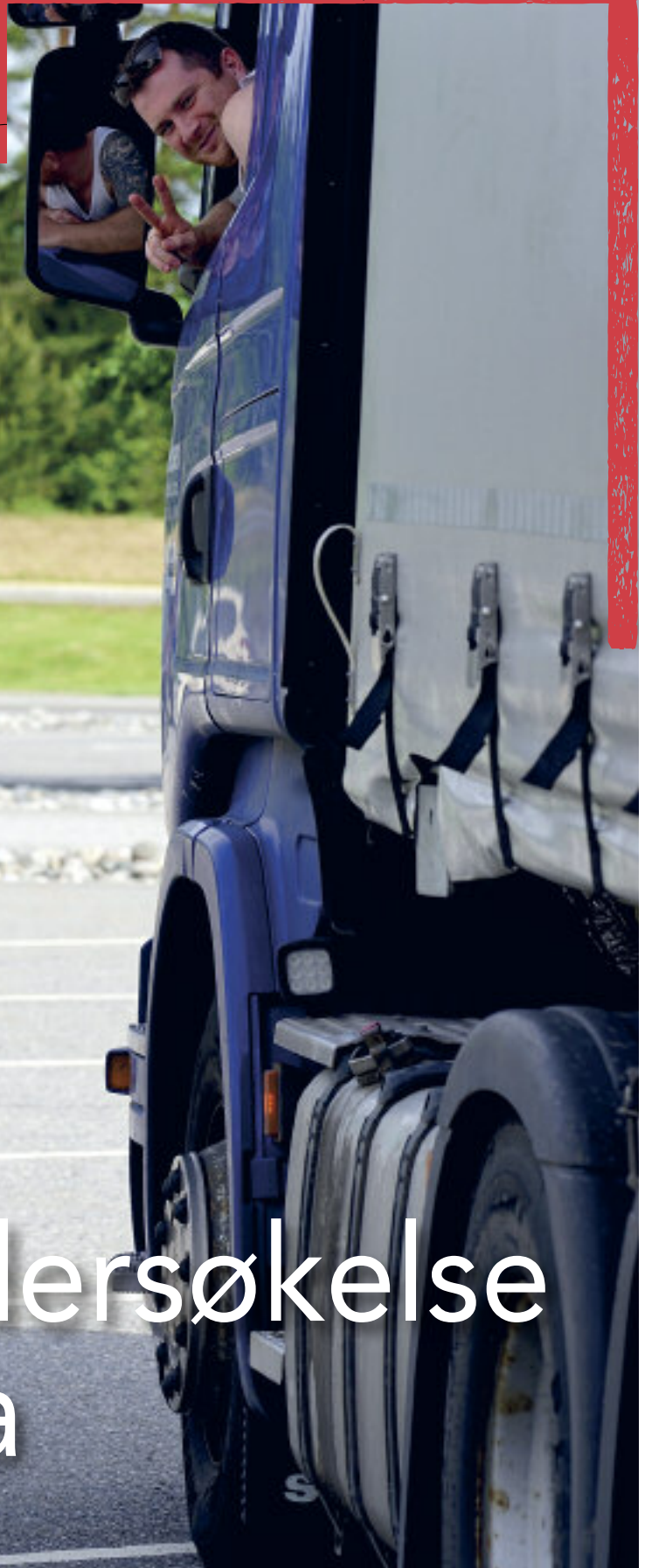


YRKESTRAFIKK[®]

04 2017

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Svinesund:

Lønnsundersøkelse
på grensa

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



Forby kabotasje!

Kabotasje er transport hvor en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat.

Kabotasje er i utgangspunktet ulovlig i henhold til Yrkestransportlovens §10: «Den som ikkje har forretningsstad i Noreg kan ikkje utføre transport av personar eller gods mot vederlag mellom stader i Noreg...»

Så følger imidlertid et viktig unntak: «...dersom ikkje anna følgjer av internasjonal avtale der Noreg er part.» Det er selvfølgelig snakk om EØS-avtalen, der en forordning åpner for at EØS-transportører på klare betingelser skal ha rett til **midlertidig** å utføre kabotasje i en annen medlemsstat.

Regelverk undergraves

Yrkestrafikk har i flere artikler påvist at denne **midlertidige** kabotasjen de siste årene har akselerert

«Derfor krever vi enkelt og greit at yrkestransportloven og de norske reglene tilbakeføres slik at kabotasje atter forbys – uten unntak.»

voldsomt i retning **planlagt og systematisk** kabotasje. I kjølvannet av denne virksomheten følger sosial dumping, livsfarlig kjøring og omfattende kriminalitet.

Norge befinner seg i en gråsone der alt som finnes av regelverk undergraves. Saker som kunne dannet presedens er henlagt fordi regelverket er for svakt, noe som igjen oppmuntrer til fortsatt ulovlig praksis.

Vi har også vist hvordan ønsket fra alle gode krefter om å opprette en sentral myndighetsgruppe for å styrke håndhevelsen av lov og orden på norske veier, har blitt torpedert av Samferdselsdepartementet.

I denne utgaven går vi gjennom EUs forslag til nye forordninger, som mildt sagt neppe vil bøte på utfordringene. Samtidig viser blant annet undersøkelsene YTF har fore-

tatt på Svinesund hvordan uvesenet griper om seg.

Frivillig underleggelse

Hva så med EØS-avtalen? Vel, EØS-avtalen ble undertegnet i 1992. I atten år var ikke kabotasje et aktuelt tema, før forordning nr. 1072/2009 trådte i kraft i EU våren 2010. Forordningen ble imidlertid ikke tatt inn i EØS-avtalen, slik at de norske reglene fortsatt avvek klart fra EU-reglene.

I et rundskriv datert 21. august 2013 gjør Det kongelige samferdselsdepartement rede for den videre saksgangen: «På bakgrunn av at Norge er en del av det indre markedet for gods-transport på veg, er det uheldig at de norske reglene over tid avviker fra EU-reglene. Departementet har på denne bakgrunn vedtatt forskriftsbestemmelser som tilsvarer de nye EU-reglene på området.»

Det er nødvendig å stoppe en galopperende utvikling der sosial dumping, livsfarlig kjøring og omfattende kriminalitet griper om seg, derfor krever vi enkelt og greit at yrkestransportloven og de norske reglene tilbakeføres slik at kabotasje atter forbys – uten unntak!

Arne

Do-nytt (2)

Ruter flagger i Aftenposten at de vil innføre selvkjørende busser allerede til neste år. Antakelig er dette løsningen de har funnet på at bussførerne i Oslo og Akershus ikke har akseptable toalettforhold.



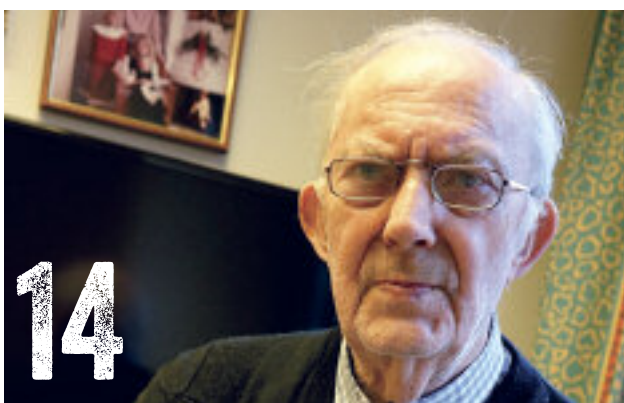
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Solidarisk undersøkelse	4
EU: Vondt til verre?	8
Retten til hvile	10
Føring til førere	12
Info-Tormund	13
Høvdingen er død	14
Krigshelten John	16
Styringsrett	22
Synnergieffekten	24
Fryktens lønn	28
Jim har ordet	31

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:

Ida Langdalen Kristiansen

☎ 911 27 927

✉ ida@ytf.no

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

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

Signerte innlegg:

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





SOLIDARISK UNDERSØKELSE



I løpet av to hektiske dager på Svinesund tok i alt 511 sjåførere seg tid til å svare på 18 avgjørende spørsmål. YTF ønsket å vite om sjåførene kjørte internasjonal transport eller kobotasjekjøring. I tillegg var nasjonalitet på sjåfør, bil og henger viktig for å analysere om skandinaviske selskaper velger sjåførere fra Øst-Europa. Sjåførenes navn ble derimot ikke oppgitt. Etter at besvarelsene var foretatt, fikk alle informasjon om rettigheter ved tariff-allmenngjøringen i Norge, også denne brosjyren på ti språk. Mange sjåførere uttrykte glede over at noen endelig brydde seg om deres lønns- og arbeidsforhold.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Kontrollørene på Statens vegvesens stasjon på Svinesund satte dagsorden da vi ankom med følgende historie: En ukrainsk sjåfør ble stoppet med overlast forleden, og vi utferdiget et gebyr på 4 000 kroner. Da gikk han ned i knestående og begynte å grine. Vi har en del som bløffer for å slippe unna, men vi skjønnte at i dette tilfellet var det alvor. Det viste seg at sjåføren, som arbeidet for en polakk, hadde skrevet under en avtale om å betale slike «utgifter» av egen lomme. For den stakkars ukraineren utgjorde denne, sett med norske øyne, beskjedne boten kanskje en halv månedslønn.

Sjåfører med svarteper

Vegvesenet opplever i det hele tatt ofte at når folk stoppes på grunn av tekniske feil, kommer en telefon fra en speditør som sender et nytt vogntog med en ny fører. Omlasting foregår på stedet, før den nye bilen kjører videre og den første sjåføren står igjen alene med problemet. Ofte kjøper speditøren tjenesten av underleverandør 1, som engasjerer underleverandør 2 for en lavere pris,

som igjen engasjerer underleverandør 3. Hierarkiet følger ofte nasjonalt mønster, der sjåføren fra det fattigste landet gjerne blir sittende igjen med svarteper.

Bevis for dumping

Ikke rart at sjåførene på svenskegrensa lyste opp da de forsto at mannskapet med de gule YTF-vestene ikke var kontrollører, men tvert om gjennomførte en undersøkelse for å kartlegge og dokumentere de lønns- og arbeidsbetingelser som utenlandske sjåfører får når de kjører i Norge. Spørreskjemaet var utarbeidet på ti ulike språk, i tillegg til at YTF hadde med sin polskfødte kontorlærling Natalia Brzdak som ekstra ressurs.

I skrivende stund er svarene fra undersøkelsen til analyse. YTF gjorde imidlertid en liknende undersøkelse i juli for tre år siden. Konklusjonen den gang var at en fjerdedel av sjåførene i undersøkelsen tjente 1 000 euro eller mindre i måneden, et klart bevis på sosial dumping. Ved å sammenlikne de to undersøkelsene er det mulig å ganske presist beskrive lønnsutviklingen fra 2014 til 2017.

Mer kabotasje

På Svinesund traff vi representanter fra Norsk Lastebileierforening (NLF), som gjennomførte en landsomfattende telling av utenlandske lastebiler. Resultatene viste at antallet hadde økt betraktelig i forhold til den tilsvarende tellingen i 2015. Økningen var like stor i distriktene som i sentrale strøk. Etter NLFs oppfatning bekrefter tellingen at utenlandske transportører i økende grad spiser andeler av det norske transportmarkedet.

NLF har også gjort en intern undersøkelse som viser at andelen NLF-bedrifter som mister oppdrag til kabotasje har økt. Blant de som kjører nasjonal og internasjonal langtransport opplevde 43 prosent å ha mistet oppdrag grunnet kabotasje i 2016, en kraftig økning fra 2015, da det tilsvarende tallet var 29. Også transportsentralene mistet langt flere oppdrag i samme tidsrom, økningen var fra 11 til 31 prosent. Konklusjonen fra NLF er at alle tegn tyder på at utenlandske aktører i praksis ikke har restriksjoner knyttet til planlagt kabotasje.



Forbundsleder Jim Klungnes i aksjon med spørreskjema.



Sjåfører fra mange land sluttet mannsterkt opp om undersøkelsen.



YTFs polskfødte kontorlærling Natalia Brzdak løste mange språkproblemer. Forhandlingsleder Linda Jæger lar seg imponere.

Sjåførsolidaritet

YTFs undersøkelse vil i tillegg dokumentere hvor mange norske biler som også er utstyrt med utenlandske sjåførere. Mye tyder på at mindre enn halvparten av sjåførene på norske og svenske biler i dag er skandinaviske. Årsaken til en økende andel er åpenbar: Pressing

av lønnsnivå for å henge med i konkurransekarusellen.

Norske operatører, som i utgangspunktet ønsker anstendige forhold, ser ut til å bli tvunget til å velge mellom konkurs eller å være med på uanstendighetene. Og framtidsutsiktene virker ikke lovende: EU har nå foreslått en vegpakke som vil gjøre det mulig å

øke planlagt kabotasje ytterligere.

Undersøkelsen til YTF skaffer avgjørende bevis i kampen for anstendige arbeidsforhold, rettfærdig konkurranse og mot urettferdige rammebetingelser. Våre våpen er allmenngjøring, kontroller, registrering og organisert sjåførsolidaritet, også over landegrensene.

 redaksjonen@ytf.no

«Ikke rart at sjåførene på svenskegrensa lyste opp da de forsto at mannskapet med de gule YTF-vestene ikke var kontrollører, men tvert om gjennomførte en undersøkelse for å kartlegge og dokumentere de lønns- og arbeidsbetingelser som utenlandske sjåførere får når de kjører i Norge.»

EU: FRA VONDT TIL VERRE?

EU-kommisjonen la i mai fram sin nye mobilitetspakke om fremtidens veitransportregler i Europa, blant annet når det gjelder kabotasje. Regelforslaget gir dessverre ikke mye håp om økt innsats mot sosial dumping.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Mobilitetspakken, som skal behandles i EUs ministerråd og til neste år i Europa-parlamentet, er en samling av regelverksforslag og policydokumenter og får konsekvenser for Norge som EØS-land.

Road Alliance

For å påvirke de politiske prosessene knyttet til pakken, har Norge sammen med Østerrike, Belgia, Danmark, Frankrike, Tyskland, Italia, Luxembourg og Sverige, dannet alliansen Road Alliance.

De ni medlemslandene er bekymret for misbruk og svindel knyttet til regelverkene for sosiale rettigheter, trafiksikkerhet og arbeid innen det europeiske godstransportmarkedet på vei, og arrangerte et ministermøte i Luxembourg 7. juni. «Motpart» er EUs østeuropeiske medlemmer som på sin side ønsker full tilgang til de vestlige markedene.

Ingen drøfting

Den europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF) – der YTF er medlem – er sterkt kritiske til den demokratiske framgangsmåten så

langt, og påpeker at de foreslåtte endringene i kjøre- og hviletid ikke har vært gjenstand for noen form for drøftinger i løpet av de siste tre årene.

«Forslaget har klare negative konsekvenser for vei- og passasjer-sikkerhet, så vel som lønn, arbeidsbetingelser og levekår for buss-, turbil- og godssjåfører. De negative reaksjonene disse forslagene har møtt blant yrkessjåførene, øker folkets misnøye med det europeiske sosiale prosjektet», understreker ETF.

Kabotasjefrislipp

– Vi er svært kritiske til at EU ønsker å endre kabotasjereguleringene til å gjelde for fem dager uten en begrensning i antall turer, sier Jim Klungnes, forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet.

Konsekvensen er at også nærdistribusjon kan bli utsatt for enda større konkurranse fra kabotasjekjøring enn i dag.

– I forslaget til de nye reglene er også tompaller godkjent som last så lenge det er en bestiller på lasten. Dette vil i prinsippet gi frislipp til kabotasje mandag til fredag innad i Norge, presiserer Klungnes.

Ingen forbedring

Et forslag, som framstilles som en forbedring, er at arbeidsgiver skal planlegge transporten slik at arbeidstakere skal komme seg hjem hver tredje uke.

– Det som reglene derimot ikke sier noe om, er hvem som skal betale for turen hjem. Vi frykter det blir arbeidstakere fra for eksempel Romania som må betale selv for å komme seg hjem. Arbeidsgiver vil også på den måten slippe å betale for egnet overnattingssted for ukehvilen, sier Klungnes.

Det er flere endringer i kjøre- og hviletidsreglene. Noe som kan være positivt for de norske sjåførene er at man kan utsette døgnhvile og ukehvile litt for å komme seg helt hjem, så lenge man har igjen kjøretid.

– Vi er veldig kritiske til at EU foreslår at det vil være lov å ta to forkortete ukehvil etter hverandre, sier Klungnes. – Dette vil kunne føre til enda mer press på arbeidstiden til både norske og utenlandske sjåfører.

Hva gjør YTF?

YTF har vært i møter med myndighetene hvor forbundet har frem-



«Øst er øst og vest er vest, og aldri skal de to møtes» skrev Jungelbokens forfatter Rudyard Kipling. Han opplevde aldri grenseovergangen på Svinesund.

met sine bekymringer for konsekvensene av endringene.

– Siden Norge er medlem av Road Alliance, vil våre argumenter mot endringene blitt tatt med, sier assisterende forhandlingssjef i YTF, Lin Andrea Gulbrandsen.

Samferdselsdepartementet ønsket skriftlige innspill, og Gulbrandsen leverte i juni YTFs høringsvar til myndighetene.

– Vi har levert høringsvar direkte til EU gjennom hele prosessen, sier Gulbrandsen. Forslagene som kom i vår er kun første runde. Det vil

komme forslag til flere endringer utover høsten.

Strengere regler

Flere leveranser, blant annet på miljøområdet, vil følge i løpet av de neste 12 månedene. Regjeringen forsikrer at de vil følge det europeiske arbeidet tett og arbeide for å få gjennomslag for sine synspunkt. Derfor har de bedt om konkrete innspill til det som skal bli Norges posisjon til forslaget.

– Konkurransen er positivt, men den må være rettferdig. Derfor

ønsker vi både strengere regler og lik praktisering av regelverket for transportører i Europa. For å få dette til, må vi samarbeide med andre europeiske land som ønsker det samme, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Men mens politikerne diskuterer, viser undersøkelser fra YTF og Lastebileierne at systematisk og planlagt kabotasje øker i rekordtempo med sosial dumping, kriminalitet og sikkerhetsproblemer i kjølvannet.

 redaksjonen@ytf.no

«Vi er svært kritiske til at EU ønsker å endre kabotasjeregulene til å gjelde for fem dager uten en begrensning i antall turer.»

Jim Klungnes, forbundsleder i YTF

RETTE TIL HVILE

Formålet med kjøre- og hviletidsordningen er å ivareta arbeidsmiljøet for yrkessjåførene, øke sikkerheten gjennom en våken og opplagt sjåfør, samt bidra til konkurranselighet. Denne reportasjen er et resultat av at Yrkestrafikks medarbeider har vært flue på veggen under et 35-timers etterutdanningskurs i regi av Wright trafikkskole.

TEKST OG FOTO: HÅVARD BOVIM GALTESTAD

Et skift skal vanligvis ikke ha mer enn 4,5 timer effektiv kjøretid – 45 min pause – 4,5 timer effektiv kjøretid = 9 timer maksimal kjøretid på en dag. Kjøretiden kan utvides til 10 timer to ganger i uka. Maksimal kjøretid i løpet av en uke er 56 timer. På 14 dager er det 90 timer.

Eksempel: Start 08:00, - kjører i 2t til 10:00 – 15 minutters pause til 10:15 – kjører 2,5 timer til 12:45 – pause i 30 minutter til 13:15 – kjører 4,5 time til 17:45 – pause i 45 minutter, til 18:30 – så kjører 1 time, til

19:30. Dette gir 10 timer kjøretid, etter kjøre- og hviletidsbestemmelsene, artikkel 13.

Hvilepauser

Normal døgnhvile er 11 timer, eller minimum 3 timer + minimum 9 timer. Kan reduseres til ni timer tre ganger i uka – såkalt redusert døgnhvile.

Normal ukehvil er 45 timer, som må tas utenfor kjøretøyet. Redusert ukehvil må tas igjen i løpet av den tredje uka. Eksempel: $45 + 21 + 21 = 87$ timer. Redusert ukehvil kan tas i bilen.

Registrering

Arbeidsgiver er ansvarlig for å organisere arbeidstiden slik at arbeidsreglene følges. I bedriften må ledelsen og tillitsvalgte bli enige om hvordan du som arbeidstaker best kan rapportere arbeidstiden din.

Jobber du overtid, må det registreres slik at du kan få utbetalt overtidstillegget du har krav på og myndighetene kan føre tilsyn med at reglene blir fulgt. Arbeidsgiver er ansvarlig for dette. En måte å rapportere arbeidstiden til arbeidsgiver, er ved å bruke et timeføringsskjema.

Regelverket sier at reglene som gir best vern skal gå foran regler som gir dårligere vern. Du må velge løsningen som gir lengst pause eller hvileperiode.

Døgnhvileplass

Kriterier for godkjent plass er å kunne få tak i variert mat, dusj og et trygt sted å oppholde seg.

Se link for døgnhvileplasser: <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/kjore+og+hviletid/hvileplasser>

Disse må ikke brukes til normal ukehvil tas (45 timer), men kan brukes på redusert døgnhvile (24 timer).



Instruktør Kjell Austad på Wright Trafikkskole går gjennom kjøre- og arbeidstidsbestemmelsene på et 35-timers etterutdanningskurs.

Fartsskrivere

Det er to typer fartsskrivere: analog og digital.

Analog skriver registrerer:

- Fart
- Arbeidstid
- Pause
- Annet arbeid
- Hvile

Baksiden skal benyttes ved bilbytte. Blank eller uleselig skive regnes som dokumentfalsk. Hva vi kan gjøre av endringer med skriveren: bytte skriver, stille den inn, stille klokka mellom vinter- og sommertid. Skiven kontrolleres annethvert år og skal være signert.

Sjåførkort

Digital fartsskriver krever sjåførkort, som hentes hos Statens vegvesens trafikkstasjon. Kortet er gyldig i fem år. Kortene er personlige. På kortet lagres all informasjon om sjåførens

arbeidstid, hviletid, annet arbeid og tilgjengelighetstid.

Nytt kort hentes 15 dager før det gamle går ut. Kortene fås uten kurs. Det er kun å gå og hente nytt kort. Overgang/registrering av nytt kort tar på noen skrivere et døgn, mens nye skrivere godkjenner det nye kortet umiddelbart når det settes inn i skriveren.

Sjåførenes ansvar:

- Alltid medbringe kortet under kjøring
- Kopieres hos bedriften hver 28. dag
- Til slutt leveres kortet arbeidsgiver for oppbevaring i inntil ett år.

På kortet registreres fart, tid, pauser, kjøring, annet arbeid og tilgjengelighetstid.

Verkstedkort

Verkstedkort er ikke et kjørekort, men bukes til kalibrering av skrivers. Ved verkstedbesøk må du som sjåfør sette skriveren på «out» og be om utskrift

når bilen har vært på verksted. Ta alltid ut eget kort ved verkstedbesøk.

Arbeidsgiver

Arbeidsgiver har ansvar for å:

- legge til rette at sjåfører får lest av sjåførkortene.
- oppbevare kortene i 12 måneder.
- gå gjennom avvik med hver sjåfør, for å hindre/forebygge nye avvik.

Overtredelser samles i en bruddrapport. Bedriften skal ta kontakt med vedkommende sjåfør, forklare bruddet og hva som gjelder. Dokumentasjonen er arbeidsgivers ansvar, mens sjåførens ansvar er å følge forskriftene og pålegg fra arbeidsgiver.

Bøtesatser

Bøtesatser er høye, starter normalt på cirka kr 5 000 og har en bratt stigningskurve etter situasjon og hvor mye som er galt.

Godta ikke grunn for førerkortbeslag, men aksepter beslag. Da har politiet tre uker på seg til å komme med påstand.

Tariffavtale

Arbeidstidsreglene blir mer fleksible når virksomhetene er bundet av tariffavtale. Det åpner blant annet for gjennomsnittsberegning av daglig og ukentlig arbeidstid. Da kan en arbeide mer i en periode, for så å arbeide mindre senere.

Virksomheter som er bundet av tariffavtale har størst adgang til å gjennomsnittsberegne arbeidstiden til sine ansatte.

Er det ønskelig med tariffavtale på din arbeidsplass? Ta kontakt med Yrkestrafikkforbundet.

 redaksjonen@ytf.no

TILBUD HOS WRIGHT

Yrkestrafikkforbundet og Wright Trafikkskole har en samarbeidsavtale som blant annet gir rabatt til de av YTFs medlemmer som ikke får etterutdanningskurs dekket av arbeidsgiver.

Medlemmer og deres nærmeste familie får rabatter på teorikurs, grunnkurs og kjøretimer. Skulle du ha lyst til, for eksempel å ta førerkortklasse A, E, eller finne på å få lyst til å kjøre noe annet på gummihjul, får du rabatter.

Selv om de fleste har det meste av førerkortklasser før de melder seg inn i YTF, gjelder altså tilbudet også for de håpefulle hjemme. Ta derfor kontakt med Wright Trafikkskole. Er de ikke etablert nær deg, har de muligens inngått samarbeid med din lokale trafikkskole.

Instruktør Kjell Austad tar som seg hør og bør godt imot kursdeltakere. Kjell er selvfølgelig medlem av Yrkestrafikkforbundet.

«Arbeidsgiver er ansvarlig for å organisere arbeidstiden slik at arbeidstidsreglene følges.»

FØRING FOR FØRERE

Prosjekt «bedre bussanbud» er på ingen måte ferdig. «Medlemmene våre vil at vi skal fortsette arbeidet med bedre bussanbud, og det gjør vi i full stil», sier forbundsleder Jim Klungnes.

TEKST: IDA LANGDALEN KRISTIANSEN FOTO: ARNE DANIELSEN

Nå er YTF i gang med å sammenlikne de nye anbudene som har kommet, og ser på hva som er endret og hva som må bli bedre.

– Vi er opptatt av at sjåførenes behov må fremmes i mye større grad, blant annet hvordan sjåførplassen skal utformes. Et annet problem er ansvarsfordelingen på toalett- og pauseforhold, sier Klungnes.

Det er dessverre ofte slik at lavest pris er det eneste det konkurreres på i anbudet.

– Hvis pris er eneste konkurransemoment er det svært viktig at anbudene spesifiserer krav som ivaretar sjåføren, sier Klungnes. Etter at sammenstillingen er ferdig vil også påvirkningspakken for tillitsvalgte bli oppdatert og sendt ut.

Anbud i Arendal

YTF stiller i år på Arendalsuka, hvor tema på arrangementet er «Offentlige anbud – hvem er vinnere og hvem er tapere?» Arendalsuka er en politisk festival der alle de politiske partiene er representert.

– Anbud fører i bussbransjen til et voldsomt press på sjåførene som må yte mer på kortere tid. Nå ser vi også at flere sektorer som for eksempel miljø blir utsatt for offentlige anbud, sier Klungnes. På debatten vil flere politikere og forbundslederen diskutere fordeler og ulemper med anbud.

Vet du at det kommer et nytt anbud i ditt område? Ta gjerne kontakt med YTF for mer informasjon om hvordan du kan påvirke anbudsprosessen.

 redaksjonen@ytf.no



20 europeiske journalister kåret en elektriske Solaris til årets buss. Juryen la vekt på at bussen var godt mottatt av «kunden». Men hva sier sjåførene?



Elektriske busser, som er på full fart inn på markedet, gir muligheter for nytt førermiljø.

KOM I KONTAKT MED
TORMUND HANSEN SKINNARMO
977 11 550
tormund@ytf.no



Tormund blir kommunikasjons- ansvarlig

Tormund Hansen Skinnarmo begynner som kommunikasjonsansvarlig i YTF 1. september. Han avløser Ida Langdalen Kristiansen, som reiser «hjem» til Brumunddal.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Jeg gleder meg til å begynne i YTF 1. september, sier Tormund. – YTF er et fremoverlent forbund og har en nærhet til medlemmer og tillitsvalgte som mange organisasjoner kan være misunnelige på. Det blir store sko å fylle etter Ida Langdalen Kristiansen, men jeg har fått en god overlapp der jeg også har møtt ansatte og tillitsvalgte. Med en så flott gjeng både i sekretariatet og i resten av organisasjonen er jeg sikker på at jeg vil få den hjelp og støtte jeg trenger for å komme raskt inn i stillingen.

Master i kommunikasjon

Tormund er 35 år gammel og opprinnelig fra Sarpsborg, men nå bosatt i Oslo med samboer og ett barn. Han har en bachelorgrad i statsvitenskap med fordypning i Sentral-Europa og Russland. Han har også gjennomført masterprogram i «PR-ledelse og strategisk kommunikasjon» samt «Kommunikasjon i organisasjoner». For øyeblikket gjennomfører han programmet «Digital kommunikasjonsledelse».

Tung organisasjonserfaring

Han har også hatt en rekke tillitsverv, blant annet i Forsvaret, Norsk Studentunion og i politikken. Han kommer fra en stilling som kommunikasjonsrådgiver i Forbundet for Ledelse og teknikk. Tidligere har han vært presserådgiver i arbeidstakerorganisasjonen Delta – en av YTFs søsterorganisasjoner i YS.

Yrkestrafikk takker Ida så mye for innsatsen og ønsker Tormund velkommen. Vi regner med at leserne vil nyte godt av hans skarpe penn allerede i neste utgave. ●

HØVDINGEN ER DØD

Natt til søndag 18. juni døde Arnold Haukedal, 92 år gammel. Dermed har en bauta i YTF-historien gått ut av tiden. Haukedal var med å stifte NRAF der han siden satt som forbundsformann i 31 år, generalsekretær i 38 og redaktør i 37.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Arnold Haukedal begynte å kjøre buss i Åsane Automobillag i 1948, for det meste mellom Åsane og Bergen. Samme høst tok gruppestyret for sjåførene tilsluttet Bergen Transportarbeiderforbund et initiativ for å undersøke om det var stemning blant sjåførene på landsplan om å danne et eget forbund.

En av grunnleggerne

I september 1955 ble Norsk Rutebilararbeiderforbunds konstituerende landsmøte avholdt på Prestegård Turisthytte på Haukelid. 35 representanter deltok. En av delegatene fra Bergen var den 31-årige sjåføren Arnold Haukedal. På stiftelsesmøtet ble Haukedal valgt som en av tre dirigenter, og fikk også plass i forbundets første valgte hovedstyre.

Da den første overenskomsten med Arbeidsgiverforeningen ble godkjent i januar 1956, satt Haukedal i forhandlingsutvalget. Forbundets andre landsmøte, som ble avholdt på Hotell Utsikten i Seljestad i september 1956, ansatte Haukedal som forretningsfører og

leder av forbundskontoret, som ble flyttet til Bergen.

Vår første redaktør

Landsmøtet ønsket å skape bedre kommunikasjon mellom forbundsledelsen og medlemmene, og Haukedal ble derfor bedt om å prioritere arbeidet med et fagblad. Bakgrunnen var at han allerede før landsmøtet hadde skrevet og stensilert et blad som var sendt alle medlemmer rundt i landet. Ytterligere to stensilerte utgaver bladet – som fikk navnet «Bussen» – ble sendt ut i 1956. Året etter så den første trykte utgaven dagens lys. Haukedal skulle bli sittende med redaktøransvaret i hele 37 år.

«Fortsatt leser jeg bladet, og ser fram til hver gang det ligger i postkassa. Jeg er takknemlig for at forbundet fortsetter å gi det ut, det er virkelig koselig å få», understreket den første redaktøren da Yrkestrafikk besøkte ham i sitt hjem på Hamar for to år siden.

Renhårig leder

Ved inngangen til 1960 hadde Norsk Rutebilararbeiderforbund 31

avdelinger med til sammen 1 800 medlemmer. Arnold Haukedal reiste ofte både to og tre uker i strekk rundt til rutebilselskapene og hadde møter med arbeidstakerne. I de fleste tilfellene ble han tatt vel imot, vervet nye medlemmer og opprettet avdelinger. Han satte forbundet foran seg selv, ofte gikk det tre-fire måneder mellom hver gang han tok ut lønn.

I 1960 vedtok landsmøtet å flytte hovedkontoret til Oslo. Arnold Haukedal ble her valgt til forbundsformann, samtidig som han fortsatte i jobben som leder av forbundskontoret. Han skulle lede NRAF i mer enn 30 år inntil 1991 og fortsatte ennå tre år som generalsekretær. Selv om mange mente at det ikke var optimalt å samle så mye makt i en person, var Haukedal en renhårig leder som klarte å skille rollene. Arnold Haukedal var høyt respektert som ryddig og real, både som menneske og leder, og hadde nær kontakt med medlemmene.



«Jeg har ikke gjort så mye, det meste kom av seg sjøl», uttalte Arnold Haukedal beskjedent til Yrkestrafikk for to år siden.



KRIGSHELT OG BUSSJÅFØR

John Pettersen (1915 – 2016) var med i noen av annen verdenskrigs hardeste slag. Etter krigen arbeidet han i 25 år som bussfører og er antakelig YTFs mest dekorerte medlem gjennom tidene.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: FAMILIENS SAMLING

Dette er historien om John Pettersen, født i 1915 og oppvokst på gården Sylta, nordvest på Radøy utenfor Bergen. Som ung mann dro han til sjøs, og 9. april 1940 befant han seg i Stillehavet, om bord på M/T Hallanger med kurs for Los Angeles etter å ha levert olje i Yokohama. Nyheten om at tyskerne var i ferd med å invadere fedrelandet, opprørte mannskapet voldsomt.

Da skipet ankom USA mønstret 25-åringen av og tok bussen tvers



John var Radøys blide og vennsæle bussjåfør, dessuten trofast medlem av YTF.

over det amerikanske kontinentet til New York, der hadde han en onkel og tante. Noe av det første han gjorde etter å ha kommet fram var å melde seg til tjeneste i den amerikanske hæren: «Ta meg når dere trenger meg». Men USA var ennå ikke i krig. Pettersen bosatte seg i New York, der han tok sertifikatet og ga 25 dollar for sin første bil, en Ford A-modell.

99th batallion

I desember 1941 angrep japanerne Pearl Harbor, og USA ble trukket med i verdenskrigen. Amerikanerne begynte møysommelig å ruste opp og mobilisere, våpen ble produsert og soldater utkalt. Sommeren 1942 – for 75 år siden – så 99th Infantry Battalion (Separate) dagens lys, i hovedsak bestående av nordmenn og norsk-ættede, enheten gikk derfor også under navnet «Viking-bataljonen».

Også John Pettersen ble innkalt. I mai 1943 tok han T-banen til Long Island. På Camp Upton ble han vaksinert og fikk utdelt uniform, før han ble sendt videre til Camp Hale i Colorado. Der gikk han gjennom beinhard trening i vinterkrigføring,

for meningen var først at bataljonen skulle settes inn i Norge. Men underveis ble planene endret. 99th ble sendt til hard trening i Skottland og Wales og derfra videre til invasjonen av Normandie.

Kampen om Elbeuf

Bataljonen gikk i land på Omaha Beach om kvelden den 22. juni 1944. Det var her amerikanske styrker etablerte sitt første brohode på D-dagen. De svært blodige kampene langs strandlinja var nå over, det første John Pettersen observerte på stranda var myriader av kors etter alle de falne.

Bataljonen ble først satt til opprensning av fiendtlige lommer der hovedstyrken hadde passert, blant annet i den strategiske dypvannshavna Cherbourg. Siden fulgte de invasjonsstyrkene gjennom Frankrike. To måneder senere var de kommet fram til Elbeuf, en landsby ved bredden av Seinen, et par mil syd for Rouen.

Vikingene drev de tyske tanks ut av Elbeuf, men neste dag gikk tyskerne til et voldsomt motangrep, der blant



John Pettersen får utdelt Croix de Guerre i Bergen av den franske ambassadøren



John Pettersen besøker monumentet til 99th Batallion på Utvandringssenteret på Sletta utenfor Bergen, avbildet sammen med offiserer fra Marinen i forbindelse med kransenedleggelse på USAs nasjonaldag 4. juli.



Hedda Kristin Bergo, 12 år gammel entusiast fra Militærhistorisk forening i Bergen, kjører John Pettersen i en mini-jeep.



Her fornyet han førerkortet, 101 år gammel.

annet hovedkvarteret til 99. bataljon fikk en fulltreffer. Det viste seg at fienden hadde etablert en utsiktspost i et kirketårn som presist ledet artilleriild mot målet. Reorganiseringen etter slaget viste at bataljonen hadde sju falne og 50 skadde.

Ardenneroffensiven

John Pettersen var skarpskytter – «sniper» – i bataljonen og var oppsatt med kikkertsikte. Han var ikke så glad i dette, for det gjorde at han bare kunne lade ett og ett skudd. En gang ble han satt til å passe på flere krigsfanger, heldigvis forsto de ikke at han bare kunne skyte en av dem om de prøvde seg. John valgte derfor for det meste å operere uten siktet, da kunne han i stedet bruke

et magasin med fem skudd.

I midten av desember var bataljonen kommet nær den tyske grensa, til fjellområdene øst i Belgia, der de havnet midt oppe i Ardenneroffensiven, Hitlers siste desperate motoffensiv. SS-tropper satte i gang et overraskelsesangrep som til å begynne med drev amerikanerne på flukt. 99th Batallion var blant de troppene som fikk i oppgave å stanse den tyske framrykningen i Malmedy.

Det hersket til tider full forvirring ved fronten. SS-styrker forsøkte å infiltrere de amerikanske linjene med en engelskspråklig styrke utstyrt med amerikanske uniformer og erobrede Sherman-tanks. De norsksettede soldatene ble derfor ved flere anledninger mistenkt for å være fordekte

tyskere på grunn av språket.

Pettersen fortalte senere til avisa Nordhordland: «Me kjempa frå 16. desember 1944 til 18. januar 1945. Me låg ute under presenningar, og vart til slutt beordra ut av legane.»

Omsider giftermål

Bataljonen endte til slutt i Norge, der de deltok i avvæpningen av den tyske armeen etter kapitulasjonen. 7. juni 1945 sto de æresvakt for kongen. Det var en stor dag.

Før han dro til sjøs før krigen, hadde John Pettersen forlovet seg med Astrid, siden hadde han ikke sett sin utkårede på seks år. Nå fikk han ordnet seg åtte dagers permisjon for å reise til hjemstedet Radøy på Vestlandet og gifte seg.

Deretter måtte han være med bataljonen tilbake til USA. De ankom Boston 1. november, og soldatene ble deretter dimittert.

Astrid kom etter til USA, der John hadde fått seg jobb som snekker, og de fikk to sønner, John og Stanley. På femtitallet vendte de tilbake til Norge og Sylta, der ekteparet fikk ytterligere to barn, døtrene Rønnaug og Sissel.

25 år som bussfører

John Pettersen begynte å kjøre godsruete til nabokommunen Fedje, siden fortsatte han som bussfører i Bergen Nordhordland Rutelag i 25 år inntil pensjonsalder i 1982.

– I mange år var han kjend som den blide bussjåføren. Ja, han var heile livet ein venesæl og engasjert mann, utstyrt med ei stålhelse, minnes Radøys ordfører Jon Askeland.

Pettersen var organisert i Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF – siden YTF).

– Han ville ikke stå i den LO-tilknyttede foreningen. Han kom jo fra Amerika, og var vant til å klare seg sjøl. Derfor ville han ikke støtte et bestemt parti. Det var hovedgrunnen til at han valgte NRAF, forteller sønnen, Stanley Pettersen.

Krigen ikke tema

YTFs mangeårige tillitsvalgte fra Bergen og nåværende leder for pensjonistforeningen, Arnold Tveit, kjørte buss samtidig med John Pettersen.

– Han var en rolig og humoristisk kar. Jeg husker en gang vi traff hverandre på verkstedet, han måtte bruke to ferger for å komme dit, og var ikke helt fornøyd med arbeidsmoralen til mekanikerne. Da sa han at i «Junaiten» ville de straks fått sparken. Han la ikke skjul på at han hadde bodd i USA. Men han var lite pratsom om krigen.

Som så mange krigsveteraner, holdt han minnene for seg selv. Holdningene i lokalsamfunnet var at krigen var man ferdig med, den skulle det ikke snakkes om. Pettersen holdt derfor lenge krigshistorien for seg selv.

Ja vi elsker!

Da han ble gammel engstet han seg for at historien om «Den norske bataljonen» skulle gå i glemmeboka. I samtaler med Radøy-ordfører Jon Askeland understreket han viktigheten av at dagens ungdom skulle forså hvor viktig det var å unngå krig og drive fredsarbeid. Selv gjenopplevde han grusomhetene fra slagmarka hver eneste dag.

Under Kulturdagene i Radøy ble John Pettersens 101-årsdag feiret med at krigssagaen hans ble fortalt for 300 mennesker. Den fullsatte salen sang Ja, vi elsker som bursdagssang. Da tørket John Pettersen tårene.

Mest dekorert

John Pettersen er en av de mest dekorerte norske krigsveteraner. Han er tildelt de amerikanske dekorasjonene

Bronze Star, Army good conduct Medal, European-African-Middle East Campaign Medal og World War II Victory Medal. Fra Norge er han utmerket med Deltagermedaljen og Hærens vernedyktighetsmedalje. I 2014 fikk han utdelt det franske Krigskorset.

Da han rundet 100 i april 2015 fikk han gratulasjoner fra HM Kong Harald, og admiral Egil Eikanger overrakte blomsterhilsen fra veteranvenner i 99. bataljon. «Du er ei kjempe i norsk-amerikansk historie, du er ein krigshelt og eit førebilete for både oss vaksne og den unge generasjon. Me har så uendeleg mykje å takka deg for», sto det i hilsenen.

Men John Pettersen så ikke på seg selv som noen helt: «Jeg gjorde bare det jeg kunne», understreket han beskjedent.

Glad i bil

Som amerikaner og bussjåfør var bilen viktig for John Pettersen. 101 år gammel fornyet han førerkortet, det gjaldt til han var 103. Bilen var nødvendig for å kjøre til sønnen Stanley i Åsane. Oljeskift sørget han også for selv.

Til «Nordhordland» fortalte han at han godsnakket med Toyotaen hver gang han skulle ut å kjøre: «Står du her og ventar på meg du.» I oktober 2016 måtte bilen vente forgjeves på eieren. John Pettersen var død, 101 år gammel.

 redaksjonen@ytf.no

«I mange år var han kjend som den blide bussjåføren. Ja, han var heile livet ein venesæl og engasjert mann, utstyrt med ei stålhelse.»

Ordfører Jon Askeland, Radøy



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

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

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

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



Rettferdig transport!

Du oppfyller ikke kravet til å kjøre med flagget Rettferdig transport, herr Kwartbas. Du har sendt alt for mange svin på skogen. Ligningssjefen, arbeidstilsynet og vegvesenets folk sitter på trappa og venter på deg. Det ligger skiver i vegkanten oppover Østerdalen og timelistene er frynsete i kantene.

Så Kwartbasen har ikke fått med seg at lastebilierforbundet reiser omkring i Norge for å få medlemmer til å signere en avtale om å drive rettferdig transport?

Du har vel hørt om Fair trade, herr Kwartbas? Det betyr rettferdig handel. Det er et stempel som står på kaffeposen, som viser at kaffebonden i Guatemala betaler arbeiderne sine en anstendig lønn, tar vare på miljøet og sprøyter etter boka. Det sikrer at lastebiltransporten av kaffebønnene fram til havnen foregår med lastebiler som henger sammen og med sjåførere som får penger i pungen. Havnearbeiderne skal kose seg med jobben og stuerten på kaffe båten skal tjene godt. Nå skal det bli rettferdighet i veitransporten også.

Du oppfyller ikke kravene til å kjøre med flagget Rettferdig transport, herr Kwartbas. Junior som henter kaffelasten på brygga har to sjåførkort, dekkene sliter på stålet og hengeren skal avskiltes. Som lønn får han prosenter av fraktprisen, en avtale som jager opp junior. Det er ikke sunt, herr Kwartbas.

Svante fra Sverige kjører med flagget Rettferdig transport. Også Jytte fra Danmark og Pirka fra Finland. Angela har tatt med seg campingstolen og sitter ved motorvegen og teller flagg sammen med pensjonisten Berlusconi. De to aldrende brevdueene kurrer og koser seg med felles rettferdighetssans.

Angela kjenner deg, herr Kwartbas. Du har ligget over fanget hennes med bar rumpe før og bedt om

pent vær. Angela vet at du har smurt den pene Reima på fabrikken for å få høyere fraktpriser. Hun vet også at du bruker Igor og Marek når du er på kanten av loven. Du blir den eneste som ikke får flagget Rettferdig transport, herr Kwartbas

Thermogigantene fra Baltikum har signert. De forsyner oss med ferskvarer og kjører fisken vår ut av landet. I tillegg utnytter de hver eneste flik av kabotasjereglene og forsyner seg grovt av innlandstransporten vår. Baltikum-sjåførene har mer å gå på butikken med i sitt land enn junior i bedriften. De er på rett side av loven, herr Kwartbas, og kan heise rettferdighetsflagget til topps.

«Junior som henter kaffelasten på brygga har to sjåførkort, dekkene sliter på stålet og hengeren skal avskiltes»

Så Kwartbasen tror ikke at Reima på fabrikken vil forlate deg om du ikke kan kjøre med flagget Rettferdig transport?

Den pene Reima på fabrikken har fått smaken på balterne, herr Kwartbas. Flere av dem har hatt jekketralle i porten hennes. Hun synger godnattsang til dem på kvelden og lar dem få sove mellom rampene sine. De heiser rettferdighetsflagget til topps og hylter mot ulvene.

Det er ikke rettferdig, herr Kwartbas.

Gladiola

Arbeidsgivers styringsrett

Arbeidsgivere påberoper seg ofte sin styringsrett i tide og utide. Det er viktig å være klar over at denne styringsretten ikke kan brukes vilkårlig, men har klare begrensninger.

Ved spørsmål på arbeidsplassen kan det være vanskelig å orientere seg i regelverket. Arbeidsmiljøloven, Hovedavtalen, overenskomster, særavtaler og arbeidsavtaler dekker de fleste spørsmål som kan oppstå på jobb. Men for noen spørsmål finner du ikke svaret i lover og avtaler. I slike tilfeller kan arbeidsgiver ønske å avgjøre spørsmålet på egenhånd gjennom det som kalles arbeidsgivers styringsrett.

Styringsrett er kun aktuelt der spørsmålene ikke er løst i lov eller avtaler. Der et spørsmål er løst av lover eller avtaler er arbeidsgiver bundet av disse. Arbeidsgiver står da ikke fritt til å bestemme i medhold av styringsretten. Styringsretten kalles derfor ofte en restkompetanse. Der lover og avtaler ikke gir svar, kan arbeidsgiver bruke styringsretten.

Fordele kontor

Domstolene har formulert at arbeidsgiver har rett til å «organisere, lede, kontrollere og fordele arbeidet». Dette er oppgaver som naturlig ligger innenfor styringsretten. For eksempel kan det tenkes at når en bedrift flytter inn i nye kontorlokaler, vil arbeidsgiver ha interesse

av å fordele kontorer avdelingsvis. Spørsmålet om hvilket kontor de ulike arbeidstakere skal ha er ikke regulert i lover eller avtaler, men er å regne som arbeidsgivers rett til å organisere, lede, kontrollere og fordele arbeidet. Arbeidsgiver vil derfor kunne fordele kontorer i medhold av styringsretten.

Arbeidsavtalen

Arbeidsavtalen binder både arbeidstaker og arbeidsgiver. For å endre avtalen kreves enighet fra begge parter. Men noen ganger oppstår spørsmålet om arbeidsavtalen setter grenser for arbeidsgivers ønsker. Et viktig praktisk spørsmål er derfor hva som reguleres av arbeidsavtalen.

Eksempelvis kan en arbeidsgiver ønske å pålegge en arbeidstaker nye arbeidsoppgaver. Om arbeidstaker ikke ønsker disse endringene, er spørsmålet om arbeidsgiver kan pålegge endringene i medhold av styringsretten. Da må det først vurderes om oppgavene ligger innenfor den inngåtte arbeidsavtalen. Om du er ansatt som sjåfør er det naturlig at arbeidstaker skal drive transport. Andre ganger vil spørsmålet være mer usikkert. Arbeidsavtalen kan være vag og kan by på tolkning-

sproblemer. Stillingstittelen «konsulent» gir i mange tilfeller liten veiledning om hvilke arbeidsoppgaver som kan pålegges arbeidstakeren.

Sammenhenger

Avgjørende blir da å tolke arbeidsavtalen i sammenheng med stillingsinstruks, omstendighetene rundt ansettelsen, normal praksis for lignende arbeidsforhold, samfunnsutvikling med mer. Eksempelvis kan det nevnes at dersom partene ved ansettelsen klart avtaler at arbeidstakeren skal unntas fra visse arbeidsoppgaver, kan ikke slike oppgaver pålegges. Arbeidsgiver kan ikke ensidig endre arbeidsavtalen.

Arbeidsavtalen skal videre tolkes i lys av samfunnsutviklingen. Da internett ble vanlig var det naturlig at resepsjonister som tidligere kun svarte på brev og telefon også måtte svare på epost. Selv om dette ikke



var en naturlig del av arbeidsforholdet før epost ble vanlig i arbeidslivet, vil oppgavene nå være en naturlig del av oppgavene som resepsjonist.

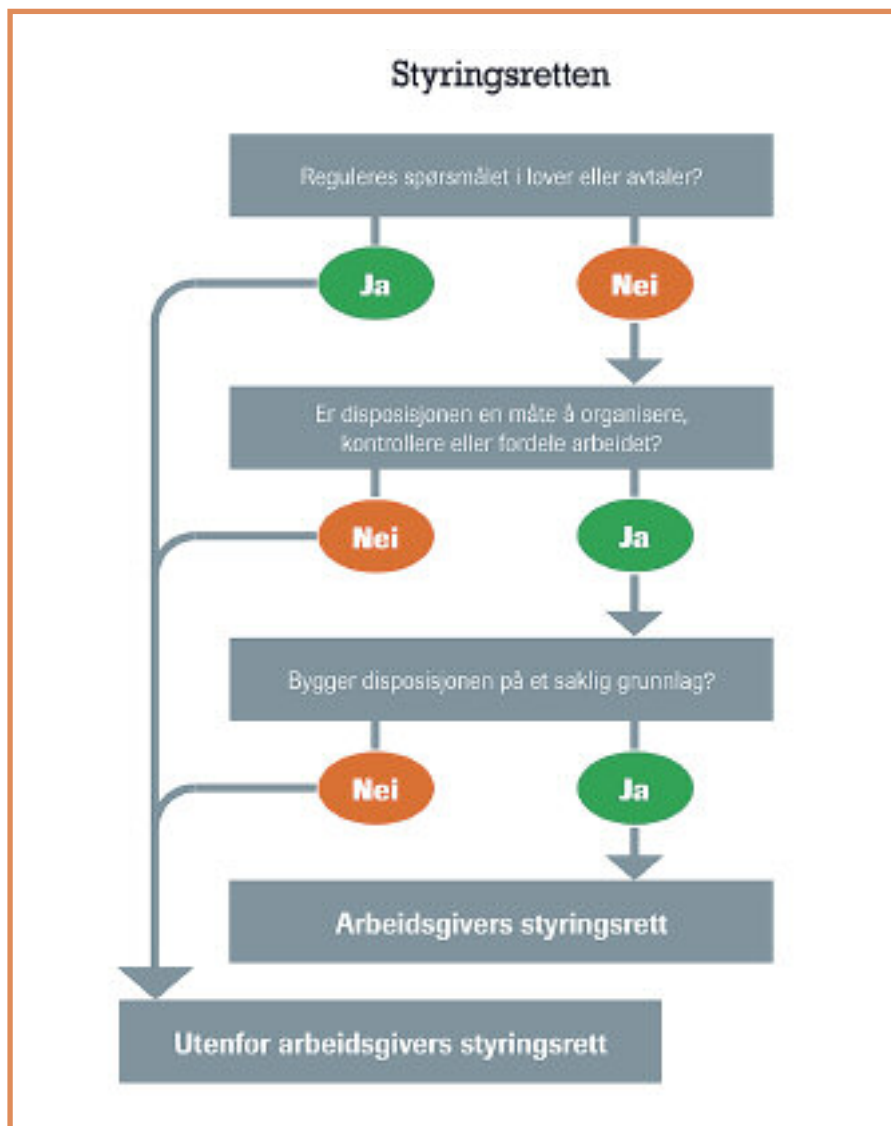
Begrensninger

Styringsretten er ikke absolutt, men må utøves saklig. Dette betyr at selv om arbeidsgiver benytter seg av styringsretten må den bygge på et forsvarlig grunnlag, ikke være vilkårlig og ikke basert på utenforliggende hensyn.

Eksempelvis kan arbeidsgiver ikke løse en arbeidskonflikt med vilkårlig å reagere mot en eller få ansatte som

er involvert i konflikten. Arbeidsgiver må være rettferdig mot dem som er del av konflikten.

Arbeidsgiver kan heller ikke bygge på utenforliggende hensyn. Vi kan tenke oss tilbake til eksempelet der arbeidsgiver skal fordele kontorer. Dersom arbeidsgiver fordeler kontorer basert på politisk overbevisning slik at arbeidsgivers meningsfeller blir favorisert, vil dette være utenforliggende hensyn for avgjørelsen. Arbeidsgiver står derfor ikke fritt til å vurdere hvilke kriterier som skal legges til grunn for utvelgelsen. Dette må bygge på saklige hensyn.



SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



SYNNERGIEFFEKTEN

«YTFs medlemmer er en original gjeng med følelser og engasjement. De går rett på sak og lar seg ikke hindre av formaliteter», sier Synne Pernille Jakobsen med respekt og begeistring.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: PRIVAT OG ARNE DANIELSEN

Det er ikke min fortjeneste at det går så bra, altså, starter hun beskjedent. Likevel er det neppe kun tilfeldig at ansettelsen av Synne Pernille Jakobsen som ververådgiver i YTF på nyåret faller sammen med en formidabel medlemsøking.

Kanskje er hun en slags vandrende firklover eller harelabb, men vi skal heller ikke underslå hennes pågående innstilling.

Aktiv og allsidig

– Etter å ha ladet opp med to ukers ferie i Thailand, begynte jeg i YTF 16. januar. Allerede tredje dagen på jobb var jeg ute på vervetokt på Etterstad videregående skole. Målet er også å være mye ute, på fem måneder har jeg rukket rundt tretti arrangementer; det har vært åpne dager, busstasjoner, truckstops, lagre og grensekontroller.

Læringskurven har vært bratt, med pløying av ny mark og mye som måtte sees på med nye briller. Noe hun for så vidt er vant til. Hun vokste opp på Lindeberg i Grorud-dalen – med avstikkere til Spania og

Finnmark. Begge foreldrene er opprinnelig fra Nord-Norge – far fra Hammerfest og mor fra Bodø – derfor regner hun seg som en god blanding av nord og sør. I Oslo har hun gått på skole både i øst og vest, og lært mye om sosiale forskjeller i hovedstaden. Dessuten bærer hun preg av å være både store- og lillesøster.

Opprørende

Den verste kinesiske forbannelsen lyder visstnok: «måtte du leve i interessante tider». Synne har også bevitnet interessante tider, blant annet har hun besøkt sjåfører på Fugleåsen døgnhvileplass.

– Utenlandske sjåfører bor i vogn-togene og koker mat på primus bak i tralla. De er uten faste oppdrag og tjener i verste fall mindre enn 600 euro i måneden. Det er opprørende og vondt å være vitne til hvordan deler av bransjen styres. Dessverre er ikke disse tilstandene veldig synlige for folk flest, og derfor er en viktig oppgave for oss å sette søkelyset på problemene for å sikre at alle sjåfører i Norge har verdige

arbeidsforhold og får de godene de har krav på.

Beviste medlemmer

For å sikre et anstendig arbeidsliv er det kun tre verktøy som funker: Organisering, organisering og atter organisering. Antakelig er det også denne erkjennelsen som får sjåførene til å melde seg inn i YTF.

– Det var veldig gøy å besøke Bring Linehaul, der folk nesten sto i kø for å melde seg inn. Vi fikk en fortvilt henvendelse fra en kar som var forsinket, om vi ikke kunne vente en halv time sånn at han fikk møtt opp og fylt ut innmeldings-skjemaet. Jeg opplevde mye engasjement og mange hadde et svært bevisst forhold til hvorfor de ville bli medlemmer hos oss. Det var tydelig at de tillitsvalgte hadde gjort en god jobb i forkant.

Synne er i det hele tatt imponert over innsatsen til de tillitsvalgte.

– De legger ned mye fritid i vervet, og det mangler ikke på vilje. Mange er stolte over å ha tillitsverv og at de får anledning til å gjøre noe for arbeidskameratene sine. Det

«Jeg er åpen for alle slags tilbakemeldinger, og hjelper gjerne til med å få til et arrangement på din arbeidsplass.»

samme gjelder forresten de ansatte i sekretariatet, det er engasjerte, faglig sterke og veldig hyggelige kolleger.

Feiret med bobler

Som 31-åringen er mer enn glad for å ha blitt en del av.

– Jeg var på quiz sammen med nære venner og kjæresten da jeg fikk telefon fra YTF. Klokka var åtte på kvelden, så jeg tenkte at de hadde vel ikke ringt meg så sent bare for å fortelle at jeg ikke hadde fått jobben. Da jeg fikk jobbtilbudet ble jeg så glad at jeg faktisk knakk sammen på fortauet. Etterpå bestilte vi en flaske musserende, og det var virkelig stas å kunne feire med mine nærmeste. Quizen derimot, den gikk det ikke så bra med.

Synne har en bachelorgrad i samfunnsvitenskap og kom fra et vikariat i Norges Journalistlag, der hun hadde ansvar for kurs, konferanser, møter og medlemspleie.

Samfunnets støtter

– Jobben i YTF var et hakk videre, med nye, spennende utfordringer. Journalister og yrkessjåfører er veldig forskjellige grupper med ulikt syn på seg selv og sin egen rolle i samfunnet. Det har vært interessant å lære forskjellen.

Her havner vi i en livlig diskusjon om kvasi-akademisk jåleri, teoretiske fetisjer, vi snakker om buss-sjåfører som unngår å drikke på jobben fordi de ikke får gått på do,



og om nødvendigheten av yrkesstolthet. Vi lander på at en interessant øvelse vil være å måle hva som skjer om man rett og slett fjerner stillinger. I så måte vil yrkessjåfører savnes langt mer av samfunnet enn andre med langt fjongere titler. Hun lar seg irritere av at samfunnsdebatten ofte er preget av et utilgjengelig stammespråk, og hun er opptatt av at alle skal forstå hva som sies og skal kunne delta i debatten, uansett forutsetning.

Medlemspleie

– Jeg er takknemlig for å lære hvordan ansatte innen transportbransjen

har det på jobb, og har stor respekt for det samfunnsoppdraget de utfører. Dessuten er det en morsom gjeng, uformelle og rett på sak både med ris og ros. Dette er folk det går an å prate med, og å bli enige med. Nå gleder jeg meg til å bli enda bedre kjent med dere.

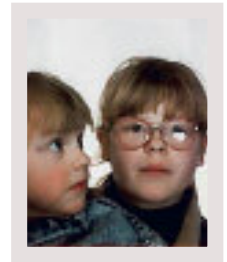
Synne er nemlig ikke bare engasjert i å verve nye medlemmer, men også å ta vare på de eksisterende. Til og med de som melder seg ut har hun omsorg for.

– Det finnes ulike grunner for å melde seg ut, men det er viktig at de gjør det på riktig grunnlag, ikke på grunn av misnøye eller at de føler at de ikke får hjelp. Derfor, ta kontakt hvis noe ikke fungerer, ta en telefon, så skal vi se om vi kan løse problemet sammen. Jeg er opptatt av å nå ut til alle de ulike yrkesgruppene vi har i forbundet, og få steder opp og stå igjen der aktiviteten er lav. Nå må dere ringe, der ute. Jeg er åpen for alle slags tilbakemeldinger, og hjelper gjerne til med å få til et arrangement på din arbeidsplass, bedyrer Synne Pernille Jakobsen. Nummeret er: 993 65 058, og e-posten er synne@ytf.no.

 redaksjonen@ytf.no



Synne var en drivkraft under YTFs lønnsundersøkelse på Svinesund.



Noe forskremt til venstre i den klassiske fotoautomaten.



Den skal tidlig krøkes, som god nisse skal bli.



Fersking sammen med far.

Oransje favorittantrekk gjennom hele barndommen.



Synne med far og mor på balkongen.



Synne er både store- og lillesøster.



Med tantebarn på Tøyenbadet.

Fryktens lønn

Tittelen gir assosiasjoner til kabortasje, underbetalte øst-europeiske sjåførslover på livsfarlige doninger. Men denne gangen handler det om en halsbrekkende lastebilferd med høyeksplosiv last i et fransk filmdrama fra 1953.

TEKST: ARNE DANIELSEN

Plottet er snedig: En gjeng strandete europeere er i ferd med å gå i frø i en fattigslig søramerikansk landsby. Alle vil vekk, men ingen har råd til flybilletten, så de sitter skikkelig i klisteret. Distriktet domineres av et suspekt amerikansk oljeselskap som tar loven i egne hender og skalter og valter med sikkerhet og arbeidsbetingelser – temaet lyder muligens kjent?

En oljebrønn på andre siden av fjellet opplever en ukontrollert utblåsning med påfølgende brann. For å få skikk på elendigheten trengs sprengstoff, og selskapet trenger fire sjåfører til å frakte to lastebiler søkklastet av jerrykanner med flytende nitroglyserin ut til oljefeltet. Veien er elendig og selv den minste rystelse vil få lasta til å gå i lufta. For sikkerhets skyld får bilene ordre om å kjøre med en halv times mellomrom...

Dristig sjanse

Men betalingen er fyrstelig og vil være billetten ut av elendigheten for de fire utvalgte; en korsikansk playboy, en pensjonert gangster, en tysk saltgruvearbeider og nazioffer samt en jovial italiener med lungene ødelagt

«Den beskriver verden sett fra lastebilsjåførens vinkel mot kyniske arbeidsgivere som bokstavelig talt er villige til å gå over lik for å sikre profitten.»

av sementstøv. Sammen legger de av gårde på sitt hasardiøse oppdrag.

Vi skal ikke røpe resten, utover at våre sjåførhelter blir satt på de voldsomste prøver. Undertegnede så filmen som en meget ung mann og ble revet inn i handlingen, redd for at hele stua skulle eksplodere.

Av de beste

Filmen er basert på romanen «Le Salair de la peur» skrevet av Georges Arnaud, et psevdonym for den franske forfatteren Henri Girard som blant annet skrev tekster for Edith Piaf. Regissør var Henri-Georges Clouzot, regnet som Frankrikes Hitchcock. Den korsikanske sjarmøren ble spilt av sangeren og film-skuespilleren Yves Montand.

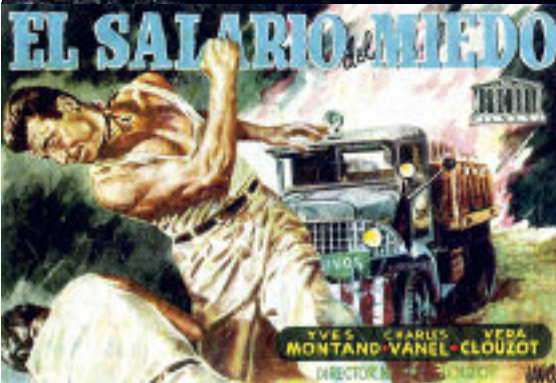
Allerede første året oppnådde filmen klassikerstatus, med utmerkelse på filmfestivalene i Cannes og Berlin. Siden har den blitt regnet blant verdens beste thrillere, og har fått flere «remakes», blant annet «Sorcerer» med Roy Scheider (Haisommer, Brennpunkt New York) i 1977. Kopiene kommer likevel ikke opp mot originalen.

Sjåfør versus profitør

Ikke alle var like begeistret. Filmen kom i verste McCarthy-tida, og ble i USA sensurert og anklaget for å være antiamerikansk, nettopp fordi den beskriver verden sett fra lastebilsjåførens vinkel mot kyniske arbeidsgivere som bokstavelig talt er villige til å gå over lik for å sikre profitten.

Vi fant filmen gratis på nettet, dog ikke teksten, noe som byr på utfordringer i og med at mesteparten av dialogen er på fransk. Handlingen er likevel ganske selvforklarende, og filmen kan absolutt anbefales som et yrkesbilsjåførgrøss i sort-hvitt.

 redaksjonen@ytf.no



KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



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



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlæring
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



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



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Forhandler
lin@ytf.no



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



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Avokat
martin@ytf.no



Marius Træland
Advokatfullmektig
marius@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



Synne Pernille Jakobsen
Verve- og organisasjonsmedarbeider
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

Sjåførsikkerhet

I Norsk rutebussproduksjon tildeles oppdragene i hovedsak gjennom offentlige anbud. Oppdragsgiver (fylkene) bestiller transporten som ønskes utført. Private busselskaper legger inn anbud på å få kjøre transporten. I de fleste anbud er tildelingskriteriet laveste pris. Dette fører til tøff konkurranse og det ensidige fokuset på pris fører til at busselskapene må kutte alle kostnader de kan. Selskapene kjøper billigere busser og førerplassen har blitt en salderingspost. Dette går til slutt ut over arbeidsdagen til bussjåføren.

Bussene er sjåførenes arbeidsplass. Sjåførene skal tilbringe hele sin arbeidsdag og sitt yrkesaktive liv på førerplassen. Det blir mange timer tilsammen.

Siden 2015, har Standard Norge ledet en gruppe som har forsøkt å standardisere bussklassene. I høringsrunden kom det inn flere innspill, blant annet vedrørende førerplass og sikkerhet. YTF bidro både sentralt og lokalt, men dessverre ble ikke innspillene tatt hensyn til. Det er også uforståelig at standarden klarer å få til så mye på andre områder, men så lite vedrørende førerplassen. Det foreslås detaljerte krav og spesifikasjoner på det meste, spesifisert på millimeteren. Men ikke på førerplassen. Slik høringsutkastet fremstår er det fra et sjåførperspektiv tilnærmet verdiløst.

Førerplassen handler om trafiksikkerhet, arbeidsmiljø, helse, trygghet, og førerens muligheter til å yte kvalitet, og service. En usikret, trang, dårlig ergonomisk utformet arbeidsplass bidrar til mer stress, mer anspenhet, mer belastningsskader, mindre kvalitet og mindre trafiksikkerhet over tid. Det vil også kunne påvirke sykefraværet. Det er et faktum at bussjåfører er en gruppe som er

utsatt for muskel- og skjelettplager, hjerte- karsykdom osv. Dette kan motvirkes med et godt fysisk arbeidsmiljø og med mindre stressende arbeidsdager.

Det er utmerket med gode krav på vegne av kundene, men det er sjåføren som tilbringer mest tid i bussen. Han er bedriftens og oppdragsgivers ansikt utad, sjåføren har kundekontakten, ivaretar passasjerenes og egen sikkerhet og skal frakte kundene trygt, sikkert og komfortabelt. Det skulle bare mangle at bussjåførene har et arbeidsmiljø som ivaretar muligheten til å utføre jobben tilfredsstillende uten at det går ut over helse, kvalitet eller sikkerhet.

I andre sammenhenger uttaler arbeidsgiverne at standardiserte busser er et gode. Samfunnet sparer penger og bussene får lengre levetid. Men førerplassen er tydeligvis unntatt. Der skal det avtales lokalt mellom bedrift og tillitsvalgte. Dette er ulogisk og selvmotsigende. Dersom arbeidsgiver trodde på dette, hadde bussene blitt både dyrere og vanskelig å selge. Vi hadde fått en mengde forskjellige førerplasser. En mer standardisert arbeidsplass medfører bedre og tryggere arbeidsmiljø for sjåførene, likere konkurranse, billigere busser og lengre levetid på bussene (gjenbruk). Dessverre er jeg redd at lokale arbeidsgivere kommer til å gi de tillitsvalgte/ansatte liten eller ingen reell innflytelse på utformingen av arbeidsplassen. De ansatte kommer til å få høre at «det koster for mye, da taper vi anbudet». Det har vi blitt fortalt allerede.

Det er også merkelig at buss ser ut til å være det eneste kjøretøyet som ikke har krav til kollisjonssikkerhet på førerplassen. Det finnes krav til dette på personbil og lastebil. De fleste

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



personbiler er i dag svært kollisjons-sikre. I mange busser sitter derimot føreren svært utsatt og like lavt som en personbilfører. Uansett om bussene er standard eller lavgulv så er det så godt som ingenting som beskytter føreren. Skjer en frontkollisjon så er bussjåføren det første offeret.

Førermiljøet og førersikkerhet burde oppta både arbeidsgivere, bussleverandører og Norsk Standard mye mer. Det er skuffende at arbeidsgivere og bussleverandører ikke tar sjåførenes arbeidsforhold og sikkerhet mer alvorlig. I siste instans kan dette medføre helseskader og økt risiko. Ansattes arbeidsmiljø er et arbeidsgiveransvar. Vi vil fortsette kampen for bedre sikkerhet og arbeidsforhold for sjåførene – både overfor leverandører, arbeidsgivere og politikere.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



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



ATL 1007/04 2017

