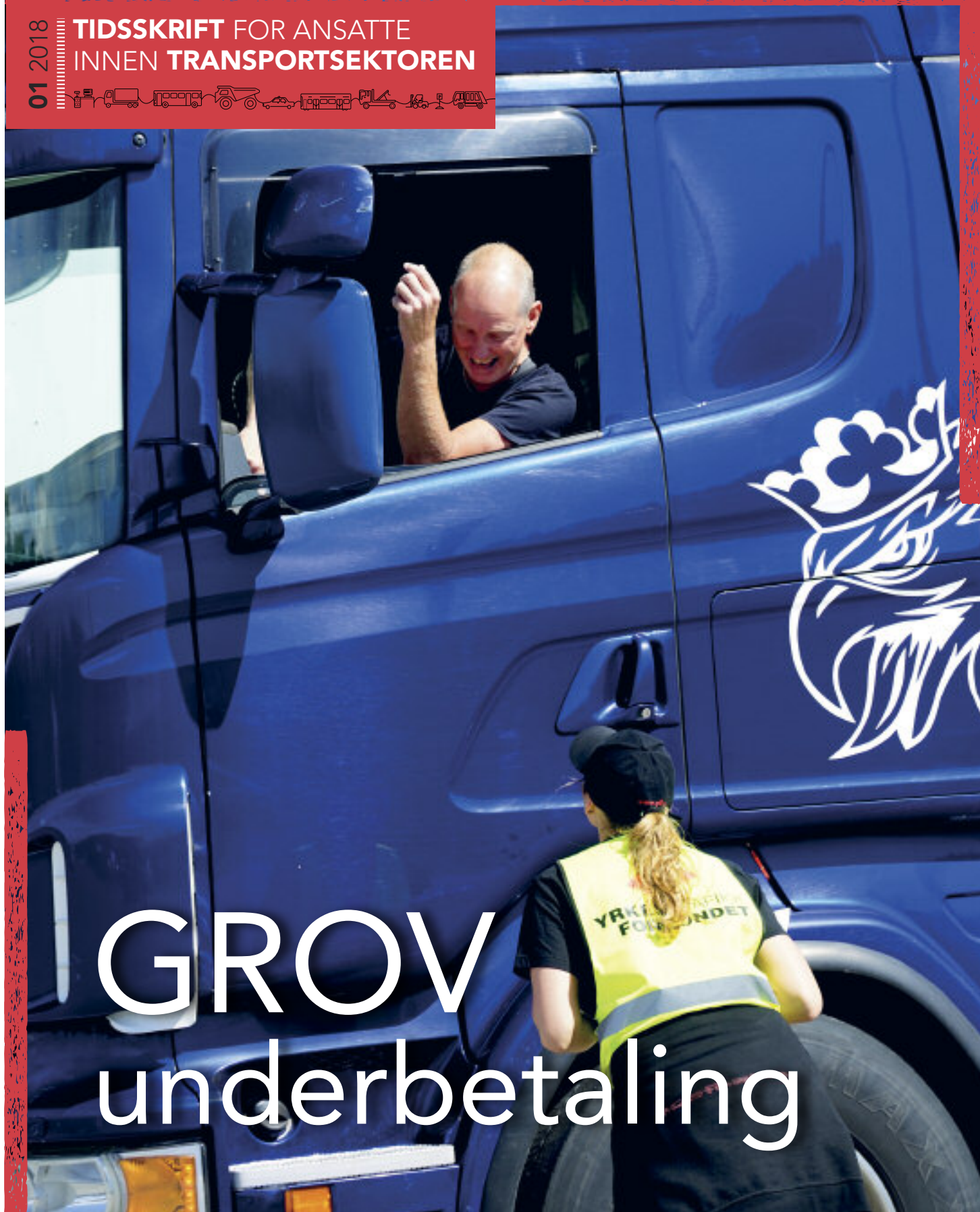


YRKESTRAFIKK[®]

01 2018 TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



GROV underbetaling

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



På livet løs

Jeg må innrømme at jeg stusset da påstanden om at dagens busser ikke har sikkerhet for fører ble tatt opp på YTFs representantskapsmøte for ett år siden. «Kollisjonstester som er gjennomført har vist at fører er sjanseløs ved en frontkollisjon», het det i saken som ble reist av region Trøndelag. Var dette virkelig mulig?

Etter hvert begynte jeg å forhøre meg med skarpskårne bussjournalist-kolleger, men ingen kjente til problemstillingen. I september henvendte jeg meg til Volvo Bussar i Göteborg, som sendte meg dokumentasjon om kollisjonsbeskyttelse for langdistansebusser, men ingenting om by- og forstadsbussførere. Jeg var fortsatt i villrede.

Jeg bestemte meg for å reise problemstillingen på bussmessen i Kortrijk i oktober, der alle de største bussprodusentene i verden var representert. Der forsto jeg at buss-

«Det aller verst tenkelig hadde skjedd, et menneskeliv gikk tapt og en annen arbeidskamerat ble stygt kvestet.»

førerne i Trøndelag hadde rett: Det finnes virkelig ingen beskyttelse ved frontkollisjon! Argumentasjonen gikk på at slike ulykker nærmest aldri fant sted, at risikoen var mikroskopisk og at alle busser ble produsert i henhold til lover og bestemmelser. I verste fall kunne det imidlertid hende «at man befant seg på galt sted til gal tid».

Min konklusjon var at dette var en sak som Yrkestrafikk måtte skrive om, slik gikk det ikke an å ha det. Men det var en ubehagelig sak å servere for folk i julehøytiden, og julenummeret var omtrent fullt av andre spennende problemstillinger, det kunne vel ikke skade om vi utsatte saken til #1 2018.

Ikke før var julenummeret sendt til trykk, så smalt det på Ullensaker. (Se side 6-7.) Det aller verst tenkelig hadde skjedd, et menneskeliv gikk tapt og en annen arbeidskamerat ble stygt kvestet. Marerittet som trønderne hadde advart mot, var blitt en realitet. Verden var blitt en annen.

Etter nyttår har jeg hatt kontakt med YTFs hovedtillitsvalgte i Nettbuss, Petter Louis Pettersen og hovedverneombud Harald Sehm. De kunne fortelle at de har arbeidet med problemstillingen i lengre tid, og forgjeves forsøkt å komme i dialog med myndighetene, ett av verneombudene – Marianne Nattestad fra avdeling Lommedalen – hadde til og med henvendt seg direkte til samferdselsministeren

med kopi til Erna Solberg. Uten respons, selv etter tre purringer. «Det hadde vært hyggelig om du tok deg tid til å høre på hva vi har å si», skrev verneombudet.

Yrkestrafikk tillot oss også å sende en henvendelse i saken, og fikk følgende svar fra fagseksjonen i Samferdselsdepartementet: «Henvendelsene fra Nettbuss om kollisjonssikkerhet i buss er til behandling, og vil bli besvart med det aller første. Vi beklager at tidligere henvendelser om dette temaet ikke er besvart. Nettbuss har all grunn til å forvente raskere respons på slike henvendelser.»

Vi får håpe saken blir tatt på alvor. Ingen er ute etter å fordele skyld eller henge noen. Vi er bare opptatt av en ting: Sørge for at bussførere som kjører by- og forstadsbusser får en best mulig sikret arbeidsplass, slik at ikke arbeidet skal utføres med livet som innsats, selv ved frontkollisjon. Alvoret i saken viser at det ikke er for mye forlangt!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



6



12



28



24



36

Diettens tegn	4
Fullstendig ubeskyttet	6
Grov underbetaling	8
Trikkebuss?	12
Kontaktinformasjon	17
Om prøvetid	22
Funksjonærene	24
Smått & stort.....	26
Portrett: Seriøs ressurs	28
Kultur: Sjåførsjakk	32

Forsidefoto: ARNE DANIELSEN

Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 40 60 37 00
 post@ytf.no – www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 474 00 989
 arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

post@a-o.no

Prepress og layout:

Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Annonsealg:

Tormund Hansen Skinnarmo
 977 11 550
 tormund@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:

Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.

DRAMATISKE DAGER I DIETTENS TEGN

Kun fire dager gikk fra YTF forsto at et foreslått diettkutt kunne føre til katastrofe for langtransportsjåfører til saken var stoppet. Uten en våken og aktiv organisasjon ville saken gått gjennom i Stortinget få dager senere.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Tirsdag 28. november:

YTFs assisterende forhandlingssjef Lin Andrea Gulbrandsen sitter på sitt kontor i Lakkegata i Oslo og oppdaterer seg på det nylig framlagte budsjettforliket mellom de borgerlige partiene, som innebærer at ansatte som mottar diettgodtgjørelse når de er på jobbreise, må betale skatt for deler av beløpet. Konkret skulle nå 150 kroner av diettgodtgjørelsen for hvert døgn skattlegges, noe som kan berøre en halv million skatteyttere.

Lin Andrea forstår at hvis dette gjennomføres vil det slå langt verre ut for langtransportsjåfører. I tariffavtalen står det nemlig at «diett skal utbetales i henhold til det som myndighetene til enhver tid godkjenner som skattefri diett.» Konsekvensen er at sjåførene taper 150 kroner i sin helhet om dette omgjøres til skattbar diett. For en yrkessjåfør med 200 reisedøgn utgjør dette et tap på 30 000 kroner i året.

Lin Andrea varsler forbundsleder Jim Klungnes og de øvrige medarbeiderne i sekretariatet, som straks

innser at dette vil være en katastrofe for YTFs godsmedlemmer. YTF starter hektisk aktivitet for å stoppe forslaget.

YTF sender brev til Stortingets finanskomite der de ber Stortinget ta hensyn til effekten en slik skatte-

endring vil ha for langtransportsjåfører og den allmenngjorte lønnen for utenlandske og norske sjåfører.

Onsdag 29. november:

Artikkelforfatteren besøker YTF-kontoret i anledning årsmøtet i YTF-funksjonærenes landssammenslutning og blir møtt av en oppglødd kommunikasjonsansvarlig Tormund Hansen Skinnarmo som forteller om intens aktivitet og at VG er satt på saken.

Like før midnatt foreligger nettutgaven av VG-artikkelen. VG intervjuer langtransportsjåfør og YTF-medlem Roar Hansen og forbundsleder Jim Klungnes om de dramatiske konsekvensene av forslaget. Administrerende direktør Geir Mo i Norges Lastebileierforbund opplyser på sin side «at NLF verken kan eller vil gå i diskusjoner om dette nå».

Torsdag 30. november:

YTF lager en kampanjeside der både medlemmer og andre kunne sende e-post til stortingsrepresentantene i sitt fylke. Denne blir spredt ut til gods-



Assisterende forhandlingssjef Lin Andrea Gulbrandsen i YTF var den som først forsto konsekvensen av det borgerlige budsjettforslaget, og slo alarm i organisasjonen.

Uten YTFs skarpe øyne rettet mot lastebilnæringen, ville sannsynligvis det famøse diettforslaget, der langtransportsjåfører risikerte å tape 30 000 kroner årlig, gått gjennom i Stortinget.

medlemmer i YTF i et nyhetsbrev sammen med informasjon om saken. Over 1 500 personer benytter seg av siden. YTF omgjør en eksisterende kampanje på Facebook til å rette seg inn mot diettforslaget, og responsen fra medlemmene er overveldende.

Parallelt med medie- og mobiliseringsarbeidet benytter Yrkestrafikkforbundet seg av kontakter i de fleste partier på Stortinget for å få en endring i vedtaket.

Nå kommer resten av godsbransjen på banen. Direktør Geir A. Mo i NLF tar blant annet kontakt med sin partifelle Hans Andreas Limi i Fremskrittspartiet. Hektisk virksomhet finner sted på kryss og tvers – kun fem dager gjenstår før saken skal opp i Stortinget.

Fredag 1. desember:

YTF sender en ny henvendelse til finanskomiteen der ulike forslag til løsning på diettsaken blir skissert. Forbundet får bekreftet at de borgerlige partiene gjennomfører ekstraordinære møter for å behandle saken. De bestemmer seg for å endre diettskattleggingen slik at langtransportsjåfører unntas og får langt på vei beholde dietten med eksisterende sats. I følge NLF forelå den skriftlige bekreftelsen på at saken var løst klokka 13:53.

– YTF har lagt inn lange dager og kvelder for å få gjennomslag. Vi har jobbet målrettet mot media, politikere og andre, både åpent og i kulisene. Uten YTF hadde neppe noen oppdaget denne utilsiktede følgen av budsjettavtalen. Da ville mange sjåfører våknet opp til en annen økonomisk hverdag, oppsummerer YTF-leder Jim Klungnes.



«Parallelt med medie- og mobiliseringsarbeidet benytter Yrkestrafikkforbundet seg av kontakter i de fleste partier på Stortinget for å få en endring i vedtaket.»

BY- OG FORSTADSBUSSJÅFØRER:

UTEN BESKYTTELSE

«For å være helt ærlig, så har førerne av by- og forstadsbusser i praksis så å si ingen beskyttelse», forteller en av nestorene innen europeisk bussproduksjon i fortrolighet til Yrkestrafikk i høst. Ikke lenge etter understreket en tragisk frontkollisjon i Ullensaker hvor utsatt sjåførenes posisjon er.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: DAGFINN TOVEN, STATENS VEGVESEN

Utvikling er ikke alltid positiv. Tidligere var en bybussjåfør sikret med solide bjelker og støtfangere, men etter at motoren ble flyttet bak i bussen er førerplassen senket og kun omgitt av glass og tynne aluminiumsplater. – Ved en frontkollisjon vil frontpartiet der føreren befinner seg bli presset sammen, forklarte vår hjemmelsmann, som ønsket å være anonym.

Bussprodusentene er åpenbart klar over problemstillingen og er opptatt av sikkerhet, men systemene som utvikles er i all hovedsak innrettet på å hindre en frontkollisjon fra å skje.

Tragisk frontkollisjon

Dessverre inntraff nettopp alle sjåførers mareritt den 17. november. Da frontkolliderte to forstadsbusser på fylkesvei 450 – Gamle Kongsvingervei – ved Nakstad i Ullensaker kommune. Ulykken skjedde i en kurve på bunnen av en helning. Veibanen var glatt og bussen som kjørte nedover kom over i motsatt kjørebane.

Resultatet var at sjåføren på den ene bussen omkom, mens kollegaen på den møtende bussen ble stygt

kvestet. Førerplassen på begge bussene ble smadret, mens ingen av passasjerene ble skadet. Skadene var påfallende, tatt i betraktning at hastigheten i kollisjonsøyeblikket var ganske lav. Hadde det vært snakk om en kollisjon mellom to moderne personbiler, ville antakelig kollisjonen ikke medført personskade.

«Overlevelsesaspektene»

Ulykken er nå til utredning hos Statens Havarikommisjon Transport (SHT).

SHT har merket seg hvor dramatisk konsekvensen ble av ulykken, og avdelingsdirektør vei Rolf Mellum poengterer følgende til Yrkestrafikk:

– SHT vil også undersøke overlevelsesaspektene i denne ulykken for om mulig avdekke hvorfor skadeomfanget ble så stort for begge sjåførene.

Mangler lovregulering

Det som er åpenbart er for eksempel at kravene til EU-godkjenning er slappere på buss enn personbil hva gjelder kollisjonssikkerhet. Sikkerheten for bussførere er heller ikke tydelig regulert i lovs form. Ikke engang airbag finnes i buss.

Begge bussene som var involvert i ulykken i Ullensaker tilhørte Nettbuss, noe som har fått hovedtillitsvalgte, verneombud og hovedverneombud som representerer alle fagforeninger til å henvende seg til myndighetene i fellesskap. I et brev til samferdselsministeren, samt stortingets og alle fylkenes samferdselskomiteer, heter det blant annet:

Politisk ansvar

«Vi trenger nå hjelp av dere slik at bussbyggere starter med å bygge tryggere busser for oss som har bussen som arbeidsplass. Vi vil at våre kollegaer bak rattet skal ha en god nok sistebarriere i bussens kollisjonssikkerhet, og dermed muligheten til å overleve en ulykke selv etter at andre barrierer har sviktet.»

Brevet avsluttes slik:

«Det er dere politikere som er eierne av de fylkeskommunale selskapene som bestiller tjenestene, og derfor plasserer vi ansvaret hos dere. Dere må bidra til at sikkerheten økes for bussjåførene i Norge. På vegne av rundt 5 300 sjåfører, 4 hovedtillitsvalgte og hovedverneombudet i Nettbuss AS.»

 redaksjonen@ytf.no



Førerplassene på ulykkesbussene ved frontkollisjonen på Ullensaker i november var fullstendig smadret, med drastiske konsekvenser.



LØNNSUNDERSØKELSE VISER:

GROV UNDERBETA AV UTENLANDSKE SJÅFØRER

Hver tiende ikke-skandinaviske godssjåfør tjener mindre enn 600 euro i måneden. Kun 20 prosent av utlendingene oppga at de fikk utbetalt allmenngjort norsk minstesats ved kjøring i Norge.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

LING



Yrkestrafikkforbundet gjennomførte en spørreundersøkelse blant godssjåførere over to dager på Svinesund i juni 2017 og en dag på Fugleåsen hvileplass. (Se Yrkestrafikk 04 2017.) Målsetningen var å få mer informasjon om lønns- og arbeidsvilkårene til utenlandske sjåførere som kjører i og til Norge, en gruppe som er utsatt for sosial dumping og dårlige vilkår.

Mest omfattende

Sjåførene fikk utdelt et spørreskjema og leste gjennom beskrivelsen av undersøkelsen før de valgte om de ønsket å delta eller ikke. Undersøkelsen ble gjennomført anonymt, og det var veldig få sjåførere som ikke ønsket å delta på undersøkelsen.

Spørreskjemaet inneholder 18 spørsmål, og var oversatt til ti ulike språk: norsk, engelsk, tysk, polsk, rumensk, bulgarsk, slovakisk, slovensk, serbisk og russisk. Det totale antallet som besvarte var omtrent 500, hvorav 390 ble benyttet videre i analysene. De resterende skjemaene hadde mangler eller var ikke mulig å tyde.

– Undersøkelsen er den mest omfattende og grundige som er gjennomført i sitt slag i Norge, opplyser assisterende forhandlingssjef Lin Andrea Gulbrandsen i YTF.

Innleide rumenere

Respondenter kom fra 22 forskjellige land, derav en fjerdedel fra Polen. Ellers er Romania, Litauen og de skandinaviske landene godt representert. Det er stort sett samsvar mellom sjåførenes nasjonalitet og hvilke land lastebilene de kjører er registrert i, med noen viktige unntak: Det er klart flere biler enn sjåførere fra Sverige, Polen og Norge, og det er tydelig flere sjåførere enn biler fra Romania og Ukraina.

– 61 biler var registrert i Sverige, mens kun 37 av sjåførene oppgir å være fra Sverige. En ganske stor andel svenske selskaper benytter altså sjåførere fra andre land enn Sverige. 58 sjåførere var fra Romania, mens bare 29 biler var rumenskregistrerte. Dette tyder på at rumenske sjåførere er ansatt i, eller innleid for å kjøre i andre land, forklarer Lin Andrea.

Langt under minstelønn

Et stort flertall av sjåførene oppga å være ansatte arbeidstakere. 73,6 prosent oppgir å være fast ansatt, mens 19,7 prosent oppgir å være midlertidig ansatt. Mindre enn 2 prosent svarer at de er selvstendig næringsdrivende eller bileiere.

Dette betyr at nesten alle har en arbeidsgiver og skal omfattes av

regelverket som gjelder for arbeidstakere.

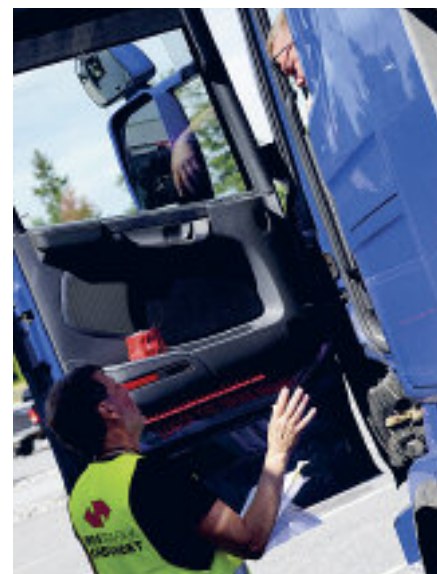
Likevel oppgir sjåførene langt lavere lønninger enn den norske minstelønnen i tariffavtalene og allmenngjøringen. Medianlønna (en vanlig type snittberegning) for alle sjåførene, inkludert de norske, er 1900 euro i måneden. De skandinaviske sjåførene har gjennomgående høyere lønninger enn andre. Hvis vi ser bort fra de skandinaviske sjåførene, tjener 10 prosent av de øvrige 600 euro eller mindre. Kun 11 prosent har en lønn på 2500 euro eller mer.

– Omregnet til kroner tjener 43 prosent av de ikke-skandinaviske sjåførene 15 000 kroner eller mindre per måned. Til sammenligning utgjør allmenngjort lønn for godssjåførere i Norge 27 327 kroner per måned, opplyser Lin Andrea.

Under norsk lønn

9 prosent av de utenlandske sjåførene oppga å ha kjørt kabotasje i Norge i løpet av de siste 12 månedene, mens 20 prosent oppga å ha kjørt fra 50 til over 80 oppdrag i Norge de siste 12 månedene. De aller fleste oppgir at de får lik lønn i Norge som når de kjører i andre land.

Kun 10,5 prosent oppgir å få høyere lønn når de kjører i Norge, mens 9,5 prosent faktisk oppgir





å få lavere lønn i Norge enn andre land. 34 prosent av sjåførene visste at de hadde krav på allmenngjort minstelønn når de kjører innenlands i Norge, men kun 20 prosent oppga at de fikk betalt allmenngjort lønn.

Tatt opp i Stortinget

Da resultatene av undersøkelsen forelå, spilte YTF under en høring inn et forslag til arbeids- og sosialkomiteen på Stortinget. Flertallet i komiteen (Ap, SV og Sp) sendte i desember følgende forslag til Stortinget:

«Stortinget ber regjeringen gi fullmakt til at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet sammen eller hver for seg ved kontroll på veien kan kreve dokumentasjon fra lastebil- og bussjåfører som viser at deres arbeidsavtale er i tråd med allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkår.»

YTF fikk ikke gjennomslag for et pålegg fra Stortinget om å gjøre endringen, men det er altså ikke ensbetydende med at det ikke blir noe av. Saken ligger fortsatt til utredning hos Statens vegvesen og departementet ønsker også en videre utredning av spørsmålet.

Krever handling

– Sjåførene er åpenbart underbetalt, og får ikke de lønningene som de har krav på. Dette er åpenbart sosial dumping. Da holder det ikke med nye løfter om utredninger, nå må vi ha handling, understreker forbundsleder Jim Klungnes i YTF.

– At noe gjøres er avgjørende både i et medmenneskelig perspektiv for utnyttede sjåfører, for norske bedrifters økonomi og for norske arbeidsplasser. Det går virkelig ikke an å sitte på hendene i denne saken!

 redaksjonen@ytf.no

«Omregnet til kroner tjener 43 prosent av de ikke-skandinaviske sjåførene 15 000 kroner eller mindre per måned. Til sammenligning utgjør allmenngjort lønn for godssjåfører i Norge 27 327 kroner per måned.»

Lin Andrea Gulbrandsen, assisterende forhandlingssjef YTF

BUSSETRIKK ELLER TRIKKEBUSS?

Salgsdirektør Guillaume Legoupil hos den Alstom-eide vognprodusenten NTL avviser at Oslo vil kunne oppnå moderne trikkedrift, selv om han er klar over at det gjennomføres betydningsfull oppdatering av infrastrukturen. Som alternativ markedsfører han en mellomting mellom trikk og buss.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Alstom er en av seks prekvalifiserte potensielle leverandører av sporvogner til Oslo. Sporveien forhandler med leverandørene i disse dager, men Legoupil ga allerede i oktober uttrykk for at den tradisjonsrike trikkeprodusenten har gitt opp den norske hovedstaden.

– Infrastrukturen i Oslo er så dårlig at den ikke lar seg oppgradere til et nivå som er nødvendig for å drive effektiv sporveisdrift. Jeg vil i stedet holde fram Helsingfors som et eksempel på hvordan et godt linjennett skal fungere.

Uttalelsen er oppsiktsvekkende fra en person som fram til februar var salgssjef hos Alstom Transport AB i Stockholm, med ansvar for produkter og service i alle de nordiske landene. Nå er han salg- og utviklingsdirektør i New Translohr (NTL), et franskbasert datterselskap av Alstom.

Trikkebussen Aptis

Yrkestrafikk møtte Legoupil under bussmessa i Kortrijk i oktober, som entusiastisk markedsfører av den splitter nye helelektriske bussen

«Aptis», der Yrkestrafikk fikk gleden av å være med på en prøvetur. Legoupil kunne fortelle at tolv-meteren utelukkende var basert på teknologi og erfaringer fra mange års trikkeproduksjon, det gjaldt alt fra motorer til dørteknologi. Eneste unntaket var dekkene, som var hentet fra lastebilindustrien.

Alstom og NTL har med Aptis for første gang tatt skrittet over til et produkt som ikke går på skinner. Aptis er dessuten et synlig resultat av at trikke- og bussindustri er i ferd med å smelte sammen.

Utslippsfritt Oslo

Ruter presenterte i slutten av november fem batterielektriske busser som skal testes i to år i Oslo-trafikken. Tre operatører skal drifte to busser hver på tre linjer med tre ulike ladesystemer. I disse pilotene vil lading underveis med pantograf benyttes for første gang i ordinær drift. Det er også første gang at batterielektriske leddbusser kjører i Norge. Målet er at Oslo i praksis skal være uten klimautslipp i 2030. Bussene er av type Solaris – utnevnt til «Bus of the year 2017» samt fra den kinesiske storpro-

duzenten BYD (Build your Dreams!).

I løpet av første halvår 2018 skal kontrakt undertegnes for levering av nye sporvogner i hovedstaden. Seks prekvalifiserte tilbydere konkurrerer om leveransen av 87 nye trikker som etter planen skal settes i drift i 2024. Kostnadsrammen er på 4,1 milliarder kroner, og leverandøren får opsjon på leveranse av ytterligere 60 sporvogner.

Kollektivtrafikken i Oslos gater står dermed overfor grunnleggende endring i de kommende år. Spørsmålet er da om vi ikke bør ta den aller nyeste trenden med i betraktning, nemlig at trikk går i retning av buss og vise versa.

Dieselens svanesang

Bakgrunnen for utviklingen er massiv satsing på elektrisk drift innen kollektivtrafikken. Snart 12 år har gått siden Solaris-gründeren Krzysztof Olszewski erklærte at «diesel er død – lenge leve elektrisiteten». Siden har utviklingen gått med stormskritt. Selv om enkelte bussfabrikanter vil suge de siste kronene ut av velprøvde dieselprodukter, går utviklingen særlig i byene ubønnhørlig i helelektrisk retning. ►



Guillaume Legoupil bak rattet på Alstoms nye trikkebuss Aptis. Legoupil, som fram til 2016 var Alstoms salgssjef i Norden, mener at infrastrukturen i Oslo er og vil bli for dårlig for moderne trikkedrift.



Aptis er det mest konkrete beviset på at trikk og buss er i ferd med å smelte sammen. Bussen er utelukkende basert på sporvognsteknologi. Her fra prøvekjøring på bussmessa i Kortrijk i oktober.

«Infrastrukturen i Oslo er så dårlig at den ikke lar seg oppgradere til et nivå som er nødvendig for å drive effektiv sporveisdrift.»

Guillaume Legoupil, salgs- og utviklingsdirektør i Alstom-eide NTL

Innføringen av stadig strengere utslippskrav til dieselmotoren delte for noen år siden bussfabrikantene i to teknologiske retninger, med og en uten tilsetningsstoffet AdBlue, noe som til slutt endte med en syntese av det beste fra begge verdener. Når denne ene løsningen så var fastlagt, virket kun de største produsentene konkurransekraft til å hevde seg i sluttracet.

Elektrisk mangfold

Nå ser det teknologiske skiftet over mot elektrisk drift ut til å føre til et større mangfold både av produsenter. Vi møtte for eksempel representanter fra den engelske fabrikanten Mellor, en opprinnelig limousinprodusent fra Manchester, med røtter tilbake til 1840. nå påberopte de seg å kunne introdusere verdens første helelektriske lavgulvbuss.

Tilsvarende introduseres en hærskere av tekniske løsninger. Vi falt kanskje særlig for en fabrikant som nettopp hadde tatt innover seg at bussbransjen sto overfor store tekniske forandringer, og som derfor lanserte en buss med egen motor-modul. Ved overgang for eksempel fra diesel til hybrid, gass eller batteri, var det bare å bytte ut denne delen, mens resten av bussen var intakt.

Buss som trikk

– Det er spennende å være i bussindustrien for tiden, smilte administrerende direktør Håkan Agnevall på Volvo Bussars stand i Kortrijk.

Volvo var blant de første til å intro-

duusere lading av elbusser via pantograf. Siden har flere kommet etter. Oslo skal i år teste ut tre ulike nullutslippsbusstyper, men pantografen har alle til felles, noe som uvilkarlig bringer tankene tilbake til dager på trikken.

«ExquiCity kombinerer bussens fleksibilitet med trikkens kapasitet.» Sånn presenterer den belgiske bussprodusenten VanHool sine nye superbusser med umiskjennelig sporvognsaktig design. Vognene, som fra september skal binde øst og vest av Belfast sammen i en ny superbusslinje, ble presentert på glitrende vis i Kortrijk av den nord-irske byens borgermester Nuala McAllister.

De 18 meter lange leddbussene i Belfast vil benytte seg av diesel-elektriske hybridmotorer, men ExquiCity leveres også i en 24-meters dobbeltleddet utgave og kan tilpasses ulike driftsformer som brenselceller, batterier eller trolley. Slike busser er kjent i Bergen og Trondheim.

Trikk som buss

Uten kjøreledning: I Dubai ble en trikkelinje uten kjøreledning introdusert høsten 2014. Strømmen hentes fra en tredjeskinne i bakken, som kun er strømførende når den dekkes i sin helhet av trikken, slik at det ikke er fare for elektrisk støt. Vogntypen er Alstom Citadis.

På batteri: I Nanjing i Kina finnes to batteridrevne trikkelinjer, der lithium-ion-batteriener lades via en pantograf på holdeplasser og terminaler, dessuten dynamisk gjennom

akselerasjon. Ladetiden på holdeplassene er 46 sekunder og 10 minutter på terminalene. 90 prosent av traseen er fri for strømledninger. Vognene er utviklet av Bombardier.

På gummihjul: Translohr er en trikketype der trikkene følger en sentral styreskinne, men ellers er utstyrt med gummihjul. Vognene drives av elektrisitet fra en luftledning, og går i trafikk i flere franske og kinesiske byer. Alstom og datterselskapet NTL står bak.

På egne veier: Bombardier har utviklet et liknende system, kalt Guided Light Transit (GLT), med den tilleggsfunksjonen at vognene også kan manøvrere uavhengig av nettet ved hjelp av en ekstra dieselmotor. Disse svært bussliknende trikkene kan du blant annet påtreffe i den franske byen Nancy.

Tenke helhet

Enkel kalkulatorbruk viser at kostnadsrammen for de 87 nye sporvognene i Oslo vil beløpe seg til nær 50 millioner kroner per trikk. Hva oppgraderingen av linjenett og annen infrastruktur vil koste, er antakelig formidabelt. Spørsmålet er om dette til sammen er en god investering.

Siden beslutningsprosessen i slike tunge investeringssaker gjerne går over mange år, er neppe de siste trendene tatt høyde for. Ved å se utviklingen av trikk og buss i sammenheng, vil det kanskje være mulig å tenke økonomi, fleksibilitet, kapasitet og miljøvennlighet som en helhet?

 redaksjonen@ytf.no



Ruter presenterte nye elbussar for Oslo på Rådhusplassen 30. november. Tre operatører skal kjøre på tre linjer med tre ulike ladesystemer i en to års pilot.



Belfast satser tungt på VanHool ExquiCity – en vogntype «som kombinerer bussens fleksibilitet med trikkens kapasitet». Denne trikkebussen er også kjent i Bergen og Trondheim.



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Den reneste og mest effektive **MAN** bybussen gjennom tidene. **MAN** kann.

MAN Lion's City - er en velutformet arbeidsplass som gir sjåføren høy komfort og sikkerhet. **MAN** har vektlagt sjåførførmert i sine bybusser, for å legge forholdene til rette for at også passasjerene skal få en hyggelig opplevelse ved å ta bussen. Våre bybusser tilbyr tekniske høydepunkter ved å senke drivstofforbruket, redusere CO₂-utslippet og optimalisere kjøredynamikken. Kjør inn i fremtiden med banebrytende biogasteknologi og Euro6 motor.

Kort sagt: **MAN Lion's City** - er til glede for sjåfør, passasjer og miljø.

STYRET OG REGIONER

YTFs FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Jim Klungnes
 ☎ 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Nestleder:

Valle, Trude C Sande
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Styremedlemmer:

Ove Helleseeth
 ☎ 932 39 364
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

Svein Roger Skoglund
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

Hans Peter Sørgerd
 ☎ 924 09 265
 ✉ h-soergj@online.no

Knut Authen
 ☎ 934 04 022
 ✉ k.authen@online.no

YTF PENSJONIST-FORENING:

Arnold Thorleif Tveit
 ☎ 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Karsten Arne Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ Karsten.a.larsen@gmail.com

Harald Sigmund Eilertsen
 ☎ 911 63 200
 ✉ haraldseilertsen@online.no

Leif Olaf Westerheim
 ☎ 932 85 091
 ✉ leifow@frisurf.no

KONTROLLKOMITÉ:

Anette Løding Larssen
 ☎ 924 95 677
 ✉ anette.larssen@saltenbil.no

Harald Grimelund
 ☎ 924 04 769
 ✉ haralgri@online.no

Per Kristiansen
 ☎ 984 18 200
 ✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

REGIONER OG LANDS-SAMMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

REGION TRØNDELAG

Hans Peter Sørgerd
 ☎ 924 09 265
 ✉ h-soergj@online.no

MØRE OG ROMSDAL

Kjell Arne Myrvoll
 ☎ 481 59 154
 ✉ kjmyrv@hotmail.no

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

YTF AUST AGDER

Olav Håkon Tørresen
 ☎ 412 77 781
 ✉ olafnova@hotmail.com

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMAR

Håvard Moen
 ☎ 928 88 867
 ✉ moen@inotodden.no

YTF VESTFOLD

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.l.pettersen@nettbus.no

YTF ØSTFOLD

Jan Larsen
 ☎ 909 28 326
 ✉ jan.larsen60@gmail.com

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

YTF BUSKERUD

Gunnleiv Helling
 ☎ 908 93 302
 ✉ gunnleiv.helling@gmail.com

YTF OPPLAND

Ole Inge Kampen
 ☎ 926 29 028
 ✉ ole.inge@hotmail.com

YTF HEDMARK

Espen Leganger
 ☎ 928 94 336
 ✉ ealegang@online.no

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Helleseeth
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

YTF LOGISTIKK

Frank Petersen
 ☎ 452 90 607
 ✉ frank@zapem.net

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Geir Henry Nesthorne
 ☎ 995 85 260
 ✉ geirnesthorne@gmail.com

Avd. 6 Vestfold

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.L.Pettersen@nettbus.no

Avd. 7 Trondheim

Øystein Husby
 ☎ 412 62 355
 ✉ ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss

Tobbis Kristiansen
 ☎ 934 19 118
 ✉ tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder

Kjell A Holbek
 ☎ 943 04 287
 ✉ la3qna@gmail.com

Avd. 10 Mandal/Lister

Odd Arne Ougland
 ☎ 900 11 392
 ✉ oougland@gmail.com

Avd. 11 Nord

Ken Ivar Brattfjell
 ☎ 922 26 288
 ✉ kenbratt.kb@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør- Rogaland

Gunn Karin Næsheim
 ☎ 924 19 335
 ✉ ytf.avdeling13@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Bjørn Audun Fjellalden
 ☎ 992 86 335
 ✉ audu-sve@online.no

Avd. 16 Åndalsnes

Svein Arild Bolsø
 ☎ 941 71 621
 ✉ sarbolso@online.no

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo

Telefon sentralbord: 40 60 37 00 ● **Telefax:** 21 01 38 51

● **E-post:** post@ytf.no ● **Bankgiro:** 1602 47 96594

● **Besøksadresse:** Lakkegata 23

NETTADRESSE: www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



Avd. 17 Steinkjer

Robert Hartvikøy
 📞 957 75 270
 📧 rob-har@online.no

Avd. 20 Sandnessjøen

Roy Hansen
 📞 924 11 984
 📧 rohan5@online.no

Avd. 21 Salten

Tor Nikolai Pedersen
 📞 913 18 379
 📧 tor.n.pedersen@gmail.com

Avd. 22 Vesterålen

Odd-Martin Åsheim
 📞 906 55 039
 📧 omartas@live.com

Avd. 23 Aust Agder

Dag Graarud
 📞 900 56 080
 📧 d-graa@online.no

Avd. 24 Harstad

Steinar Olsen
 📞 992 50 642
 📧 st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana

Rune Pettersen
 📞 952 45 022
 📧 rune.940@online.no

Avd. 29 Jotunheimen

Tomas Jørgen Mosaker
 📞 951 92 016
 📧 tommt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

Hary-Tormod Øie
 📞 920 67 639
 📧 Harry.t.oie@hotmail.com

Avd. 31 Brønnøysund

Odd Dagfinn Solli
 📞 958 36 780
 📧 oddsolli@live.no

Avd. 33 Hedmark

Bjørn Helge Hammes,
 📞 992 11 980,
 📧 bonnis@live.no

Avd. 34 Nettbuss Nittedal

Jan Rischmann
 📞 924 61 358
 📧 jan.rischmann@getmail.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Jens Olai Engeskaug
 📞 992 04 473
 📧 rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Karl Isfeld Jørundsson
 📞 463 58 712
 📧 kallijor@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Linda Myhre
 📞 926 20 612
 📧 linda.myhre@nettbus.no

Avd. 38 Unibuss

Leif-Arne Myhre
 📞 930 64 693
 📧 leifarne.myhre@unibuss.no

Avd. 40 Notodden

Håkon Sørbo
 📞 916 06 020
 📧 hakonsorbo@yahoo.no

Avd. 41 Setesdal

Olaf Håkon Tørresen
 📞 412 77 781
 📧 olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Stig Vinjevoll
 📞 908 93 399
 📧 stig.vinjevoll@hotmail.com

Avd. 44 Dombås

Ståle Stordal
 📞 907 66 299
 📧 stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol

Gunnleiv Helling
 📞 908 93 302
 📧 gunnleiv.helling@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Kåre Bernhard Petersen
 📞 918 22 525
 📧 kbepeter@online.no

Avd. 47 Hamarøy

Magnor Brynjulf Olsen
 📞 950 55 709
 📧 magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 48 Nobina Nesodden

Hans Vilhelmshaugen
 📞 932 04 554
 📧 ytf.nesodden@nobina.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

Hans Petter Sørgerd
 📞 924 09 265
 📧 h-soergj@online.no

Avd. 50 Nettbuss Shuttle

Steinar Nikolaisen
 📞 909 98 600
 📧 snikol@online.no

Avd. 51 Lofoten

Bjørn-Inge Liland
 📞 913 18 386
 📧 bjorn.inge.liland@lofotkraft.net

Avd. 52 Nobina Jernkroken

Rauf Hussain
 📞 413 14 810
 📧 rauf-hussain@hotmail.com

Avd. 53 Torpa

Kjell Arild Bratlien
 📞 950 60 483
 📧 ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn

Jan Edward Larsen
 📞 954 86 985
 📧 jan-henry@hotmail.no

Avd. 55 Vatne

Roy Hatlehol
 📞 957 49 450
 📧 royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Erling Walther Holmeide
 📞 932 10 065
 📧 erlholm@online.no

Avd. 57 Senja

Kristian Høgstad
 📞 950 87 037
 📧 elda-h@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

Magne Haugan Koppen
 📞 416 22 280
 📧 magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Svein Roger Skoglund
 📞 928 63 006
 📧 srogskog@online.no

Avd. 66 Stranda og Omegn

Helge Drabløs
 📞 905 80 112
 📧 hdrablo@online.no

Avd. 72 Sporveien T-bane

Bjørn Nytrø
 📞 934 52 095
 📧 bjorn.nytro@sporveien.com

Avd. 73 Gauldal

Paul Inge Brandegg
 📞 913 22 667
 📧 paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal

Jørn Berntsen
 📞 907 94 133
 📧 joe-b3@online.no

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Stig Morten Rognes
 📞 416 73 598
 📧 s-rognes@online.no

Avd. 78 Mosjøen

Johnny Fjellstad
 📞 412 11 150
 📧 j.fjellstad@live.no

Avd. 82 Etnedal

Tor Arne Stubbene
 📞 942 91 443
 📧 torarnestubbene@gmail.com

Avd. 83 Telemark Bilruter

Tor Østenå
 📞 918 96 145
 📧 ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 88 Bærum

Jan Adriaensen
 📞 452 67 319
 📧 janpm.adriaensen@gmail.com

Avd. 96 Follo

Rune Hansen
 📞 907 48 273
 📧 avd96follo@gmail.com

Avd. 99 Minibuss 24 -7 AS

Kent Wigardt
 📞 920 24 682
 📧 kwigardt@online.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Ottar Arve Karlsen
 📞 932 52 802
 📧 ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Ove Helleseth
 📞 932 39 364
 📧 ove.helleseth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Tom Ånesland
 📧 tomanesland@live.no

Avd. 214 Nobina AS

Tom Stigen Bolstad
 📞 982 55 330
 📧 tom.bolstad@nobina.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Isa Daci
 📞 411 60 974
 📧 rruli@hotmail.com

FAKTA OM YTF

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende partipolitisk uavhengig fagorganisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossistterminaler.

YTFs HOVEDOPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoloring av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær
Svein Arne Giskås
☎ 992 10 551
✉ svein.ame.giskas@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS
Terje Sletbakk
☎ 905 86 569
✉ te-sle@online.no

Avd. 221 Salten Funksjonær
Benedicte Løksti
☎ 916 79 357
✉ benedicte.loksti@saltensbil.no

Avd. 223 Aust Agder
Øyvind Hansen
☎ 920 83 877
✉ oha@sbr.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS
Per Arild Larsen
☎ 979 69 400

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund
Oddveig Gunnvor Skaar
☎ 911 80 588
✉ oddveig_skaar@live.no

Avd. 238 Unibuss Funksjonærer
Bjørnulf Flatland
☎ 952 34 277
✉ bjorgulv.flatland@unibuss.no

Avd. 242 Mørebil AS
Knut Gunnar Aambø
☎ 913 40 493
✉ kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag
Gunvor Beate Bjordal Solvik
☎ 997 28 029
✉ gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 272 Sporveien / Ruter Funksjonærforening
Odd Morten Søby
☎ 902 08 132
✉ odd-morten.sorby@ruter.no

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS
Hilde Laila Kåsa Tveit
☎ 957 58 644
✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær
Tommy Pedersen
☎ 992 06 868
✉ tpedersen@norgesbuss.no

YTF LOGISTIKK
Avd. 550 Posten Bring
Geir Løland
☎ 957 02 734
✉ geir.loland@posten.no

Avd. 599 Alnabru
Roger André Færø
☎ 911 15 918
✉ roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS
Anders I Hansen Vikholt
☎ 413 35 514
✉ anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 HOYER Norge AS
Frank Petersen
☎ 452 90 607
✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing
Per Kristiansen
☎ 984 18 200
✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 606 Sula
Anders Veibust Blindheim
☎ 901 73 281
✉ andblin@mimer.no

Avd. 607 Norsk Stein
Tor Inge Tvergrov
☎ 975 88 372
✉ ttvergrov@yahoo.no

Avd. 613 Gods/Logistikk Rogaland
Willy Andre Korth
☎ 962 29 970
✉ willyandre@ymail.com

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS
Knut Authen
☎ 934 04 022
✉ k.authen@online.no

Avd. 620 DSV ROAD avd. Ålesund
Dan Eddie Klungnes
☎ 992 05 521
✉ d-klung@hotmail.com

Avd. 622 Hernes Transport
Robert Klungervik
☎ 922 17 766
✉ robertklungervik@live.no

Avd. 630 PostNord Langhus
Robin Schei
☎ 916 30 620
✉ robschei@gmail.com

Avd. 635 Bring Linehaul
Jan Norstrøm
☎ 947 99 660
✉ jannenorstrom@hotmail.com

Avd. 636 PostNord Solution
Tom Boberg
☎ 991 13 010
✉ tomboberg49@gmail.com

Avd. 645 TEAM Relocation
Øyvind Madsen
☎ 928 43 058
✉ terje.olsen@teamrelocations.com

Avd. 660 PostNord Alfaset
Lars Kristiansen
☎ 402 84 705
✉ ytf660@gmail.com

Avd. 670 Brødrene Dahl
Kristian Strupstad Olsen Lid
☎ 979 76 657
✉ ytfbdls@gmail.com

Avd. 680 Fosen
Jan-Arne Laberget
☎ 480 53 123
✉ ytf.logistikk@outlook.com

Avd. 685 Renholdsverket
Bjørn Olav Helmersen
☎ 452 92 891
✉ bjola63@gmail.com

Står det feil tillitsvalgt under en avdeling eller om noen av de øvrige opplysningene er feil, må forbundskontoret kontaktes.

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person.

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Linda Wilhelmsen
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda.wilhelmsen@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlæring
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-
sjef/advokat
linda@ytf.no



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Assisterende
forhandlings-
sjef
lin@ytf.no



Jan Arne Laberget
Rådgiver gods
Jan.arne@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Avokat
martin@ytf.no



Marius Træland
Advokatfullmektig
marius@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Tormund Hansen Skinnarmo
Kommunikasjons-
ansvarlig
977 11 550
tormund@ytf.no



Synne Pernille Jakobsen
Ververådgiver
993 65 058
synne@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



Jim Klungnes
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



Trond Jensrud
Gen. sekr
913 10 960
trond@ytf.no



Arne Danielsen
Redaktør
474 00 989
ame@ytf.no

TROR SJÅFØRER VIL ERSTATTES AV ROBOTER

Nordmenn tror roboter kan løse en rekke jobber bedre enn menneskene – til og med svært krevende oppgaver. Over halvparten tror at buss- og taxitjenester vil tas over av roboter i løpet av de ti neste årene. Dette fremkommer i en pressemelding om en nordisk undersøkelse fra IT-selskapet Tieto.

FOTO: ARNE DANIELSEN

Utviklingen innen kunstig intelligens forventes å få en enorm innvirkning på dagens arbeidshverdag – også i transportsektoren. Ifølge en undersøkelse fra Tieto tror 58 prosent at det er sannsynlig at deres taxi- eller bussjåfør vil erstattes av en robot i fremtiden. 48 prosent tror at roboter kan gjøre en like bra eller bedre jobb i rollen som buss- og taxisjåfør enn mennesker.

Syv av ti nordmenn tror at ny teknologi vil gjøre det vanskeligere å få jobb i fremtiden, men kun én av to frykter at deres egen jobb står i fare i møte med teknologiutviklingen. I undersøkelsen, gjennomført av YouGov på vegne av Tieto, er over 3 000 personer fra Sverige, Finland og Norge spurt om utviklingen av kunstig intelligens og hvilken påvirkning det vil ha på samfunnet. Resultatene viser at folk mener at kunstig intelligens dramatisk vil endre yrker i en rekke ulike bransjer.

– Forståelsen for kunstig intelligens er forholdsvis lav i befolkningen, og få innser at dette allerede spiller en stor rolle på mange områder. Kunstig intelligens kommer til å få stor påvirkning på fremtidens



arbeidshverdag, med datadrevne beslutninger som et stadig viktigere supplement til menneskelig kompetanse på ulike nivåer, sier Fredrik Ring, AI-spesialist og leder for datadrevne virksomhet i Tieto.

Blant yrkene nordmenn tror vil erstattes av roboter står transporttjenester, som taxi, buss og annen kollektivtransport blant yrkene øverst på listen. Undersøkelsen viser også at godt over halvparten av nordmenn tror kunstig intelligens vil gjøre livet deres lettere. Samtidig er hele åtte av ti bekymret for konse-

kvensene det vil ha for samfunnet.

– Det er tydelig at bransjer som tidlig tok i bruk ulike former for automatisering forventes å gjennomgå de største endringene. Diskusjonen så langt har fokusert på hvordan teknologi gjør jobber overflødige, men vi bør heller fokusere på hvordan teknologien skaper nye jobber, og mange av disse kjenner vi foreløpig ikke. Kunstig intelligens kommer til å skape nye muligheter i alle bransjer, og vi har bare så vidt begynt å skrape overflaten, sier Ring.

PRØVETID – trang inngang?

Å ansette de rette arbeidstakerne er viktig. I den forbindelse åpner arbeidsmiljøloven for å avtale prøvetid. Artikkelen forsøker å belyse adgangen til slik prøvetid, og hva dette betyr i praksis.

For at prøvetid skal fastsettes må dette avtales skriftlig. En enkel henvisning til prøvetid, og prøvetidens lengde i arbeidsavtalen vil være tilstrekkelig. Det kan avtales opp til seks måneders prøvetid. Lenger prøvetid enn seks måneder vil ikke være gyldig.

Avtale om prøvetid må gjøres ved oppstart av arbeidsforholdet. En kan ikke senere avtale prøvetid.

Dårligere vern

I prøvetiden er det en noe lavere terskel for å si opp arbeidstakere. Loven viser at arbeidstaker her kan sies opp på grunnlag av manglende tilpasning til arbeidet, faglige dyktighet eller pålitelighet. Vurderingene for om en oppsigelse er gyldig er derfor annerledes enn oppsigelser etter prøvetiden.

Selv om terskelen for oppsigelse i prøvetiden er noe lavere, kreves det ikke at arbeidstaker utfører arbeidet ideelt. Om arbeidstaker ligger på et gjennomsnittlig nivå i prøvetiden, er dette tilstrekkelig for hva arbeidsgiver kan kreve. Arbeidsgiver må videre godta at arbeidstaker har manglende erfaring i stillingen. Det kan derfor

Prøvetiden kan være en trang port å komme gjennom.
(Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen)



«Selv om terskelen for oppsigelse i prøvetiden er noe lavere, kreves det ikke at arbeidstaker utfører arbeidet ideelt.»

ikke kreves at arbeidstaker utfører oppgavene tilstrekkelig fra første dag. Arbeidstaker må gis tid for å tilpasse seg en ny stilling, og nye oppgaver.

Tilrettelegging

For tilstrekkelig å kunne vurdere arbeidstakers faglige dyktighet og hvordan arbeidstaker tilpasser seg stillingen kreves tilrettelegging fra arbeidsgiver. Arbeidstaker må gis anledning til å tilpasse seg, og arbeidsgiver må legge til rette for tilpasningen. En viktig forutsetning er arbeidsgivers tilbakemelding og opplæring. Særlig for mer komplekse arbeidsoppgaver er det viktig at opplæring gis. Manglende dokumentasjon på slik opplæring og tilbakemeldinger kan tilsi at arbeidsgiver ikke har lagt til rette for at arbeidstaker skal kunne tilpasse seg de nye oppgavene. Dette kan føre til at det ikke er grunnlag for oppsigelse på dette grunnlag.

Oppsigelsestid

Som vist er det andre vilkår, og lavere terskel for oppsigelse i prøvetid. Videre er oppsigelsesfristen kortere enn etter prøvetidens utløp. For oppsigelser i prøvetiden er det en 14-dagers frist. Fristen begynner å løpe fra den dagen oppsigelsen mottas, ikke den første dagen i den påfølgende måneden, som normalt ved oppsigelser.

Om en oppsigelse i prøvetid bestrides har arbeidstaker som hovedregel ikke rett til å stå i stilling til saken er avgjort, slik som ved øvrige oppsigelser.

For at reglene om prøvetid skal gjelde må oppsigelsen være mottatt før oppsigelsesfristen er utløpt. Om oppsigelsen mottas etter prøvetidens utløp har arbeidstaker det alminnelige stillingsvernet. Arbeidstaker har videre alminnelig oppsigelsesfrist, og har rett til å stå i stilling til saken er avgjort.

Faktaboks:

Arbeidsmiljøloven § 15-6

- (1) Blir arbeidstaker som skriftlig er ansatt på en bestemt prøvetid sagt opp, må oppsigelsen være begrunnet i arbeidstakers tilpasning til arbeidet, faglige dyktighet eller pålitelighet.
- (2) Bestemmelsene i paragrafen her gjelder bare dersom oppsigelsen blir gitt innen utløpet av den avtalte prøvetiden. Prøvetid kan avtales for en periode på inntil seks måneder

Arbeidsmiljøloven § 15-3

- (7) Ved arbeidsavtaler der arbeidstaker skriftlig er ansatt på en bestemt prøvetid, gjelder en gjensidig oppsigelsesfrist på 14 dager, med mindre noe annet er skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

FUNKSJONÆRENE: PÅKOBLET DØGNET RUNDT?

Hvor tilgjengelig er det forventet at en arbeidstaker bør være utover ordinær arbeidstid? Og hvordan skal dette belønnes eller kompenseres? At skillet mellom arbeid og fritid for mange er i ferd med å bli utvasket, var et vesentlig tema på YTF-funksjonærenes landssammenslutnings årsmøte 29. november.

TEKST: MARINA HEYERDAHL OG ARNE DANIELSEN FOTO: ARNE DANIELSEN

Etter at årsmelding og regnskap var godkjent, sto først valg av nytt regionstyre på dagsorden. Det sittende styret besto av leder Ove Hellesest fra avd. 202 i Bergen og Gunvor Bjordal Solvik fra avd. 264 Firda Billag. Årsmøtet ønsket nå å styrke styret, og ble supplert med Marina Heyerdahl fra avd. 272 Sporveien/Ruter i Oslo og Fredrik Storjord fra avd. 238 Unibuss. Marina Heyerdahl ble valgt til representantskapet med Gunvor Bjordal Solvik som vara. (Ove Hellesest er representert via forbundsstyret). Valgene var enstemmige.

Hva omfatter lønningen?

Deretter var det tid for faglig påfyll. Utvalgte og relevante temaer ble grundig drøftet, engasjementet var godt, og kompetansen om hva det vil si å jobbe som funksjonær i 2018 ble utvidet. Advokat Josefine Wærstad, kommunikasjonssjef Tormund Hansen Skinnarmo og generalsekretær Trond Jensrud ledet forsamlingen gjennom det faglige innholdet, og sørget for at spørsmål ble grundig og faglig besvart.

Tarifforhandlinger møter mange i løpet av våren 2018. I motsetning til lønn som tradisjonelt preger tarifforhandlingene, er det nå langt større interesse for å skape forståelse for hvilke verdier en arbeidstaker yter som ikke direkte faller innunder arbeidsinstruks eller tariff, og som derfor må kompenseres i tillegg til ordinær lønn. Hva kan man forvente av en arbeidstaker eller leder

innenfor vanlig lønn og hva bør det gis overtid for? Eller avspasering?

Retten til fritid

Tilgjengelighet er særlig verdt å merke seg. Med den teknologiske virkeligheten vi lever i, der vi stadig er online og tilgjengelig, og med telefonen som en forlengelse av armen – kan skillet mellom jobb og privatliv bli uklart.



Leder Ove Hellesest og sekretær Gunvor Bjordal Solvik har utgjort regionstyre for funksjonærene etter sommeren. Marit Bjerk fra Saltens Bilruter satt som styremedlem fram til sommeren, inntil hun sluttet i arbeidsforholdet.



15 representanter møtte på årsmøtet i landssammenslutningen for funksjonærer i YTF. Møtet, som ble avholdt i forbundets lokaler i Oslo 29. november utvidet regionstyret med to personer, og ga lederen dobbeltstemme ved stemmelikhet.

Dette opptok mange. Noens ekstrainsats utover generell arbeidstid dekkes gjennom høyere lønn, men for andre utløses behov for overtidsbetaling. Behovet for å være tilgjengelig er gjerne avhengig av om organisasjonen har få eller mange ansatte. Der det er færre ansatte, er det ekstra behov for telefonvaktordning på kvelder og helger.

I Frankrike ble det lovbestemt at arbeidstakere fra 1. januar 2017 kan unnlate å svare på e-post utenom arbeidstid. Loven gir dem rett til å være frakoblet og gjelder for alle selskaper med flere enn 50 ansatte. Hensikten med loven er å redusere arbeidsrelatert stress og utbrenthet, men også å tydeliggjøre at besvarelse av e-post utenom arbeidstid i realiteten er ulønnet arbeid. Her kan du lese mer om e-postfrihet i Frankrike:

<https://e24.no/jobb/frankrike/frankrike-innfoerer-e-post-fri/23886936>

Styrets ambisjoner

I 2016 ble det gjennomført en undersøkelse som kartla mange forhold ved det å være funksjonær: Lønn, kjønn og organisasjonsgrad, beredskapsvakter og hvor tilgjengelig man kan være (kan man reise bort, drikke alkohol osv.) anbudsrunder, helseplager osv. En lignende undersøkelse har det nye styret ambisjoner om å gjennomføre i løpet av 2018. Også anbud som tema skal styret fordype seg i, samt mer om beredskap/vakttelefon/tilgjengelighet og lønnsforhandlinger.

 redaksjonen@ytf.no

«Med den teknologiske virkeligheten vi lever i, der vi stadig er online og tilgjengelig, og med telefonen som en forlengelse av armen – kan skillet mellom jobb og privatliv bli uklart.»

YTF fast medlem i regjeringens nye veitrafikkforum

I desember ble det første møtet avholdt hos Samferdselsdepartementet, til stede var representanter fra de faste organisasjonene Yrkestrafikkforbundet, NTF, Spekter, NHO Logistikk og Transport, NHO Transport og NLF. Arbeids- og sosialdepartementet og Vegdirektoratet deltok også på møtet.

Forumet skal møtes 3-4 ganger i året og deltakerne skal komme med innspill til mulige tiltak innenfor dagens regelverk og bidra til utvikling av nye regler på veitransportområdet. Tema for møtet var EU-kommisjonens mobilitetspakker.

– Norge er med i Road Alliance sammen med en rekke andre land i Europa for å kjempe for bedre trafikksikkerhet, ryddigere regler rundt kabotasje og krav om sosiale rettigheter for å bedre arbeidsvilkårene og fremme likere konkurransevilkår i veitransportnæringa. Dette er også sentrale tema i mobilitetspakkene EU jobber med for tiden. Det var derfor et naturlig tema å ta opp på det første møtet i gruppa, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

– Vi er glad for at Solvik-Olsen har tatt grep for å samle de seriøse aktørene i næringen rundt ett bord

for å lytte til innspillene våre i viktige saker for bransjen. Forumet vil gi et godt helhetsbilde av utfordringer i næringen og Yrkestrafikkforbundet vil selvfølgelig sørge for at våre medlemmer blir representert

og ivarettatt på en god måte, uttaler forbundsleder i YTF Jim Klungnes.

Representanter for andre myndigheter og organisasjoner vil møte i forumet ved behov. ●



Forbundsleder Jim Klungnes og advokat Josefine Wærstad representerte YTF på møtet med samferdselsministeren. Foto: Henrik Jonassen/SD

Engasjert medlemsmøte i Unibuss



Forbundsleder Jim Klungnes innledet om tariffoppgjøret under medlemsmøtet til YTF Unibuss på Rosenholm 18. januar. Kravene til oppgjøret ble debattert. Medlemmene var ellers opptatt av alt for stramme kjøretider, som førte til permanente forsinkelser. Mange følte seg heller ikke sett av bedriftsledelsen, som har flyttet vekk fra driften. Ellers er toalettsspørsmålet et evig stridstema, særlig de manglende mulighetene i sentrum ved rådhuset. På møtet ble den engasjerte og trivelige gjengen servert pizza og brus. (Foto: Jim Klungnes) ●

God stemning i Østfold



Avdeling 36 Østfold arrangerte årsmøte og julebord på stamstedet Smaalenene hotell i Askim, med 46 deltakere.

Der fikk Eric Søderqvist Andersen diplom og merke av Tormund Hansen Skinnarmo fra forbundet for 25 års medlemskap.

Kasserer Arnfin Arnesen melder om god stemning og hyggelig lag. Ellers ble nesten hele styret gjen-valgt. (Foto: Arnfin Arnesen) ●



Ny hovedavtale med Virke

YS og Virke ble fredag 12.01 enige om ny hovedavtale for 2018-2021. Eksisterende hovedavtale blir videreført med noen mindre endringer. Flere av endringene er i tråd med hovedavtalen med NHO.

Fra Yrkestrafikkforbundet deltok assisterende forhandlingssjef Lin Andrea Gulbrandsen.

– Vi har oppdatert noen av bestemmelsene i tråd med den teknologiske utviklingen. Det er også bra at de forskjellige hovedavtalene fortsatt følger hverandre og er relativt like, forklarer Gulbrandsen.

Hovedavtalene inneholder blant annet rettigheter for tillitsvalgte og regler for tvisteløsning. De blir ofte omtalt som arbeidslivets grunnlov, og inngår som del 1 i alle tariffavtaler. YTF har flere tariffavtaler med Virke, blant annet for grossist og lageransatte. ●

PORTRETT



9/16/18

SERIØS RESSURS

«Jeg er en seriøs ung mann. Prøver å få tilværelsen til å funke selv om noe butter, og gir ikke opp så lett», bedyrer Espen Kristoffersen. Den unge maskinføreren fra Finnmark ressurs-selskap er også en av YTFs nye ressurser.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Espen Kristoffersen skilte seg ut på grunn av sin unge alder blant deltakerne på YTFs regionsamlinger for de tre nordligste fylkene i Hammerfest i november. Han kjenner de færreste av de øvrige deltakerne som i motsetning av ham er bussførere og i tillegg tilhører generasjonen over. Likevel viser han åpenbar tilfredshet og glede ved å delta, suger til seg kunnskap og lærdom.

27-åringen kan også nikke bekref-tende da varaordfører Marianne Sivertsen Næss holder sitt engasjerte innlegg om hvordan utbyggingen av gassanlegget på Melkøya vendte en nedslitt og pessimistisk polarkom-mune til optimisme og fremtidsro. Han er selv et levende bevis på denne utviklingen.

Lykkelig hjemkomst

– Jeg vokste opp i Hammerfest og bodde der til jeg fylte sytten. Da fikk jeg lærlingplass hos Aker Solutions på Stord og flyttet dit. Var der i fire år, mens jeg tok fagbrev som sveiser.

Underveis giftet jeg meg og fikk barn, og etter endt læretid skaffet jeg meg jobb i Ingeniørvesenet i Kris-tiansand.

Da jeg først reiste sørover var det nedgangstider i Hammerfest. Arbeiderne på Melkøya var ennå ikke kommet ordentlig i gang, og miljøet var hardt blant ungdommen. På en så liten plass kjenner alle hverandre, og mange i mitt årskull som ble igjen i byen er enten flyttet eller har det ikke så bra. For meg var det derfor viktig å komme meg vekk, fork-larer Espen.

– Jeg følte at det var vanskelig å få venner i Kristiansand, og etter at jeg ble skilt for fem år siden, satte jeg kursen hjemover igjen. Da hadde jeg vært borte i åtte-ni år. I mellomtiden hadde Hammerfest utviklet seg voldsomt.

Sinnssykt bra

Nå er han tilbake i hjembyen for godt, har truffet en ny kvinne, blitt far til en liten gutt og bosatt seg i tettstedet Akkarfjord på Kvaløya sør

for Hammerfest by. Så har han også sikret seg en god jobb som maskin-fører hos Finnmark Ressursselskap, et regionalt mottak for avfall fra næringsvirksomhet, samt innsam-ling av avfall fra husholdninger og fritidseiendommer i eierkom-munene Hammerfest og Kvalsund.

– Vi driver også med alle typer gjenvinning, er blant annet veldig gode på papp, men også tre, stål og alt annet næringsavfall som plast og isopor. Vi er i en ung bransje, og inne i en spennende læreprosess, opplyser Espen, og gir klart uttrykk for at han synes jobben er «sinnssykt bra».

Arbeidsoppgavene rullerer. Ei uke kjører han hjullaster, så er det to uker med gravemaskin på sorter-ingsanlegget på Grønset, sør for Hammerfest – for øvrig et aktuelt område for en ny og mindre værhard lokalflyplass. Her kan husholdningene levere diverse typer spesialavfall gratis.

– Jeg jobber mye overtid, har mye å gjøre. På vinteren driver jeg mye

«Å sette seg i en maskin handler mye om rutine. Nå har jeg lyst til å bryte mønsteret og lære nye ting. Mest av alt vil jeg kjøre lastebil.»

med brøyting, starter gjerne ved fem-seks-tida om morgenen, det er kjempeartig.

Lastebil er flott

– Vi er rundt tjue totalt inkludert ledelsen som arbeider her i sel-skapet, en herlig gjeng fordelt på tre avdelinger som både henter søppel og sorterer. Selv har jeg et ønske om å utvikle meg og lære nye ting. Det som er så fint her i bedriften, er at hvis du ønsker ansvar, så får du det. Derfor har jeg nå blant annet blitt verneombud.

Egentlig har han alltid vært et rutinemenneske, men innrømmer at sveising ble kjedelig etter hvert, selv om det var en tilfredsstillelse å merke hvordan han ble ganske god i det han holdt på med.

– Å sette seg i en maskin handler også mye om rutine. Nå har jeg lyst til å bryte mønsteret og lære nye ting. Mest av alt vil jeg kjøre lastebil. Helt fra jeg var ganske liten har jeg nemlig villet kjøre søppelbil eller containerbil, det er en arv jeg har fått etter bestefar. Lastebil er flott, utbryter den unge arbeidsmannen som understreker at han ikke er skapt for å sitte foran en dataskjerm hele dagen.

Så består også hobbyen hans i å mekke biler og snøskutere.

Flere bein

Samtidig er han opptatt av at samfunnet ikke akkurat går i retning av å tilgodese unge mennesker med

praktisk legning. Uten teoretisk bakgrunn blir man lett nedvurdert, dessuten snakkes mye om en kommende automatisering. Da er det viktig å ha flere bein å stå på, innser Espen.

– Som tillitsvalgt lærer du mye nytt, så det er en mulighet jeg absolutt anbefaler unge folk å benytte seg av. Selv har jeg blitt tatt svært godt imot i YTF, og har blant annet blitt kjørt rett inn på Trinn 2-kurs. Kursene er fantastisk gode og læringskurven bratt, foreningsarbeidet gir dessuten mange nye venner.

Drite i bedriften?

I utgangspunktet regjerte Fagforbundet hos Finnmark Ressurselskap, som i kommunen forøvrig. Dette syntes ikke Espen Kristoffersen var noen tilfredsstillende løsning.

– Selv har jeg vært organisert fra jeg startet opp som lærling, men her så vi ikke så mye til de tillitsvalgte ute på arbeidsplassen. Mye gikk på personlige relasjoner, der kun noen få utvalgte ble hørt. Dette skapte en god del turbulens. Vi fikk også et inntrykk av at Fagforbundets holdning i hele kommunen var at «vi driter i hvordan bedriften går, bare vi får det som vi vil». Derfor var det flere av oss som så seg om etter et alternativ.

Herlige YTF

Misnøyen ble oppfanget av regionleder Fred O. Nibe i YTF, som

inviterte karene til pizza på Peppes for å presentere forbundet, der han la vekt på nødvendigheten av at de tillitsvalgte måtte være ute på arbeidsplassen og lytte til medlemmene – alle medlemmene.

– Dagen etter at vi hadde snakket med Fred, gikk ni av oss over til YTF. Jeg må si at det har vært utrolig herlig å gå fra en organisasjon der du bare betalte kontingenten og aldri hørte noe mer, til en aktiv organisasjon som YTF. Jeg satser virkelig på at jeg har kommet for å bli som tillitsvalgt!

Åpne armer

Nå regner han det som en selvfølge at når nye, unge folk blir ansatt, så kommer de til YTF. Selv er han for alvor i ferd med å bli integrert i Yrkestrafikkforbundet, i form av kursing og konferanser. Dessuten verving, ikke minst. Han arbeider jo vitterlig i ressursbransjen.

– Vi jobber nå aktivt for å få organisert arbeidsfolkene fra Sjøgren og sønner. Det er en bedrift vi jobber tett sammen med om håndtering av næringsavfall der de fleste er uorganisert.

Og YTF vil ta imot Espen og andre nykommere med åpne armer. Vi snakker tross alt om de som utgjør framtida både i forbundet og i det stadig mer teoritunge norske samfunnet. Uten de gode praktikerne vil lite bli gjort i fedrelandet.



Fra første kurset med YTF, tillitsvalgtkurs trinn 2.



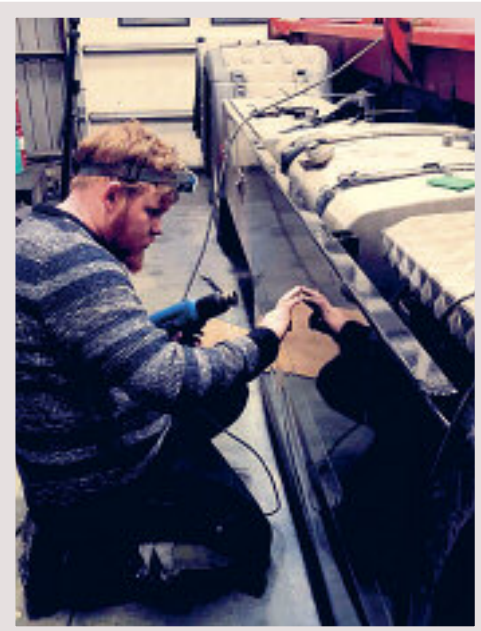
Som liten på fisketur med bestefar inne på Årøya utenfor Alta.



Fra campingplassen på Fals i Kvalsund kommune, der vi hadde vogn mens jeg vokste opp.



Fra prøvekjøring av Ljungby hjullaster.



I full gang med foliering av lastebilen til Finnmark Ressursselskap



Espen og søsteren på båttur med bestemor og bestefar på Årøya utenfor Alta. (Alle fotos: Privat)

SJÅFØRSJAKK

Vi må innrømme at vi hoppet i stolen, da NRKs sjakkekspert Atle Grønn fortalte på TV at stormester Vladimir Dobrov – en av Magnus Carlsens motstandere i hurtigsjakk-VM i romjula – arbeidet som bussjåfør i Moskva. For en spennende kombinasjon!

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Enkelte tror at sjakk er en utpreget intellektuell øvelse, og at gode sjakkspillere derfor helst rekrutteres fra akademikernes rekker. Men i virkeligheten er det ikke slik. Alle sjakkspillere virker å ha en grense for spillestyrken som ikke lar seg forutse, og denne virker å være uavhengig av yrke eller smartness.

Sjakk virker å kreve sin egen form for intelligens, uavhengig av hvordan man ellers presterer, der sjakkspilleren bedriver en blanding av vitenskap, kunst, kampsport og krig. Verdensmester Magnus Carlsen har også ved mange anledninger påpekt at han slett ikke er noe geni, men «bare» verdens beste sjakkspiller. Og en av Norges aller beste sjakkspillere gjennom tidene, den trefoldige norgesmester Erling Myhre, var av yrke postbud og flasket opp i arbeidetsjakken.

Passer perfekt

Selv har jeg gjort meg den erfaring at sjakk er en aktivitet som passer perfekt til et arbeid som sjåfør eller maskinfører. På sytti- og åttitallet var jeg trikkefører i Oslo Sporveier og en lovende sjakkspiller. Med et til dels rutinepreget arbeid, var det ideelt å gruble over et sjakkproblem eller et parti mens jeg kjørte, selvfølgelig uten andre hjelpemidler enn hjernen. Og ved ankomst endeholdsplassen kunne en teoribok eller et reisesjakkspill trylles fram. Sjakken og jobben fylte hverandre ut til fulle.

Etter 13 år på vogna fikk jeg jobb som redaktør, og

«Sjakken og jobben fylte hverandre ut til fulle.»

merket straks at dette arbeidet matchet dårligere med sjakken. Oppgavene ble rett og slett for like, og hodet ble fylt med tanker som fordrev sjakken. Ellers uten sammenlikning, men Magnus kommenterte en gang den briljante engelske matematikeren og stormesteren John Nunn med at han rett og slett hadde for mye i hodet på en gang, noe som distraherete ham fra sjakken.

Sporveissjakk

I forrige utgave portretterte vi YTF-medlem Dag Danielsen, som for ti år siden gikk i spissen for å etablere Vålerenga Sjakklubb, som siden har vokst til å bli Norges ledende. Mange sentrale personer i klubben (og undertegnede) er i tillegg medlemmer av YTF og bedriftsklubben Sporveien sjakkklubb. Sporveien sjakkklubb var i mange år en del av Norges sporveissjakkunion (NSU), som besto av kollektivtrafikkansatte fra alle de nordiske land.

Sporveien sjakkklubb utplasserte i sin tid brett og brikker på alle hvilehytter for buss-, T-bane- og trikkeførere. Disse ble hyppig benyttet. I dag, når interessen for sjakk har nådd store høyder, bør kanskje kravet om utplasserte sjakkspill reises ved tariffoppgjøret?

Stemte ikke

Så fascinert var vi av historien om stormestersjåføren fra Moskva at vi konsulterte vår klubbkamerat, den Norgesbaserte russiske stormester Evgeny Romanov, som smilende kunne avkrefte historien. «Men du må gjerne skrive det, ingen er i stand til å sjekke historien», smiler Evgeny.

I virkeligheten er Dobrov fullt beskjeftiget som profesjonell sjakktrener og spiller, og har nok neppe sittet bak et bussratt. Uansett undergraver dette neppe konklusjonen for oss som mer dyrker sjakken som en hobby: Sjakk er virkelig et glimrende tidsfordriv for sjåførere!

 redaksjonen@ytf.no



YTFs forbundsstyremedlem Bjørn Nytrø under Nordisk Sporveissjakkunions aller siste mesterskap i Reykjavik 2014.



Yrkestrafikks redaktør og artikkelforfatter Arne Danielsen sammen med verdensmester Magnus Carlsen. Arne har skrevet tre bøker om Magnus. Foto: Espen Agdestein

Fikk førerkortet tilbake

Politiet ville beholde førerkortet til langt ut i mars, YTF-medlemmet fikk hjelp av advokat Martin Helle Opedal og er tilbake på veien.

YTF-medlemmet kjørte på en bil bakfra og sammenstøtet førte til materielle skader for begge parter. Det var ingen personskader. Politiet fratok YTF-medlemmet førerkortet på stedet, men han påberopte seg ikke å ha handlet uaktsomt og at det ikke var grunnlag for å holde førerkortet tilbake.

Politiet ville ha førerkortet midlertidig beslaglagt frem til 13. mars i år.

Yrkestrafikkforbundets advokat Martin Helle Opedal representerte YTF-medlemmet i Stavanger tingrett 11. januar. Politiets ønske ble ikke tatt til følge med begrunnelsen at det ikke forelå sannsynlighetsovervekt for at

siktete hadde gjort noe straffbart. Dermed var det ikke grunnlag for å holde førerkortet tilbake.

– Vi er veldig glade for at dette ordnet seg for medlemmet vårt. Jeg vet hvor viktig førerkortet er for våre medlemmer. Det handler om å ha en jobb å gå til, men også om selvfølelse og trygghet i hverdagen, uttaler advokat Opedal.

Forbundsleder Jim Klungnes er også godt fornøyd med utfallet.

– Vi ser at medlemmene våre setter pris på at Yrkestrafikkforbundet har egne advokater som reagerer raskt i slike saker. Advokatene er eksperter på juridiske saker som medlemmene havner i. Det gjør at de ofte er til god hjelp, avrunder Klungnes. ●



Husk at du får YS-pris på bilforsikring hos oss

Som YS-medlem får du 5 prosent ekstra rabatt på Norges mest kjøpte bilforsikring. Er du under 30 år, er rabatten på hele 15 prosent. Dette kommer i tillegg til samle-rabatten på enten 16 eller 20 prosent.

Regn ut din pris på gjensidige.no/bilkalkulator

YRKESTRAFIKK FORBUNDET

Gjensidige

Hardere arbeidsliv

Arbeidslivet endrer seg stadig raskere, endringene skyldes blant annet teknologisk utvikling, hard konkurranse og økende globalisering. Globaliseringen fører til at Norge «importerer» utenlandske firmaer, arbeidstakere, ledelsesteorier og arbeidslivsmodeller.

I følge Medbestemmelsesbarometeret (Se afi.no) bidrar denne importen til en mer autoritær lederstil hos norske bedrifter. Ansatte og tillitsvalgte opplever mer sentral styring, mer konkurranse, flere kontrollmekanismer, mer individuell målstyring og økende bruk av straff og belønning. Styringsretten triumfer. Fire av ti arbeidstakere opplever endring i retning av et mer autoritært arbeidsliv. Verst er offentlig virksomhet og utenlandsk eide selskaper.

Oppslutningen om den norske arbeidslivsmodellen, som vi er så stolte av og som beviselig virker, ser ut til å avta. Samarbeid, medbestemmelse, dialog og enighet virker ikke lenger like relevant eller ønskelig. Dette bekreftes av innspill vi mottar i forbundet, som rapporterer om at mulighetene til medvirkning og medbestemmelse reduseres, særlig lokalt.

I stedet for dialog og samarbeid opplever ansatte og tillitsvalgte å stange hodet i veggen. De blir oppgitte og slitne av å kjempe for forbedringer. Dette fører til likegyldighet og distansering i forholdet til arbeidsgiver. Utviklingen er underlig, all den tid forskning viser at medbestemmelse og medvirkning bidrar til høy produktivitet og stor oppslutning om omstillinger og om ledelsens verdier og strategier, noe som burde være et konkurransefortrinn for norsk næringsliv.

Henvendelsene vitner om en stadig mer skviset arbeidsdag: urealistiske kjøre- og reguleringstider, for korte uttaks- og innsettstider og knappe pauser som ofte går tapt på grunn av urealistiske kjøretider. Det finnes selvfølgelig forskjeller, både geografiske og mellom transportbedriftene. Noen tar arbeidsgiveransvaret på alvor og er flinke til å involvere tillitsvalgte og ansatte. Men generelt sett går utviklingen i hardere retning, også hos de flinkeste bedriftene.

Trenden bekreftes av YS' Arbeidslivsbarometer for 2017, der transportsektoren kommer dårlig ut. Det rapporteres om urealistiske tidskrav, stress og mange som oppgir at de er slitne etter jobb. Transportbransjen skiller seg særlig negativt ut på den totale opplevelsen av arbeidslivet, lav trygghet, svak tilknytning til jobben og dårlig mulighet for kompetanseutvikling.

I følge tall fra NHO Transport (2017) er sykefraværet hos deres bussbedrifter stabilt 1,5 prosent over norsk gjennomsnitt, en kostnad på titalls millioner, i tillegg til at skadeomfanget antakelig øker som følge av dårlige kjøre- og reguleringstider.

Å sitte låst til førerstolen 4-5 timer i strekk, for så å miste spisepausen, er en betydelig stressfaktor. Økt stress betyr høye skuldre, hardere pedalføring, høyere forbruk og materiellslitasje – kostnader som kan reduseres ved en mer involverende ledelse fra transportbedriftene.

Yrkessjåføren sitter mellom barken og veden. Det stilles høye krav og forventninger, samtidig som tid og ressurser ikke strekker til for å innfri forventningene. I praksis er det «tut og kjør» og lange, krevende dager, noe

JIM
KLUNGNES
YTF-leder
jim@ytf.no
932 41 125



som fører til økt frustrasjon. Yrkessjåførene opplever også misforhold mellom kravene og det store ansvaret de pålegges og lønnen de mottar. På dette området står mye igjen. En mulighet er naturligvis å øke lønnen vesentlig. En annen mulighet er å gjøre arbeidsdagen mer levelig for yrkessjåførene, noe som vil gi mange positive effekter.



[facebook/ytf](https://www.facebook.com/ytf)



[twitter/ytf](https://twitter.com/ytf)



[instagram/ytf](https://www.instagram.com/ytf)



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Meg også!

Makt fra taburetten

Kommer du deg opp på en taburett får du hoggtenner, herr Kwartbas. Du får lange klør, du ser ned på folk og har overtaket. Du blir tøff i trynet. De som står under deg blir små. Så enkelt kan du få makt over folk, herr Kwartbas. Du blir en hersker i ditt eget rike. Du trodde kanskje ikke at du regulerer maktposisjonen din med høyden på kontorstolen. Så enkelt er det, herr Kwartbas. Stå ved kontorpulten så faller kundene for deg.

Det første varslet om upassende oppførsel har kommet fra Reima på Fabrikken, herr Kwartbas. Hun følte seg lita da du rygget inn på rampa hennes. Hun var presset. Hun ville ikke ha deg inn i garasjen sin. Det vil komme flere varsler, herr Kwartbas.

Vi er heldige. De godt betalte kommunikasjonsfolka til Arbeiderpartiet har kommet med et ord som gjør handlingene snillere. «Upassende oppførsel» heter det nå. Nestleder i Arbeiderpartiet, Trond Giske har stått på en taburett og gjort noe som var upassende. Han har sagt det på tv. Han vil ikke si hva han har gjort på taburetten. Bare at det var en upassende handling. Det passet seg ikke der og da. Og hovedgrunnen til at det var upassende var at han sto på en taburett. Om de hadde stått på det samme underlaget hadde de forstått hverandre. Om han hadde trukket seg unna hadde han falt ned fra taburetten.

Tenk for en gavepakke, herr Kwartbas. At vi skulle få et så fint ord når meldingene begynner å strømme inn. Samme hva du har gjort får du tilgivelse med en gang når du bruker et så fint ord. Om vi ikke hadde hatt ordet «upassende oppførsel» akkurat nå hadde vi måtte brukt våre egne ord. Om det hadde vært en upassende handling fra en mann mot en yngre dame hadde vi brukt ordene gammel gris eller grabukk. Om

det hadde vært en helt ordinær upassende oppførsel med tradisjonell trakassering, som er det vanligste på norske arbeidsplasser, hadde vi brukt våre egne nedverdiggende ord. I stedet har vi fått et ord med klasse, nemlig «Upassende oppførsel»

Jeg har oppført meg upassende, herr Kwartbas. Varsellampene vil blinke fra all kanter. Jeg har kjeftet på læregutten, byttet fraktbrev og vrent kjettingene til Igor. Jeg har vinket på vaskedama fra min høye hest og bestukket en konkurrent. Jeg har trakassert gamle menn i trafikken og skremt Olga fra Toten. Jeg har hatt en upassende oppførsel, herr Kwartbas. Det har gått hardest ut over de utenlandske konkurrentene. Det vil komme meldinger om kalde skuldre, stygge blikk og falske klager.

«Nestleder i Arbeiderpartiet, Trond Giske, har stått på en taburett og gjort noe som var upassende. Han har sagt det på tv.»

Jeg har dyttet personbiler foran meg oppover Østerdalen, grillt elg, ropt på Gamle Erik og punktert campingvogner. Jeg har knyttet neven, vist styggfinger'n og boret hull i nøtta på Erna.

Jeg sitter mellom himmel og jord og hersker. Jeg trenger ikke vite noe om hersketeknikk. Det kommer helt av seg selv, herr Kwartbas. Jeg har den høyeste stillingen i trafikken. Tre meter over bakken.

Mektigst hilsen!

Gladiola

