

YRKESTRAFIKK®

03 2018

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



YTF på farten

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



«Det er viktigere enn noensinne å se kollektivsystemene i et helhetlig, samfunnsmessig perspektiv»

Ny politikk for tjuåra

Tida må være inne for en ny debatt om organiseringen av bussbransjen. Nittitallets ensidige anbuds-løsninger synes å ha gått ut på dato.

Spørsmålet om offentlige anbuds-løsninger er igjen satt på dagsorden gjennom skjebnen til syketransporten med fly i Nord-Norge og den såkalte jernbanereformen.

Sammenlikninger har blitt gjort med bussbransjen, der anbud ble innført på nittitallet som resultat av en mangeårig europeisk diskusjon, der målet var å få kollektivtrafikken ut av en bakevje. Siden kollektivtrafikken i mange år hadde tapt i

forhold til privatbilen, gjaldt det å utvikle en effektiv og populær løsning som slo an.

Ansatte presses

Anbudskonkurransene reduserte raskt driftskostnadene, og størrelsen på disse kostnadskuttene ble selve målestokken for framgang. Mange av besparelsene ble imidlertid forsøkt gjort på de ansattes bekostning, og fagbevegelsen motvirket dette med å kreve virksomhetsoverdragelse og allmengjøring av tariffavtaler. Til tross for at disse grepene har vært vellykket, opplever mange fortsatt et press mot lønn, pensjon og arbeidsforhold.

Anbudsregimet førte også til en sanering av bussbransjen, på godt og vondt. Små og mellomstore, lokalt forankrede busselskap ble erstattet av færre og større aktører.

Andre utfordringer

I dag er utfordringene knyttet til galopperende privatbilisme blitt tydeligere, i et klima- og miljøperspektiv, i utnyttelse av ressurser, trafiksikkerhet, trafikkinfarkt og beslag av arealer i tettbygde strøk.

Automatisering, elektrisk drift og annen teknologisk nyvinning er dessuten i ferd med å skape ytterligere voldsomme endringer i bransjen.

Derfor er det viktigere enn noensinne å se kollektivsystemene i et helhetlig, samfunnsmessig perspektiv, der offentlige investeringer og styring er nødvendig for å møte framtidens utfordringer. Nittitallets problemstillinger og løsninger er i en slik sammenheng neppe ideelle.

Oslomodellen

Løsningen innebærer ikke å vende tilbake til tidligere tiders konsesjonssystem. Men allerede for tjue år siden ble en tredje vei diskutert, til overmål døpt «Oslomodellen», basert på erkjennelsen av at verken tradisjonelle tilskuddsordninger eller anbud var optimale samfunnsøkonomiske løsninger.

Tida er inne for en grunnleggende debatt rundt organiseringen av framtidens bussbransje og kollektivsystemer. En forutsetning for suksess i så måte er at sjåførene og deres organisasjoner blir tatt med på råd og lyttet til.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Forstoppet ledelse	4
Sammen om bedre løsninger	8
Terapeutisk blogg	10
Godssjåfører demonstrerer	12
Automatisering	14
Livlig forsommer	18
Vern for varslere	24
Vant fast ansettelse	26
Portrett: Bedemannen	28
Kultur: Buss på avveier	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 grossisterterminaler, 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.

FORSTOPPET LEDELSE?

Det er bedre med overskudd og dass, enn en toaetløs bransje som går rett i dass. Yrkestrafikk lanserer en enkel målestokk for å skille god fra dårlig ledelse.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I februar besøkte undertegnede utbyggingsarbeidene i Hundvåg-tunnelen, en vegtunnel som vil bli en del av Ryfylkes fastlandsforbindelse. Bravida Norge har fått en elektrokontrakt verdt 267 millioner kroner her og i Eiganestunnelen som skal lede E39 utenom Stavanger sentrum. Nede i tunnelen har Bravida satt opp flere portable toaletter.

I første rekke

– Vet du hvem som vasker disse dassene? Det er oss i prosjektledelsen. Mange fredagsettermiddager har gått med til å gjøre alt klart for gutta til de kommer på jobb mandag morgen, forklarer Bravidas prosjektleder Jone Vold.

– Vi har en to mil lang arbeidsplass her nede, og det er viktig for produksjonen at gutta ikke er nødt til å gå helt ut hver gang de må på toalettet. Og når de er nødt til å arbeide her nede i mørket, er det ikke for mye forlangt at toalettene er pene og rene, understreker prosjektlederen.

– Jeg ønsker å sende ut et signal om at det er montørene som kommer i første rekke i dette prosjektet. Vår oppgave som ledere er å legge

forholdene best mulig til rette slik at de kan utføre jobben på en best mulig måte, poengterer Jone Vold, som holder fram god HMS som et avgjørende kriterium for et vellykket prosjekt.

Tilgjengelige løsninger

Kontrasten til Yrkestrafikks rapportasje i fjor med tittelen «Do-ringenes herrer» er voldsom. I et forsøk på å finne ut hvem som var ansvarlig for toalettforholdene for bussførerne i Oslo og Akershus, var

toppsjefene mest opptatt av å skyve ansvaret over på hverandre.

INGEN var i nærheten av å argumentere med nødvendigheten av å sette seg sammen og løse problemet straks, for å sende ut et signal om at bussførerne kommer i første rekke.

Noe som hadde vært en smal sak om viljen hadde vært til stede. I Barcelona finnes for eksempel rene og pene vannklosett i tilknytning til leskurene. Disse driftes av Clear Channel, som også er tungt inne i kollektivtrafikken i Oslo.



Prosjektleder Jone Vold hos Bravida Stavanger vasker dass for å vise at det er montørene som kommer i første rekke.



Etter både å ha mast og truet, fikk endelig bussførerne tilgang til et provisorisk toalett i Oslo sentrum, men løsningen er kun midlertidig.



I Barcelona er toalettproblemet for bussførerne elegant og effektivt løst. Vi snakker tross alt ikke om rakettforskning!

Anbud ingen hindring

Så vet vi at det finnes ledere som synes det er en skam at bussførerne ikke har anstendige toalettforhold og som ønsker å gjøre noe med saken. I «gamle dager» hadde alle mulighet til toalettbesøk. Mange mener at anbudsregimet virker å ha pulverisert enkle ansvarsforhold.

Likevel, det holder ikke å bare skyldte på anbud, også Bravida arbeider i et arbeidsintensivt marked med knallharde anbuds-konkurranser og snau marginer.

Godfot-teorien

For rundt 10 år siden, da Sporveisbussene skiftet navn til Unibuss, var ikke navnevalget tilfeldig. Ordet «uni» kommer fra latin og betyr enhet, og visjonen til Unibuss ble at selskapet skulle være ledende på kvalitet og effektivitet ved å være best sammen.

«Målet er å ha både den beste ledelsen, de beste og mest motiverte medarbeiderne, det beste samarbeidet med de tillitsvalgte, den beste personalpolitikken og et attraktivt arbeidsmiljø der folk trives.» Slik presenterte Unibuss seg selv etter navneskiftet, og beundret åpenlyst Nils Arne Eggens godfotteori:

«Godfot-filosofien handler først og fremst om å ha trua på de menneskene som skal utføre prestasjonene. Ledelsen har liten betydning i seg selv, om de ikke klarer å ha nærkontakt med dem som skal gjøre jobben», forklarte Eggen selv i boka «Godfoten» i 1999, etter at Eggen hadde forvandlet Rosenborg fra en middelmådig norsk fotballklubb til en europeisk storhet.

Spisse enden

Stabsdirektør Bjørn Erik Saga i Bravida er inne på det samme: «Da

vi overtok *Siemens Installation* (i 2009, *Red.*) reduserte vi de sentrale stabene fra 36 til 10 medarbeidere, men leverer ikke dårligere kvalitet av den grunn. Betyr det at de som var overflødige gjorde en dårlig jobb? Nei, slett ikke. Problemet var at de ikke befant seg i «den spisse enden», at de gjorde fremmet produksjon og inntjening.»

Mens Unibuss for 10 år siden vant anbud så det grein etter under parolen «Best sammen», slår Bravida av i dag tilsvarende fast at «Sammen skaper vi resultater!», begge i ånden til SAS-direktør «Janne» Carlzon som på åttitallet oppfordret til å rive pyramidene og satse på frontlinjepersonalet.

Følge ordre?

Siden den gang har andre ledelsesformer vokst fram. Den amerikanske konsulenten George Kenning lanserte



Toaletter finnes det nok av, men Ruter melder at det kan være utfordrende å få satt dem opp, på grunn av «naboklager eller fordi planmyndigheten i kommunen har ment at de ikke vil ha denne type fasilitet i området».

31 teser om ledelse, der han slår fast at «faglig dyktighet ikke er noen lederkvalitet og at en leder kan som leder lede hva som helst» og at «de som ikke er ledere, bare har ansvar for å følge ordre». I stedet for å skape samarbeid, bedriver Kenning-lederen kontroll.

Kennings ideer skrudde opp selv-bildet til mange norske nærings-livsledere med teoretisk bakgrunn og liten livserfaring, dessverre også i transportbransjen.

Samtidig rapporterer YS' arbeids-livsbarometer for 2017 om urealis-tiske tidskrav, stress og at mange medarbeidere oppgir at de er slitne og har lav trykghet, svak tilknytning til jobben og dårlig mulighet for kompetanseutvikling.

Sannelig noe annet enn å være best sammen!

Blodig affære

Så kan man kanskje tro at tynning av ansatte fører til bedre inntjening for selskapene? Vel, for fem år inter-vjuet undertegnede konsernsjef Brynjar Forbergskog i Torghatten ASA for i NHO Transports magasin Transportforum, der han avleverte følgende kraftsalve:

«Det finnes knapt noen bransje i hele Norge som er så useriøs som bussbransjen. I årevis har den ikke gjort annet enn å tape penger i bøtter og spann. (...) Alle visste at konkurranseeksponeringen ville medføre en «dipper» i begynnelsen. Men jeg noterer at ingen lærekurve er til stede. Dette gjelder de fleste

Ruter: Forstår frustrasjonen

«Vi viser til møte om toaletter for bussjåfører mellom byråds-avdelingen og Yrkestrafikkforbundet i Unibuss. Vi har bedt Ruter redegjøre for status når det gjelder toaletter.» (Brev fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Oslo kommune, 7. mars 2018.)

«Ruter viser til henvendelse fra Oslo kommune 7. mars 2018 og beklager sen tilbakemelding. Ruter har forståelse for at det til tider kan være frustrerende å ikke ha tilgang til toalett i løpet av arbeids-dagen. Det er få arbeidsgrupper utenom bussjåfører som har tilsvarende situasjon og det bør i så stor grad som mulig tilrette-legges for at bussjåfører som kjører på kontrakt for Ruter får tilstrekkelig tilgang til denne type fasiliteter.» (Utdrag av svar fra Ruter, 10. april 2018.)

aktørene. Bare se på regnskapene, det er virkelig en blodig affære! Jeg har aldri sett maken til sløvt eier-skap i noen annen bransje. Useriøst! Det er ikke mer å si om dette.»

Yrkestrafikks konklusjon: Topp-ledere som ikke engang er i stand til å sikre sjåførene sine akseptable toalettforhold, duger heller ikke til særlig annet.

Viktig signal

Hvordan går det så med Bravida, som altså holder fast ved den gamle samarbeidsformen og der prosjekt-ledere er i stand til å vaske dassene for montørene sine? Jo, i 2017 overgikk resultatene måltallene, og et sterkt fjerde kvartal avsluttet

selskapets beste år noensinne.

Prosjektleder Jone Vold i Stavanger har både mastergrad og ingeniørutdanning, men i likhet med så mange andre Bravida-ledere utgjør fagbrevet som elektriker grunnmuren i dannelsen. Derfor forstår han behovet for medarbeidere som tenker selv – og har tilgang til et akseptabelt toalett når de er trengende.

– Hver enkelt må lede på den måten som føles riktig for en selv, og jeg vil ikke påstå at det finnes et fasitsvar til alle situasjoner, men for meg er dassvaskingen et viktig signal til gutta, poengterer Vold.

 redaksjonen@ytf.no

«Toppledere som ikke engang er i stand til å sikre sjåførene sine akseptable toalettforhold, duger heller ikke til særlig annet.»

SAMMEN OM BEDRE LØSNINGER

Noen har forstått at når partene i arbeidslivet kommer sammen for å diskutere, skjer ofte noe magisk. Denne erkjennelsen var bakgrunnen for et felles kompetanseprosjekt mellom Virke, fire YS-forbund og utvalgte bedrifter. Fra YTF deltok hovedtillitsvalgt Ørjan Skagen fra entreprenørselskapet Kynningsrud.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Fire bedrifter deltok med tillitsvalgte og representanter for ledelsen i programmet, som blant annet hadde som mål å gi de deltakende virksomhetene mer effektivt samarbeid og færre konflikter på grunn av uenighet mellom ansatte og ledelse.

YTF og forløperen NRAF har en historisk tradisjon for godt samarbeid internt i bedriftene. I og med at alle fra ledelse til grunnplan var organisert i samme avdeling, ble mange potensielle konflikter unngått gjennom kameratslige samtaler i forkant.

Lederne var også i stor grad rekruttert fra de meniges rekker, snakket samme språk og hadde god kjennskap både til folkene og de aktuelle problemstillingene. Slik er det dessverre ikke alltid lenger.

Fusjon og fisjon

Ørjan Skagen er mobilkransjåfør og hovedtillitsvalgt for 54 YTF-medlem-

mer hos Kynningsrud. Fra ledelsen i bedriften møtte HMS- og HR-leder Helge Tangen. Begge beskrev en bedrift med kulturmessige utfordringer som følge av en rekke fusjoner og fisjoner, kort fortalt:

I 2008 gikk selskapene Kynningsrud og Stangeland sammen om å etablere mobilkrankonsernet Nordic Crane Group, som tre år senere også overtar T. O. Bull. I 2016 blir selskapet delt igjen, ved at Kynningsrud overtok virksomheten på Østlandet og i Sverige, mens Stangeland fikk resten av landet.

– Vi opplever at kundene sliter med å forstå hvem som er hvem i markedet, i og med at flere aktører benytter navnet Nordic Crane, forteller Helge Tangen.

Ørjan forteller at han har arbeidet under åtte forskjellige firmanavn, men i samme selskap.

– YTF startet som en klubb i T. O. Bull, men den gikk siden i oppløsning. Det er en utfordring å samle

gutta, som er spredt over hele Østlandet. Mesteparten av kontakten har nok gått via telefon og sms.

Etablere klubb

Møtene mellom de fast ansatte og bedriften har i stor grad skjedd gjennom fire faste årlige HMS-møter. Nå ønsker begge parter å styrke samarbeidet gjennom et tillitsvalgtutvalg.

– Vi er i ferd med å etablere en klubb, noe som vil gjøre det lettere å ha jevnlig dialog med bedriftsledelsen, forteller Ørjan.

– Bedriften er alltid åpen for møter, men setter pris på en fast struktur og møteplan. Da er det ikke så lett for noen av oss å «slippe unna», supplerer Helge, og legger til at han ser det som positivt med tillitsvalgte som gode talspersoner for det som rører seg ute i organisasjonen.

Gjennom etableringen av klubben og tillitsvalgtutvalget har begge tro



Hovedtillitsvalgt Ørjan Skagen og HMS- og HR-leder Helge Tangen hos entreprenørselskapet Kynningsrud er enige om at etableringen av en YTF-klubb vil styrke dialogen mellom bedriftsledelsen og de ansatte.

på at kommunikasjonen internt i bedriften vil bli bedre og kulturforskjellene ditto mindre.

Pilotprosjekt

Samarbeidsprosjektet «Sammen om bedre løsninger» har hatt to sam-

linger, sist gang i mai, og er så langt et pilotprosjekt i samarbeid med team- og lederutviklingsselskapet «Solid utvikling».

Samlingene har i stor grad gått ut på å presentere og diskutere gode former for å fremme samarbeid, for

eksempel å ta utgangspunkt i hva man er enige om og har felles interesse av, og ikke umiddelbart gyve løs på konfliktområdene.

 redaksjonen@ytf.no

«Vi er i ferd med å etablere en klubb, noe som vil gjøre det lettere å ha jevnlig dialog med bedriftsledelsen.»

Ørjan Skagen, hovedtillitsvalgt Kynningsrud

VETERAN MED TERAPEUTISK BLOGG

Bussfører Alf Otto Rugnes fra Sørlandet falt på glattisen og ble sykemeldt ett år, noe som førte til en blogg som har hjulpet mange over vanskelige kneiker i livet.

TEKST OG FOTO: HÅVARD GALTESTAD

Yrkestrafikkforbundet avdeling 23 Arendal inviterte til hyggelig middag grunnet en trivelig markering. Under middagen ble det overrakt 25-årsmerket med diplom til Alf Otto Rugnes. «Det var en veloverveid innmelding, og jeg har aldri angret på valget», sier Rugnes.

Alf Otto Rugnes har egentlig vært medlem i Yrkestrafikkforbundet i 29 år, og skulle hatt sitt velfortjente 25-årsmerke med diplom for fire år siden. Nå som merket har ligget og godgjort seg en stund, syntes Rugnes det var ekstra stas å motta det.

Historisk tilbakeblikk

Sommeren i 1989 begynte Alf Otto Rugnes som vikar i Aust Agder Trafikkselskap AS. I november samme år fikk han tilgang på en full stilling i Vest-Telemark Bilruter L/L. Da ble han også medlem av Yrkestrafikkforbundet avdeling 83 Telemark.

Vest-Telemark Bilruter L/L endret etter hvert navnet til Telemark Bilruter AS, på grunn av fusjonering med Grenland Nord. I Telemark Bilruter kjørte Alf Otto kombirute, det vil si buss med lasterom. Han kjørte da Arendalsruta mellom Arendal og Vrådal.

Alf Otto har kjørt mange forskjellige ruter, det være seg lokalruter, ekspressruter, skoleruter, flybuss Arendal – Kjevik. Han har også kjørt Kystbussen som gikk fra Kristiansand til Sarpsborg i sin tid. Han har dessuten fått seg noen turer med turbuss i inn og utland, samt minibuskjøring med rullestolbruk.

Trives som sjåfør

I 2003 kom Alf Otto tilbake dit han startet som vikar, men i mellomtiden hadde selskapet blitt en del av Nettbuss-konsernet. Alf Otto ble fast ansatt i Nettbuss og kom inn i Yrkestrafikkforbundet avd 23 Arendal. I 2005 var Alf Otto Rugnes med på oppstarten av Timeekspressen Arendal –

Kristiansand. I 2014 var det ny anbudsutlysning i Agder. Denne gangen gikk bussrutene til Agder Buss AS og Setesdal Bilruter AS. Da ble Agder Buss den nye arbeidsgiveren.

Alf Otto Rugnes ønsker å fremheve at han stortrives som bussjåfør. Gode kollegaer og hyggelige passasjerer gjør dagen trivelig, understreker han. Det må også legges til at Alf Otto selv er en trivelig kar.

Uhell på glattisen

«Mitt liv som sykemeldt» er tittelen på blogginnlegget som omtaler i bilder og i ord hva Alf Otto gikk igjennom etter at han datt på glattisen i januar 2017. Det oppsto væskeansamling mellom ytre hjernehinne og kraniet, noe som førte til operasjon på Rikshospitalet. Den var heldigvis vellykket, men førte til et års restitusjonstid, som er pålagt ved lov.

Kjøreseddel og førerkort måtte leveres, Alf Otto sier det ble gjort med tristhet. På det tidspunktet visste han ikke for hvor lenge, om han måtte ta sertifikatet på nytt og om han fikk beholde stillingen i selskapet. Da restitusjonstiden var over, fikk han imidlertid komme tilbake til fast rute og turnus i Risør.

Alf Otto begynte å blogge i oktober 2017 som terapi mens han gikk sykemeldt. Selvpålevde historier skrives uten å navngi eller referere til andre personer. Historiene strekker seg fra tiden da han begynte som bussjåfør i 1989.

Åpenheten om uhellet på glatta, har gitt andre mennesker trang til å vise åpenhet tilbake. Det har resultert til flere dype samtaler. Enkelte mennesker har vært bedrøvet og nedfor, men samtalene og bloggen har hjulpet dem til å komme seg videre.

– Lytte kan alle, bare det er god hjelp for enkelte, sier en rørt Alf Otto Rugnes.

Sjekk: Countryekspressen.blogg.no på Facebook.

Alf Otto Rugnes fikk
25-årsmerke og diplom
fire år på overtid av
tillitsvalgt Roar Welton
Jacobsen.



«Lytt kan alle, bare det er god
hjelp for enkelte.»

Bussfører og blogger Alf Otto Rugnes

SJÅFØRENE STÅR SAMMEN – MEN EU GIR BLAFFEN

Mange hundre yrkessjåfører fra en rekke vesteuropeiske land demonstrerte foran Europaparlamentet i Strasbourg tirsdag 29. mai. Dessverre ser det ikke ut som EU tar notis av sjåførene.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I ført fagforeningstrøyer i ulike kulører og utstyrt med flagg, fløyter og kompressorhorn gjorde sjåførene seg svært bemerket foran EUs sirkelrunde parlamentsbygning i Strasbourg.

Stemningen var høy og god, det virket som om sjåførene var glade over endelig å få komme til orde. En lastebil ble benyttet som scene, og derfra ble det holdt appeller fra lederne for de ulike sjåførdelegasjonene og fra en håndfull sjåførvennlige EU-parlamentarikere fra forskjellige land.

Kraftig markering

Demonstrasjonen var arrangert av den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF, der både YTF og Transportarbeiderforbundet er medlem. ETF representerer mer enn fem millioner transportarbeidere fra 42 europeiske land.

Demonstrasjonen var en del av kampanjen for rettferdig transport i Europa og mot forverring av kjøre- og hviletidsbestemmelsene slik at sjåførene får lengre arbeidsdager og

kortere pauser, samt åpne for at en større del av innenlandsk transport kan foretas av utenlandske transportører.

Ingen nordiske sjåfører deltok i demonstrasjonen, men ETFs politiske sekretær for vegtransport, Cristina Tilling, understreket at den norske epost- og facebook-kampan-

jene mot forverringene hadde gjort betydelig inntrykk. Bare på Facebook kunne man registrere innpå 100 000 visninger.

Katastrofal virkning

Saken handler om EUs mobilitetspakke, som er en total reform av reglene for vegtransport og frakt i





Europa. En dårlig reform kan få en katastrofal innvirkning på trafikk-sikkerheten og arbeidsforholdene for yrkessjåfører i flere tiår framover.

En betinget optimisme var skapt gjennom at Europaparlamentets utvalg for sysselsetting og sosiale saker (EMPL) hadde gjort et vedtak som støttet sjåførenes krav. Demonstrasjonen var et forsøk på å påvirke det andre og mest innflytelsesrike transportutvalget (TRAN), som skulle gjøre sitt vedtak 4. juni.

Seier for utbytting

Dessverre lyktes ikke dette. Transportutvalget gjorde et vedtak som av ETF karakteriseres som «en seier for utbytting».

«Medlemmene i Transportutvalget har stemt mot trafikk-sikkerhet og jobb-kvalitet for Europas tre millioner yrkessjåfører. Utvalgets endringer av EUs vegtransportregler fratår sjåførene retten til rettferdig lønn når de arbeider over grensene, innebærer mindre hvile hver måned med

arbeidsgivere som vil kunne holde bilene på veien i tre uker med høyst 24 timers hvile. Risikoen for trøtthetsrelaterte ulykker er tydelig», heter det i pressemeldingen fra ETF.

Slaget er likevel ennå ikke fullstendig tapt. Saken skal ratifiseres av Europaparlamentet i plenum, noe som sannsynligvis vil finne sted i juli. Men oddsen ser i skrivende stund dårlig ut for sjåførene.

 redaksjonen@ytf.no

«Stemningen var høy og god, det virket som om sjåførene var glade over endelig å få komme til orde.»

«HANDLER IKKE OM Å KUTTE JOBBER»

Etter hvert som verdens befolkning fortsetter å vokse, vil også varetransportmarkedet og behovet for dyktige sjåførere øke. Behovet for dyktige sjåførere vil derfor forbli stort. Automatisering handler om å gjøre transporten mer effektiv, mener Volvo Trucks.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: VOLVO TRUCKS

Vi befinner oss midt i en teknologisk revolusjon, og automatisering spiller på mange områder allerede en sentral rolle i livene våre. Mange setter likhetstegn mellom automatisering og førerløse biler med den konklusjonen at sjåføreryrket forsvinner.

Politisk spørsmål

Heldigvis er ikke framtidsutsiktene bare dystre. Det er viktig å understreke at automatiske løsninger ikke er noen naturlov, men et hjelpemiddel for menneskeheten. Håndteringen av slike verktøy er et politisk spørsmål.

Her er det to grøfter å falle i: For det første å bekjempe utviklingen, slik «luddittene» forsøkte for to hundre år siden i England. Like galt er å ta en utvikling som fører til arbeidsløshet og økt samfunnsmessig skjevdeling for gitt.

Hjelper sjåføren

Volvo Trucks er nøye med å understreke at automatisering ikke handler om å fjerne førerne. Teknologien handler i vel så stor grad om utvikling av systemer som kan hjelpe

sjåføren, forbedre produktivitet og sikkerhet og optimalisere trafikkavvikling og ruteplanlegging.

Automatisering handler derfor ikke om færre jobber, fordi det vil fortsatt være behov for dyktige sjåførere i framtida, understreker Volvo Trucks. Siden befolkningen i verden fortsetter å øke, vil behovet for varetransport og dermed også behovet for godssjåførere øke tilsvarende.

Mange sjåførere vil riktignok få endret innholdet i jobben som følge av automatisering, andre vil fortsette som før. Automatisering vil kunne overta enkelte av sjåførens oppgaver, men i komplekse situasjoner vil sjåføren fortsatt være avgjørende og hans eller hennes kompetanse vil i overskuelig framtid overstyre hjelpesystemene.

«Nær framtid»

Hva så med førerløse lastebiler? Til nå har det for det meste vært snakk om pilotprosjekter innen gruvedrift, i avfallsbransjen og på sukkerplantasjer.

Volvo Trucks spår at vi vil se førerløse lastebiler på veiene «i nær framtid». Nøyaktig tidspunkt avhenger av faktorer som trafikkregu-

lering, infrastruktur for veinettet og sikkerhetsstandarder.

Neste skritt blir å knytte sammen byer med automatiske kjøretøy i egne kjørefelt og i konvoier på nattetid. Inne i bykjernene er det snakk om å benytte mindre støyfrie kjøretøy. Til sammen er målet å skape et transport- og økosystem der alt henger sammen.

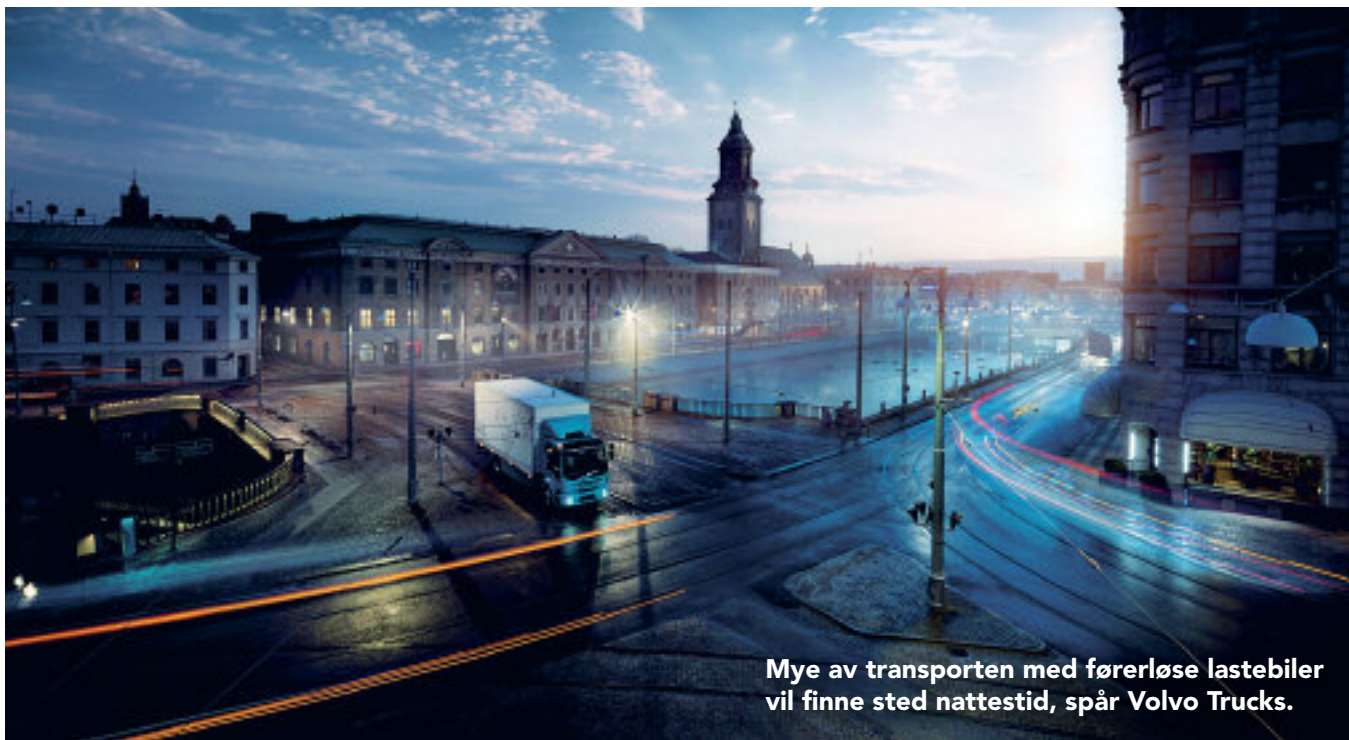
Mennesket i sentrum

Flere og flere mennesker bosetter seg i byene, noe som fører til overbefolkning og forurensning, samtidig som behovet for transport øker. Trafikksikkerhet og klimaendringer er også vesentlige utfordringer, og Volvo Trucks ser på automatisering som en del av løsningen.

Samtidig er svenskene nøye med å understreke at menneskene alltid har vært og alltid kommer til å være midtpunktet, dessuten at de automatiserte løsningene skal være hundre prosent sikre og pålitelige.

Interesserte kan kikke nærmere på to filmer fra Volvo Trucks på Youtube: <https://youtu.be/PVvLDNy-aHg> og https://youtu.be/Q5Q_5ewMx7M

 redaksjonen@ytf.no



«Siden befolkningen i verden fortsetter å øke, vil behovet for varetransport og dermed også behovet for godssjåførar øke tilsvarende.»



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 biogassteknologi og Euro6 motor.

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

Godssjåfør fikk tilbake førerkortet

I desember kjørte en godssjåfør av veien med tung bil. Politiet beslagla førerkortet, men med advokathjelp fra YTF fikk han det tilbake.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

YTF-medlemmet fikk først prøvd saken for retten 3. januar. Han hadde da ikke med noen fra YTF, men hadde hatt kontakt med en annen advokat som mente at saken var så svak at det ikke var nødvendig å bruke penger på å ta med advokat.

Retten kom da til at det var grunnlag for førerkortbeslag, men ikke lenger enn til 6. april. Om politiet skulle beslaglegge førerkortet lenger enn dette måtte det gis en ny kjennelse.

Sjåføren fikk tilbake førerkortet 6. april, men politiet sendte saken tilbake til retten. Nytt rettsmøte ble berammet i Sunnmøre Tingrett 18. mai.



I rettsmøtet fikk sjåføren hjelp fra YTFs advokatfullmektig Marius Tæland. Han la særlig vekt på at politiet ikke hadde gjort ytterligere etterforskningssteg siden saken sist gikk for retten.

– Om politiet mente at sjåføren var en trafikksikkerhetsrisiko, stusset jeg på at det ikke var gjort videre etterforskning for endelig å få saken avgjort, forklarer Træland.

Dette ga retten ham medhold i. Derfor fikk YTF-medlemmet tilbake førerkortet. ●



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



NO LIVNAR DET I LUNDAR



«Det er vel fagre stundar, når våren kjem her nord. Og atter som eit undar, nytt liv av daude gror.» Nå skal vi ikke på noen måte påstå at YTF-vinteren har vært dau, men at våren har vært særlig livlig, er det ingen tvil om. Bildet er fra plassen utenfor Brødrene Dahl på Regnbuen på Langhus. Her har flere store bedrifter sine lagre; Rema, PostNord og Alliance Healthcare. YTF har omlag 400 logistikkmedlemmer i området, og 16. mai ble medlemmene og arbeidskameratene budt til grillgilde med burgere, pølser, sommerkoteletter og tilhørende. Her var også mulighet for å slå av en prat med lokale tillitsvalgte eller selveste forbundslederen, eller få informasjon om forsikring fra Gjensidige.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN





REGNBUEEN: Forbundsleder Jim og avdelingsleder Kristian i ivrig samtale med gutta fra Brødrene Dahl.



REGNBUEEN: Arbeidsforhold diskuteres ivrig over en burger i solskinet.



REGNBUEEN: Skiftet er over på lageret til Alliance Healthcare. PostNord-tillitsvalgt Robin Schei griller.

Østlandets blad var til stede og intervjuet de lokale tillitsvalgte Kristian Strupstad Olsen Lid fra avdeling 670 Brødrene Dahl og Robin Schei fra avdeling 630 PostNord Langhus. Begge la vekt på viktigheten av at både organiserte og uorganiserte kunne samles til en hyggelig sammenkomst, der det også var mulig å diskutere felles faglige problemstillinger.

Forbundsleder Jim Klungnes deltok også på grillfesten, og understreket at vår og høst er høysesong for et forbund som legger avgjørende vekt på å være ute blant medlemmene. Selv om det er ulike problemstillinger på ulike bedrifter, er et felles inntrykk at alle opplever et tøffere arbeidsliv, understreket Jim.

Kilemoen og Jernkroken

Dagen før var forbundslederen i aksjon hos Nobina Norge på Jernkroken i Oslo, hjemmeområdet til bussavdeling 52 ledet av Rauf Hussain, som i 2016 ble kåret til årets tillitsvalgte i YTF etter å ha sørget for at medlemsmassen tidoblet seg fra 13 til 130.

Jim var imponert over aktiviteten. Han noterte seg at et par hundre bussførere ble servert fra to griller og fortærte i henhold til forbundslederens opptegnelser 350-380 burgere, 150-180 pølser og 20 kilo kylling. Mer enn 150 liter brus gikk også med.

Dagen før der igjen var Jim i aksjon på Kilemoen ved Hønefoss. Her arrangerte medlemmer og tillitsvalgte i Ringerike Septikservice og Nettbuss Ringerike åpen dag.



JERNKROKEN: Det var ikke småtterier som ble fortært av mat og drikke. (Foto: Jim Klungnes)



JERNKROKEN: Pyntet til nasjonaldag, to dager på forskudd. (Foto: Jim Klungnes)



JERNKROKEN: Supertillitsvalgt Rauf Hussain hos Nobina Jernkroken holder en liten appell. (Foto: Jim Klungnes)

Trøndelag rundt

YTFs utrettelige ververådgiver Synne Pernille Jakobsen organiserte mye av det praktiske på Langhus, satte opp telt og hakket salat. Hun fortalte om den skikkelige besøksrunden hun hadde gjennomført i Trøndelag i siste halvdel av april.

Den første dagen var hun hos Nettbuss Travel og Nettbuss Sorgenfri. På kvelden ble medlemmer fra avdeling 7 Trondheim og 49 Nettbuss Trøndelag invitert til medlemsmøte.

Neste dag sto Nettbuss avdeling Støren samt Boreals avdelinger på Støren og Orkanger for tur.

Synne besøkte deretter lærlinger og skoleelever på Ole Vigs videregående skole i Stjørdal. Skolen har egen

«Vår og høst er høysesong for et forbund som legger avgjørende vekt på å være ute blant medlemmene.»

Jim Klungnes, forbundsleder



Leder Paul Inge Brandegg og nestleder Jakob Winsnes fra avdeling 73 på visitt hos Boreal Støren. (Foto: Synne Pernille Jakobsen)



Åpen dag på Kilemoen ved Hønefoss, arrangert av YTFere i Ringerike Septikservice og Nettbuss Ringerike. (Foto: Jim Klungnes)



På besøk hos Nettbuss Travel og Nettbuss Sorgenfri i Trøndelag. (Foto: Synne Pernille Jakobsen)



transport og logistikklinje, der 28 av elevene tegnet seg som nye YTF-medlemmer etter å ha fått innføring i fagforeningsarbeid, om hvorfor det er viktig å være organisert og hvorfor YTF er et godt valg.

«Verdens beste busufør»

Synne reiste så videre til Trønderbilene i Levanger som arrangerte åpen dag, der prosjektet «Reis Smart» ble presentert – et omfattende lokalt samarbeid førte til nytt liv i en søvngig bybuslinje, med en passasjerøkning på mer enn 50 prosent.

Mye fortjent skryt vanket fra passasjerene, mest sjarmerende var kanskje lappen fra Thea til skolebuss-sjåfør Erling: «Til Erling. Du er verdens beste busufør. Du er snill. Takk for at du sører oss jem. Jeg er ni år. Fra Thea.»

Alt i alt et meget trivelig besøk i Levanger, oppsummerer YTF ververåd giver Synne.

Flott truckstop

Så må vi heller ikke glemme YTFs godsrådgiver Jan Arne Laberget, som heller ikke er kjent for å ligge på latsiden. I slutten av april reiste han rundt på Sørlandet. To dager befant han seg på XYs veiserviceanlegg Grandal i Lillesand, sammen med Knut Authen fra forbundsstyret og Petter Sommervold fra sekretariatet.

I tillegg til bensinstasjon med vaskeanlegg og spise-sted kunne Grandal også tilby treningsrom på sitt kun fire år gamle anlegg.

– Et flott truckstop med mat og toaletter. Muligheter for personlig hygiene er det også, var den drevne lastebil-sjåfør Labergets oppsummering, før han la kursen nordover langs E18 til en ny stand for kolleger på Brokelandsheia, et næringsområde mellom Risør og Kragerø.

En drøy uke seinere var Jan Arne i Trøndelag, der han sammen med generalsekretær Trond Jensrud besøker logistikkmedlemsmøter på henholdsvis Tingvold hotel i Steinkjer og Sandmoen Bed & Breakfast ei mil sør for Trondheim sentrum.

Skriv, da vel!

Så er ikke denne smakebiten noe som helst forsøk på å dekke alt som foregår der ute i organisasjonen, vi vet det syder av aktivitet mange steder. Send gjerne et kort referat og et best mulig bilde til Yrkestrafikk, så kommer det med i neste utgave!

 redaksjonen@ytf.no

YTF fikk 28 nye medlemmer på Ole Vigs videregående skole i Stjørdal. (Foto: Synne Pernille Jakobsen)



YTF ruler hos Trønderbilene i Levanger.
(Foto: Synne Pernille Jakobsen)



God drift og solid passasjerøkning hos Trønderbilene i Levanger. (Foto: Synne Pernille Jakobsen)



«Takk for at du sører oss jern»
(Foto: Synne Pernille Jakobsen)



Godsrådgiver og godssjåfør Jan Arne Laberget hviler aldri (gammelt jungelord).
(Foto: Petter Sommervold)



Forbundsstyremedlem Knut Authen og rådgiver Petter Sommervold på stand i Lillesand.
(Foto: Jan Arne Laberget)

«Til Erling. Du er verdens beste busufør.»

Thea (9)

Vern for varslere

Arbeidstakere kan oppdage straffbare, uetiske eller andre kritikkverdige forhold. For at disse skal bedres er det viktig at arbeidstakere har mulighet for å varsle om dem.

Arbeidstaker må være trygg på at varsling ikke fører til negative konsekvenser. Et trygt regelverk er viktig for at arbeidstakere skal kunne stå frem med- og varsle om kritikkverdige forhold på arbeidsplassen.

Rett til å varsle

Alle har rett til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten, ikke kun saker om arbeidsmiljø, men også forhold av samfunnsmessig interesse som økonomisk kriminalitet, forurensning og sikkerhetsrisiko. For å avdekke slikt er arbeidstakere gitt et særlig varslingsvern.

Det kreves ikke at arbeidstaker er sikker i sin sak. Der du har grunn til å tro at det foreligger kritikkverdige forhold skal det gis vern mot reaksjoner fra arbeidsgiver.

En viktig begrensning er reglene om taushetsplikt. I noen tilfeller vil arbeidstaker ha forbud mot å gjøre informasjon kjent, for eksempel av hensyn til personvern.

Forsvarlighet

For å ha varslingsvern etter arbeidsmiljøloven kreves det at varslingen er forsvarlig, men for å sikre trygge

rammer for varslere skal det ikke stilles strenge krav til denne forsvarlighetsvurderingen.

Dersom varslingen kan medføre stor risiko for arbeidsgivers interesser kan likevel varsling i noen tilfeller være uforsvarlig. Av stor betydning vil være hva det varsles om, hvor sterk mistanken er og hvem det varsles til.

Jo sterkere mistanken er, jo mer naturlig vil det være å varsle. Om du har en klar og velbegrunnet mistanke, vil det være naturlig å varsle. Om saken dreier seg om svært alvorlige forhold som er viktig å få rettet hurtig, kreves mindre av varslernes overveielser og planlegging.

Motsatt, hvis du kun har en vag og lite begrunnet frykt, er det ofte naturlig å gjøre nærmere undersøkelser før saken bringes videre.

Hvordan du varsler vil være av stor betydning. Arbeidsmiljøloven slår fast at dersom en varsler til tilsynsmyndigheter eller andre offentlige myndigheter, vil en alltid ha varslingsvern. Det er derfor alltid lov å varsle Arbeidstilsynet, Politiet, Økokrim, Helsetilsynet, Statens forurensningstilsyn med flere.

Rutiner for varsling

De fleste virksomheter plikter å lage rutiner for varsling. Rutinene skal lages i samarbeid med de ansatte og deres tillitsvalgte. Om arbeidstaker varsler i tråd med bedriftens rutiner er varslingen forsvarlig.

Om bedriften ikke har utarbeidet slike rutiner må arbeidstaker selv vurdere hva som er forsvarlig varsling. Da må det også godtas at arbeidstakeren vurderer dette annerledes enn arbeidsgiver. Der det ikke foreligger rutiner for varsling er terskelen følgelig lavere for at varslingen skal anses forsvarlig.

Sanksjoner

Ansattes varslingsvern hindrer at arbeidsgiver kan møte varslere med sanksjoner som advarsler, å bli fratatt ansvar, diskriminering, trakassering eller oppsigelse.

Arbeidstaker må imidlertid godta å bli møtt med diskusjon og debatt om forholdene en varsler om.

Arbeidsgiver har rett til å forsvare sitt syn innenfor saklige rammer.

Der reaksjonen ikke er begrunnet i varslingen, er du ikke vernet av varslingsreglene. Det kan være grunnlag for oppsigelse i en nedbemanning, parallelt med at den

«Ansattes varslingsvern hindrer at arbeidsgiver kan møte varslere med sanksjoner.»

ansatte står i en varslersak. Om oppsigelsen ikke reelt sett er begrunnet i at arbeidstaker varsler, vil oppsigelsen kunne være saklig. Men her har arbeidsgiver bevisbyrden.

Om du ikke varsler forsvarlig, eller det du varsler om ikke regnes som kritikkverdige, har du ikke det særlige varslingsvernet. Men dermed er du ikke rettsløs. Arbeidsgiver står ikke fritt til å gi reaksjoner. En oppsigelse må fremdeles være saklig etter Arbeidsmiljølovens § 15-7.

Spørsmålet vil ofte være om arbeidstaker har brutt en lojalitetsplikt overfor arbeidsplassen, og om dette gir saklig grunn til oppsigelse. Det skal mye til for at Grunnlovens bestemmelse om ytringsfrihet skal tilsidesettes av den ulovfestede regelen om lojalitetsplikt i arbeidsforhold.

Tilgjengelig

Dersom bedriften ikke har rutiner for intern varsling, bør arbeidsgiver,

tillitsvalgte og verneombud gå sammen og utarbeide slike. Rutinene skal være skriftlige og inneholde oppfordring til å varsle om kritikkverdige forhold, hvilken fremgangsmåte en ønsker ved varsling og hvilken fremgangsmåte virksomheten skal ha for mottak, behandling og oppfølging av varsling.

Rutinene bør gjøres lett tilgjengelig og kjent for alle ansatte.

Som hovedregel bør varsling skje internt. Men i svært alvorlige tilfeller og der det ikke er hensiktsmessig å først varsle internt, vil det være grunnlag for ekstern varsling.

Før du for eksempel varsler media, bør du vurdere om det er grunn til å tro at det foreligger kritikkverdige forhold, om det er hensiktsmessig å varsle internt – for eksempel til tillitsvalgt eller verneombud – og om andre utenfor virksomheten har en berettiget interesse i å vite om forholdene.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



LINDA
JÆGER
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



ANNIKEN
AUNE
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Juridisk
rådgiver

Aktuelle paragrafer

- Grunnloven § 100
- Arbeidsmiljøloven § 2 A-1. *Rett til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten*
- Arbeidsmiljøloven § 2 A-2. *Vern mot gjengjeldelse ved varsling*
- Arbeidsmiljøloven § 2 A-3. *Plikt til å utarbeide rutiner for intern varsling*



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

INNLEIDE VANT I TINGRETTE

FIKK FAST JOBB

Brødrene Dahl ønsket å kvitte seg med tre innleide lageransatte. Med advokathjelp fra YTF vant de tre fram i tingretten. Resultatet ble fast ansettelse og en klekkelig erstatning.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Tre innleide i Brødrene Dahl tok i løpet av våren 2018 kontakt med Yrkestrafikkforbundet. De hadde alle, med to dagers varsel eller mindre, fått beskjed om at de ikke lenger hadde en jobb å gå til. En våken tillitsvalgt rådet dem til å kontakte forbundet for å undersøke om det var lov å avslutte arbeidsforholdet på en slik måte.

Ikke midlertidig

De tre var ansatt i Manpower, men utleid til Brødrene Dahl sitt sentral-lager på Langhus. De hadde vært hos Brødrene Dahl i henholdsvis 7,11 og 16 måneder. Oppdragene de fikk varte typisk i en måned eller to, men de fikk stadig forlengelser i form av nye oppdrag. Det var ingenting som tilsa at arbeidet de utførte var midlertidig, og at de plutselig ville bli stående uten jobb. De utførte det samme lagerarbeidet som kollegaene som var fast ansatt hos Brødrene Dahl. Forskjellen var bare logoen på arbeidsklærne.

Tydelig lovverk

YTF satte advokat Josefine Wærstad på saken, og hun var ikke i tvil om at lovverket var på de ansattes side:

– Hovedregelen i arbeidsmiljøloven er at arbeidstakere skal ansettes fast hos den virksomheten man faktisk jobber for. Formålet er at man skal ha et arbeidsliv med et reelt stillingsvern der den ansatte har trygghet og forutsigbarhet for lønn og arbeid. Arbeidsforholdet løper på ubestemt tid, og kan bare avsluttes ved saklig oppsigelse, avskjed eller lovlig permittering.

Kun unntaksvis

– I noen unntakstilfeller er det i stedet tillatt å ansette arbeidstaker midlertidig eller leie inn ansatte, men kun dersom behovet er tidsavgrenset. Det vil si at det ikke er tillatt å ansette midlertidig eller leie inn arbeidskraft for å dekke et varig behov. Midlertidige behov kan oppstå i forbindelse med sykefravær eller sesongarbeid, men hvis det er mulig for arbeidsgiver å løse behovet ved flere faste ansettelser, eksempelvis fordi det alltid er behov for vikarer, så skal ansettelsen være fast, forklarer advokat Wærstad.

Ulovlig praksis

YTF erfarer at innleie og midlertidig ansettelse, eksempelvis gjennom

bruk av timestjåførere, skjer i større grad enn det regelverket åpner for. Noen få ønsker ikke fast jobb, men ifølge undersøkelser utført av Statistisk sentralbyrå er det over 100 000 som ufrivillig har midlertidig stilling. Tallene, som er fra 2016 viser at av 214 000 midlertidig ansatte var det 60 prosent som ønsket seg fast jobb.

– Utfordringen med håndhevingen av regelverket er at det er opp til den enkelte ansatte å kreve fast ansettelse. Mange ønsker eller tør ikke dette, av frykt for at det skal påvirke mulighetene til å få videre arbeid hos den virksomheten de er hos, eller andre virksomheter i samme bransje, påpeker YTF-advokaten.

Fikk erstatning

De tre innleide i Brødrene Dahl vant frem i tingretten. Tingretten la blant annet til grunn at «innleiepraksisen til Brødrene Dahl tilsier at det foreligger et reelt alternativ å øke grunnbemanningen». Resultatet ble at de tre fikk erstatninger på sammenlagt kr. 704 000. De to som hadde krevd fast ansettelse fikk jobben tilbake.

– Så lenge du er organisert, får du hjelp til å finne ut av ting og tang. Er



YTF arrangerte grillings både for organiserte og uorganiserte utenfor Brødrene Dahls sentrallager på Langhus i mai. En utfordring for lager- og terminalarbeidere er utstrakt (mis)bruk av innleide mannskaper. Å få vikarene over i faste stillinger står derfor høyt på prioriteringslista. Den omtalte dommen er en viktig seier i så måte.

du ikke organisert så må du gjøre veldig mye jobb selv, og det er en tøff oppgave. Det oppdaget jeg da jeg så hvilken jobb advokatene våre utførte, sier en av de tre, som ønsker å være anonym.

– Dette er et godt eksempel på hvor viktig det er å være å være organisert. YTF har den siste tiden bidratt til at omkring 35 innleide, i forskjellige bedrifter, har fått fast ansettelse. Det føles veldig bra.

Hadde de ikke vært organisert er det høyst usikkert hvor mange av de som hadde tatt sjansen på eller hatt muligheten til å kjøre «saken sin» på egen hånd, understreker YTF-leder Jim Klungnes.

 redaksjonen@ytf.no

«Så lenge du er organisert, får du hjelp til å finne ut av ting og tang. Er du ikke organisert så må du gjøre veldig mye jobb selv, og det er en tøff oppgave. Det oppdaget jeg da jeg så hvilken jobb advokatene våre utførte.»

En av de tre som vant rettsaken

PORTRETT



2018

BEDEMANNEN

Heldigvis har han en forståelsesfull kone, som selv er foreningsmenneske. Han traff henne på bussen, hun satt rett bak førerplass og han overhørte at hun presenterte seg som Louis i mobilen. «Jeg heter Louis», var sjåførens sjekkereplikk. Siden ble det kino og bryllup i hagen hjemme på Tjøme. «Det er fint å kjøre buss. Du kan bli gift», flirer Petter Louis Pettersen.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Petter Louis Pettersen er hovedtillitsvalgt på heltid for rundt 1400 YTF-medlemmer i Nettbuss, Norges største busselskap med over 30 avdelinger over det ganske land. Det er ikke noe hvilehjem.

– Vi mangler Stjørdal og Kongsvinger, har «bare» kontaktpersoner i Sarpsborg og Fredrikstad, ellers er vi representert med tillitsvalgte alle steder. Våre siste «familiemedlemmer» er fra Eidsvoll og Furubakken. Mesteparten av tiden går med til å holde kontakten med de avdelingstillitsvalgte. Noen ringer sjelden, mens andre er på tråden flere ganger i uka. Jeg sender ut mye informasjon på e-post og alle avdelingstillitsvalgte og de har mulighet for å komme med innspill før drøfte-, AMU- og samarbeidsmøter.

Til hjelp har han et samarbeidsutvalg med tre andre sentrale YTF-tillitsvalgte. I tillegg pleier han nær kontakt med tillitsvalgte fra Norsk Transportarbeiderforbund, Fagforbundet og Norsk Jernbaneforbund.

– Vi holder sammen for å få gjennomslag i samarbeidsmøtene med ledelsen i Norges største busselskap.

Bedre før?

– I gamle dager, da jeg kjørte for Øybus A/L på Nøtterøy og Tjøme, gikk vi bare opp til administrerende direktør når et problem måtte løses. Der ordna vi ALT. Rutetider, bussvask og andre daglige utfordringer. Det var mere lettvent for oss sjåfører. Nå er det liten eller ingen innvirkning på rutetider. Det bestemmer kollektivselskapene. Tid til å gå på do hadde vi hele dagen. Vi kom på jobb, kjørte noen turer, var disponible tre til fire timer med betaling, før vi kjørte igjen på ettermiddagen. Ingen delte skift, men vask og tur i banken med trillevogn for å levere oppgjøret for kasserer var daglige gjøremål.

Siden han i fjor rundet seksti, er det et privilegium å mimre over hvor mye bedre alt var før. Men er det ikke sånn at bussverden har gått framover?

– Jo, mye er selvsagt blitt bedre. Men tidligere hadde vi et personlig ansvar for at bussen gikk. Vi visste at om vi ikke møtte opp, ville søstrene Karlsen fra Verdens Ende ikke komme på jobb den dagen. Vi var faste sjåfører på faste ruter og kjente folka ombord, og om datteren var

så uheldig å sovne på bussen en sen kveld, så ringte vi foreldrene. Vi var rett og slett en integrert del av lokalmiljøet, som passasjerene serverte kaffe til på lørdagene. Nå ringer vi driftssentralen om noe er galt, og så blir det deres oppgave å ordne opp, forklarer Petter Louis.

– Jeg er veldig stolt over Samarbeidsavtalen vi har i Nettbuss AS. Den sier blant annet, at vi på avdelingene skal ha samarbeidsmøter. Det er svært viktig med et godt og konstruktivt samarbeid mellom avdelingstillitsvalgte, verneombud og avdelingsleder. På samme måte har vi samarbeidsmøter med administrasjonen i Oslo. Vår viktigste forhandlingsarena er ute på avdelingene, med eierskap til egne beslutninger.

Speider og blå buss

Petter Louis presenterer seg som ekte tjomling, for i mer enn tretti år har han bodd i et hus med lange familierøtter på Tjøme. Men skal vi pirke, må det påpekes at han kun var badegjest der i yngre år, oppveksten fant sted på andre siden av Vrengen, på Presterød utenfor Tønsberg. Her var han aktiv, ▶

«Folk er utrolig takknemlige når du behandler dem med respekt og tillit.»

spilte håndball og fotball, og markerte seg tidlig som organisasjonsmenneske, blant annet som speider i 1. Slagen. Senere ble det 1. Tjøme Sjø.

Dessuten er han faktisk blåruss.

– Jo, jeg gikk tre år på Tønsberg Handelsgymnas, men det var mer gøy å være med og kjøre lastebil. Så fort jeg fikk lappen begynte jeg derfor å kjøre varebil. Så tok jeg teorien til klasse 2 i militæret og kjørte opp i 1978, det kostet meg 80 kroner. Derfra var ikke veien lang til sjåførjobb for Gods og Bil, senere i Rutebilene Øybuss A/L.

Streik til besvær

Her organiserte han seg i Transportarbeiderforbundet, men så skjedde noe som ikke er utypisk for folk som ender opp i YTF:

– Høsten 1982 deltok vi i en streik der utkjøringen fra Esso-anlegget på Slagentangen ble blokkert. Jeg må innrømme at jeg sneik meg litt unna, fordi datteren min ble født i april dette året. Men så ble vi pålagt fra LO sentralt å delta i en politisk streik på høsten dette året. Jeg husker ikke i dag hva den handlet om, men den provoserte alle oss sjåførere i Øybuss, vi følte det som idiotisk at vi ikke skulle få kjøre ruta vår på Nøtterøy og Tjøme. Dermed endte det med at vi alle meldte oss ut av NTF og over til Rutebilarbeiderforbundet.

Petter Louis Pettersen debuterte som tillitsvalgt ved å bli valgt til sekretær i den nye avdelingen i januar 1983.

Velmodulert

Så, en dag på midten av åttitallet, skjedde et mellomspill i yrkeslivet.

En dag dukker eieren av det lokale begravelsesbyrået opp på bussholdeplassen: «Jeg har hørt av en kamerat at du kan egne deg i min bransje.»

Vår mann slo til og fikk brevkurs fra Begravelsesbyråenes forening. På kjøpet fulgte utdanning i ledelse, økonomi og markedsføring.

– Skal du arbeide i begravelsesbyrå, må du behandle enhver situasjon med den verdigheten den krever. Er den døde en eldre eller yngre person? Du må alltid se an den pårørende du prater med. Noen ganger kan du tillate deg å smile og le litt, andre ganger ikke. Du må se den pårørende som du prater med. Etter hvert blir det en god rutine og folk er utrolig takknemlige når du behandler dem med respekt og tillit.

For intervjueren falt med dette en brikke på plass, forklaringen på tjømlingens velmodulerte framtoning, han er hva engelskmennene vil kalle «smooth».

Vise verdighet

Jobben innebar at han også var med politiet ute på jobb, med alt hva det innebar. Når han forteller, er det ett begrep som går igjen: Å vise verdighet, både overfor levende og døde.

– Jeg var aldri redd for døden, for ikke noe er mer fredfullt enn et dødt menneske, det kan være både et flott og godt syn. En gang la jeg ned ei lita jente i kista, hun var påkjørt og drept. Det var selvfølgelig helt forferdelig, men samtidig ble hun så vakker med musefletter og en rose på brystet.

Dette husker jeg meget godt og jeg kjørte meg en god tur i bilen før jeg var klar for andre oppdrag den dagen, forteller han.

– Jeg synes jobben som gravferdskonsulent – eller «bedemann», som danskene kaller det – var en veldig sosial og fin jobb som jeg trivdes meget godt i.

OL på Lillehammer

Etter noen år i begravelsesbransjen og andre yrker, ble Petter Louis trukket tilbake til bussførerprofesjonen, og ble virvlet inn i det enorme logistikkprosjektet OL på Lillehammer.

– Det var tre fantastiske uker. Vi var 84 innleide sjåførere hos Hamar og Omland Bilruter, og jeg var en mest erfarne av de innleide sjåførene, derfor ble jeg satt til å betjene 24 ulike ruter. Dette var et resultat av rutetabeller satt opp av folk fra Sporveien med Hastus-programmet. Etter hvert skift måtte jeg sitte på en tur på den neste ruta for å lære traseen. Det gikk stort sett bra, selv om jeg aldri helt klarte å finne sjukehuset på Gjøvik. Dessuten fikk jeg behov for min kraftige røst for å rydde plass for bussene i en overfylt Storgate på Lillehammer: «Alle tar nå tre skritt bakover, og siden går dere på bussen en etter en!» Politiet var imponert, og jeg måtte forklare at jeg bare utnyttet erfaringen som skolebussjåfør på Nøtterøy og Tjøme.

Samling i Nettbuss

Ikke lenge etter var han tilbake der, og opplevde de første anbudsrundene der Øybuss ble solgt til Norgesbuss.



Nettbuss er NSBs busselskap, der Petter Louis er hovedtillitsvalgt for 1 400 YTF-medlemmer. Foto: Tormund Hansen Skinnarmo

– Vi følte oss hjemløse, og jeg har siden hatt all respekt for den sorgprosessen folk føler når noe slikt skjer, selv om mange etter hvert har vennet seg til å skifte slips og selskapslogo.

Siden midten av nittitallet har han vært sammenhengende YTF-tillitsvalgt, først kasserer og siden leder i avdeling 6 Vestfold. Til Nettbuss kom han via Timeekspresen, og ble hovedtillitsvalgt i Nettbuss Sør før han fikk sin nåværende posisjon i hele Nettbuss-konsernet for to år siden. I tillegg leder han YTFs region Vestfold.

– Å være tillitsvalgt er en livsstil. Det er interessant å jobbe med menneskelige relasjoner, gå inn og bidra med rådgivning, meglings, forhandling og sånne ting. Jeg er heldig som får drive med dette på heltid, og er ydmyk over tilliten som blir vist meg. Jeg har fått et nytt og godt hjem i Nettbuss AS. Min dårlige samvittighet er at jeg ikke når over



Petter Louis var den gode hjelper da hans medlem, trafikkleder Isa Daci fridde til sin utkårede Florida Zeke Daci under YTFs landsmøtemiddag høsten 2016. Foto: Arne Danielsen

alt, for det er ikke noen ni til fire-jobb dette her. Det holder ikke å sitte på kontoret heller, når det er møter og utfordringer over hele

Nettbuss-Norge, forklarer Petter Louis Pettersen og tar på seg jakka.

 redaksjonen@ytf.no

BUSS PÅ AVEIER

«I et låst lite rom under Madonnaen lå en Smith & Wesson-revolver, kaliber 45, en pakke gasbind, en flaske jod, et glass med luktesalt, og en uåpnet flaske whisky. Med dette utstyr følte Juan seg nokså sikker på at han kunne greie de fleste situasjoner.»

TEKST: ARNE DANIELSEN

Så er det ikke tilfeldig at vi atter tar for oss en gammel amerikansk historie, denne gang John Steinbecks roman «Buss på avveier» (The Wayward Bus) fra 1947. Etterkrigstida var nemlig yrkessjåførenes gullalder over dammen, noe som fortsatt kan øses av i litteratur, film og musikk. I denne romanen er det liten tvil om at den irskmeksikanske bussjåføren Juan Chicoy er udiskutabel sjef.

Autoriteten hans blir forsøksvis utfordret av enkelte passasjerer, særlig forretningsmannen Mr. Pritchard, som «så ut som underdirektør flest eller som autoriserte revisorer», forlangte spesialoppvarming av Juans mannevonde kone Alice på den primitive skysstasjonen Rebel Corners:

Pritchard

«Min frue vil ha eggerøre, ikke for tørr hvis eggene er nylagte, ristet brød og marmelade. Og min datter vil ha presset appelsin og kaffe. Jeg tar grapenuts med fløte, speilegg godt stekt på begge sider – men ikke la plommen renne utover, ristet brød og Boston-kaffe – altså halvparten melk. De kan bringe alt sammen på et Brett.»

I dag er Mr. Pritchard heller regelen enn unntaket, men i boka «så han seg om i kaféen og oppdaget at han var alene. Her var ingen andre Pritcharder.»

I stedet beskriver forfatteren en broket skare mennesker, ristet sammen på den alderstegne bussen «Sweet-heart» som ender med å kjøre seg fast på en gjørmet bygdevei. Kammerspillet gir Steinbeck anledning til å demonstrere en rekke motsetninger i det amerikanske samfunnet: Klasse, kjønn, krigsveteraner og filmstjerne-romantikk. Men hele tiden med et folkelig preg.

Og dette er kanskje den viktigste grunnen til å lese forfattere som Steinbeck og hans samtidige landsmenn

som Jack London og Sinclair Lewis. Samtidig som de var rasende dyktige forfattere – Steinbeck vant Nobels litteraturpris i 1962 – skrev de for den vanlige mann og kvinne, og ikke som i dag hvor det virker som Pritchard skriver om Pritcharder for andre Pritcharder, mens bussføreren og hans frue henvises til kiosklitteratur, eller i beste fall krim.

Pegasus

Steinbeck skrev om skikkelige ting, som de fattige landarbeidernes kår i «Vredens druer» eller den norske motstandskampen i «Natt uten måne», ei bok som ga ham Haakon VII's Frihetskors. Han unnslo seg ikke for å omgås arbeidsfolk, og i 1960 reiste han rundt og besøkte truckstops og hvileplasser i 40 stater, beskrevet i boka «Travels with Charley»

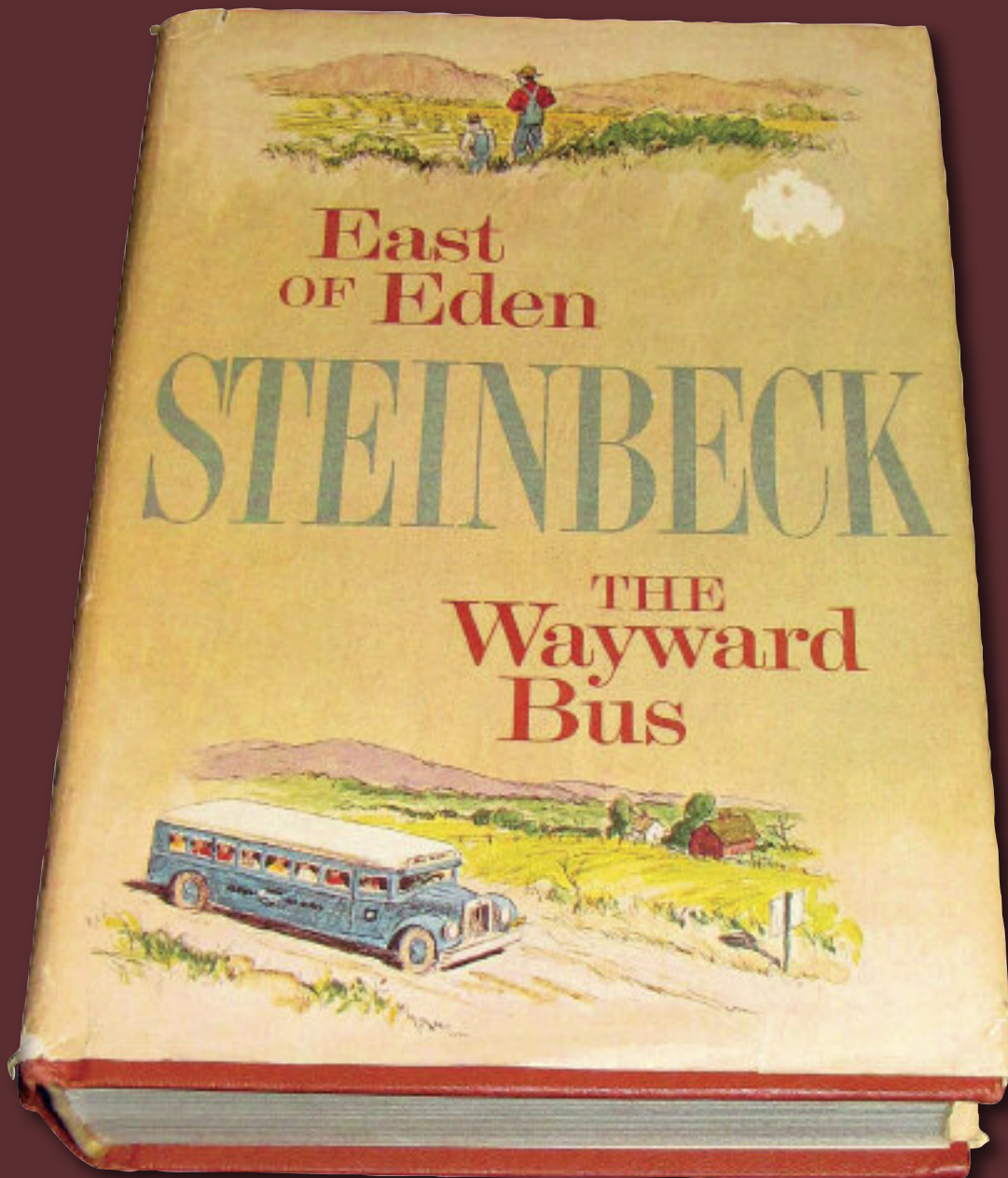
Jåleriet innen litteraturmiljøet holdt han ap med. Mens «Pegasus» symboliserer den poetiske inspirasjonen, hadde Steinbeck sitt eget fabeldyr: «Pegasus» og slagordet Ad Astra Per Alia Porci: Til Stjernene Med Grisens Vinger. I 1968, samme året som Steinbeck døde, ble en gris med navnet Pegasus foreslått som amerikansk presidentkandidat.

Til slutt må nevnes at «Buss på avveier» ble film i 1957. For dem som i sin tid fulgte med på Dynastiet, kan nevnes at superheksa Joan Collins hadde rollen som Alice Chicoy. Mange mener at Hollywood tok seg svært store friheter sammenliknet med boka, blant annet med et høyst malplassert helikopter.

Boka kan nytes i sin helhet på Nasjonalbibliotekets nettsider: <https://www.nb.no/nbsok/nb/ef32d071b627d5d5e72b8fb1a0a18868?index=1#0>

 redaksjonen@ytf.no

«The Wayward Bus» eller på norsk «Buss på avveier» er gitt ut i mange utgaver, her sammen med «Øst for Eden», romanen som ble filmet i 1955 og som gjorde James Dean berømt.



«I denne romanen er det liten tvil om at den irskmeksikanske bussjåføren Juan Chicoy er udiskutabel sjef.»

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



Marius Træland
Advokat-
fullmektig
marius@ytf.no



Anniken Aune
Juridisk rådgiver
anniken@ytf.no



Hanne Hareide Skårberg
Juridisk rådgiver
hanne@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

EU: Verre og verre?

I EU arbeides det med nye regler for veitransporten, såkalte veipakker eller mobilitetspakker. I mai 2017 framla EU-kommisjonen utkast til pakke 1 som omhandler godstransport. Utkast til pakke 2, som omhandler buss og kollektivtrafikk, kom i november og i mai pakke 3 som omhandler digitalisering, trafiksikkerhet og miljø.

Slike forslag går til politisk behandling i EUs organer, der komiteer, parlamentet, medlemsstatene og kommisjonen skal si sitt. Ofte endres innholdet, nye forslag kommer til og andre fjernes.

I utgangspunktet inneholdt forslaget til pakke 1 endringer i kjøre- og hviletider, og åpnet for at det kunne kjøres i nesten tre uker med kun to hviledager og kortere pauser. Det åpnet for at sjåføren måtte bo i bilen i minst 20 dager. Dersom de fikk reise hjem etter tre uker, var det ingen krav til at arbeidsgiver skulle dekke kostnadene, noe som ville bety slitne og overarbeidete sjåførere og dårligere trafiksikkerhet.

Pakken åpnet dessuten for mer kabotasje. Et fritt antall kabotaseturer i løpet av fem dager ville bety frislipp for utenlandske aktører fra mandag til fredag. I praksis ville utenlandske sjåførere kunne kjøre på utenlandsk lønn alle hverdager og deretter ta en symbolsk tur ut av landet før de var tilbake mandag. Det ble ikke stilt krav til allmenngjort lønn før etter tre dager. Utenlandske selskaper uten tilknytning til Norge, uten norske ansatte eller norskregistrerte biler vil dermed kunne kjøre fritt i Norge mandag til fredag.

Dette opprinnelige forslaget har siden vært innom to komiteer. Først Arbeidskomiteen (EMPL), som ga arbeidstakersiden gjennomslag i sin kritikk, en viktig seier! Men i Transportkomiteen (TRAN) ble 4. juni et justert forslag vedtatt, som om mulig

er verre enn det opprinnelige. Et eksempel er at buss- og turbilsjåførere nå kan få inntil 16 timers arbeidsdager to dager i uken og arbeide i inntil 12 dager i strekk uten fridag.

Forslagene om kabotasje ble også endret til å kunne kjøre kabotasje i syv dager i strekk (i stedet for fem) og et fritt antall oppdrag i 48 timer før man måtte forflytte seg til neste stat. Slik forslagene foreligger, innebærer de en enorm omveltning av regelverket for veitransporten i Europa. Dersom de blir vedtatt, vil de true norsk lastebilnæring på nye måter og områder.

I følge en svensk studie er det statistisk sammenheng mellom kriminalitet og sosial dumping. Sjåførene er ofte så dårlig lønnet at de må ty til kriminalitet som for eksempel dieseltjuverier. Vi har hatt flere eksempler i Norge også, der privatpersoner eller Statens vegvesen har måttet forbarme seg over sjåførere som ikke har råd til mat. De har ikke midler til å klare seg på egenhånd og de tvinges derfor til kriminalitet.

YTF har, sammen med de andre fagforeningene i den Europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF), jobbet aktivt for å endre eller stoppe forslaget, vi har lobbet, demonstrert, hatt epostkampanjer og presseutspill. ETF og YTF har ikke tenkt å gi oss. Vi fortsetter mobiliseringen og vil kjempe for å reversere eller endre forslagene. Vi håper du vil bidra!

Prosessen som pågår i EU bør også få varselampene til å blinke hos norske myndigheter. En utvikling som innebærer mer sosial dumping, mer følgekriminalitet, mer forurensing, større utrygghet i trafikken og en trussel mot norske arbeidsplasser og bedrifter bør være uakseptabel også for norske politikere. Selv om ingenting er formelt vedtatt, tyder prosessen på at mye utvikler seg i feil retning.

Dersom de foreslåtte tiltakene i mobilitetspakkene skulle bli vedtatt,

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



bør politikerne si stopp til EU! Politikerne må vise at de er i takt med flertallet i befolkningen og slutte å spille bingo med norske liv og arbeidsplasser! Om dette skjer ved intensivt påvirkningsarbeid i Road Alliance og andre fora, om de bruker vetoretten, om de nedlegger et midlertidig forbud mot kabotasjekjøring i Norge eller sier opp eller reforhandler EØS-avtalen, er for oss det samme. Disse forslagene er uakseptable og må stoppes. Det er det viktigste.

Saken skal antagelig opp til endelig behandling i EU-parlamentet.

Representanter for transportkomiteen fikk mandat til å gå i dialog/forhandling med «troikaen» som består av EU-parlamentet, medlemsstatene og Europakommisjonen.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Verdens høyeste luftslott

Jeg skal bygge verdens høyeste luftslott. Det skal rage høyere enn alle andre store bygninger. Det skal bli det eneste i sitt slag og et landemerke for dem som får øye på det, herr Kvarthas. Det har vært bygd hotell under vann og kro i berget det blå. Men det har aldri blitt bygd et virkelig luftslott.

Så Kvarthasen mener vi er i ferd med å miste bakkekontakten?

Det er riktig det. Den som har begge beina godt plantet på bakken står på stedet hvil. Det er umulig å komme noen vei.

Vi skal ikke lenger ha begge beina på bakken, herr Kvarthas. Vi skal ta av fra det trauste livet, stående, med begge beina godt rotfestet i norsk nevrotisk grojord.

Så Kvarthasen er redd for å trå feil?

Den største og alvorligste feilen du kan gjøre, herr Kvarthas, er å gjøre «ikke noe». Du vil slå rot i den norske skogen av sutrekopper. Du kommer aldri ut av det. Du vil havne i dårlige selskap med sure oppstøt og kalde skuldre. Om huset brenner, herr Kvarthas, skal du ikke være redd for å forstue foten. Kom deg ut av huset og finn fram tegnebrettet.

Vi skal bygge verdens høyeste luftslott. Huset forurenser ikke. Det ryker ikke fra noen skorstein og energien som går med til byggingen kommer tilbake. Huset gir deg penger i pungen og luft i fletta. Det vil redde bygda og få landet på føttene igjen. Det finnes ikke noe som gir mer energi enn drømmer og store planer.

I vårt luftslott skal det være garasje i kjelleren, akkurat som i stortingsbygningen, men uten synlige sprekker. Du vil aldri få de vanlige problemene som dårlig luft på badet, maur i brødboksen, nedsunket

marmor og slappe stolper. Taket vil ikke falme og du vil aldri få klage på utsikten.

Du vil alltid få solgt leiligheter i luftslott. Det er en populær framtidig boform. Flere vil flytte inn etter mange år på bakkeplan. Noen har evne til å holde ut i årevis i luftslott, mens andre flytter rett ned i kjelleren når de blir klar over sin situasjon.

Vi bygger ettersom leilighetene blir solgt, herr Kvarthas. De øverste og de største leilighetene blir alltid solgt først. Vi vil helst ikke ha noen naboer, verken over, på siden eller under. Da er luftslott det eneste rette.

Har du hørt om noen som har vedlikeholdsutgifter på luftslott, herr Kvarthas?

«I vårt luftslott skal det være garasje i kjelleren, akkurat som i stortingsbygningen, men uten synlige sprekker.»

Luftslott gir bare inntekter. Det er ingen begrensninger i høyden, og om du bygger luftslott gjelder ikke byggeforskriften. Et kort opphold i luftslott gir helsegevinst for personer som lider av tafatthet, nedsatt tiltakslust og dårlig pågangsmot.

Gladiola