelasjoner i denne næringen.

Sjåførorganisasjonene anslår selv andelen av fagorganiserte lastebilsjåførere til mellom 10 og 15 prosent av sjåførstokken, noe som i deres øyne medfører at ”næringsutviklingen drives av de uorganiserte”. Til sammenlikning anslås organiseringsgraden blant bussjåførere til å være over 80%.

Men i et arbeidsgiver/arbeidstakerforhold vil det være motstridende interesser i forhold til oppgavene som skal utføres og hvordan disse skal kompenseres for, og avgjørelser i forhold til dette vil foregå på en annen måte enn i en gjensidig vennskapsrelasjon. Det må sies at ingen av sjåførene vi har snakket med oppfatter nære relasjoner i bedriften som noe stort problem, men enkelte har poengtert at de ønsker å holde en viss avstand til ledelsen for at ikke et vennskap skal påføre dem uuttalte forpliktelser til å utføre arbeid de ikke føler er deres oppgaver. Vi kan eksemplifisere dette forholdet: En sjåfør vi intervjuet er ansatt i et firma som har to biler, hvor bileieren selv kjører den andre bilen. Sjåføren er noe eldre enn bileieren, og begge har meget lang sjåførerfaring. De kommer fra samme distrikt og kjente hverandre før sjåføren ble ansatt i dette firmaet. Sjåføren opplever at til tross for at det var en uuttalt samforståelse mellom de to da han ble ansatt at arbeidet skulle fordeles likt mellom de to, blir han til stadighet tildelt de minst lukrative transportoppdragene. Da han ønsker å ta opp dette forholdet med bileieren i nær fremtid, avslår han invitasjoner til privat omgang med bileieren,

fordi han føler at dette vil utydeliggjøre hans rolle som arbeidstaker i en slik forhandlingssituasjon.

Et annet eksempel på sosiokulturell forankring er en sjåfør som litt beskjemet viste oss at bilen han kjørte hadde en rekke mindre skader, noe som skyldtes at bilen var blitt kjørt av et par urutinerte avløserere mens den faste sjåføren hadde hatt fri. Denne faste sjåføren hadde gjentatte ganger informert ledelsen om at bilen måtte repareres, men opplevde at dette ble trenert. Forklaringen på dette var etter sjåførens oppfatning at foretaket var ”familie-eiet og tuftet på en typisk sunnmørsk nøysomhetskultur”. Sjåføren – som selv er nordmøring – hadde liten forståelse for at det han oppfattet som nødvendig vedlikehold ble nedprioritert på denne måten.

For de fleste av sjåførene vi intervjuet var det en eller flere befraktere i transportfirmaet som var de primære kontaktpersonene for gjennomføringen av det daglige arbeidet. Disse sitter i en slags mellomlederposisjon og forsøker å kombinere kundenes, bedriftsledelsens og sjåførenes behov. Av og til blir befrakterne rekruttert eksternt, men er ofte i familie med lastebileieren eller rekruttert blant de flinkeste og mest rutinerne sjåførene. Hvordan sjåførene opplever sin arbeidssituasjon avhenger derfor i stor grad av hvordan de opplever samarbeidet med befrakterne, og mange av de vi har intervjuet roser befrakterne for deres detaljkunnskaper rundt transportgjennomføringen, deres evne til å holde mange baller i luften samtidig og deres evne til å finne alternative gjennomføringsløsninger for å komme sjåførens behov i møte. En sjåfør presiserte allikevel at den befrakteren han hadde mest kontakt med åpent hevdet at han satt på ”den andre siden av bordet” i forhold til sjåførene, altså gjennomføringen av transportoppdragene ble sett som et utfall av en maktkamp mellom befrakter og sjåfør snarere enn et resultat av et samarbeid. Sjåføren opplevde dette som svært demoraliserende, da dette var en understrekning av at de to hadde motstridende og ikke felles interesser.

## **5.13 Tilbakemeldingens dilemma**

På en transport mellom Ålesund og Trondheim skulle sjåføren losse nær halvparten av lasset utenfor Molde for så å supplere med ytterligere gods utenfor Kristiansund. Lageret ved Molde var etter vårt skjønn svært godt bemannet med lagerarbeidere, og ingen ga uttrykk for å være særlig presset på tid. Sjåføren måtte, etter å ha rygget til lasterampen, bruke tid på å lete opp en lagerarbeider som kunne fortelle ham hvor på lageret de palletterte varene skulle settes, samt peke ut en rusten elektrisk jekketralle (”snile”) sjåføren kunne bruke til lossingen. Lastelemmen var glatt og stigningen var bratt, så sjåføren klarte ikke å få pallene inn på lagergulvet uten hjelp. Han måtte da spørre blant de ansatte på lageret om noen kunne være så snille å hjelpe ham å dytte, og etter hvert var det en som nedlot seg til dette.

Vi ankom lasteplassen utenfor Kristiansund litt over halv fire på ettermiddagen. Her var det noe færre arbeidere tilstede på lageret, men også for øyeblikket færre arbeidsoppgaver. Lagerarbeidernes tid gikk derfor med til å snakke sammen, rulle røyk og følge med på stemplingsurets møysommelige bevegelse mot stengetid. Sjåføren skulle først losse tompaller, og han ble med en doven labb anvist hvor han kunne hensette disse samt en jekketralle han kunne bruke til formålet. Varene

som skulle lastes var skilt ut fra de øvrige varene på lageret og tydelig merket, og da bilen var klar til lasting passerte stemplingsuret 16:00. De ansatte på lageret forlot da stedet, og sjåføren var da nok en gang henvist til seg selv, en rusten jekketralle og et ujevnt gulv å trekke pallene over. På spørsmål om utføringen av disse lastingene og lossingene egentlig hørte inn under hans arbeidsoppgaver svarte han at han ikke trodde transportbedriften var kjent med hvordan dette foregikk i detalj, men at det både av vareeier og transportbedrift ble ansett som en form for "service" sjåføren måtte yte for at transportøren skulle beholde kjøringen. Ut fra generell kunnskap om transportbedriftens forhold til kundene mente han at bileieren neppe ville ta opp forholdet med kunden dersom sjåføren innmeldte dette som "avvik". Selv syntes han for øvrig at lasting og lossing ga et greit avbrekk fra kjørerutinen, en anledning til å bevege kroppen litt og en anledning til å slå av en prat med de av lagerarbeiderne han kjente. For sikkerhets skyld satte han den digitale ferdsskriveren på "hviletid" mens han losset og lastet - i stedet for "annet arbeid", som dette faktisk var – for ikke å få registrert et brudd på kjøre- og hviletidsreglene.

I en nylig offentliggjort rapport om distribusjonssjåførenes arbeidssituasjon (Enerhaug og Gamperiene, 2010) fremheves også "tilbakemeldingenes dilemma" – å skulle ta opp ubehagelige forhold med kunder en er avhengig av å ha et godt samarbeidsforhold til. Til forskjell fra Enerhaug og Gamperiene er vi allikevel av den oppfatning at slike forhold ikke skal tas opp mellom sjåfør og lagerarbeider, men rapporteres fra sjåfør til transportledelse og videre til vareeier. Hvis transportoppdraget er outsourcet i flere ledd og de kritikkverdige forholdene er å finne hos avsender eller mottaker som ikke er fraktfører, blir disse kommunikasjonslinjene mange og til dels uoversiktlige, med fare for informasjonsbortfall og –dreining undervegs.

Sjåførene vi har snakket med har allikevel uttrykt at de i all hovedsak er fornøyd med forholdet til ledelsen i transportbedriften, til tross for at den nøysomhetskulturen som det sunnmørske transportforetaket ble assosiert med også blir brukt for å beskrive forholdene i transportbedrifter ganske andre steder i landet. Mens enkelte sjåførere nevner at de får kjøpe DVD-spillere, kaffetraktere osv til bilene på firmaets regning, noe de tar som et tegn på at de verdsettes som arbeidstakere, sier andre at de må mase for å få nye arbeidshansker når de gamle er utslitt, noe de ser på som et tegn på at de ikke verdsettes. Ellers opplever sjåførene det som positivt når også ledelsen kan utvise fleksibilitet med hensyn til å gi sjåføren en ekstra fridag eller legge opp til en kort arbeidsdag når vedkommende har behov for det, eller å tildele en sjåfør et lass til eller i retning av et sted hvor sjåføren av andre grunner har behov for å innfinne seg. Det antydes underhånden-avtaler der sjåføren innvilges litt ekstra fri når det passer inn i bedriftens transportavvikling som motytelse mot at sjåføren ikke benytter seg av egenmeldinger ved kortere sykefravær. Dette er den sykeperioden arbeidsgiveren selv normalt betaler sykepenger for.

## 5.14 "Voice" eller "exit" i lastebilforetakene

Flertallet av sjåførene vi intervjuet var fagorganisert, stort sett i Norges Transportarbeiderforbund, men uten at dette tilsynelatende hadde særlig innvirkning på formaliseringen av arbeidsforholdene deres. De fleste hadde en

form for arbeidskontrakt som i det minste dokumenterte ansettelsesforholdet, mens noen hadde en kontrakt som i større grad beskrev arbeidets innhold, også at arbeidsgiveren forbeholdt seg retten til å tildele sjåføren andre oppgaver enn lastebilkjøring dersom arbeidsmengden tilsa det. Noe få av våre samtalepartnere visste ikke sikkert om de hadde mottatt noen arbeidskontrakt. De færreste sjåførene følte at de hadde muligheter til å påvirke lønnsystem eller lønnsnivå i bedriften, da dette ganske enkelt ble fastsatt av ledelsen. Ingen av sjåførene hadde tarifflønn, og ønsket det heller ikke, da de forventet at det ville innebære en lønnsreduksjon. Allikevel svarte enkelte at noen av deres kolleger arbeidet for å få gjennomslag for tariffavtale i deres bedrift, uten at det i disse tilfellene syntes å være særlig motstand mot dette fra ledelsens side.

Så nær som alle sjåførene vi snakket med hadde lønn pr dag, altså ikke en provisjonslønn knyttet til hvor mye vedkommende lastet eller hvor fort han kjørte, men heller ikke fast lønn. Mange av disse hevdet at døgnlønn var vanlig for de sjåførene i deres respektive bedrifter som kjørte langtransport, mens timelønn var vanlig for sjåførene som kun kjørte lokalt. Noen få hadde en fast (og argumentativt ganske lav) månedslønn og en provisjon i tillegg. Disse sjåførene hevdet at denne provisjonen var lovlig fordi den kun var et tillegg til den faste månedslønnen. Den ene av disse hevdet sjelden å måtte nøye seg med den faste grunnlønnen, mens den andre sjelden kom over dette nivået.

Den ene av sjåførene med fast månedslønn hadde funnet en inkonsistens i bedriftens lønnsystem i den forstand at den timebetalingen sjåførene hadde for å vente på verksted (når bedriften ikke hadde annet arbeid å tildele dem) var lavere enn den faste månedslønnen fordelt på timer. Sjåføren hadde presentert dette for ledelsen i form av et enkelt regneeksempel, og fått justert opp ventetidslønnen som følge av dette.

Kun en av sjåførene vi intervjuet hevdet å kjøre på ren provisjonslønn, og hadde en mistanke om at dette ikke lenger var tillatt. For egen del var han allikevel fornøyd med dette systemet, som han hadde vært lønnet etter i nesten 30 år, og mente det for hans vedkommende ikke medførte noe ekstra press i retning av ulovlig kjøring.

Vi hadde ikke forventet å treffe sjåførere som var særdeles misfornøyd med sine arbeidsgivere. Til det er mulighetene for jobbskifte relativt gode, og de forekommer også hyppig. En av de få sjåførene vi intervjuet som var genuint opptatt av fagforeningenes rolle hevdet at gode muligheter til å skifte arbeidsgiver undergravde både vegtransportbransjens og lastebilsjåføreryrkets utvikling, fordi misfornøyd sjåførere ikke arbeider for å utvikle bedriften innenfra, men slutter. De velger altså "exit" fremfor "voice" i Hirschmanns (1970) terminologi. De få kvinnene som inngikk i vårt utvalg var mer usikre på sine muligheter til å bytte arbeidsgiver på linje med sine mannlige kolleger. Disse kvinnene hadde fått jobb uten tidligere sjåførerfaring og opplevde at de ble godt tatt i mot av sine respektive arbeidsgivere, men var altså usikre på om andre lastebilforetak ville vurdere dem like positivt.

## 6 Arbeidsinnhold, jobbutførelse, og kompetansebehov

Eddy Nehls (2003) hevder i henhold til Grøn (2008) at både den høye grad av selvstendighet og lave grad av fagforeningstilhørighet de begge mener å observere innenfor godstransport på veg skyldes at virksomheten har sin opprinnelse som bibeskjeftigelse for bønder. At sjåføreryrket har sin opprinnelse i landbruks-samfunnet og ikke i industrisamfunnet hevdes derfor å være årsak til yrkets fragmenterte karakter. Vi har ikke inngående kjennskap verken til Danmarks eller Sveriges økonomiske historie, men forholdene i Norge skulle da tilsi at rutebilnæringen (med en fagorganiseringsgrad på ca 85%) skulle være et produkt av industrisamfunnet, mens lastebilnæringen (med en fagorganiseringsgrad på anslagsvis 10-15%) ikke skulle være det. Vi ser betydningen av å benytte historisk kunnskap for å analysere forholdene i transportbransjen, men relatert til Nehls' og Grøns konklusjoner ser vi ikke at viktige, årsaksforklarende faktorer til bransje- og organisasjonsstruktur er å finne i preindustrielle forhold.

Grøn finner at lastebilsjåførene sammenlikner sitt arbeid med industriarbeidernes:

” De afgrænser sig negativt fra fabriksarbejdere. Når de skal forklare hvorfor det er godt at være lastvognschauffør, sker det ved at sammenligne med fabriksarbejdere, som er lukket inde, bliver overvåget og udfører ensformigt arbejde” (s. 216).

Vi opplever i dette prosjektet tilsvarende respons på spørsmål om sjåføreryrkets positive sider, men kan ikke forstå annet enn at ensformigheten eller monotonien ved å kjøre en gitt vegstrekning ikke står noe tilbake for fabrikkarbeid, særlig hvis man har kjørt vegen noen ganger, uavhengig om det gjelder motorvegen mellom Rimini og Milano eller riksveg 3 gjennom Østerdalen nattestid. Det er ikke så mye som skjer.

Forklaringen kan ligge i at sjåførens oppfatning av yrkets innhold i liten grad dreier seg om *kjøringen*, da dette kun er ett element i arbeidsdagen som også består i ruteplanlegging, lasting og lossing, papirarbeid i forbindelse med godset og dokumentasjon av arbeidet, bilettersyn og verkstedsbesøk, orientere seg om trafikksituasjon og føremeldinger, samt å holde seg oppdatert på hva kolleger og konkurrenter bedriver.

### 6.1 Lasting og lossing – kunnskap om vareeiers rutiner

I forbindelse med lasting og lossing kreves det mer av sjåføren enn at vedkommende er i stand til å manøvrere seg frem dit og inn til en lasterampe. I mange tilfeller vil sjåføren være den eneste representant for transportøren kunden noensinne har sett, og – når den annen part i varebyttet er fraktfører – kanskje også den eneste representant for handelspartneren. Uten eksplisitt referanse til erfaringene fra dette prosjektet kan det synes som om enkelte transportører legger

større vekt på reklameverdien i lastebilenes utførelse enn i sjåførenes fremferd. En leder av en større transportsentral vi intervjuet i et tidligere prosjekt var opptatt av betydningen av å bruke faste sjåførere på de ulike oppdragene, slik at sjåførene opparbeidet erfaring med avsendernes og mottakernes ønsker og behov (Eidhammer og Jean-Hansen, 2008). Dette forhold fremheves også av Enerhaug og Gamperiene (2010). For en transportsentral er slike forhold litt ekstra vanskelig, fordi de i utgangspunktet kun har en rolle som formidlere av oppdrag mellom transportkjøpere og transportbedriftene som eier sentralen. De har derfor begrenset innflytelse over hvordan transportene gjennomføres.

Avsenders og mottakers ønsker og behov medfører blant annet gjerne i at sjåføren deltar i, eventuelt alene forestår, lasting og lossing. Vårt inntrykk er at dette er en ordning som er blitt mer vanlig med årene, men vi har ingen sikker informasjon om dette. Sikrere er det at en økende andel av lasting og lossing foregår utenom kundenes ordinære arbeidstid, slik at sjåføren er alene om arbeidet. Våre intervjuer ga ingen klar forståelse av ansvarsforholdene rundt dette, det være seg hva som er avtalt mellom transportør og transportkjøper, erstatningsansvar ved skade på godset i forbindelse med lasting og lossing, eller i forhold til personskade. Dersom disse ansvarsforholdene faktisk er så utydelige som våre intervjuer ga inntrykk av, tviler vi på om dette vil komme sjåførene til gode ved et uhell, men vi har ikke forfulgt dette temaet.

Sjåførenes syn på denne delen av arbeidet er delt. På den ene siden opplever de at de blir pålagt ekstraarbeid de ikke har betalt for og som de gjerne må registrere som "hviletid" for å få gjennomført, og som også eksponerer transportbedriftens underlegenhet i relasjon til transportkjøperen. På den annen side er aktiviteten et avbrekk fra kjøringens ensformighet, en mulighet til å få beveget seg litt, samt en mulighet til litt sosialt samkvem med terminalarbeidere og kontorpersonale på stedet.

Internasjonal transport, som skal utføres i henhold til CMR-konvensjonen, fritar sjåførene for laste- og lossearbeid. Å påberope seg et slikt fritak kan allikevel medføre at sjåføren nedprioriteres på terminalen, blir sent ekspedert, og får et ytterligere tidspress på den påfølgende kjøringen.

En sjåfør som frakter mineralprodukter i bulk må normalt avgi vareprøve til mottaker før han får losse. Mottakeren analyserer så prøven for å kontrollere at den innehar den avtalte varekvalitet. Dette innebærer ikke noe særlig merarbeid for sjåføren, men påfører en del ekstra ventetid. Å være en rutinert bulkbilsjåfør innebærer at en har utstrakt kunnskap om de forskjellige systemene for vareflyt hos de ulike kundene. Disse er i stor grad spesialkonstruert for hver enkelt industribedrift, tilpasset denne bedriftens produksjonsform og internlogistikk. Ulike dimensjoner på rørgater er i ulik grad tilpasset lastebilens rørsystem, og tyngdekraften (droppsiloe), mekaniske innretninger (skruer) og trykkluft brukes på ulike måter for å forflytte varene. Å operere disse systemene på en effektiv måte for forskjellige varekvaliteter og under ulike vær- og temperaturforhold krever lang erfaring. Den angjeldende sjåføren forklarte også at han bedømte lastevekten på bilen "etter ryggmargsfølelsen", noe som ikke krever mindre rutine: Bulkvarene strømmer fra et lukket rørsystem over på bilens bulktank, og sjåføren kan kun få en formening om lastevekten på bilen ved kunnskap om varens egenvekt kombinert med å observere hvor høyt varen står på tanken gjennom lastelukene på toppen. Tidligere stod bilene på enkelte lasteplasser på en vekt og

lastet, i de senere år er det utviklet sensorer på bilenes akslinger som viser aksellast. Vi antar at dette er til uvurderlig hjelp for de fleste sjåførene i forhold til å laste riktig, men den her angjeldende sjåføren hadde så mange års rutine med bulktransport at marginene han opplevde å ha for overlasting (fra 50 til 52 tonn totalvekt) var tilstrekkelig slingringsmann til å kunne laste riktig på ryggmargsfølelsen.

Minst to av sjåførene vi intervjuet hadde behov for maskinførerbevis i forbindelse med lasting og lossing. Den ene sjåføren kjørte flisbil, og lastet i mange tilfeller varene selv med hjullaster. På en av lasteplassene i et av Norges mer grisgrendte dalfører hadde vareeieren stilt en hjullaster til rådighet for sjåførene, men prioriterte ikke vedlikeholdet av denne, da vareeieren ikke benyttet den selv. Den ble kun brukt av et stort antall forskjellige sjåførere, som hver for seg heller ikke følte noe ansvar for hjullasterens tilstand. Resultatet var at sjåførene, når de lastet på kvelds- eller nattestid, ofte selv måtte forsøke å reparere hjullasteren før de kunne bruke den til lasting. Å reparere hydraulikkanordninger i vinterkulden nattestid krever ikke bare stor grad av teknisk innsikt, men også tålmodighet, lojalitet og yrkesstolthet.

Sjåførens utfordringer tar allikevel ikke slutt når lasset er på. Denne flisbilens er utstyrt med et sinnrikt system for lossing, et såkalt "walking floor" bestående av elementer i dørkplatene på tralla som beveger seg i motsatt takt med hverandre og dermed skyver flislasset ut i bakkant. Dette er vel og bra så lenge ikke sagflis kiler seg ned mellom gulvelementene og dette eventuelt fryser fast. I følge sjåføren forekommer slike forkilinger regelmessig og kan medføre et betydelig og tidkrevende manuelt arbeid.

For den andre sjåføren utgjør transporter av anleggsmaskiner mellom forskjellige anlegg en betydelig del av transportoppdragene. Også her er det vanlig at sjåførene kjører maskinene på og av tralla selv, og for dette fordres maskinførerbevis. Disse maskinene er kostbare, sjåføren beretter om en nylig gjennomført transport til Gällivare med en hjullaster til en verdi av 2 millioner kroner, og å feilberegne ved på- eller avkjøringen av maskinen vil kunne medføre at den velter. Sjåføren er ikke blitt gjort kjent med hvem som har det økonomiske ansvaret hvis noe slikt skulle skje. Det er liten grunn til å tro at sjåføren selv vil bli forsøkt gjort personlig ansvarlig for en slik hendelse, men det er i alle fall uklart for ham hvem som har det økonomiske ansvaret. Det viktigste vil allikevel være at sjåføren selv er meget utsatt plassert i en slik situasjon, med tanke på selv å kunne komme til skade. Grøn (2008) finner i sin studie av sikkerhetskulturen i den danske lastebilnæringen er preget av en *reaktiv* sikkerhetsstrategi, mens en proaktiv strategi selvfølgelig ville hatt en større forebyggende effekt. Vi har ikke forfulgt dette i vårt prosjekt, men ser ikke bort fra at dette også kan medføre riktighet i norske transportbedrifter. Enkelte vareeiere, som i norsk sammenheng er store industribedrifter, avkrever sikkerhetsopplæring av alle som oppholder seg på deres industriområder. Dette innebærer at sjåførere som laster og lossere der også må gjennomgå sikkerhetskurs (arrangert av vareeieren) før tilgang til området tillates samt benytte verneutstyr (hjelme, briller, vernesko osv.). Vår erfaring er allikevel at dette er sikkerhetsrutiner utviklet av vareeierne som følge av de offentlige reguleringer deres industrielle aktiviteter omfattes av, og ikke utformet av transportørene med tanke på deres egne ansattes sikkerhet.



## 6.2 Papirarbeid

Erfaringene fra transportene vi deltok på, var at sjåførene ikke hadde noe betydelig pairarbeid i forbindelse med dokumentasjonen av godset de fraktet, utover å kvittere for mottatte varer, sørge for at det fulgte med fraktbrev på hvert parti, og så se til at mottaker kvitterte for mottak. I denne forbindelse kunne det bli noen små disputer der enten sjåfør eller mottaker kvitterer ”under forbehold”, noe som innebærer at de kvitterer for å ha mottatt varer, men at emballeringen av disse gjør det umulig å telle antall kolli eller kontrollere varenes tilstand. Ved transport av temperaturregulert gods vil sjåføren gjerne ved bruk av eget termometer kontrollere den faktiske temperaturen på varene når han kvitterer for dem. Fraktbrevet vil gjerne angi hvilken temperatur varene skal transporteres på, men aggregatene på bilene er dimensjonert for at varene skal beholde den temperaturen de har ved innlasting, men ikke å endre denne. Ulike frukt- og grønnsakssorter fordrer ulike oppbevaringstemperaturer, noe som gjerne er en utfordring i forhold til samlasting, særlig ved transport over lange avstander. Noen fruktsorter avgir såkalte ”modningsgasser” som medfører at de ikke må lastes i nærheten av varer som er følsomme for dette. Vareeierne har normalt høy kompetanse på slike forhold, men hvis sjåføren laster for flere kunder, hvor hver enkelt ikke har oversikt over hva som for øvrig befinner seg på bilen, må han selv ha kunnskap om dette.

Ellers vil det på internasjonale transporter være et større antall dokumenter tilknyttet varene, og for en mindre rutinert utenlandssjåfør kan disse virke forvirrende like: stort sett inneholder alle opplysninger om avsender, mottaker, antall kolli og vekt, men gjerne i ulike farger, språk og detaljutførelser, supplert med tallangivelser sjåføren ikke vet hva omhandler, samt stempler i økende størrelse og kunstnerisk kompleksitet etter hvor langt øst i Europa godset er lastet. Noen av disse dokumentene skal til mottakeren, noen skal til tollvesenet på EUs ytre grenser, noen skal enten til mottaker eller til innfortollende speditør, noen skal stemples på avsenderlandets grense som bevis på at eksport har forekommet og returneres til avsenderen som så kan søke eksportstøtte og noen dokumenter medfølgende matvarer skal avleveres en matvarekontrollerende instans. Vi vil anta at med årene har oppmerksomheten og regelverksutviklingen tilknyttet ADR-transporter medført at det blitt mer vanlig blant eksempelvis avsendende samlastere å informere sjåførene om at det er lastet farlig gods på bilen. Det mangler ellers ikke på tidligere tilfeller der dokumentasjon på dette først oppdages når sjåføren ankommer fergekontoret for sjøverts transport til eller fra Norge, hvorpå han enten blir nektet overfart eller må vente på en fergeavgang der slike transporter tilgodeses. Særlig hvis det farlige godset er brannslukkingsapparater (som kan antas å skulle forhindre ulykker snarere enn forårsake dem) eller et parti neglelakkfjerner vesentlig mindre enn det som oppbevares i fergens egen tax-free butikk, kan slikt virke urimelig og det alternative rutevalg tungt.

Vi oppfatter det allikevel slik at nye IKT-systemer er tatt i bruk på en slik måte at dokumentutvekslingen i større grad nå foretas *online* mellom kjøper, selger og de ulike kontrollerende instanser, med mindre medvirkning fra sjåførene.

### 6.3 Kunnskap om regelverk: Arbeidstid og kjøre- og hviletid

Vi ble i våre innledende samtaler med NLF og sjåførenes organisasjoner gjort oppmerksomme på at det er en viss grad av inkompatibilitet mellom tre ulike regelverk som sjåførenes arbeid er omfattet av: Kjøre- og hviletidsbestemmelsene, Arbeidstidsdirektivet og Arbeidsmiljøloven. Detaljene i disse kan hver for seg virke nær ubegripelige for enhver uten juridisk kompetanse, mens de høyst sannsynlig er utarbeidet i fagmiljøer uten særlig samlet transportkompetanse. Å måtte forholde seg til alle i sammenheng gjør dette ytterligere utfordrende. Vår oppfatning gjennom intervjuene var at sjåførene hadde nok med å skaffe seg den nødvendige oversikt over kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og å søke å tilpasse arbeidet til disse. De fleste vi intervjuet hadde liten eller ingen kjennskap til de andre regelverkene, men en sjåfør uttrykte sin misnøye med at han opplevde at arbeidsmiljøloven kun ble anvendt på lastebilsjåførere i forhold til arbeidstid, mens andre aspekter ved loven ikke ble implementert i sjåførenes arbeidsmiljø.

De av sjåførene vi har snakket med som har lang yrkeserfaring, opplevde de foregående kjøre- og hviletidsbestemmelsene regulert gjennom AETR<sup>14</sup>-avtalen som mer rigide - men enklere å forstå – enn de nåværende, som er regulert gjennom EØS-avtalen. En medvirkende faktor her kan nok også være at registreringen av kjøre- og hviletid tidligere var mindre detaljert og kontrollene færre. Føring av tidligere tiders kjørebøker ga et visst slingringsmonn for manipulering, mens diagramskivene som inntil nylig ble anvendt i mekaniske ferdsskrivere kunne være svært vanskelig å tyde for en utekontrollør.

Tranøy (2006) beskriver hvordan liberaliseringen av enkelte tidligere sterkt regulerte markeder har frembrakt produktspektre i disse markedene som det er nær umulig å skaffe seg oversikt over for kundene. Floraen av strømprisavtaler og mobiltelefonabonnementer vil være velkjent for de fleste. Tranøys holdning til dette synes å være at i motsetning til den nyliberale oppfatning at forbrukerne bør beskyttes fra Staten, behøver forbrukerne beskyttelse mot markedet. Overføringsverdien til vårt studieområde er at man for å imøtekomme markedets behov for individuelle tilpasninger har utviklet regelverket i mer fleksibel retning, men også gjort det vesentlig mer komplekst. Responsen vi har fått fra sjåførene vi har intervjuet tyder på at de opplever at regelverket ikke mangler noe når det gjelder kompleksitet, men at det fortsatt skorter en del på fleksibiliteten.

I forbindelse med en kjøre- og hviletidssak i Storbritannia kom dommeren med følgende hjertesukk:

”I would like to add my personal sympathy, not only to the Justices but also to the road transport undertakers who are required to try and sift through an indigestible mass of legislation connected with road traffic passed in this country, supplemented by a fusillade of eager directives, tired by officers from their desks in Brussels, the purpose of the draftsman being apparently to leave the reader in a State of bemused incomprehension.”

Det ovenfor refererte utsagnet er tatt inn i Statens vegvesen sin Håndbok 228, veileder til kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og må kunne tas til uttrykk for at etaten selv har forståelse for hvordan regelverket kan oppleves både av

<sup>14</sup> Accord Européen sur les Transports Routiers

yrkesutøvere og kontrollører. Allikevel er denne veilederen i seg selv på 157 sider, og bidrar i så måte til den allerede omfattende litteratur på området.

Vi forstår det slik at sjåførene i det alt vesentligste stiller seg positive til kjøre- og hviletidsbestemmelsene fordi regelverket og håndhevingen bidrar til å redusere de nær grenseløse kjøretidskrav sjåførene ofte ble utsatt for tidligere. Allikevel oppleves detaljene i regelverket som unødvendige og håndhevelsen av disse som unødvendig rigide i forhold til å kunne utføre sjåførarbeidet på en tilfredsstillende måte. Eksempler på dette kan være at sjåføren tar sin døgnhvile på stedet der han skal laste eller losse og får beskjed om at bilen må flyttes av hensyn til andre aktiviteter på området, noe som medfører at døgnhvilen blir avbrutt og ikke kan godkjennes. I transportrelaterte populærtidsskrifter rapporteres fra tid til annen episoder der små forseelser har resultert i svært høye bøter. Vi opplevde at sjåførene i stor grad – men slett ikke utelukkende - refererte til disse vel formidlede eksemplene når vi diskuterte kjøre- og hviletidsforhold, snarere enn til egne erfaringer. Enkelte sjåførere fremholdt at kontrollørene gjerne var kjent med lokale forhold, noe som ble oppfattet som en fordel. Eksempelvis forsøker sjåførene på Vestlandet å legge sine pauser til fergeoverfartene, så sant dette er mulig. Svært mange av disse overfartene varer akkurat i underkant av en halvtime, og sjåførene mangler noen få minutter på å oppfylle pausekravet. Kontrollørene på Vestlandet er derimot kjent med dette, og aksepterer gjerne forholdet når sjåføren forklarer hvordan kjøringen har foregått. Hvis sjåføren fra Vestlandet derimot legger frem dette for en kontrollør på Østlandet er sjansen mindre for at kontrolløren skal være kjent med dette forholdet og dermed har vanskeligere for å akseptere sjåførens valg. Likeledes hevder sjåførene fra Nord-Norge at de stedlige kontrollørene der er kjent med den lange avstanden mellom mulige rasteplasser i deler av landsdelen, og dermed er mer villige til å akseptere at sjåførene ”strekker skiva” for å komme frem til et sted å stoppe. De hevder at det kan være vanskeligere å få aksept for slike forhold hvis kjøretiden blir kontrollert i etterkant i andre deler av Norge.

## **6.4 Teknisk kompetanse og biletersyn**

Ettersyn med bilene synes først og fremst å bestå av svært viktige, men lite tidkrevende rutiner i form av å kontrollere at bilene faktisk er i orden. Utviklingen synes absolutt å ha gått i retning av bedre og mer driftssikre lastebiler, og at lastebileierne i større grad benytter seg av serviceavtaler for å beskytte seg mot uønskede og kostnadskrevende transportavbrudd. Bilenes teknologiske kompleksitet medfører at sjåførene i vesentlig mindre grad kan reparere disse selv, slik at det mens det i tidligere tider var vanlig at sjåførene utførte vedlikehold og også enklere reparasjoner selv (og nesten like vanlig at slik kunnskap var en forutsetning for å jobb), krever slikt arbeid nå en spesialkompetanse sjåførene ikke forventes å ha. Snarere er det slik at garantiforhold og serviceavtaler ikke lenger gjelder dersom det viser seg at sjåføren selv har skrudd på bilen. Sjåførene pålegges allikevel gjerne ansvar for at feil oppdages og at behov for vedlikehold og reparasjoner innmeldes, enten til transportbedriften eller ved at sjåføren avtaler verkstedstid selv og så melder til trafikkkontoret at bilen må tas ut av drift. Flertallet av sjåførene vi intervjuet sa at bedriften da kunne prøve å finne annet

arbeid til dem når bilen var på verksted, men at de mottok en økonomisk kompensasjon når annet arbeid ikke forelå.

På mange av bilene er det montert tilleggsutstyr for til dels betydelige summer: kraner, løftelemmer, kjøleaggregater eller kompressorer for å nevne noe, som ikke alltid har like høy grad av driftssikkerhet som bilene i seg selv, og som er helt nødvendig for å kunne gjennomføre transportene. Våre intervjuer tyder på at i den grad sjåføren allokterer mindre av sin ressursinnsats til bilvedlikehold, er dette i alle fall delvis erstattet av økt tilsyn med ettermontert utstyr.

## 6.5 Trafikale forhold

Vi opplever at sjåførene, når de gjør rede for sine arbeidsoppgaver, hele tiden beskriver seg selv i relasjon til noe annet, og da stort sett i form av sosiale relasjoner. Spørsmål om selve godsfremføringen, bilkjøringen, som i utgangspunktet er fokus for dette prosjektet fordi det er der sjåførene møter den offentlige vegen, kom vanligvis til å dreie seg om sjåførenes forhold til andre trafikanter, og hvordan vegsystemet var utformet for å ivareta trafikkavviklingen snarere enn tilpasset deres eget kjøretøy. De fleste av sjåførene hadde opplevd nestenulykker i forbindelse med privatbiler som befant seg i lastebilspeilenes blindsoner eller som har kjørt inn foran lastebilen og bremsset, sannsynligvis med en antakelse om at lastebilsjåføren kunne foreta en tilsvarende hurtig nedbremsing. Flere av sjåførene uttrykte derfor et sterkt ønske om at føreropplæringen både for personbilførere og motorsyklister kunne inkludere i det minste en *liten* tur med lastebil, slik at kandidatene kunne få en introduksjon til hvordan trafikkbildet fortøner seg fra førerretet i en lastebil.

Sjåførene som kjører mellom de nordligste delene av Nord-Norge og Sør-Norge kjører gjerne gjennom Finland og Sverige. De beskriver kjøringen slik at det er først når de kjører inn i disse andre landene at de kan senke skuldrene. Dette tyder på at kjøringen i Norge byr på en rekke større og mindre stressmomenter de ikke opplever ved kjøringen i utlandet.

Møter med andre lastebiler opplevde i alle fall intervjueren i mange situasjoner som direkte skremmende. Selv de interregionale hovedårene, eksempelvis riksveg 7 gjennom Hallingdal og store deler av riksveg 3 gjennom Østerdalen oppleves som uforsvarlig smal når to vogntog møtes. En må huske at ut over bilene tillatte bredde kommer speilene, som i seg selv er blitt utviklet til å utgjøre ganske betydelige konstruksjoner, og bilene må derfor legge seg helt ut på den hvite stripen for å gå klar av hverandre. Vegprofilen er gjerne krummet nedover mot ytterkanten, enten for å avhjelpe avrenning eller fordi underlaget ikke har vært tilstrekkelig i stand til å motstå trykket av tidligere trafikk. Slike møtesituasjoner synes å medføre at bilene legger seg over mot høyre side, duver litt frem og tilbake, og får dårligere retningsstabilitet. Luftfjæring på alle aksler samt mellom førerhus og chassis er ganske sikkert skånsomt både mot vegen og mot sjåføren, men vi undres over om ikke dette også kan gi sjåførene dårligere føling med vegens utforming og bilens bevegelser som følge av denne.

Noen av sjåførene tilkjennega i slike møtesituasjoner en engstelse for at møtende lastebiler skulle være utenlandske, da særlig når våre intervjuer foregikk vinterstid, da de følte utrygghet i forhold til utenlandske sjåførers erfaring med

kjøring på norske vinterveger. Da en betydelig andel av norske grenseoverskridende transporter er overtatt av – eller outsourcet til – utenlandske transportforetak, og da de norske sjåførene er godt kjent med de mange presseoppslagene om de trafikkmessige konsekvensene av dette, må denne engstelsen sies å være relativt vel begrunnet.

En slik møtesituasjon, der sjåføren tydelig ga uttrykk for den utrygghet han følte, oppsto på en vegstrekning i et dalføre den angjeldende sjåfør har kjørt opp og ned i 32 år. Han kjenner med andre ord vegen som sin egen bukselomme. Ved å observere den møtende semitrailerens oppbygning, farger og lyssetting antok han raskt at dette var et utenlandsk kjøretøy, og vår samtale svant hen mens han viet sin konsentrasjon til det forestående møtet. Det gikk fint, selv om det duvet litt i bilen og speilet truet med å klappe inn til førerhuset. Vårt upålitelige øyemål sa oss allikevel at marginene her hadde vært svært små, og vår noe mer pålitelige ryggmargsfølelse at konsekvensene fort kunne blitt betydelige.

På en transport vi fulgte med på mellom Oslo og Bergen var sjåføren nødt til å kjøre over Hardangervidda, da lasset måtte være fremme i Bergen på morgenen og Flenjatunnelen ved Aurland var nattestengt. Vi forstår det slik at mellom Oslo og Bergen foretrekker sjåførene ruten Gol-Lærdal-Voss. Det var allikevel ikke senere på kvelden enn at Jon's Kro på Geilo fortsatt hadde varmmretter å tilby, et sted der det også er mulig å parkere vogntog, så sant det ikke er for mange av dem. Strekningen på riksveg 7 mellom Hol og Vøringsfossen opplevde vi som svært smal, men det var lite møtende trafikk da vi kjørte der. Derimot var vegdekket så ujevnt at bilen måtte holde lav hastighet for ikke å skade godset som var lastet. Vi forsøkte å observere bilens hastighetsmåler på denne strekningen, og fant at den kun unntaksvis gikk over 40 km/t.

Flere av sjåførene opplevde lave tunneler som et utrygghetsmoment, særlig ble Sørlandsporten brukt som eksempel. Denne består av to tunneler med skiltet høyde 4,10 meter, og er dermed ikke unik i sin lavhet, men ble fremhevet fordi den ligger på Europaveg 18. Den ene sjåføren som trakk frem dette eksemplet kjøre en semitrailer med et påbygg som har en høyde på 4,18 meter og på grunn av varene som normalt fraktes et høyt tyngdepunkt. Dette medfører at bilen duver fra side til side og medfører fare for å ta opp i tunneltaket på høyre side. Sjåføren hadde erfart en slik hendelse, der det hadde kostet 80.000 kroner å utbedre skaden på bilen. I følge Statens vegvesen sitt tungtrafikkart ser Sørlandsporten ut til å kunne omkjøres via Vegårdshei, og utgjør dermed ingen absolutt hindring for høye transporter mellom Østlandet og Sørlandet. Sjåførenes poeng var snarere at de opplevde det som negativt at en såpass viktig transportåre hadde en slik åpenbar flaskehals.

Andre sjåførere tok opp tilsvarende forhold, men uten referanser til spesifikke tunneler. Problemet utgjøres av at sjåførene er engstelige for at påbygget skal ta opp i tunneltaket grunnet duvingen i bilen. Av den grunn tør de ikke holde helt til høyre i kjørebanelen, men trekker inn mot midten av vegbanen og er engstelige for å treffe møtende lastebiler med tilsvarende kjørestil.

Belysningen i tunneler ble også nevnt som et utrygghetsmoment. Ekstremtilfellet vi har observert her besto i kjøring langs Riksveg 15 over Strynefjellet på veg vestover i en aldeles glitrende påskesol mot hvite, snødekte vidder, for så å kjøre inn i den første tunnelen mellom Langevatn og Ospeli og oppleve at synet forsvant fullstendig. Sjåføren hadde forutsett dette og satte ned farten i forkant av

tunnelen, mens dette tydeligvis kom fullstendig overraskende på den forankjørende personbilen, som bråbremsset da sjåføren mistet sikten litt inne i tunnelen. I det minste var bremselysene til personbilen godt synlig, og bidro til at lastebilsjåføren kunne unngå påkjørsel bakfra. Vi vet ikke hvor store lysforskjeller det er realistisk å utligne i forbindelse med tunneler, men refererer denne episoden også som et eksempel på at en ulykke ble unngått sannsynligvis fordi sjåføren var kjent på veggen og forutså situasjonen som oppsto.

## 6.6 Lokalkunnskap

Når det gjelder ruteplanlegging i langtransport er ikke alternativene flere enn at en sjåfør raskt skaffer seg erfaring med hovedrelasjonene, selv om uforutsette hendelser som medfører stengte veger. Mer utfordrende kan det være å finne frem til faktiske laste- og losseplasser, som kan ligge på de mest utenkelige og med vogntog utilgjengelige steder, ofte angitt på hastig utfylte fraktbrev med postboksadresse eller telefonnummer. De nå svært vanlige og inntil for få år siden utopiske GPS-løsningene har medført at det som tidligere var "taus" kunnskap, som rutinerne sjåførere og enkelte befraktere med utstrakt sjåførererfaring hadde, og som ble formidlet muntlig til mindre rutinerne kolleger, nå er "kodifisert" og fysisk nedfelt ("embodied") som en del av bedriftens produksjonsutstyr: En sober røst vil i sanntid instruere sjåføren til "at next intersection, turn right". Kunnskap som tidligere var sjåførens eiendom er nå blitt bedriftens eiendom, og utgjør et bidrag til å senke kompetansekravet til sjåførene.

Det er allikevel andre, viktige aspekter ved å være kjent ut over det å kunne finne frem, og flere av sjåførene vektlegger betydningen av å være godt kjent på vegene de kjører. Mange av transportene foregår nattetid, og det er vanskelig å "lese" vegens kurvatur og topografi når området innenfor lyskjeglene fra bilens lyskastere er det eneste man har å holde seg til. Når tar bakken slutt? Hvor krapp er neste sving og hva befinner seg bak den? Vår oppfatning er at lokalkjente sjåførere både vil få bedre flyt i kjøringen og oppføre sikrere i trafikken enn en sjåfør som opplever en vegstrekning for første gang.

Hvis vi relaterer dette til noen generelle utviklingstrekk i lastebilbransjen, kan det muligens forventes at sjåførenes lokalkunnskap etter hver blir dårligere, fordi arbeidet får mindre lokal karakter. I en samtale med en regional representant for Statens vegvesen i et tidligere prosjekt ble det argumentert fremført at mens langtransportene tidligere ble foretatt av sjåførere som hadde sin lokale forankring enten ved transportens startsted eller avslutningssted, har samlasternes og enkelte større transportørers vekst medført at norske sjåførere trafikkerer relasjoner i Norge der de ikke er kjent og at et økende antall utenlandske sjåførere kjører i Norge hvor de i liten grad er kjent noe sted.

Vår samtalepartners argument i denne forbindelse - han arbeider i nært forhold til fjellovergangene over Hemsedalstjell og Filefjell, der fremkommeligheten for tunge kjøretøy ofte er problematisk vinterstid - var at samfunnet (les: Statens vegvesen) har lagt seg på et nivå av vintervedlikehold som er tilpasset en situasjon der sjåførene er lokalkjent på veggen, men at dette er en situasjon i endring. Ved en nylig utført registrering i Lærdal, altså rett nedenfor der vegene over disse fjellovergangene møtes, var andelen utenlandske kjøretøy 40%. Det er, så vidt vi kan se, ingen indikasjoner på at denne andelen vil avta i overskuelig fremtid, og

en kan stille spørsmålstegn ved om den konvensjonelle holdningen om at ansvaret for forsvarlig kjøring til enhver tid påhviler sjåføren, og at hvis myndighetene ikke har funnet det gagnlig å rydde vegen, ja, så får han bare vente, er oppdatert i forhold til logistikkkravene i dagens industrielle nettverk. Vi henleder i den forbindelse til temahefte tilhørende Statens vegvesen sin Håndbok 111, Standard for drift og vedlikehold:

”Målet er å opprettholde friksjonsforhold som sikrer at en "normalt vinterutrustet" bil skal kunne komme fram. *Det forutsettes da bil uten tilhenger* i og med at med en tungt lastet tilhenger kan det være vanskelig å komme opp stigninger selv med kjettinger. Med "normalt vinterutrustet" bil menes en bil med godkjente vinterdekk eller piggdekk” (s. 239, vår uthevelse)

Da langtransport i det alt vesentligste foretas med semitrailere eller vogntog, fremstår denne aktiviteten som betydelig nedprioritert i henhold til vegvesenets retningslinjer.

Vi formoder at en ukjent sjåfør, som legger opp sin transportrute basert på vegkart, vil forvente at når han ferdes på en veg av Europavegstand, så vil han oppleve en relativt ensartet standard på denne vegen. Overraskelsen kan da bli betydelig når man, etter å ha forstått at E16 utgjør stamvegen mellom Oslo og Bergen, har forsert Filefjell og begynner nedstigningen forbi Maristuen til Borlaug<sup>15</sup>.

En samtale med det stedlige bilbergingssselskapet i Stryn bekrefter viktigheten av at sjåførene er lokalkjent. Stigningen på riksveg 15 mellom Hjelledalen og Langevatn er et vanskelig vegparti vinterstid, vanskelig å komme opp og farlig å kjøre ned. Et mellomstort, tradisjonsrikt lastebilforetak er lokalisert i Stryn, og transporterer bl a matvarer fra Loen til en av matvarekjedenes sentrallager på Østlandet under et betydelig tidspress. Det er i følge bilbergeren særdeles sjelden sjåførene fra dette transportfirmaet behøver assistanse i Strynefjellsbakkene, de kjenner i detalj bakkenes stigning og svingenes krapphet meter for meter, de vet hvilket gir de må velge for å kunne holde jevnt turtall uten å utfordre dekkenes gripeevne og de vet hvor de kan forvente å finne litt grus liggende igjen i vegkanten fra siste strøing. Med henblikk på det økende innslag av utenlandske transportører og sjåførere i Norge, må en kunne anta at slik lokalkunnskap er avtakende.

## 6.7 Hvilemuligheter

Sjåførene skal allikevel ikke bare kjøre, de skal også hvile. Det har spesielt fra sjåførorganisasjonenes hold vært argumentert for det paradoksale at kjøre- og hviletidsbestemmelsene håndheves svært strengt, samtidig som det finnes svært få egnede rasteplasser. Nasjonal transportplan 2010-2019 fremhever at ” Departementet ser for seg en systematisk utbygging langs alle de viktigste transportkorridorene i årene framover”, og Statens vegvesen har videreført denne ambisjonen ved å utarbeide en håndbok for dimensjonering og plassering av døgnhvileplasser for tungtransportsjåførere (Håndbok 279). Denne definerer innledningsvis slike hvileplasser som en del av vegtilbudet, og fremholder at

---

<sup>15</sup> Vegstrekningen Øye-Borlaug er prioritert for utbygging i Nasjonal transportplan (2010-2019)

næringens organisasjoner (både transportsektorens næringsorganisasjoner og arbeidstakerorganisasjoner) skal inviteres med i prosessene for å utvikle strategier for hvileplassene samt i planleggingen av større plasser.

Håndboken er nylig lansert, men i følge Transportarbeiderforbundet er ikke disse prosessene like langt kommet i landets ulike regioner, og Transportarbeiderforbundet opplever også at de i ulik grad blir involvert i disse prosessene.

I forhold til det eksisterende tilbud av hvileplasser, så vel i antall som i kvalitet, må håndboken sies å sette ambisiøse mål for det fremtidige tilbudet. Vi kan ikke se at det er mange av dagens benyttede hvileplasser som oppfyller håndbokens kriterier, noe håndboken også erkjenner.

Informasjon som kom frem gjennom våre intervjuer var at mangelen på slike hvileplasser er størst i og rundt de større byene, og da i særdeleshet Oslo, samt på vegstrekninger med lavt trafikkgrunnlag. Dette er i tråd med håndbokens observasjoner.

Sjåførene vi snakket med var unisone i sine beretninger i forbindelse med hvileplasser: De er få, det er langt mellom dem, de er – spesielt i Nord-Norge – ikke brøytet om vinteren, toalettene er ofte avlåst og andre fasiliteter tilbys ikke. Det betydelige innslag av temperaturregulerte transportert som foregår i Norge medfører et stort antall biler med kjøleaggregater som varierer mellom to forskjellige turtalls- og støynivåer, til betydelig sjenanse for andre yrkessjåførere og turister. Sommerstid er plassene gjerne helt eller delvis okkupert av bobiler og campingvogner. Alt dette er velkjente problemstillinger, men våre samtalepartnere fremholder at dette er svært *reelle* problemer.

De fleste av sjåførene vi har snakket med utfører enten utenlandskjøring nå eller har gjort dette tidligere. Av den grunn er de velkjent med vegkanttilbud langs motorvegene i Tyskland, der det sjelden eller aldri er mer enn 50 km mellom hvileplasser som også inneholder døgnåpen bensinstasjon, kafé, restaurant og gjerne hotell. Steder som Kruså/Padborg, Denekamp, Mellendorf, Geiselwind, Lokeren, Vipiteno og Le Boulou utgjorde hektiske, sentrale samlingssteder for lastebilsjåførere fra hele Europa og vel så det, og kunne ofte utvise dedikerte tilbud som går langt ut over hva som kan tenkes omfattet av norske, offentlige støttetiltak. Allikevel byr nok ikke de ordinære riks- og regionale vegnettene i Europa på stort bedre vegkanttilbud enn i Norge på kvelds- og nattetid, men motorvegene er sjelden langt unna.

Sjåførene har forståelse for at det er vanskelig å drive slike servicetilbud på kommersielt grunnlag med det lave trafikkgrunnlaget som mange norske vegstrekninger har. Snarere synes det som om det innslag av privatdrevne kafeer som fantes noen tiår tilbake i stor grad er blitt erstattet av begrenset antall kjeder med begrensede antall lokaliteter, mens bensinstasjonene har utvidet sine åpningstider og sitt mattilbud. Matkvaliteten på bensinstasjonene får regelmessig gjennomgå både av sjåførene og i pressen. Det kan allikevel nevnes at den sveitsiske kjeden *Marché* overtok 11 vegkroer (eller ”familierestauranter” som de omtaler seg som) og to moteller fra *By the Way AS* i 2006 har betydelige ambisjoner om å høyne matkvaliteten på sine norske kafeer, bl a basert på sin lange erfaring fra vegkroer på Kontinentet. I Norge dekker de allikevel kun det sentrale Østlandsområdet.



Det finnes også andre kvalitetshevende initiativ: Da gamle Cinderella kro ved Søndeled brant ned omtrent samtidig med at E18 ble lagt i ny trasé, ble ny kafé etablert på Gjerstad, i tilknytning til den nye vegtraséen. Det satses også her i stor grad på ”mattorg” bestående av råvarer av høy kvalitet.

Mens privatdrevne kafeer som tidligere var ganske vanlig ikke hadde særlig lokaliseringfrihet – enten var det et marked for å drive en liten kafévirksomhet i tilknytning til eierens hjemsted eller så var det det ikke – har kjedene større grad av frihet til å lokalisere og relokalisere seg dit markedet er best. Dette kan medføre en konsentrasjon av kafétilbud i de mest trafikkette, sentrale strøk.

Et problem i Norge er derfor at fordi lastebiltrafikken er så liten stenger de få tilbudene som finnes langs hovedrelasjonene når personbiltrafikken avtar, gjerne mellom klokken 20 og 22 om kvelden, mens langtransportene foretas om natten.

Mange av sjåførene fremhever hvordan de opplever det som svært udelikate å måtte gå til sengs i bilen etter en lang arbeidsdag der lasting, lossing, bilettersyn og ikke minst kjettingbruk uten å ha tilgang til en særdeles etterlengtet dusj. Det negative ved dette forsterkes ytterligere ved at soveplassen også utgjør neste dags arbeidsplass.

Enkelte av sjåførene ytrer ønske om at hvileplassene burde inneholde en vanlig matbutikk, slik en ser på E18 ved Kjellstad. De mener at med et slikt tilbud kan sjåførene slippe avhengigheten til et smalt definert og kvalitativt dårlig mattilbud.

I de store byene medfører press på arealer, arealkonflikter og arealkostnader at hvileplasser er vanskelig å få etablert. Bransjens organisasjoner har holdt et mangeårig fokus på dette, og sjåførene er spesielt opptatt av situasjonen i Oslo, der mangel på hvileplasser kombinert med vanskelig fremkommelighet gjør arbeidet tungt og tidkrevende. En sjåfør som kjører flytende gass forklarer at han på veg inn nordfra for lossing i Oslo ikke finner noe sted å ta døgnhvil nærmere enn Jessheim, noe som innebærer at han må starte neste dag med tre kvarters kjøring inn til byen for å losse, hvorpå han får problemer med å rekke det han skal innenfor denne dagens tillatte kjøretid.

Under en samtale med en representant for en av sjåførenes organisasjoner poengteres det at både vareeiere og speditører/samlastere, spesielt i sentrale byområder, over tid har opplevd sterkere press på sine arealer som følge av økt aktivitet og begrensede arealmessige ekspansjonsmuligheter, slik at tilbudet om oppstilling av biler som venter på lasting og lossing er blitt redusert hos disse. Dette medfører et ytterligere press på offentlige tiltak.

Det arbeides nå så vidt vi forstår med å etablere en hvileplass ved Vinterbro, 26 km syd for Oslo sentrum, en løsning vår samtalepartner i sjåførorganisasjonen ser på som langt fra ideell: Han er ikke kjent med hvilke fasiliteter som er tiltenkt på stedet, men fremhever hvor isolert Vinterbro er i forhold til andre tilbud, noe som spesielt rammer sjåførere som har behov for å tilbringe ukehvilen der.

Under en transport sørover fra Helgeland observerer vi mellom Trondheim og Oslo syv veie- og kontrollplasser som synes å ha gode fasiliteter tilrettelagt for *kontrollørene*. I grove trekk innebærer det at det er en kontrollplass for hver drøye times kjøring. Det fremstår da som paradoksalt at de som skal kontrolleres (sjåførene) i så liten grad tilgodeses med fasiliteter som kan gjøre dem i stand til å oppfylle de krav de skal kontrolleres for.

Dersom ambisjonene i Nasjonal transportplan og Statens vegvesen sin Håndbok nr 279 innfris, vil dette mer enn oppfylle de ønskene sjåførene vi snakket med sine primære behov, til tross for at sjåførorganisasjonene går noe lenger i sine ønsker om treningsmuligheter, e-bibliotek og nærhet til offentlige kommunikasjonsstilbud. Gjennomføringsambisjonene i Nasjonal transportplan synes allikevel ikke å gå lenger enn hva ”en ser for seg” (s. 105), og – som vanlig – at forholdene må kartlegges og utredes nærmere.

Følelse av utrygghet ved opphold på hvileplasser er noe de fleste sjåførene bekrefter. Mange bruker rasteplasser og bensinstasjoner langs E6 mellom Oslo og Svinesund som eksempler, og så godt som for alle er utryggheten økende med innslaget av sentral- og østeuropeiske personer, også lastebilsjåførere, som frekventerer disse hvileplassene. Mange av sjåførene har som nevnt erfaring med kjøring i Europa, også i Middelhavnslandene, der kaping av lastebiler og ran av og vold mot sjåførere bestandig har utgjort en trussel. Deres utrygghetsfølelse i Norge går mer på at utstyr og tilbehør til bilene kan bli borte. En sjåfør forteller hvordan han i slike situasjoner tar bilder av bilene som er parkert rundt ham, og sørger både for å få med disse bilenes registreringsnumrene på bildene og at de andre sjåførene observerer dette. Han mener dette bidrar til at de andre sjåførene da bidrar til å sørge for at hans bil får stå i fred, av frykt for selv å kunne bli mistenkt for tyveri.

## 6.8 Behov for kontakt med foretaksledelsen

Da sjåførene i langtransport sjelden oppholder seg der transportbedriften er lokalisert, gir de ikke uttrykk for at ”kontoret” er et sted for sosial omgang med kolleger. Dette varierer selvfølgelig med sted, bedriftens organisering, kollegiale forhold og kjøringens karakter, men det generelle inntrykket er at ”kontoret” er et sted som oppsøkes for å ordne formaliteter som innlevering av fraktbrev og kjørerapporter, henting av lønns slipper, arbeidsklær og utstyr, gjøre avtaler om og eventuelt få utført bilvedlikehold, utdeltaljer hendelser og avvik som tidligere er avmeldt i kortversjon over telefon samt gjøre avtaler om arbeids- og fritidsperioder fremover. Flere av sjåførene formidler i indirekte vendinger at de i ansikt-til-ansikt-situasjoner med bedriftens administrasjon følte seg fratatt den frihet de verdsetter ved yrket ved at de da blir mer direkte gjenstand for innsyn og kontroll. På spørsmål om han syntes det var upraktisk å være bosatt på Lillehammer når bedriftens trafikkavdeling ligger i Ålesund svarte en sjåfør at han ønsket at avstanden var mye større. Mulighet til sosial omgang med kolleger oppfattes som viktig og som noe det har blitt avtakende muligheter for med tiden, men bedriftens lokaliteter synes ikke å være den foretrukne arena for slik kontakt. Fergene mellom Norge og utlandet var tidligere for mange en viktig møteplass, men utenlandskjøringen er kraftig redusert og under sporadiske fergeturer er det nå sjelden kjentfolk å treffe

Kafeene er som tidligere nevnt en viktig møteplass og arena for kunnskapsutveksling. Informasjonen som utveksles er allikevel ikke alltid i like høy grad kvalitetssikret, og mange av sjåførere oppfatter kafeene som ”ryktebørser” i den grad at de kun oppsøker dem dersom de vet de treffer kolleger de erfaringsmessig trives med.

Noen transportører arrangerer kurs, samlinger eller utflukter med ulik grad av sosialt tilsnitt, noe sjåførene sier de setter stor pris på, også fordi det bidrar til å bygge opp en bedriftskultur.

## **6.9 Forholdet til utenlandske sjåførere**

Mange av sjåførene uttrykker et ambivalent forhold til utenlandske sjåførere, da særlig til et økende antall yrkesutøvere fra sentral- og østeuropa. På den ene siden oppleves det at disse sjåførene og transportørene grunnet lavere kostnadsnivå har konkurrert ut norske transportører på den kjøringen de tidligere hadde. I tillegg til dette opplever de norske sjåførene at utenlandske konkurrenter unndrar seg kostnader undervegs i Norge som norske transportører ville bli straffet strengt for å unnlate å betale: En sjåfør beretter at han hadde forsøkt å forklare en utenlandsk sjåfør at det ikke var tillatt å fylle diesel fra den pumpen vedkommende var i gang med, og som leverte farget diesel. Da han ble avfeid av sin utenlandske kollega, ringte han politiet som henviste ham videre til tollvesenet. Her ble han opplyst om at de ikke hadde anledning til å gripe inn i hendelsen. I følge sjåføren vi snakket med ville han selv ha risikert en bot på 20 000 kroner for en slik handling, og opplever dette som svært frustrerende. Vi var selv med på å ligge bak utenlandske lastebiler som feide gjennom betalingsbommer og blinkende ATK-bokser uten å være i nærheten av bremsepedalen, og vi er usikre på i hvilken grad slike forseelser forfølges i forhold til disse transportbedriftene. De norske sjåførene er i alle fall ganske sikre på at dette ikke medfører økonomiske etterspill for de utenlandske transportørene, og oppfatter dette som ulike konkurransevilkår både ved kjøring i Norge og forhold til den sterke grad av kontroll de selv opplever i forhold til betaling av vegskatter på Kontinentet, eksempelvis MAUT og Eurovignette.

På den annen side oppfatter de norske sjåførene at det jo ikke er de utenlandske sjåførene de konkurrerer med, men de utenlandske transportbedriftene. De observerer hvordan disse transportbedriftene tilbyr sine sjåførere dårlige arbeidsvilkår, og føler en viss solidaritet i denne forbindelse. Mange av sjåførene vi intervjuet hadde tidligere erfaring med kjøring på utlandet, der de ofte fant seg selv avskåret fra kommunikasjon til transportbedriften (dette var før mobiltelefonens tid) i et land der det var vanskelig å gjøre seg forstått, hvor det var vanskelig å finne frem til laste- og losseplasser og hvor de ikke visste hvor speditører, tollvesen, verksteder eller kafeer var lokalisert. Hvis man topper dette med liten reisekasse og vanskelige kjøreforhold, er det lett å forstå hvilke utfordringer en utenlandsk sjåfør møter ved kjøring i Norge.

Det verserer i skrivende stund en sak i nyhetene, der et polsk vogntog i desember 2010 ble stoppet av politiet i Sogn og Fjordane og ilagt kjøreforbud fordi det ikke var lys på kjøretøyet<sup>16</sup>. Sjåføren demonterte dynamoen i sterk kulde, tok denne under armen og fikk haik med en norsk bil til Oslo, og videre hjem med en polsk bil. Saken ble fremstilt som om sjåføren ble pålagt dette av sin arbeidsgiver, til

---

<sup>16</sup>[http://nrk.no/nyheter/distrikt/nrk\\_sogn\\_og\\_fjordane/1.7457843](http://nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_sogn_og_fjordane/1.7457843) ; [http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk\\_sogn\\_og\\_fjordane/1.7460790](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_sogn_og_fjordane/1.7460790). Saken har også fått pressedeckning i den polske nettavisen Wirtualna Polska, og Gaulars ordfører har videreformidlet problemstillingen til Samferdselsministeren.

tross for at han ikke hadde penger verken til å betale reparasjoner eller komme seg hjem for. Dette er i ettertid dementert både av transportselskapet og av sjåføren selv, som hevdet selv å ha valgt denne løsningen for å komme seg hjem til jul og da samtidig kunne overhale dynamoen rimeligere i Polen. Vårt poeng er imidlertid at et norsk transportfirma som er lokalisert rett ved der den polske sjåføren hensatte kjøretøyet, og en der ansatt norsk sjåfører *trodde* sjåføren var pengelens og beordret hjem, og tilbød ham haik til Oslo, mat underveis samt bidro til å lete etter egnet skyss videre fra Oslo for ikke å forlate sjåføren i 20 kuldegrader uten garantert videreskyss. Til tross for at norske transportører opplever et sterkt press fra utenlandske konkurrenter, er altså deres reaksjoner på dette også iblandet en forståelse av at dette også går ut over de utenlandske sjåførene i form av dårlige arbeidsvilkår.

## 6.10 Syn på miljøvennlig kjøring

Når vi snakket med sjåførene om deres forhold til miljøvennlig kjøring, opplevde vi at de ønsket å uttrykke politisk korrekte holdninger, men at de samtidig hadde en rekke argumenter for hvorfor de ikke fokuserte mer på dette enn de gjorde. Et gjennomgående argument var at sjåførene anså at bilteknologien nå i stor grad ivaretok slike forhold, altså at eksempelvis motorkonstruksjon, automatiske og semiautomatiske girklapper og hastighetsbegrensere samvirker på en måte som gjør kjøringen mest mulig drivstoffeffektiv. På den annen side hevdet de at tidspress medfører at deres prioriteringer går i retning av hurtigst mulig godsfremføring snarere enn miljørelaterte spørsmål, og at dårlig vegstandard reduserer mulighetene til å redusere drivstofforbruket.

At bilteknologien besørger en optimalt miljøvennlig kjørestil med lite rom for at sjåføren ytterligere kan påvirke dette, er et argument som på det sterkeste ble tilbakevist da vi forholdt føreropplæringsansvarlige i Statens vegvesen med dette argumentet. Det ble fra dette hold argumentert med at sjåføren ”leser” topografi, kurvatur og kjøreforholdene i sin alminnelighet, og eventuelt av erfaring vet hva som møter en rundt neste sving, og i forkant kan legge opp kjøringen etter dette på en måte som bilens teknologi ikke gjør. Praktisk trening på miljøvennlig kjøring er da også et viktig element i den nyinnførte yrkessjåføreropplæringen.

I forhold til miljøspørsmål var det interessant å erfare at en del av de sjåførene vi snakket med i betydelig grad kjører på relasjoner der jernbanen har en sterk markedsandel, eksempelvis Oslo-Trondheim og spesielt Oslo-Bergen. Vi opplevde at i alle fall en del av disse sjåførene snarere enn å frykte å miste sine arbeidsoppgaver ved en overføring av gods fra veg til bane faktisk imøteså en slik utvikling. Årsaken var at de så for seg at dette ville innebære en annen form for arbeidsdeling, der de selv kunne kjøre tilførsel mellom vareeierne og jernbaneknutepunktene, og at en slik reduksjon av transportavstand ville gjøre det lettere å normalisere arbeidsdagen og være mer hjemme på kvelds- og nattestid.

## 6.11 Taus og kodifisert kunnskap hos langtransportsjåførene

Inntil implementeringen av EUs Yrkessjåførdirektiv (Direktiv 2003/59/EF) for Norges vedkommende høsten 2009 var førerkort for angjeldende kjøretøy eneste formelle kompetanse som samfunnet avkrevde den som ønsket jobb som lastebilsjåfør. Implementeringen av dette direktivet medførte innføringen av et skille mellom førerrett og yrkesrett, og mens lærerplanen for tungbilførerkort er innrettet mot å gi kandidatene en innføring i kjøretøyets konstruksjon og virkemåte samt å gi sjåføren grunnleggende kunnskaper i å føre kjøretøyet samt den trafikale samhandlingen, er lærerplanen for yrkesutdanningen innrettet mot miljøvennlig kjøring, helse, sikkerhet og miljø, foretaksintern organisering og gjennomføring av transportene, sjåførens og transportbedriftens forhold til sine kunder samt godstransportens rolle i samfunnet. Som en konsekvens av disse nye kompetansekravene er det altså utarbeidet kurs av ulike lengder, som spenner fra 280-klokketimers kurs for nye, unge sjåførere og ned til 35-klokketimers etterutdanningskurs for sjåførere med tidligere arbeidserfaring.

Da vi foretok sjåførintervjuene i forbindelse med dette prosjektet var disse nye kompetansekravene så nylig innført at de fleste av sjåførene i liten grad hadde kjennskap til deres innhold samt hva det ville medføre for dem selv i form av kursing, tapt arbeidstid og direkte kostnader. De få sjåførene som hadde synspunkter på den norske forskriftens innhold (FOR-2008-04-16-362) mente at den stort sett inneholdt repetisjoner av kunnskaper de hadde fra før. Videre hevdet de at ved å sammenholde de estimerer de hadde hørt på kurskostnadene med det faktum at opplæringen er obligatorisk, var de av den oppfatning at dette først og fremst var en gavepakke til kjøreskolene.

Det er i skrivende stund lite kunnskap å trekke på i forhold til hvordan slike kurs i praksis gjennomføres eller den rent faktiske nytten av dem for sjåførene. Ved å sammenholde de to lærerplanene for henholdsvis fører- og yrkesopplæring kommer deres ulike innretning klart til uttrykk. Det synes allikevel å være en del temaer fra føreropplæringen som gjentas i yrkesutdanningen, noe som fra offentlig hold og fra en representant for en opplæringsinstitusjon sterkt poengterer ikke innebærer repetisjon ("kjettingpålegg for viderekomne"), men innebærer et sterkere fokus på HMS- og miljørelaterte aspekter ved kjøretøy og tungbilkjøring.

Det har i mange år vært argumentert for et ønske om en "profesjonalisering" av yrkessjåførene, noe som bl a har sin bakgrunn i at førerkortet har utgjort den eneste formelle terskelen inn i sjåføreryrket i tillegg til mer vage forestillinger om at sjåførene utfører sitt arbeid uten særlig innsikt i de transport- og industrisystemene de inngår som en del av. Hvorvidt den nye yrkesutdanningen rent faktisk vil bidra til en slik profesjonalisering er for tidlig å si, men valget av de temaene som inngår i læreplanen tyder i alle fall på at det offentlige syn på hva en sjåførs arbeid går ut på er betydelig utvidet i forhold til den smalere, konvensjonelle oppfatning at sjåføreryrket dreier seg om bilkjøring.

Gjennom sjåførene vi intervjuet og ved å observere hvordan de gjennomfører sitt arbeid er vi av den oppfatning at en profesjonell sjåfør i utføringen av sitt arbeid er en for omgivelsene "umerkelig sjåfør", en som ikke er til unødig sjenanse for sine medtrafikanter, som ikke belemrer befrakterne eller speditører med problemer, som glir gjennom tollene med alle papirer til velordnet fremlegging,

som kan redegjøre for sin arbeidstid og sitt kjøretøy overfor kontrollører og som hvis eksistens av kundene kun merkes ved at godset forsvinner fra avsenderstedet og like umerkelig dukker opp på forventet tidspunkt på mottakerstedet. For å oppnå en slik umerkelighet kreves en omfattende realkompetanse bestående av utallige små triks og løsninger, erfaringsbasert kunnskap som ikke er nedskrevet noe sted og som ”finnes opp” om og om igjen av nye sjåførere eller formidles muntlig mellom sjåførene og eventuelt mellom sjåførene og andre i bedriften med sjåførkompetanse. Betydningen av ”taus kunnskap” (Polanyi, 1966) er på ingen måte unik for lastebilsjåførere, snarere legger mange forfattere, fra Alfred Marshall og fremover, betydelig vekt på slik kunnskap for utvikling både av konkurransedyktige næringer samt sterke økonomiske regioner eller klynger. Taus kunnskap er altså ikke begrenset til ett individ, et foretak eller en bransje.

Denne erfaringsbaserte kunnskapen opparbeides gjennom praksis, og her kommer Sennetts henvisning til Diderot inn: En lastebilsjåfør opparbeider respekt for sitt arbeid både i egne og sine omgivers øyne gjennom repetisjoner av arbeidsoppgaver som gir dypere innsikt og økende grad av mestring av tid og av oppgaver. Dette gjør lastebilsjåførere i likhet med andre yrkesutøvere, det spesielle for sjåførene måtte eventuelt være at de stort sett gjør dette alene og derfor har færre muligheter til kollektiv læring.

Slik vi forstår Sennetts tolkning av Diderot er *rutinen* først og fremst av betydning for yrkesutøveren i den forstand at han definerer sin personlighet i forhold til sitt yrke, og at yrkesstoltheten utvikles i forhold til kvaliteten på produktet.

Personligheten utvikles altså i relasjonen mellom arbeidskraft og arbeidsgjenstand, for å anvende et par sentrale marxistiske begreper. Vi savner allikevel her en referanse til de *øvrige* relasjoner yrkesutøveren inngår i, altså yrkesutøverens forståelse av sitt arbeid som en del av et metaprodukt. Dette vil kanskje først og fremst være viktig i forhold til produksjon for et marked i *endring*, for at den enkelte yrkesutøver ikke bare skal oppnå dypere innsikt i arbeidets karakter i et statisk perspektiv, men kunne tilpasse sin kompetanse i et dynamisk perspektiv.

Transportforetak er ikke akkurat kjent for sin åpenhet, vi har tidligere i rapporten fremhevet hvordan en bransje stort sett bestående av mikroforetak med lav bedriftsintern innovasjonstakt, relativt homogene produkter og store muligheter for å imitere sine konkurrenter medfører sterk priskonkurrans og liten grad av informasjonsdeling. Vareeierne benytter seg gjerne av transportører som også kjører for deres konkurrenter, noe som gjør det viktig å begrense informasjonsstrømmen mellom vareeiere og transportør. Transportbedriftene vet hvor fort informasjon om deres aktiviteter spres over kafébord og dieselpumper og søker ytterligere å begrense informasjonsflyten. Konsekvensen er at sjåføren blir informert i henhold til hva arbeidsgiveren anser å være ”the need-to-know-basis”, som stort sett er minst tenkelig informasjon for å kunne utføre det enkelte transportoppdrag.

Holdningen til de få av våre respondenter som hadde oppfatninger om den nye yrkessjåførutdanningen tolker vi dit hen at de på den annen side mener at den kunnskapen om slike produksjonseksterne relasjoner som kan formidles gjennom et kurs må bli av ganske generell karakter, noe i alle fall våre respondenter ga uttrykk for at de allerede hadde, mens den kunnskapen de har bruk for er av

foretaksintern karakter eller innenfor kunde-leverandørrelasjonen og altså omhyllet av stor grad av diskresjon.

Slik ”kodifisert” kunnskap av noe generell karakter som vil kunne formidles gjennom kurs i henhold til yrkessjåførutdanningen vil kun være av praktisk verdi for sjåførene dersom de er i stand til å omforme den til praksis. ”Taus” eller ”kodifisert” er altså ikke konstante karakteristika på informasjon: ”kodifisert” kunnskap er normalt generert på grunnlag av ”taus” kunnskap, og må igjen ”gjøres taus” i den forstand at for at den skal ha noen verdi, må den nedfelles i yrkesutøverens praksis.

I den forbindelse kan det nevnes at undervisningsopplegget for yrkessjåførutdanningen også åpner for fjernundervisning og at kjøretreningen kan foretas i kjøresimulator. Vi mener dette vil kunne ha den uheldige effekt at all kompetanseoppbygging i denne opplæringssammenhengen vil være i form av kodifisert kunnskap, og yrkesutøveren vil ha vanskeligere for å relatere kursinnholdet til sitt eget arbeid. Statens vegvesen er selv oppmerksomme på den verdi som ligger i å kunne samle flere yrkesutøvende kursdeltakere sammen, gjerne sjåfører som driver samme type kjøring, for på denne måten både å stimulere den kollektive og interaktive læringsprosessen og å stimulere til utveksling av ”taus” kunnskap mellom deltakerne.

Et ytterligere spørsmål i forbindelse med yrkessjåførutdanningen er hva det vil koste, og ikke minst hvem som skal betale. Tradisjonelt har kostnadene tilknyttet å ta tungbilførererkort vært overlatt til den enkelte sjåfør, mens arbeidsgiveren i mange tilfeller har bidratt med noe spesifikk opplæring relatert til transportbedriftens aktuelle kjøring. Dette har gjerne foregått ved at den aspirerende yrkessjåføren har vært påsitter med en av foretakets mer rutinerte sjåfører noen dager eller noen turer, gjerne uten lønn. Tidligere hadde mange av yrkessjåførene tilegnet seg tungbilførererkort kostnadsfritt i Forsvaret, mens en del i de senere år har fått finansiert tungbilopplæringen gjennom ulike offentlige omskoleringsopplegg eller gjennom transportfaglig linje i videregående skole. I vårt utvalg av intervjuede sjåfører forekom alle disse formene for førerkorttilegning, og en sjåfør som hadde betalt sitt førerkort selv for to år siden fortalte at det hadde kostet ham 80 000 kroner inklusive ADR-tank. Vi har fra opplæringshold fått antydning at et fullt, 280-timers yrkessjåfør opplæringskurs vil koste omtrent det samme, slik at prisen for yrkesadgang for de yngste sjåførene doubles. Dersom det fortsatt vil være vanlig at sjåføren selv påkoster sin formelle opplæring vil inngangsbarrierene til yrket altså øke betraktelig, mens det altså allerede ytres bekymring i forhold til fremtid rekruttering.

Det refererte mest omfattende kurset vil bare være nødvendig for nye sjåfører under 21 år, mens oppfriskningskurs for erfarne sjåfører kan komprimeres til 35 klokke timer hvert 5. år. Det antydes en pris på slike kurs på 10-15 000 kroner. Dette innebærer jo en vesentlig lavere kostnad enn det mest omfattende kursopplegget, men også her synes det uavklart hvem som vil måtte påkoste dette. I skrivende stund er 39 trafikkskoler og ingen transportbedrifter godkjent for grunnutdanning, mens 10 trafikkskoler pluss et konsortium av fire transportsentraler i samarbeid med en utdanningsinstitusjon er godkjent for etterutdanning. På persontransportsiden, der utdanningskravet ble innført ett år tidligere, er tre rutebilselskaper godkjent som læresteder.

## 7 Hvem velger å bli langtransportsjåfør?

De aller fleste av sjåførene vi snakket med sier yrket byr på en frihetsgrad de ikke har erfart eller tror de vil finne i andre jobber de eventuelt kunne ha, men det innebærer også lange arbeidsdager, sterkt varierende arbeidstider og en stor grad av avsondring fra sosial omgang med familie og venner. Svært mange av sjåførene passer hjemstedet sitt opp til flere ganger i uken, men kommer kun hjem i helgene. De eldre sjåførene beretter om hvordan de kun i begrenset grad har hatt anledning til å ta daglig del i barnas oppvekst, mens de yngre (som har med seg laptop i bilene) via Facebook og andre ”sosiale” medier får meldinger fra kamerater og kjærester som er på dans, konserter og restaurantbesøk mens de selv gjør seg klar til noen timers søvn på et innesperret og uopplyst terminalområde. Når andre tar på seg pyjamasen vrenger disse sjåførene av seg overallen, våt og skitten etter at sjåføren har ligget under bilen og slått løs kjettinger som har kilt seg mellom tvillinghjulene, ruller denne sammen og legger den i et verktøyskap hvorfra den på nytt vil bli hentet frem i klam og like skitten tilstand ved neste gangs bruk, prøver å vaske av seg skitt på hendene med snø fra nærmeste brøytekant, setter termostaten i lastebilhytta på 15 grader, radioen svakt på og krabber bak i køya. Dette, sier enkelte av dem med et glimt i øyet, er straffen for ikke å ha tatt seg en ordentlig utdanning tidligere.

### 7.1 Sjåførenes bakgrunn

Men ingen er like, og sjåførenes bakgrunner er mangslungne. Den rimeligste og enkleste inngangsbilletten til sjåføryrket har de hatt som i sin tid tok førerkort ”klasse 2” under førstegangstjenesten i forsvaret, men disse er i fåtall blant våre samtalepartnere. Noen har fått tungbilopplæringen dekket av NAV eller gjennom det offentlige skolesystemet, mens de øvrige har betalt den selv. Ingen av de vi har snakket med hadde fått opplæringen frem til førerkortet dekket av arbeidsgiver. Et par sjåførere har gjennomgått sikkerhetskurs hos vareeiere de regelmessig laster hos, og enkelte har deltatt på kjørekurs hos produsenten av lastebilmerket de kjører, men utover dette er hovedinntrykket at arbeidsgiveren i liten grad har direkte utlegg i forbindelse med yrkesopplæringen. En del ”on the job training” forekommer, gjerne i den forstand at en nyansatt sjåfør - eller en sjåfør som skal settes til en type kjøring han er ukjent med – blir med av de mer rutinerte for å lære av ham. Vi er kjent med at enkelte transportbedrifter tilbyr sine ansatte ulike kurs på bedriftens bekostning, eksempelvis i glattkjøring eller i håndtering av spesialisert laste- og losseutstyr, og at det da gjerne lages et sosialt arrangement rundt dette, men sjåførene vi snakket med i dette prosjektet rapporterte ikke om slike tilfeller.

I retrospekt er det interessant å se om arbeidstakeres utdanningsvalg samsvarer med det de faktisk jobber med. I vårt relativt beskjedne utvalg er de sjåførene som fra ung alder målrettet satset på lastebilkjøring som yrkesvei i mindretall, flertallet har ”havnet” der som et resultat av livets mange små og store veiskiller.



Blant sjåførene vi snakket med kan gruppen som tidlig hadde valgt å satse på langtransportsjåføryrket var det noen yngre sjåførere som ikke hadde forutgående kunnskap om yrket men som hadde tatt transportopplæring gjennom videregående skole, og noen eldre sjåførere som enten kom fra "lastebilfamilier" eller der flere familiemedlemmer hadde arbeidet i en eller flere transportbedrifter. Sjåførene i denne siste kategorien var altså i ung alder blitt kjent med hva sjåføryrket innebærer, noe som i det minste gjør det enklere å fatte et kvalifisert yrkesvalg. En av sjåførene i denne gruppen har egen lastebil i likhet med sine to brødre og deres far før dem, en annen har nylig skiftet jobb etter 32 år i samme transportbedrift hvor tre av hans nære slektninger også er ansatt. I dette siste eksemplet er familien bosatt på et mindre sted, der transportbedriften er en arbeidsgiver av betydelig, lokal størrelse.

De yngre sjåførene vi snakket med som tidlig hadde valgt sjåføryrket hadde ikke slike familietradisjoner som bakgrunn for sine erfaringer. En hadde vokst opp i hva han betegnet som en "akademikerfamilie" og i sosialt miljø for øvrig hvor godstransport og lastebilkjøring verken var synlig eller noe samtaleemne. Som følge av en endring i familiesituasjonen, der den senere sjåføren flyttet til en utkantkommune med den ene av sine foreldre ble han introdusert til en rekke for ham hittil ukjente yrker, og også til nye holdninger til hva slags yrkesliv som var ansett som sosialt akseptabelt. Etter avsluttet allmennlinje på videregående valgte han så å ta transportutdanning, også denne i videregående skole.

En annen av de yngre sjåførene, som heller ikke hadde kjennskap til transportyrket fra familien eller miljøet han kom fra, hevdet han hadde vært tiltrukket av yrket og av store lastebiler og lastebilkjøring siden tidlig på ungdomsskolen. Han valgte derfor transportutdanning på videregående skole og hadde kjørt distribusjonsbil i to år før han fikk jobb som langtransportsjåfør. Han er nå ansatt i et firma som fortsatt har en betydelig utenlandstrafikk med norske sjåførere og på norskregistrerte biler, og han ble tidlig i sitt ansettelsesforhold introdusert for denne kjøringen. Han forteller at han ble ansatt i firmaet samtidig med en jevngammel venn av seg, med noenlunde tilsvarende yrkeserfaring, og de hadde forhørt seg med ledelsen om hvordan de kunne få den opplæringen de følte de hadde behov for i forbindelse med den type kjøring bedriften utfører. I henhold til sjåføren foreslo da bedriften at de kunne kjøre på samme bil, for da kunne de jo lære av hverandre (!). Etter en kort periode kjøpte allikevel bedriften en bil til, som den ene av disse to fikk tildelt, og denne mest begrensede versjon av kollektiv læringsprosess opphørte. Med godset sjåføren normalt frakter følger det en del forskjellige dokumenter ved utenlandstransport, og sjåføren syntes det hadde vært vanskelig å holde orden på papirarbeidet når han ikke hadde noen innsikt i hva dokumentene omhandlet, hvorfor han hadde dem med eller hvem de skulle leveres til. Etter to år i denne kjøringen syntes han fortsatt han hadde liten oversikt over dette.

Blant sjåførene vi intervjuet ga denne sjåføren i størst grad uttrykk for at forventningene til yrket ikke var blitt innfridd. Som nevnt var han ung, 22 år gammel, hadde lite erfaring fra yrkeslivet generelt og lite forutgående kunnskap om hva langtransportsjåføryrket innebar. Som ungdom kan man nok la seg besnære av de største vogntogenes utseende og av langtransportsjåførenes stereotype image, og som distribusjonsbilsjåfør i storbytrafikk kan man nok drømme om de mer prosaiske sidene ved "livet på landeveien", men denne sjåførens erfaring var at andre sider ved yrket var mer fremtredende i den faktiske

yrkesutøvelsen. Spesielt opplevde sjåføren at ensomhet, venting, nattarbeid og en følelse av å være overlatt til seg selv i arbeidsutøvelsen ikke resulterte i en lønn som utgjorde en tilstrekkelig kompensasjon for dette. Da vi snakket med ham vurderte han derfor å finne seg annet arbeid.

Flertallet av sjåførene i vårt utvalg hadde derimot jobbet i svært ulike yrker forut for deres nåværende arbeidsforhold. En overvekt av de vi snakket med var fra 40 år og oppover, det var eksempelvis en brannmann og røykdykker, en par bønder som hadde trappet ned på gårdsdriften og hadde behov for et litt fleksibelt arbeidsforhold som kunne kombineres med å skjøtte det som var igjen av gårdsdrift, et par mekanikere og platearbeidere med yrkeserfaring fra industrivirksomhet og bygge- og anleggsbransjen, en baker og en med handel- og kontorutdanning og bakgrunn som salgssjef i kosmetikkbransjen. Hvis disse hadde noe felles måtte det være at de i hovedsak kom fra mindre steder med et relativt begrenset lokalt arbeidsmarked, der pendling og fravær fra hjemmet ikke var uvanlig, og hvor sjåføryrket kan fremst som ett av få alternativer når endringer i etablerte arbeids- eller familiesituasjoner oppstår.

## 7.2 Sivil status og familieforhold

Hva familiesituasjoner angår opplevde vi allikevel at svært mange av sjåførene vi snakket med var i svært langvarige og stabile familierelasjoner. Samlet sett kunne nok sjåførene berette om like mange forskjellige samlivsløsninger (og fravær av sådanne) som man finner ellers i samfunnet, men som en *a priori* antakelse kunne man tenke seg at familieliv er vanskelig forenlig med et arbeid som medfører at den ene part er borte fra hjemmet hele arbeidsuken, og at det derfor ville være en sterk *overrepresentasjon* av sjåførere uten samboer eller ektefeller. I vårt utvalg er det altså snarere tvert om. Etnografiske studier av lastebilsjåførere (Agar, 1985; Oullet, 1994; Nehls, 2003; Grøn, 2008) relaterer seg eksplisitt til den maskuline image yrkesutøverne tydeligvis gjerne forbindes med, og hevder at sjåførene (mennene) lever og arbeider ut fra en forestilling om at kjønnene ikke må blandes (Hirdmann, 1988, 2001; Nehls, 2003), men at de ikke utgjør noen trussel så lenge de *gjør noe annet* enn mennene (sjåførene) (Grøn, 2008). Nehls og Grøn finner derfor i sine observasjoner at for de menn som har veggen som arbeidsplass (sjåførene) fremstår kvinner i form av serveringsdamer på kaféene og som prostituerte, og som hjemmearbeidende ”koner” som ikke involveres i sine menns arbeid. I beste fall har disse forfatterne operert med empiriske tilfang som i avgjørende grad skiller seg fra det vi har hatt tilgang til i dette prosjektet, i verste fall har de latt seg forføre av klisjéene de har hatt til hensikt å kritisere.

Sjåførene i vårt utvalg består altså i betydelig grad av personer i langvarige, stabile ekteskap og samboerforhold, der man prøver å kompensere for det betydelige fravær fra hjemmet med å gjensidig involvere den annen part i ens egne gjøremål, og synes å lykkes med dette på linje med personer i andre arbeidsforhold. Vi erfarte under transportene vi fulgte med på at sjåførene hadde regelmessige telefonsamtaler med sine partnere (om enn av noe varierende hyppighet). En sjåfør fortalte at han var mangeårig oppmann i idrettslaget hans barn er medlemmer av, for på den måten å være mer involvert i barnas fritidsaktiviteter som han anså å være en viktig del av deres oppvekst, mens en sjåfør med egen bil fortalte at han aldri foretok beslutninger av driftsmessig eller

finansiell art uten at diskusjoner var gjennomført og enighet oppnådd med hans kone. En tredje sjåfør som var gift, men barnløs, mente arbeidssituasjonen ville ha vært betydelig vanskeligere dersom han og hans kone hadde hatt barn. Allikevel hadde paret ressurser til å tilby avlastningshjem for to barn gjennom barnevernet.

Vi argumenterer med dette ikke for at langtransportsjåfør tar del i familiære aktiviteter på linje med arbeidstakere med arbeidstid mellom 8 og 16 og en "vanlig" reiseveg, men at ulempene som følger av fraværet fra hjemmet er noe de søker å kompensere for, ikke noe de vedlikeholder som del av et maskulint image. Ett av våre oppsummerende spørsmål til sjåførene var "Hva opplever du som det mest negative ved jobben din?", på hvilket så godt som samtlige av de *mannlige* sjåførene svarte "høyt fravær hjemmefra". De *kvinnelige* sjåførene, derimot, svarte begge<sup>17</sup> "kjøring på glatt føre". Det er interessant her at det er de mannlige sjåførene som umiddelbart assosierer til sine sosiale relasjonene til familien, mens de kvinnelige sjåførene assosierer til kjøretekniske forhold.

Dette bør nok suppleres med noen utfyllende forhold. For det første opplevde ikke alle de mannlige sjåførene fravær fra hjemmet like problematisk *for sin egen del*, men følte at fraværet medførte en betydelig ekstra belastning for den annen part. Denne ubalansen i ansvarsfordeling i parforholdet medførte derfor en grad av skyldfølelse, men også en grad av maktesløshet: Å kjøre lastebil er jo ikke noe de driver med (utelukkende) for moro skyld, men for å finansiere en families liv i en situasjon der arbeidsmarkedstilbudene ikke står i kø, og som utgjør det beste tilgjengelige alternativ for å trygge familiens økonomiske situasjon.

### 7.3 Kvinnelige langtransportsjåfør – en sjeldenhet

Når det gjelder de kvinnelige sjåførene var den ene ikke i noe forhold mens den andre bodde alene men hadde "en type". Det kan jo godt tenkes at det er deres grad av uavhengighet til partnere og at de var uten barn som muliggjør et yrkesvalg som langtransportsjåfør, i omgivelser preget av tradisjonelle syn på kjønnsmessig arbeidsdeling. Den ene av kvinnene var meget bestemt på at et mer formalisert parforhold kun ville være aktuelt dersom mannen tok ansvar for hjem og (eventuelle) barn i den utstrekning at hun kunne forsette sitt arbeid, dersom hun fortsatt ønsket det.

De kvinnelige sjåførene berettet om stor grad av aksept fra kolleger og det øvrige sjåførmiljø. I likhet med sine mannlige kolleger har de behov for å spørre kolleger til råds og å be om hjelp, og de får det. Den ene sjåføren hevder endog at hjelp tilbys henne i overmål, og ser ikke bort fra at det kan være interesser ut over det rent kollegiale som motiverer slike tilbud. En må her skille mellom to forhold, nemlig å bli akseptert som yrkesutøver i det hele tatt, og hva man eventuelt blir akseptert som. De kvinnelige sjåførenes beretninger tyder på at de ønskes velkommen av de andre sjåførene, at miljøet setter pris på og synes det er "bra" at kvinner velger sjåføryrket og at det er et positivt tilskudd til miljøet. En skal allikevel ikke se bort fra at en medvirkende årsak til at dette oppfattes som positivt er fordi det bringer et element av seksuell spenning inn på en arena hvor dette

---

<sup>17</sup> Vårt utvalg innbefattet kun to kvinnelige sjåfør. Det er ikke mye å generalisere ut fra, men utgjør allikevel sannsynligvis en overrepresentasjon i utvalget i forhold til kvinner i langtransportsjåføryrket totalt.

tradisjonelt har vært temmelig fraværende. I følge Økonomisk Rapport<sup>18</sup> svarte 52% av norske respondenter i en undersøkelse foretatt av rekrutteringsportalen Monster i 2002 at de hadde hatt et forhold på jobben, noe som forklares med at arbeidsplassen for svært mange også er en viktig sosial arena. De kvinnelige sjåførene vi har snakket med presiserte – naturlig nok – at de ønsket å oppnå respekt som et resultat av måten de gjennomførte sitt arbeide på, og ikke for sine kjønnsbestemte attributter. De mente begge at transportbransjen har et stykke vei å gå før slike forventninger vil bli innfridd.

Nehls (2003) reiser også spørsmålet om det antatte ønsket blant mannlige sjåførere om å blokkere kvinners inntreden skyldes en frykt for at et image som ”kvinneyrke” vil medføre et press nedover på lønningene. Både vår erfaring fra intervjuene og annen kunnskap om transportbransjen leder oss til å hevde at dette presset har de mannlige aktørene utmerket godt klart å etablere på egenhånd, godt hjulpet av institusjonelle rammevilkår: Ansettelse av sjåførere bosatt i distrikter med redusert arbeidsgiveravgift er et eksempel på en kostnadssparende strategi fra noen tiår tilbake, å la sjåførene registrere seg som selvstendig næringsdrivende og leie sine sjåførtjenester ut til transportbedriftene som ”konsulenter” var et annet, om enn kortlivet forsøk på redusere lønnskostnadene ved å velte sosiale kostnader over på sjåførene. I de senere år har ansettelser av utenlandske sjåførere og outsourcing av transportoppdrag til sentraleuropeiske EU-land med lavere kostnadsnivå vært de foretrukne strategiene. Under en samtale vi hadde med en representant for et større transportmeglingsforetak, ble større kvinneandel blant europeiske lastebilsjåførere nevnt som en mulig løsning på rekrutteringsproblemene. Vår samtalepartner mente at årsaken til den historisk sett lave andelen kvinnelige lastebilsjåførere skyldes strukturer og holdninger i samfunnet for øvrig, ikke ekskluderende holdninger i bransjen.

## 7.4 Sjåføreryrket er ikke for cowboyer

Vi innledet dette kapitlet med henvisning til to amerikanske filmer der lastebil-sjåførenes stereotype image vedlikeholdes. De antropologiske studiene vi har referert til synes å mene at dette er et image lastebilsjåførene selv har skapt – og aktivt vedlikeholder - og som dokumenteres overfor publikum via filmlerretet. Vår oppfatning er at dette er en fiksjon konstruert av filmskaperne i søken etter kulisser for iscenesetting av historier om den lille manns moralsk rettferdige kamp mot organisert kriminalitet (”White line fever”) eller utro øvrighetsrepresentanter (”Convoy”), som publikum aksepterer fordi de ikke vet bedre. De sjåførene vi snakket med, og vi vil anta de fleste lastebilsjåførere med dem, forholder seg til dette image med ironisk humor: En sjåfør som av sine kolleger ble observert kjørende iført et fargerikt halstørkle måtte tåle tilnavnet ”landeveiens ridder” i lang tid etterpå, mens en som kom i skade for å kjøre ned en ku som hadde forvillet seg ut på en motorvei i Tyskland ble døpt ”kugutten” av sine trønderske kolleger. Det er sikkert arbeidstakere som har *søkt* seg til langtransport-sjåføreryrket på grunnlag av slike illusjoner, i alle fall ett av våre intervjuer tyder absolutt på det, men det vil være umulig å *forbli* i yrket på et slikt grunnlag. Lastebilsjåførene vet bedre.

<sup>18</sup> [http://www.orapp.no/nyheter/jobb\\_og\\_ledelse/article80906.zrm](http://www.orapp.no/nyheter/jobb_og_ledelse/article80906.zrm). Siste besøkt 06.01.2011

## 8 Fleksibilisering – en sammenlikning

Vi har tidligere redegjort for de generelle teoretiske argumenter knyttet til oppfatningene om at moderne kapitalisme er preget av økende krav til fleksibilitet, og at dette gir seg utslag i økende grad av individuell belønning, økt innslag av deltids- og sesongarbeid, lavere grad av jobbsikkerhet og mer hyppige jobbskifter.

Vi opplever at vår innfallsvinkel i dette prosjektet, som i hovedsak er basert på intervjuer med ca 20 lastebilsjåførere, ikke er særlig velegnet til å få frem slike endringer. Et alternativt forskningsdesign orientert mot å studere et antall større vareeieres valg av transportløsninger over tid ville gitt bedre innsikt i slike forhold. I henhold til Bjørnland og Bjerkelund (2000) lå det i Samferdselsloven en løyvetildelingsstrategi som hadde til hensikt å unngå store lastebilforetak, noe som skulle bidra til å forhindre at lastebilen tok markedsandeler fra jernbanen. Ved å sammenholde Nasjonalt løyveregister med statistiske opplysninger om antall lastebilforetak i Norge, ser vi at gjennomsnittlig løyveantall pr foretak er 3. Til tross for at enkelte lastebilforetak har vokst seg relativt store, er altså den gjennomsnittlige foretaksstørrelsen fortsatt liten<sup>19</sup>, og der er vanskelig å argumentere for at det har forekommet noen fragmentering av bransjen over tid når denne analyseres isolert.

Av den grunn synes det ikke spesielt innsiktsgivende å sammenlikne lastebilnæringens situasjon ”før” med lastebilnæringens situasjon ”nå”. Vi har funnet et alternativ til dette ved å sammenlikne lastebilsjåførenes arbeidssituasjon med arbeidssituasjonen til bussjåførere, som på mange måter utfører et tilsvarende arbeide: Bussjåførene har et noenlunde likeverdig førerkort som formell basiskompetanse for sin yrkesutøvelse og de håndterer et kjøretøy som ikke er så aldeles ulikt en lastebil i omfang og virkemåte til tross for at de transporterer personer i stedet for gods. En stor del av lastebilsjåførene har derfor også erfaring fra bussjåføreryrket og vice versa.

Det må sies at en sammenlikning av langtransportsjåførere med turbilsjåførere ville utgjort en sammenlikning av mer like forhold. Vi har her allikevel ønsket å fremheve forskjeller, og vi har derfor gjort noen sammenlikninger mellom langtransportsjåførere og rutebilsjåførere.

---

<sup>19</sup> Samferdselslovens ønske om små lastebilforetak er altså blitt oppfylt, enten det skyldes løyvetildelingsstrategiene eller ikke. Jernbanens markedsandeler innenfor godstransport ble derimot svekket gjennom hele virkeperioden til loven.

## 8.1 Flyktighet i dansk rutebilnæring

Drewes Nielsen et al (2010) har, inspirert av boken "The Corrosion of Character (Sennett, 1998), studert konsekvenser av fleksibiliseringsstrategier for det som betegnes det senmoderne arbeidsliv for to yrkesgrupper i Danmark: hjelpepleiere og bussjåførere. I boken settes det likhetstegn mellom fleksibilitet og flyktighet, og det hevdes at slik flyktighet kan observeres på tre nivåer: det samfunnsmessige, det organisatoriske (kunde-leverandørrelasjoner samt foretaksinterne strukturer) og det individuelle nivå (s. 205). I tillegg til flyktighet i markedsrelasjoner og foretaksorganisering observerer også forfatterne at komplekse samfunnsmessige og politiske beslutninger i retning av privatisering og/eller konkurranseutsetting av tidligere offentlige monopolvirksomheter, og også at arbeidstakerne har personlige ønsker og mål som påvirker prioriteringer og valg i forhold til arbeidsmarkedet.

De nyliberale strømningene som fleksibiliseringsprosessene forbindes med kommer umiddelbart til syne også i Europeiske transportdokumenter, som "Common Transport Policy" (1992), "A strategy for revitalising the Community's railways" (1996) og "Green Paper on seaports and maritime infrastructure" (1997).

Relatert til danske forhold refererer Drewes Nielsen *et al* (2010) til at bussdriften, som tidligere var et offentlig anliggende, ble vedtatt anbudsutsatt i 1989. Anbudsperiodene er normalt på 4-6 år, og dersom et nytt busselskap vinner anbudet i neste omgang, skal sjåførene som tidligere har kjørt de angjeldende rutene prioriteres ved nyansettelser hos det kontraktsvinnende selskapet. I følge Drewes Nielsen *et al* (2010) medfører dette at bussjåføreryrket har tapt status og er i stigende grad underlagt skiftende kontraktmessige vilkår, noe som innebærer for sjåførene ugjennomskelige ledelses- og organisasjonsstrukturer. De danske bussjåførene føler seg som følge av dette isolert fra medbestemmelse og innflytelse i forhold til utviklingen, og opplever en mangel på offentlig anerkjennelse og respekt.

I Norge er kollektivtilbudet for så vidt i like stor grad et offentlig anliggende som tidligere, men også her har vi opplevd en gradvis overgang gjennom 1990-tallet til anbudsutsettelse og tidsavgrensede kontrakter av noenlunde samme type som i Danmark, og også i Norge opplever rutebilsjåførene at de, når nye selskap vinner anbudet på rutene de kjører, i beste fall får ny arbeidsgiver, subsidiært må flytte over til et annet distrikt der selskapet de arbeider i fortsatt har aktivitet, eller i verste fall at de står uten jobb. Det må allikevel understrekes at anbudsutsettingen av rutebilkjøring har fått størst gjennomslag i byområder. På landsbasis er ca 60% av rutebilkjøringen gjenstand for anbud.

Lastebilsjåførene vi har intervjuet beretter både om svært langvarige arbeidsforhold og om hyppige skift av arbeidsgivere som følge av at de søker bedre arbeidsvilkår i andre transportbedrifter. Slike skift i arbeidsgiverforhold ble over for oss fremstilt som om de var resultater av sjåførenes valg, altså ikke som konsekvens av at sjåføren hadde blitt oppsagt. Vi forfulgte ikke slike utsagn. Som allerede nevnt anså enkelte sjåførere denne tendensen til hyppige jobbskift fremfor å stå i arbeidsforholdet og jobbe for å bedre den arbeidssituasjonen hos den eksisterende arbeidsgiveren for å utgjøre en betydelig hemske for lastebilbransjens utvikling.

Slik vi kjenner rutebilbransjen har anbudsutsetting i avgjørende grad påvirket flyktighet eller fleksibilitet i organiseringen av kunde-leverandørrelasjonene og dermed også rutebilsjåførenes ansettelsesforhold, men struktureringen av sjåførenes arbeidsutførelse er fortsatt særdeles rigid: De fast ansatte sjåførene er normalt inne på en rotasjonsordning som innebærer et antall morgenskiift, midtpå-dagenskiift og kveldsskiift i løpet av en arbeidsuke, og sjåførene søker seg inn på ulike rotasjoner for eksempelvis ett år om gangen. Dette innebærer at man kan forutsi når man skal arbeide til enhver tid i løpet av denne perioden. Det daglige arbeidet reguleres av en skiftlapp der tid for uttak av buss, kjøring, pauser, innsett av buss og veskeoppgjør er tidfestet på minuttet, mens ansvar for renhold og vedlikehold av bussene er overlatt andre.

## 8.2 Flyktighet i kunde-leverandørrelasjonene men rigiditet i produksjonen

Vår erfaring er derfor at pålegg om fleksibilitet rutebilsjåførene opplever i forhold til foretakstilknytning ikke reflekteres i arbeidets innhold, som er svært rigid og detaljert utformet og utmålt. Hvert minutt og hvert uniformsplagg har vært gjort til gjenstand for forhandlinger mellom partene i arbeidslivet, og den lønsmessige kompensasjonen er nøye utregnet etter ansiennitetstrinn. Ekstramannskap vil normalt være på vakt fra morgenen av som en buffer mot sykdom eller forsovelser blant de oppsatte sjåførene, og trafikkkontoret vil håndtere avvik ved å sende ut ekstra busser, bytte mannskaper eller gjøre *ad hoc*-endringer i ruteopplegget.

Til tross for den flyktighet i arbeidsgiverforhold som har oppstått som følge av nye kunde-leverandørrelasjoner i rutebilnæringen, mener vi at selve organiseringen av arbeidet fortsatt har kjennetegn som vanligvis antas å være idealtypiske for et *fordistisk* produksjonsmønster: Det eksisterer en sterk separering av arbeidsfunksjoner og ansvarsområder mellom kjøper (fylkeskommunene), rutebilselskapenes administrative ledelse, øvrige støttefunksjoner, trafikkkontoret, eventuelt eget verkstedspersonell og sjåførene. Ruteopplegg, skiftplaner og lønnsberegninger foretas på grunnlag av detaljerte tidsstudier som – til tross for at det kun opereres med hele minutter - ville vært F.W. Taylor (1911) verdig. Til tross for at det gjerne finnes ”forslagskasser” montert i mange av rutebilselskapenes pauserom, mener vi det er grunn til å oppfatte disse snarere som en høflig gest overfor ideen om demokrati på arbeidsplassen snarere enn en manifestering av en velfungerende interaktiv innovasjonsmodell.

Slik vi oppfatter det er det mest atypiske ved rutebilsjåførenes arbeidsutførelse i forhold til et fordistisk ideal at arbeidet i seg selv innebærer en så stor grad av romlig forflytning. Dette ligger selvfølgelig i arbeidets karakter, og står i motsetning til arbeidsreiser der yrkesutøveren forflytter seg mellom ulike lokaliteter der det *egentlige* arbeidet utføres.

Det ligger allikevel ikke noen form for *fleksibilitet* i dette aspektet ved produksjon av denne type transporttjenester: Ruteopplegget er forhåndsbestemt og avgangstidene formidlet til det kollektivreisende publikum. Det eneste typiske er at geografisk avstand er en innsatsfaktor i produksjonen:

”The most obvious case where geographical space functions as a means of production is in the transport industry. (...) No matter how measured, whether in absolute or relative terms, the pure spatial distance from origin to destination is one of the means of production in the transport industry. More specifically, it is a raw material” (Smith, 1984:117)

Vår interesse her er ansporet av at rutebilnæringen – i alle fall i Danmark – av Drewes Nielsen *et al* hevdes å være utsatt for senmoderne former for fleksibilitet og flyktighet. Samtidig som vi oppfatter struktureringen av rutebilsjåførenes arbeidsoppgaver som særdeles rigide, både i tid og rom. På den annen side presenteres gjerne lastebilsjåførenes arbeidssituasjon som tradisjonelt fri og fleksibel, gjerne med henvisning til de allerede omtalte filmskapede myter. Erfaringen gjennom våre intervjuer er at heller ikke lastebilsjåførene har særlig fleksibilitet i sin arbeidssituasjon, og at denne er blitt mindre med tiden. Vi skal behandle dette nærmere, men ønsker først å ta utgangspunkt i Sennetts (1998) redegjørelse om rutine og flyktighet.

### 8.3 To klassiske tilnærminger til flyktighet og rutine

Sennet setter to oppfatninger om rutine opp mot hverandre: Diderot, i 5 bind av hans *Encyclopedia* (1751-1772), fremstiller arbeidet i en av Frankrikes tidlige papirfabrikker, L'Anglée, som renslig og ordnet arbeid, der alle funksjoner som utføres er nøye koordinert i tid og rom. Hemmeligheten bak denne industrielle orden ligger i utviklingen av presise rutiner, der alt og alle har sin definerte plass og alle vet hva de skal gjøre. For Diderot medfører allikevel ikke slike rutiner og slik forutsigbarhet endeløs kjedsommelighet påført arbeiderne gjennom like endeløse repetisjoner av enkle, mekaniserte arbeidsoppgaver. Snarere anså han at slike repetisjoner ga arbeiderne innsikt i arbeidets dypere karakter og en økende grad av mestringsfølelse, at slike rutiner er i konstant utvikling og at ved man ved gjentakelser lærer å gjensidig tilpasse både seg selv og rutine, som en musiker som lærer å mestre tid gjennom å øve på fremførelsen av et musikkstykke. Dermed anså Diderot at gjennom å praktisere rutiner ville menneskene lære å mestre rutine og arbeidets rytmer, og følgelig ta kontroll over arbeidssituasjonen og finne ro i arbeidet.

Opp mot dette syn setter Sennett Adam Smiths (1776) forståelse av arbeidsdelingens konsekvenser, hos Smith eksemplifisert gjennom ”the pin factory”. Til tross for Smiths innledningsvis positive omtale av datidens moderne arbeidsorganisering i ”The Wealth of Nations” minner Sennett oss om hvordan Smiths syn på de sosiale konsekvensene av dette blir gradvis dystre etter som boken skrider frem, der Smith bl a hevder at :

” The man whose whole life is spent in performing a few simple operations ... generally becomes as stupid and ignorant as it is possible for a human creature to become”. (s.302-3)

En slik påkrevet effektivitetsøkning som de dengang nye produksjonsformene ville medføre, ville etter Smiths syn tilegnes på bekostning av ”intellectual, social and martial virtues ... unless government take some pains to prevent it” (s. 781-5).



Slike offentlige tiltak for å motvirke de sosiale konsekvensene av arbeidsorganiseringens degraderende effekter var tenkt i form av utdanning. Karl Marx antyder samme løsning i *Economic and Philosophic Manuscripts* (1844).

I forhold til rutebilsjåførenes yrkesutøvelse, som vi oppfatter som fortsatt sterkt preget av rutine og kontroll, til tross for økt grad av flyktighet med hensyn til kunde-leverandørrelasjoner og ansettelsesvilkår, mener vi langtransportsjåførene har fått sin arbeidssituasjon endret i retning av ytterligere grad av rutine og kontroll. For langtransportsjåførenes vedkommende mener vi at dette har kommet spesielt som følge av høyere grad av etterlevelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Drewes Nielsen *et al* (2010) behandler flyktighet i dansk rutebilnæring på tre nivåer: det samfunnsmessige, det organisatoriske og det individuelle nivå. På det samfunnsmessige nivå fremkommer tiltakende grad av flyktighet først og fremst i form av politisk-ideologiske strømninger og promotering av organisatoriske idealmodeller. På det organisatoriske nivå mener vi det kan være hensiktsmessig å skille mellom kunde-leverandørforhold og forhold internt i foretakene. Hvis vi hadde studert norske brøytebilsjåførere som tidligere har vært ansatt i Statens vegvesen og nå er ansatt i Mesta, som konkurrerer om funksjonskontrakter, ville vi muligens ha kommet til tilsvarende konklusjoner om flyktighet som Drewes Nielsen *et al*. Langdistansetransportene i Norge utføres derimot i avgjørende grad for det private næringsliv, og om markedsrelasjonene ikke fullt og helt er styrt av ”markedets frie hånd” ligger kunde-leverandørrelasjonene et godt stykke fra den motsatte enden av skalaen – ”byråkratiets klamme hånd”. Begrunnelsen for konkurranseeksponeringen i offentlig sektor er jo nettopp å søke å dra nytte av markedskreftenes antatt positive effekt på effektivisering, nyskaping og dermed på økt ressursutnyttelse og derav følgende kostnadsreduksjoner. En stor grad av flyktighet har altså alltid rådet i godstransportmarkedet, og snarere finnes det vel indikasjoner på at mer langsiktige transportavtaler vinner frem på bekostning av spotmarkedsløsninger. Slike trender er imidlertid vanskelige å få oversikt over med innfallsvinkelen i dette prosjektet, og det kan også diskuteres hvorvidt eller i hvilken grad dette eventuelt kommer den enkelte sjåfør til gode.

På individuelt nivå kreves det en god del av lastebilsjåførene når det gjelder tilpasning til et såpass fleksibelt produksjonsregime som godstransport, i alle fall hvis man bruker dagarbeid innenfor normal arbeidsreiseavstand som norm. Vi opplever i våre intervjusituasjoner at sjåførene tilpasser all sin tid innenfor rammene av en ukehvil – og av og til ut over denne også - til sitt arbeid. Det innebærer at de arbeider til de tider der dette måtte være forenlig med vareeiers logistikkkrav, men dog normalt begrenset av lovbestemte kjøre- og hviletidsbestemmelser, og tilbringer sin fritid under de varierte og gjerne sterkt begrensede tilbud som måtte finnes der de til en hver tid befinner seg. Dette fravær av meningsfylt fritid medfører at mange av sjåførene vi snakket med ønsker at de hadde større grad av frihet til å kunne kjøre noe mer, for å slippe å bruke tiden på noe annet unyttig.

## 8.4 Frihet til å velge problemløsninger

Vi har forsøkt å tilnærme oss begrepet *frihet* for å prøve å forstå hvordan dette er relatert til lastebilsjåførenes arbeidssituasjon. Det synes å være en allmenn oppfatning at lastebilsjåførene har et fritt yrke, og sjåførene hevder også selv

dette, da gjerne ved å sette sin arbeidssituasjon opp mot industriarbeiderens (”å jobbe på fabrikk”). Grøn (2008) refererer til en antropologisk studie av Agar (1985), som fant at amerikanske lastebilsjåførere ikke kjenner seg igjen i den populære klisjeen om at deres yrkesrolle inkarnerer det amerikanske frihetsidealet, men at de snarere opererer innenfor forretningsmessig velregulerte systemer som ikke gir dem særlig egenkontroll over sin arbeidsutøvelse. Agars informanter frasier seg derfor dette populære bildet fordi deres sosiale virkelighet er en annen, og de legger også vekt på å formidle dette til antropologen.

Det allmenne inntrykket av lastebilsjåførere som snart er i Paris og like snart er i Alta kan gi inntrykk av at de besitter en *romlig* frihet som ikke er andre jordens bundne trelleer forunt, spesielt ikke det store flertall som har et fast, geografisk definert arbeidssted. Det geografiske rom er allikevel her en nødvendig innsatsfaktor i produksjonen av transporttjenester, ikke et frynsegode for sjåføren. Med dette menes at laste- og lossesteder er bestemt av oppdragsgiver og rutevalget stort sett selvvinnende av effektivitetshensyn, og at det er lite som minner om ”biltur”. Vi mener det lett kan oppfattes som uforståelig at det å skulle tilbringe sin arbeidstid innenfor et fabrikkområde eller i et kontorlokale skulle gi mindre grad av frihetsfølelse enn å tilbringe sin arbeidsdag i en lastebilhytte, men de visuelle inntrykkene spenner i alle fall over et bredere spekter. Vi mener allikevel at sjåførenes frihet til selv å velge disse er sterkt begrenset.

Vår oppfatning av tidsmessig frihet for sjåførene også er sterkt begrenset. Gjennom opparbeidet arbeidserfaring lærer sjåførene å mestre sin tid, men vår erfaring er at overveielser knyttet til å klare å gjennomføre det pålagte arbeidet innenfor tilmålte tidsrammer er fremherskende i forhold til fri disposisjon av tid. Som vi tidligere har fremhevet kan ikke konsekvensene av kjøre- og hviletidsbestemmelsene sees kun i forhold til gjennomføringen av det enkelte transportoppdrag, men må sees i relasjon til at sjåføren skal gjennomføre en nær endeløs rekke av påfølgende transporter, med behov for posisjonering mellom hver av dem.

Sjåførene rapporterer at de opplever en viss frihet i arbeidssituasjonen som følge av at arbeidsgiveren kan være fleksibel med å innvilge sjåførene ekstra fri ved behov. Slik vi oppfatter det gjøres dette allikevel på bedriftens premisser, altså når driften tillater det, snarere enn som følge av en vurdering av sjåførenes behov. Et fåtall rapporterer at motytelsen fra sjåførene for å få innvilget en ekstra fridag i ny og ne er at disse ikke benytter seg av egenmeldingsordningen ved korttidsfravær. Vi formoder at slik fleksibilitet vi her nevner skyldes de nære relasjoner mellom ledelse og ansatte som gjerne assosieres med små foretak, snarere enn at dette skulle være typiske for transportbransjen.

Vi mener begrepet frihet anvendt på lastebilsjåførenes arbeidssituasjon først og fremst har sin berettigelse i forhold til sjåførenes frihet til å løse problemer på den måten de selv finner best. I Grøns (2008) referanse til Agar (1985) argumenteres det for at:

”selvstændighed betyder mangel på allestedsnærværende ledelsesmessig kontrol, for selv om den selvstændige lastvognschauffør ikke har kontrol over arbejdets generelle karakter, så har han dog kontrol over visse elementer i udførelsen” (s. 51).

Det kan være et viktig aspekt her at produksjonen av godstransporttjenester i så liten grad foregår på en arena transportbedriften selv har kontroll over: Lasting og lossing foregår på kundenes produksjonsområder tilrettelagt for disse aktørenes

aktiviteter og selve godsfrøring foregår i det offentlige rom, der alle tenkelige former for mobilitet og annen livsutfoldelse foregår. Lastebilsjåførene påføres av slike årsaker ”eksogene sjokk” i sitt arbeid i større grad enn andre arbeidstakere. Sjåførene opplever det selv som et positivt aspekt ved deres arbeid at de slipper å være holdt inne på et fabrikkområde. På den annen side må det vel være en fordel på et industriområde at resten av verden er holdt ute, i alle fall i forhold til å kunne organisere produksjonen i henhold til bedriftens eget beste.

Den amerikanske forfatteren Elmore Hubbard er blant de mange som er akkreditert for uttrykket ”Life is nothing but one damned thing after another”, og mange kan nok oppleve lastebilnæringen som bestående av en endeløs rekke mindre og større uforutsette problemer som må løses. Som følge av 1990-årenes kvalitetssikringsbølge søkte også en del lastebilforetak å oppnå ISO-sertifisering, noe som også medførte utarbeidelse av sjåførhåndbøker. Vi har tidligere hatt tilgang til enkelte slike, som vi opplever som voluminøse gjentakelser av at ”det er til enhver tid sjåførens ansvar å påse at...” etc., altså betydelige ansvarsoverføringer fra ledelse til sjåfører. En kan tenke seg flere årsaker til dette, kanskje først og fremst at problemene gjentar seg i litt ulike kontekster som både gjør det organisatorisk omfattende å ha tilpassede alternativløsninger utarbeidet for nær sagt enhver situasjon. Vi opplever dette eksempelvis i forhold til sjåførenes forhold til snøskred: Til tross for den påviselige skredhyppighet som eksisterer langs deler av det norske vegnettet er sjansen for at en vilkårlig bil skal bli rammet av skredstengte veger svært liten. Samtidig vil vurderingen av hvordan en slik situasjon skal løses, hvis den allikevel inntreffer, måtte foretas med hensyn til en rekke tids- og stedsspesifikke forhold som til sammen utgjør den aktuelle situasjonen, og som kun sjåføren har førstehåndskunnskaper om. Av slike grunner finner lastebilforetakene det fornuftig å overlata til sjåførene å løse slike problemer, samtidig som sjåførene også opplever dette som en praktisk tilnærming til å håndtere den daglige arbeidssituasjonen på, og som også gir arbeidet mening og sjåføren en følelse av tillit og verdsetting. Konflikten kan selvfølgelig allikevel oppstå dersom problemene undervegs er større enn hva sjåføren mener han er i stand til å løse på stedet, og trafikkledelsen til tross for dette ikke kan ta eller ønsker å ta ansvar for problemløsningen. I det store og hele er vår erfaring allikevel at det ansvar som transportforetakene gjerne tillegger sjåførene i forbindelse med å løse mindre og større trusler mot uhindret godsfrøring er noe sjåførene ser på som et viktig, positivt aspekt ved arbeidet.

Alle har vært nye i en arbeidssituasjon en eller annen gang, og de som har vært nye i langtransportsjåføreryrket har fått føle på kroppen det ansvar det innebærer å være overlatt til seg selv i en arbeidssituasjon man ikke har oversikt over, med strenge krav til fremføringstid, ingen å rådføre seg med og liten kunnskap om hvordan problemene som oppstår skal håndteres. Dette bringer oss over på kompetansekrav og kunnskapsbehov i lastebilnæringen.

## 9 Langtransportsjåføryrket i fremtiden

*”Fremtidig rekruttering til sjåføryrket? Nei, når en ser hvordan omfanget av fostervannsprøver tiltar vil jeg tro at aspirerende lastebilsjåførar i fremtiden vil bli fjernet på et tidlig stadium”.*

Utsagnet, som egentlig er en sirkulerende kafévits blant lastebilsjåførene, ikledd en språkdrakt som kanskje er på kanten selv i dette miljøet, bidrar i like stor grad til å formidle sjåførenes oppfatning av sin rolle som uønsket ”underdog” i samfunnet som å uttrykke skepsis til fremtidig rekruttering til yrket. Hvordan rekrutteringen faktisk vil bli, avhenger selvfølgelig av hvordan arbeidsforholdene i yrket vil utvikle seg, hvor stort arbeidskraftbehovet blir, samt hvordan utviklingen blir i andre yrker som konkurrerer om den samme arbeidskraften.

### 9.1 Nylige endringer med relevans for transportnæringen

Lundvall (2004) observerer hvordan ulike profesjoner reagerer ulikt på varsler om at «en ny tid er i emning»: Mens næringslivets konsulenter omfavner utsagnet fordi det innebærer nye markeder for nye ledelsesverktøy, vil historikerne være skeptiske fordi de bestandig kan huske at det de fleste av oss ser som nytt, har vært sett før. For økonomer som arbeider på et høyt abstraksjonsnivå, vil de fleste kvalitative endringer kun være «Capitalist business as usual».

Når vi ser på den historiske utviklingen i lastebilbransjen, eksempelvis i de 30 siste årene, ser vi at enkelte forhold har endret seg ganske betydelig. Press på transportprisene har medført økt utnyttelse av tid og redusert tomkjøringen og ved dette bidratt til å reorganisere deler av langtransporten på en måte som har styrket samlasterens rolle; ny kjøretøyteknologi og nye finansieringsmuligheter har medført en kraftig forbedring av lastebilparken og dermed også lettet sjåførenes arbeidssituasjon; nye kommunikasjonssystemer har økt hastigheten på informasjonsutvekslingen og varestrømmene og har gjort sjåførene og omverdenen mer tilgjengelige for hverandre men også bidratt til å øke tidspresset sjåførene er stilt overfor; GPS-baserte flåtestyringssystemer har gjort det mulig for trafikklederne å holde oversikt over hvor bilene befinner seg i sanntid samt gjort det mulig for sjåførene både å vite hvor de er og hvordan de skal komme seg dit de skal og reguleringen av bransjen har gjennomgått radikale forandringer gjennom Samferdselslovens forvitring via en periode med minimale inngangsbarrierer til en re-regulering på europeisk nivå gjennom EØS-avtalen og implementering av Yrkestransportloven. Samtidig har større samfunnsmessige endringer som ikke har hatt transportsektoren spesielt for øyet, som innføringen av EUs indre marked, liberalisering og konkurranseutsetting av tidligere offentlige monopolfunksjoner og samt EUs utvidelse østover, hatt betydelig innvirkning på transportmarkedets struktur og konkurransesituasjon.

## 9.2 Men også ”business as usual”

På den annen side er det aspekter ved lastebilbransjen som videreføres øyensynlig upåvirket av disse endringene, som det overveldende innslag av mikroforetak, godt under gjennomsnittlig verdiskapning, lav grad av fagorganisering og sterk priskonkurranse. Sjåførene har fortsatt et høyt fravær hjemmefra, har høy grad av ulykkesrisiko, er fortsatt i stor grad overlatt til seg selv ved gjennomføring av transportene, og har sannsynligvis fått forverret sine muligheter til å tilbringe pålagt hviletid på steder med et minstemål av fasiliteter.

Vi må derfor begrense oss til å fremheve noen elementer ved transportbransjen og sjåføreryrket som gjennom dette prosjektet har fremkommet som sentrale, og søke å vurdere hvordan disse kan bli påvirket i årene som kommer.

Vi har argumentert for at betydelige restruktureringer i transportmarkedet har skjedd som følge av paneuropeiske institusjonelle endringer som ikke har hatt transportsektoren eksplisitt for øye. På den annen side det vært et 20-årig prosjekt i europeisk transportpolitikk – og ikke minst i den transportpolitiske retorikken – å få overført godsvolumer fra veg til sjø og bane. I mesteparten av denne perioden har dette resultert i kun delvis liberalisering og konkurranseutsetting av europeiske jernbaneselskaper under sterk motstand fra disse, samt en økende avgiftslegging av vegtransporten. I Norge ser vi dog at endringene i jernbaneselskapenes struktur har medført fremvekst av noen tilsynelatende lønnsomme foretak, og at det er en viss forretningsmessig interesse for jernbanedrift. Økende godsmengder på hovedrelasjonene i Norge og utviklingen av nye forretningskonsepter kan derfor medføre at jernbaneløsninger blir ytterligere konkurransedyktige på disse relasjonene, og at dette kan medføre en geografisk restrukturering av deler av vegtransporten, i retning av mindre langtransport og mer tilførselskjøring til jernbaneknutepunkter. De av våre informanter som har synspunkter på dette ønsker en slik utvikling velkommen og forventer ikke at dette vil true deres arbeidsplasser, men snarere gi dem en bedre arbeidssituasjon.

Relatert til transportmiddelfordelingen oppfatter vi også fra enkelte andre hold i lastebilnæringen en større grad av aksept for transportløsninger basert på sjøtransport og jernbane, og også en økt interesse for å utvikle slike. Dette kan indikere at de segmentene i lastebilnæringen som er engasjert i langtransport nå føler seg mindre knyttet til lastebilen og vegtransport, og tenker mer på å utvikle konkurransedyktige transportløsninger uavhengig av – eller snarere på tvers av – transportformer.

Vi ser særlig i stykkgodsmarkedet at behovet for konsolidering av godsmengder har medført fremveksten av store transportaktører, først og fremst samlastere som i mange tilfeller ikke har direkte eierskap til transportmidlene. De sentrale aktørene her var for noen år tilbake tidligere spedisjonsforetak, men utgjøres nå i økende grad av foretak i tidligere nasjonale monopolsituasjoner, som nasjonale postvesen og jernbaneselskaper. Dette har medført en betydelig konsentrasjon av kapital og kontroll, men med en fortsatt desentralisert produksjonsstruktur. Det vi opplever i form av økende innslag av utenlandske transportbedrifter og sjåførere i Norge kommer gjerne som følge av samlasternes beslutninger om hvilke underleverandører som skal benyttes på hvilke relasjoner, og en konsekvens av dette kan også være at norske transportører og sjåførere som er engasjert i disse

nettverkene i større grad må akseptere å operere på andre relasjoner enn der de tradisjonelt har vært "hjemmehørende". Dette kan undergrave den lokale forankring, den lokalkunnskap og de lokale kunderelasjonene transportørene og sjåførene har, og innebære ytterligere fravær fra hjemmet for sjåførene.

Vi er ikke kjent med prognoser for godstransportutviklingen som ikke anser at vegtransporten vil øke også i fremtiden. På europeisk nivå synes det eneste moment som vil bidra til at sjåførbehovet ikke vil øke like sterk å være en eventuell overgang til lengre vogntog, uten at vi kan forvente den helt store effekten av dette hva samlet sjåførbehov angår. Hvis vi ser bort fra konjunktursvingninger i økonomien vil vi altså anta at det vil være et fortsatt sjåførbehov i fremtiden. Våre informanter i dette prosjektet stilte seg tvilende til mulighetene for fremtidig rekruttering, ettersom de anså at ungdom har andre forventninger til et yrkes innhold. Dette skyldes sikkert også at ungdom er stilt overfor et vesentlig bredere utdanningstilbud og – på grunn av økt geografisk mobilitet i samfunnet – et mer variert arbeidsmarkedstilbud. Vi opplevde også at blant de få yngre sjåførene vi intervjuet i alle fall var enkelte som absolutt ikke hadde fått innfridd de forventningene de hadde hatt til langtransportsjåføreryrket.

### 9.3 Kompetanse og status

Med implementeringen av yrkessjåførdirektivet økes inngangsbilletten til sjåføreryrket betydelig. Dette vil medføre en økning av sjåførenes formelle kompetanse, og vi vil anta at det også i alle fall potensielt kan øke deres realkompetanse. Vi kan allikevel ikke se at dette i særlig grad vil påvirke yrkets *status*, altså hvordan yrket blant arbeidssøkere vil bli vurdert i forhold til andre yrker. Ofte vil et individ sin posisjon i den tekniske (bedriftsinterne) arbeidsdelingen definere individets sosiale status, men da transportbedriftene er gjenstand for en eksternalisering av sine kunders tekniske arbeidsdeling og i tillegg er i gjennomsnitt svært små og med en flat intern struktur, bestemmes sjåførenes status av transportbedriftens plass i det industrielle nettverkets arbeidsdeling. Vi er av den oppfatning at det er en lang veg på gå fra å pålegge sjåførene økt formell kompetanse til å endre transportleddets posisjon i industrielle nettverk.

Vi er sikre på at effektene av yrkessjåførforskriften vil bli evaluert etter hvert, men vi ser i alle fall en mulighet for at den økte kompetansen opplæringen tilfører lastebilnæringen ikke vil gjøre bransjen mer attraktiv å arbeide i, mens kostnadene ved å tilegne seg denne kompetansen kan utgjøre en ytterligere barriere mot å søke seg til sjåføreryrket. Det ligger i forskriften klare krav til undervisningens innhold, til godkjenning av opplæringsenheter og tilsyn med disse, men hvor og når det vil bli tilbudt kurs, hva de skal koste og hvem som skal betale er overlatt til markedets selvorganisering.

I rutebilnæringen vil vi hevde at en betydelig del av den kompetansen lastebilsjåførene forventes å ha er nedfelt i rutebilselskapenes systemer og rutiner. Rutebilselskapene har dermed en vesentlig mer "fordistisk" produksjonssystem, med sterk atskillelse mellom utforming, organisering, utøvelse og kontroll av produksjonen enn hva vi ser i lastebilbransjen. En forutsetning for en slik produksjonsform er at kompetanse kan overføres fra det utøvende individ til

foretakets system: "Cheap labour needs expensive machines" har vært et slagord anvendt på den fordristiske produksjonsform, og vi vil ikke se bort fra at detaljorganiseringen av produksjonen i rutebilnæringen har gjort det mulig å holde kompetansen og kostnadene på arbeidskraften nede.

En slik strategi kunne jo være potensielt tenkelig for lastebilnæringens vedkommende også, at en sterkere sentral design, organisering og kontroll av selve produksjonen av transporttjenester vil redusere kompetansebehovet hos utøverne, noe som vil kunne medføre lavere arbeidskraftkostnader. Et eksempel på dette, som har vært av betydning for transportavviklingen dog uten at det har revolusjonert næringen, er GPS-løsninger som innebærer en overføring av individuell lokalkunnskap til bedriftens eierskap.

Slike kompetanseoverførende strategier er ikke bare transportpolitisk ukorrekte, de er stikk i strid med den institusjonelle utviklingen. Vi oppfatter innføringen av yrkessjåførutdanningen dit hen at lastebilforetakene skal tilføres kompetanse gjennom sjåførene, ikke omvendt: Kompetansekravet for den aspirerende sjåfør består nå altså i tillegg til førerkortet at vedkommende gjennomgår fra 140 til 280 timers opplæring, avhengig av alder og størrelsen på kjøretøyet vedkommende skal føre. For å bli lastebileier, derimot, består kompetansekravet kun av 40 timers opplæring. Etter vår oppfatning er det da et misforhold mellom samfunnets kompetansekrav til bedriften og hva som kreves av sjåføren. Et motargument har vært at "en god bedriftsleder trenger ikke være en god sjåfør", men vi kan ikke se annet enn at mange av yrkessjåførutdanningens elementer snarere burde være obligatorisk kunnskap for den som skal eie og drive en transportbedrift.

Vi antar at det er historiske forhold som ligger til grunn for at det til enhver tid er *sjåføren* som i siste instans i så stor grad ansvarliggjøres ikke bare fra transportbedriftens side i forhold til at transportene skal foregå i henhold til kundenes logistikkraft og transportbedriftens effektivitetskrav, men også fra myndighetenes side i forhold til overholdelse av et svært omfattende og fragmentert regelverk. Vi kan ikke forstå annet enn at dette må utgjøre en form for personlig ansvarliggjøring av arbeidstakere for både bedriftsmessige og regulatoriske forhold som vil være svært uvanlig i andre bransjer.

## 9.4 Kontrollør eller tilrettelegger – myndighetenes rolle

Det har i flere tiår eksistert et betydelig næringspolitiskfokus på en påstått betydning av små- og mellomstore bedrifter (SMB), som i henhold til etter hvert konvensjonell kunnskap skulle være mer markedstilpassede, mer omstillingsdyktige, mer innovative, mer lønnsomme og av den grunn utgjøre mer attraktive arbeidsgivere enn store foretak. Så vel norsk som europeisk lastebilnæring utgjøres i betydelig grad av mikroforetak, noe som etter vår oppfatning hemmer både innovasjonskapasiteten og lønnsomheten i bransjen. Forestillingene om en post-industriell økonomi kjennetegnet ved at "kunnskap er den viktigste ressurs og læring den viktigste prosess" (Lundvall, 1992) synes derfor ikke å ha fått særlig gjennomslag i lastebilnæringen, der det formelle kunnskapskravet er svært lavt og informasjonsflyt begrenses mest mulig av konkurransehensyn. Den foretrukne konkurransestrategi i lastebilnæringen ser derfor ut til å være å imitere konkurrentene til en lavere pris.

Som følge av ”new public management”-ideer bredte det seg for noen år tilbake et økende aksept for at myndighetene i større grad skulle være tilretteleggere av økonomisk aktivitet og ikke bare regulator av denne. Særlig gjaldt dette av hensyn til ”næringslivets internasjonale konkurransevne” i en stadig mer globalisert økonomi. Innenfor næringspolitikken og spesielt regionalpolitikken anså man det som viktig å bidra til nettverksbygging og kunnskapsspredning mellom småbedrifter, samt mellom småbedrifter, kunnskapsinstitusjoner og regionale myndigheter (”Triple helix”: Etzkowitz og Leydesdorff, 1997). Innenfor samferdselsområdet, der en også har ambisjoner om slik tilrettelegging i form av å ”reduere næringslivets avstandskostnader”, synes dette å være tenkt gjennomført ved heving av infrastrukturstandarder (til tross for et i alle fall inntil nylig påviselig økende vedlikeholdsetterslep) og en faktisk gjennomført harmonisering av autodieselpriser til europeisk nivå. Det synes altså ikke å eksistere noe syn på at næringslivets avstandskostnader kan reduseres ved en kvalitativ forbedring av godstransporttilbudet gjennom kompetanseheving i transportbedriftene. Når det nå stilles nye, formelle kompetansekrav til lastebilsjåførene og ikke til bedriftseierne vil vi anta at dette begrunnes i en forestilling om at transportmarkedet selv vil frembringe den ønskelige kvalitet på transporttilbudet. Det vi ser er i alle fall at markedet først og fremst har vært i stand til å frembringe lavest mulig pris på vegtransporttjenestene.

Poenget er at det innenfor andre næringsområder er et offentlig fokus på betydningen av interaksjon mellom aktører i relaterte næringer for å til en kunnskapsdrevet næringsutvikling, mens det innenfor transportsektoren anses at kvaliteten på transporttilbudet er avledet av kvaliteten på infrastrukturen. En nylig utgitt rapport (Bø *et al*, 2011) finner at tettere integrasjon mellom aktørene i verdikjedene potensielt gir betydelige innsparinger i kjøretøykilometer. Men tettere integrasjon medfører også større grad av informasjonsdeling, og vi har tidligere i rapporten fremhevet de barrierene som eksisterer i forhold til dette i transportmarkedet. Vi er enige med Bø *et al* i at det er viktig å anlegge et verdisystemperspektiv på integrasjonen og på informasjonsdelingen, men da transportørene gjerne inngår i en rekke ulike verdisystemer (ved at de kjører for ulike oppdragsgivere) kan vareeierne ha en berettiget mistanke om at informasjonen som deles ikke forblir der den var tenkt å skulle ende<sup>20</sup>.

Vi kjenner til et initiativ til næringslivssamarbeid i Nordland, der logistikkvalitet og transportkostnader står i fokus. Det må understrekes at dette initiativet ikke er basert på ”svakt samarbeid”, altså samarbeid mellom transportkjøpere for å presse transportpriser eller samarbeid mellom transportører for å oppnå gunstige innkjøpsavtaler, men er innrettet mot kunnskapsutveksling mellom industrien og transportørene samt kunnskapstilførsel gjennom kurs, med den hensikt å utvikle kvalitativt bedre og mer kundetilpassede logistikk- og transportløsninger. Vi ville anbefale at erfaringene fra et slikt initiativ ble fulgt nøye opp. Vår erfaring gjennom dette prosjektet er at det som i praksis *blir* fulgt nøye opp er bilen og sjåføren, hvor sistnevnte ansvarliggjøres for en hel rekke forhold som i praksis ligger utenfor hans influensområde.

Den organisatoriske fragmenteringen av vareproduksjon forbundet med motebegreper som ”down-scaling”, ”outsourcing” og ”subcontracting” er blitt

---

<sup>20</sup> Dette vil være en kjent erfaring fra svært mange nettverksinitiativer, uansett bransje.



legitimert med at et verdisystem i sum blir mest effektivt hvis hver aktør spesialiserer på det vedkommende er best på. Business-litteraturen har i betydelig grad forespeilet leserne de best tenkelige ”vinn/vinn”-scenarier som utfall av slike strategier. Vårt syn er snarere at slik argumentasjon bidratt til å legitimere de sterkeste aktørenes strategier, og konklusjonene til Bø *et al* (2011) tyder også på at miljøet blir blant taperne når slike strategier medfører fragmentering av verdikjedene.

## 9.5 Utenlandsk konkurranse

Lastebilnæringen har i mange år prøvd ut ulike løsninger for å holde arbeidskraftskostnadene nede: bruk av utenlandske sjåførere fra land med lavere lønnsnivåer, forsøk på å benytte sjåførere registrert som selvstendige næringsdrivende, ansettelse av norske sjåførere bosatt i regioner med lav arbeidsgiveravgift og i de senere årene outsourcing av transportoppdrag til transportforetak i EUs sist innlemmede land i sentral- og Øst-Europa. Dette siste oppfattes av våre informanter å ha påvirket transportmarkedet til de grader at norsk utenlandskjøring med norske biler og norske sjåførere av de fleste, både organisasjonsrepresentanter, sjåførere og transportforetak, antas å være tapt for alltid. Vi må her understreke at vi i dette prosjektet har vært ute etter sjåførenes egne oppfatninger, da det er disse som former deres holdninger til yrket. SSBs grensepasseringsstatistikk gir et litt mer nyansert bilde: Til tross for at den prosentvise økningen av sentral- og østeuropeiske lastebiler de senere årene, er tonnmengdene som fraktes på norske biler til Kontinentet høyere enn i år 2000. Her ser det ut til at norske transportører har tapt markedsandeler, men ikke at de presses ut av markedet. I tillegg synes det som om norske transportører fortsatt har høye markedsandeler i det skandinaviske markedet, som utgjør en vesentlig del av det samlede godsvolumet.

Allikevel hevder en representant for et større norsk transportmeglerforetak, med betydelig andel av sin trafikk rettet mot Øst-Europa, at de opplever en betydelig utlikning av forskjeller i fraktrater mellom østeuropeiske og vesteuropeiske sjåførere, og at denne utviklingen går vesentlig raskere i enkelte av disse landene enn de for kort tid tilbake ville forutsett. Viktige årsaker til dette hevdes å være at lønnsutviklingen for sjåførere i en del av de sentral- og østeuropeiske landene er vesentlig høyere enn den gjennomsnittlige lønnsutviklingen, samt at EURO-5 krav til kjøretøy og MAUT i Tyskland har drevet frem en lastebilpark i EUs nye medlemsland som er på høyde med - og dermed er like kostbare som - hva vi finner i Vest-Europa. Lønnsnivåene er allikevel ennå ikke utliknet, og vår informant hevder at lønnsforskjeller sammen med ulike nivåer for bedriftsbeskatning og forsikringspremierer forklarende faktorer for ulike fraktprisnivåer.

Vår samtalepartner på dette området, som altså arbeider tett med sentral- og østeuropeiske transportører, hevder at det har oppstått en sjåførmangel i Polen som følge av at mange polske sjåførere kjører utenlands, og at dette blir erstattet med sjåførere fra Hviterussland og Ukraina, som igjen får erstattet sin sjåførmangel med arbeidskraft fra Kasakhstan. Tilførsel av arbeidskraft til lavlønnsyrker foregår altså i en geografisk sett skrittvis prosess.

## 9.6 Er en yrkessjåfør en bilist?

Et særtrekk ved transport som produksjonsform er altså at selve produksjonen foregår i det offentlige rom, på samfunnets allment tilgjengelige infrastruktur. Av den grunn er det selvfølgelig nødvendig å regulere virksomheten på andre måter og av andre grunner enn der produksjonen foregår på et område med regulert adgang. Et problem synes allikevel å være at det når stadig mer omfattende og komplekse regelverk utvikles for å begrense de negative, samfunnsmessige effektene av vegtransporten fortsatt er sjåføren som ansvarliggjøres for forholdene. Et motsatt eksempel kunne være, igjen fra rutebilnæringen, at ansvaret for at kjøre- og hviletidsbestemmelsene overholdes tillegges rutebilselskapet i den forstand at de pålegges å utarbeide et ruteopplegg der dette regelverket overholdes. Sjåførene behøver da ikke ferdsskriver i bussene<sup>21</sup>. Dette er også et eksempel på hvordan kunnskap overføres fra individ (sjåfør) og nedfelles i bedriftens systemer og rutiner. Vi er sikre på at det finnes betydelig kompetanse både i transportforetakenes ledelse og blant sjåførene, men vi oppfatter allikevel at den offentlige orienteringen går i retning av bilen, vegen og sjåføren. Konsekvensen av dette er bl a at det legges et betydelig offentlig ansvar på sjåførens vurderingsevne i forhold til gjennomføringen av et transportoppdrag. Samtidig er det ikke alltid grunn til å tro at sjåførens vurderingsevne vil bli tatt særlig hensyn til i de industrielle nettverkens produksjons- og logistikkstrategier.

Det er en kime til konflikt her, mellom ønsket om å beholde den friheten sjåførene selv verdsetter høyest ved sitt yrke, og å overføre en større del av ansvaret for at transportene gjennomføres på en forskriftsmessig og kostnadseffektiv måte til de som legger premissene for oppdragenes utførelser. Det er her all grunn til å bemerke at alle sjåførene vi har intervjuet tilbakeviser at de pålegges eller forventes å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene eller vektbegrensninger, og at bedriftsledelsen eller befrakterne ofte fungerer som en buffer mellom kunden og sjåføren. Det oppsiktsvekkende etter vårt syn er at hvis denne bufferen svikter, så hviler en stor grad av ansvaret hos sjåføren.

Vi ser i denne undersøkelsen at sjåførene anvender mye av sin tid til andre arbeidsoppgaver enn selve kjøringen, bl a til lasting og lossing. Uten at vi med sikkerhet vet hvordan dette har utviklet seg, har vi et inntrykk av at laste- og losseoppgaver i større grad, og av kostnadsgrunner, er blitt overført fra kundenes lagerarbeidere til sjåførene. Spesielt ved lasting og lossing utenfor normal arbeidstid er det innlysende at det for vareeierne medfører betydelige kostnader å ha sine lagre bemannet på kvelds- og nattetid for å laste og losse biler, i forhold til å overlate dette til sjåføren som ”ikke har noe annet å gjøre allikevel”. Ofte løses dette ekstraarbeidet ved at sjåføren stiller inn ferdsskriveren på ”hviletid” – i stedet for på ”annet arbeid”, som dette egentlig er – for å kunne allokere mest mulig arbeidstid til selve kjøringen. Et mulig utviklingstrekk kunne derfor være, dersom presset på kjøretid og sjåførlønninger skulle øke i fremtiden, at sjåførene ville måtte bruke mer av sin disponible tid til det de har unik kompetanse på,

<sup>21</sup> Denne muligheten er begrenset til ruter kortere enn 50 km, og gjelder således ikke de mange nasjonale og grenseoverskridende langrutene.

nemlig kjøringen, men aktiviteter knyttet til lasting og lossing enten overlates til lager- eller terminalansatte eller automatiseres ytterligere.

Ouellet (1994) hadde bakgrunn fra annet ufaglært arbeid før han også arbeidet som lastebilsjåfør i USA. Ouellet ble i møte med sjåføreryrket overrasket over hvordan sjåførene tilsynelatende tok på seg mer arbeid enn hva som var nødvendig, og også mer arbeid enn de fikk betalt for. Dette sto for Ouellet i kontrast til hans tidligere arbeidserfaring, der de ansattes strategi gikk ut på å gjøre så lite som mulig. Ouellets forklaring på lastebilsjåførenes arbeidsinnsats er at dette bidrar til å gi deres liv mening, og bygger opp under deres selvbilde.

Vi mener at selv med den flora av lønssystemer som eksisterer i transportbransjen i Norge er det vanskelig å påvise at sjåførene utfører ”gratisarbeid”. I så fall måtte vi kunne sammenholde arbeidet de faktisk utfører med hva som er nedfelt i deres arbeidsinstruks, noe få av dem har i særlig grad av detalj. Vi er allikevel på linje med de mange som hevder at sjåførene arbeider mange timer i forhold til lønnsnivået, men det er altså vanskelig å plukke ut enkelte arbeidsoppgaver og hevde at dette er ubetalt arbeid. Vår oppfatning er snarere at måten transportoppdragene er organisert på innebærer at sjåføren er alene ved utføringen av en rekke relaterte arbeidsoppgaver som strekker seg fra å sørge for at bilen er i orden til ethvert oppdrag, gjennom opplasting, kjøring og frem til godset er levert til avtalt tid og sted. Den arbeidermotstand Ouellet opplevde i sin tidligere jobb må ha vært muliggjort av en form for kollektiv handling, slik at enkeltindivider ikke har kunne bli ansvarliggjort for ulydigheten. For en lastebilsjåfør er derimot arbeidsdelingen slik han alene er ansvarlig for en rekke påfølgende arbeidsoppgaver, der muligheten til å gjennomføre hver og en av dem avhenger av at foregående oppgave er løst på en tilfredsstillende måte. I fravær av arbeidsgiverens muligheter for direkte, visuell kontroll med arbeidsoppgavens utførelse blir levering i forhold til avtale indikatoren på hvorvidt oppdraget er tilfredsstillende utført.

Vi opplever altså at sjåførene i svært stor grad ansvarliggjøres for å løse konfliktene mellom næringslivets krav til hurtige og presise transporter og samfunnets krav til sikker og miljøvennlig trafikkavvikling på et vegnett som ikke er anlagt på godstransportens premisser alene. Det er nødvendig at samfunnet håndhever kontroll med gjennomføringen av transportene for å unngå et ytterligere ”race to the bottom” i vegtransportmarkedet, men vi mener innføringen av den obligatoriske yrkessjåfør opplæringen styrker oppfatningen av at det er gjennom sjåførene mener lastebilnæringen best kan profesjonaliseres. Vi mener dette forsterker et allerede overbetont fokus på bilen, sjåføren og kjøringen, mens betydningen av industrinettverkens logistikkstrategier og transportbedriftenes organisering fortsatt neglisjeres.

## **9.7 Oppsummering**

Langtransportsjåførenes arbeidssituasjon er preget av lange arbeidsdager og høyt fravær hjemmefra, liten grad av sosial kontakt og lite kontakt med arbeidsgiveren. Det påligger dem et sterkt press til å gjennomføre transportoppdragene som forventet, selv om det måtte dukke opp uforutsette hindringer undervegs. I tillegg til selve bilkjøringen utgjøres arbeidsdagen av ruteplanlegging, lasting, lossing, bilvedlikehold, verkstedbesøk og noe papirarbeid. Samfunnets ansvarliggjøring av

sjåførene i forhold til gjennomføringen av deres arbeid medfører at det fordres at de har inngående kjennskap til en rekke lover og forskrifter, som kjøre- og hviletidsforskriften, arbeidsmiljøloven, arbeidstidsdirektivet, kjøretøyforskriften, forskrift om bruk av kjøretøy, lov om vegfraktavtaler, yrkestransportloven, veglister m.m.

Samtidig responderer langtransportssjåførene at de opplever en grad av *frihet* i sin arbeidssituasjon som de anser å være den viktigste enkeltfaktor som ligger til grunn for yrkesvalget. Etersom arbeidsdagene deres er svært tett strukturert av vareeierens krav til hurtig og uavbrutt godsfremføring, lastebilforetakenes krav til effektiv kapasitetsutnyttelse og samfunnets krav til arbeidstidsregulering, finner vi liten grad av frihet i tid og rom i sjåførenes arbeidssituasjon. Vi finner et element av frihet eller fleksibilitet i relasjonene mellom arbeidsgivere og arbeidstakere i lastebilforetakene. Foretakene er gjerne svært små, med i gjennomsnitt tre sysselsatte, og fordelingen av arbeidsoppgaver foregår gjerne gjennom de relativt nære relasjonene som utvikler seg mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Dette innebærer at en koordinering av foretakets behov for fleksibel arbeidsinnsats og arbeidstakerens behov for tilpasning av arbeidssituasjonen til livssituasjonen for øvrig i noen grad tilpasses gjennom direkte, personlige samtaler mellom partene.

Først og fremst forstår vi allikevel sjåførenes opplevelser av frihet i arbeidssituasjonen i form av de oppgaver de har knyttet til å løse mindre og større oppgaver på den måten de selv vurderer som best, uten arbeidsgiverens direkte visuelle innsyn, overvåkning og kontroll.

Det særegne ved at produksjonen av transporttjenester foregår i det offentlige rom, på samfunnets allment tilgjengelige infrastruktur, og i samkvem med andre trafikantergruppers benyttelse av denne, gjør det vanskelig å detaljplanlegge arbeidsutførelsen på samme måte som ved produksjon som foretas på lukket område, der design av produksjonsutstyr og organiseringen av produksjonen kan foretas i stor grad i henhold til interne effektivitetshensyn alene.

Strømlinjeformingen av produksjonen av godstransporttjenester på veg kompliseres derfor for det første av at reguleringen av transportene er utformet med tanke på å minimere de forventede konflikter som oppstår i forhold til andre trafikantergrupper, for det andre at det ved utførelse av enkelttransporter til stadighet forekommer ikke-forventede enkelthendelser som følger av at produksjonen foregår i et system transportforetaket har begrensede muligheter til å kontrollere. For sjåfør og transportør å appellere til slike uforutsigbarheter i godsfremføringen har dårlige kår i kontakt med vareeierne, for hvem hurtige og presise transport har blitt stadig viktigere for å kunne utvikle geografisk og funksjonelt fragmenterte produksjonsnettverk der kortere avropstider og redusert lagerhold har vært foretrukne produktivitetsøkende strategier.

Stort sett er det derimot ikke vareeiere og transportbedrifter som blir kontrollert for utformingen av sine logistikk- eller transportløsninger, det er lastebilsjåførene som blir kontrollert i utførelsen av produksjonen. Sjåførene vi har snakket med er stort sett i liten grad negative til måten disse kontrollene gjennomføres på, både med hensyn til tidsbruk og hvordan de møtes av kontrollørene, men er opptatt av den beskjedne grad av offentlig tilrettelegging for at transportene skal kunne gjennomføres på lovlig vis. Dette gjelder spesielt tilbudet av hvileplasser med et minimum av fasiliteter samt fleksibilitet i håndhevingen av kjøre- og

hviletidsbestemmelsene for at sjåførene skal kunne håndtere gjerne små uforutsette hendelser i utføringen av transportoppdraget uten å bli straffet.

Hvis vi sammenlikner med rutebilnæringen, der man ved kjøring av ruter under 50 km lengde ikke er pålagt å benytte ferdsskriver i bussene, blir overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene en oppgave for busselskapet ved utarbeidelse av skiftplaner som både imøtekommer den offentlige kjøpers krav til ruteopplegg, til utnyttelse av bussparken og til sjåførenes arbeidstidsbegrensninger. I rutebilnæringen er det normalt sjåførorganisasjonene som har rollen som kontrollør i forhold til at ruteplanene er i overensstemmelse med lovlig og tariffestet arbeidstid. Ved henvendelse til et større rutebilselskap fikk vi opplyst at de siden 1998 hadde hatt kun en myndighetskontroll av skiftplanenes samsvar med kjøre- og hviletidsreglene, og da var det kun langrutene – altså de hvor det faktisk benyttes ferdsskriver i bussene – som ble kontrollert.

Vi er rimelig sikre på at institusjonaliseringen av samarbeidet mellom partene i arbeidslivet for rutebilnæringens vedkommende medfører stor grad av sannsynlighet for at skiftplanutformingen foretas i henhold til kjøre- og hviletidsbestemmelsene. For lastebilnæringen, med sine mange mikrobedrifter, lav organisasjonsandel og varierte produksjonsmønster synes noe tilsvarende å være vanskelig å få etablert. Vi mener allikevel at det er uheldig at sisteleddet i produksjonskjeden, sjåføren, i så stor grad skal ansvarliggjøres for vurderinger, strategier og beslutninger som ligger utenfor vedkommendes influensområde, og at han da blir vurdert på linje med en hvilken som helst annen trafikant.

Mens deler av norsk rutebilnæring, særlig i byene, gjennom anbudsutsettelser har vært gjenstand for tilsvarende endringer i kunde-leverandørrelasjoner som Drewes Nielsen *et al* (2010) finner i Danmark, opplever vi allikevel den norske rutebilnæringen som mer strukturert og med en mer rigid organisering av produksjonen enn lastebilnæringen. De økte krav om fleksibilitet i lastebilnæringen kommer snarere til uttrykk gjennom outsourcing av transportoppdrag, gjerne via en rekke mellomledd, og hvordan dette påvirker handlingsrommet til mikroforetakene som faktisk utfører selve godsframføringen, snarere enn endringer i de ansattes arbeidsvilkår. De eksisterende kjøre- og hviletidsbestemmelsene innebærer økte muligheter til fleksibilitet i forhold til tidligere regelverk, men da kontrollene tidligere var få og håndhevelsen mindre rigid oppfattes det nåværende regelverk snarere som en innskjerpelse. Sjåførene hevder at de eksisterende kjøre- og hviletidsbestemmelsene i alt overveiende grad har hatt positiv effekt ved at det er blitt slutt på de mest grove utnyttelsene av arbeidskraften, men at håndhevelsen av regelverket er i overkant rigid i forhold til å gi sjåførene muligheter for å tilpasse kjøringen til mindre avvik som måtte oppstå i utføringen av transportoppdragene.

I den næringspolitiske retorikken har det i de siste 15 årene vært et betydelig fokus på betydningen av små og mellomstore bedrifter når det gjelder å skape arbeidsplasser, fremme innovasjoner, produktivitetsøkning, nasjonal konkurransevne og dermed det alminnelige velferdsnivået i samfunnet. Kraften i argumentasjonen har nok avtatt noe de senere årene, men har ganske sikkert bidratt til å rette oppmerksomheten mot slike virksomheter. Dette til tross for at vi til Norge da har importert en retorikk fra land med ganske andre definisjoner på småbedrifters størrelse enn hva vi normalt opererer med her hjemme. Innenfor nærings- og regionalpolitiske områder har det vært generert en rekke initiativer

for å stimulere til samarbeid, kunnskapsutveksling, kompetanseoppbygging og følgelig produktivitetsøkning i små og mellomstore bedrifter.

Samferdselspolitikken har derimot beholdt et konvensjonelt fokus på infrastrukturbygging og regulering, med særlige ønsker om å begrense vegtransportens konkurransevne vis à vis jernbane og sjøtransport. Etter vår oppfatning er det overveiende innslaget av mikroforetak i lastebilnæringen intet pluss for næringen selv, og nyoppstartede lastebilbedrifter innehar ingen av de kvalitetskennetegnene småbedriftsretorikken fremhever. Snarere fremstår det som svært vanskelig å tenke seg betydelige, kvalitative endringer i en næring bestående av så små foretak, med mindre det iverksettes samordnede tiltak.

Implementeringen av yrkessjåførdirektivet fremstår klart som et ønske om å profesjonalisere lastebilsjåførene og å øke kompetansen i lastebilnæringen. Til tross for at mange lastebilforetak besitter betydelig kompetanse på eiersiden, oppfatter vi det allikevel som underlig at tilførselen av kompetanse til transportbedriften skal komme via sjåførene. Det er både nyttig og viktig å øke de ansattes kompetanse, og når nye lastebilforetak startes av personer med sjåførkompetanse vil dette også komme foretaket til gode. Allikevel mener vi det nå oppstår et misforhold mellom kompetansekravene til den som skal eie et transportforetak og til den som skal være ansatt i foretaket, noe som forsterker inntrykket at politikktutformingene rettes mot bilen, kjøringen og sjåføren som en hvilken som helst trafikant, med liten grad av refleksjon rundt de økonomiske systemene vegtransporten er en del av.

De indikasjonene vi har tyder på at kravet om yrkessjåføropplæring vil øke de økonomiske inngangsbarrierene til sjåføryrket betydelig. Det er allerede mangel på sjåførere, selv om dette for øyeblikket synes å gjelde i rutebilnæringen i større grad enn i lastebilnæringen. En må anta at den reservearmè av sjåførere som tok tungbilførerkort kostnadsfritt i Forsvaret eller gjennom ulike arbeidsmarkedstiltak blir sterkt redusert i fremtiden, samtidig som sjåføryrket tilsynelatende har fått ytterligere redusert sin status relativt til andre yrker. Med henvisning til de mange prognoser som anser at vegtransporten vil øke også i fremtiden, kan vi ikke forstå annet enn at et sterkt sjåførbehov vil frembringe endringer i næringen. For oss er det allikevel uklart hva disse endringene vil bestå i. Vår erfaring er at reguleringen av transportmarkedene har vært best egnet til å frembringe lave fraktrater. Vi skulle imøtese reguleringer som var i stand til å øke standarden både for foretak og deres ansatte og som ikke hadde som fremste effekt å undergrave lønnsomheten i bransjen.

Yrkessjåføropplæringen er et viktig skritt i retning av å etablere en forståelse av lastebilsjåførere som yrkesutøvere og ikke bare som bilkjørere. Vi mener allikevel at dersom et slikt kompetansehevende initiativ kun rettes mot sjåførene og ikke mot bedriften, tyder det på at relasjonene mellom vareeierne, transportbedriftenes ledelse og sjåførene ikke er forstått, og at bruk av utekontroller som middel til å regulere lastebilbransjens produksjon tyder på problemer med kvalitativt å skille yrkesutøvende lastebilsjåførere fra andre trafikantgrupper.

Vi mener allikevel ikke et nytt opplæringskrav verken vil profesjonalisere sjåførene i nevneverdig grad eller bidra til å øke yrkets status. Dette syn er delvis basert på erfaringer fra tidligere opplæringsstilbud som utvidet føreropplæring, fagbrev og transportfaglinje i videregående skole. Snarere vitner litteraturen om at sjåføryrket har en fallende status. Det økende innslag av utenlandske transportører

i norsk og vesteuropeisk utenlandstransport tyder på at billige – snarere enn velutdannede – sjåførere er det som etterspørres. Etter vår oppfatning vil en profesjonalisering av sjåførene og en statusheving av yrket først og fremst måtte innebære at transportbedriftene oppnår en status som mer likeverdige forhandlingspartnere i forhold til sine oppdragsgivere, at dette kan bidra til finansiell soliditet og vekst i transportforetakene og at dette igjen kan føre til bedre intern organisering i transportforetakene og mer langsiktige ansettelsesforhold. Dette vil etter vårt syn profesjonalisere sjåførene gjennom deres arbeid. Det er et velkjent problem at lastebilforetakene har problemer med å få tak i flinke sjåførere, det paradoksale ligger i at foretakene selv i så liten grad er villige til å profesjonalisere dem. Etter vår oppfatning har dette sine årsaker i en bransjestruktur bestående av svært mange og svært små foretak med gjennomsnittlig lav lønnsomhet og en markedsstruktur som består av dominerende transportkjøpere i møte med svært konkurranseutsatte transportører. I stedet for ytterligere å skyve ansvar over på individnivå, ved å tro at bransjen kan profesjonaliseres gjennom kursing av sjåførene eller struktureres gjennom vegkantkontroller, mener vi fokus burde rettes mot de lave etableringshindrene for foretak i bransjen. Like lite som Hollywoods filmklisjører er sanne representasjoner av sjåførenes virkelighet, er den næringspolitiske retorikken rundt små og mellomstore bedrifters innovasjons- og utviklingspotensial anvendelig på lastebilnæringen. Den samferdselspolitiske holdningen at infrastrukturtilbudet *i seg selv* skal løse næringslivets transportbehov neglisjerer betydningen av kvaliteten på de kommersielle aktiviteter som utføres *på* denne infrastrukturen. Vi mener økt offentlig oppmerksomhet rettet mot nærings- og yrkesutøvelsen i transportsektoren ville være av stor betydning.

## 10 Konklusjoner og anbefalinger

Vi har i dette prosjektet søkt å øke kunnskapen om langtransportsjåførenes syn på sin egen arbeidssituasjon. Det allment etablerte inntrykket av yrket spenner fra filmskapte klisjeer om frie og selvstendige yrkesutøvere som i stor grad kan bestemme over sin egen arbeidssituasjon til kunnskap ubekvem arbeidstid, tidspress, samt mangelfullt vedlikeholdte biler og brudd på konkurranse-, sikkerhets- og arbeidstidsregulerende som følge av sterk konkurranse og dårlig lønnsomhet.

Det rapporteres fra ulike hold om rekrutteringsproblemer til sjåføreryrket, og det er da nærliggende å stille spørsmål ved om samferdselsmyndighetene, som i betydelig grad er premissgiver for yrkesutøvelsen, kan legge forholdene bedre til rette for å gi sjåførene en bedre arbeidssituasjon.

Vi mener vi i denne rapporten har gitt fylldige beskrivelser av sjåføreryrkets arbeidsinnhold og langtransportsjåførenes arbeidssituasjon, og vi har forsøkt å fremheve de krefter og mekanismer som strukturerer denne arbeidssituasjon. Avslutningsvis ønsker vi derfor kun å foreta en kort oppsummering av hva vi anser å være av størst betydning.

- ✓ Våre informanter gir klart uttrykk for at dimensjoneringen av vegene og standarden på vegvedlikeholdet utgjør et stressmoment i forhold til deres yrkesutøvelse. Et par sjåførere fremholdt kjøring på glatt føre som det mest negative aspektet ved jobben, mens de øvrige hevdet at de sjelden føler direkte frykt eller redsel i forhold til dette. Allikevel medfører kjøringen på det norske vegnettet gjerne en grad av anspenthet de hevder ikke å være belastet med ved kjøring i utlandet.
- ✓ Sjåførene bekrefter også at et dårlig tilbud av fasiliteter tilknyttet å gjennomføre lovpålagte døgnhviler utgjør et negativt moment ved yrket. Yrket som langtransportsjåfør medfører en god del fysisk arbeid, både i forbindelse med lasting og lossing, bilettersyn og kjettingbruk, og da lastebilen utgjør både arbeidsplass og overnattingssted oppleves det som fornedrende ikke å ha tilgang til fasiliteter som dusj og bespisning. Vårt inntrykk er at kafétilbudet på lite trafikkerte strekninger gradvis blir redusert fordi markedsgrunnlaget er for lite, mens parkeringsmulighetene i byene reduseres fordi presset på arealutnyttelsen øker. Mangelen på hvileplasser er et vel dokumentert problem, men det kan jo bemerkes at til tross for at det er 16 år siden Norge gjennom EØS-avtalen tilsluttet seg de kjøre- og hviletidsreglene som i hovedtrekk gjelder i dag, så har fortsatt lite blitt gjort for å legge til rette for at yrkesutøverne kan overholde disse.
- ✓ Seksten år er en betydelig andel av en langtransportsjåførs yrkesliv, og det relativt lave engasjement vi opplevde å møte når vi diskuterte vegrelaterte problemstillinger mener vi i stor grad skyldes en resignasjon over at samferdselspolitiske programmerklæringer ikke har kunnet veie opp for økende vegvedlikeholdsetterslep, og den holdning at målsettinger om å gjøre sjø- og



banetransport mer konkurransekraftig snarere oppleves å ha manifestert seg i strategier for å hemme lastebilnæringen.

- ✓ Så godt som alle sjåførene hevdet at de opplevde en form for frihet i sin yrkesutøvelse som de selv anså å være det mest positive aspektet ved jobben. Våre observasjoner i forbindelse med gjennomføringen av transportoppdragene tyder ikke på at sjåførene har særlig stor frihet verken i tid eller rom, men at de er fritatt fra bedriftsledelsens umiddelbare, nitide og visuelle kontroll samt at de har en grad av frihet til *ad hoc* å løse uforutsette problemer på en måte de selv synes er best. Vi mener denne formen for frihet har lange tradisjoner i lastebilbransjen, men kan fremstå som mindre tilpasset de logistikkrav oppdragsgiverne i dag stiller til hurtig, presis og ikke minst forutsigbar godsfremføring. Til tross for at transportforetakets ledelse gjerne fungerer som en buffer mellom vareeierens krav og de begrensninger som påhviler sjåføren, er det allikevel muligheter for å nedprioritere transportplanleggingen og heller ansvarliggjøre sjåføren. En slik ansvarliggjøring av sjåføren gjøres også i forbindelse med vegkantkontroller.
- ✓ Etter vår oppfatning, og i tråd med en annen nylig utført studie, vil en mer sentralisert transportplanlegging både øke produktiviteten og forutsigbarheten i godsfremføringen, men da dette innebærer en ansvarsoverføring fra sjåfør til ledelse vil det kunne gå på bekostning av friheten til selvstendig problemløsning som sjåførene sterkt verdsetter ved yrket.
- ✓ Gjennom innføringen av yrkessjåførdirektivet videreføres prinsippet om at en profesjonalisering av lastebilnæringen skal foretas gjennom sjåførenes kompetanseheving, til tross for at disse har minimal innflytelse på transportavgjørelsene. Med tanke på de minimale formelle kompetansekrav som stilles til transportforetakenes ledelse synes dette som et tiltak som sementerer en uheldig ansvarsfordeling.
- ✓ Så godt som alle våre informanter fremholder høyt fravær hjemmefra som den største ulempen ved yrket, både fordi det avskjærer dem selv fra familieliv og fritid og også fordi det påfører samboer eller ektefelle et meransvar i familiesituasjonen.
- ✓ Våre informanter hevder selv at de anser at sjåføreryrket har lav sosial status, noe som skyldes de ovenfor nevnte faktorene:
  - Høyt fravær hjemmefra og derved begrensede muligheter til å delta i sosiale relasjoner med familie og venner
  - Et lønnsnivå som ikke kompenserer for dette statustapet

Hvis vi aksepterer argumentet om at det er den tekniske arbeidsdelingen som bestemmer individers sosiale status, er det lett å vise til at lastebilsjåførenes stilling er langt ute og langt nede i næringslivets organisasjonsmessige hierarki. Kunnskap i jobbsammenheng gir sosial status i den grad det er en form for kunnskap markedet etterspør. Vi vet ikke i hvilken grad transportmarkedet har vært konsultert når det gjelder utformingen av yrkessjåførdirektivet, men vi kan ikke se at tidligere tiltak for å heve sjåførenes kompetanse har vært i stand til å motvirke at deres sosiale anseelse har avtatt.

- ✓ Vi opplevde at våre informanter, i likhet med oss som har forestått prosjektet, syntes det var vanskelig å se hvordan sjåføryrket vil utvikle seg inn i fremtiden. Sjåførenes syn på dette preges derfor av en videreføring av eksisterende trender: fallende sosial status, svak lønnsutvikling i forhold til andre yrkesgrupper, mer stress som følge av økende logistikkkrav, fortsatt høyt fravær hjemmefra og følgelig økende rekrutteringsproblemer til yrket.
- ✓ Etter vår oppfatning er det et sterkt behov for å frembringe ny kunnskap om hvordan en profesjonalisering av hele logistikksystemet best kunne ivaretas. Vi vil derfor foreslå at det rettes fokus mot følgende områder:
  - Betydningen av læring og ulike former for kunnskap i transportsektoren: Hva slags kunnskap er avgjørende for ulike yrkesgrupper i transportsektoren, og hva kan gjøres for å legge til rette for læringsprosesser, kompetanseoppbygging og et høyere kunnskapsnivå.
  - Forholdet mellom disintegreerte produksjons-, logistikk- og transportfunksjoner og tilsvarende fragmenterte kunnskapsbaser: Det er dokumentert at tettere funksjonell integrasjon av verdisystemenes produksjons- og transportfunksjoner kan medføre reduserte transportkostnader for vareeierne. Kan den økte informasjonsdelingen en slik tettere integrasjon forutsetter også anvendes til økt kompetanseoppbygging i et dynamisk perspektiv?
  - 16 år med en transportpolitisk utforming sterkt influert av EUs Common Transport Policy har gitt samfunnet rimeligere transport, altså i tråd med ambisjonene for politikktutformingen. Samtidig tyder bransjeanalyser av lastebilnæringen på at næringens økonomiske og kompetansemessige ressursbase undergraves. Et økende press fra vareeierne i retning av hurtig og presis godsfremføring synes ikke i tilstrekkelig grad å ha gitt seg utslag i bedre koordinering av transportgjennomføringen, en svakhet som understøttes av myndighetenes fortsatte ansvarliggjøring av sjåførene. Dette bidrar til at arbeidsvilkårene for sjåførene forverres relativt til andre yrker og motvirker den allmenne ambisjonen om å profesjonalisere vegtransportsektoren. Vi vil derfor anbefale at økt oppmerksomhet rettes mot å vurdere mulighetene for tettere integrasjon mellom vareeier og transportør og for å allokere ansvaret for en samfunnsmessig forsvarlig transportgjennomføring til samarbeidet mellom disse aktørene.

Oppsummert mener vi det er behov for å anlegge et nettverks- eller verdisystemperspektiv på godstransportutøvelsen, der så vel lastebilnæringens bransjestruktur, ressursbehov og virksomhetsutøvelse analyseres, vurderes og kontrolleres ut fra forståelsen av at premisene for transportutøvelsen legges – eller bør legges – i relasjonen mellom vareeier og transportforetakets ledelse. En profesjonalisering av transportbransjen bør derfor ta sikte på å profesjonalisere transportørene i deres forhandlingssituasjon vis á vis transportkjøperne. Ut over dette er det viktig å forstå hvordan transportørene, i likhet med andre foretak, inngår i flere verdisystemer. Altså: rundtursproblematikken. Vi har tidligere referert til at logistikkforskningen i Skandinavia har hatt et tydelig vareeierperspektiv, noe som gir et forenklet inntrykk av transportbransjens utfordringer. Vi vil anbefale en utvidelse av denne analyserammen.

## 11 Referanser

- Agar, M. (1985): *The Dilemmas of Independent Trucking, Independents Declared*. Washington D.C.: Smithsonian Institution Press
- Amin, A. (1994): *Post-Fordism. A Reader*. Oxford: Blackwell Publishers
- Askildsen, T.C. (2006): *Lastebilnæringen i Norge: En bransjebeskrivelse*. TØI-arbeidsdokument nr TØ/1830/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Askildsen, T.C. og A. Gjerdåker (2007): *Godstransport på veg: Lastebilnæringens betydning for vekst, velferd og bosetning*. TØI-rapport nr. 901/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Bjørnland, D. og R. Bjerkelund (2000): *Strukturtrekk i utviklingen i norsk godstransport*. BI-forskningsrapport nr 1/2000. Oslo: Handelshøyskolen BI
- Bø, E. et al (2011): *Bedre utnyttelse av lastebiler. Integrering i forsyningskjeder gir økt transporteffektivitet*. Vegdirektoratrapport nr 2 – 2011. Oslo: Statens vegvesen
- Davis, S. et al (1996): *Job creation and destruction*. Cambridge, Mass. : MIT Press
- Eidhammer, O. og J. Andersen (2009): *Logistikk- og transportindustrien. Utvikling og tjenestetilbud*. TØI-rapport nr 1019/2009. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Eidhammer, O. og V. Jean-Hansen (2008): *Godstransport og logistikk i byer*. TØI-rapport nr 948/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Enerhaug, H. og M. Gamperiene (2010): *Nærtransportsjåførens arbeidsdag - En undersøkelse blant sjåførere i Oslo, Bergen og Trondheim*. AFI-rapport nr 2/2010. Oslo: Arbeidsforskningsinstituttet
- Ennals, R. og B. Gustavsen (1999): *Work Organization and Europe as a Development Coalition*. Amsterdam: John Benjamins Publishing
- Etzkowitz, H. og L. Leydesdorff (red.) (1997): *Universities in the Global Knowledge Economy: A triple helix of university-industry-government relations*. London: Cassell
- Europakommisjonen (1992): *The future development of the Common Transport Policy. A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*. COM(1992)494 final. Brussel: Commission of the European Communities
- Europakommisjonen (1996): *A strategy for revitalising the Community's railways*. COM(1996)421 final. Brussel: Commission of the European Communities
- Europakommisjonen (1997): *Green Paper on seaports and maritime infrastructure*. COM(1997)678 final. Brussel: Commission of the European Communities

- Europakommisjonen (2001): *European Transport Policy for 2010.: Time to Decide*. COM(2001)370 Final. Brussel: Europakommisjonen
- Europakommisjonen (2009): *Road Freight Transport Vademecum*. Brussel: Commission of the European Communities
- European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (2004): *EU road freight transport sector: Work and employment conditions*. Dublin: Eurofound
- Florida, R. (2002): *The rise of the creative class : and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York : Basic Books
- Grøn, S. (2008): *Sikkerhedskultur og arbeidspraksis hos lastvognschauffører - en fortælling om frihed og tanketorsk*. Roskilde: Roskilde Univeristetscenter
- Harrison, B. (1997): *Lean and Mean*. New York: The Guilford Press
- Hirdmann, Y. (1998): Genussystemet – refleksjoner kring kvinnors sociala underordning, i *Kvinnovetenskaplig tidsskrift*, s. 49-63
- Hirschmann, A.O. (1970): *Exit, voice, and loyalty : responses to decline in firms, organizations, and states*. Cambridge, Mass. : Harvard University Press
- Jessop, B. (2002): *The future of the capitalist state*. Cambridge: Polity Press
- Lundvall, B.-Å., (2004): *Why the New Economy is a Learning Economy*. DRUID Working Paper no 04-01. Copenhagen: Danish Research Unit for Industrial Dynamics
- Lundvall, B.-Å. og B. Johnson (1994): The Learning Economy, i *Journal of Industrial Studies*, Vol.1 nr 2, s 23-42
- Marx, K. (1844): *Economic and Philosophic Manuscripts*. Reprint, Moscow: Foreign Languages Publishing House, 1959
- Nehls, E. (2003): *Vägval*. Göteborg: Etnologiska föreningen i Västsverige
- Ouellet, L. (1994): *Pedal to the Metal, the Work Lives of Truckers*. Philadelphia: Temple University Press
- Persson, G. (2001): Fagområdet logistikk, i Bjørnland, D. *et al* (red): *Logistikk – et lederansvar*. Oslo: Gyldendal Akademisk AS
- Piore, M. og C.F. Sabel (1984): *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*. New York: Basic Books
- Polanyi, M. (1966): *The tacit dimension*. Garden City: Doubleday
- Rideng, A. og L. Vågane (2010): *Transportytelser I Norge 1946-2009*. TØI-rapport nr 1090/2010. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Samferdselsdepartementet (2009): *Nasjonal transportplan 2010-2019*. St.meld. nr 16 (2008-2009). Oslo: Statens forvaltningstjeneste
- Sayer, A. og R. Walker (1992): *The New Social Economy: Reworking the Division of Labour*. Cambridge: Blackwell
- Sengenberger, W. *et al* (1990): *The Re-emergence of small enterprises : industrial restructuring in industrialised countries*. Geneva : International Institute for Labour Studies

- Sennett, R. (1998): *The Corrosion of Character. The Personal Consequences of Work in the New Capitalism*. New York: Norton
- Smith, A. (1776): *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Red: R.H. Campbell og A.S. Skinner Oxford: Clarendon Press, 1976
- Smith, N. (1984): *Uneven development: nature, capital, and the production of space*. Oxford: Blackwell
- Statens vegvesen (2001): *Kjøre- og hviletider. Regelverk, fortolkninger, praksis mv*. Håndbok 228. Oslo: Statens vegvesen
- Statens vegvesen (2003): *Temahefte til håndbok 111. Standard for drift og vedlikehold*. Intern rapport nr 2337. Oslo: Statens vegvesen
- Statens vegvesen (2010): *Døgnhvileplasser for tungtransporten*. Håndbok 279. Oslo: Statens vegvesen
- Stiberg-Jamt, R. et al (2006): *Måling av næringslivets regelverkskostnader knyttet til hendelsene "Ansette en person" og "Drive en godsbil"*. Kristiansand: Oxford Research AS
- Taylor, F.W. (1911): *The Principles of Scientific Management*. New York: Harper & Brothers
- Tranøy, B.S. (2006): *Markedets makt over sinnene*. Oslo: Aschehoug
- Womack, J. et al (1990): *The Machine that Changed the World*. New York: Macmillan

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo