

YRKESTRAFIKK[®]

02 2018

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Blanda
drops
fra EU

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no

«Fra å være en rimelig trygg arbeidsplass i trafikken, skal nå ikke mye til for at sjåførliv går tapt.»



Arbeiderforakt

Foreldrene mine lærte meg at «alt ærlig arbeid er likeverdig». Dette gode prinsippet gjelder åpenbart ikke lenger.

I denne utgaven forteller vi om nettstedet Nærnett i Volda som fredag 8. september brakte et oppslag om at en bussfører bryskt hadde nektet en

rullestolbruker adgang på bussen.

Stig Vinjevoll er leder for YTFs avdeling 42 Søre Sunnmøre og tillitsvalgt for den uthengte bussjåføren. Han kjenner sjåføren som en erfaren kar med gode holdninger, og ble provosert over at en feilaktig saksfremstilling ble spredt uten at bussføreren fikk komme til orde. Vinjevoll klaget saken inn for Pressens Faglige Utvalg som ga YTF medhold i at nettstedet verken hadde kontrollert fakta eller gitt tilstrekkelig mulighet for imøtegåelse.

Noen vil kanskje hevde at dette ikke er noen stor sak. Vi mener tvert om at Nærnetts reportasje illustrerer en mer generelt negativ holdning til arbeidsfolk.

Ikke verdig?

Et annet eksempel: I lengre tid har bussførerne jobbet for akseptable toalettforhold for bussførere, noe som burde være en selvfølge. I stedet for å erkjenne at slike tilstander er uverdige og uakseptable, gir ansvarlige blaffen eller skylder på hverandre.

Etter utallige møter og trusler om aksjoner, er nå endelig et Hibas-toalett på plass for bussførerne på tunge sentrumslinjer i Oslo sentrum. Men løsningen er kun midlertidig.

Dødelig trend

Forakten for arbeidsfolk kan faktisk få langt mer tragiske konsekvenser. Denne utgaven av Yrkestrafikk inneholder mye stoff om manglende kollisjonssikkerhet til bussførere i byer og forsteder, noe som har ført til tragiske dødsfall. Fra å være en rimelig trygg arbeidsplass itrafikken, skal ikke lenger mye til for at sjåførliv går tapt. Hvordan kan en slik utvikling skje?

Tilsvarende forhold oppleves av godssjåfører, der kabotasje, sosial dumping og svindel fører til livsfarlig kjøring på norske landeveier.

Hvem skaper verdiene?

Noen drømmer om et automatisert samfunn uten arbeidsfolk. Glem det! Et samfunn uten arbeidsfolk er ikke mulig, fordi det faktisk er arbeidsfolk som skaper verdiene og får hjula til å rulle. Ingen får et samfunn til å gå rundt bare ved å skrive notater til hverandre.

Arne

Gratulerer Gladiola

Yrkestrafikks frittalende medarbeider Gladiola leverer i denne utgaven sin sak nummer 50. Den første ble sendt 1. oktober i 2009. Gladiola-forfatteren leverte faktisk den første satiresaken til daværende redaktør Anne Ulven så tidlig som for 17 år siden. Tradisjon er viktig.



facebook/ytf



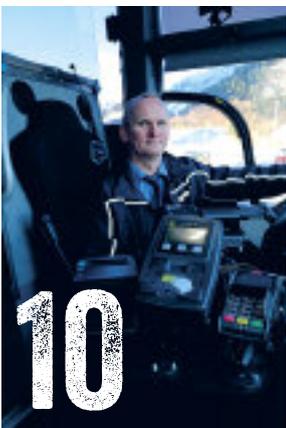
twitter/ytf



instagram/ytf



8



10



14



24



36

GLADIOLA

Representantskapsmøte	4
Førersikkerhet til FN	6
Ikke bra nok!	8
Fikk oppreising	10
Kæpt'n på linje 24	14
Blanda drops fra EU	18
Endringsoppsigelse	22
Årets tillitsvalgt	24
Seminarskade	25
Tariffoppgjøret	26
Portrett: Tariffgeneralen	28
Kultur: Maskinenes hevn	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 transportselskapenes 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.



MARKANT MEDLEMSVEKST

YTF vokste siste år med 418 medlemmer. Det samlede medlemstallet er nå 11485. Medlemsveksten førte til en netto økning i kontingentinntekten på mer enn en million kroner. Dette kom fram på representantskapsmøtet som var samlet i Sandvika 7. og 8. mars.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Medlemsmassen i Yrkestrafikkforbundet fordelte seg på 8359 yrkesaktive, 378 andre aktive, 2564 pensjonister og 180 elever og læringer.

Ikke rosenrødt

I en tid der mange fagforbund sliter med å holde på medlemmene, er veksten desto gledeligere, ble det

oppsummert på møtet. Situasjonen er likevel ikke rosenrød. Mer enn halvparten av veksten kom i form av fire nyttilsluttede logistikkforeninger. En håndfull aktive foreninger står for mesteparten av den øvrige veksten. I resten av forbundet har ikke veksten vært like formidabel.

Gjennomtrekken er også sjenerende høy blant medlemmene. Mens

1 700 nye medlemmer har kommet til, har 1 300 meldt seg ut. Selv om utmeldingene kan ha naturlige årsaker, ble viktigheten av god medlemspleie understreket.

Krevende målsetning

«Vi har hatt medlemsvekst både innen gods/logistikk og buss i året som gikk. Dette er takket være mange dyktige tillitsvalgte rundt omkring i landet, som driver god medlemspleie og rekrutterer nye medlemmer. Det er de mange tillitsvalgte ute på den enkelte arbeidsplass som er forbundets ansikt utad. Derfor er skolering og oppfølging av tillitsvalgte en svært høyt prioritert oppgave både for forbundsstyret og sekretariatet», oppsummerer forbundsleder Jim Klungnes i årsmeldingen for 2017.

Forbundets strategiplan setter opp en målsetning på en netto medlemsvekst på 20 per måned. Dette høres beskjedent ut, men generalsekretær Trond Jensrud understreket på møtet at vervemålet i virkeligheten er ambisiøst og fordrer at hele organisasjonen arbeider kontinuerlig med realiseringen.



YTFs nestleder Trude Valle åpnet representantskapsmøtet i Sandvika 7. mars.



Regionstillitsvalgte diskuterte blant annet rekruttering, førersikkerhet og tariffoppgjøret.

KREVER KOLLISJONS- SIKRING I BUSS

Representantskapsmøtet i YTF vedtok en uttalelse som krever at førersikkerheten i buss bringes opp på nivå med øvrige tunge kjøretøy og at dette innbakes i anbud og internasjonale krav.

«I Norge har det de siste årene vært flere bussjåfører som har mistet livet i kollisjonsulykker. En grunn til dette er at det ikke finnes sikring av sjåførplassen i busser. Dermed sitter sjåføren og passasjerer på de fremste plassene i bussen svært utsatt ved en kollisjon.

I andre kjøretøy er det klare krav til kollisjonssikring i fronten av kjøretøyet, slik er det ikke med busser. Når det ikke finnes verken nasjonale eller internasjonale krav til førersikkerhet i buss, er det ikke overraskende at dette ikke kreves ved anbud eller anskaffelser. Når det ikke finnes etterspørsel eller kollisjonssikre busser, så er heller ikke dette noe bussprodusentene prioriterer å levere.

Yrkestrafikkforbundet mener:

- At det må lovfestes at det i buss skal være førersikkerhet på linje med det til enhver tid høyeste sikkerhetsnivå som kan leveres på tyngre kjøretøy.
- At førersikkerhet må komme inn i kravspesifikasjoner ved fremtidige anbudsutlysninger i Norge. Fylkeskommunen kan som eiere av bestillingsselskapene stille krav om dette.
- At norske myndigheter må jobbe internasjonalt for å få felles internasjonale krav til førersikkerhet i buss.»

FØRERSIKKERHET TAS OPP I FN

Norske myndigheter erkjenner nå behovet for å bedre kollisjonssikkerheten for bussførerne, og oppfordrer nå alle gode krefter til å bidra for å reise saken internasjonalt, blant annet i FN.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: DAGFINN TOVEN, STATENS VEGVESEN

I forrige utgave av Yrkestrafikk tok vi opp hvor utsatt by- og forstadsbussjåfører er ved frontkollisjon, noe som fikk en tragisk konsekvens da to forstadsbusser kolliderte i Ullensaker i november med det tragiske resultatet at den ene føreren omkom, mens den andre ble stygt kvestet.

Takket være iherdig arbeid fra tillitsvalgte og verneombud i Nettbuss, som har stått på med møter, dokumentasjon og underskriftskampanje, har saken nå tatt et viktig skritt videre. Den 14. februar ble et møte avholdt med deltakelse fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet samt tillitsvalgte og verneombud i Nettbuss. Petter Louis Pettersen representerte YTF, som organiserer 1 200 ansatte i Nettbuss.

Viktig enighet

På møtet fremkom felles enighet om at sikkerheten rundt førerplass ikke var skikkelig ivaretatt. I et brev fra Samferdselsdepartementet datert 22. februar ble denne vesentlige erkjennelsen formulert på følgende vis:

«Det er likevel dessverre slik at sjåførplassen i buss ikke har tatt del særlig i forbedringer hva gjelder tekniske krav, særlig for å sikre

sjåførplassen ved kollisjon. Det er faktisk slik at det i dag ikke stilles særskilte krav til kollisjonssikkerhet i buss i de gjeldende felleseuropeiske kravene til buss.»

Tas opp i FN

Etter initiativet fra tillitsvalgte fra alle sjåførorganisasjonene, samt hovedverneombud og verneombud i Nettbuss tar nå norske myndigheter initiativ for å få temaet opp på den internasjonale agendaen. Det er snakk om en arbeidsgruppe i FN som arbeider for harmonisering av kjøretøytekniske krav.

En av fem regionale FN-kommisjoner er den økonomiske kommisjonen for Europa (UNECE). UNECE administrerer et verdensforum for harmonisering av kjøretøyregulering (WP29), som igjen har en undergruppe for passiv sikkerhet (GRSP). GRSP kommer sammen to ganger i året, da rundt 80 eksperter fra hele verden samles i Geneve i Sveits.

«Kost-nytte»

Vegdirektoratet opplyser at kravet om kollisjonssikkerhet for buss ble diskutert for noen år siden, men at arbeidet ikke ble fullført, blant annet «ut fra kost-nytte-vurderinger».

Statens vegvesens egne tall viser at i perioden 2012-2016 ble til sammen 16 passasjerer og førere i buss drept og 26 hardt skadd i Norge. Fire av de drepte og tre av de hardt skadde var bussjåfører. I 2017 har flere nye tilfeller kommet til.

Alle gode krefter

På GRSPs neste møte, som er beramet fra 14. til 18. mai, er planen å ta opp bussførernes kollisjonssikkerhet. Siden byråkatiets kvern maler langsomt, er det mulig at realitetsbehandlingen først finner sted i desember. Likevel er prosessen nå i gang.

Departementet legger vekt på at alle gode krefter nå må arbeide sammen, og har derfor informert alle aktuelle arbeidstaker- og arbeidsorganisasjoner om initiativet. Organisasjonene oppfordres til å bidra gjennom sine internasjonale paraplyorganisasjoner.

Sentrale organisasjoner i så måte kan være den internasjonale vegtransportunionen IRU, den internasjonale kollektivtransportunionen UITP og det internasjonale transportarbeiderforbundet ITF, der flere norske aktører er medlemmer.

 redaksjonen@ytf.no



Statens Havarikommisjon Transport har merket seg hvor fatale konsekvenser ulykken på Ullensaker i november fikk, og vil forsøke å avdekke hvorfor skadeomfanget ble så stort for begge sjåførene.



En av førerplassene etter frontkollisjonen mellom to busser på Ullensaker. Hadde det vært snakk om to moderne personbiler, ville det antakelig ikke ha oppstått personskade.

VOLVOSJEF: IKKE BRA NOK!

«Etter mitt syn bør vi gjøre noe for å bedre kollisjonssikkerheten for by- og forstadsbussførere, som i dag sitter for utsatt til», sier Volvo Bussars sikkerhetsdirektør, Peter Danielsson til Yrkestrafikk.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I åtti prosent av tilfellene når tunge kjøretøy frontkolliderer, skjer ikke dette midt på, men i hjørnene der førerne sitter. All kraft i sammenstøtet samler seg dermed i en overlapp på rundt 25 prosent av fronten. Siden vi snakker om kjøretøy som veier 18 tonn hver, krever det nesten konstruksjon som en stridsvogn for å sikre seg fullstendig, forklarer Danielsson.

Veik konstruksjon

– Likevel ligger mye av sikkerhetsutfordringen i kravet til lavgulv. For å få dette til måtte motoren flyttes bak i bussen, noe som har gjort strukturen veik foran den første akslingen. I en lastebil sitter føreren høyere og rammestruktur og motor gjør konstruksjonen sikrere. En personbil har også bedre forutsetninger. Der er motoren tverrstilt og forsvinner under føreren ved en kollisjon, dessuten er krasjsonen lang. Bilene er også utstyrt med fem ganger så sterkt spesialstål, noe som er dyrt, men likevel økonomisk forsvarlig på personbiler, sier Danielsson.

Ingen lovkrav

– På turbusser finnes liknende løsninger, men ikke på lavgulvbusser. Det finnes heller ingen nasjonale eller internasjonale lovkrav for å

sikre tilsvarende nivå, ei heller er det utviklet noen testmetode slik EU-reguleringer krever av person- og lastebiler. Jeg forstår ikke helt hvorfor, understreker Danielsson, som ser positivt på at saken bringes opp for eksempel i UNECE (se egen artikkel).

– Vi gjør så godt vi kan i Volvo, der vi har en nullvisjon i forhold til ulykker, men er også avhengig av at noen i markedet er villige til å finansiere slike tiltak.

Universell utforming

– Kollisjonen på Ullensaker viser at forstadsbuser er mest utsatt. Kan det være en idé å erstatte lavgulvbuser med turbusser på landsbygda?

– Ja, busser med normalgulv vil gjøre reisen både mer komfortabel og sikker, og tilgjengeligheten for rullestolbrukere kan løses med en heis. Men dette kommer i konflikt med kravet om tilgjengelighet for bevegelseshemmede, der det finnes krav til universell utforming også på landsbygda.

Ingen har løsningen

– Det blir hevdet at Mercedes har funnet en sikrere løsning, også på bybuser med lavgulv?

– Det er riktig at Mercedes har

utstyrt Citaroen med to bjelker som går ut fra midten av bussen. Dette ser bra ut på en kollisjonstest midt i front, men problemet er at disse bjelkene heller ikke beskytter i hjørnene der føreren sitter. I så måte befinner hele bussbransjen seg i samme situasjon.

Må bedres

Danielsson forteller at statistikk viser at om lag 700 personer omkommer i ulykker der busser er involvert innen EU hvert år. Av disse er kun 3 prosent bussførere, det vil si om lag 20 stykker, mens over 40 prosent er myke trafikanter som fotgjengere og syklist, dessuten mange bilpassasjerer.

– Vi forsøker selvfølgelig å sette inn tiltak der de gjør størst nytte, blant annet gjennom ulike systemer for førerassistanse. Det kan se ut som om bussførerne i Norge har vært spesielt uheldige og er kraftig overrepresentert i statistikken. Likevel er jeg av den oppfatning at tiden er inne for å øke sikkerhetsnivået for bussførerne et hakk, avslutter Volvo Bussars sikkerhetsdirektør Peter Danielsson.

 redaksjonen@ytf.no

FØRERSIKKERHET




Peter Danielsen

UTHENGT SJÅFØR FIKK OPPREISNING

Det er lett å henge ut yrkessjåfører i media, og de har ofte vanskelig for å slippe til og forsvare seg. YTFs avdeling 42 fikk med seg Pressens Faglige Utvalg på at et lokalt nettsted verken hadde kontrollert fakta eller gitt tilstrekkelig mulighet for imøtegåelse.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: YTF AVD. 42

Nettstedet Nærnett i Volda hadde fredag 8. september et oppslag med tittelen «Sigurjon ble nektet adgang på buss». Ingressen fortalte at sjåføren sa til den rullestolavhengige nittenåringen at «jeg gidder ikke å hjelpe deg med heisen». Artikkelen forteller videre at sjåføren hadde uttrykt til medpassasjerene at «jeg vil ikke ha han der med i bussen. Dra dere bak i bussen, og ikke ett eneste ord fra dere om dette.»

To versjoner

Resultatet ble ifølge nettstedet at «Sigurjon ble stående på bussholdeplassen og måtte ta taxi hjem» fra Moa til Ørsta. Lederen i Norges handikapforbund fulgte opp med å slå fast at «dette er noe vi hører om ofte». Oppslaget om den onde bussjåføren gikk straks sin seiersgang på sosiale medier.

Som de fleste saker, fantes også en annen versjon av saken. Bussjåføren kunne fortelle at rullestolbrukeren slett ikke ble nektet adgang til

bussen, grunnen til at han ikke fikk være med var at betjeningspanelet til rullestolheisen var vekk. Han hadde heller aldri gitt uttrykk for at «han ikke gadd». Men siden bussen var i tidsnød for blant annet å skulle rekke en fergeavgang, ble i henhold til gjeldende prosedyre en maxitaxi rekvirert for å kjøre rullestolbrukeren hjem for busselskapets regning.

Uvanlig tiltak

Stig Vinjevoll er leder for YTFs avdeling 42 Søre Sunnmøre og tillitsvalgt for den uthengte bussjåføren. Han kjenner sjåføren som en erfaren kar med gode holdninger, og ble provosert over at den feilaktige saksframstillingen ble spredd uten at bussføreren hadde fått komme til orde. Hadde så skjedd, ville det neppe blitt noen sak.

Men hvordan gripe an problemet? Løsningen var nærliggende, men noe uvanlig for en fagforening, nemlig benytte pressens egne sanksjonsmuligheter: Vær Varsom-plakaten og Pressens Faglige Utvalg (PFU).

– Som fagforening er vi gjerne drilla på lover, regler og avtaleverk, men dette var første gang eg har vert borti Vær varsom-plakaten, forteller Vinjevoll.

Mest mulig korrekt

– Sikker på utfallet var eg ikkje, men det som eg var sikker på var at vår sjåfør var feil framstilt. Eg printet ut Vær varsom-plakaten til vårt styremøte og etter ti minutter var vi skjønt enige om at denne saken kjører vi og dette vinner vi.

Styret i avdeling 42 bestemte seg dermed for å bringe saken inn for PFU.

– Eg har ingen erfaring med PFU. Forbundet har heller ikkje mykje av slik kompetanse. Når eg skrev saken hadde eg i tankane at dette er materiale som blir lagt ut på offisielle sider, der andre mediehus får tak i det. Det var difor viktig å få belyst historien mest mogleg korrekt, sett fra vårt synspunkt, forklarer Vinjevoll, som brukte mange timer på å studere tidligere PFU-avgjørelser.



Tillitsvalgt Stig Vinjevoll i Volda gikk nye veier for å forsvare omdømmet til ett av medlemmene

«Det var viktig å få belyst historien mest mulig korrekt, sett fra vårt synspunkt.»

Og strevet ga uttelling i form av gjennomslag:

PFUs avgjørelse

«Pressens Faglige Utvalg konstaterer at det eksisterer ulike versjoner av hva som skjedde da rullestolbrukeren ikke fikk reise med bussen fra Moa til Ørsta. Dette gjelder blant annet språkbruken sjåføren skal ha anvendt seg av, og også hvordan og av hvem alternativ transport ble skaffet til veie.

Det som i ettertid imidlertid er avklart er at årsaken til at rullestolbrukeren ikke fikk komme ombord var at det ikke var mulig å bruke bussens rullestolheis. Dette kunne Nærnett ha fått avklart ved å kontakte busselskapet Nettbuss. Som det framgår av den påklagede artikkelen hadde ikke representanten for Nettbuss' oppdragsgiver, det fylkeskommunale selskapet FRAM kunnskap

om den aktuelle hendelsen, noe som ble gjort klart for journalisten. For utvalget er det åpenbart at artikkelen utløste en imøtegåelsesrett for Nettbuss, i tråd med kravet i Vær Varsom-plakatens punkt 4.14.

Om Nettbuss hadde fått brukt sin imøtegåelsesrett ville også etter alt å dømme årsaken til transportnekten blitt avklart. Slik det nå framsto var det sjåførens vrangvilje som var årsaken. Utvalget mener derfor også at Nærnett opptrådte i strid med plakatens krav til faktakontroll, punkt 3.2. Nærnett har brutt punktene 3.2 og 4.14 i Vær Varsom-plakaten.»

Fake news?

– Vi er sjølvsagt meget fornøgd med å ha nådd fram med vår klage. Vi såg tidleg at dette var noko som var heilt feil. Det som overraska meg var kor lite kritiske folk var til artikkelen,

med tanke på kildekritikk. Svært få stilte spørsmål om kvifor ikkje busselskapet fikk uttale seg i saken.

Nærnett er et øvelsesnettsted for nettjournalistikk ved Høgskulen i Volda, men med profesjonell redaktør. Stig Vinjevoll håper at studentene har lært noe av saken.

– Fake news, forvridd verkelegheit og klikkagn er veldig omdiskutert i mediaverdenen. Frå å ha eit godt forhold til medialinjen på høgskulen er eg blitt særdeles skeptisk.

Han oppfordrer til slutt også andre YTF-avdelinger til å bruke PFU i saker der framstillinga er åpenbart feil. Sjansen er stor for at klagen blir behandlet. Vær Varsom-plakaten kan lastes ned her:

<http://presse.no/pfu/etiske-regler/vaer-varsom-plakaten/>

 redaksjonen@ytf.no



På denne linja fant den omtalte episoden sted.



Stig Vinjevoll oppfordrer tillitsvalgte til å bruke PFU.



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 sjåførførelse 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.

KÆPT'N PÅ LINJE 24

Mens resten av fagbevegelsen sliter i steil motbakke, kan Asbjørn Hærø, bussjåfør og YTF-tillitsvalgt på Tide Mannsverk i Bergen, skilte med en organisasjonsgrad på 90 prosent. Derfor har han fått med selve YS-leder Jorunn Berland som lærling.

TEKST OG FOTO: LIV HILDE HANSEN

Det er mørkt. Veiene er tomme. Ikke en bil. Ingen fotgjenger. Klokka er 05.45. Utenfor varmebua på Mannsverk rutebilstasjon i Bergen tar Asbjørn seg en blå. Ved siden av står YS-leder Jorunn Berland. I dag skal hun bli med på jobb. Berland vil oppleve hvordan det er å være bussjåfør.

Asbjørn låser opp bussen, vil koble fra gasspåfyllingen. «Poff!!!» Han rykker overkroppen bakover. Forklarer: - Låsen har visst frosset i natt. Det skal bare være å klemme inn her...

Han kommer seg på plass i fører-setet. Kikker i speilene, trykker frem dagens første rute på displayet: Linje 24 Oasen – Olsvikskjenet.

Han forteller YS-lederen hvordan arbeidsdagene til sjåførene kan være. Om sjåføren som ble skamslått av en

psykotisk passasjer og mistet synet. Om kollegaen som trengte all hjelp han kunne få av YTF, etter en påkjørsel med verst tenkelige utfall. Om kundeklager på kjørestil. Og om Bybanen som skaper kø og forsinkelser nede i sentrum. Men relasjonen til passasjerene kan du gjøre mye med sjøl, i følge Asbjørn:

- Jeg har kjørt siden 76. I ett! Jeg har ikke vært oppe i noe i løpet av disse 40 åra. Ingenting! Vi kjører på mange «kategorier», for å si det sånn, men møter du folk på en vennlig måte, får du ikke trøbbel heller.

- Han gikk nå bare rundt og smilte, han.

Asbjørn og YS-lederen snakker om «Smiley». Og «Ottoèn». For Berland er bergenser og kjenner til byens avholdte originaler like godt som Asbjørn.

Styres ikke av klokka

Uret viser 06.21. Ei dame beinflyr over plassen. Håndveske over armen og hvitt skjerf rundt halsen. Det har kommet biler på veiene. En syklist i rosa boblejakke trækker forbi.

Asbjørn har tatt oppstilling på holdeplassen utenfor kjøpesenteret Oasen. Foran ham har en kollega motortrøbbel, men får hjelp av et par karer med hodelykter og gule refleksjakker.

- Omar og Rolf er klargjørere, forteller Asbjørn om mannfolka som stikker hodet inn i motorluka på bussen foran oss.

YS-lederen spør om rutetabeller og tidspress, men Asbjørn svarer like stødig som Bergens syv byfjell:

- Jeg lar ikke den klokka styre meg. Hvis du er forsinka og følger med på displayet her hele tiden, blir du bare stressa. En får heller sende en melding til skystasjonen hvis det blir nødvendig.

«Neste holdeplass Brønndalen», lyder det over høyttaleren. Asbjørn svinger med en hånd på rattet. Stopper og slipper på ei ung mor med ungen i bæresele på magen.

Tar imot en 200-lapp, leverer tilbake billett og veksler med et stille

KAPTEINER MØTES

Jorunn Berland, bankfunksjonær, tillitsvalgt i Bergens Privatbank fra 1982. Forbundsleder i Finansforbundet fra 2003, YS-leder fra 2013.

Asbjørn Hærø, bussjåfør, ble utnevnt til Årets tillitsvalgt i YTF i 2017 etter blant annet å ha rekruttert til sammen 112 medlemmer de siste fire årene.



Asbjørn Hærø er en av YTFs mest drevne medlemsververe.



En engasjert YS-leder Jorunn Berland ble med bussjåfør og YTF-tillitsvalgt Asbjørn Hærø på jobb i Bergen.

«Likheten mellom å være servitør og sjåfør? Du er kæpt'n begge steder.»

«vær så god». Det er fortsatt morgen og stille på bussen, men det er i ferd med å lysne bak Lyderhorn.

– Det er fin utsikt der oppe, sier Asbjørn til YS-lederen og nikker opp mot fjelltoppen.

– Ser du de husene? De bygget Hilmar Reksten til de ansatte, forteller han og slipper på ei ungjente med riktig revna jeans, skyhøye hæler og skinnende gullveske.

Tretoppene forsvant

Flere timer seinere tar Asbjørn mat-pause; kaffe på termos og brødsiver i gul plastboks. Hva tenker han på hele dagen der han sitter bak rattet? Dagdrømmer han?

– Nei. Jeg tenker først og fremst på sikkerhet og trafikkbildet. Med humper, innsnevring, smale veier og parkerte biler må du ha hundre prosent fokus på kjøringen. Prøve å lese bildet, hva kan skje?

En vinterdag i 1993 var det nettopp det Asbjørn ikke gjorde. Han forutså ikke følgene av klinkende blank is under nysnøen.

– Det var ikke plass til kjettinger på den bussen jeg kjørte. Veien var smal. Det kom en lastebil mot oss, lastet med takstoler. Jeg skulle inn i en 180 graders sving, touchet pitte-litt på bremsen. Bussen skjøt fart som en sprettert. Jeg rakk å tenke at «dette går til helvete». Resten var i

sakte film. Jeg så tretoppene kom imot meg og forsvinne under bussen.

Bussen stoppet akkurat tidsnok. Hang på kanten av stupet, med forparten utenfor og bakparten innenfor. 152 meter rett ned i sjøen.

– Jeg listet meg ut bakkøra sammen med de tre passasjerene, ei mor med to barn. Jeg kjørte samme rute dagen etter for å overvinne skrekken, men mora og ungene – de måtte vi hjelpe, slik at de turte å kjøre buss igjen.

Raspeballer

En flokk 6-åringer er på busstur. Velter inn, finner setene:



De har det godt i kantina hos Tide når raspeballene kommer på bordet. F.v. Asbjørn Hærø og Truls Kolbeinsen, leder og nestleder i YTF-klubben på Tide Mannsverk i Bergen.

– Daniel? Daniel! Bybanen, den kan ikkje snu!?

– Jo!

– Den banen som henger oppi lufta. Den går til Ulrikken. Den e det ingen som styrer!

Asbjørn ser i speilet, venter med å kjøre videre til to eldre damer har satt seg. Slipper inn 17 utenbys frøkner på ekskursjon til Montessoriskolen. Glad damelatter og raske replikker.

Asbjørn smiler. Inviterer YS-lederen på komper i kantina, nå som skiftet går mot slutten. Det er torsdag, fast kompedag i Bergen.

I kantina møter YS-leder Jorunn Berland noen av Asbjørns kollegaer. De diskuterer fordeler og ulemper med tidlig, sein og delt vakt. Hvordan bussjåførene snart er den eneste yrkesgruppen med to fremmøter i løpet av en arbeidsdag.

Mens store deler av både YS og

LO sliter tungt med å få nye medlemmer, har Yrkestrafikkforbundet en organisasjonsgrad på 90 prosent i Tide Mannsverk. Hva gjør Asbjørn og YTF-klubben her ute som er så riktig?

– Vi er synlige, er til stede 24 timer i døgnet for sjåførene. Vi griper tak i sakene, er med i alle ledd, svarer Asbjørn og nestleder Truls Kolbeinsen.

– Dessuten: Når det begynner nye folk her hilser de først på ledelsen. Så får jeg en halv time. Det er fast rutine, forteller Asbjørn.

Kompene kommer på bordet. Hjemmelagede, med bacon, poteter og kårabistuing. Asbjørn serverer YS-lederen med vante grep, for dette har han gjort før.

– Jeg er utdannet kokk og har jobbet som hovmester på Restaurant Phønix i Bodø og Fløirestauranten og «Sjanti» her i Bergen.

– Restaurant «Sjanti» skal staves CHIANTI, legger bysbarnet Berland til.

Asbjørn gir oss en av mange historier fra den gangen, om da han serverte et lukket selskap med Rolv Wesenlund, Harald Heide-Steen, Ivar Medaas, Elisabeth Granneman og Gunnar Haugan.

– Jeg tror Kristi Sparboe også var med. De var i Bergen og skulle spille revy. Det ble sent, for å si det slik. Og jeg lurte på om ikke Grannemann måtte steppe inn et par steder da de skulle på scenen dagen etter, ler han.

– Men jeg gikk rett og slett lei utelivsbransjen. Tok utvidet sertifikat, søkte og fikk jobb i Tide.

– Hva som er likheten mellom å være bussjåfør og hovmester? Du gir service og tar vare på kundene. Og så er du kæpt'n begge steder!

✉ redaksjonen@ytf.no



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



BLANDA DROPS FRA EU



TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

EU går nå inn for å inkludere også lette lastebiler i regelverket, noe som innebærer at van-operatører må følge de samme reglene som tyngre godsbiler. Dette er ett av de mest positive nye forslagene til nye vegtransportregler, som skal vedtas av Europaparlamentet til sommeren. Transportbransjen har i lengre



Også mindre godsbiler foreslås nå å bli omfattet av EUs veiregler på linje med tyngre kjøretøy.

tid ventet på nye oppdaterte vegtransportregler fra EU – den såkalte mobilitetspakka – som vil legge føringer for kjøre- og hviletid, kabotasje og kjøring over landegrensene. Mobilitetspakka skal vedtas av Europaparlamentet i juni. Yrkestrafikk presenterer glimt fra diskusjonen som pågår i forkant av vedtaket.

I fjor sommer la EU fram sitt forslag til endringer, der ett av forslagene som YTF reagerte på var at kabotasjereglene skulle gjelde for fem dager uten begrensning i antall turer. YTF har siden fremmet sitt syn i møter med myndighetene, som igjen er med i Road Alliance, en gruppe på 9 land.

Nye rapporter

I midten av desember publiserte Europaparlamentet en del utkast til rapporter med forslag til endringer i EU-kommisjonens opprinnelige forslag. Det er to utvalg innen Europaparlamentet som deler ansvaret for sakene: EMPL (sysselsetting og sosiale saker) og TRAN (transport).

Det europeiske transportarbeiderforbundet (ETF), der YTF er medlem, arbeider for utryddelse av sosial dumping. ETF mener at rapportene som ble framlagt i desember, ved første øyekast presenterer en blanding av gode og dårlige

forslag. Men siden sakene henger så tett sammen, er ETF redd for at de negative forslagene vil vinne fram ved å hindre håndhevelse, fortsette å destabilisere markedet og undergrave sjåførenes arbeids- og levekår.

Yrkestrafikk presenterer ETFs vurderinger av desemberrapportene. Arbeidet med å forbedre forslagene vil fortsette utover våren fram mot Europaparlamentets vedtak.

En egen diskusjon er hvorvidt Norge gjennom EØS-avtalen er forpliktet til å følge alle EUs vedtak, men uansett vil prosessen være viktig for godssjåførenes rammebetingelser de kommende år.

Tette smutthull

ETF støtter alle forslag som tar sikte på å lukke viktige smutthull i dagens EU-lovgivning, blant annet ved å innføre et regelsett med målet å utrydde postbokselskap og styrke grenseoverskridende håndheving.



Et godt forslag går inn for å inkludere lette lastebiler i regelverket, noe som innebærer at også van-operatører må følge EU-reglene.



Gunstig er at ulovlig kabotasje skal settes på EUs liste over overtredelser som fører til tap av operatørens gode rykte. I dag kan et transportselskap som utfører ulovlig kabotasje fortsette uten risiko for å miste retten til å operere innen EU.



Operatører etablerer seg i dag i lavkostland kun for å få tilgang til lavtlønnede sjåførere, uten at dette i tilstrekkelig grad lars seg etterprøve. Den beste måten å eliminere postbokselskap og sikre at operatører etablerer seg i et land av økonomisk interesse, er at selskapet forpliktes til å utføre en betydelig del av virksomheten i det landet som det er etablert i.



Transportselskapene oppgir for lite informasjon til de



Diskusjonene rundt EUs nye vegtransportregler føres i stor grad i Brussel. Ved denne plassen i sentrum av den belgiske hovedstaden holder også det europeiske transportarbeiderforbundet til.

nasjonale elektroniske registrene. Dette må strammes inn slik at kontrollmyndighetene i hele EU får tilgang til oppdaterte opplysninger.

Kabotasje

 Kabotasje skal kun utføres i forbindelse med en reise til eller fra landet der selskapet er etablert, noe som vil redusere risikoen for at operatørene registreres i én stat mens de opererer permanent i andre stater.

 Kabotasje skal også utføres i full respekt for gjeldende regler og minimumslønningene til landet som er vert for kabotasjeoperasjonene.

 Førers hjemsted defineres som førers hjemland med registrert bosted.

 Rapportene nevner imidlertid ikke noe om en karanteneperiode der kjøretøyet som er involvert i kabotasje skal trekkes vekk fra det aktuelle landet, noe som er ment å forhindre at kjøretøy opererer permanent i grenseområdet til en enkelt medlemsstat.

Kjøre- og hviletid

 Ukehvile i bilen foreslås forbudt, det være seg 24 timer, 45 timer eller mer.

 Rapportene foreslår at forbudet mot hvile kan unntas dersom truckstoppene er sikre og ut-



Klesvask hengt opp på panseret er et talende symbol på kabotasjesjåførenes hverdag. Her fra døgnhvileplassen på Fugleåsen utenfor Oslo.

styrt med minimumsfasiliteter, som to toaletter og to dusjer til 75 parkeringsplasser. ETF synes det er vanskelig å forestille seg hvordan to toaletter kan kvalifiseres som egnede fasiliteter for 75 sjåfører som tilbringer ukehvilen på en parkeringsplass. Alle forbedringer av truckstoppene støttes, men ikke at konsekvensen blir at ukehvile i bilen tillates.

 Det foreslås at også lette lastebiler omfattes av samme kjøre- og hviletidsbestemmelser som de større godsbilene, så lenge de opererer innenfor en radius på mer enn 100 kilometer. Det blir obligatorisk å

utruste alle slike kommersielle kjøretøy involvert i internasjonal transport med en smart fartsskriver, slik at også førerne «lette» kjøretøy kun kan sitte bak rattet et begrenset antall timer per dag og uke.

 Selskapenes plikt til å dekke innkvartering eller reiseutgifter knyttet til ukehvilen utenfor førerhuset er ikke knesatt. ETF påpeker at å betale førers hjemreise til hjemlandet er gjeldende praksis, og at det vil være uakseptabelt å overstyre dette gjennom EU-loven.

 redaksjonen@ytf.no

«Gunstig er at ulovlig kabotasje skal settes på EUs liste over overtredelser som fører til tap av operatørens gode rykte. I dag kan et transport-selskap som utfører ulovlig kabotasje fortsette uten risiko for å miste retten til å operere innen EU.»

Endringsoppsigelse – eller bare justering?

Om endringer av arbeidet er så vesentlig at stillingens grunnpreg forandres, vil dette være en endringsoppsigelse. Formelt er en endringsoppsigelse en oppsigelse av en arbeidsavtale med tilbud om en ny.

Arbeidsavtalen er grunnlaget i arbeidsforholdet. Stillingstittel og instruks setter grenser for hvilke oppgaver arbeidstaker kan pålegges. Om arbeidsgiver ønsker å gjøre vesentlige endringer i arbeids-

forholdet, vil dette ofte regnes som en endringsoppsigelse.

Stillingens grunnpreg

Ikke alle endringer av arbeidsforholdet vil være endringsopp-

sigelser. Arbeidsgiver har rett til å gjøre visse endringer på bakgrunn av styringsretten. Små endringer, som ikke endrer grunnpreget i stillingen, må arbeidstaker derfor godta. Eksempelvis vil arbeidsgiver ofte



Personene på bildet har ingenting med innholdet i artikkelen å gjøre. Foto: Arne Danielsen

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

📞 406 03 700

kunne pålegge arbeidstaker å bruke et nytt IT-system i bedriften. Slike små endringer vil sjeldent medføre at stillingens grunnpreg endres.

Motsatt hvor en funksjonær blir satt til å gjøre operatøroppgaver i bedriften. Arbeidet vil her ofte være endret i en slik grad at stillingens grunnpreg vil være borte. Endringene vil da kunne utgjøre en endringsoppsigelse.

Arbeidsavtalen

Når en skal vurdere om endringene utgjør en endringsoppsigelse er det naturlig å ta utgangspunkt i arbeidsavtalen. Om det står i arbeidsavtalen at arbeidssted er Bergen, vil avtalen hindre arbeidsgiver å flytte arbeidstaker til Oslo.

Andre ganger kan dette skillet være mer uklart. En tittel som «arbeidsleder» vil naturlig avgrense mot visse oppgaver. Men hvor skillet går vil ofte være vanskelig å fastslå.

Ved vurderingen av hvor store arbeidsgivers begrensning er, vil også andre forhold være av betydning. Stillingsinstruks, omstendighetene rundt ansettelsen og hva som er vanlig i bransjen og stillingen vil være av betydning. Om det står i stillingsutlysningen at stillingen vil ikke innebære reisevirksomhet, vil arbeidsgiver som

utgangspunkt ikke kunne pålegge arbeidstaker slik reise.

Først drøftelsesmøte

Som nevnt er endringsoppsigelser formelt oppsigelse av en arbeidsavtale med tilbud om en ny. Derfor må arbeidsmiljølovens regler om oppsigelse følges. Arbeidstaker skal innkalles til et drøftelsesmøte før beslutning om oppsigelse tas. Arbeidstaker skal motta en skriftlig oppsigelse.

I oppsigelsen skal arbeidstaker varsles om retten til å kreve forhandlingsmøte. Arbeidstaker har her anledning til å få prøvd om endringsoppsigelsen er saklig. Først etter at denne prosessen er gjennomført og oppsigelsestiden er utløpt kan arbeidsgiver iverksette endringene.

Skriftlig oppsigelse

Om du pålegges vesentlige endringer vil du måtte vurdere om endringene ligger innenfor styringsretten eller om dette er å regne som en endringsoppsigelse. Om endringene er å regne som en endringsoppsigelse kan du kreve forhandlinger med arbeidsgiver. Som nevnt skal du da motta en skriftlig oppsigelse fra arbeidsgiver. Arbeidsgiver kan ikke gjennomføre endringen før etter utløpet av oppsigelsestiden.



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



LINDA
JÆGER
Advokat

«Små endringer, som ikke endrer grunnpreget i stillingen, må arbeidstaker godta.»



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

KEN BLOMKVIST

BLE ÅRETS TILLITSVALGT

Lastebilsjåfør og hovedtillitsvalgt Ken Blomkvist hos Bring Linehaul i Vestby ble kåret til årets tillitsvalgt på YTFs representantskapsmøte i mars. Ken er blant annet kjent som en hard negl i forhandlinger.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Ken Blomkvist er 55 år gammel og opprinnelig fra Eskilstuna i Sverige. Han har kjørt lastebil i 18 år, både i Sverige og på kontinentet. I 2013 kom han til Posten i Stavanger, og organiserte seg i YTF året etter. Nå arbeider han hos Bring i Vestby.

Faglig sterk

Juryen som valgte ut årets tillitsvalgte besto av Jim Klungnes, Trude Valle, Håvard Steinmo og Trond Jensrud. En sjekk på 10 000 kroner ble utdelt av YTFs nestleder Trude Valle og Per Kristian Larsen fra Gjensidige under representantskapets middag 7. mars.

I den enstemmige begrunnelsen ble det lagt vekt på at blant mange gode kandidater framsto Ken Blomkvist som en god og verdig kandidat. Han er faglig sterk, kan arbeidsmiljøloven på rams, er prinsipiell og standhaftig, samtidig som han velger sine kamper med omhu. Det siste året har han vervet 14 nye medlemmer til YTF.

Vet hva han vil

– Da jeg fikk prisen fikk jeg sjokk, men synes det er bra at det synes sentralt hva vi tillitsvalgte gjør lokalt, at

de ser deg og setter pris på det arbeidet vi utfører, sier Blomkvist, som håper å kunne være en inspirasjon for andre tillitsvalgte «der ute»:

– Det er bare å jobbe på for medlemmene, for at morgendagen skal bli bedre enn i dag. Vit hvem du

er, hvor du står og hvor du vil – så kan det bare blåse rundt deg, avslutter årets tillitsvalgte, som er kjent som så hard i forhandlinger at arbeidsgiverne betaler ut, men helst ikke vil snakke om saken i ettertid.

«Vit hvem du er, hvor du står og hvor du vil – så kan det bare blåse rundt deg.»



YTFs nestleder Trude Valle og Per Kristian Larsen overrakte årets tillitsvalgt Ken Blomkvist en sjekk på 10 000 kroner.

SEMINARSKADE

Er en arbeidstaker omfattet av yrkesskadedekningen dersom han skader seg under sosial aktivitet på seminar?

TEKST: SENIORADVOKAT MARTE RANDEN VON HIRSCH, SIMONSEN VOGT WIIG **FOTO:** ARNE DANIELSEN

Arbeidstakeren kan eksempelvis skade seg under deltakelse i aking, skisport, gokartkjøring og liknende. Spørsmålet er om skaden er å anse som en yrkesskade, slik at han har krav på rettigheter og kompensasjon hos NAV og forsikringselskap.

Alle arbeidsgivere plikter å tegne en yrkesskedeforsikring for sine ansatte. I henhold til yrkesskedeforsikringsloven og folketrygdloven gjelder yrkesskadedekningen for ulykker som oppstår «i arbeid».

Det er på det rene at arbeidstakeren er yrkesskadedekket dersom han skader seg under den *faglige delen* av seminaret.

Spørsmålet er om arbeidstakeren også kan sies å være i arbeid, og dermed er omfattet av loven, når han deltar i ulike *sosiale aktiviteter* på seminarer i regi av arbeidsgiver.

Rettspraksis, herunder en dom fra Høyesterett 19. mai 2014, fastslår at det må være en «*tilknytning og nærhet*» mellom aktiviteten og arbeidstakerens ordinære arbeid. Når aktiviteten skjer i tilknytning til et faglig seminar, fremgår det av rettspraksis at vurderingstemaet blir om aktiviteten anses som arbeid i relasjon til det aktuelle seminaret, det vil si om aktiviteten inngikk i seminaret på en slik måte at den må sies å være «arbeid». Her er det flere momenter som kan tale for at aktiviteten har skjedd i arbeid:

- Hvis arbeidsgiveren pålegger at arbeidstakeren å delta på en bestemt aktivitet, eller forventer slik deltakelse.
- Hvis aktiviteten skjer i arbeidsgiverens regi.
- Hvis arbeidsgiveren arrangerer og betaler for aktiviteten.



Mye rart kan skje på en bussmesse?

- Hvis aktiviteten er et ledd i teambygging.
- Hvis aktiviteten har som formål å skape positivt engasjement på seminarets faglige del.

Derimot dekkes *ikke* skader arbeidstakeren pådrar seg under aktiviteter som han utfører hovedsakelig i egen interesse. Som hovedregel dekkes ikke skader som inntreffer under rene sosiale aktiviteter eller fritidsaktiviteter i regi av arbeidsgiver, som middag og dans på seminar, julebord eller organisert trening etter arbeidstid. Det samme gjelder skader som inntreffer dersom en seminardeltaker benytter en pause i programmet til eksempelvis å kjøre slalåm eller ta en joggetur.

 redaksjonen@ytf.no

«Alle arbeidsgivere plikter å tegne en yrkesskedeforsikring for sine ansatte.»

SAMORDNET HOVEDOPPGJØR

Årets tariffoppgjør gjennomføres samordnet, for første gang side 2008, og vil i stor grad følge den samme modellen som for 10 år siden. I praksis er det LO som bestemmer oppgjørsformen, og hovedgrunnen for at oppgjøret i år blir samordnet, er et ønske om å tette hullene i AFP-ordningen.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Grunnen til at oppgjøret gjennomføres samordnet i år er at det vil være store og viktige spørsmål som berører mange arbeidstakere som er viktige å fremme i årets oppgjør.

Tre ting står sentralt i årets oppgjør:

- AFP-ordningens fortsatte eksistens skal sikres og svakheter forbedres.
- Obligatorisk tjenstepensjon skal opptjenes fra første krone, for alle stillingsandeler og fra fylte 13 år.
- Reallønnsvekst. Både YS og LO mener at det er rom for å bedre kjøpekraften i 2018.

Mot dumping

YS legger i en inntektspolitisk uttalelse vekt på at sosial dumping må bekjempes: «Konkurransetutting og utkontraktering skal ikke medføre at arbeidstakere får dårligere løns- og arbeidsvilkår, herunder pensjon», presiserer YS, og peker på

allmenngjøring som et effektivt virkemiddel mot sosial dumping:

«Erfaring viser at allmenngjøring av tariffavtaler blir positivt mottatt av bedriftene i de bransjer hvor dette er innført. For at allmenngjøringene skal bli effektive må myndighetene sørge for effektiv kontroll av allmenngjøringsvedtakene.

Et seriøst arbeidsliv uten sosial dumping kan bare oppnås gjennom et godt organisert arbeidsliv med aktive og skolerte tillitsvalgte og bevisste bedriftsledere. Det er derfor viktig å øke kunnskapen om verdien av det organiserte arbeidslivet blant arbeidsinnvandrere.»

Slik blir framdriften

Samordnet oppgjør betyr at alle overenskomster innen hvert hovedorganisasjonsområde forhandles samlet, altså at hele YS forhandler samlet. Kravene fra LO og YS ble overlevert til arbeidsgiverorganisasjonene mandag 12. mars, og de sentrale

forhandlingene startet dagen etter.

Opgjøret gjennomføres med «forbundsvisse tilpasninger». Det blir satt av tid til at partene på de enkelte overenskomster får en begrenset pott som kan forhandles særskilt. YTF forhandler for buss 19. og for gods 20. mars. Protokoll må inngås innen midnatt tirsdag 20. mars. Her finnes ingen streikerett. Om ingen enhet oppnås med arbeidsgiverne, videreføres gjeldende bestemmelser til 2020.

De sentrale forhandlingene avsluttes torsdag 22. mars. Ved brudd i forhandlingene blir det mekling rett etter påske. Fristen for å komme i havn er satt til natt til søndag 8. april. Om ikke partene blir enige, kan det bli streik. Også YTFs medlemmer kan bli tatt ut i en eventuell konflikt.

Offentlig tjenstepensjon

3. mars ble arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene og regjeringen



Etter påske blir det klart hva det samordnete tariffoppgjøret bringer med seg for gods- og bussjåfører, her fra Stavanger.

enige om modell for fremtidens offentlige tjenstepensjon.

På grunn av levealdersjustering av pensjonene, gir dagens pensjonsmodell stadig dårligere pensjon for hvert nytt årskull. I tillegg kan man i dag ikke opptjene høyere tjenstepensjon enn etter 30 år.

Derfor har det vært viktig å finne



en løsning som gir bedre uttelling av å stå lenger i arbeid, men samtidig

ivaretar hensynet til de som må gå av tidlig.

 redaksjonen@ytf.no

«Både YS og LO mener at det er rom for å bedre kjøpekraften i 2018.»



TARIFFGENERALEN

«Noen medlemmer blir sikkert skuffet» kommenterer YTFs forhandlingsjef Linda Jæger nyheten om at årets tariffoppgjør skal være samordnet, noe som betyr at det blir hovedorganisasjonene som bestemmer, altså LO og YS.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Som YTFs forhandlingsjef, er det hun som ved forbundsvis oppgjør fronter arbeidsgiverne både innen buss og gods, men dette året er hun redd det ikke blir særlig mye til forhandlinger å lede.

– Min rolle blir annerledes i år, for nå vil YS forhandle samlet og jeg inngår bare som en av mange i forhandlingsdelegasjonen, en rolle som er mindre krevende, men som samtidig gir mindre innflytelse.

Forbundsvis sløyfe

Kun i den «forbundsvis sløyfa» vil YTF kunne fremme sine egne saker, men uten streikerett, noe som gir mindre muligheter til å få gjennom endringer, forutsetningen er i så fall at man blir enige med arbeidsgiverne.

– Samordning er oppgjørsformen for de virkelig store sakene, som AFP og tjenestepensjon, krav som vil komme alle fagorganiserte til gode. Og om det blir brudd, kan også vi i YTF bli tatt ut i streik. Da

kan det bli en krevende vår, advarer forhandlingsjefen.

Som med sine nitten års ansienitet i forbundet har vært ute en vinternatt før.

Nesten familie

– Da jeg begynte som ung advokatfullmektig, var YTF helt annerledes enn i dag. Sekretariatet besto i hovedsak av godt voksne menn med lang erfaring fra bransjen, mange var tidligere tillitsvalgte. Det var lite og nært, nesten som en familie, der jeg var den yngste helt til et generasjonsskifte fant sted for rundt fem år siden.

Med årene avanserte Linda til advokat, leder for juridisk avdeling og forhandlingsjef. Nye og utvidete arbeidsoppgaver gjorde at hun aldri har følt særlig behov for å flytte på seg.

– Verden forandrer seg, og utfordringene har blitt mer og mer krevende, komplekse og spennende. Det er noe jeg liker, fastslår Linda Jæger og ser nærmest forundret ut når vi spør hvorfor hun søkte seg til

en arbeidstakerorganisasjon, for henne var dette åpenbart en selvfølge.

Rett side

– Jeg har aldri vært i tvil om at jeg ville arbeide i en arbeidstakerorganisasjon. Jeg trives rett og slett på den siden av bordet, fordi vi representerer den svake parten, men også dem som ser framover. Rettigheter er noe jeg gjerne vil jobbe med, derfor spesialiserte jeg meg også innen arbeidsrett på jussstudiet. At jeg endte opp akkurat i YTF var kanskje mer tilfeldig, men ønsket om å arbeide for fagbevegelsen var svært målrettet.

Gløden har ikke blitt mindre med årene.

– Bevisstheten rundt viktigheten av å være fagorganisert har blitt mindre, og det er bekymringsfullt. Forutsetningen for den norske velferdsmodellen er jo nettopp at sammen er vi sterke. I dag opplever jeg det som et tegn i tida at vi må forsvare eksisterende rettigheter, framfor å tilkjempe oss nye.

«I dag opplever jeg det som et tegn i tida at vi må forsvare eksisterende rettigheter, framfor å tilkjempe oss nye.»

Student og servitør

Linda Jæger vokste opp i Bodø, og har fortsatt sterk tilknytning til hjemstedet. Familien har hytte på Kjerringøy, et naturskjønt område blant annet benyttet i film-innspilling av flere Hamsun-romaner. Her har hun tilbrakt sommerferiene siden barndommen, og hit valfarter fortsatt familien.

Hun er enebarn, med en far som var elektromontør og mor som var butikkansatt. Den eneste i familien med akademisk utdanning var ei tante, likevel visste Linda tidlig at også hun ville studere.

– Etter videregående flyttet jeg til Tromsø og begynte å studere juss. I utgangspunktet tenkte jeg at statsvitenskap eller kriminologi også kunne være aktuelle studier, og at jussen uansett ville være nyttig i en magistergrad, men da jeg først hadde begynt på studiene, var det ikke lenger noen tvil: Jeg ville bli jurist.

Hun husker studietiden i ishavsbyen med glede. Ved siden av studiene arbeidet hun som servitør, blant annet på restauranten på toppen av Fjellheisen. Hun har alltid vært vant til å jobbe, hadde også butikkjobb ved siden av videregående. Det er noe hun også legger vekt på når hun skal ansette folk, at de kan dokumentere praksis i arbeidslivet.

Rømte sydover

Men selv om tiden i Tromsø var flott, var hun kjapp til å forlate byen etter endt eksamen.

– Jeg er nemlig utrolig værsluk, derfor var jeg snar med å sette kursen sydover til hovedstaden, der jeg innlosjerte meg hos ei tante. Raskt fikk jeg jobb som vikar på et trygdekontor, deretter var jeg noen måneder i skatteetaten før jeg fikk jobb her.

Siden har hun blitt ekte Oslo-jente med mann og tre barn, og YTF viste seg også å være en meget god arbeidsplass for en småbarnsmor.

– Etter seks år gikk jeg for første gang ut i permisjon, og da jeg kom tilbake ble jeg likevel tilbudt stillingen som leder for juridisk avdeling. Det var ikke noe jeg tok for gitt, for det var jo ikke helt utenkelig at jeg kom til å få flere barn.

Friske takter

«Me too»-problemer har hun aldri opplevd.

– Nei, aldri i en over-underordnet rolle utover å bli titulert som «unge dame» i forhandlingsmøter. Hersketeknikker finnes jo overalt. Men jeg er kanskje ikke den mest hårsåre heller. Jeg vet at noen advokater reagerer på at tonen ute blant vanlige folk kan være ganske tøff, derfor er jeg ute etter medarbeidere som ikke er redd for litt frisk språkbruk.

I så måte hjelper det sikkert godt å være nordlending, dessuten å være opptatt av vanlige folks liv og problemstillinger. Som advokat har Linda fått mange pussige henvendelser, blant annet fra et medlem som trodde at noen tjuvfisket utafør

naustet hans i ly av mørket nattetid. Advokat Jæger foreslo da et infrarødt kamera, noe som vakte stor jubel.

– Først og fremst møter vi mange trivelige folk, og medlemmene er meget takknemlige når de får bistand. Som advokat arbeidet jeg med flere individuelle saker, som ble avsluttet og ga resultat. Som forhandlings sjef er arbeidet mer langsiktig og du komme egentlig aldri i mål, likevel er den svært meningsfull. Etter oppgjøret i 2016 fikk jeg også mange hyggelige tilbakemeldinger, noe jeg satte pris på.

Fart og temperatur

Sier Linda. Som påstår at hun ikke lenger er like bråsinnt som før, men mer sindig. Ei heller like værsluk. Før likte hun ikke vinteren noe særlig, heller ikke å gå på ski, men etter å ha fått barn har familien kjøpt seg en leilighet på Kvittfjell, der helgene tilbringes i slalåmbakken. For Linda liker fart i ulike former, betror hun.

– Fortsatt er jeg glad i sommer og varme, derfor reiser vi alltid en tur sydover om sommeren, gjerne til god mat og vin i Frankrike, avslutter Linda Jæger med lengsel i blikket. Men først: Tariffoppgjør!

 redaksjonen@ytf.no



Linda i sitt rette element ved Kjerringøy, barndommens jordbærsted, dit vender hun alltid tilbake. (Foto: Privat)



Aktiv trebarnsmor i skibakken, barna er henholdsvis 12, 9 og 7 år gamle. (Foto: Privat)



Samarbeidet med medlemmer og tillitsvalgte setter hun stor pris på. (Foto: Privat)



Familien har kjøpt seg en leilighet på Kvitfjell, Linda har fått smaken på å kjøre fort på ski. (Foto: Privat)



Linda Jæger er ikke den som gjemmer seg bak lukkede dører. Her i aksjon med YTFs undersøkelse blant godssjåførere på Svinesund. (Foto: Arne Danielsen)



YTFs forhandlingsjef er en dyktig og erfaren innleder. Her fra en konferanse om bedre bussanbud. (Foto: Arne Danielsen)

MASKINENES HEVN

Liker du løpske lastebiler, dårlige grøsserkomedier og hardrock, da har vi filmen for deg: Maximum Overdrive fra 1986 har aldri blitt satt opp på norske kinoer. Neppe tilfeldig!

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: ALAMY

En mann forsøker å ta ut penger i en minibank. Fra skjermen lyser følgende melding: «Du er et rasshøl!» Mannen roper til kona: «Hei, sukker-topp, kom og se – maskinen kaller meg rasshøl». På skjermen repeteres budskapet – rasshøl, rasshøl, rasshøl!

Akkurat slik starter filmen Maximum Overdrive, tonen er satt, frekke maskiner er ute av kontroll, siden skal det bli veldig mye verre!

Uten nåde

Skuespilleren som sjikaneres av minibanken er grøsserforfatteren Stephen King som spiller seg sjøl. Kona Tabitha er også ektefellen hans i virkeligheten. Dette er nemlig Kings film, basert på hans egen novelle «Trucks» fra samlingen Night Shift og faktisk den eneste av hans mange filmatiserte fortellinger som han selv har regissert.

Kanskje sprang fortellingen ut fra egenerfaring med nebbete maskiner, som for eksempel kommanderende flaskeautomater: «ta tilbake – ikke så fort – bunnen først – en av gangen!» Så tenkte forfatteren: Hva om alle maskiner plutselig går bananas? Vips er en ekte Stephen King-grøsser skapt, og 350 millioner (!) solgte bøker vitner om at slike blir lest.

Lastebiler verst

Her er hevebroer som dreper gjennom trafikkaos, brusautomater som skyter offeret med colabokser, bulldosere som valser smågutter flate og flipperspill som gir spilleren elektrisk sjokk. Verst av alle er likevel lastebilene, som meier ned alt og alle uten nåde.

En gruppe mennesker blir regelrett beleiret på en truck-stop, som lastebilene sirkler rundt akkurat som indianere omringer prærievogner. Lastebilene trenger menneskene til å fylle diesel, ellers vises ingen pardong.

Dramatikken understrekes av hardtslående akkorder fra AC/DC, med perler som «Who Made Who», «For Those About To Rock» og «Hells Bells» og med låtene «D.T.» og «Chase The Ace» spesielt komponert for filmen. Stephen King er forresten erklært Ramones-fan og har selv medvirket i et band bestående utelukkende av forfattere..

Goble, goble

Usannsynlig handling? I høyeste grad. Begrunnelsen for maskingalskapen begrunnes av en komet som passerte jorda på nært hold, kanskje var også romvesener involvert.

Filmene er vanskelig å ta alvorlig, antakelig utilsiktet fra regissør King, som i et intervju har innrømmet at han selv var så dopet på kokain under innspillingen at han ikke hadde anelse om hva han drev med. Så ga han seg også straks som regissør.

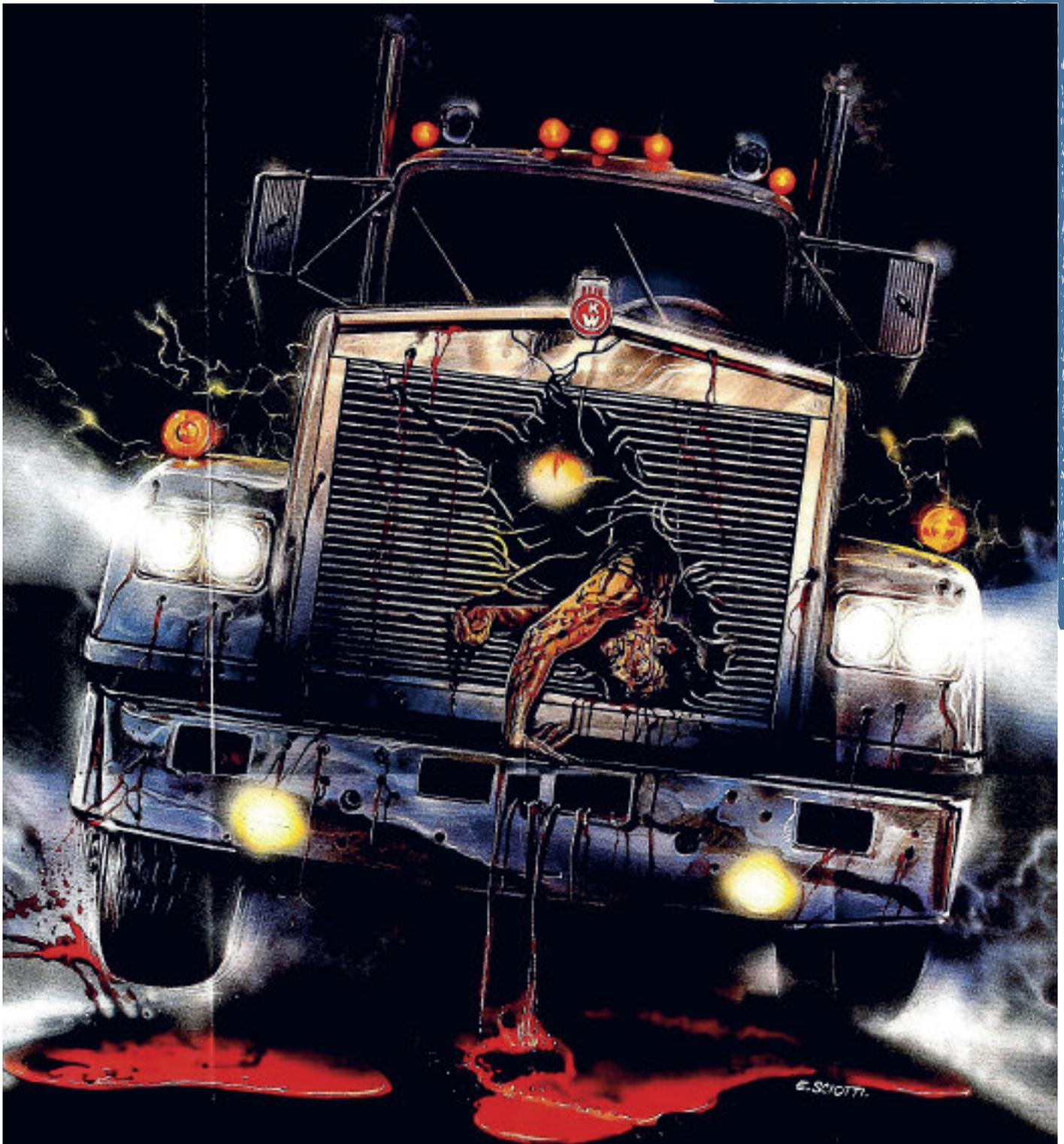
Andre Stephen King-fortellinger med mer nyktre regissører har opplevd langt større suksess, la oss bare nevne «Ondskapens hotell», «Frihetens regn» og «Den grønne mil».

Selvkjørende ondskap

Likevel, i disse automatiseringstider, drøyt tretti år etter, har vel ikke akkurat redselen avtatt for at maskinen en dag vil overta og gjøre menneskene til slaver. Om selvkjørende busser og lastebiler går loco, kan det bli aktuelt å avlive dem? I så måte lanserte filmen et probat våpen: M72.

Alle som en gang har tjenestegjort i hæren, har antakelig vært borte i denne enkle rakettkasteren, et antitankvåpen som faktisk hovedsakelig produseres på Raufoss. Med denne kan selv det mest aggressive lastebilmonster sendes på Highway To Hell.

Undertegnede hadde stor fornøyelse av filmen, som lett kan lastes ned fra nettet. En nytelse med glimt i øyet!



«Verst av alle er likevel lastebilene,
som meier ned alt og alle uten nåde.»

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



Njoniza Haziri
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlærling
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
Advokat
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
Vergerådgiver
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

Samordnet oppgjør

Årets tariffoppgjør står for døren. Det blir samordnet med forbundsvise sløyfer, noe som ikke bare er positivt for våre medlemsgrupper. Vi har tvert om gode erfaringer med forbundsvise oppgjør. Selv om det har vært vanskelig nok å nå frem med andre krav enn lønn, så har vi fått til en god del i de siste oppgjørene.

Ved forbundsvise oppgjør har vi streikerett. Streikeretten er viktig, ikke først og fremst fordi vi ønsker å streike, men fordi arbeidsgiver vet at hvis vi ikke blir enige om noe vi kan akseptere, så kan det bli streik. Dette presser partene til å finne løsninger som de ellers kanskje ikke ville gjort. Fordi ingen egentlig ønsker streik, strekker partene seg for å finne løsninger.

Ved samordnet oppgjør, slik som i år, er det YS som fremmer krav samlet på vegne av de 15 tilsluttede forbundene. På et tidlig tidspunkt ble det klart at AFP vil være et hovedkrav i årets oppgjør. I tillegg krever YS reallønnsvekst. Disse kravene vil YS kunne streike på, og medlemmene, deriblant medlemmene i YTF, kan bli tatt ut i streik. Men før det eventuelt skjer blir det mekling. En eventuell mekling vil først skje etter påske.

Det vil være en pott som det forhandles forbundsvist om. Det er uvisst i skrivende stund hvor stor denne potten blir. Utfordringen for oss er at vi ved et samordnet oppgjør ikke vil ha streikerett (og arbeidsgiver kan ikke gå til lockout) på våre øvrige tariffkrav. Vi er avhengig av arbeidsgivers forståelse og vilje til endringer. Hvis ikke begge parter vil ha endringer, så blir det ingen endringer. Og når vi vet hvor krevende det har vært å oppnå endringer i tidligere oppgjør, selv med streiketruelsen i ryggen, så er det grunn til begrenset optimisme. Men vi skal forsøke, for vi mener at vi har

gode argumenter for forbedringer.

Transportsektoren skiller seg negativt ut innen arbeidslivet, med lav trygghet, svak tilknytning til jobben og dårlig mulighet for kompetanseutvikling.

Jeg vil håpe at arbeidsgiver også er opptatt av bransjen, dens fremtid og omdømme. Skal det bli tilstrekkelig attraktivt å være yrkessjåfør for norske ungdommer, så må noe gjøres med arbeidsdagen. Det må være en sammenheng mellom ansvar, krevende arbeidsdager og lønn. Slik opplever våre medlemmer ikke at det er i dag. Tvert om mottar vi stadig henvendelser om en mer skviset arbeidsdag. Det rapporteres om urealistiske tidskrav og stress på jobben. Henvendelsene går mye på urealistiske kjøre og reguleringsstider, for kort tid til sikkerhetssjekk, for korte innkjøringstider og alt

«Transportsektoren skiller seg negativt ut innen arbeidslivet, med lav trygghet, svak tilknytning til jobben og dårlig mulighet for kompetanseutvikling.»

for knappe pauser – pauser man risikerer å miste på grunn av urealistiske kjøretider.

Dette er en utfordring for trivselen og motivasjonen til oss som allerede er i yrket. Men det er en minst like stor utfordring om vi skal rekruttere norske motiverte ungdommer til å bli yrkessjåfører. Skal vi lykkes med dette, må yrket bli mer attraktivt, og det handler ikke bare om lønn. Arbeidshverdagen og fridagsordninger er like viktig. I dag

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



er arbeidsdagen så krevende at lønnen virker fjernt fra hva sjåførene opplever at den bør være.

Sjåførene ønsker å gjøre en best mulig jobb, men har rett og slett ikke tid eller ressurser til å yte tilstrekkelig tid til hver enkelt kunde. Det er tut og kjø, noe som til syvende og sist ut over kvaliteten og servicen til kundene. Dette burde oppdragsgiver (og arbeidsgiver) være opptatt av.

Knappe kjøretider går også ut over sikkerheten, øker antall skader og gir førerne «høye skuldre» som igjen fører til høyere sykefravær, noe som koster bedriftene mange titalls millioner kroner. Her finnes bedre måter å bruke pengene på, måter som vil gi kundene en bedre opplevelse. Noe også arbeidsgiversiden burde ta på alvor.

Ikke svikt sjåførene. Gi dem en arbeidsdag å leve med. Det fortjener de!



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



GLADIOLA

Jeg hater politikere

– men elsker gode avgjørelser

Det er noe galt med meg. Det er noe som sitter fast i hodet på meg, herr Kwartbas. Jeg hater politikere, men elsker gode avgjørelser.

Jonas har slips som passer til sin politiske farge og virker troverdig. Allikevel tror jeg ikke på han. Han har for mye penger i banken. Jeg klarer ikke å bli fortrolig med en som aldri er i økonomisk trøbbel, herr Kwartbas.

Siv har lært en lekse fra sine støttespillere: Husk-å-smile-for-hver-setning. Hun smiler også når hun kommenterer terrorhandlinger og dødsfall. Jeg kaster meg ikke i armene til ei som smiler når hun snakker om å kverke noen, herr Kwartbas. Jeg var i ferd med å bli fortrolig med henne da hun kledde seg som indianer. Da var hun i ferd med å bli en av oss.

Erna forteller at hun vil gi skattelette til de som har mye, for at de som har lite skal få mer i pungen. Forstår du det, herr Kwartbas? Hun har en fordelingspolitikk som gjør at hun ikke får knept igjen dressjakka.

Jeg har litt forståelse for Trine. Hun burde vært landbruksminister. Hun har kjærlighet til grasrota og kan fortelle at hun har hoppet i høyet. Hun har også hoppet i høyet med en unggutt, har hun fortalt. Hun har nesten ingen velgere, men gjør stas på de få.

Hva feiler det meg? Jeg hater politikere, med elsker gode avgjørelser.

Jeg er syk, herr Kwartbas. Jeg elsker politiske fadeser, så lenge det ikke skader meg. Når stortingspolitikkerne ikke ser forskjell på en rød og en grønn knapp, og stemmer feil, har jeg tema for samtaler i flere uker. Det er som vitaminer for meg.

Jeg leter etter feil, herr Kwartbas. Jeg har lagt vekk alle andre hobbyer for å dyrke denne interessen. Jeg ser nyheter hele kvelden for å se om politikerne snubler i sine egne bein. Er jeg tålmodig kan jeg se en rørleggersprekk i halsgropa. Jeg kan se et slips som har slått krøll på seg. Jeg kan også se hvor tykt lag med meierismør det har vært på karbonadesmørbrødet til politikerne når jeg ser dem på skjermen. Laget blir tykkere og tykkere for hver nyhetssending.

«Hva feiler det meg, herr Kwartbas? Jeg elsker fordommene mine.»

Hva feiler det meg, herr Kwartbas? Jeg elsker fordommene mine. Jeg vil ha min egen versjon av det som har skjedd. Jeg hater de som forteller meg noe annet. Jeg vil ikke se en sak fra flere sider. Skifter jeg perspektiv blir jeg svimmel. Jeg blir nervøs om noen belyser en sak fra flere sider. Jeg vil ha halve sannheten, herr Kwartbas.

Jeg elsker de gode avgjørelsene som politikerne tar. De kan gjøre landet vårt til en Edens hage.

Skaff meg et behandlingshjem, herr Kwartbas.

Gladiola

