

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

04/2019



Grossistoverenskomst i havn!

S 12



ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



VALGRÅD

DENNE UTGAVEN KOMMER
I POSTKASSA RETT FØR
KOMMUNEVALGET. SÅ HVEM
SKAL YTFERE STEMME PÅ?

YTF ER PARTIPOLITISK
UAVHENGIG, SÅ NOEN
PARTIANBEFALING ELLER
FORSLAG TIL FARGE FÅR DERE
IKKE HER. NOEN RÅD OM HVEM
SOM BØR FÅ ET EKSTRA KRYSS
PÅ STEMMESEDDELEN DRISTER
VI OSS LIKEVEL TIL Å GI:

1. YTF-medlemmer

Skal vi få utrettet noe, må vi gjøre det sjøl. Mange YTFere engasjerer seg i lokalpolitikken, og de fortjener vår støtte. Samtidig er det lettere å holde representantene i øra når de er med i samme forbund. Som kineserne sier: Det er lettere å temme tigeren i buret enn i jungelen.

2. Andre med erfaring fra transportbransjen

Mange politikere mener mye om vår bransje, men dessverre har ikke alle alltid veldig god greie på hva de snakker om. Et kommunestyre bestående av mange lærere og få sjåfører gir gode skoledebatter men dårlige transportdiskusjoner.

3. Folk i praktiske yrker

Vi opplever i dag at politikk har blitt et prosjekt for teoretikere, noe som fører til mye floskler og notater og lite handling. Flere produktive praktikere er nødvendig for å holde byråkratene i øra og få fart på landet vårt.

4. Mennesker med bakkekontakt

I gamle dager lærte vi at alt ærlig arbeid er likeverdig. Slik virker det ikke alltid å være lenger. Noen tror seg hevet over andre og har knapt omgang med folk på grunnplanet. Slike folk

fortjener ikke andres stemme, i hvert fall ikke før de har jekket seg ned noen hakk.

5. Generelt demokratisk innstilte personer

Vi fagorganiserte går en god skole i demokrati. Ikke alle har denne ballasten. Vi trenger mennesker med folkeskikk som respekterer andre meninger, som diskuterer sak og ikke person og kjører ryddige prosesser fram mot vedtak.

Noen reagerer kanskje på at vi verken bringer opp kjønn, urbanitet, pigment, religion, geografi eller alder – utover en generell betraktning om behovet for representativitet. Det er ikke tilfeldig. Mange forsøk gjøres på å splitte oss etter mer eller mindre håpløse skillelinjer, men som fagorganiserte vet vi at det er kun ved å stå sammen at vi er sterke.

Godt valg!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Samling i bønn?	4
Mer enn klare!	6
«Hva kan jeg bidra med?»	8
Litt lengre – for sikkerhets skyld	10
En gledens dag	12
Funksjonærene	14
Leserinlegg	15
Gjestebud	16
Enorm interesse for bussførere... NOT!	18
Advokatene	24
Bybaneførere i «Tram-EM»	26
Portrett	29
Kultur	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

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

Annoncesalg:
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 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 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.

SAMLING I BÅNN?

LITT MOTVILLIG POLSK SJÅFØR PÅ SVINESUND:

- ER DET VIRKELIG SANT AT TIMELØNNA I NORGE ER 17 EURO?

YTFER:

- DET STEMMER.

- ALTSÅ, I TIMEN?

- JA, I TIMEN.

- JEG TJENER HALVPARTEN. HVEM SKAL JEG SAKSØKE?

- DU BØR KANSKJE OPPLYSE SJEFEN DIN OM DE NORSKE REGLENE.

- DA BEGYNNER HAN Å GRINE. HAN HAR ALDRI BETALT MER ENN HAN GJØR NÅ.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

For tredje gang foretok YTF en omfattende undersøkelse om lønn og arbeidsforhold blant utenlandske lastebilsjåfører som passerte grensa til Norge ved Svinesund. Gjennom undersøkelsen, der sjåførene er anonyme, blir det mulig å beskrive hvilke trender som råder for eksempel når det gjelder lønnsutvikling, graden av kabotasje og sjåførenes nasjonalitet.

To ganger tidligere

I den første undersøkelsen som ble foretatt i juli 2014, ble det klart at en fjerdedel av sjåførene som ble spurt tjente 1000 euro eller mindre i måneden, et klart bevis på sosial dumping.

Tre år senere – i 2017 – var ikke bevarelsene særlig mye gledeligere. Omregnet til norske kroner tjente 43 prosent av de ikke-skandinaviske sjåførene 15 000 kroner eller mindre per måned, mens den allmenngjorte lønna for godssjåfører var på mer enn 27 000. Kun 20 prosent oppga at de fikk allmenngjort lønn.

Lavere og lavere

Resultatet av årets undersøkelse vil foreligge om noen uker, men representanter for Vegvesenet fortalte at andelen ukrainske sjåfører hadde økt betydelig, noe som er i overensstemmelse med et inntrykk av at sjåførene rekrutteres lenger og lenger øst – eller sagt på en annen måte: der lønnsnivået er lavest.

YTF hadde forberedt undersøkelsen godt, blant annet ved å oversette

spørreskjemaet til hele 16 språk, seks språk flere enn ved den forrige undersøkelsen. Sjåførene fikk en brosjyre der de ble opplyst om hvilke rettigheter de har i Norge. De aller, aller fleste sjåførene var positive og tok seg tid til å svare på spørreskjemaet.

Unik dokumentasjon

Spørreundersøkelsen ble avviklet over to dager i nært samarbeid med Statens Vegvesen på grensestasjonen ved Svinesund. Den er den mest omfattende og grundige i sitt slag i landet, og skaffer til veie omfattende dokumentasjon til bruk i kampen for anstendige arbeidsforhold, rettfærdig konkurranse og mot urettferdige rammebetingelser.

Våre våpen er allmenngjøring, kontroller, registrering og organisert sjåførsolidaritet over landegrensene.

«Resultatet av årets undersøkelse vil foreligge om noen uker»



MER ENN KLARE!

«HVORFOR HAR DERE VENTET SÅ LENGE?» SPURTE AMINA, EN AV DE MANGE GHANESISKE KVINNENE SOM MØTTE OPP FOR Å REALISERE EN DRØM OM Å BLI BUSSFØRER. «VI ER MER ENN KLARE!»

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
SCANIA VEST-AFRIKA

Som kjent er kvinner sterkt underrepresentert blant yrkessjåfører over hele verden. I Ghanas hovedstad Accra er det satt i gang systematisk kursing av kvinnelige sjåfører for å bøte på den kjønnsmessige ubalansen. Kursene har vært en stor suksess.

Nær 100 kvinner i Accra har nylig blitt utdannet som buss- og lastebilsjåfører som del av kampanjene «Kvinner flytter byen» og «Kvinner flytter lastebiler».

Bedre enn mannlige

Scania Vest-Afrika har vært en ledende inspirator for raskt å øke antallet kvinnelige førere i den ghanesiske hovedstadens kollektivtrafikk, i samarbeid med kollektivselskapet GAPTE og Det tyske selskapet for internasjonalt samarbeid GIZ.

- Scania er allerede tungt til stede i Accra. Superbuss-systemet har vært

i drift i flere år, og byen er klar for kvinnelige sjåfører, understreker administrerende direktør Fredrik Morsing i Scania Vest-Afrika.

- Vi håper at initiativet ikke bare blir en mulighet for å starte en ny karriere, men også vil være en utfordring til de eksisterende sjåførene til å forbedre seg, sier Morsing.

- Omfavn muligheten som dere har fått, er hans hilsen til de nye kvinnelige førerne. - Ut fra vår erfaring er kvinnelige sjåfører vanligvis bedre enn mannlige. Vi vil elske å se at dere gir dem en utfordring.

Verdige liv

I 60 kvinner er nå i aksjon som bussførere etter å ha gjennomgått et tre måneders kurs i regi av det statlige ghanesiske tekniske treningssenteret GTTC.

Lederen for kollektivselskapet GAPTE hilste kvinnene velkommen med en følelsesladet appell: «Jeg er glad for at så mange kvinner har vist mot og akseptert utfordringen med å bryte mange barrierer i hva som var sett på som mannsdominerte karrierer. Pro-

sjektet sikter mot å gi kvinner kraft til å bli profesjonelle sjåfører og slik få tro på seg selv og leve verdige liv.»

Lastebil og drosje

22 lastebilsjåfører har blitt utdannet gjennom det nye selskapet Ladybird Logistics, som kun rekrutterer kvinnelige ansatte og har vært en drivkraft i kampanjen «Kvinner flytter lastebiler».

- Ved å benytte Scanias metoder, har sjåførene lært både å drive sikkert og tatt hensyn til totaløkonomien, sier Ladybird-direktør Payin Marfo.

Også «Miss Taxi Ghana», Esenam Nyador har sluttet seg til kampanjen som en pådriver for å bedre kjønnsbalansen innen kollektivtrafikken. Tilnavnet har hun fått fordi hun driver sitt eget drosjeselskap.

Resultatene fra Ghana ble lagt fram av den ghanesiske forskeren Christine Bonsu på UITPs verdenskonferanse for kollektivtrafikk i Stockholm i juni, som det mest spennende innslaget innen temaet forbedring av arbeidskraften innen kollektivtrafikken og å putte de beste sjåførene bak rattet.

«Vi vil gi kvinner kraft til å bli profesjonelle sjåførere og slik få tro på seg selv og leve verdige liv»



«Hvorfor har dere ventet så lenge?» spurte ivrige ghanesiske kvinner som var klare for å kjøre buss.



Rundt 60 kvinner i Accra har nylig blitt utdannet som bussjåførere som del av kampanjen «Kvinner flytter byen».

«HVA KAN JEG BIDRA MED?»»

VOLVOTOPP AKASH PASSEY LIKER IDEEN OM AT BUSSFØRERYRKET I NORGE BØR OPPGRADERES PÅ LINJE MED «VOLVO CAPTAINS» I INDIA, OG SPØR: HVA KAN JEG ELLER VOLVO BIDRA MED FOR Å REALISERE DETTE?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Under messa i anledning den store UITP-konferansen i Stockholm i juni, som er referert fra i flere artikler i denne utgaven, besøkte jeg Volvo Bussars store stand. Tanken var å få noen fra Volvo til å følge opp artikkelen «Grønne kapteiner» fra forrige nummer, der jeg holder fram Volvos bevisste tanke fra India om ikke bare satse på oppgradert teknologi, men også oppgradere sjåførene. Jeg argumenterte med at vi også burde oppgradere bussjåføryrket som en del av det grønne skiftet.

Nødvendig i Norge?

Til min store glede lyktes jeg å få en prat med Akash Passey. Passey er en av toppfolkene i Volvo Bus, og ledet virksomheten i India da undertegnede besøkte Volvo i Bangalore som en del

av en invitert journalistdelegasjon fra hele Europa. Siden har inderen vært en del av ledelsen i Göteborg og leder nå Volvo Bussars internasjonale region i Singapore.

Jeg ga Passey et eksemplar av Yrkestrafikk, som han gledet seg over og skulle ta med til kollegene i Bangalore. Han ble imidlertid overrasket over mitt spørsmål om hvorvidt vi i Norge kunne lære noe av satsingen på «Volvo Captains» i India.

- Det har vært en selvfølge å oppgradere sjåførene i India, og vi har gjort tilsvarende i Afrika, men at noe slikt skulle være nødvendig også i Norge, har ikke vært i mine tanker, utbrøt Passey, men ga uttrykk for at han likte ideen.

Synkende status

Siden bekreftet han på mail at hans syntes det var en meget god idé å oppgradere førernes «skill sets» i

Norge. Samtidig utfordret han meg til å foreslå hvordan han selv eller Volvo kunne legge til rette for at noe slikt kunne realiseres?

Jeg likte utfordringen, men er usikker på om jeg var i stand til å gi et godt svar. Utfordringen er nemlig ikke hovedsakelig av teknisk karakter, slik jeg ser det. Bussføreropplæringen med fagbrev og det hele er jo rimelig god i Norge.

Problemet er heller bussførernes synkende status. Mens dagens bompengedebatt illustrerer at store pengesummer sprøytes inn i infrastruktur, tekniske løsninger og et galopperende byråkratvelde innen kollektivtrafikken, skjer en tilsvarende utarming av de som gjør jobben mot kundene; førerne, verkstedarbeidere og operative funksjonærer – et race mot bunnen når det gjelder lønn og arbeidsforhold, noe som blant annet gir seg utslag på rekrutteringen.

«At noe slikt skulle være nødvendig også i Norge, har ikke vært i mine tanker»

Bedre holdninger

Det er her vi kan og bør lære av holdningene til Volvo i India og Scania i Ghana (side 6), som forstår betydningen av å satse bevisst på frontlinjepersonalet, dessuten av oppdragsgiverne deres som forstår og budsjetterer med en slik satsing.

For tretti år siden predikerte SAS-direktør Janne Carlsson om å rive eller snu pyramidene, det vil si å satse på dem som leverer produktene. Spissformulert: Ta vekk en sjåfør, og folk mister tilbudet. Ta vekk en sjef, og ingen merker noe om helst.

Kanskje vi burde invitere Akash Passey til å fortelle beslutningstakerne noe om erfaringene andre steder i verden? Eller hvilke ønsker har leserne til Passey og Volvo?



✉ redaksjonen@ytf.no

Akash Passey koser seg med Yrkestrafikk.

LITT LENGRE – FOR SIKKERHETS SKYLD

MAN HAR VALGT Å FØLGE DE INTERNASJONALE RETNINGSLINJENE FOR TUNGE KJØRETØY NÅR DET GJELDER SIKKERHET FOR SJÅFØREN I SITT NYE BUSSKONSEPT FOR BYBUSSENER. «DET BETYR AT MAN LIGGER PÅ ET HØYERE NIVÅ ENN MINIMUMSKRAV OG STANDARD», SIER SALGSKOORDINATOR STEFAN FUCHS HOS MAN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Et nytt konsept for forsterket karosseri har tatt sikte på å oppfylle to krav i det internasjonale ECE-regulativet for kjøretøy, som administreres av FN og også danner grunnlaget for typegodkjennelser innen EU.

Bedre veltesikring

For å oppfylle kravene i ECE-R66 har MAN integrert komponenter av stål i bussenes rammeverk, noe som styrker strukturen og minsker skadene i tilfelle bussen velter. Forsterkningene oppgis å fange opp 65 prosent mer av den såkalte velteenergien.

De nye kjøretøykravene ble gjort gjeldende høsten 2017, og det er viktig å

merke seg at dette gjelder alle kjøretøytyper, også klasse II-busser.

Bedre vern i fronten

MAN har også forlenget bussfrontene med en stålramme for å oppfylle kravene i ECE-R29a når det gjelder retningslinjer ved frontkollisjon med målet å beskytte alle om bord i kommersielle kjøretøy. Den forsterkede rammen er der for å beskytte bussføreren, og er sertifisert som standardutstyr i alle MANs nye Lion's City-busser.

- MAN har valgt å la denne standarden bli en del av vårt nye konsept for bybusser, noe som betyr at MAN ligger på et høyere nivå enn minimumsstandarder og krav. Dette gjelder for hele vår bussgenerasjon, så vel som for elbusser, understreker Stefan Fuchs, som er salgskordinator for busser i Norge.

Positivt initiativ

- Dette er positivt og et skritt i riktig retning. Alt som kommer som initiativ fra produsentene er supert. Jeg håper de andre bussbyggerne vil følge etter, sier Marianne Nattestad fra YTFs sikkerhetsutvalg i en kommentar.

Nattestad har vært engasjert i førersikkerhetsarbeidet i flere år, og portretteres på side 28 i denne utgaven av Yrkestrafikk.

Redaksjonen har gjort det til vane å spørre de ulike bussprodusentene om kollisjonssikkerheten for bussførere hver gang vi er på bussmesse – noe vi også oppfordrer alle andre YTFere til å gjøre, slik at ingen skal være fristet til å «dø i synden».

Gryende forståelse

Yrkestrafikk har tatt opp spørsmålet om førersikkerhet i en rekke artikler

«MAN har valgt å la denne standarden bli en del av vårt nye konsept for bybusser»

de to siste årene, særlig etter at flere stygge dødsulykker har demonstrert hvor dårlig det står til. Samferdselsdepartementet oppsummerte det slik i et brev i februar 2018: «Det er faktisk slik at det i dag ikke stilles særskilte krav til kollisjonssikkerhet i de gjeldende felleseuropeiske kravene til buss.»

Bussprodusentene innrømmer stort sett at sikkerheten er «next to nothing», men påpeker at de er avhengige av at noen i markedet er villige til å finansiere økt sikkerhet. Heller ikke blant erfarne internasjonale bussjournalister har førersikkerheten vært et stort tema. Heldigvis virker det nå som om forståelsen for at bussførere må sikres på linje med privatbilister er langsomt voksende, og YTF tar mål av seg til å sette turbo på prosessen.



På bussmesser har Yrkestrafikk har gjort det til vane å spørre produsentene om sikkerheten til førerne ved frontkollisjon. De fleste svarene er nedslående, men på UITP-messa i Stockholm hadde markeds konsulent Isabel Jeschek hos MAN hadde en positiv nyhet.



MAN har gjort sin nye elektriske byløvebuss litt lengre i fronten for å øke sikkerheten noe for føreren.

✉ redaksjonen@ytf.no

EN GLEDENS DAG!

21. AUGUST FIKK YTF PÅ PLOSS GROSSISTOVERENSKOMSTEN MED VIRKE FOR
LAGERARBEIDERNE HOS BRØDRENE DAHL PÅ LANGHUS – KANSKJE DET VIKTIGSTE
RESULTATET FOR DE YTF-ORGANISERTE TERMINALARBEIDERNE NOENSINNE!

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Vi møter to smørblide YTFere utenfor Brødrene Dahls hovedkontor på Brynseng i Oslo onsdag 21. august, der de akkurat har undertegnet protokollen som sikrer grossistoverenskomsten for de ansatte på sentrallageret til Brødrene Dahl på Langhus.

Avdelingsleder Kristian Olsen Lid fra avdeling 670 Brødrene Dahl og YTFs forhandlingssjef og advokat Linda Jæger melder om god stemning på møtet.

- Det er imponerende at vi har økt fra 85 medlemmer til rundt 135 underveis i den to år lange striden vi har stått i. Vi har tålmodige medlemmer, understreker Kristian Olsen Lid.

- All honnør til de tillitsvalgt som har holdt dem samlet. Takk til alle som har

jobbet med saken og stått på for medlemmene hos Brødrene Dahl, supplerer Linda Jæger.

Effektive lagerarbeidere

Konsernet Brødrene Dahl har om lag 1.500 medarbeidere på rundt 80 steder i Norge og en omsetning på omlag 8 milliarder kroner. Selskapet er en del av det franske industrikonsernet Saint-Gobain.

I arbeidet med å få større vareutvalg, kortere distribusjonstid og lavere kostnader, har Brødrene Dahl rendyrket et logistikksystem med et stort og effektivt sentrallager på Langhus. Der jobber mer enn 200 ansatte døgnet rundt med å ta imot vareleveranser samt lagre, plukke og distribuere ferdigplukkede varer videre ut til servicecentre og direkte til kunder over hele landet.

Ingen enkel sak

For to år siden var lagerarbeiderne lei av å lese om «lønnsfest» etter tariff-

oppgjørene. «Festen» omfattet nemlig kun den såkalte grossistoverenskomsten, som ikke omfattet lageret. Siden andre i bedriften arbeidet i butikk, var de lageransatte organisert i Handel og Kontor, som ikke klarte å få medlemmene over på den den gang langt bedre tariffen. Dermed startet en folkevandring over til YTF.

YTF visste at det ikke var noen enkel sak å få sine nye medlemmer over på grossistoverenskomsten, og var nøye med ikke å love noe til sine nye medlemmer. Kravet ble reist av hovedorganisasjonen YS, men ble avvist av arbeidsgiverorganisasjonen Virke. Derfor ble saken brakt inn for den faste tvistenemnden, som består av en representant for hver av organisasjonene og en uavhengig. Nemnden viste tomme ned for kravet til YTF/YS.

YTF og YS mente imidlertid at tvistenemnda hadde gått utenom sitt kompetanseområde regulert i Hovedavtalen, og gikk til Arbeidsretten med

«YTF visste at det ikke var noen enkel sak å få sine nye medlemmer over på grossistoverenskomsten»

krav om at nemndas avgjørelse skulle kjennes ugyldig. I så fall ville det bli satt en ny nemnd og saken ville startet på nytt.

Overraskende budskap

Men på sensommeren kom et overraskende, men desto gledeligere budskap. Etter at Virke hadde mottatt stevningen, signaliserte de at de ville la lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl gå over på grossistoverenskomsten.

- Jeg er veldig glad for at vi vant fram og at Virke kom oss i møte sånn at terminalarbeiderne hos Brødrene Dahl får nyte godt av grossistoverenskomsten. Det har vært en lang kamp, der både medlemmene og de tillitsvalgte har vært enestående, selv om det har vært krevende å stå uten tariffavtale i mer enn to år, oppsummerer YTFs forhandlingsjef, advokat Linda Jæger.

Yrkestrafikk gratulerer!

✉ redaksjonen@ytf.no



Linda Jæger og Kristian Olsen Lid fra YTF har akkurat undertegnet avtalen om grossistoverenskomsten hos Brødrene Dahl.



Lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl har all grunn til å feire, her fra sommerens YTF-grillings på Langhus.

SAMLES I OKTOBER – BLI MED!

YTF-FUNKSJONÆRENE LANDSSAMMENSLUTNING INVITERER TIL FAGDAGER OG ÅRSMØTE ONSDAG 30. OG TORSDAG 31. OKTOBER I OSLO. BÅDE ÅRSMØTET OG FAGDAGENE ER ÅPNE FOR ALLE FUNKSJONÆRMEDLEMMER UAVHENGIG AV OM MAN HAR VERV ELLER IKKE.

«Målet for fagdagene: kompetanseheving, nettverksbygging og sosialt samvær.»

Tekst:
MARINA HEYERDAHL
& **ARNE DANIELSEN**
Foto:
TORMUND HANSEN SKINNARMO

Fjorårets samling for funksjonærene viste seg å være såpass godt mottatt at styret har tatt initiativ til ny faglig samling i år i tilknytning til årsmøtet. Denne gangen møtes vi i Bergen og gjennomfører det meste av programmet på hotell ved flyplassen.

Faglig og sosialt

På programmet for den faglige delen diskuterer vi **organisering** av funksjonærene, **ledertrening** ved Informasjonstjenester AS (relevant uansett om du har lederansvar eller ikke) og det blir **studiebesøk** til driftssentralen hos

Bybanen. Vi ser også denne gangen **inn i fremtiden**, og får en nærmere innsikt i hvordan EU preger oss gjennom **mobilitetspakkene** for gods og buss. Gjensidige besøker oss og vi får også høre mer om hvilke **medlemsfordeler** de gir oss. Det blir god anledning til **nettverksbygging** og å utveksle erfaringer, og bli bedre kjent med kolleger i samme bransje.

Så satser vi på **hyggelig sosialt samvær** i løpet av dagene.

Regionstyret for funksjonærene i YTF har det siste året bestått av leder Ove Hellesest fra avd. 202 i Bergen, Joachim Sørensen fra avd. 200 (Vy), Lars Sæther avd. 238 Unibuss og Marina Heyerdahl fra avd. 301 Ruter. På årsmøtet vil det bli valgt nytt styre. Årsmøtet er åpent for alle, men kun delegater valgt av avdelingene vil ha stemmerett.

Funksjonærsamlingen vil finne sted onsdag 30. oktober kl. 11 - 31. oktober kl. 15. Hovedbasen blir Quality Hotel



Årets funksjonærstyre består av fra venstre Lars Sæther, Joachim Sørensen, Ove Hellesest og Marina Heyerdahl.

Edvard Grieg i Bergen ved Flesland flyplass. Felles middag arrangeres onsdag 30. oktober.

Være med?

Har du tid og lyst til å delta? Kontakt kontoret for påmelding, bistand til hotell- og reisebooking osv. Det lønner seg å være tidlig ute, for hvis mange melder seg på kan antallet deltakere måtte begrenses.

Velkommen!

«Funksjonærsamlingen vil finne sted **30.-31. oktober**»

For spørsmål om årsmøtet og fagdagene for øvrig, kontakt Marina Heyerdahl:
marina.heyerdahl@ruter.no.

NOEN STIKKORD OG KONSTATERING

YRKESTRAFIKK 03/2019: "GRØNNE KAPTEINER!" OG " BETALER DU MED BANANER FÅR DU APEKATTER", REF: «FLIXBUSS PRIORITERER TILFREDSE SJÅFØRER» OSV.

«Om den politiske viljen er tilstede i Norge for å heve respekten og ivareta vanlige arbeidsfolk sin berettigede status, så vil det være en god og langsiktig investering»

Spørsmålet for fremtidens Norge er og blir: Hvordan kan vi rekruttere nye sjåførere i transport og kollektivtransporten i fremtiden!?

Negativ utvikling

Inderne valgte sin fremgangsmåte med fokus på det grønne skiftet ved å fokusere på sjåførene og deres nedvurderte yrkesstatus i politikernes bevissthet eller ubevissthet? Som yrkesutøver i over 50 år innen ovenfornevnte yrker er det dette som opptar meg også som seniormedlem i en transportorganisasjon og medlem i et politisk parti.

Misfornøyde yrkesutøvere innen alle bransjer er et dårlig rekrutteringsvirkemiddel. Hva er så å anføre? Lavt organisasjonstall og mistillit til politisk arbeide er grobunn for manglende samhold og gir negativ samfunnsutvikling.

Langsiktig investering

«Cowboy», «GSG» (går det så går det) og så videre er ord og holdninger som jeg har hørt og selv brukt, men lever godt med det. Som 72-åring og aktiv med min erfaring er dette penge-

fokuset samfunnsskadelig for mennesket generelt og på lang sikt - skadelig for sjel og sinn. Respekt for enkeltindividets ståsted etnisk, politisk og kulturelt er fundamentet som må bygges videre på og kontinuerlig holdes ved like.

Sjåførene i India oppnådde en økt respekt i yrket sitt, som igjen førte til at de også ble mer attraktive som menn i ekteskapet. Dette viser at om den politiske viljen er tilstede i Norge for å heve respekten og ivareta vanlige arbeidsfolk sin berettigede status, så vil det være en god og langsiktig investering i folk, som igjen vil gi gode relasjoner i fremtidens Norge.

Sikre kvaliteten

Penger er ikke lykke i seg selv, men et middel som skal sirkulere for å holde hjulene i gang, et nødvendig onde som i gale spekulerende hender ikke tjener ønsket resultat!

Fokuset i dag bør rettes mot "RUTER" - fylkeskommunenes redskap som de bruker i forbindelse med anbudsregimet, til oppfølging og kontroll med

anbudenes kvalitet, gjennomføring og til slutt resultatoppnåelsen. Stikkordet er kvalitetssikring i alle ledd!

Hilsen Kent Ole Furuly



«Volvo Captain» - indisk bussjåfør med økt status.

UTEN LASTEBIL- (SJÅFØR)EN STOPPER NORGE!

UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE; NORGES LASTEBILEIER-FORBUNDS SLAGORD GJENNOM FLERE TIÅR ER BÅDE ENKELT OG SANNFERDIG. IKKE MINST GJELDER DETTE I EN PERIODE MED STERK VEKST I FBÅDE ØKONOMI OG BEFOLKNING I ET LANGSTRAKT LAND.

Bedrifter plassert på steder uten tilgang til sjø eller bane trenger lastebilen for å opprettholde arbeidsplassene og verdiskapingen de tilbyr sine lokalmiljøer. Matbutikker, apoteker, eldresenter og sykehus over hele landet trenger å få varer fraktet ut til seg, mens avfall må hentes og håndteres. Uten lastebilen vil samfunnet rett og slett ikke gå rundt, langt ifra gå framover. Men det er ikke bare lastebilen som er avgjørende. Uten sjåføren stopper også lastebilen!

Økende sjåførmangel

Over lang tid har rekrutteringssituasjonen vært krevende for NLFs medlemsbedrifter. Stadig flere bedrifter melder at de må takke nei til oppdrag fordi de ikke greier å skaffe nok sjåførere. Det hele blir dramatisk når man tar med i beregningen at godsmengdene som skal fraktes på vei vil øke voldsomt i årene som kommer. I grunnlagsdokumentene til NTP 2018 – 2029 slås det fast at godsmengden

på vei vil øke med ca. 50 prosent fram mot 2030, og nærmere 90 prosent innen 2050. Dersom disse varene skal komme fram dit de skal trenger vi dyktige og trygge sjåførere som kan føre godset fram på en ansvarlig måte. For å unngå at den varslede sjåførkrisen inntreffer må alle gode krefter bidra til å øke interessen for sjåføreryrket.

Hvor finner vi nye sjåførere?

Som tidligere lastebilsjåfør har jeg gjort meg noen tanker rundt hva som skal til for å få flere til å gå inn i yrket. Det mest grunnleggende er å innse at alle potensielle nye sjåførere er forskjellige. Grunnen min for å havne i sjåføreryrket var nok utelukkende arv og miljø. Både bestefaren og faren min var lastebileiere- og sjåførere. På mange måter vokste jeg opp i en lastebil, og tilbrakte ofte fridager, helger og kvelder i passasjerstet i min fars lastebil. Filmene «Smokey and the Bandit» og «Convoy» kunne jeg antageligvis utenat før jeg fylte 10. Slik er nok

oppveksten for mange også i dag. Men dersom rekrutteringsbehovet til transportnæringen skal møtes, holder det ikke å rekruttere «innad i menighet». De som har vokst opp i næringa vet hva den har å tilby av muligheter, og trenger lite overtalelse. Hva med alle de som IKKE har fått interessen for lastebilsjåføreryrket inn gjennom morsmelka? De utgjør tross alt det store flertallet av de potensielle nye sjåførene. Hvordan skal vi fange deres interesse?

Etterlater vi et riktig inntrykk av yrket?

Jeg tror både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene må bli flinkere til å løfte solskinnshistoriene, selv om det er enklere sagt enn gjort. Dessverre erfarer nok de fleste som jobber med å få næringen i medias søkelys at det er langt lettere å «komme på» når man fokuserer på negative forhold. Ringer man en journalist og forteller at kontrollører har stoppet et uten-



Uten lastebilsjåførene i Ringerike Septikservice vil dritten flyte fritt!

Foto: Petter Sommervold

landsk vogntog med dårlig teknisk utrustning og en sjåfør som blir utsatt for grov sosial dumping, får man i de fleste tilfeller napp. Ringer man den samme journalisten for å selge inn en gladsak om en ansvarlig og trygg transportbedrift som har holdt seg med de samme fornøyde sjåførene i flere tiår, vil vedkommende antageligvis trekke på skuldrene og legge på røret. Min bekymring er at mange som i utgangspunktet kunne tenkt seg å bli lastebilsjåfører kvier seg fordi et stort flertall av mediasakene om transportnæringen er negative. Selvsagt skal uønskede forhold i næringen belyses. Men vi må ikke i vår iver etter å være synlige glemme å balansere inntrykket vi gir av yrket!

Sjåføreryrket gir mestringsfølelse

Etter min mening er vi langt fra flinke nok til å fortelle om alle de enestående og positive sidene ved yrket. Som lastebilsjåfør i Norge får man ansvaret for å føre fram gods ved hjelp av høyteknologiske kjøretøy med prislapp i millionklassen. Man manøvrerer ofte disse store kjøretøyene på steder der mannen i gata knapt ville dristet seg inn med en personbil. Som regel er ingen arbeidsdager helt like, og man

møter stadig nye utfordringer man må løse. Og de får man løse på egen hånd. I sjåføreryrket har du ingen overordnet som henger over skuldra di gjennom dagen og forteller deg hva du skal gjøre. Yrket gir derfor en mestringsfølelse som få andre arbeidsplasser kan konkurrere med.

«I sjåføreryrket har du ingen overordnet som henger over skuldra di»

Allsidig yrke

I tillegg er det viktig å fremheve at transportnæringen er svært allsidig. Mange som står utenfor næringen og kikker inn tenker kanskje på lastebilsjåfører som en svært homogen gruppe; Middeldrende hvite menn som kjører hvileløst opp og ned Østerdalen med semitrailer. Dette stemmer selvsagt ikke, og det må vi bli flinkere til å fortelle. Mens noen kjører lokalt, og kan legge seg i sin egen seng hver kveld, reiser andre ut for en uke eller to av gangen. Mens noen nærmest løfter varene av og på lasteplanet med håndmakt, bruker andre sjåfører avanserte fjernstyringssystemer og plasse-

rer tunge kolli med stor presisjon kun ved hjelp av fingerspissene. I ulike faser av livet vil det kanskje passe å kjøre lokalt, andre deler frister det mer å kjøre langt. Næringen har plass til både ungdom med utreisetrang, og til den nybakte forelderen som vil være nærmest mulig resten av familien.

Den positive trenden må fortsette

Vi er inne i en positiv trend. Årets søkertall blant elevene på videregående skole tyder på at interessen for lastebilsjåføreryrket er økende. Men enda er behovet langt større enn antall søkere. Dersom disse tallene skal fortsette å utvikle seg i riktig retning må alle vi som brenner for en ansvarlig norsk transportnæring bruke enhver anledning til å fortelle potensielle nye lastebilsjåfører om alle de spennende mulighetene yrket gir. Vi skal ikke late som om at det ikke finnes utfordringer i næringen i form av useriøse aktører, men vi må ikke blande kortene: Hver dag gjør titusenvise av stolte yrkessjåfører en uvurderlig innsats for å holde landet i gang. Og disse trenger nye kollegaer. Mange nye kollegaer. Og husk, alle disse nye sjåførene er potensielle medlemmer i en fagforening!

*Knut Gravråk,
rådgiver i Norges Lastebileier-Forbund*

ENORM INTERESSE FOR BUSSFØRERE.... NOT!



BILDET ER FRA SEMINARET «FÅ DE BESTE SJÅFØRENE BAK RATTET» UNDER VERDENS STØRSTE KOLLEKTIVTRAFIKKMØTE I STOCKHOLM I JUNI. UTOVER INNLEDERNE HADDE KUN EN HÅNDFULL TILHØRERE MØTT OPP, NOE SOM BEKREFTET ET INNTRYKK AV AT VERDENSORGANISASJONEN FOR KOLLEKTIVTRAFIKK (UITP) ER MEST OPPTATT AV AUTOMASJON OG TEKNIKK.





Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Hvis du ser på den digitale transformasjonen som at du ikke vil ha mer bruk for sjåfører, da er du ille ute, understreket viseadministrerende direktør Marc Badoux fra kollektivtrafikkselskapet i Lausanne i Sveits.

Den glisne forsamlingen nikket applauderende, denne håndfullen oppmøtte besto jo av folk som var genuint opptatt av førerne. Men hvor var de øvrige?»

Verdens største

UITP er organisasjonen for alle som driver med kollektivtransport over hele verden. Møtet i Stockholm i juni var antakelig det største i sitt slag som noensinne har vært arrangert på planeten Tellus. Her møttes 2 718 deltakere fra 81 nasjoner samt 170 pressefolk fra 40 land på kongressen for å lytte til 300 innledere. På den tilstøtende messa var 474 utstillere fra 46 land.

Selvsagt var det også flere av seminarene som tok for seg førerproblematikk, det skulle bare mangle. Mest spennende var antakelig fortellingen om kvinnererekrutteringen i Ghana som vi skriver om på side 6 og 7 her i bladet. Likevel er det vår klare oppfatning at både kongress og messe hadde en mas-siv orientering mot tekniske, snarere enn menneskelige emner.

Teknologitungt

Hos Volvo Bussar spør vi etter materiale om kompetanseutvikling blant førere. – Så artig at noen er opptatt av slike ting. Det de fleste spør om er batterier og slikt, utbryter kommunikasjonssjef Joakim Kennedal

Blant alle ubemannede busser, sparsesykler og andre duppeditter på messa støter vi på en stand fra konsulentselskapet Rambøll, som blant annet er rådgivere innen samferdsel og byutvikling. Her treffer vi en tidligere kollega fra Sporveien, Kari Ovesen Haugland, som også har arbeidet for Ruter.

- Ja, mitt inntrykk er at utstillingen er veldig teknologitung, sier Haugland. – Her er lite om ansatte, lite om kunden også. Kanskje forelesningene er mer nyanserte?

Førermangel

Ja, gull finnes, blant annet hos vår sveitsiske entusiast, Marc Badoux:

- En lykkeligere sjåfør er en bedre sjåfør. Derfor er vi innstilt på å hjelpe dem med alle problemer slik at også fritiden blir best mulig. Vi har utviklet en app der førerne selv kan velge skiftene som passer dem best. Dette er også nyttig for ledelsen, som lærer hvilke linjer som er attraktive å kjøre og motsatt, slik at vi kan gi bonus for å kjøre de mindre populære rutene. Vi har også laget systemer for vaktbytter.

Vi vil ha sjåfører, trenger dem og vil utstyre dem best mulig, konkluderer Badoux, som har ansvaret for 700 bussførere fra mer enn 50 nasjonaliteter.

Jérôme Studer fra Transdev, som var sjef for 54 000 førere i 20 land, innrømmet at han støtte på førermangel i de fleste land, og at problemet var økende. De hadde derfor fem pilotprosjekter gående for å øke rekrutteringen. – Det som er sikkert er at dagens førere ikke vil være morgendagens, understreket han.

Resultater foran anbud

En annen toppmann innen kollektivtrafikken, Jonathan Bray fra Urban Transport Group, poengterte at å støtte sjåførene var å støtte passasjerene. Andre var opptatt av gjennomtrekken i yrket. «Vi betaler for utdannelsen til sjåførene. Det er en investering, derfor er det et tap for alle når de slutter igjen,» var et gjennomgående tema.

En kanadier fortalte at nye sjåfører ofte er veldig motivert, men at entusiasmen daler etter det første året. Velvære og karrieremuligheter var andre stikkord. En belgisk representant påpekte behovet for å fremme de ansattes velvære, men aller best likte vi det korthogde utsagnet fra en finsk representant: «Gode resultater går foran anbud».

✉ redaksjonen@ytf.no

«Her er lite om ansatte,
lite om kunden også»



Førerløs buss påtegnet alle slagordene som er i skuddet for tida



Teknologitung messe, observerer Kari Ovesen Haugland fra Rambøll.



UITP - Verdensorganisasjonen for kollektivtrafikk



Disse hersens sparkesyklene er overalt.

Gladiola



FJERNE POSTKASSA

Jeg skal fjerne postkassa mi, herr Kwartbas. Jeg vil ikke ha alle disse regningene. Jeg blir mannevond av dette. Det er ikke normalt å få så mange regninger som jeg får. De kommer hver eneste måned. Noen ganger kommer de oftere også. Det er urettferdig at jeg må betale regninger til banken bare fordi jeg har lånt penger.

Jeg vil ikke ha alle disse regningene. Jeg har tredd en svart søppelsekk over postkassa. Allikevel har det kommet regninger i kassa mi.

Hva galt har jeg gjort?

Så Kwartbasen mener det er helt normalt at jeg må slite med renter og avdrag når jeg har handlet over evne.

Jeg vil ikke ha disse regningene. De tar livet av meg, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen mener også det er helt normalt at de som har lånt meg penger vil ha de tilbake.

Det er mange av oss. Vi aksjonerer. Vi lenker oss sammen omkring postkassa. Vi skal ikke ha noen regninger i kassa. Den skal brukes til mer fornøylige ting.

Jeg har også meldt meg inn i gruppen «Vi som ikke vil betale for det vi har kjøpt». Vi skal inn i politikken. Vi skal få slutt på urettferdigheten. Det må bli slutt på griskheten. Nå skal postkassa vekk. Jeg vil være i fred.

Det er riktig at jeg har fått den fineste gårds-plassen i byen, og den fineste private gårdsveien, de to hundre meterne fra huset og fram til fylkesveien.

Det er også riktig at jeg måtte låne store penger for å bli konge i nabolaget.

Parkeringsplassen er svart av asfalt. Det er merket opp parkering for Angela og Siv. Svigermor har fått plass mellom rosebuskene, mens Reima på fabrikken slipper jeg inn i garasjen. Jeg har montert eget dieselaggregat for å lade opp el-bilen til Rosa på Ball.

Jeg er klar over at jeg er i verdenstoppen på private gårdsveier.

«Det er urettferdig at jeg må betale regninger til banken bare fordi jeg har lånt penger»

Min gårdsvei har møteplass med kaffetrakter og fersk gjærbakst. Jeg har trebru av sibirsk hengebjørk over bekken. Midtrabatten er fylt med russisk hagesingel. Selvlysende kantsteiner er sprengt ut fra Uralfjellene. Langs min nye utfart fra garasjen er det gang og

sykkelvei for spaserstokker, rullende dusjkabinett og rullatorer. Jeg har akselrasjonsfelt fra garasjen og rundkjøring for nabo nr 1. For nabo nummer 2 har jeg flettefelt. Jeg har fotgjengerfelt mot potetåkeren og full stopp ved søppeldunken.

For mine to dunker har jeg søppelskur med air-condition, avtrekk og sprinkleranlegg. Søppelskuret har toalett med dusj og fotbad. Kwartbasen må vel også forstå at det kan være helsefarlig å ikke få vasket seg skikkelig når en håndterer etterlatenskaper fra klodens skapninger.

Jeg har Norges fineste gårdsvei.og nå fjerner jeg postkassa.

Gladiola



YRKESTRAFIKK**FORBUNDET**
www.ytf.no

VÆR MED I TREKNINGEN AV TO GAVEKORT PÅ 3000 KR

Har du en kollega som er uorganisert, eller en venn i bransjen som vurderer å melde seg inn i YTF? Hvem rundt deg burde vært med hos oss?

Alle som verver* nye medlemmer til YTF mellom **1. september** og **1. november** er med i trekningen av to gavekort på 3000 kr.

Jo flere du verver, jo større muligheter er det for å vinne. Ett medlem tilsvarer ett lodd i trekningen.



For å være med i trekningen må du oppgi navnet ditt på feltet «Ververs navn» på innmeldingssiden på www.ytf.no.



Gjensidige



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

A13_0648/02_2019

SPØRSMÅL OG SVAR OM SYKEFRAVÆR

Hvor lenge kan jeg være sykmeldt?

Du kan være sykmeldt med sykepenger inntil ett år. Dersom du fortsatt er syk ved utløpet av dette sykepengeåret, kan det bli aktuelt med arbeidsavklaringspenger (AAP). Merk at du selv må søke om AAP i god tid før retten din til sykepenger opphører.

Hvor mange dager kan jeg være hjemme med egenmelding?

Du kan bruke egenmelding inntil 16 kalenderdager i året. Du må ha vært ansatt i bedriften i minst to måneder for å få rett til å benytte deg av det. Du kan være syk med egenmelding i inntil tre dager og inntil fire ganger i løpet av en 12-måneders periode, utover dette kan arbeidsgiver kreve sykmelding. Det innebærer at dersom du blir syk fredag, kan arbeidsgiver kreve sykmelding av deg på mandag om du ikke er tilbake på jobb. Dersom du blir syk på nytt innen 16 dager siden forrige fravær, skal disse sykedagene også regnes med i arbeidsgiverperioden. Det vil si at dersom du er syk med egenmelding mandag uke en og torsdag i uke tre, kan arbeidsgiver kreve sykemelding fra lege dersom du er fraværende også fredagen dagen etter.

Dersom du har vært syk med egenmelding i 3 dager og siden med sykemelding i 13 dager, kan arbeidsgiver kreve sykmelding dersom du gjenopptar arbeidet for så å bli syk igjen dagen etter.

Dersom bedriften praktiserer retningslinjene i avtalen om inkluderende arbeidsliv (IA-avtalen), har du rett til å være syk med egenmelding i inntil åtte dager om gangen og inntil 24 kalenderdager i løpet av en 12-måneders periode (regnet fra første fraværperiode).

Eksempel:

Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag

Arbeidsgiver krever at jeg kommer tilbake på jobb selv om jeg er sykmeldt. Kan hun gjøre det?

Mange tror at en legeattest ikke er overprøvbart. Det er imidlertid ikke riktig. Arbeidsgiveren kan bestride sykmeldingen hvis det for eksempel mistenkes at fraværet ikke klart

skyldes sykdom, dersom legen sår tvil om arbeidsuførheten eller om du blir observert av en kollega mens du bygger ny terrasse når du har fortalt at du må være hjemme på grunn av smerter i ryggen. Sjefen din har likevel ikke krav på å få vite verken av deg eller legen din hvorfor du er sykmeldt, men plikter å kalle deg inn til en samtale og så skrive brev til NAV der bestridelsen begrunnes.

Plikter jeg å gå i dialogmøte?

Som hovedregel ja. Du er hovedperson

i dialogmøtene. Arbeidsgiver er fritatt fra å arrangere dialogmøte 1 hvis det er åpenbart unødvendig, for eksempel om du snart vil komme tilbake i arbeid uansett, eller hvis du er så syk at dialogmøtet ikke vil la seg gjennomføre. Arbeidsgiver, og NAV ved dialogmøte 2 og 3, må vise fleksibilitet slik at de legges til et tidspunkt er forenlig med din sykdom.

Kan jeg ha med tillitsvalgt i dialogmøtene?

Ja. Du bør varsle de andre møtedeltakerne om at tillitsvalgt vil være tilstede. Derimot er det ikke vanlig å ha med advokat.

Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag

Dager med hvit tekst: Sykedager. Grønne felter: Arbeidsgiverperiode. Røde felter: Dager der arbeidsgiverperioden har opphørt.

Hvilke ytelser har jeg rett til når rett til sykepenger opphører?

Har du hatt sykepenger i maksimal tid (1 år) og fortsatt er syk, er det vanlig å søke om arbeidsavklaringspenger. NAV har veiledningsplikt om søknadsprosessen. I særlige tilfeller vil man kvalifisere til uførepensjon.

Jeg har en konflikt med arbeidsgiver, kan jeg da sykmelde meg?

For å ha rett til sykepenger, må det foreligge en sykdom. En arbeidskonflikt er ikke en sykdom. Hvorvidt det foreligger sykdom som berettiger sykmelding, er det legen som avgjør. Arbeidskonflikten kan kanskje utløse symptomer som kan karakteriseres som sykdom, men det avgjør legen.

Jeg ble syk under ferien, hva bør jeg gjøre?

Hvis du er 100 prosent arbeidsufør, kan du kreve feriedagene du var syk erstattet. Du må da først sørge for å dokumentere sykefraværet med en legeerklæring, som du så må gi til arbeidsgiver uten ugrunnet opphold etter at du kommer tilbake på jobb etter ferien. Samtidig må du fremsette krav om å få ferien erstattet. Arbeidsgiver plikter da å gi deg de feriedagene du var syk på et senere tidspunkt.

Kan jeg reise til utlandet?

Arbeidstakere har i utgangspunktet bare rett til sykepenger når de oppholder seg i Norge. Hvis du planlegger å reise til utlandet, må du enten benytte ferie (i praksis avstå fra sykepenger i denne perioden) eller søke NAV om tillatelse til å reise utenlands under sykmelding. Søknad bør sendes i forkant av utenlandsoppholdet.

Hva plikter arbeidsgiver å gjøre for at jeg skal komme tilbake til jobb?

Arbeidsgiver plikter så langt som mulig å tilrettelegge for at du kan komme tilbake i den stillingen du er ansatt i. Dette gjelder både tilrettelegging for

midlertidig sykdom/uførhet og tilrettelegging for varig nedsatt arbeidsevne.

Tilrettelegging kan handle om arbeidstidens lengde og/eller plassering på døgnet, arbeidsoppgaver, sette inn hjelper og/eller tilby hjelpemidler som gjør det lettere for deg å stå i arbeid. Arbeidsgiver kan søke tilskudd fra NAV for å kompensere for eventuelle utgifter knyttet til tilretteleggingen.

Arbeidsgiver er også pliktig å tilrettelegge for deltidsstilling dersom arbeidsevnen er varig redusert. Dette må gjøres i tett dialog med NAV slik at du kan søke arbeidsavklaringspenger eller uførepensjon for den delen av stillingen du ikke lenger står i.

Dersom det ikke er mulig å fortsette i nåværende stilling, selv med tilrettelegging, skal arbeidsgiver tilrettelegge for at du kan omplasseres til annet arbeid. Arbeidsgiver plikter ikke å opprette en ny stilling som passer dine behov, men du har krav på å bli satt inn i ledig stilling som du er kvalifisert for, eventuelt i kombinasjon med tilrettelegging i den stillingen. Et eksempel på omplassering kan være fra sjåfør til hjelpemann, dersom du ikke lenger oppfyller helsekrav for førerkort.

Hvor mange dager kan jeg være hjemme med sykt barn?

Hvis du må være hjemme for å passe sykt barn, eller fordi den som vanligvis passer barnet er sykt, har du rett til fri.

Du kan være hjemme i inntil 10 dager per kalenderår med sykt barn. Hvis du har flere enn to barn, har du rett på inntil 15 dager. Når dere er to om omsorgen betyr dette at dere har 10 eller 15 dager hver, men dere kan ikke overføre dager til hverandre. Hvis du er aleine med omsorgen har du i stedet rett på henholdsvis 20 dager (1-2 barn) eller 30 dager (mer enn 2 barn). Retten gjelder ut kalenderåret barnet/barna fyller 12.

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

BYBANE- FØRERE I «TRAM-EM»

LØRDAG 3. MAI MØTTES VOGNFØRERE FRA HELE EUROPA TIL DET ÅTTENDE EUROPAMESTERSKAPET I PRESISJONSKJØRING MED SPORVOGN I BRÜSSEL. I ALT 25 LAG FRA 21 LAND DELTOK. ELIZABETH HAMILTON-BECK OG DANIEL MYRBOSTAD BRUASET FRA BYBANEN I BERGEN REPRESENTERTE NORGE.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

TRAM-EM / DANIEL
MYRBOSTAD BRUASET

- Vi ankom Brussel torsdag 2. mai, der vi møtte de andre deltakerne på hotellet der vi bodde. Neste dag hadde vi øvelsesdag på depotet til bussene og sporvognene i Brussel, og fikk etter hvert prøve de tre forskjellige trikkene som vi skulle kjøre i konkurransen på lørdagen, blant annet en gammel museumstrikk fra 1930, forteller bybanefører Daniel Myrbostad Bruaset, som også er tillitsvalgt i YTF.

- Mens vi måtte nøye oss med å øve med museumstrikken inne på museumsområdet, var det stor stas da vi fikk kjøre de to andre trikkene rundt i Brussels gater. En opplevelse for livet, rett og slett.

Mer enn konkurranse

Da lørdagen kom, stengte «Tram-EM» gatene foran slottet i Brussel der konkurransen skulle finne sted. Det var rigget opp med gjerder og kamera over alt, siden alt ble live-sendt på Facebook og Youtube. Trikke-EM er nemlig langt mer enn en konkurranse, men kombinerer underholdning med kultur og arbeid med fest for førere, ledere og besøkende.

EM viser tradisjonelle sporvogner som moderne og underholdende og støtter den internasjonale trenden med «light rail». EM er også en arena for å utveksle erfaring mellom førere og selskap, presenterer et underholdende program og er en del av kulturell utveksling i Europa.

Seks harde øvelser

- Det var hard konkurranse og alt gikk på tid. Vi hadde fem minutter til rådighet for å fullføre hele løpet, som

besto av seks forskjellige øvelser før vi kom i mål, forteller Bruaset:

Øvelse 1: var å hoppe inn i museumstrikken og kjøre den fram til en kjele og komme nærmest mulig uten å treffe den. (Svært vanskelig øvelse for de som aldri har kjørt denne trikken før)

Øvelse 2: var å løpe videre til en pedaldreven trikk hvor en av oss skulle stå ute i sporet og plassere en dukke nærmest mulig skinnegangen i en sving, og så skulle den andre kjøre pedaltrikken forbi og uten å komme borti dukken. Altså en øvelse i «frittromsprofil» som det heter i Bergen, (eller «middelbevegning» som man sier i Oslo).

Øvelse 3: da løp vi videre til den tredje trikken, der vi skulle kjøre et stykke frem og stoppe med tredje dør på høyre side på et bestemt stoppunkt. Her var alle speil blokkert, så vi kjørte i blinde.

«En opplevelse for livet,
rett og slett»



Høyre: Bybaneførerne Elizabeth Hamilton-Beck og Daniel Myrbostad Bruaset fra Bergen representerte Norge under Tram-EM i Brussel.

V. øverst: Full fart når seks øvelser skal gjennomføres på fem minutter.

V. nederst: Gammeltrikk med sveiv måtte også beherskes.

Øvelse 4: så kjørte vi videre i samme trikk i et strekk, der vi skulle holde en fart på 35 km/t, men speedometeret var tildekket, så også her måtte vi føle oss frem.

Øvelse 5: her skulle vi komme i farten fra forrige øvelse (35km/t) og så foreta en nødbrems og komme nærmest mulig en hindring foran oss, så her var det å bedømme hastighet og strekning nøye som telte.

Øvelse 6: her løp vi over i den siste trikken, og da skulle vi bare gasse opp i hastighet og kjøre på en stor bowlingkule som så skulle treffe mest mulig kjegler. Det var viktig at vi foretok en nødbrems i det vi traff ballen, slik at trikken selv ikke gled inn i kjeglene før vi løp ut og trykte på stoppknappen.

Hjemmeseier

Det ble hjemmeseier til laget fra Brussel i årets europamesterskap, med



3530 poeng, fulgt av Moskva med 3200 og Oradea fra Romania med 3100. Bergenserne endte på 22. plass med 1400 poeng.

Om noen skulle lure, så gikk arrangementet gikk på skinner!

Mer om Tram-EM: <https://tramem.eu/>.

✉ redaksjonen@ytf.no

PORTRETT



9/18/2

FRONT MOT FRONT

Bussfører Marianne Nattestads kamp for å bedre førersikkerheten på bussene startet i desember 2015, da en kollega brutalt mistet livet i en frontkollisjon.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Sent en lørdagskveld på fylkesvei 170 i Fet kommune på Romerike kom en pickup over i motsatt kjørefelt og frontkolliderte voldsomt med rutebussen som kom fra Fetsund i retning Aurskog-Høland. Bildeler lå strødd over et større område og deler av pickupen sto inni bussen. 32 passasjerer ble fraktet til sykehus. Begge sjåførene omkom.

«Vi sitter ofte lavere enn i en privatbil i deformasjonssonen halvannen meter foran akslingen»

- Ulykken førte til at mange arbeidskamerater stilte spørsmål rundt sikkerheten på arbeidsplassene våre. Mange var redde og droppet å spenne seg fast med sikkerhetsbelte for lettere å kunne slenge seg ut av sjåføringsbilen dersom

det kom kjøretøy imot. Når de møtte en trailer som kjørte nær den gule streken, lente de seg lengst mulig mot høyre, og jeg forstår hvorfor, forteller Marianne som den gang var verneombud hos Nettbuss i Lommedalen.

Rullende glasshus

Etter å ha hørt på sjåførenes bekymringer, var tiden moden for å ta noen grep. Hun tok kontakt med verkstedet og teknisk leder hos den gang Nettbuss, nå Vy Buss, for å undersøke hva som fantes av beskyttelse for bussførerne. Produsentene av busser ble kontaktet og kun en svarte. Svarene var dyster lesning.

- Alt ser strålende ut på overflaten, med store flotte vinduer og stilig tidsmessig interiør, og passasjerene trenger knapt å løfte føttene for å komme om bord. Men alt som heter kollisjonsvern og sikkerhet for oss sjåfører er borte.

Busselskapene følger Norske lover og retningslinjer i forhold til sikkerhet, men kravene har ikke hengt med i utviklingen. Vi er kun beskyttet av store vinduer og glassfiber. Slik var det ikke før, påpeker hun.

- I gamle dager måtte kundene gå opp to-tre trinn, til gjengjeld var bussene konstruert med frontmotor og tjukke H-bjelker, små vinduer og bred støtfanger av solid jern. Vi satt høyt over bakken, hadde full kontroll og var trygge der vi satt og kjørte. Nå er motoren og jernbjelkene flyttet bak i bussene, og vi sitter ofte lavere enn i en privatbil i deformasjonssonen halvannen meter foran akslingen.

Skrev under – og døde

Marianne Nattestad satte i gang en underskriftskampanje blant arbeidskameratene, med et krav om at sikkerheten for bussførere må være like god som på lastebiler.

- Oppslutningen var god. En tragisk understrekning av alvoret i saken var at vår kollega og verneombud i Sogn dal, som selv skrev under, døde i en tunnelulykke før vi rakk å legge fram saken for samferdselskontoret.



Drivkraften til Marianne var oppslutningen fra kollegaer over hele Nettbuss-Norge.

Frustrasjon og sorg

Verneombud Marianne hadde ingen intensjon om å gi opp, og fulgte opp med et brev for å forklare situasjonen for daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen:

«Vi har ikke flere å miste på jobb, bare fordi alt som koster penger skal nedprioriteres, så lenge dagens sikkerhetskrav er for dårlig og oppdragsgivere ikke tenker på vår sikkerhet.»

Noe svar fikk hun imidlertid ikke, selv etter tre purringer.

Imens smalt det igjen. Fredag 17. november 2017 frontkolliderte to busser ved Nafstad, sørøst for Borgen i Ullensaker kommune. Til tross for at bussene kun hadde en hastighet på litt over 30 km i timen, omkom den ene bussjåføren, mens den andre ble stygt skadet. Marianne sendte da enda en purring til samferdselsministeren, denne gang med kopi til statsminister Erna Solberg:

«Jeg føler sinne, frustrasjon og sorg. Det vi krever er at vi skal være trygge på jobb uansett vær og føre, og at vi har støtte fra samferdselsministeren på at bussjåførene også har krav på en skikkelig kollisjonssikkerhet rundt sin arbeidsplass. (...) Dessverre ser det ikke ut til at samferdselsministeren ser dette som noe viktig å bruke tid på, eller tar jeg feil?»

Elsker å kjøre

Egentlig elsker hun å kjøre, synes alt med hjul og ratt er morsomt. Marianne er oppvokst i Asker og har en storesøster som er et godt forbilde. Foreldrene drev begge med drosje og busser, og hun var med å skifte dekk

«Jeg har innmari stor tro på at vi i YTF kan sitte i førersetet i denne saken»

som tiåring. Tolv år gammel fikk hun lov til å rygge bilen inn i garasjen. Siden ble det moped og egen bil.

- Jeg liker tøffe gutteting, og har hatt mange biler. Er ikke veldig nøye på hva jeg kjører, har for tida en Opel Vectra, men må innrømme at jeg heller drømmer om en Hummer enn en elbil. Mest glad er jeg i gamle biler. Kjøpte en 2CV i Drammen i 1985, som jeg solgte noen år senere, men i fjor fikk jeg jammen kjøpt den tilbake. Den er rød og heter Rudolf. Jeg har en Harley i garasjen også, men foretrekker 2CVen.

Litt for ensomt

Jenta var selvfølgelig eslet til å bli yrkessjåfør. Hun tok tungbillappen som tjuetåring og fikk jobb som sjåfør på en semitrailer som fraktet containere. (Fagbrev som yrkessjåfør tok hun i 1997.)

- Men livet i lastebilen ble litt for ensomt. Dette var før mobiltelefonens tid, så jeg var henvist til å rulle røyk og prate med meg sjøl. Etter ett år begynte jeg derfor å kjøre buss for HOB - Hamar og Omland Bilruter. Siden har jeg holdt på i mer enn tretti år og kjørt mange steder på Østlandet: Brumunddal, Asker, Slemmestad, Maura, Årnes, Kongsvinger og nå i Lommedalen. Jeg liker å oppdage nye steder og oppleve nye mennesker.

Familie og fritid

Hun har sine metoder for å koble ut. Når hun har overskudd så tegner og maler hun, er også å finne på bluesfestivalen på Notodden hver sommer.

Mann, barn og bikkja, hytte i Värmland og bonusbarnebarn er svært viktige i Mariannes liv.

Ukependling mellom Bærum og Skotterud har gitt mange mil i bil og god tid til å tenke på våre sjåførers sikkerhet.

- Jeg setter utrolig stor pris på å treffe mange hyggelige mennesker. Gode kollegaer og hyggelige passasjerer gjør dagen trivelig, selv om vi sitter i «glass og ramme». Derimot har jeg ingen toleranse med forhåndsdomming og mobbing, understreker Marianne Nattestad. - Du vet, jeg er glad i mennesker helt til de slutter å oppføre seg som det...

YTFs sikkerhetsgruppe

Blant de som verdsatte innsatsen hennes var ledende YTFere, noe som førte til at hun valgte å melde seg inn og bli tillitsvalgt i YTF.

- Forbundsleder Jim Klungnes ringte meg og spurte om jeg ville være med i en nystartet sikkerhetsgruppe. Det satte jeg pris på, det var skikkelig stort, for jeg er mer enn gjennomsnittlig opptatt av sikkerhet, både for sjåfører og passasjerer. Arbeidet er i startfasen, gruppa har kun hatt ett møte før sommeren, men nå er vi i gang. Målet er at alle sjåfører skal komme trygt hjem, presiserer hun alvorlig.

- Jeg har innmari stor tro på at vi i YTF kan sitte i førersetet i denne saken. Sikring av rullestoler i buss må forenkles! Barn, barnevogner, sykler

og ski og mye annet, må vi også sette fokus på.

Selv om arbeidet med førersikkerheten – særlig på by og forstadsbusser klasse 1 og 2 – er seig materie, ikke minst fordi det internasjonale lovverket ikke inneholder noe som helst av betydning, er det likevel grunn for en forsiktig optimisme:

«Stor forståelse»

Marianne Nattestad fikk omsider svar fra Det kongelige samferdselsdepartement, som beklaget at henvendelsene hennes ikke var fulgt opp tidligere – «noe saken fortjener». Departementet uttrykte «stor forståelse for de bekymringer som fremmes for bussjåførenes sikkerhet ved frontkollisjoner» og viste til arbeid i internasjonale fora.

- Endelig ble vi tatt alvorlig. Møtet i departementet sammen med de hovedtillitsvalgte i Vy Buss ga omsider litt resultat, selv om det foreløpig kun er Tyskland og Norge som tar saken på fullt alvor i Geneve.

Glass og ramme

I sommer forelå også Statens Havari-kommisjons rapport vedrørende frontkollisjonen ved Nafstad i november 2017: «Ulykkens skadeomfang er sterkt påvirket av bussenes svake kollisjonsbeskyttelse på førerplass. Dette har sammenheng med at gjeldende regelverk ikke ivaretar kollisjonssikkerheten for busser på tilsvarende måte som foren personbil eller lastebil.»

- Hadde det vært biler, ville de ikke vært typegodkjente, det er innmari ille! Det verste er at det ikke bare er sjåførene som er utsatt, men også passasjerene, formaner Marianne Nattestad.

– Jeg tror jeg må skrive et nytt brev...



2CVen Røde Rudolf er en kjær kjøredoning.



Marianne slapper gjerne av med selvmalte glass



Gamle busser er ofte sikrere for føreren enn nye.



Over: Hun tegner gjerne struts, men er ikke selv typen som gjemmer hodet i sanden.



Over H: Marianne Nattestad på Bekkestua terminal.



Høyre: En ung Marianne bak rattet på Kongsvinger-ruta.

REKLAME MED MENING

YTF HAR FÅTT PRODUSERT ET SETT REKLAMEFILMER MED ET ENKELT OG TYDELIG BUDSKAP: ALENE STÅR DU SVAKT - SAMMEN ER VI STERKE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Arbeidet med filmene har bevisstgjort meg og fått også meg til å støtte saken»

- Regissør Jens Werner Andersen

Det ligger i selve ordene: Forening, forbund, union – betydningen av å agere i fellesskap, selve fagbevegelsens urtanke.

- Arbeidet med filmene har bevisstgjort meg og fått også meg til å støtte saken, understreker en opplagt regissør Jens Werner Andersen, da Yrkestrafikk i juni besøker filminnspillingen som foregår på lokasjon i et kontorbygg på Hasle i Oslo.

Kreativ regissør

Som animator, billedkunstner og multikunstner er ikke Andersen i utgangspunktet noen typisk fagforeningsmann, derimot en svært kreativ fyr blant annet

kjent for å ha malt huset sitt i Burberry-mønster. Den unge filmfotografen Alvilde Naterstad har hatt ansvaret for selve filmingen.

Historien er svært enkel: En bussfører går til sjefen med et problem, men sjefen virker ikke spesielt lydhør. Men når plutselig kontoret fylles av et trettitalls sjåfører som i talekor reiser samme sak, da blir sjefen spak.

Stille Anders

Rollen som «sjef» blir spilt av Jeppe Christoffersen, som mange sikkert kjenner igjen fra den tragikomiske NRK-serien «Parterapi». Her spiller han den stille Anders som overkjøres av sin stål-



«Kan vi snakke om dette overtidstillegget?» Bussførerstatistene fikk opp dampen og virket svært overbevisende.



«Sjefen» Jeppe Christoffersen med filmteamet bak seg. Armslaget var dårlig på lokasjonen – et helt ordinært kontor.

feministiske og manns-
hatende partner Ellen.

Christoffersen har også erfaring fra reklamefilm for mobilselskapet ICE. Heller ikke her er rollefiguren den skarpeste kniven i skuffen. Som sjefen i YTF-filmen er han forsøksvis høy og mørk når den enslige bussjåføren ber om overtidstillegg, men jekkes ettertrykkelig ned når tretti fagorganiserte taler med en stemme.

Vervefilm

Her er også et lag av statister, som illuderer fagorganiserte bussjåførere. Her er gjort en grundig jobb, både med å finne de riktige og mangfoldige typene og

utstyre dem med passende kostymer. Det fiktive «Busselskapet Buss AS» med egen uniform og logo – for øvrig løst basert på motivet til hjelpstikkene på fyrstikkesken – er opprettet i anledningen.

Ferdig film kan du selv se på YTFs hjemmeside eller facebookside, og er i første rekke ment som et verktøy til verving av nye medlemmer: Ved å melde deg inn i YTF har du mer enn 11 500 andre medlemmer i ryggen om noe skulle skje med deg. Det er en god forsikring, selv for innbarkede individualister – ja selve fundamentet for i det hele tatt å kunne være individualist.



Logoen til «Busselskapet Buss AS» var sterkt inspirert av motivet på en vanlig fyrstikkeske.

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 KORSMO
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



SPALTET VEGVESEN

DET MÅ VÆRE LOV Å SPØRRE
OM HØYRE HÅND VET HVA DEN
VENSTRE GJØR HOS DE ANSVARLIGE
I STATENS VEGVESEN.

Bransjen er enig i at vi trenger bedre og klarere regler, flere og bedre kontroller, strengere sanksjoner og bedre evne til å straffeforfølge lovbrutere. Da kan ikke SVV samtidig lage en intern instruks som i praksis fratrukker deres egne kontrollører muligheten til å gjøre jobben sin på en god måte.

Mistenkelig salg

Danske bransjemedier melder om stor økning i salget av lastebiler i mai (789). Økningen er 73 prosent høyere enn samme måned i fjor. I juni falt derimot salget markant til 198, nesten 100 færre enn samme måned i 2018. Bransjemediene spekulerer på om utslagene på salgshallene kan ha sammenheng med innføringen av den nye automatiske tachografen (skriveren) som blant annet skal GPS-registrere posisjonen til bilene, ved at man kjøper biler med gammel type skriver for å omgå regelverket og derved lettere kunne fortsette ulovlig kabotasjekjøring. I Danmark ble de nye skriver-reglene innført fra 1. juni.

I Norge har fristen for ny tachograf i nyregistrerte biler blitt justert flere ganger. I juli ble det i alle fall solgt 341 lastebiler i Norge, cirka 20 prosent mer enn tilsvarende måned i fjor (283), som antakelig også var en bra måned.

Er det som skjer i Danmark og Norge tilfeldig, eller kjøpes nye lastebiler med gammel skriver for å unngå at kjøringen «kartlegges» og kan avsløre ulovlig kabotasjekjøring? I så fall synliggjør dette en useriøs del av lastebilbransjen

som ikke ønsker å følge lover og regler, men benytter mulighetene de har til å unndra seg kontroll og sanksjoner. For mange av oss er ikke dette noen nyhet. Vi har derfor etterlyst flere og bedre kontroller og strengere reaksjoner for å stoppe eller begrense juks og lovbrudd.

Hemmelig kontrollinstruks

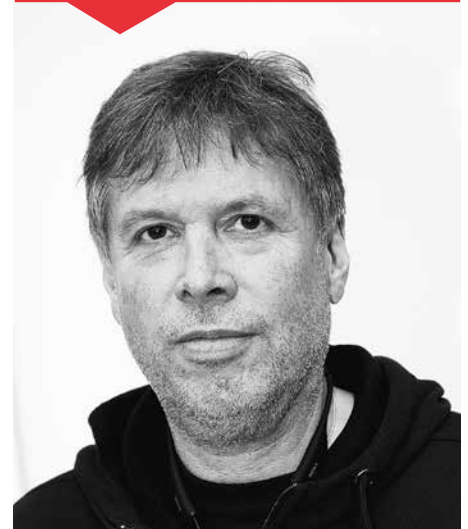
At Statens Vegvesen (SVV) samtidig i en intern (hemmelig) kontrollinstruks «godkjenner» at sjåførene kan skrive ut manuelle fraktbrev og endre disse når som helst underveis, er uforståelig. Dette betyr i praksis at sjåførene får lage sin egen «dokumentasjon» fortløpende og det blir mye vanskeligere for kontrollørene å gjøre jobben sin med å avsløre juks og lovbrudd. At den enkelte skal kunne skrive sin egen dokumentasjon på stedet betyr fritt frem for jukserne!

Hensikten med nye tachografer er blant annet å komme ulovlighetene til livs og sikre mest mulig like konkurransevilkår. Hensikten med kontrollene til SVV er i stor grad det samme, samt øke trafikksikkerheten. Hvis en slik instruks med et slikt innhold foreligger, betyr det at de ansvarlige i praksis motarbeider EU, norske arbeidstakerorganisasjoner, norske arbeidsgiverorganisasjoner og ETFs arbeid for å få til elektroniske fraktbrev, ny tachograf og utveksling av annen relevant elektronisk informasjon mellom landene.

Strengere håndhevelse

Når SVV har et forslag til et strengere kontrollregime (endring av Vegtrafikkloven og Yrkestransportloven)

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



ute på høring, så blir det hele enda underligere. Svarfrist på høringen er 1. september. Forslaget går i korte trekk ut på å gjøre det enklere å holde tilbake kjøretøy ved brudd på regelverket og mer effektivt å drive inn bøter. I praksis legger forslaget opp til at myndighetene kan holde tilbake kjøretøy, for eksempel ved hjelp av hjullås, inntil bøtene er gjort opp, eventuelt selge kjøretøyet for inndrivning av boten. Med andre ord et godt forslag som går i riktig retning og som vi håper blir vedtatt med noen forbedringer. YTF er i skrivende stund i ferd med å utarbeide høringssvar.

«At den enkelte skal kunne skrive sin egen dokumentasjon på stedet betyr fritt frem for jukserne!»



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Boliglån fra
2,34%

Høy rente på boliglånet?

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet er du sikret en av markedets aller beste renter på boliglån. Flytter du lånet til Gjensidige Bank kan du fort spare inn kontingenten og vel så det.

Finn ut hvor mye du kan spare på gjensidigebank.no

Priseksempel Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag, nom. rente 2,34 %, eff.rente 2,42 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2.658.610,-. Gjelder for medlemmer i YS som bruker banken aktivt. Prisen er pr. 21.8.2019 for nye lån og kan bli endret.



ANNONSE

