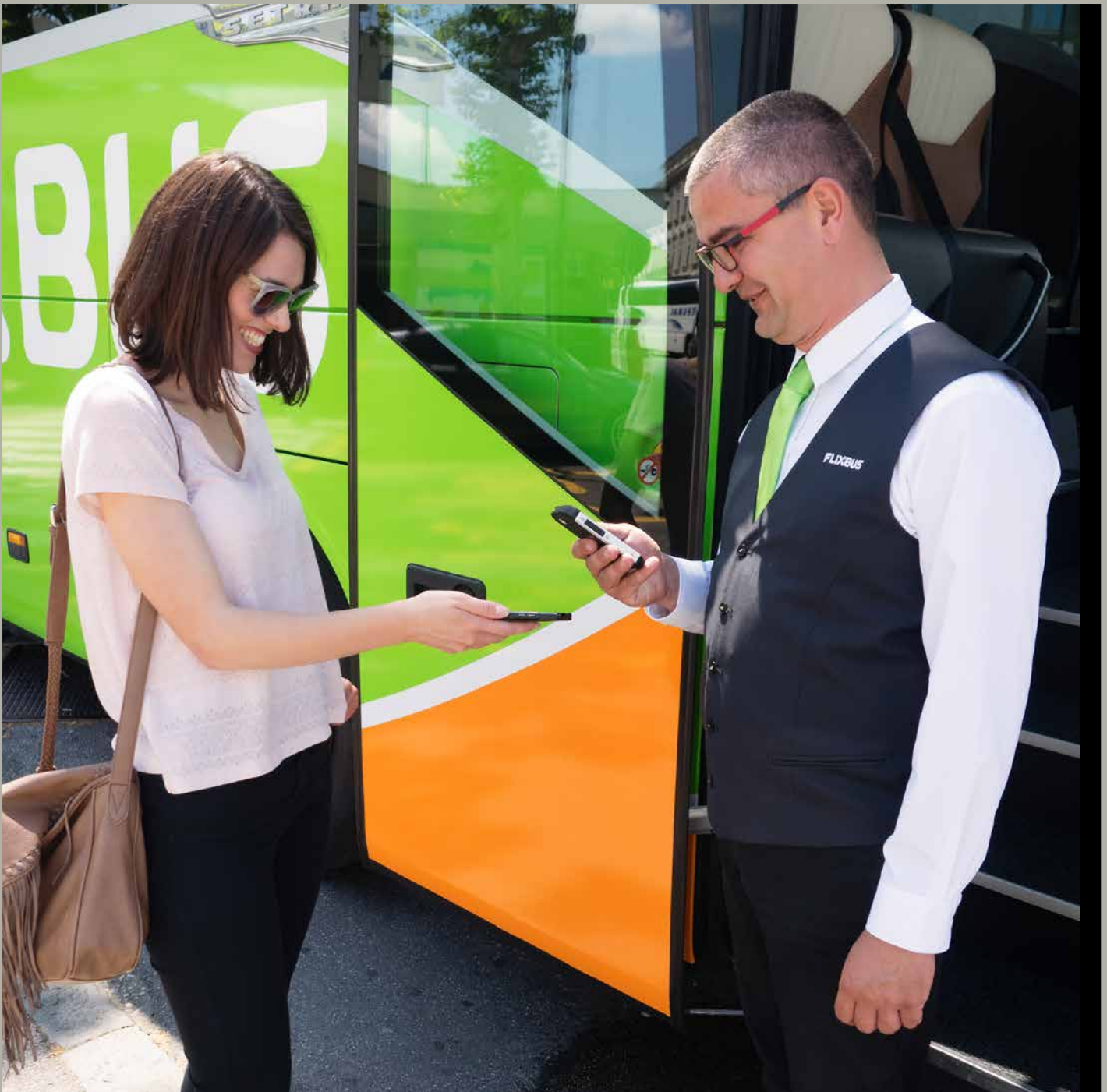


YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2019



Klar for FlixBus?

S 6


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



GRØNNE KAPTEINER

DENNE UTGAVEN AV
YRKESTRAFIKK ER
GJENNOMSRYRET AV ETT OG
SAMME BUDSKAP: DET ER
IKKE NOK Å OPPGRADERE
TEKNOLOGIEN, VI MÅ OGSÅ
OPPGRADERE MENNESKENE SOM
SKAL BENYTTTE DEN.

De grønne skiftet skapes ikke av smart teknologi, men av smarte folk. Og: Det er ikke tilstrekkelig med fornybar energi, vi må også ha fornybare sjåførere. Denne forståelsen burde være selvfølgelig, men er det ikke i praksis. Tvert om.

«Det er fristende å sitere salige Se og Hør-redaktør Knut Haavik: «Betaler du i bananer, så får du apekatter».»

Arbeidsgiversiden etterlyser mer positivitet, og vi er sannelig positive til tusen, men det er fristende å sitere salige Se og Hør-redaktør Knut Haavik: «Betaler du i bananer, så får du apekatter». YTF krever ikke annet enn arbeid å leve med og lønn å leve av. Er det så vanskelig å forstå at når det grunnleggende ikke er på plass, går det tilsvarende tregt med rekrutteringen?

Så framheves selvkjørende kjøretøy. Det kan virke som om noen tror at dette er noe som er rett rundt hjørnet, og at dermed er problemet med de kravstore sjåførene som både forlanger lønn og toalett løst. «Dessverre» er et slikt scenario langt unna. Automatisering vil definitivt finne sted, men alle prognoser tyder på at transportmengden vil øke tilsvarende og at det framtidige behovet for sjåførere snarere vil øke enn minke.

I dette bladet forteller vi om et lite kjent industrieventyr fra India: Volvo Bussar bygget i sin tid en fabrikk for luftkondisjonerte høykvalitetsbusser, noe som ble en suksess i den indiske middelklassen. Volvo forsto fort at også sjåførene måtte tilføres tilsvarende kvalitet, og skapte derfor «Volvo Captains». Vi lar oss inspirere til å gå inn for en tilsvarende oppgradering

av sjåførene i Norge, som vi foreslår å kalle «Grønne kapteiner».

Navnet skjemmer ingen, det viktige er selve standardhevingen. Men det er et velbrukt grep å gi slike oppgraderinger et navn. Innen vår bransje kan nevnes Sporveien som i sin tid ønsket å oppgradere T-banenettet til «metrostandard», for ikke å glemme BRT – Bus Rapid Transit – på norsk «Superbuss» et begrep som defineres som en oppgradering av tradisjonelle busslinjer med egne traseer og holdeplasser med direkte innstigning.

I bladet kan du også lese om arbeidstakere og arbeidsgivere i Danmark som har organisert seg i fellesskap for å bedre utdanningen og rekrutteringen av yrkessjåførere. I Norge har vi de samme utfordringene og besitter de samme virkemidlene. Men organiseringen virker å stå noe tilbake for danskens. Likevel vet vi at alt er mulig bare viljen er tilstede.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



| | |
|--|----|
| Den store lastebilturneen (del 2) | 4 |
| Er vi klare for FlixBus? | 6 |
| Løfter best i flokk | 10 |
| Grønne kapteiner | 12 |
| Kollektivtrafikken - et viktig samfunnsoppdrag | 16 |
| Stort & smått | 18 |
| Ansiennitet | 24 |
| Om lønnsoppgjøret i 2019 | 26 |
| Dassgeneralen | 28 |
| Museum i særklasse | 32 |
| YTF-leder | 35 |

Forsidefoto: FlixBus

GLADIOLA / S 22



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:

Silja Digranes
 ☎ 401 79 194
 ✉ silja-d@frisurf.no

Annonsealg:

Mona Svenning
 ☎ 400 13 909
 ✉ mona@ytf.no

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

mene orientert om nyheter om transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter.

Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

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

DEN STORE LASTEBIL- TURNEEN (DEL 2)

60 ULIKE BEDRIFTER OG TRUCKSTOPS BLE BESØKT. FORBUNDSLEDER, TILLITSVALGTE OG ANSATTE BLE MED PÅ ULIKE STREKNINGER UNDERVEIS OG MØTTE MER ENN TUSEN MEDLEMMER, PRATET MED NESTEN LIKE MANGE UORGANISERTE OG FIKK FLERE NYE MEDLEMMER I LØPET AV TURNEEN.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

JAN ARNE LABERGET M.FL.

I forrige utgave av Yrkestrafikk kunne man lese om hvordan en YTF-lastebil med logistikkleder Jan Arne Laberget og forbundsleder Jim Klungnes i førerhuset la ut på en seks dagers rundtur til fagforeningsvenner i Danmark, Tyskland og Nederland før bilen kjørte i spissen for tusenvis av transportarbeidere fra hele Europa som demonstrerte mot sosial dumping og for rettferdig transport i Brussel.

Ferga til Bergen

Demonstrasjonen var knapt avsluttet før Laberget var på veien igjen, han skulle rekke ei ferge fra Hirtshals til Bergen. Her ble han møtt av leder for avdeling 613 Logistikk Rogaland, Willy Andre Korth og verveansvarlig Tor Arne Korsmoec.

Sammen startet de en mer enn to ukers tur langs kysten til Oslo, videre innom Østfold og opp til Trøndelag der turneen ble avsluttet 15. april.

I Bergen besøkte YTF-lastebilen Tide Mannsverk og deltok så på et treff for medlemmer i avdeling 625 Logistikk Hordaland. Deretter besøkte lastebilen Nettbuss Nordhordland og så Tide Haukås.

Ferden gikk videre til Tides bussavdeling på Voss og til Indre Hordaland Miljøverk, et interkommunalt renovasjonsselskap for vosse- og hardangerregionen.

Historisk i Rogaland

Etter fire timers reise sørover, ankom bilen Haugesund, der YTF ble stiftet i 2015 og avdelingen derfor har nummer 1. Her ble så Tide Haugesund og Suldal Transport besøkt, før det ble avholdt et historisk foredrag av forbundsleder Jim Klungnes med servering på hotell Radisson Blu om kvelden.

Så sto Stavanger for tur, med besøk hos Boreal Travel Hafstrsfjord og Norgesbuss Forus. Forbundslederen var med her. På kvelden var godsmedlemmer i avdeling 613 Logistikk Rogaland invitert til treff.

Lastebilen var innom diverse andre steder i Rogaland, blant annet Krossmoen kontrollstasjon i Egersund, før den satte kursen østover til Sørlandet, med besøk hos Sørlandsruta i Mandal.

Hektisk i hovedstaden

Nordover igjen ble først Notodden Skystasjon og Nettbuss avdeling Skien besøkt, siden sto Furulund Kro og Motel i Stokke for tur, dessuten bilbergingselskapet Autoassistance i Drammen.

I Oslo-området var det tett mellom destinasjonene: Norgesbuss og Nettbuss på Furubakken i Bærum, Norgesbuss og Norgesbuss Ekspress på Rommen i Oslo og så ikke langt unna: Nobina på Jernkroken. Besøket

«Godssjåfør og leder av YTF logistikk Jan Arne Laberget kjørte tilsammen 560 mil i løpet av turen Trøndelag- Brüssel-Trøndelag»

i hovedstadsregionen ble avsluttet med fellesmøte for medlemmer fra de store godsterminalene Brødrene Dahl, Alliance Healthcare, PostNord og Rema på Langhus.

Også østsiden av Oslofjorden ble tilgodesett, med besøk hos Nettbuss Fredrikstad og medlemsmøte i avdeling 36 Østfold, før Laberget for alvor satt kursen nordover.

560 mil

I Hedmark ble Trønderbilene Elverum og Nettbuss Hamar besøkt, samt Vinstra døgnhvileplass, Trønderbilene på Otta og fellessamling for medlemmene i avdeling 44 Dombås på Moskusgrillen midt i Dombås sentrum.

Endelig, etter 560 mil på veien var Laberget hjemme igjen i Trøndelag, der Boreal Støren ble besøkt før Jan Arne tilbrakte siste natta på Gråmyra døgnhvileplass før lastebilen ble levert. Nå skal den tilbake i vanlig kommersiell drift, fortsatt med den flotte YTF-reklamen på tralla!

Vel blåst!

Godssjåfør og leder av YTF logistikk Jan Arne Laberget kjørte tilsammen 560 mil i løpet av turen Trøndelag-Brüssel-Trøndelag. Han var imponert



Turneen startet i Bergen



Trønderbilene Otta



Jan Arne Laberget



Autoassistanse Drammen

over engasjementet til de tillitsvalgte langs ruta.

- Det er artig å oppleve at så mange folk har lagt seg i selen og forberedt besøket vårt. Der vi kjørte innom var det som regel godt med folk og bra tilrettelagt. Hele turen var full av hyggelige folk og kollegialt samhold, fastslo alltid like positive Laberget.

✉ redaksjonen@ytf.no



Statens vegvesen Krossmoen

ER VI KLARE FOR FLIXBUS?

POLITISKE DEREGULERINGER OG NYE DIGITALE LØSNINGER HAR SKAPT EN EUROPEISK EKSPRESSBUSSGIGANT, MED AMBISJONER OM INTET MINDRE ENN VERDENSHERREDØMME. OGSÅ I NORGE ER FLIXBUS I FERD MED Å ETABLERE SEG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Da tyske myndigheter opphevet jernbanens monopol på all fjerntransport mellom byer ved inngangen til 2013, var det fritt fram for ekspressbussene. Tre unge entreprenører i München etablerte da FlixBus, som altså slett ikke er et busselskap, men en ren internettportal for rutetilbud, bestillinger og billett kjøp. Ved hjelp av FlixBus-appen har man også tilgang til GPS-sporing av bussene i sanntid.

«Vår suksess kan tilskrives digitaliseringen av den tradisjonelle bussreisen», oppsummerer FlixBus selv.

Nordmann først

Den aller første som løste problemet med å innføre et lavpriskonsept på ekspressbusstjenester basert på billettkjøp og booking via internett, var likevel en nordmann. Helgelingen Vidar Antonsen ble inspirert av lavprisselskapenes praksis innen

luftfarten og etablerte på begynnelsen av århundret lavpriskekspressen.no med det første internettbaserte bookingsystemet i Norge og Europa – ja, antakelig også i verden.

Systemet sikret kun de som hadde booket billett på nettet plass om bord på bussene. Sjøføren fikk med seg en komplett passasjerliste med angivelse over hvor de kom på og hvor de skulle. Dermed trengte han kun å kjøre innom de holdeplassene som var bestilt. Om noen sto og ventet på en holdeplass uten å ha kjøpt billett på forhånd, var de altså ikke garantert at bussen ville dukke opp. Dette falt konkurrentene i Nor-Way med «plassgaranti» tungt for brystet.

I likhet med luftfarten ble også setepriene differensiert, på stille avganger midt i uka var det langt billigere å reise enn i de mer attraktive avgangene i helgene, en helt ny praksis i norsk bussbransje.

Betalte passasjerene

«Konkurrentene beskyldte oss i begynnelsen for bare å ville skumme

det attraktive helgemarkedet», fortalte Vidar Antonsen i 2005. «De forsøkte å konkurrere oss ut ved å tilby billetter til 16 kroner stykket. Da svarte vi ved å GI passasjerene 50 kroner for å kjøre med oss. Og du vet, har du fått penger for å ta bussen, da vil du ikke snakke om annet etterpå – du blir en vandrende reklameplakat for oss!»

Sporveisbussene – nå Unibuss – hadde stor tro på konseptet, og kjøpte i august 2005 Vidar Antonsens selskap Arctic Express. Antonsen, som hadde skaffet seg sin første turbuss som tjueåring i 1989, tjente gode penger på salget og kunne vie mer tid til sin favoritt hobby fallskjermhopping og eiendomsinvesteringer i Florida. Ikke kunne han vite at FlixBus siden skulle gjøre konseptet til virkelig big business.

Regionale partnere

FlixBus har nemlig hatt en eventyrlig vekst, og er nå Europas største ekspressbusselskap med ruter i store deler av Europa. Selv oppgir selskapet at de har fraktet mer enn 100 millioner passasjerer siden oppstarten, at de



«Selv oppgir selskapet at de har fraktet mer enn 100 millioner passasjerer siden oppstarten»

Norske Vidar Antonsen var den første i verden til å innføre booking og billetter til ekspressbusser på internett. Han solgte oppskriften til Unibuss og viet seg til hobbyen sin: Fallskjermhopping i Florida.



Bilettsystemet hos FlixBus er heldigitalt, du bestiller på nettet og sjekker inn med mobilen. (Foto: FlixBus)



FlixBus dobbeltdekker i Munchen. Selskapet har idag full kontroll over det tyske ekspressbussmarkedet. (Foto: FlixBus)

Vidar Antonsen og Unibuss-direktør Tore Berg undertegner salgskontrakten av firmaet Arctic Express med lavprisexpressen.no i 2005.

Bakgrunnsbildet: Flixbus markedsfører seg som "grønn mobilitet". (Foto: FlixBus)



«I likhet med luftfarten ble setepriene differensiert»

betjener mer enn 2 000 destinasjoner i 28 land med mer enn 350 000 forbindelser daglig.

Også i Norge finnes i dag FlixBus, om enn foreløpig i beskjeden grad. Tar man Flybussen drevet av Norgesbuss fra Gardermoen, kan man på enkelte busser observere et lite grønt skilt merket FlixBus ved inngangsdøra. Schaus Buss er en annen norsk samarbeidspartner.

«Vi samarbeider tett med små og mellomstore aktører i bransjen, og FlixBus' regionale busspartnere, som ofte er familieeide selskaper med lang erfaring – har ansvaret for vår grønne busspark. Det er her nyskapningen og gründerånden i FlixBus forenes med ekspertisen og kompetansen i tradisjonelle busselskaper», skriver FlixBus selv.

Hardhendt konkurranse

I følge en artikkel i TØIs tidsskrift «Samferdsel» så går denne foreningen ut på at billettinntektene fordeles med $\frac{3}{4}$ til det samarbeidende busselskapet og $\frac{1}{4}$ til FlixBus. Busselskapene garanteres i tillegg en inntekt per kjørt kilometer, men dersom billettinntektene er lavere enn den garanterte inntekten, gis ikke differansen som tilskudd,

men som et «likviditetslån» som siden må betales tilbake. Tatt i betraktning de ofte ekstremt lave billettprisene, er ikke betingelsene så lukrative som de kan se ut som, og mange selskaper opplever knapt noen fortjeneste.

Mange må derfor spare til beinet for å få virksomheten til å gå rundt, med ditto press mot sjåførenes kjøre- og hviletidsbestemmelser. Det har vært meldt om tilfeller der sjåfører har vært nødt til å vaske bussene eller selge snacks i hviletiden. «Busspartnerne» har likevel knapt noe valg, i og med at alternativet er å bli utkonkurrert gjennom dumpingpriser. I følge Samferdsel har giganten FlixBus på denne måten knekt en rekke konkurrenter.

Privat monopol?

Selv legger FlixBus vekt på at de har sanert en bransje som var ustrukturert og uoversiktlig og gitt kundene et miljøvennlig og fleksibelt tilbud til lave priser. Her har de øyensynlig et poeng. I Norge har for eksempel ekspressbusstilbudet over fylkesgrensene lidd under suboptimalisering fra fylkeskommunene. Et europeisk koordinert busstilbud innebærer et langt skritt forover, selv om næringen konkurrerer med annen miljøvennlig transport, nemlig toget.

Samtidig er det viktig å ha med seg at dette tilbudet ikke er laget ut fra et samfunnsmessig ideelt behov, men profitbasert. Slik vi oppfatter EU er meningen med å deregulere og oppheve monopoler å fremme konkurranse. Men med FlixBus er vi i stedet i ferd med å få et privat monopol. I dag har selskapet mer enn 95 prosent av det tyske markedet, og er nå også i ferd med å etablere seg innen drift av tog: FlixFlixBus!

✉ redaksjonen@ytf.no



Lavprisexpressen.no startet opp en internasjonal rute til København i 2006. Bemerkt billettpriser nede på 49 kroner.

FLIXBUS: PRIORITERER TILFREDSE SJÅFØRER!

«FlixBus er klar over at bransjen sliter med mangel på førere»

- SJÅFØRER ER VÅRT ANSIKT UTAD OG DET ER AV AVGJØRENDE VIKTIGHET FOR OSS AT DE ER TILFREDSE, FORKLARER PRESSEANSVARLIG I FLIXBUS, JELENA JOVANOVIĆ TIL YRKESTRAFIKK.

Hun forklarer at de krever at de lokale partnerne i Sverige følger svenske tarifferte bestemmelser vedrørende lønninger og arbeidsbetingelser.

- I tillegg til innenlandske svenske ruter, har vi også internasjonale ruter hvor det er mer hensiktsmessig, sett fra en operativ vinkel å samarbeide med operatører fra omkringliggende land. Alle internasjonale partnere på slike ruter betaler sjåførene i henhold til nasjonale satser i landene som de krysser. Det vil si at så fort si frakter passasjerer i Norge, vil bussførerne bli betalt i henhold til norsk minimumstariff, forteller Jovanovic.

- FlixBus prioriterer passasjer- og trafikkikkerhet. Vi planlegger derfor rutetabellene med buffere slik at sjåførene kan ta hensyn til vær- og veiforhold uten å måtte stresse. Skiftplanene er busselskapenes ansvar, men FlixBus foretar regelmessige kontroller for å forsikre seg om at alt er i orden og at bestemmelser blir fulgt, sier Jovanovic og poengterer at FlixBus er klar over at bransjen sliter med mangel på førere.

- Bussoperatører har ikke råd til å betale dårlig eller ha dårlige arbeidsbetingelser fordi de ansatte da vil bytte jobb eller arbeidsgiver. Vi fører derfor en tett dialog med partnerne våre slik at reisene er behagelige både for passasjerer og bussførere, avslutter presseansvarlig Jelena Jovanovic.

✉ redaksjonen@ytf.no

LØFTER BEST I FLOKK

PARTENE I DANSK ARBEIDSLIV HAR GÅTT SAMMEN OM Å ETABLERE
«TRANSPORTENS REKRUTTERINGSALLIANCE» FOR AKTIVT Å REKRUTTERE
GODSSJÅFØRER. HER HAR VI ÅPENBART NOE Å LÆRE.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
PER CHRISTIAN LIND

Da YTF-lastebilen med logistikkleder Jan Arne Laberget og forbundsleder Jim Klungnes i førerhuset ankom Danmark den 23. mars, var første stopp Skandinavias største transportmesse i Herning. Her møtte YTF kolleger fra Danmarks største og sterkeste fagforening 3F og deres avdeling Godschaufførernes Landsklub.

Mangler sjåfører

Det danskene var mest ivrige etter å vise oss var «Transportens Rekrutteringsalliance», et formalisert samarbeid mellom bedrifter, jobbsentre, utdanningsinstitusjoner og fagbevegelsen for å rekruttere godssjåførere. Alliansen ble etablert i 2016.

Bakteppet er ganske lik Norges: Godstransportbransjen manglet arbeidskraft og sjåførenes gjennomsnittsalder er stigende. Mer enn en tredjedel av sjåførene bak rattet i danske lastebiler

er over 50 år, og fortsetter utviklingen, vil Danmark i løpet av få år ha bruk for flere tusen nye sjåførere.

Felles univers

Målsettingene for alliansen er konkrete: Etablere et bredt samarbeid på tvers av godstransportbransjen, finne nye løsninger på fremtidens rekrutteringsutfordringer, iverksette konkrete pilotprosjekter for rekruttering og utarbeide gode rollemodeller («best practice») til resten av bransjen.

Sju pilotprosjekter ble iverksatt. Det første var å lage ett felles onlineunivers for bransjen med informasjon rettet mot unge som ønsker utdanning, sjåførere som ønsker etterutdanning, arbeidsledige, bedrifter, skoler og jobbsentre. Plattformen ble www.jobitransport.dk.

Påvirker utdanningen

Andre pilotprosjekter var fokus på faglærte og lærlinger, etablering av bransjenettverk, kartlegging av arbeidsledige, «nudging» av bedrifter for å ta inn lærlinger, etablere en video om mulighetene innen sjåføryrket samt et lokalt arrangement på Fyn.

Nabostanden til 3F var «Transporterhvervets Uddannelser» (TUR), en interesseorganisasjon som eies i fellesskap av arbeidsgiverforeninger og fagforbund innen transportbransjen med formålet å ivareta transportutdanningen overfor de offentlige utdannelsessystemene. TUR fastsetter mål og rammer og utvikler framtidens utdanning til transportbransjen.

Roadshow

Utenfor messehallen sto semitraileren som benyttes til systematiske roadshows til alle danske ungdomsskoler. Den var godt synlig for messas mer enn 30 000 besøkende, derav mange unge.

Inni tralla får elevene høre om utdanning og jobbmuligheter, de får høre en personlig fortelling fra en ung sjåfør og får selv prøve hvordan det er å kjøre lastebil i en simulator. Dessuten får de være med på quiz om bransjen og får høre om Cargo Dynasty, et læringsspill for ungdomsskoleelever der de kan bygge opp sin egen transportvirksomhet ved samarbeid og nytenkning.

«Bakteppet er ganske lik Norges: Godstransportbransjen manglet arbeidskraft og sjåførenes gjennomsnittsalder er stigende.»



Praktikpladskonsulent Jan Larsen fra TUR forteller YTFs forbundsleder Jim Klungnes om hvordan bransjen i fellesskap håndterer sjåførutdannelsen. Hovedstyremedlem Flemming Overgaard i 3F følger med.



Ved hjelp av dette mobile klasse-rommet med simulator, informeres alle Danmarks ungdomsskoleelever om gods-sjåføryrkets muligheter.

Noe å lære

Det slo oss at vi nylig hadde vært inne i en liknende mobil simulator, det var under utdanningsmessa på Helle-rudsletta i oktober i fjor. Opplærings-generalen Rune Apneseth fra Førde demonstrerte simulatoren som kan konfigureres både til buss, vogntog og lastebil av alle vektclasser og under alle vær- og føreforhold.

Vi har også SOTIN, et nettverk av opplæringskontorer, lærebedrifter og andre organisasjoner innen transport og logistikkfag. Også i Norge finnes altså verktøyene. Likevel kan det virke

som om vi har en del å lære av våre danske venner når det gjelder felles organisering.

For som Mette Brændemose Jensen fra «Styrelsen for arbeidsmarked og rekruttering» sier i rekrutteringsallian-sens presentasjonshefte: «Det er behov for Transportens Rekrutteringsallian-ce, fordi man løfter best i flokk, og alle parter har noe relevant å by på. Det skapes mer synergi ved at alle sitter rundt bordet og lytter til det samme, framfor at partene snakker sammen to og to. På den måten kan vi best flytte bransjen dit vi gjerne vil.»

Hovedstyremedlem i 3F og nestformann i Transportgruppen Flemming Overgaard og YTF-leder Jim Klungnes i dansk-norsk for-brødring på transportmessa i Herning.



Volvo Captains, godt synlige og framhevet i Bangalore med fjonge uniformer og drag på damene.



GRØNNE KAPTEINER

INVASJON FRA MARS? NEI, HELLER ET INNSPILL FOR Å OPPGRADERE BUSSJÅFØRYRKET SOM EN STRATEGISK DEL AV DET GRØNNE SKIFTET. INSPIRASJONEN TIL BETEGNELSEN «GRØNNE KAPTEINER» KOMMER FRA INDIA, AV ALLE STEDER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Utviklingen i bussbransjen er ikke noen naturlov. Den er villet, som resultat av politiske prioriteringer»

På slutten av nittitallet analyserte Volvo Bussar det indiske bussmarkedet, og konkluderte med at en raskt økende middelklasse trengte busser med europeisk komfort og luftkondisjonering og ville være villig til å betale mer for denne kvaliteten. På bakgrunn av denne analysen etablerte Volvo en bussfabrikk i Bangalore.

Betaler for kvalitet

Et dristig grep, men strategien slo til. Det viste seg at selv om billettprisene for en kjøretur med en Volvo-buss var tretti prosent høyere enn andre reiser, forlangte kundene «Volvo ticket». De var mer enn villige til å betale for den ekstra kvaliteten, og navnet Volvo ble raskt synonym for «luksusbuss med luftkondisjonering».

Så fornøyd var Volvo med satsingen at de inviterte en europeisk journalist-delegasjon til Bangalore høsten 2004

for å vise fram resultatene. Og vi så straks tydelige tegn på varemerkets styrke, som at de indiske landeveiene strømmet over av jukse-Volvoer, utrolige gamle kasser med «Volvo»-merke klistret på. Og da vi besøkte hovedkvarteret til delstatens eget busselskap, så vi to innrammede bilder på veggen: Ett portrett av Mahatma Gandhi og ett fargefoto av en Volvo-coach.

«Volvo Captains»

Imidlertid viste det seg tidlig at nye busser ikke var tilstrekkelig. For å betjene «luksusmarkedet», trengtes tilsvarende kvalitetsheving av sjåførene. Å være bussfører i India var nemlig tradisjonelt en ussel og lavtlønnet jobb. Sjåførene var regnet blant de laveste av de lave, i mange busselskaper slapp de ikke engang inn i kantina.

Det ble sagt at ingen indisk jente med respekt for seg selv ville gifte seg med en bussjåfør.

Hva gjorde Volvo? De startet en egen spesialopplæring for sjåførene som skulle kjøre de nye bussene. Etter endt kurs ble sjåførene utstyrt med flotte hvite uniformer med gullstriper og rett til å kalle seg «Volvo Captains».

Fram i livet

«Gjennom Volvo-kursene får sjåførene rettigheter», forklarte instruktør Daniel A. «De lærer seg å ta seg av kjøretøyene og beherske teknologien, noe som fører til utvikling også i livet ellers».

Daniel A. fortalte at han personlig hadde trent opp rundt 2 500 sjåfø-



«Det er ikke tilstrekkelig med tekniske løsninger, sjåføryrket må oppgraderes tilsvarende»

rer, så han var en kjent personlighet i Bangalores bussmiljø. Han brukte også mye av fritiden til å ta seg av arbeidskameratene.

«Jeg forsøker å dra rundt for å motivere dem til å gjøre noe for å komme fram i livet, være høflige renvasket og pene i tøyet, sånne ting som gjør dem likeverdige med kunden. Jeg legger likevel vekt på at de faktisk gjør det for sin egen del», fortalte instruktøren. Og indiske jenter sto snart i kø for å gifte seg med «kapteinene».

Grønne arbeidsplasser

Så langt India. «Det grønne skiftet» er et begrep som benyttes hyppig i vår hjemlige politiske debatt. En klar definisjon eksisterer ikke, utover at vi må bevege oss i en retning som kloden tåler.

I år er det femti år siden det første store norske oljefunnet, på Ekofisk i Nordsjøen. Olje-eventyret har hatt enorm positiv betydning for det norske samfunnet. Samtidig er det klart at oljealderen ikke vil vare evig. Akkurat som det fantes en tid før oljealderen, skimter vi konturene av en tid etter oljealderen. Alt har sin tid og ingenting varer evig. Av hensyn til klimaet og

miljøet må fossil energi før eller senere erstattes av fornybar.

Det sies at olje- og gassektoren i Norge omfatter 300 000 arbeidsplasser. Spørsmålet er hvordan disse skal erstattes når oljealderen tar slutt.

Da er det viktig å huske at mange av oljearbeiderne har kommet fra andre sektorer. Hvor mange sjåfører ble for eksempel oljearbeidere? Og hva er i veien for at oljearbeidere kan bli sjåfører igjen? Var det ikke slik at da den norske sjømannsstanden i sin tid ble avvirket, endte mange sjøfolk nettopp opp som sjåfører?

Motkonjunktur

Bussbransjen kan bekrefte at når det er høykonjunktur i Norge, søker arbeidstakerne seg over til de «hottete» sektorene og det blir vanskelig å rekruttere sjåfører. Et eksempel: I 2007 vant Unibuss store anbud, og ledelsen grublet på hvordan de skulle rekruttere nok bussførere, for det viste seg at både det norske markedet og nabolandene var støvsuget for kvalifiserte sjåfører.

Rekruttene måtte de til Slovakia og Øst-Tyskland for å finne. Unibuss tilbød norskopplæring, og året etter

var mange av sjåførene i selskapet slovakere eller østtyskere. De nye hadde de samme lønns- og arbeidsbetingelser som de etnisk norske og gjorde en god jobb. Likevel:

Villet utvikling

«Det er ingen tvil om at dette går ut over statusen til yrket. Men dette er et fenomen vi ikke får gjort noe med, det er jo en lang tradisjon over hele verden med en «internasjonal» bussførerstand», uttalte «rekrutteringsgeneral» Per Christian Bing til internbladet Primus Motor i 2007, samtidig som han understreket at bedriften hadde mange flotte ansatte fra hele verden, folk man ville valgt uansett, og at Unibuss stilte høye kvalitetskrav til medarbeiderne.

Jo, Unibuss må som bussoperatør tilpasse seg eksisterende trender. I dag ansetter Unibuss – av økonomiske årsaker – systematisk sjåfører på 80-prosentkontrakter. Slik fortsetter attraktiviteten til yrket å undergraves. Likevel er ikke utviklingen i bussbransjen noen naturlov. Den er villet, som resultat av politiske prioriteringer, ikke minst som følge av anbud og konkurranse der lavest mulig pris er den viktigste suksessfaktoren.



«Jeg ba til Gud og Jesus om hjelp og de sendte meg Volvo», fortalte instruktør Daniel A. som alt i 2004 egenhendig hadde lært opp 2500 Volvo Captains.

Grønne kapteiner

De store klimastreikene blant ungdom og skoleelever viser at dagens unge ikke godtar miljø- og klimaødeleggelser. En viktig del av medisinen, særlig i byene, er gode kollektivløsninger. Mye oppmerksomhet er rettet mot teknologi og ny organisering. Men selvkjørende busser i noen vesentlig målestokk er langt inne i framtida, og elektriske biler tar like mye plass og legger beslag på like mye råvarer som en hvilken som helst annen bil.

Konklusjonen kan derfor sammenliknes med den Volvo trakk i India: Det er ikke tilstrekkelig med tekniske løsninger, sjåføryrket må oppgraderes tilsvarende, noe som innebærer strategisk satsing av en ganske annen type enn «billigst mulig».

Nettopp her vil Yrkestrafikk lansere betegnelsen «Grønne kapteiner»: En ny type bussjåfører (og selvfølgelig andre ansatte i bransjen) med oppgraderte lønns- og arbeidsbetingelser, kurset og motivert for å fronte det grønne skiftet! Vi kan jo for eksempel begynne statushevingen ved neste års lønnsoppgjør?

✉ redaksjonen@ytf.no



Bussjåførene Frantisek Imrich, Valter Vozar, Tibor Tamas og Valentin Compel ble alle rekruttert fra byen Roznava i Øst-Slovakia til Unibuss' hybelhus på Romsås i Oslo. Snart kan det være aktuelt å rekruttere sjåførere fra oljeindustrien i Norge.



Volvo Captains hevet bussføernes status i India og gjorde dem likeverdige med kundene.



Elever på «Volvo Captains»-skole i Bangalore i 2004. En tredjedel av elevene kom fra det åpne markedet og betalte kurset av egen lomme.

KOLLEKTIV- TRAFIKKEN - ET VIKTIG SAMFUNNSOPPDRA

VI SOM JOBBER INNEN KOLLEKTIVTRAFIKK UTFØRER ET VIKTIG SAMFUNNSOPPDRA. VÅR INNSATS GJØR DET MULIG FOR FOLK Å BO DER DE ØNSKER OG LIKEVEL HA TILGANG TIL ARBEID, SKOLER, UNIVERSITET, FRITIDSAKTIVITETER OG SERVICEFUNKSJONER. DET GJELDER OGSÅ DEM SOM IKKE KAN ELLER VIL BENYTT EGEN BIL.

Uten kollektive og effektive transportløsninger ville det vært helt umulig å håndtere mengdene av mennesker som reiser inn og ut av de store byene hver eneste dag – transportsystemet ville rett og slett kollapse. Det viser Rambølls rapport fra 2018 «Analyse av Kollektivtrafikkens samfunnsnytte». Også i andre deler av landet er kollektive transportløsninger viktige bidrag for den enkelte og for samfunnet. Alle som arbeider innen kollektivtrafikken gjør en svært samfunnsnyttig jobb hver eneste dag - en jobb som betyr veldig mye for veldig mange.

Grønnere samfunn

Kollektivtrafikken har også et annet samfunnsoppgave; den spiller en helt sentral rolle i overgangen til et grønnere og mer bærekraftig samfunn.

Transportsektoren står for en tredel av dagens klimagassutslipp i Norge, og uten at vi satser på kollektivtrafikken blir det vanskelig, kanskje umulig, å nå klimamålene vi som nasjon har sluttet oss til. Den er dessuten like viktig for lokalmiljøet, da kollektivtrafikken

«God dialog mellom sjåførene og oppdragsgiverne er viktig for at dere skal gjøre en best mulig jobb, og helt avgjørende for å skape et attraktivt, komfortabelt og effektivt kollektivtilbud»

her bidrar til å redusere lokale utslipp, støy og støv, i tillegg til å bidra til færre køer og mindre trengsel. På den måten blir det bedre å bo i byene våre, og lettere å komme frem for dem som har behov for å bruke egen bil.

Tenke langsiktig

Offentlig sektor satser i dag på ny og grønn teknologi i bussene som skal ut på veiene, og i andre kollektive framkomstmidler. Det bidrar til å utvikle ny teknologi og alternative drivstoff som mange kan dra nytte av. Dette er et tydelig eksempel på at det nytter at offentlige aktører tenker litt mer langsiktig enn mange kommersielle aktører gjør og kan, og etterspør det felleskapet har behov for i stedet for det som koster minst. Men vi må ikke glemme at kollektivtrafikkens viktigste bidrag til det grønne skiftet er at vi får flere til å reise kollektivt. Det vil være et godt klima- og miljøtiltak nesten uavhengig av drivstoff på busen, men avhenger av at kollektivtilbudet er det mest attraktive transportalternativet. Hvordan klarer vi det?

Gjestebud

Yrkestrafikk starter her en ny praksis med å invitere gjesteskribenter til å skrive hos oss. Først ute er Kollektivtrafikkforeningen, som er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk tjenester. Vi takker for bidraget!

Enklere liv

Kollektivbransjens visjon er å «Forenkle folks liv». Dette er en viktig rettesnor for alle oss som skal utforme dagens og framtidens kollektivtrafikk, og skape attraktive, effektive og komfortable reiser. For å klare det må vi vite hva som er viktig for kundene, og vi må vite hvor skoen trykker i systemet. De som møter kundene hver eneste dag er sjåførene. Dere ser hva som trengs for å forenkle og forbedre tjenesten for folk, og kan bidra til gode opplevelser ved å være imøtekommende og serviceorienterte. Det siste er selvfølgelig ikke alltid like lett i en hektisk arbeidshverdag, men det er et viktig bidrag for at flere vil reise kollektivt. Ved å gi våre medlemmer tilbakemeldinger har dere mulighet til å forbedre tjenesten for folk, og ikke minst forenkle egen og andre sjåførers arbeidshverdag. God dialog mellom sjåførene og oppdragsgiverne er viktig for at dere skal gjøre en best mulig jobb, og helt avgjørende for å skape et



Kollektivtrafikken har avgjørende betydning for å nå klimamålene, presiserer Kollektivtrafikkforeningen. Her fra en klimademonstrasjon utenfor Stortinget.

Foto: Arne Danielsen

attraktivt, komfortabelt og effektivt kollektivtilbud.

Kollektivtrafikk er en del av løsningen, både for den enkeltes og samfunnets transportbehov, og for klima- og miljøutfordringene vi står overfor som samfunn. Et moderne samfunn er helt

avhengig av kollektivtrafikken – og kollektivtrafikken er helt avhengig av dere!

*Daglig leder Olov Grøtting og
rådgiver Ola Viken Stalund,
Kollektivtrafikkforeningen*

NORGES- REKORD SOM BUSSFØRER?

Vagn Iversen hadde sin siste arbeidsdag 25. april etter 52 år sammenhengende bak bussrattet. Dette er muligens norgesrekord som bussfører, og arbeidskameratene hos Nobina på Nesodden har regnet ut at han har tilbakelagt en avstand tilsvarende 52 ganger rundt jorda på disse årene.

Den trofaste bussføreren kan også skilte med 36 års medlemskap i YTF. Yrkestrafikk hadde en større presentasjon av Vagn i nr. 3 2017, da han «bare» hadde kjørt buss i 50 år.



Foto: Tor Arne Korsmoe

UNIBUSS PÅ SVENSKETUR

11. mai arrangerte YTF i Unibuss – tradisjonen tro – sin faste medlemstur til Strømstad. Bussen var så godt som full og stemningen upåklagelig. Her er gjengen linet opp ved bussen utenfor Nordbusenteret, skriver forbundsleder Jim Klungnes som selv var bussjåfør og tillitsvalgt i Unibuss.



Foto: Jim Klungnes

TURBUSS- KARTLEGGING 2019

NHO Transport gjennomførte i fjor en registrering av utenlandske turbilers virksomhet i Norge. Kartleggingen ble utført med en app og ble en stor suksess med godt over 4 800 registreringer i løpet av de 10 ukene datainn-samlingen varte. Nå ønsker de å utvide registreringsperioden og er allerede godt i gang.

Det finnes fortsatt altfor lite informasjon om utenlandske turbilers virksomhet i Norge. Kartleggingen gir en god bakgrunn for å kunne iverksette tiltak mot usunn konkurranse. YTF oppfordrer derfor medlemmene til å delta i kartleggingen.

Appen, som i realiteten er en nettside, finnes her:

<https://bus-tracking-53b49.firebaseio.com/>



Turbilsjåfør Robin Korsmo hos Unibuss som har engasjert seg sterkt i saken. (Foto: Arne Danielsen)

BUSSFUNKSJONÆRER I VY FÅR ETTERBETALT

Arbeidsretten har gitt Fagforbundet medhold i at funksjonærer med fagbrev som tungbilsjåfører i tidligere Nettbuss skal få etterbetalt ti kroner for hver time de har arbeidet siden 1. april 2016. For fulltidsansatte kan det være snakk om 50–60 000 kroner.

«Et riktig vedtak av arbeidsretten. Kompetanse skal lønne seg. Inngående kunnskap om sjåføryrket er et nyttig grunnlag i jobben som funksjonær og bør gi uttelling», uttaler advokat Linda Jæger i YTF i en kommentar.

Avgjørelsen gjelder kun en avtale med Nettbuss/Vy og ikke for funksjonærer omfattet av NHO-avtalen.



Foto: Arne Danielsen

PRINSIPPSAK VUNNET I DANMARK

Østre Landsret i Danmark har avgjort at en prinsippsak med krav om millionerstatning til en underbetalt IKEA-sjåfør skal føres i Danmark og ikke i Slovakia.

Den rumenske sjåføren Emilian Tudor Jetzi var i seks år ansatt i Brings slovakiske datterselskap Bring Trucking, men kjørte verken i Romania eller Slovakia, kun i Skandinavia. Likevel ble han betalt slovakisk lønn og ikke dansk. Fagforeningen 3F har krevd dansk lønn og etterbetaling av 1,8 millioner danske kroner. Nå har det danske rettsvesenet avgjort at saken skal føres for dansk rett,

og ikke slovakisk, slik motparten ønsket.

Hvis sjåføren vinner saken, vil den kunne bane veien for en rekke liknende søksmål fra andre østeuropeiske sjåførere i Danmark og EU.



Foto: ETF

ENIGHET I TARIFFOR- HANDLINGER

YTF og Norsk Lastebileierforbund kom til enighet om godsbiloppgjøret 10. mai. Sjåførere som er omfattet av godsbilavtalen får 2,50 i generelt tillegg og 2 kroner i lavtlønnstillegg, til sammen kr 4,50 i timen.

Minstelønnstimesatsene for del III A, §2.1 blir 175,95 for 0-3 år, 177,95 for 3-6 år og 179,95 for over 6 år.

Minstelønnstimesatsen for langtransportsjåførere blir 109,11 for aktiv tid og 49,10 for passiv tid.

Det er også oppnådd enighet om Bedriftsavtalen i KS Bedrift, som for YTF omfatter medlemmer i interkommunale renovasjonsselskaper. Alle får her et lønnstillegg på minst 6 200 kroner og garantilønnen heves slik at det gir et lønnsloft for fagarbeidere og fagarbeidere med fagskole.



Foto: Arne Danielsen

EU-SKRITT I RIKTIG RETNING

EU-parlamentet vedtok i begynnelsen av april sin holdning til «Mobilitetspakke 1», som omhandler godsbransjen i Europa.

«Vedtaket er et skritt i riktig retning», uttaler generalsekretær Trond Jensrud i YTF, og understreker at presset fra den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF har hatt mye å si for å påvirke EU i riktig retning. YTF deltok som kjent aktivt i ETFs store demonstrasjon i Brussel i slutten av mars.

Fortsatt hersker det likevel usikkerhet om hva som blir sluttresultatet. Forhandlinger skal nemlig gjennomføres mellom Kommissjonen, Rådet og Parlamentet før endelig vedtak fattes.

Bildet er fra et faglig møte på Hamburg havn under ETFs aksjonsuke.



Foto: Arne Danielsen

TRANSPORT INN I FELLEFORBUNDET

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) vedtok på et ekstraordinært landsmøte i mai å slå seg sammen med Fellesforbundet. Dermed blir Fellesforbundet det desidert største LO-forbundet i privat sektor, med 160 000 medlemmer. Den formelle fusjonen fant sted 1. juni.

Transportarbeiderforbundets historie strekker seg helt tilbake til 1896. YTFs forløper NRAF kom som et resultat av at bussjåfører brøt ut av NTF i 1955. Etter mange år med rivalisering samarbeidet de to forbundene under den store streiken i 1998, og siden har forholdet i all hovedsak vært godt.



Transports tidligere leder Per Østvold heier på sammenslåingen. (Foto: Arne Danielsen)

GRILLINGS PÅ LANGHUS

Også denne våren arrangerte YTF grillparty utenfor Brødrene Dahls lokaler på Langhus utenfor Oslo, denne gangen på 16. mai. Årsaken til at akkurat Langhus er valgt, er at fire store terminaler er lokalisert akkurat her, der YTF har til sammen godt over 400 medlemmer.

Og mange av medlemmene og deres arbeidskamerater benyttet anledningen til å nyte nystekte hamburgere eller grillpølser med tilbehør og drik-

ke til lunsj. Samtidig var det mulig å skaffe seg informasjonsmateriell eller diskutere aktuelle problemstillinger med både sentrale og lokale tillitsvalgte eller bare slå av en faddersladder om bunader eller fotball.

For YTF er det viktig å være til stede der medlemmene er, derfor arrangeres slike treff overalt i landet, og ekstra tilfredsstillende blir det når også vær-gudene bidrar.



Foto: Arne Danielsen

SJÅFØR- BIBLIOTEK MED LYDBØKER

Under den store lastebilturneen beskrevet på side 4-5, kom YTFs verveansvarlig Tor Arne Korsmoe over et flott lite bibliotek på Furulund kro og motell i Stokke. I en tømmerbygning bak selve kroa ligger en western- og truckersbutikk, der det i samarbeid med Stokke bibliotek er opprettet et transportarbeiderbibliotek bestående av en vegg med lydbøker.

Lånene er for en måned. Hendig nok kan man også ta med seg en ferdig frankert returkonvolutt, slik at bøkene kan returneres hvor som helst fra i Norge. Denne løsningen har gjort at det er mindre svinn her enn i det ordinære biblioteket. Transportarbeiderbiblioteket er visstnok det eneste i sitt slag i fedrelandet.



Foto: Tor Arne Korsmoe

Gladiola



DOMMEDAG

Nå får du den endelige dommen din, herr Kvarbas. Alt det gale du har gjort blir summert. Det blir lagret med møllkuler og gamle aviser. Alt blir tatt vare på. Det gale du har gjort glemmes ikke. Nå kommer den endelige dommen. Du er sleip som ei nysmørt sving-skive, herr Kvarbas og har kommet deg unna mye. Men dette kommer du ikke unna.

Du må ikke tro det er noe parkeringsbot vi snakker om. Det er heller ikke noe forenklet forelegg. Det finnes ikke noen formildende omstendigheter i denne dommen.

Det nytter ikke å stille med advokater. Det finnes heller ingen rettsprosess i slike saker.

Vi prater ikke om et rettsløst samfunn som styres av en diktator. Da kan vi treffe sjefen i godlune og komme godt ut av det. Dette er mye

verre. Vi prater heller ikke om dommen det står om i instruksjonsboka fra Mesteren. Dette er straffen for at du ikke har tatt vare på deg selv.

Dette er straffen for all overdriving. Det er straffen for alle de gangene vi strekte oss for langt og tok store sjanser. Det er straffen for alle de gangene vi sa ja når vi skulle sagt nei. Det er straffen for de gangene vi ignorerte varsellampa og kjørte på rødt. Det er straffen vi får fordi vi har sovet for lite, kjørt gris og spist flesk.

Så Kvarbasen visste ikke at det er straff for å være hard mot seg selv.

Straffen for å drive rovdrift på kroppen er nådeløs. Mange av våre kolleger straffes hardt. Det er ikke bare Kvarbasen som spiser koteletter til middag og paracet til kvelds.

Når du presser oss for hardt straffer det seg, herr Kvarbas, og det er vi som får straffen.

Vi sliter med kulelager som rumler, grus i skuldra og harde baller. Vi får kalde føtter når vi nærmer oss fjellet og magen vil ikke være med. Pulsene stiger på flatmark og cruisekontrollen fusker. Vettet forsvant

ved Vøringsfossen på nittallet og ganglagsperra er permanent utkoblet.

Dette er straffen for

uvettig belastning av kroppen, herr Kvarbas. Vi ser spøkelser om dagen og maler fanden på veggen. Vi hører stemmer og tror politiet vil ta oss.

Vi krever erstatning for hard behandling og et hardt arbeidsliv.

Så Kvarbasen trodde det var greit å drive transport med vinkler og stjerner. Vi har stått «rett» hver morgen og gitt akt på hver ordre. Denne førstegangstjenesten har vart for lenge.

«Straffen for å drive rovdrift på kroppen er nådeløs. Mange av våre kolleger straffes hardt»

LENGRE GALGENFRIST FOR FRIKORT

FINANSDEPARTEMENTET GIR TRANSPORTNÆRINGEN YTTERLIGERE UTSETTELSE AV FRISTEN FOR Å «TILPASSE LØSNINGENE FOR PERSONALBILLETTER TIL DE NYE REGLENE FOR SKATTEGGING AV NATURALYTELSER» MED NYE SEKS MÅNEDER TIL 1. JANUAR 2020.

Regjeringen påpeker at selv om det finnes digitale løsninger for de aller fleste billetter som alminnelige kunder bruker, er ikke dette tilfelle for personalbilletter. Dermed ville korrekt innrapportering kreve omfattende manuelle rutiner for mange tusen ansatte.

En utsettelse gir virksomhetene mulighet til heller å konsentrere ressursene i 2019 om å få på plass nye og bedre

løsninger for personalbilletter, slik at skatterapporteringen i stor grad vil kunne automatiseres fra og med 2020, slår regjeringen fast.

En tilleggsforklaring kan være at det er valgår i år, og at de omfattende protestene mot denne formen for landeveisrøveri har gjort et visst inntrykk.

Arne Danielsen



Ta med deg legen på ferie

Nå er Online lege inkludert i Reise Pluss-forsikringen vår. Er du på reise i utlandet og blir syk eller skadet, får du rask tilgang til lege i Norge via appen Eyr – uten å betale egenandel.

Legen kan hjelpe deg med råd eller veiledning ved mindre alvorlige sykdommer eller skader, som for eksempel

- soleksem
- stell av mindre sår
- utslett og allergi
- forkjølelse og influensa

Husk at du får 28 % medlemsrabatt på Reise Pluss. Kontakt oss på **915 03100** eller les mer på gjensidige.no/ys

AT3_0648/02_2019

ANSIENNITET

I SLUTTEN AV FEBRUAR KOM DOMMEN SOM ER KALT «SLAGET OM ANSIENNITET».

HØYESTERETT KOM I DOMMEN TIL AT DET ER MISVISENDE Å KALLE ANSIENNITETSPRINSIPPET FOR EN HOVEDREGEL. KAN ARBEIDSGIVER NÅ FRITT VELGE HVEM SOM SKAL SIES OPP VED NEDBEMANNINGER? GJELDER IKKE LENGRE ANSIENNITETSPRINSIPPET?

Kort om dommen: Entreprenørbedriften Skanska hadde tapt flere tilbud. Bedriften måtte derfor gå til nedbemanning blant de ansatte. Nesten 50 ansatte ble sagt opp.

Åtte av de oppsagte gikk til sak, da bedriften ikke hadde fulgt ansiennitetsprinsippet. Ansatte med kortere ansiennitet fikk fortsette, mens de selv ble oppsagt. De ansatte gikk til sak for å få kjent oppsigelsene ugyldig.

Nesten tre år senere falt dommen i Høyesterett. Dommen kom til at det er misvisende å kalle ansiennitetsprinsippet for en hovedregel.

Oppsigelsene ble likevel kjent ugyldig. De ansatte fikk jobben tilbake.

Utgangspunktet

Høyesterett mener det er misvisende å kalle ansiennitetsprinsippet for en hovedregel. Men dommen er klar på

at ansiennitetsprinsippet er «utgangspunktet» ved utvelgelsen av hvem som får fortsette i selskapet.

Utgangspunktet er altså at det er de med lengst ansiennitet som får fortsette i selskapet. Det er bedriften som må vise at det er grunnlag for å fravike ansiennitetsprinsippet.

Om bedriften ikke klarer å vise at det er grunnlag for å fravike ansiennitetsprinsippet, er det ulovlig å ikke la ansienniteten avgjøre.

Fravikelse - når?

Hvor mye som skal til for at bedriften kan fravike ansiennitetsprinsippet vil variere. Særlig med tanke på hvor stor ansiennitetsforskjell det er mellom arbeidstakerne.

Eksempelvis har arbeidsretten sagt at ansiennitetsforskjell på to år og to måneder er en markant forskjell. Det skal

da mye til for at bedriften kan beholde ansatte med kortere ansiennitet, på bekostning av dem som har vært lenger i selskapet.

Videre er det ikke alle forhold som gir grunnlag for å fravike ansiennitetsprinsippet. I den nylige høyesterettsdommen hadde Skanska kartlagt arbeidstakere som var lite arbeidsvillige og brysomme. Skanska hadde også lagt vekt på skjønnsmessige kriterier som kreativitet, selvstendighet og omdømme. Høyesterett er da streng, og krever at dette belegges med solid dokumentasjon.

De ansatte hadde ikke tidligere blitt møtt med at de manglet kreativitet, selvstendighet og omdømme, og dette var derfor ikke nok til å fravike ansiennitetsprinsippet.

Strengt krav

Ansienniteten er alltid utgangspunkt-



Noen prinsipper må gjelde for nedbemanninger om ikke arbeidslivet skal bli helt Kafka.
Foto: Arne Danielsen

tet ved utvelgelsen. Det er i utgangspunktet dem med lengst ansiennitet som får fortsette i selskapet.

Det skal normalt mye til for å fravike ansiennitetsprinsippet. Særlig ved markant forskjell i ansettelsestid. Det stilles strenge krav til arbeidsgivers begrunnelse for hvorfor ansiennitetsprinsippet skal fravikes.

Hovedavtalen § 8-2

«Ved oppsigelse på grunn av innskrenkning/omlegging kan ansienniteten fravikes når det foreligger saklig grunn»

«Om bedriften ikke klarer å vise at det er grunnlag for å fravike ansiennitetsprinsippet, er det ulovlig å ikke la ansienniteten avgjøre»

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



ANNIKEN
AUNE
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

OM LØNNS- OPPGJØRET I 2019 RAMME, OVERHENG OG LITT TIL

YTF HAR FÅTT FLERE SPØRSMÅL KNYTTET TIL DET SAMORDNEDE MELLOMOPPGJØRET I 2019, OG VIL NEDENFOR FORSØKE Å FORKLARE HVA SOM LIGGER I DE TALLENE SOM ER KOMMUNISERT OG DE BEGREPENE SOM BRUKES.

Tekst:
FORHAND. SJEF LINDA JÆGER
Foto:
ARNE DANIELSEN

Under frontfagsoppgjøret (som i år var det samordnede oppgjøret i NHO) anslår partene ramme for lønnsdannelsen i 2019. Denne ble anslått til å bli 3,2 prosent. Rammen anslås samlet for lønnsdannelsen i NHO-området. Det betyr ikke at de enkelte overenskomstene nødvendigvis oppnår 3,2 prosent økning. Noen vil havne under og andre over. Hva som faktisk ble lønnsdannelsen i 2019, samlet og for den enkelte overenskomst, får vi først vite når status er gjort opp i februar/mars 2020.

Tre elementer

Når man sier at rammen er på 3,2 prosent - hva betyr det?

Rammen inneholder 3 elementer:

1. sentrale tillegg (Det generelle tillegg og lavlønnsstillegget).

2. overheng (den delen av lønnsøkningen som ble gitt i 2018, men som får full virkning i år).

3. glidning (den delen av lønnsøkningen som skjer i lokale lønnsforhandlinger, økning i ansiennitet, økning i utbetalte ubekvemstillegg mm).

Rammen i år blir beregnet felles for hele NHO-området fordi det er et samordnet oppgjør. Overhengen er satt til 1,1 prosent og glidningen til 1,3 prosent. Resterende (0,8 prosent) er gitt sentralt.

Lavlønnsstillegg

I årets oppgjør ble det generelle tillegg kr 2,50, og for overenskomster som ligger under 90 prosent av industriarbeider, blir det gitt ytterligere kr 2 i lavlønnsstillegg. Begge tillegg blir gitt fra 1. april 2019. At en arbeidstaker ligger under 90 prosent av industriarbeider har ingen betydning i NHO-oppgjøret.

Gjennomsnittslønnen på BUSSBRAN-SJEAVTALEN ligger for eksempel på 91,8 prosent av industriarbeiderlønn. Det er viktig å merke seg at også ubekvemtillegg inngår i lønnsgrunnlaget. Godssjåfører på transportoverenskomsten (og godsbilavtalen) ligger på 88,1 prosent av industriarbeiderlønn og får dermed også lavlønnsstillegget.

Det generelle tillegg på kr 2,50 utgjør en lønnsvekst på 0,75 prosent. Lavlønnsstillegget på kr 2 utgjør 0,05 prosent. Altså 0,8 prosent til sammen. Regnestykket blir slik $1,1 + 1,3 + 0,8 = 3,2$ prosent.

For bussjåførene er kr 2,50 det generelle tillegg. I tillegg avtalte man i oppgjøret i 2018 at bussjåførene i 2019 skulle få et tillegg som kompensasjon for manglende lokale forhandlinger. Tillegget endte i år på kr 2,25.

Dette vil være den viktigste glidningen på buss, men også lønnsoppsykk på trinn og økt bruk av ubekvem arbeidstid vil kunne øke glidningen som finner sted i 2019.

«Vi får et svært krevende oppgjør i 2020 hvor blant annet lønnssetterslepet vil bli krevd kompensert»



Etter tre magre oppgjør, gjelder det å stå sammen neste år.

Betydelig etterslep

Bussbransjeavtalen har et betydelig lønnssetterslep etter tre samordnede oppgjør. Samordnede oppgjør innebærer ofte at normallønsavtaler som Bussbransjeavtalen kommer dårligere ut enn andre overenskomster.

YTF får ikke anledning til å forhandle denne avtalen selv, og i det samordnede oppgjøret får man ikke tatt ut det samme som andre tar ut i lokale forhandlinger senere i året. Dette innebærer at vi får et svært krevende oppgjør i 2020 hvor blant annet lønnssetterslepet vil bli krevd kompensert.

VIKTIGE BEGREPER:

Mellomoppgjør: betegnelse på revisjon av tariffavtaler med gyldighetstid over flere år. I motsetning til hovedoppgjør, omfatter krav og tilbud som regel bare lønnsøkninger. Det er mellomoppgjør hvert oddetallsår.

Samordnet oppgjør: betegnelse på tariffrevisjon hvor mange tariffavtaler revideres samtidig. I samordnede oppgjør er det LO og YS som re- forhandler tariffavtalene på vegne av forbundene, og resultatet er bindende for det enkelte forbund.

Normallønsavtale: Tariffavtale hvor lønnssettsene for de forskjellige arbeidstakergrupper er forutsatt ikke å skulle avvikes verken oppover eller nedover. All lønnsøkning forhandles sentralt. Altså ingen lokale forhandlinger.



DASS- GENERALEN

«Det er ingen forståelse for at bussførere skal ha permanente toalettløsninger, kun svadaprat», sier verneombud Per Petterson hos Unibuss. Han er svært skuffet over manglende vilje til å løse et basalt problem.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Det er torsdag 14. september 2017. Bussfører og verneombud Per Petterson er på vei til møte med Ruter og Bussanlegg. Han er lys til sinns og går med lette skritt. Endelig! Endelig skal det bli skikk på toalettforholdene for bussjåførene i Oslo-området. Et arkitektfirma hadde utarbeidet et fleksibelt modulsystem av små pauserom med toalett som kunne plasseres hvor som helst, blant annet i Dronning Mauds gate i Vika. Dette lovet virkelig godt.

Stoppet kjøringen

Veien mot målet hadde vært lang og tornefull. I mer enn 20 år hadde det pågått diskusjoner om bussjåførenes behov for toaletter på endeholdeplassene. Egentlig burde det være en menneskerett å få gå på do, men sett fra førerplass virket det som at noen åpenbart syntes det var greit at bussfø-

rere skal jobbe fire-fem timer i strekk uten mulighet.

Våren 2017 skrudde YTF opp dampen. Yrkestrafikk skrev artikler, og Per Petterson ble intervjuet flere ganger både på radio og i TV. Ruter lovet at forholdene skulle bli bedre og at «vi må finne løsninger sammen», men ingenting skjedde.

I august startet Unibuss busskjøring for trikken, på grunn av store skinnerarbeider i Oslo sentrum. Bussførerne ble lovet at et portabelt toalett skulle være i orden på Holbergs plass, der bussene skulle kjøre fra. Det gikk dårlig. Toalettet havnet først i feil

Forstyrrende uaktuelt

Så var altså løsningen tilsynelatende nær.

- På møtet fikk vi se arkitekttegninger av de nye pauserommene og alle var enige om at dette ville bli en fin løsning. Nå gjensto bare et møte med Plan- og bygningsetaten noen få dager senere, så skulle vi få beskjed. Jeg husker at jeg var glad og lettet, forteller Per.

- Hva skjedde så?

- Ingenting. Resten av september gikk uten at vi hørte noe. Heller ikke i oktober fikk vi noe svar. Først etter purringer i begynnelsen av november

«Eneste oppmuntring fra læreren var at jeg var veldig god til å vippe på stolen»

gate, dessuten manglet vann, strøm og papir. Manglene ble selvfølgelig meldt, men uten respons. Til slutt bestemte verneombudene seg for å stoppe kjøringen, først da ble det reagert.

fikk vi beskjed om at Plan- og bygning hadde vært svært negative. De brukte ord som «forstyrrende» og «uaktuelt», og hadde heller ingen andre forslag til løsning. Det var en skikkelig kalddusj. »

To slags folk

Per gjorde da oppmerksom på at det var nødvendig med et toalett i Vika NÅ, og fikk til svar at siden oppmerksomheten hadde vært rettet mot varige løsninger, hadde ingen tenkt på midlertidige. Dermed var bussførerne like langt – eller kort.

- Vi lever i det tjuerførste århundre, så problemet burde vært enkelt å løse. Årsaken må rett og slett være mangel på vilje, oppsummerer Per.

- Do-saken viser at det finnes to slags folk. På den ene siden de som sitter inne på de fine kontorene sine, med fine eksamenspapirer, fine titler, varme dassar og kjeften full av svada; og så er det oss, som de - unnskyld uttrykket – driter loddrett i.

God til å vippe

Selv er han ikke godt vant. Riktignok levde han sine første år på Vestkanten, problemet var bare at moren var tysk, faren hadde truffet henne mens han tjenestegjorde i Tysklandsbrigaden etter krigen. Men selv om det var mer enn tjue år siden freden, var intet glemt, og på Marienlyst skole ble Per raskt definert som «tyskerjævel».

- I 1970, da jeg var ti, flytta vi til Romsås, en nybygd drabantby i Groruddalen. Vi var blant de første, og ingenting var ordentlig på plass. Miljøet var hardt med gjenger, mye bråk og slåssing. I tillegg måtte vi bytte skole flere ganger, hadde til og med undervisning i butikkløkaler, var dessuten utsatt for horrible pedagogiske eksperimenter av typen «åpen skole». Det ble derfor ikke særlig sving på skolegangen, ble ikke oppmuntra særlig hjemme heller, fikk bare høre at «du er altfor tjukk i hue», gliser han galgenhumoristisk.

«På høsten blåste hele dassen overende. Det var godt at ingen satt der inne da!»

- Dermed ble det bare niårig, og «Læreren Gratulerer» (LG = Lite godt) i alle fag unntatt gym. Eneste oppmuntring fra læreren var at jeg var «veldig god til å vippe på stolen». Dette var ikke særlig mye å bygge et selvbilde på, jeg er virkelig en som burde fått igjen skolepenga.

Faderlig råd

Far var sporveismann, noe som var mer enn en jobb, men en livsstil, og Per tilbrakte sommerferiene på sporveisbetjeningens ferieparadis Kjøhølen fra han var bitteliten. Farens råd var at sønnen skulle gå i hans fotspor, men ungdomsopprøret til Per gikk ut på at det ville han i hvert fall ikke. I stedet ble det en broket karriere som truckfører, bryggearbeider, miljøarbeider for psykisk utviklingshemmede, drosjesjåfør og tankbilsjåfør. På midten av nittitallet ble han permittert, og i oktober 1995 var han omsider klar for å begynne som bussjåfør hos Sporveisbussene – nå Unibuss.

- Fattern jubla, han hadde akkurat gått av med pensjon, men lurte på hvorfor jeg hadde brukt nesten tjue år på å skjønne at jeg måtte følge rådet hans.

«Eru riktig klok?»

Per havnet rett inn i den store fagforeningskrigen som herjet i Unibuss. Kommuneforbundet hadde ekskludert bussførernes klubbformann Geir Anthonsen, og da meldte mellom tre- og firehundre sjåfører seg ut, stiftet Sporveisbussenes Fagforening og gikk kollektivt inn i YTF.

- Geir sugde tak i meg på Bjølsen og inviterte meg med på introduksjonsmøte. Dette fikk Kommuneforbundets tillitsmann til å reagere. Han hadde det hardtslående tilnavnet «Dynamitt», ikke uten grunn, og skjelte meg ut etter noter: «Eru riktig klok?» Da var valget enkelt.

I YTF fikk Per Petterson den utdannelsen han tidligere hadde gått glipp av.

- Jeg hadde alltid vært fagorganisert og interessert i fagforeningsarbeid, og i 2002 ble jeg tillitsvalgt. Siden har jeg vært plasstillitsvalgt, mangeårig verneombud, leder av plankomiteen og nestleder i foreninga. Jeg, som knapt kunne skrive. Fagforeninga har vært en god skole, som jeg er svært takknemlig for å få være med på. Særlig våre to sentrale tillitsvalgte Steinar Olsen og Leif Arne Myhre har vært mine dyktige lærere.

Han legger til at Unibuss har vært og er en flott arbeidsplass.

Per har hatt flere strategier for å kompensere for dårlige odds, blant annet dykking, kajakkpadling og fiske. Tre kjekke sønner har han også fulgt gjennom oppveksten. Som kjent er det en større bragd å brette opp ermene og stå oppreist i stormen enn å komme lett til alt, likevel er det altså ikke større respekt for sliterne enn at de ikke tilstås en permanent dass på arbeidsplassen. Noen har all grunn til å skamme seg.

Blåste overende

- I begynnelsen av 2018 tok jeg på nytt opp toalettsituasjonen ved Vestbanen med Unibuss. De hadde forståelse for problemet, og vi foretok en befaringsammen. Etter litt fram og tilbake fikk vi endelig på plass et portabelt toalett. Strøm fikk vi låne fra en byggeplass ved siden av, Unibuss måtte be om å få låne strøm av byggherren for Nasjonal-museet. På høsten blåste hele dassen overende. Det var godt at ingen satt der inne da!

Slik fortsetter også toalettproblematikken å blåse sin vei for verneombud Per Petterson, også i 2019.

- Jeg har pratet med anleggsansvarlig i Unibuss angående toaletter på ende-holdeplassen Åsbråten og i sentrum. Han skal purre på Ruter og Bussanlegg om å sette i gang arbeidet med å koble til toalett på Åsbråten. Der er det klart med kloakk og rør. Det er bare å sette opp en brakke, så har førerne toalett som de kan bruke hele døgnet, men dette tar for lang tid. I tillegg så mister vi strømmen til det portable toalettet på Vestbanen snart. Multi-gens fra juni? Da har vi plutselig ikke tilgang til toalett hverken på Åsbråten eller i sentrum. Må innrømme at jeg begynner å bli lei.

På hvilehytta har han for lengst gjort seg fortjent til tittelen «dassgeneral». Ideelt kunne han tenke seg å drive med helt andre ting enn å kjempe for noe som burde være en selvfølge.

- I likhet med mange av arbeidskame-ratene så er jeg ikke noen ungfole len-ger, og vil jo gjerne at noen skal overta. Dessverre så rekrutterer ofte bedriften de beste tillitsvalgte mennene. Jeg har fått tilbud selv. Men jeg blir nok her jeg er, avslutter «dassgeneral» Petterson.

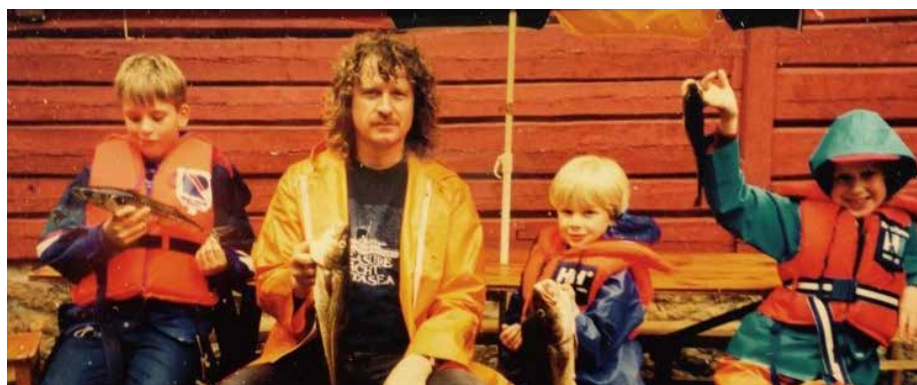
✉ redaksjonen@ytf.no



Spurveisbussene/ Unibuss har vært en god arbeidsplass og YTF en god skole, under-streker Per.



Dykking har alltid vært en viktig interesse. Her fra Akerøya på Hvaler i 2003.



Fisking har også vært en viktig hobby. Her fra nittitallet, hvor både far og sønner har hatt fiskelykke.

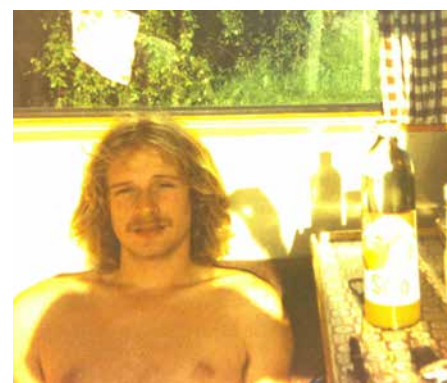


Over venstre: På toalettinspeksjon på Helsefyrt. Her er alt i skjønneste orden.

Over midt: Per koser seg i sola i USA i 1982.

Over høyre: Familieidyll på spurveisbetje-nings feriehjem Kjeholmen i Oslofjorden 2001 med samboer og tre sønner.

Høyre: I en periode i ungdommen bodde Per Petterson i en folkevognbuss.



«mind the gap»

MUSEUM I SÆRKLASSE

ER DU INTERESSERT I KOLLEKTIVTRANSPORTENS HISTORIE, ER LONDON TRANSPORT MUSEUM ABSOLUTT Å ANBEFALE. HER PRESENTERES VERDENSREKORDER PÅ LØPENDE BÅND.

Tekst og foto:
**MARINA HEYERDAHL
& ARNE DANIELSEN**

«I hvor mange andre storbyer er kollektivtrafikken den viktigste identitetsbæreren på linje med Londons røde dobbeltdekkerbusser, karakteristiske T-baneskilt eller det legendariske oppropet «mind the gap»?»

Først kan nevnes at selve museet er det fremste i sitt slag med sine utrolige 450 000 utstillingsgjenstander. Sentralt plassert i det viktorianske blomstermarkedet i Covent Garden er det lett å finne. Og har du med barn – som for øvrig slipper inn gratis – er det nok av spennende aktiviteter og duppeditter til å holde oppmerksomheten oppe i timevis.

Første metro

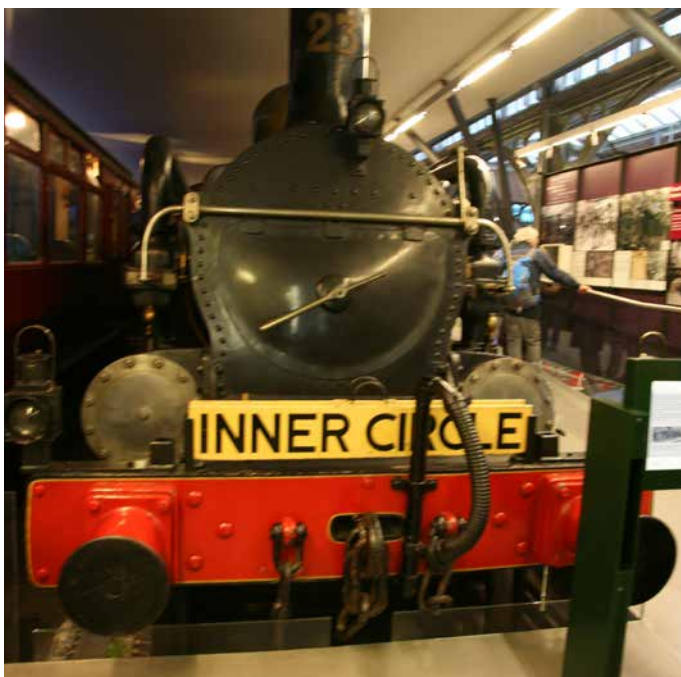
Så er det også mye å fortelle gjennom 200 år med kollektivtrafikk. London var på midten av 1800-tallet verdens største by, med sine godt over to millioner

innbyggere langt overlegen Paris og New York.

Med sin store utstrekning trengte byen transport, og i 1863 åpnet verdens aller første undergrunnsbane i den engelske hovedstaden. Banen fikk navnet Metropolitan Railway, noe som er opphavet til at mange T-baner rundt i verden den dag i dag tituleres «Metro».

Elektrisk tube

Banen var først drevet av kullfyrte damplokomotiver som slapp ut mye røyk og damp i tunnelene. Mange forsøk ble gjort for å redusere utslippene og luftehull ble boret, men løsningen



Over: Verdens første undergrunnsbane ble åpnet i 1863, den var 6,5 km lang og gikk fra Paddington til Farringdon street.

Høyre over: Ved siden av «tuben» utgjør de røde toetasjes bybussene selve varemerket til London.

Høyre under: Hele 450 000 gjenstander finnes i de gedigne samlingene til London Transport Museum. Her er virkelig noe for enhver smak.



kom først på plass med elektrisk drift. Verdens første elektrisk drevne undergrunnstrekning ble åpnet i London i 1890.

En metode med å bygge banen under jorda inne i digre rør ble også utviklet i London, og det var de sirkelrunde tunnelprofilene som ga banen økenavnet «the tube».

Mind the gap

Også på markedsførings-siden er London uovertruffen. I hvor mange andre storbyer er kollektivtrafikken den viktigste identitetsbæreren på linje med Londons røde dobbeltdek-

kerbuss, karakteristiske T-baneskilt eller det legendariske oppropet «mind the gap»?

I moderne tid kan nevnes at verdens første kontaktløse betalingskort faktisk ble utviklet i London. Så forstår vi at London har vært pionerer innen kollektivtrafikken på så mange områder.

Regelrett slaveri

Så kan man selvfølgelig ramse opp navnene på framsynte politikere, direktører og ingeniører, men som vi alle vet er det arbeidsfolk som sørger for at hjulene går rundt. London har dessverre også alltid vært en by med

voldsomme klasseskiller, noe som også fortelles på ulike vitnesbyrd rundt om på museet:

«Å måtte stå hele tiden fikk føttene mine til å svulme opp og bli så ømme. Du trenger å være i god form for å holde ut slitet, kulda, varmen og fuktigheten. Det er regelrett slaveri.» (George Lovett, konduktør på hestesporvogna, 1877)

Skitten og svett

«Vi arbeidet ti timer hver dag, åtte ganger rundt sirkelen. Om sommeren kunne du knapt puste i tunnelen, fordi det var så varmt der. Jeg skuffet

hundrevis av kilo kull på skiftet, det var en skitten, varm og svett jobb.» (George Spiller, fyrbøter på metroen 1900.)

Heldigvis har arbeiderne alltid hatt sterke fagforeninger, og senest i skrivende stund i mai er streikeaksjoner på gang mot nedskjæringer innen forberedelser, inspeksjoner og vedlikehold på T-banen, noe de fagorganiserte mener er en trussel mot sikkerheten. Men dette er foreløpig ikke en sak for museet.

✉ 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 NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



LINDA WILHELMSEN
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda@ytf.no



KJELLRUN MØRCH
Forhandlings Sekretær
Kjellrun@ytf.no

TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



LINDA JÆGER
Forhandlings- sjef/advokat
linda@ytf.no



HÅVARD GALTSTAD
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 - fagansvarlig individuell arbeidsrett
josefine@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Advokat
marius@ytf.no



ANNIKEN AUNE
Juridisk rådgiver
anniken@ytf.no



HANNE HAREIDE SKÅRBERG
Advokat- fullmektig
hanne@ytf.no

TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



TORMUND HANSEN SKINNARMO
Kommunikasjons- ansvarlig
977 11 550
tormund@ytf.no



SYNNE PERNILLE JAKOBSEN
Verveansvarlig
993 65 058
synne@ytf.no



TOR ARNE KORSMOE
Verveansvarlig
980 43 387
tor@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



TROND JENSRUD
Gen. sekretær
913 10 960
trond@ytf.no



ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



KUNNSKAP FOR ALLE, IKKE BARE DE FÅ!

SKAL LIVSLANG LÆRING KUN VÆRE FOR DE HØYT UT-DANNEDE? NEI! AV FLERE GRUNNER ER DET HELT NØDVENDIG Å UTDANNE SJÅFØRENE.

For det første for at de skal kunne fortsette i jobben. Jobben blir ikke nødvendigvis borte, men det er overveiende sannsynlig at den vil endres over tid, slik kuskejobben har gjort tidligere. Derfor må medlemmene våre få muligheten til å tilegne seg nødvendig kunnskap for å til enhver tid kunne være kompetente og trygge i jobben. Med den teknologiske og samfunnsmessige utviklingen vi nå er inne i, kommer dette til å være en kontinuerlig prosess.

Best egnet

For det andre vil de som er i jobben i dag oftest også være de som er best egnet i fortsettelsen. Å være yrkes-sjåfør er mangfoldig. Du skal fylle mange funksjoner og roller. Selv om teknologien gir førerne flere og flere støttesystemer, vil de fleste funksjonene som sjåføren utfører forbli mer eller mindre uforandret. Dette gjelder kunnskap om kunden iblandet en god dose psykologi, service, trafikk, ruter, sikkerhet - førstehjelp, brannslukking, beltebruk, skadestedsledelse - miljøkjøring, alternative kjøreruter og fysisk bistand til bagasje, barnevogner, rullestolbrukere og andre med redusert funksjonsevne. Ikke minst vil sjåføren fungere som en sikkerhetsbarriere overfor rusede, voldelige eller mentalt ustabile. Viktig kompetanse å beholde i bedriften.

Det sjåførene trenger er jevnlig oppdatering, slik at de med sin erfaring og kunnskap klarer å være kontinuerlig oppdatert i rollen slik den til enhver tid ser ut.

Mangler folk

For det tredje mangler bransjen folk - både på lastebil og buss. Rekruttering er en stor utfordring og bransjen trenger alle de kan beholde. Det kommer til å bli vanskelig å rekruttere tilstrekkelig med ungdom med den kompetansen og motivasjonen de ønsker. Dessuten vil de unge nye alltid mangle den erfaringen og realkompetansen som det gjerne tar 10 til 30 år å skaffe seg. Det er mange kunnskapsrike sjåfører der ut, sjåfører som kan omtrent alle rutetabeller og all korrespondanse i fylket, en kompetanse som det tar tid å opparbeide og som er vanskelig å erstatte. Jeg har truffet noen av dem.

Den viktigste personen i bedriften er den som har kundekontakt og kunde-kompetanse. Den servicen, tryggheten og kompetansen kan ikke overtas av et førerløst kjøretøy.

Best for samfunnet

For det fjerde handler det om de samfunnsøkonomiske konsekvensene som myndighetene bør være opptatt av. Ønsker de å overføre flinke, kompetente sjåfører til offentlige ytelse for resten av livet, eller sørge for at de kan bidra med sin kompetanse og erfaring som samfunnsnyttige borgere for lokalsamfunn, selskap, familie og statskasse?

Gjennomsnittsalderen på bussjåfører er over 52 år. Dyttes de ut av yrket sitt er det dessverre sannsynlig at mange blir tvunget over på offentlige ytelse. Det er en vanskelig alder for å starte en ny karriere.

Kommer direktørene i transportbransjen til å være villig til å satse på de som er i bransjen i dag og gi dem mulighet til å utvikle seg slik at de kan fortsette å gjøre en god jobb? Lite av det som har skjedd de siste årene tyder på det. Derfor er jeg personlig skeptisk til arbeidsgivernes holdning, men det gjenstår å se om de vil ta til fornuft.

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



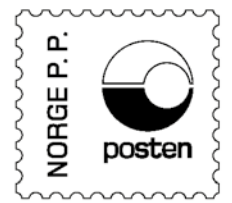
Velferdsstaten vår er totalt avhengig av at folk er i arbeid, og stadig lenger, for at vi skal klare å finansiere velferd, helse og omsorg.

Offentlig bidrag

Den enkelte bedrift har andre interesser enn samfunnet som helhet.

Bedriftene vil tjene penger og unngå kostnader. For dem kan det være enklere og på kort sikt billigere å ansette en ung nyutdannet framfor å gi en som har vært i bedriften 20-30 år mulighet til å tilegne seg kunnskap og kompetanse til å overta de nye jobbene.

For samfunnet er det omvendt. Der som folk ikke tilføres kompetanse og derved blir overtallige, må de kanskje leve på offentlige ytelse resten av livet. Det vil koste enorme summer og bli langt dyrere enn et spleiselag mellom det offentlige og næringslivet. Det offentlige vil ha mest å spare og bør derfor bidra mest.



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Boliglån fra
2,09%



For godt til å være sant?

Som medlem i YS-forbundet YTF har du tilgang på en av markedets laveste renter på boliglån. Flytter du lånet til Gjensidige Bank, kan du fort spare inn kontingenten og vel så det.

Har du et lån på 2,5 millioner kroner kan du spare ca. 12 500 kroner pr. år hvis du får 0,5 % lavere rente enn det du har i dag, ved å flytte lånet.

Les om dine YS-fordeler og søk om et uforpliktende tilbud på gjensidigebank.no

Priseksempel Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag, nom. rente 2,09 %, eff.rente 2,16 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2.584.497,-. Gjelder for medlemmer i YTF som bruker banken aktivt. Prisen er per 20.5.2019 for nye lån og kan bli endret.



ANNONSE

