

Trafikktelling Svinesund

7 - 9. august 2022

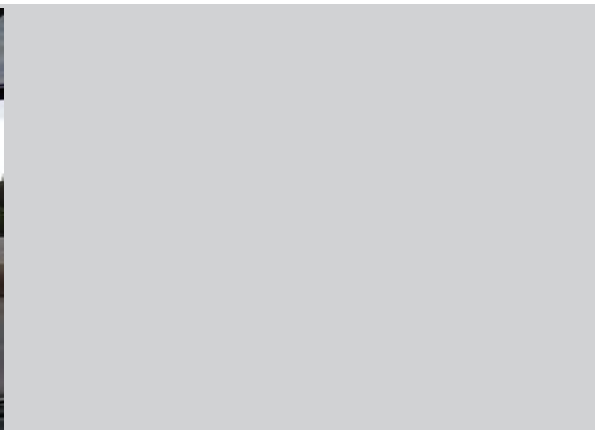
*En rapport fra
Transport & Logistikkforbundet*



Innhold

<i>72 - timers trafikktelling på Svinesund.....</i>	<i>3</i>
<i>Liten endring i omfang.....</i>	<i>4</i>
<i>Svinesund august 2022.....</i>	<i>5</i>
<i>Sammenligning 2018 - 2019 - 2020 - 2021 og 2022.....</i>	<i>6</i>
<i>Polsk dominans.....</i>	<i>7</i>

72 - timers trafikk telling på Svinesund



På vei inn i et
lukrativt marked

Sikkert tallmateriale er en mangelvare i transport – Norge. Vi vet at det er mange utenlandske vogntog på norske veier, men vi vet ikke så mye mer om dem.

I forbindelse med TLFs transportregister og tydeliggjøringen av viktigheten av påseplikten har vi valgt å foreta en årlig telling på Svinesund. Dette er den femte rapporten i rekken.

I tre døgn registrerer vi hvert eneste vogntog som passerer gjennom tollen på Svinesund. Myndighetene tar ofte til orde for at de vil redusere antallet vogntog på veiene. Vet politikerne våre at flere hundre vogntog hver eneste dag kommer unødvendig over grensen?

Liten endring i omfang

Det skulle raskt vise seg at en slik telling kan være spennende, for noe av det vi dokumenterte visste vi ikke fra før.

Vi var klar over at kapellbiler (gardintraller) ville score høyt på tellingen vår. For når vi fokuserer på selskap som Kreiss, Vlantana og Girteka som hovedsakelig bruker termotraller, går en svært stor kategori under radaren - Nemlig kapellbilene. Det er i denne kategorien vi ser de eldste og dårligste kjøretøyene.

Omfanget av kapellbiler var en av de tingene vi ville belyse med tellingen vår.

Alle har vi hørt at vogntog kommer inn over grensen nesten uten lass. Vi kan anslå at kanskje opp mot halvparten av gardintrallene som kom inn over grensen når vi talte var så godt som tom. Nå snakker vi om flere hundre vogntog hvert døgn.

Lederen for Statens Vegvesen på Svinesund og representanter for Tollvesenet har tidligere bekreftet dette inntrykket og fortalte da om svært mange vogntog som tollet inn en pall eller to med vekt mellom ett og to tonn.

Dermed får de adgang til kabotasjemarkedet.

Smutthullet som er årsaken til den omfattende transportkriminaliteten i Norge er skapt av vårt eget Samferdselsdepartement i 2013.

I et rundskriv ble det gjort en endring som skulle få store konsekvenser for den norske transportbransjen.

Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 sier at det kjøretøyet som frakter godset inn over grensen er det kjøretøyet man har til rådighet når man skal kjøre kabotasje. Altså den aktuelle trekkbilens og den sammenkoblede tilhengeren.

Vegfraktloven benytter samme definisjoner

Videre sier forordningen at både trekkbilens og tilhengerens registreringsnummer skal registreres ved grensepassering.

I Norge har man valgt å se bort fra dette og kun registrere trekkbilens som kommer inn over grensen.

Kabotasjens hensikt er at man skal kunne ha med seg lass når man kjører fra losseplassen der man innførte en internasjonal transport og frem til lastestedet hvor man laster et internasjonalt lass ut igjen.

Derfor er EUs regelverk logisk når det kun tillater bruk av den vogntogkombinasjonen som kom over grensen til eventuell kabotasjekjøring.



De kommer fortsatt i stort antall. De har bare fjernet all reklame

Svinesund august 2022



Som i de fire foregående år var det også i 2022 kapellbilene som dominerte kraftig. En av de tidlige oppdagelsene tidligere var at veldig mange utenlandske vogntog kommer over grensen med en pall eller to. Slik var det også denne gangen, og dette er tidligere bekreftet av de som jobber på grensen.

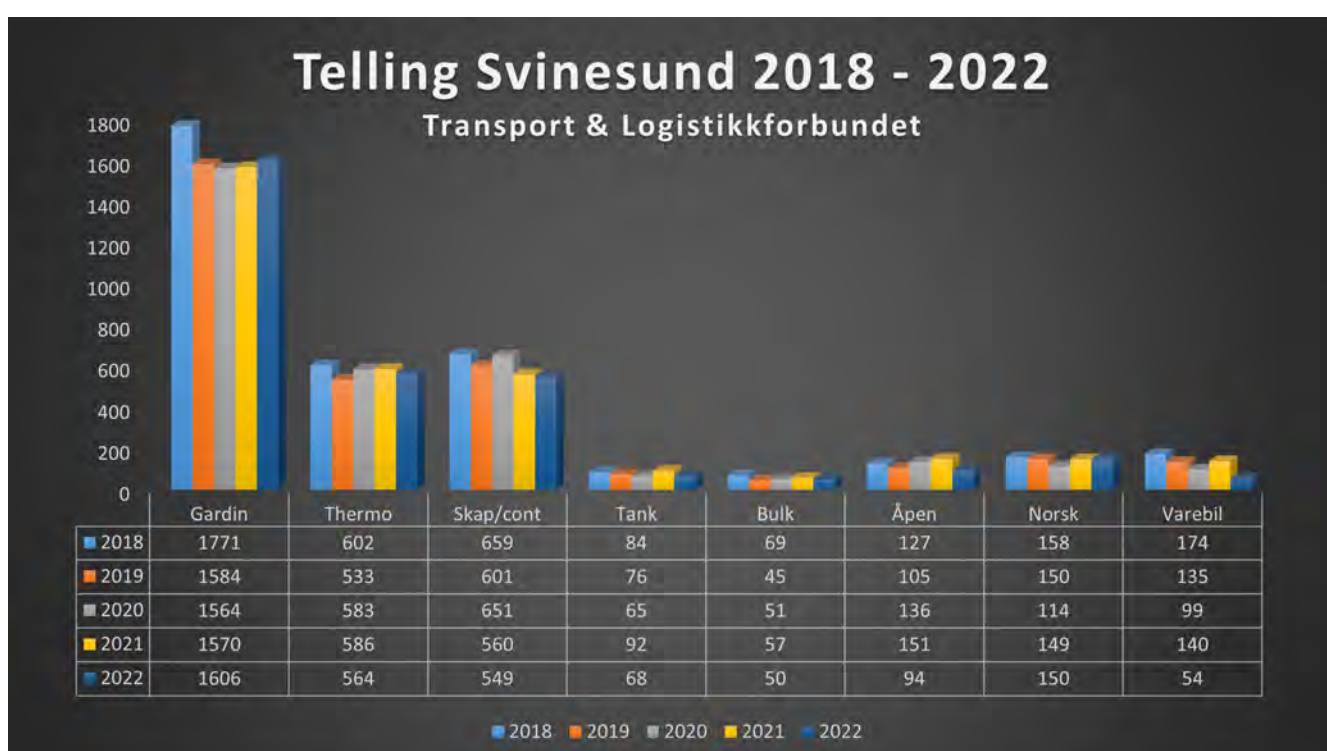
Tungvekter:

Liten tue kan velte stort lass heter det.
Tilsynelatende lite lass kan fort være for tungt.



Sammenligning august 2018 - august 2019 - august 2020 - august 2021 og august 2022

Det ble registrert i alt 3 135 passeringer av tunge kjøretøy over Svinesund i august 2022. Dette er en nedgang på i alt 170 kjøretøy fra august 2021 og fortsatt betydelig lavere enn 2018 som hadde 3644 passeringer på 72 timer. Varebiler under 3,5 t står for den største nedgangen.



Norskregistrerte biler er tilbake på 'normalt' nivå etter en nedgang i 2020.

Den mest markante nedgangen i år står varebilene under 3,5 t for. Nedgangen er på 86 enheter, eller rundt 60%.

Vi registrerer fortsatt at veldig mange av kapellbilene kommer tomme eller nesten tomme inn i landet.

Det vi er vitne til dreier seg ikke om vanlig internasjonal transport.

Polisk dominans

Som i 2021 er det de polsk registrerte vogntogene som dominerer, etterfulgt av Litauen og Sverige. Tallene fra årets telling viser en markant økning i antallet polskregistrerte vogntog.



En annen detalj som tidligere vekket vår oppmerksomhet var omfanget av varebiler under 3500 kg som bedriver langtransport. Disse kjøretøyene er ikke underlagt regelverket om kjøre og hviletid. De er ikke underlagt allmenngjort minstelønn og man kan bare tenke seg hvilke arbeidsforhold disse sjåførene jobber under.

Årets telling viser at disse er redusert med 60% siden forrige telling og har dermed den største nedgangen av alle kjøretøygruppene.



Vi kunne ønske oss at Statens Vegvesen fikk tildelt midler til hyppigere kontroller på Svinesund enn det de hadde når vi var der. Mye gammelt og slitt materiell ruller over grensen, dessverre helt ukontrollert.

Våre 72 timer på grensen underbygger inntrykket av en bransje ingen har kontroll på. Om representanter fra Transportkomiteen har interesse av det tar vi dere gjerne med på en befaring på Svinesund.



Godstransportens egen fagforening.

Transport & logistikkforbundet
organiserer ansatte i virksomheter
som driver med alle typer
godstransport, tur og ekspressbuss
samt ansatte på lager/terminaler

Besøksadresse: Kaldbekkveien16, 3516 Hønefoss
Telefon: 23 65 33 05
Web: www.godsbil.no
Epost: post@godsbil.no

**TRANSPORT & LOGISTIKK
FORBUNDET**