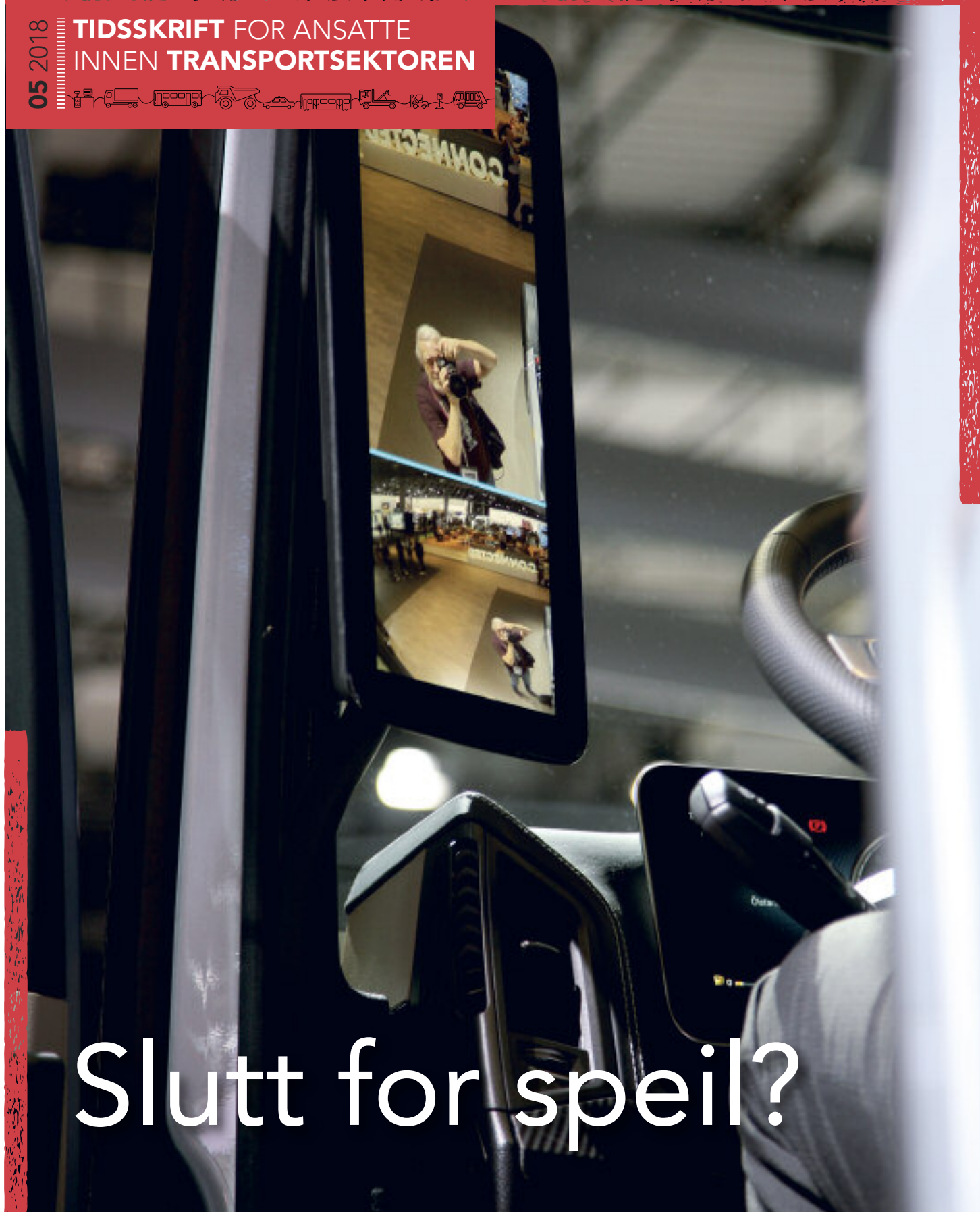


YRKESTRAFIKK®

05 2018

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Slutt for speil?

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



Levende bygder

Vi lever i kremmernes tidsalder. Alt skal veies, måles og prises. Samfunnets fremste er de som er best til å telle penger. Utfordringen er at ikke alt lar seg kvantifisere, derfor verdsettes fortsatt ordet kvalitet.

Transportbransjen lider under et regnestykkeregime, både innen gods- og busstransport. Det presenteres under ulike dekknavn, som anbud eller kabotasje, men det helige mantraet er alltid hvor mange penger man til enhver tid kan spare eller tjene.

Men for vanlige mennesker handler ikke transport om kroner og øre, men varelevering og kollek-

«Kremmernes løsninger utarmer lokalsamfunnet under dekke av lønnsomhet og effektivitet, noe som rammer både sjåførere og brukere»

tivtrafikk. Transporten er til for brukere, ikke for kremmere.

Nogo attåt

I forrige utgave portretterte vi YTFs avdelingssjef på Dovre, Kjersti Storrusten, som kjører melkebil og buss for Lesja Bilruiter. «Vi har tid og anledning til å yte service og prate med folk, og det er også godt å oppleve hvordan folk setter pris på å få litt attåt», presiserte Kjersti, som er oppvokst og solid forankret i lokalmiljøet.

Problemet er at anbudsregimet har gjort at antallet lokale selskap som Lesja Bilruiter er på hell i norske bygder. Da blir det heller ikke mye «attåt».

Fremmedgjøring

«Mye er selvsagt blitt bedre. Men tidligere hadde vi et personlig ansvar for at bussen gikk. Vi visste at om vi ikke møtte opp, ville søstrene Karlsen fra Verdens Ende ikke komme på jobb den dagen. Vi var faste sjåførere på faste ruter og kjente folka om bord, og om datteren var så uheldig å sovne på bussen en sen kveld, så ringte vi foreldrene», forteller YTFs hovedtillitsvalgte i Nettbuss, Petter Louis Pettersen.

«Vi var rett og slett en integrert del av lokalmiljøet, som passasjerene serverte kaffe til på lørdagene. Nå

ringer vi driftssentralen om noe er galt, så blir det deres oppgave å ordne opp».

Bransjen forgubbes

For fem år siden besøkte vi Nettbuss Hallingdal Billag. Der fikk vi opplyst at gjennomsnittsalderen blant de 33 ansatte lå på 58 år, den yngste var 40 og den eldste godt over 70. Avdelingslederen noterte at den lokale ungdommen ikke søkte seg til bransjen, kun utlendinger. Ikke noe vondt å si om utenlandske kolleger, men det tar tid å etablere seg i et lokalmiljø, om det i hele tatt gis mulighet.

Blir så slike størrelser målt? Lar de seg i det hele tatt vektes? Vi tviler. Tvert om tror vi at kremmernes løsninger utarmer lokalsamfunnet under dekke av lønnsomhet og effektivitet, noe som rammer både sjåførere og brukere. Følgelig bør dagens prisdominerte anbudsregime avvikes og hovedoppmerksomheten vris tilbake mot behovene og kvaliteten på tjenestene til folk flest.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Trengt ved Bjørnevatn	4
EU-regler: Fortsatt i det blå	6
Universell enøydhet	8
Smått & stort	12
Tungbilmesse Hannover	14
Hovedtillitsvalgte	16
Ode til politikken	18
Advokatene: Lønnstrekk	24
Direktørlønninger	26
Portrett: «Deg kan vi bruke»	28
Kultur: Nakne vogner.....	32



Forsidefoto: ARNE DANIELSEN



Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 40 60 37 00
 post@ytf.no – www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 474 00 989
 arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

post@a-o.no

Prepress og layout:

Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Annonsealg:

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 grossisterterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:

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



TRENGT VED BJØRNEVATN

1. mars ble bussrutene i Kirkenes forandret fordi det nye sykehuset skulle åpnes samme dato. Endringen førte til at bussførerne på rute 111 i mer enn et halvt år har vært uten toalett-muligheter. Sykehuset er i skrivende stund ennå ikke åpnet.

TEKST: ARNE DANIELSEN **FOTO:** SIGBJØRN LAUGSAND

Bussrute 111, som kjører mellom Bjørnevatn og Kirkenes, hadde tidligere reguleringstid i Kirkenes, der det finnes pauserom og adgang til toalett. Men fra 1. mars flyttet oppdragsgiveren Finnmark Fylkeskommune reguleringstiden fra Kirkenes til Bjørnevatn.

Bussfører og tillitsvalgt Sigbjørn Laugsand forteller om problematiske toalettforhold på rute 111 mellom Bjørnevatn og Kirkenes.

– Er vi i rute så er det pause og reguleringstid på 10-12 minutter på hver tur, ved Prix Bjørnevatn og mot

Kirkenes på fylkesvei 885. Traseen er som en stor rundkjøring. Vi har som regel passasjerer som skal av på busstoppet etter Prix Bjørnevatn, og som blir sittende og vente i bussen. Det står som regel også passasjerer som skal til Kirkenes på busstoppet ved Prix. Selv om vi har reguleringstid der, har vi dermed verken mulighet til å forlate bussen eller komme oss på toalett, sier Laugsand.

Enkel løsning

– Etter pausen så starter vi med posisjonskjøring klokka 13.15 fra

depotet på Hesseng og første tur er 13.30 fra Bjørnevatn. Siste tur er 15.30. Da er vi ikke på Bjørnevatn før klokka 16.20. Så skal vi kjøre til depotet på Hesseng, der vi er cirka 16.30. Til sammen blir dette 3 timer og 15 minutter der vi ikke kommer på toalett. Vi kan selvfølgelig kjøre innom kontoret på Hesseng for toalettbesøk, men vi prøver så godt vi kan å holde oss for det blir en liten omvei. På Bjørnevatn har vi ikke toalett, opplyser Laugsand, som likevel mener at problemet lett kan løses:

– Det er greit at bussen har start om



morgenen og siste stopp på kvelden i Bjørnevatn, men det må vel kunne gå an å få reguleringstid i Kirkenes der vi har toalettforhold. Da slipper dessuten passasjerene å sitte og vente i bussen i mer enn 10 minutter før vi starter fra Bjørnevatn.

Ingenting skjedd

Laugsand har tatt opp forholdene med avdelingslederen sin, og skrev i begynnelsen av mai brev til Finnmark Driftsoperativ Enhet (DOE) hos Boreal, som igjen har tatt opp saken med Finnmark Fylkeskommune, uten at det har skjedd noe fremskritt.

– Jeg har tatt opp saken flere ganger, men ikke noe skjer. Så da sitter vi og kjører bussen og gjør så godt vi kan helt til det skvulper i øynene og vi ser gult, sukker bussfører Sigbjørn Laugsand, som er tillitsvalgt i YTF avd. 12 Finnmark og verneombud i Kirkenes.

Varm potet?

Yrkestrafikk bestemte seg for å følge opp saken, og sendte en henvendelse til kommunikasjonssjef Trond Magne Henriksen i sentraladministrasjonen i Finnmark Fylkeskommune. Hva hadde de tenkt å gjøre med saken? Svaret lød: «Hei, denne må nok samferdselssjefen svare deg på.»

Vel, vi spilte altså ballen videre til samferdselssjef Per Bjørn Holm-Varsti. Etter noen dagers venting og en innlagt høflig purring, svarte samferdselssjefen: «Denne har visst blitt liggende. Jeg videresender til noen som jobber med saken.»

«Den som jobbet med saken» viste seg å hete Edd Olav Sæter, som gjorde



Bussførerne på linje 111 fikk flyttet reguleringspausen hit til Bjørnevatn uten at toalettforhold var lagt til rette. Så mye til respekt for dem som utfører jobben.

oss oppmerksom på at «saken er allerede diskutert med Boreal drift og vi har en dialog om dette. De ønsker å se på forholdene ved Bjørnevatn og mulighetene for å benytte fasiliteter ved Prix-butikken. Vi venter derfor på tilbakemelding fra dem om dette vil være en fullverdig og tilfredsstillende løsning.»

Dårlig forslag

Sigbjørn Laugsand synes ikke dette er noen brukbar løsning: «Vi har som regel passasjerer som skal av etter stoppet ved Prix. Enten må vi be dem om å forlate bussen, hvis ikke blir de sittende mens vi er borte, noe som ikke er bra om det skulle skje noe. Dessuten har ikke Prix noe offentlig

kundetoalett, og jeg tror ikke de er interessert i å la oss få bruke garderoben til sine ansatte.»

Yrkestrafikk sendte spørsmål til Driftsoperativ Enhet om de hadde noe mer informasjon å supplere med og hva slags fasiliteter det er snakk om? Etter flere ukers venting, inkludert purring underveis, hadde vi ikke fått noe svar, det hadde derimot Sigbjørn Laugsand:

– Jeg snakket med trafikkleder i dag. Han har snakket med sine overordnede. Vi kan kjøre innom Hesseng når nøden er som størst. Passasjerene må da sitte i bussen, for det er ikke noe velvilje til å få forandret på rutene.

 redaksjonen@ytf.no

«Til sammen blir dette 3 timer og 15 minutter der vi ikke kommer på toalett.»

EU-REGLER: FORTSATT I DET BLÅ

Saksbehandlingen av EUs veipakke halter videre. Som meldt i forrige utgave av Yrkestrafikk ble saken returnert fra Europaparlamentet til Transportutvalget (TRAN). Der ble den satt opp til ny behandling 6. september, men noen avgjørelse ble ikke tatt.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Norge er som kjent ikke medlem av EU, selv om EUs beslutninger også vil gjelde i landet vårt. Vi har derfor valgt å be «söta bror» om assistanse, nærmere bestemt Petra Söderqvist, som er politisk rådgiver i det progressive forbundet av sosialdemokrater i Europaparlamentet.

Mulig kompromiss?

Det er fortsatt uklart hvordan utvalgene eventuelt kommer til å arbeide videre utover høsten og med hvilken tidsramme. Söderqvist forteller at møtet 6. september bestemte at de ansvarlige forhandlerne i Transportutvalget (TRAN) og Sysselsettingsutvalget (EMPL) skal møtes for å diskutere avstemningsresultatet i Europaparlamentet og se om de sammen kan komme fram til et kompromissforslag. Et slikt mulig forslag skal deretter presenteres for utvalgene som så vil fatte vedtak om fortsettelsen.

Tre scenarier har så langt vært mulige. Det kan være aktuelt å ikke jobbe videre nå, men overlate saksbehandlingen til etter valget av nytt

EU-parlament i mai 2019. Legger vi til flere måneder med utredning, vil ikke et forslag være klart før tidligst 2020. Hvilken politisk konstellasjon som da vil være toneangivende, er selvfølgelig høyst uklart. Et annet alternativ er å starte helt på nytt, men dette vil også ta lang tid – den nåværende utredningen tok halvannet år.

Den tredje løsningen, som altså nå ser ut til å bli forsøkt, er å fortsette der man sluttet. På noen saksområder finnes klare majoriteter, og ved å justere tekster, søke nye kompromisser og samle de involverte, burde det være mulig å få til noe i

løpet av høsten, tror Söderqvist. Et vedtak kan likevel tidligst ventes i november-desember.

Politisk sprik

Politisk har de nye veireglene vist seg å være en het potet. Alle politiske grupper i Europaparlamentet er splittet. Det er ingen ren øst-vestfront, for ikke alle land i øst er bastante, heller ikke i vest. Til en viss grad går det an å si at Vest- og Nord-Europa står mot Øst- og Syd-Europa, men dette er heller ikke helt presist. I Norden har for eksempel Finland koblinger til Øst-Europa, mens Sverige og Danmark er en del av Vesten.

Også innad i hvert enkelt land finnes politiske motsetninger, for eksempel stemmer deler av høyresiden i Sverige heller med sine politiske frender i Øst-Europa enn med den vestlige blokken, forklarer Söderqvist. Den tekniske gjennomføringen av avstemningene har også vært viktig, der noen har stemt taktisk for ikke å lide nederlag senere. Til sammen gir dette et komplekst politisk bilde.



Petra Söderqvist

Stridens eple

Hovedstriden har så langt dreiet seg om nye regler for utstasjonering, der hovedprinsippet er at utenlandske arbeidstakere omfattes av minstelønsbestemmelser i det landet de er stasjonert i. EU-kommisjonen lanserte der et beryktet forslag om at sjåfører skulle være unntatt disse bestemmelsene i tre døgn, noe som åpner for omfattende sosial dumping.

To fronter står steilt mot hverandre: De som vil ha lik lønn fra første dag for internasjonale sjåfører, og de som ikke vil ha utstasjonsregler i det hele tatt. Söderqvist understreker hvor viktig det er å ha skikkelige regler også innen transportsektoren og å forstå at ingen er tjent med et fritt fall mot bunnen.

Dansk modell

Ut fra disse forutsetningene har hun tro på en kompromissløsning som kalles «den danske modellen», som er lansert av den danske fagforeningen 3F, der du regnes som utstasjonert så lenge du kjører mellom to land der ingen er hjemlandet ditt.

Petra Söderqvist og de svenske sosialdemokratene i Europaparlamentet er av den oppfatning at om man finner en løsning vedrørende utstasjonering, er det også gode muligheter for at spørsmålene om kjøre- og hviletider og kabotasje vil kunne falle på plass.

«Europas hjerte» heter denne skulpturen utenfor Europaparlamentet i Strasbourg. Diskusjonene rundt EUs nye veipakke har ikke vært like hjertelige.



«Politisk har de nye veireglene vist seg å være en het potet.»

UNIVERSELL ENØYDHEIT

Satsingen på universell utforming i form av lavt gulv har ført til at førerne av by- og forstadsbusser har så å si ingen beskyttelse ved frontkollisjon. For rullestolbrukerne, en av gruppene som skulle tilgodesees, er sikkerheten under visse omstendigheter paradoksalt sterkt fraværende.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I 2007 reiste undertegnede til Skåne for å intervju professor Agneta Ståhl ved universitetet i Lund. Ståhl hadde tatt en doktortograd i temaet eldre og trafikk og ledet et kompetansesenter for eldre og funksjonshemmede i trafikken.

Differensiering

Hun fortalte at et ønske om å differensiere kollektivtilbudet for ulike kundekategorier, også eldre og uføre, oppsto på begynnelsen av åttitallet. Et resultat var at verdens første servicelinje så dagens lys i Borås i Sverige i 1983. Avgjørende for servicelinjene var at bussføreren skulle være mye mer enn en vanlig sjåfør.

«Servicebussene ble, sammen med ulik bestillingstransport og småbusser, en løsning som lå mellom ordinære bussruter og såkalt TT-transport», fortalte Ståhl som for sin innsats som foregangskvinne ble kalt «the grandmother of service routes».

Inkludere alle

På den tiden var fortsatt det vanligste at busser ble produsert på laste-

bilchassis. Den teknologiske utviklingen av lavgulvbusser skjød imidlertid fart, og den trinnløse innstigningen gjorde bussene tilgjengelige for nye grupper passasjerer, ikke minst rullestolbrukere. Dermed oppsto et ønske om å integrere snarere enn å differensiere.

På slutten av nittitallet ble begrepet «Universal Design» lansert i USA, med det langsiktige perspektivet om å gjøre alle typer anlegg tilgjengelige for alle. Poenget var at om man inkluderte alle grupper helt fra begynnelsen av i planleggingen av for eksempel bygninger, trengtes ingen spesielle tilpasninger – tilpasninger som i sitt vesen kunne betraktes som diskriminerende.

Universell utforming

Disse prinsippene – som etter hvert fikk navnet «universell utforming» – ble også gjort gjeldende i kollektivtrafikken. «Tanken om å inkludere og ikke ekskludere er dypt humanistisk, og ga meg endelig et fast grunnlag å stå på», uttalte professor Ståhl, og utdypet resonnetet

med å slå fast at på samme måte som det fantes en 0-visjon for trafikkskader, måtte vi her ha en 100-visjon: Anvendbarhet for alle!

«Tenkningen begynner å sitte nå, det blir stadig vanskeligere å gjemme seg bak argumentet om at vi «ikke kan». Selvsagt vil det alltid finnes begrensninger, men det må aldri bli en unnskyldning for ikke å prøve», slo en engasjert professor Agneta Ståhl fast i 2007.

Direktiv, lov og forskrift

I EU ble et direktiv for bybusser vedtatt på begynnelsen av det nye århundret, som en del av EØS-avtalen ble dette gjort gjeldende for innkjøp av nye bybusser i Norge fra og med 2004.

I 2008 trådte en ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov i kraft. Loven forbød diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne og forutsatte blant annet utarbeidelsen av en egen forskrift om transportmidler.

Samferdselsdepartementet utarbeidet derfor en ny forskrift for å



Professor Agneta Ståhl i Lund regnes som servicelinjenes bestemor.

«Forskriften krevde at alle busser – også ekspress- og forstadsbusser – skulle være tilgjengelig for rullestolbrukere, i form av lavgulv, rampe eller heis.»

gjøre kollektivtrafikken mer i overensstemmelse med kravene til universell utforming. Alle busser innkjøpt etter 1. januar 2010 ble omfattet av forskriften, som krevde at alle busser – også ekspress- og forstadsbusser – skulle være tilgjengelig for rullestolbrukere, i form av lavgulv, rampe eller heis.

Mye for lite

Et pilotprosjekt på TIMEekspressens linje mellom Vikersund og Oslo i 2008 viste at forskriften innebar en merkostnad på mer enn en halv million kroner per buss, noe som for mange virket meningsløst tatt i

betraktning av at så godt som ingen benyttet seg av tilbudet, samt at holdeplasser og andre fasiliteter knapt var tilsvarende tilrettelagt.

Samferdselsdepartementet gikk imidlertid ut fra at kostnadene knyttet til materiell ville falle etter hvert som universell utforming ble bransjestandard.

«Kost-nytte»

Trinnløs innstigning var uansett den aller viktigste faktoren for å sikre universell utforming. Fra busskarosserier montert på lastebilchassis, der føreren satt høyt og motoren gjorde konstruksjonen

sikrere mot frontkollisjoner, forutsatte lavgulvløsningen at motoren ble flyttet bak i bussen. Slik ble sjåførene sittende mer utsatt.

Mens bussoperatørene i begynnelsen murret over at lavgulvbussene hadde færre passasjer-sitteplasser, var oppmerksomheten om førersikkerheten fraværende. I følge Vegdirektoratet ble kravet om kollisjonssikkerhet for buss diskutert internasjonalt, men arbeidet ble ikke fullført, blant annet «ut fra kost-nytte-vurderinger».

I klartekst: Siden statistikkene viste få førerulykker, ble problematikken «glemte». Derfor finnes



Elektriske busser er på full fart inn, men dette teknologiske skiftet virker heller ikke å ha tatt sjåførenes kollisjonssikkerhet inn over seg. Her fra førerplassen på demobussen «Aptis» fra Alstom, «bjelken» i hjørnet virker tynn som en fyrstikk.



At all kollektivtrafikk kan være anvendbar for alle er en illusjon. Ett sted går det en grense. Her en liten armada av minibusser som ivaretar spesialtransport av funksjonshemmede barn til og fra skole.

det per dags dato fortsatt ingen nasjonale eller internasjonale lovkrav som sikrer at førerens sikkerhet blir tilfredsstillende ivaretatt ved frontkollisjon.

Så smalt det

«For å være helt ærlig, så har førerne av by- og forstadsbusser i praksis så å si ingen beskyttelse», fortalte en av nestorene innen europeisk bussproduksjon i fortrolighet til Yrkestrafikk i fjor høst.

Så smalt det. Den 17. november i fjor frontkolliderte to forstadsbusser på fylkesvei 450 ved Nakstad i Ullensaker kommune. Førerplassene på begge bussene ble smadret, og resultatet var at sjåføren på den ene bussen omkom, mens kollegaen på den møtende bussen ble stygt kvestet.

Yrkestrafikk har skrevet utførlig om denne ulykken, og Volvo Bussars sikkerhetsdirektør Peter Danielsson har oppsummert at sikkerheten ikke er bra nok. Norske myndigheter har flagget at de vil ta opp bussførernes kollisjonssikkerhet i FN-regi.

Fanget i tunnel

YTF-medlemmer som kjører buss i tunneler har også tatt opp en annen problemstilling: Ved en tunnelbrann kan en bussjåfør komme i en situasjon der rullestolbrukere ikke lar seg evakuere. «For meg som sjåfør er det umulig å leva med eit regelverk som gir oss utfordringer som me ikke kan rå over og som kan påføre oss ansvar for andre død», kommenterte sjåfør på Haukeliekspressen, Svein Terje Brekke til Yrkestrafikk i vinter.

Det er ikke vanskelig å slutte seg til de gode intensjonene i universell utforming. Samtidig er det uakseptabelt med løsninger som gambler med liv og helse, det være seg for sjåfører eller passasjerer.

 redaksjonen@ytf.no



SL95 er det skandaløse resultatet av en prosess der forkjempere for universell utforming tok altfor mye Møllers tran.

MASTODONT med bivirkninger

I 1995 bestilte Oslo nye sporvogner fra den italienske fabrikanten Ansaldo-Firema. De nye vognene fikk typebetegnelse SL95 (Sporvogn Ledd 1995). Vognene ble satt i drift ved århundreskiftet.

Lavgulvbusser var på den tiden blitt «state of the art», og det var sterke føringer for at de nye sporvognene måtte ha tilsvarende trinnløs innstigning. Av den grunn ble et forslag om å kjøpe flere av de eksisterende tyske leddvognene SL79 forkastet.

Selv om lavgulvteknologien ennå ikke var moden for sporvogner, ble lavgulvkravet trumfet gjennom. Resultatet ble katastrofalt. SL95 var dobbelt så tunge som SL79, og tyngden førte sammen med rystelser og vibrasjoner til at gatelegemet ble ødelagt. Støyen var også voldsom. I 2024 skal derfor «lokomotivene» kasseres.

Om ikke kun det enøyde lavgulvkravet hadde vært førende, kunne Oslo fått dobbelt så mange av de velfungerende SL79-vognene for samme prisen som de tunge, dyre og uegnete SL95, og dermed også unngått kostnadskrevede bivirkninger.

Hamarøy-avdelingen feirer femti år

YTFs avdeling 47 Hamarøy i Nordland feiret sitt femtiårsjubileum på Hamarøy hotell i begynnelsen av september. Flotte, trivelige og solide YTF-folk i alle aldre ble velsignet med nydelig vær og svært god mat og tilhørende drikke.

Ikke nok med at avdelingen jubilerer. Her ble også medlemmer med lang fartstid i YTF hedret. Sverre Jakobsen kan skilte med hele 50 års medlemskap. Jan Egerdahl og Kjell Jespersen har henholdsvis 45 og 41 år på baken, og feiret «forsinket» 40-årsjubileum.

Daglig leder Arnfinn Vangen hos Stoklands – en lokal del av Saltens Bilruter på Hamarøy – holdt hils-

ningstale til den jubilerende avdelingen, mens Arne Kjell Bakken hilste på vegne av region Nordland. Forbundsleder Jim Klungnes representerte YTF sentralt. Til slutt må nevnes selveste «Mr. Hamarøy» – Magnor Olsen, som har ledet den lokale YTF-avdelingen i en menneskealder.

Møtestedet på Hamarøy hotell, med det hamsunske navnet

«Markens grøde spiseri», var symbolsk. Her på Innhavet lå skysstasjonen, der førere og passasjerer på bussen mellom Fauske og Narvik i tidligere tider kunne nyte et bedre måltid. Yrkestrafikk gratulerer! ●

TEKST: JIM KLUNGNES OG ARNE DANIELSEN

FOTO: AVD. 47 HAMARØY

Pensjonsavganger på Averøy

– Her er bilder av tre som har gått av med pensjon hos oss det siste året. Alle ble feiret med blomster og kake på sin siste dag på jobb, skriver Siv Alice Bolli, som er sekretær i YTF avd. 30 Averøy på Nordmøre.

Averøya er blant annet kjent for Atlanterhavsveien, i sin tid kåret til århundrets byggverk i Norge. Men førerne av bussene på veien er sannelig ikke dårligere.

To av pensjonistene er super-veteraner. Reidar Hogseth ble pensjonist i februar 2018 etter mer enn 50 år bak rattet, mens Oddvar Rugseth var 75 år gammel da han ble pensjonist i 2017.

Den tredje pensjonisten avsluttet etter «bare» drøyt elleve år bak rattet, til gjengjeld har Leif O. Westerheim vært leder og hovedtillitsvalgt i YTF avd.

30 Averøy i mange år. Yrkestrafikk ønsker alle tre lykke til videre på ferden! ●

FOTO: AVD. 30 AVARØY



Reidar Hogseth



Oddvar Rugseth



Leif O. Westerheim



Jubilanter på Hamarøy, fra venstre Sverre Jakobsen, Jan Egerdahl og Kjell Jespersen.



Medlemmer i avdeling 47 med partnere og ledsagere. Her sees også YTFs forbundsleder Jim Klungnes med daglig leder Arnfinn Vangen fra Stoklands ved sin side.



På bøljan blå

YTF avd. 38 Unibuss inviterte fredag 24. august til sitt tradisjonsrike fjordcruise i indre Oslofjord. I år var det valgt et nytt skip – MS Olympia – og nytt tidspunkt på ettersommeren i stedet for ved Sankthans, noe som ikke så ut til å legge noen demper på stemningen.

– Vi har arrangert slike båtturer i en menneskealder, og i år var det flere påmeldte enn tidligere,

opplyser en svært fornøyd avdelingsleder Leif-Arne Myhre.

Som alltid kunne YTFerne meske

seg med ferske reker med bagetter og majones, supplert med pastasalat og godt drikke. Meskingen foregikk på to plan, enten med lun bodegastemming i skipets indre eller i den friskere sjøluften på dekk. Med unntak av en ganske frisk regnskur på begynnelsen av turen, oppførte sommerkvelden seg eksemplarisk.

På dekk underholdt den allsidige trubaduren Kjell Henry «Big Kjell» Mathisen med et meget sangbart repertoar. Den opprinnelige finnmarkingen har vært nordnorsk rockemester med bandet Spirit og norgesmester i country med Four Roses, begge band fra Vadsø. Men også Oslo-klassikere med Jukke etc. ble foredratt til stor begeistring.

Da skuta klappet til kai etter en god rundfart, var det opp til den enkelte om fredagskvelden var over eller om stemningen fra cruiset skulle fortsette ut i de små timer. ●

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

KAMERAER ERSTATTER SPEIL

På den nyeste utgaven av Mercedes Actros er sidespeilene byttet ut med kameraer, noe som skal gi sjåføren bedre sikt bakover og til siden. Nyvinningen ble vist fram på tungbilmessa IAA, som tradisjonen tro ble arrangert i Hannover i september.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

De store sidespeilene som man vanligvis finner på store biler og busser, er erstattet med to beskjedne utstikkere med kameralinse, anordningen kan minne om ørene til Shrek, for dere som er oppdatert på barnefilm. Fjerningen av speilene er med på å redusere luftmotstanden og dermed drivstoffbruken signifikant, ifølge Daimler.

Speilformede skjermer

Det er likevel ikke aerodynamikken som er hovedårsaken til kamerasatsingen, men økt sikt. I stedet for speil, benytter sjåføren seg nå av to skjermer, som er 15 tommer lange og «speilformet», dessuten plassert slik at sjåføren ikke skal måtte «lete» med blikket i forhold til de tidligere speilenes plasseringer. Dette er gjort bevisst for at ikke forandringen skal bli for stor i forhold til tradisjonelle løsninger.

Skjermen viser to bilder under hverandre, der det ene er vidvinklet. Fotografen stilte seg opp ved vognsiden rett bak døra til førerrommet, et område som gjerne havner i blindsonen med vanlige speil. Som man kan se på forsidebildet til Yrkestrafikk

var han med kameraløsningen svært synlig på sjåførens skjerm.

Kameraene er montert høyt på bilen, skal tåle varme og kulde og være skjermet mot uvær og møkk. Linsa kan dessuten varmes opp, slik at ikke tåke skal legge seg. Også nattskyet skal være bedre enn du får i et vanlig speil.

Klart for kundene

Å erstatte speil med digitale løsninger er kjent fra fotoverdenen, der flere og flere kamerahus lanseres med «speilfri speilrefleks». Innen transport skal blant annet NSBs nye Flirt-tog være utstyrt på samme måten. Men Actrosen som ble presentert med dunder og brak på messa i Hannover, er den første i sitt slag som tilbys i fritt salg.

«Du utvikler og utvikler og utvikler, og så kommer du til et punkt der konseptet er ferdig. Nå er det klart for kundene. Alle snakker, men bare én leverer», uttalte synlig stolte Daimler-sjefer på IAA-messa.

I det hele tatt presenteres den nye Actrosen som «et digitalt dyr» – verdens første halvautomatiske lastebil som skiller seg fra alle konkurrenter

med hele 60 nyvinninger. Foruten kameraspeilene kan blant annet nevnes aktiv kjøreassistanse, ny aktiv bremseassistanse og et multimedia-dashbord med berørings-skjerm som kan sammenliknes med en smarttelefon.

Verdens ledende

Yrkestrafikk besøkte i september den tradisjonsrike nyttekjøretøymessa som avholdes i Hannover i Tyskland annethvert år. Messa er verdens ledende show for transport, logistikk og mobilitet. I 2016 deltok mer enn 2 000 utstillere for mer enn en kvart million besøkende. IAA har holdt på siden bilismens barndom – det har for øvrig også Daimler gjort.

Journalisten har deltatt på messa en rekke ganger og rapport om hvordan trendene skifter: Økte miljøkrav (Euro) til dieselmotoren, alternativt drivstoff og konkurransen mellom ulike løsninger og leverandører. I år var elektromobilitet, automatisering og holisme viktige stikkord. Vi kommer tilbake med flere inntrykk i neste utgave. Mye skjer i vår bransje nå, det er bare å henge med!

 redaksjonen@ytf.no



Det røde «digitale dyret» ble kjørt ut på scenen på Daimlers kjempestand som fylte en hel hall i Hannover.



Slik ser de nye kameranseilene ut på Mercedes Actros

SAMLING AV DE STØRSTE

Hovedtillitsvalgte som representerer flere tusen YTF-medlemmer i landets største busselskaper møttes til diskusjon og erfaringsutveksling i Oslo to dager i september. I dagens anbudsregime blir slike kontakter viktigere og viktigere.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

YTFs organisasjonsstruktur er i hovedsak basert på geografiske enheter og ble etablert mens bransjen fortsatt besto av mindre lokale selskaper. Geografi og busselskap falt således i stor grad sammen.

Anbudsregimet har snudd opp ned på denne strukturen. Mindre lokale enheter har enten blitt kjøpt opp eller fusjonert til større landsomfattende

selskap. Flere av selskapene er også del av større internasjonale enheter.

Uformelt forum

Denne omkalfatring gjør det viktig for hovedtillitsvalgte i de ulike konsernene å komme sammen og diskutere over selskaps grensene. Slik kan man sikre lik behandling av de ansatte og lære av hverandres praksis.

I septembermøtet var følgende representert: Fred O. Nibe og Paul Inge Brandegg fra Boreal, Steinar Olsen fra Oslo Sporveier, Leif-Arne Myhre fra Unibuss, Rune Hansen fra Nobina, Knut Andvord fra Norgesbuss, Petter Louis Pettersen fra Nettbuss og Trude Valle fra Tide.

Møtet er i høyeste grad uformelt, altså ikke vedtaksberettiget, men et forum for å utveksle erfaringer og reise problemstillinger som man ellers ikke har muligheter til å drøfte.

Faglig påfyll

En del faglig påfyll var selvfølgelig også aktuelle, som regionreform og anbud, høring om grunn- og etterutdanning, selvkjørende kjøretøy, GDPR (personvernforordning), EUs mobilitetspakke samt verving og medlemspleie. Men den konkrete informasjonsutvekslingen over bordet er altså viktigst.

De hovedtillitsvalgte ble enige om å møtes på nytt om et halvt år.



Generalsekretær Trond Jensrud deltok under hele samlingen. Det foregikk livlig utveksling av standpunkter og erfaringer.

 redaksjonen@ytf.no



Fra venstre Petter Louis Pettersen, Rune Hansen, Paul Inge Brandegg, Steinar Olsen, Fred O. Nibe, Knut Andvord og Trude Valle.

Leserinnlegg:

Lønnsoppgjeret 2020 – stor streikevilje men har vi streikeevne?

Stor skuffelse ute blant medlemmane for det «dårlige» lønnsoppgjeret i år. Det ga lite penger i kassen og vi fekk reallønnsnedgang. Så det er stor streikevilje i 2020 dersom vi ikkje får eit skikkelig løft i kronetilegget. Det er vel berre å innsjå at sjansen for det er svært liten, uten å gå vegen via streik. Spørsmålet er om vi har evne det vil si, i praksis økonomi til å streike? Den lekse eg har hørt siste 20 åra er: vi må streike, men ikkje «mi» rute fordi at.....

Dersom vi ikkje får ein storstreik som lammer, så er vitsen vekk. Mitt råd er faktisk at kvar enkelt medlem går til banken sin og oppretter sitt «private» streikefond, ved for eksempel å få banken til å trekke 500 kr

kvar måned fra lønninga, og sette dei inn på ein egen konto. Etter 18 måneder så har vi faktisk 9 000 kroner som ein kan spe på med i tillegg til det vi får utbetalt i streikebidrag fra forbundet.

Dersom alle gjer det, så kan vi faktisk tåle ein storstreik som varer i én måned, der vi får opprettholdt noenlunde det personlige normale pengeforbruket. Etter én måned, og gjerne før, i ein storstreik, så er det nok tvungen lønnsnemnd. Streik er nok det einaste signalet storsamfunnet forstår, for vi lyt ha polisk vilje med oss skal vi «få» noko.

*Kjell-Arne Myrvoll, ein av mange tillitsvalgte i YTF
(Kjell-Arne Myrvoll er regionleder i YTF Møre og Romsdal)*

«Slik kan man sikre lik behandling av de ansatte og lære av hverandres praksis.»

ODE TIL POLITIKKEN

«Det er politikk i alt, unntatt i reint vann. Og er det politikk i det, så er det ikke reint.» Slik lød ett av favorittsitatene til min gamle far. YTF er som kjent et partipolitisk uavhengig forbund, på godt og ondt. Samtidig er det nødvendig for forbundet å engasjere for medlemmene i mange politiske saker, og det kan virke som om behovet for et slikt engasjement er økende. Mange medlemmer er allerede engasjert i ulike partier. Moralen i denne artikkelen er at antallet bør bli langt større.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

REPRESENTASJON

Akhtar Chaudhry (SV) har en fortid som bussfører og T-banefører og var i mange år medlem av YTF. I 2009 ble han valgt til 4. visepresident på Stortinget.

N

r.

er

«Å kombinere medlemskap i Arbeiderpartiet med medlemskap i YS var aldri noe problem.»

Harald Eilertsen

«Jeg kjenner mange i YTF som er aktive i politikken fra rødt til blått og er ikke i tvil om at det er verdtfullt for oss å ha medlemmer som er politisk aktive og har gode kontakter. Selv har jeg venner som sitter på tinget og kjenner folk i regjeringen. Slike kontakter kan være nyttige for oss om vi bruker dem riktig», sier YTFs forbundsstyremedlem **Fred O. Nibe** som sitter som vara for FRP i kommunestyret i Hammerfest.

Harald Eilertsen har vært politisk aktiv i 40 år, blant annet i mange år leder av både Vestvågøy Arbeiderparti og Lofoten Arbeiderparti, og konsultativt medlem i styret for

Nordland Arbeiderparti. Eilertsen er i dag æresmedlem i YTF og sitter i styret i pensjonistforeningen.

– Jeg ble medlem i AUF i 1954 og samtidig medlem i NTF, i det jeg i mine unge dager hadde en periode som bryggesjauer. I 1961 kom jeg til rutebilyrket og ble umiddelbart medlem i NRAF, etter å ha avviklet medlemskapet i NTF. Jeg var med i fagligpolitisk utvalg i partiet, et utvalg bestående av 2 medlemmer, hvor den fagligpolitiske delen ble ivaretatt av LO-medlemmet og den politiske delen av meg. Å kombinere medlemskap i Arbeiderpartiet med medlemskap i YS var aldri noe problem, forteller Eilertsen.

Balansegang

– Jeg prøver så godt jeg kan å ikke blande politikk og YTF, selv om det ikke alltid er så helt enkelt, sier **Karsten A. Larsen**, som leder YTFs avdeling 1 i Haugesund og også er med i pensjonistforeningens styre. Han har vært aktiv for FRP med åtte år i kommunestyret, fire år i teknisk utvalg, fire år i formannskapet og tre år i fylkesstyret.

– Jeg mener det er viktig å være med i politikken, men det kan fort bli konflikter dersom man ikke er forsiktig. Vi må bestrebe oss på å fortsette å være partipolitisk uavhengig i YTF-sammenheng, presiserer Larsen.

Representativitet

– For noen år siden hadde vi elektriker Finn Kristensen som næringsminister og rørlegger Torbjørn Berntsen som miljøvernminister. Nå opplever jeg en slags «teoriarranganse», en manglende respekt for yrkesfag som jeg slett ikke har sansen for, uttalte Oslos byrådsleder **Raymond Johansen** (AP) i et intervju med undertegnede høsten 2016.

At politikk har blitt et «eliteprosjekt» er for så vidt ikke urettferdig i og med at det er de teori-tunge som velger politikken, mener den tidligere rørleggeren. Konsekvensene av skjevdelingen får likevel konsekvenser. Et bystyre bestående av mange lærere og få rørleggere, gir gode skoledebatter men dårlige diskusjoner rundt vann og avløp.

– Tidligere var kommunalteknikk et tydelig fagområde i Oslo kom-



Karsten A. Larsen har representert FRP i Haugesund.



Fred O. Nibe er vararepresentant for FRP i Hammerfest.



Harald Eilertsen var i mange år sentral i Arbeiderpartiet i Nordland.

mune, og noe av det gjeveste var å sitte i Teknisk Utvalg. Nå er alt skjult innen avdeling for miljø og samferdsel. Privatisering av tekniske etater og bedrifter, som for eksempel Oslo Lysverker, har gjort denne type kompetanse enda fjernere, presiserte byrådslederen.

– Lærdommen er at det byr på utfordringer for demokratiet når det slutter å være representativt, poengterer byrådsleder Raymond Johansen.

Bakkekontakt

Lillian Hansen fra Moskenes hadde arbeidet som bussjåfør i tjue år da hun ble valgt inn på Stortinget i 2009 for Arbeiderpartiet. Vest-Lofotens første kvinnelige rutebil-sjåfør, som var organisert i NTF, hadde også vært ordfører i kommunen ytterst på spissen av Lofoten. Da hun drev valgkamp, merket hun klart hvor høyt velgerne satte pris på en kandidat fra grasrota.

– Først ble jeg tatt for enda en politiker som «lov og lyg», men da de forsto at jeg var en vanlig arbeidstaker som dem, og samtidig en realpolitiker som visste hva det handla om, da følte jeg at vi var på bølglengde, og de lytta på en helt annen måte. Ikke minst opplevde jeg dette da jeg besøkte kolleger rundt i de ulike busselskapene, fortalte Hansen rett etter at hun hadde tatt plass på Stortinget.

– Under et innringsprogram fortalte en trailersjåfør at han ville stemme på meg fordi vi hadde hatt en så god prat sammen på en bensinstasjon, fortalte Hansen, uten at bakkekontakten ble tilstrekkelig verdsatt til at hun ble renominert etter fire år. I dag er Hansen tilbake bak bussrattet.

Talsperson

Akhtar Chaudhry (SV) har en fortid som bussfører og T-banefører i Oslo Sporveier og var i mange år medlem av YTF. Han har sittet i Oslo bystyre og på Stortinget, og ble



Byrådsleder Raymond Johansen i Oslo vil ha slutt på manglende respekt for yrkesfag.



Lillian Hansen fra Moskenes, en av svært få bussførere representert på Stortinget.

8. oktober 2009 valgt til 4. visepresident på Stortinget. Som medlem av bystyret framsto han som talsmann for førernes interesser:

– Som fører på de gamle, røde vognene opplevde jeg å måtte sitte med parkas og hansker på grunn av gjennomtrekk og kulde. Denne innsikten i hverdagen til T-baneførerne var en forutsetning for å kunne ta opp forholdene i Bystyret. Mange andre representanter hadde knapt tatt T-banen, men selv om de ikke

tok den selv, var de avhengig av at den gikk, hvis ikke ville de ikke komme fram i gatene med de råflotte bilene sine, fortalte Chaudhry i anledning T-banens 50-årsjubileum.

Demokratisk ressurs

– Du deltar i politikken for å gjøre en jobb for dem som har valgt deg inn, og det er dem du står ansvarlig overfor. Noe av det beste med å kjøre T-banen var at de nye vognene gikk av seg sjøl, og da fikk jeg åtte timer

med ro til å tenke lange politiske linjer. Mange av utspillene mine tenkte jeg ut mens jeg kjørte T-bane. Det er en jobb som gir deg tid til å tenke, fastslo Akhtar Chaudhry.

– Vi skal passe oss for at de politiske foraene blir elitearenaer. Det vil i så fall være et tilbakeslag for demokratiet, som har vist at vanlige mennesker, T-baneførere, drosjesjåfører eller skogsarbeidere alle kan gjøre en fantastisk innsats for å styre landet vårt.

Norske måten

– En dag mottok jeg den russiske presidenten Vladimir Putin sammen med kong Harald. Samme kvelden tok jeg på meg den blå uniformen og kjørte T-banen. Det var virkelig et rollebytte. Å sitte på Stortinget er fantastisk, men det kan også fylle hodet ditt med mye luft, og da er det viktig å komme ned på perrongen, presiserer Chaudhry, som forteller en historie han mener sier mye om landet vårt:

– Jeg skulle avløse på Tøyen, men hadde bilen parkert på Majorstuen. Mens jeg var på vei dit med banen i full uniform, fikk jeg blikkontakt med en av passasjerene på T-banen. Vi strevde begge litt med å plassere hverandre, men så viste det seg at han var høyesterettsjustitiarius. Hvilket fantastisk land, tenker jeg, der høyesterettsjustitiarius kjøper

vanlig billett og tar banen, der han møter visepresident på Stortinget i sporveisuniform. Hvilket annet land kan vise til noe liknende?

Å oppleve to personer i så frem-skutte posisjoner i samfunnet møtes på en slik måte, er mulig kun i Norge. Grunnen til at jeg legger så stor vekt på dette skyldes kanskje at jeg er født i Pakistan, eller kanskje at jeg har reist mye rundt og sett meg om, eller kanskje rett og slett bare fordi jeg liker å reflektere om denne type hendelser og deres implikasjon for et samfunns utvikling. Uansett – det var derfor jeg fortsatte å kjøre T-banen ved siden av politikken, selv om kombinasjonen kunne være krevende, oppsummerte tidligere YTF-medlem og stortingspresident Akhtar Chaudhry.

«Gult forbund?»

Historisk sett besto den norske arbeiderbevegelsen av LO som faglig gren og Arbeiderpartiet som politisk gren. Fra LO-hold har derfor blant annet YTF som partipolitisk uavhengig fått betegnelsen «gult forbund», som neppe er ment som noe kompliment.

– Største ubehaget hadde jeg som ung bussjåfør i Oslo, hvor jeg møtte «ulveflokk» av sjåfører på Maridalsruten, som var meget aktive NTFFere. Jeg valgte en gang å omtale dem som frontsoldater i den Røde

Arme, med resultat at jeg ble innkalt på møte med deres store idol Walter Kolstad. Men det gikk bra, ler Harald Eilertsen.

– En av grunnene til at jeg er i et YS-forbund er at vi er partipolitisk uavhengige og at det er plass til alle. Da jeg var med i NTF fikk jeg beskjed at om jeg var blå så var det ingen framtid der for meg som tillitsvalgt, forteller Fred O. Nibe som gikk ut av Transport i 2009, og siden har mye av æren for at antall lokale YTF-medlemmer siden har økt fra 14 til 139.

Frender, frender

I mer enn 40 år var Transport og NRAF (YTF) bitre uvenner, men fra og med tariffstreiken i 1998, har forbundene samarbeidet nært. Og boka «Ofra av makta 1945 –1955. Bussjåfører ville bestemme i eget hus. Resultatet blei splittelse» skrevet av redaktør Vegard Holm i Transportarbeideren, går i rette med påstandene om at NRAF var å regne som et upolitisk, borgerlig støttet «gult forbund».

Med dagens politiske utfordringer nasjonalt og internasjonalt har transportansatte i alle land, partier og forbund intet annet valg enn å stå sammen og engasjere seg for felles mål. Som Rudolf Nilsen oppsummerte: «Frender, frender er vi dog til sist!»

 redaksjonen@ytf.no

«Vi skal passe oss for at de politiske foraene blir elitearenaer. Det vil i så fall være et tilbakeslag for demokratiet, som har vist at vanlige mennesker, T-baneførere, drosjesjåfører eller skogsarbeidere alle kan gjøre en fantastisk innsats for å styre landet vårt.»

Akhtar Chaudhry

Trekk i lønn

Årsakene til lønnstrekk kan være mange. Men når kan egentlig arbeidsgiver trekke fra lønna mi?

Advokatene i YTF mottar ofte henvendelser fra medlemmer som har blitt trukket i lønn av arbeidsgiver, eller som har fått beskjed om at de kommer til å bli trukket i lønn. Årsakene til lønnstrekk kan være mange, for eksempel at man blir anklaget for å ha pådratt arbeidsgiver utgifter, at man skylder veskeoppgjør, eller at man rett og slett har fått feil sum utbetalt.

Det er viktig å vite at hovedregelen er at arbeidsgiver **ikke** har lov til

å gjøre trekk fra lønna. Men det finnes noen unntak. I denne artikkelen gjennomgår vi de to vanligste unntakene. Bestemmelsen som regulerer dette er arbeidsmiljøloven § 14-15 annet til fjerde ledd.

Skriftlig avtale?

Hvis lønnstrekket på forhånd er avtalt med skriftlig avtale

Mange arbeidsgivere tar inn en generell klausul i arbeidskontrakten om at lønnstrekk kan gjennomføres

ved feilutbetalinger. Sivilombudsmannen har uttalt at slike generelle klausuler ikke er konkrete nok, og dermed ikke er gyldige. Særlig i tilfeller hvor arbeidstaker er uenig i feilutbetalingen, blir slike klausuler fort sett på som ugyldige. Selv om du har en slik generell klausul i arbeidskontrakten din betyr det altså ikke automatisk at trekk er greit.

Hvis det helt åpenbart har skjedd en feilutbetaling i lønna må trekket avtales skriftlig etter at feilen har



Hovedregelen i arbeidsmiljøloven er at arbeidsgiver ikke har rett til å trekke deg i lønna.
(Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen)

«Hvis det helt åpenbart har skjedd en feilutbetaling i lønna må trekket avtales skriftlig etter at feilen har oppstått.»

oppstått. Grunnlaget for det konkrete trekket skal angis i avtalen. Hvis feilutbetalingen er stor skal summen nedjusteres slik at du har nok til livsopphold for deg og din familie.

Hvis det ikke er helt åpenbart at det har skjedd en feilutbetaling bør du ta kontakt med advokatene i YTF for en vurdering.

Skade eller tap

Hvis lønnstrekket er en erstatning for skade eller tap

Hvis lønnstrekket er en erstatning, for eksempel for at man har påført en skade på kjøretøyet, eller at det har oppstått et annet økonomisk tap, er det to ting å være oppmerksom på.

For det første gjelder det kun skade som er gjort forsettlig (ved vilje) eller med grov uaktsomhet (man burde handlet annerledes og man har handlet på en veldig klan-derverdig måte). Tap eller skade som har oppstått grunnet et uhell når man har tatt alle fornuftige forholdsregler, kan ikke trekkes fra lønna.

For det andre må arbeidstaker skriftlig erkjenne erstatningsansvaret. Hvis ansvar ikke erkjennes må arbeidsgiver gå til forliksrådet for å få dom for kravet før trekk kan gjennomføres.

Fratredelse

Hvis erstatningsansvaret oppstår i forbindelse med at arbeidstaker urettmessig fratrer sin stilling (såkalt «fantegang»), kan arbeidsgiver gjen-

nomføre trekket selv om dom eller skriftlig erkjennelse ikke foreligger. Typiske tilfeller er hvis arbeidsgiver må leie inn vikar og det medfører ekstrakostnader, eller hvis man mister et kjøreoppdrag på grunn av den urettmessige fratredelsen.

Også her er det lovfesta at arbeidstaker skal ha penger til underhold av seg selv og sin husstand til tross for trekket. Ofte blir løsningen at lønnstrekket gjennomføres med et delbeløp hver måned over tid, i stedet for at hele beløpet trekkes på en gang.

Før lønnstrekk som gjelder erstatning gjennomføres skal både «grunnlaget for trekket» og «trekkets størrelse» drøftes med arbeidstaker og tillitsvalgte, med mindre arbeidstaker ikke ønsker det. Her er det viktig at du får fremlagt bevis for de faktiske utgiftene arbeidsgiver har hatt slik at du kan ta stilling til erstatningsansvar på et forsvarlig grunnlag.

Ta kontakt

Ta kontakt med tillitsvalgt eller advokat

Vårt råd er å akseptere trekk i lønn bare når du er **helt sikker** på at du skylder pengene. Du har lov til å tenke deg om, kontakte tillitsvalgt og å få en gjennomgang av spørsmålet av en advokat før du eventuelt samtykker til trekket.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat –
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



ANNIKEN
AUNE
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Juridisk
rådgiver



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

FETE LØNNINGER TIL BUSSDIREKTØRER

Magasinet til Norsk Jernbaneforbund har gått gjennom 2017-regnskapene til de største busselskapene i Norge: Boreal, Nettbuss, Nobina, Norgesbuss, Tide, Torghatten og Unibuss. Undersøkelsen viste at bussdirektørene hadde en betydelig lønnsvekst.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Mest fikk Kjetil Førsvoll i Boreal Norge, som tidoblet lønnsutbetalingen fra 3,3 millioner kroner i 2016 til

33 millioner kroner i 2017. Årsaken til det voldsomme spranget var avvikling av en individuell pensjonsavtale. «Engangsvederlaget gjen-

speiler de opptjente og fremtidige pensjonsrettigheter som konsernleder ga avkall på», forklarer Boreal.

Konsernsjef Roger R. Harkestad i Tide fikk utbetalt 2,8 millioner, en lønnsvekst på 365.000 kroner. Konsernsjef Brynjar Forsberg i Torghatten ASA kunne cashé inn et tillegg på 436.000 kroner og fikk dermed en årslønn på 2,65 millioner.

Ole Engebret Haugen i Nettbuss ble forfremmet fra viseadministrerende til administrerende direktør i august 2017, og fikk til sammen drøyt 2 millioner i lønn for året. Mens Per Hansen, daglig leder i Boreal Buss, måtte nøye seg med drøyt 1,8 millioner kroner. Øystein Svendsen i Unibuss kunne på sin side notere seg en lønnsutbetaling på 2,1 millioner.

Den eneste av toppdirektørene i de største busselskapene som har gått ned i lønn, er Atle Rønning hos Norgesbuss, som fikk redusert lønna fra 1,8 millioner i 2016 til 1,65 millioner i 2017. Til sammenlikning hadde, ifølge tall fra SSB, bussførerne i Norge en årslønn på 420 000 kroner.



Kjetil Førsvoll i Boreal Norge har grunn til å smile. Han fikk utbetalt 33,3 millioner kroner i 2017, men må da riktignok spare opp til pensjon på egen hånd.

Presseklipp:

«Toaletter hjelper lite når man ikke har tid»

«Det finnes eksempler på bussjåfører som må stoppe langs veien for å gå på do i busker og kratt, og i sommer med bybaneførere som måtte gjøre det i buksen. Det er uholdbart at selskaper i sin iver etter profitt kutter i de ansattes tid til personlige behov, noe som er uverdige og ikke hører hjemme i 2018. Pliktopplyllende ansatte som ønsker å gjøre en best mulig for passasjerene og unngå at arbeidsgiver blir bøtelagt av Skyss, får valget mellom å holde ruten eller å bli forsinket, en forsinkelse som gjerne blir hengende igjen resten av arbeidsdagen.»

(Leserinnlegg i BA 30. august av Aleksander Lambrechts Solberg, tidligere tillitsvalgt YTF Bybanen og bystyrevara for Arbeiderpartiet)

«Vegane frustrerer sjåførane: – I praksis er det umogeleg å halde ruta»

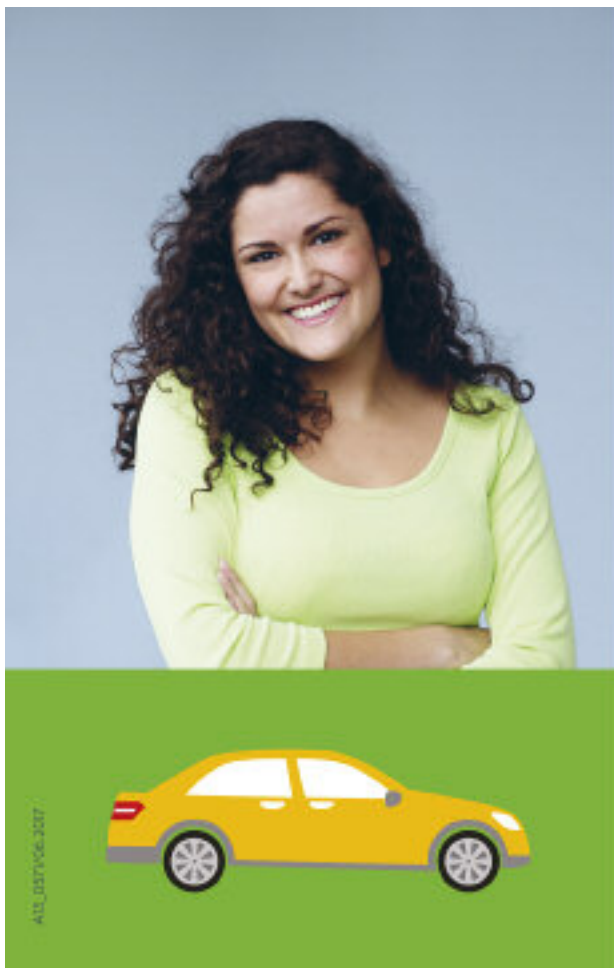
«For bussjåførar som er på vegen kvar dag, er smale vegar med aukand sommartrafikk ein stressfaktor. (...) Strekninga frå Jøsendal til Bu er problemet, verst er det frå Kinsarvik til Bjotveit, seier bussjåfør Tollef Rullestad. Ifylgje han er det ikkje uvanleg å bli ein halv forsinka på grunn av kork og kø. (...) At ikkje politikarane pressar meir på og tek initiativ til å få orden på vegane, skjønar eg ikkje. Det er vanskeleg å sjå noko handfast betring, seier han.»

(Hardanger Folkeblad, 17. august)

«Rolf (70) har vore yrkes-sjåfør i over 45 år»

«FJALER: Om den gamle aldersgrensa galdt, måtte Rolf Eldevik ha parkert bussen for godt i dag. Men som tilkallingssjåfør vil du finne han ved rattet enno ei tid. (...) Første året køyrde han ringbuss i Florø, men sidan 1974/75 har han hatt Dale som stasjoningsstad. Her har oppgåvene og kollegaene vore mange. (...) Han har teke seg tid til oppgåver utanom jobben; vore kasserar i YTF avd. 64 (Førde og omland) i over 20 år.»

(Firda, 18. august)



Husk at du får YS-pris på bilforsikring hos oss

Som YS-medlem får du 5 prosent ekstra rabatt på Norges mest kjøpte bilforsikring. Er du under 30 år, er rabatten på hele 15 prosent. Dette kommer i tillegg til samle-rabatten på enten 16 eller 20 prosent.

Regn ut din pris på gjensidige.no/bilkalkulator



PORTRETT



«DEG KAN VI BRUKE»

Familie, fotball, barnebarn, halvmaraton, buss, kursing, tillitsvern, vilje og øvelse. Slik kan Trude Valles oppskrift for å bli nestleder i YTF sammenfattes.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Yrkestrafikk treffer YTFs nestleder Trude Christin Sande Valle rett etter at hun proppfull av inntrykk har kommet tilbake fra de nordiske transportarbeidernes kvinnekongress i København. Der hadde hun, sammen med forhandlingsleder Linda Jæger, diskutert kvinnenes kår innen transportbransjen. Etter en kort mellomlanding og intervju i Oslo, satte hun kurs for EU i Brussel for å diskutere europeiske veitransportregler. Travelt program for en i utgangspunktet ganske vanlig bussfører fra Bergen.

– Vi lever i interessante tider. Bransjen står midt oppe i en teknologisk revolusjon som vil by på betydelige utfordringer for medlemmene våre. Jeg skulle ønske at arbeidsgiverne vil se hva vi ser, for vi farer ikke med tull når vi påpeker klare grunner for at folk søker seg vekk. Lønna er lav, vi er gjennomregulert på sekundet – hvor mange andre begynner på jobben klokka 06:53? – og vi har ikke engang skikkelige toalettforhold alle steder, forklarer YTFs engasjerte nestleder.

Ådnamark og Anfield

Da de var barn, fikk Trude og broren hver sin fotballbag i julepresang. Broren valgte Leeds, mens Trude

siden har holdt seg til Liverpool (og Brann selvfølgelig, hun er ihuga lokalpatriot med nystemte buekorps og alt hva der måtte tilkomme). Nå i høst realiserer hun en drøm om valfart til Anfield – en gave hun nylig fikk i femtiårspresang.

– Jeg påberoper meg peil på hva som foregår på en fotballbane, poengterer hun.

Da hun var ni, begynte hun nemlig selv å sparke fotball i Ådnamarka idrettslag. Ådna og Arne er gamle navn på Arna kommune, der Trude vokste opp med mor, far og storebror. Arna ble på syttitallet en del av Bergen.

Ådnamarka var et godt fotballag, som stort sett vant det som var av cuper og serier for jenter i Bergensområdet samt sølv i Norway Cup. Senere gikk klubben inn i den større sammenslutningen Arna-Bjørnar, som i dag spiller i eliteserien.

Dårlig taper

Fotballen preget oppveksten til ungjenta, som karakteriserer seg selv som ei guttejente som likte å leke cowboy og indianer.

– Jeg har alltid vært en dårlig taper, ikke først og fremst på egne vegne, men på lagets. Vi må være motivert

for å være best. Så kan vi ikke alltid vinne, men vi må alltid være villige til å gjøre vårt beste.

Kampviljen fra fotballbanen fikk hun bruk for da livet buttet i første halvdel av tjuetåra. To barnefødsler gjorde at fotballstøvlene måtte legges på hylla, så ble hun skilt, havnet bokstavelig talt på gata uten nåla i veggen og måtte i en periode flytte hjem til mor og far.

Tøffe år

– Økonomien var elendig, jeg var svartelistet og hadde ikke penger til mat neste dag. Det var virkelig noen knalltøffe år, inntil jeg begynte å kjøre buss og forsto at jeg dugde til noe.

Ballasten var tre års handelsskole og yrkesskole på kokk- og servitørlinje, men læretida ble avbrutt av barnefødslene. Etter å ha vært hjemme en tid med barna, forsøkte hun seg så som lastebilsjåfør, men kombinasjonen med å være småbarnsmor funket dårlig. Hva skulle hun finne på?

– Selvtilliten var på bunnen, men heldigvis hadde jeg gode hjelpere rundt meg. Foreldrene mine lærte meg at jeg kunne få til alt jeg ville, bare jeg turte å prøve. Og så traff jeg ham som jeg nå er gift med, som også hadde klokkertro på meg.

«Puh, jeg hadde klart det! Plutselig slo en sterk viten ned i meg: Det er dette jeg vil arbeide med.»

Bussjåfør ville hun ikke bli, hun var bestemt på at det ikke var noe for henne. Men så lot hun seg likevel overtale til å ta en telefon til Gaia, der hun fikk jobb på dagen.

Bussåpenbaring

- Så kom dagen da jeg skulle kjøre min første vakt alene. Jeg gruet meg veldig da bussen ble fylt med passasjerer på Os, kunne jeg virkelig håndtere alle disse folkene på egen hånd? Fra jeg satte på blinklyset og svingte ut fra holdeplassen husker jeg ingenting, men da jeg var fremme, satt jeg igjen med en mektig mestingsfølelse. Puh, jeg hadde klart det! Plutselig slo en sterk viten ned i meg: Det er dette jeg vil arbeide med.

Selv om hun til å begynne med kjørte deltid, ble Trude straks en meget ivrig bussjåfør, jobbet både dag og natt, syntes at nattbussene var fulle av trivelige mennesker. Den positive energien ble lagt merke til, hun ble raskt rekruttert til YTF og det gikk ikke mange dagene før hun ble tilbudt et tillitsverv.

«Så bra»

- Jeg svarte at jeg ikke ville bli tillitsvalgt om jeg ikke ble kurset. Det var greit, og ikke lenge etter ble jeg sendt til Oslo på trinn 1 med Arnold Stenhjem som kursleder. Der ble jeg tatt svært godt imot. Siden fulgte trinn 2 i Drammen og trinn 3 hjemme i Bergen.

Som varatillitsvalgt hos Gaia fikk Trude sin første sak. Noen hadde varslet om at arbeidsmiljøet var dårlig blant kvinnene på arbeidsplassen. Ved nærmere undersøkelse

viste det seg at noen hadde kranglet, men det var ikke verre enn det.

Trude så ingen grunn til å mobilisere avdelingsstyret og leder Frode Sælen, men meldte fra til arbeidslederen at saken var løst.

- Så hadde vi årsmøte, der Frode var til stede. En mannlig kollega angrep Frode for at han ikke hadde ordnet opp i den angivelige konflikten mellom kvinnene. Da tok jeg ordet og forklarte at Frode ikke kunne lastes, fordi jeg hadde håndtert saken på egen hånd. Frode fortalte etterpå at han aldri hadde opplevd å bli forsvart på den måten. «Deg kan vi bruke til noe», var hans konklusjon.

På totusentallet skjedde mye. Gaia ble en del av Tide, og Trudes YTF-avdeling 80 ble til avdeling 2, forbundets største. Selv ble hun valgt inn i avdelingsstyret, det skjedde ikke uten gnisninger, fordi ansiennitet og kvinnekvotering sto mot hverandre. Og Trude ga følgende melding til Frode Sælen: «Når du går av med pensjon om noen år, så vil jeg ta over.» «Så bra!», lød svaret.

Livsstil

- Med årene hadde jeg skaffet meg god oversikt. Over bedriften, der jeg foruten kjøringen også arbeidet som trafikkleder og instruktør med utsikt til en gang å bli driftsplanlegger. Men jeg var vel så fascinert av å være tillitsvalgt og bidra til å løse problemer gjennom dialog og forhandlinger. Første gang jeg deltok i forhandlinger ga meg en aha-opplevelse. «Det dere foreslår kan jeg ikke selge inn til medlemmene mine, men hvis vi bare gjør sånn og sånn...» Opplevelsen av

å bli hørt og bli tatt hensyn til av bedriften var sterk.

YTF var også gode til å belønne aktive tillitsvalgte, for eksempel gjennom verveturer til København og Stockholm. For Trude ble det å være tillitsvalgt og slåss for demokrati og rettferdighet en livsstil. Hun vokste i gradene og ble sekretær i avdeling 2, samt regionleder i Hordaland.

- Jeg gikk i lære hos Frode Sælen og Arnold Tveit og fikk ansvar å vokse med. Etter hvert som kunnskapen satt, fikk jeg utfordringer av bedriften også, både i bedriftsforsamlingen og i styret i Tide Buss.

Stort sprang

Det store spranget fant imidlertid sted i 2016. Da overtok hun først – som forespeilet – lederklubba i avd. 2 etter Frode Sælen, før hun på landsmøtet samme høst ble valgt som historiens første kvinnelige nestleder i YTF.

- Mange runder måtte tas med meg sjøl før jeg klarte å bestemme meg. Men nå har det seg sånn at jeg alltid har vært dårlig til å si nei, det tør jeg ikke, da er det lettere å innrømme etterpå at «det ikke var noe for meg». Men det har ikke vært aktuelt å si i dette tilfellet, for de siste to årene har vært en drøm. Nestledervervet har gitt meg masse gøy å jobbe med.

Løpende mormor

Her må to vesentlige vitamin-innsprøytninger nevnes:

- I februar 2015 ble jeg mormor, noe som er det største som har hendt i livet mitt. I juli i år fikk jeg mitt andre barnebarn, og siste nytt er at jeg også skal bli farmor til en liten



Trude Valle ble historisk som YTFs første kvinnelige nestleder i 2016. (Foto: Arne Danielsen)



Trude innleder om temaet «retten til å slå lens» på YTFs anbudskonferanse i 2015. (Foto: Arne Danielsen)



Trude Valle sammen med Bergens ordfører Marte Mjøs Persen etter åpningen av YTFs landsmøte i 2016. (Foto: Arne Danielsen)

gutt. Jeg gleder meg voldsomt – og jeg er ingen bestemor som sitter i en krok og strikker, men en som er med og bygger hytte.

Dernest:

– Jeg er lidenskapelig opptatt av å løpe. Så tenkte jeg: Jeg må tørre å like meg sjøl og skaffe overskudd til alt jeg har lyst til å gjøre. Derfor startet jeg å løpe, og på et halvår trente jeg meg

opp fra å klare en kilometer til å løpe halvmaraton. I 2016 løp jeg fem halvmaratoner, ett skogsløp og ett sekstimersløp!

Store forventninger

Barnebarn og løping har til sammen satt turbo på damen.

– Da jeg tok nestledervervet, sa jeg til Jim at «du får fire år, så overtar

jeg». Men etter et par måneder hadde jeg ombestemt meg, for det er mye å lære og langt fram. I tillegg til å ville noe, må man nemlig også trene. Om du ikke trener, blir du ikke god. Men nå er jo Jim 10 år eldre enn meg, så vi får se om noen flere år...

 redaksjonen@ytf.no

NAKNE VOGNER

Historie er kultur. Veteranbiler er kultur. Også tunge biler og busser. Enig? I så fall bør du kanskje lese Veteranlastebilen, etter eget utsagn Norges tyngste veteranbilblad.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

For mer enn tjue år siden, da undertegnede var redaktør for Oslo Sporveiers bedriftsblad Sporveisnytt, holdt jeg meg med egne « pornosider » og egen « pornoredaktør ». Sidene, som brakte tekst og bilder av sporvogner fra hele verden, hadde en stor og entusiastisk lezerskare.

«Porno» er i denne forbindelse altså definert som «nakne vogner». Jeg husker vi en gang kom over en reportasje i et mykpornoblad der en nakenmodell turnet i pjolterstengene på en gammel sporvogn. For moro skyld spurte vi daværende administrerende direktør Knut Skuland om han syntes dette var en sak for presseklipp? Den sindige sørlendingen tenkte seg om lenge før han svarte: «Ja, jeg ser jo at det er en Høka-trikk.»

Lokal bussdrift

Nok om det, trikkefolket har alltid vært gode på å dokumentere historien. Så også bussfolket. For drøyt tre år siden besøkte Yrkestrafikk bussterminalen i Haugesund. Lengst inne i gangen i annen etasje disponerte Rogalands-avdelingen av Rutebilhistorisk forening to store rom, riket til Olaf Svandal, veteranbussfører, mangeårig YTF-tillitsvalgt og ihuga busshistoriker.

Samlingen besto av alt fra skilt, uniformer, vesker og billetter, fotografier og bøker – ja, alt som kan dokumentere den lokale bussdriften. I tillegg kjørte Svandal en Dodge veteranbuss fra 1949 rundt i byen i turist-sesongen.

Sildaboggien

Bladet Veteranlastebilen besøkte også Haugesund, for å lage reportasje fra «Sildaboggien», et lastebiltreff som i sommer ble arrangert for ellefte gang. Programmet var denne gangen, som alltid, kortesje og bilutstilling på dagen med tilhørende festivitet på kvelden.

Her var en rekke arbeidshester representert i en fire siders fotoreportasje: En Ford AA lastebil registrert for 12 personer, en Dodge begravellesbil fra 1940, en tidligere militær Bedford J3, 1961-modell – og sannelig også den tidligere omtalte Dodge-bussen. Sildaboggien ble i år lagt sammen med forbundet Kystens landsstevne, som fikk besøk av 150 historiske båter.

Midtsidebilde

Redaktør Tormod Magelssen, en merittert tungbiljournalist, skriver i sin leder at i utgave #6 2018, som kom på sensommeren «kan vi nok en gang tilby et ganske vidt spekter av artikler, og enten du liker rutebilhistorie, lese treffreportasjer, oppleve historiske kjøretøy, eller mimre om gamle dager så håper jeg det faller i smak.»

Vi noterer oss artikler fra alle slags veteranbiltyper fra hele landet, og Magelssen oppfordrer leserne til å sende inn tekst og bilder om alt som rører seg på denne fronten. Som ethvert anstendig «pornoblad» har Veteranlastebilen dessuten sitt midtsidebilde, denne gangen en splitter naken 1996 Scania T143H fra 1996. Veteranlastebilen kommer med åtte utgaver i året, og utgis av Egmont.

 redaksjonen@ytf.no



En Dodge 1949 fra Haugesund er en gjenganger i veteransammenheng.



«Enten du liker rutebilhistorie, lese treffreportasjer, oppleve historiske kjøretøy, eller mimre om gamle dager så håper jeg det faller i smak.»

Tormod Magelssen,
redaktør Veteranlastebilen

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlærling
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



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



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Assisterende
forhandlings-
sjef
lin@ytf.no



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



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat –
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett
josefine@ytf.no



Marius Træland
Advokat-
fullmektig
marius@ytf.no



Anniken Aune
Juridisk rådgiver
anniken@ytf.no



Hanne Hareide Skårberg
Juridisk rådgiver
hanne@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



Synne Pernille Jakobsen
Vergerådgiver
993 65 058
synne@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



Jim Klungnes
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



Trond Jensrud
Gen. sekr
913 10 960
trond@ytf.no



Arne Danielsen
Redaktør
474 00 989
ame@ytf.no

Dårlige eiere?

Bussbedriftene har dårlig inntjening. Slik har det vært i flere år. Marginene ligger kanskje på et par prosent. Noen taper penger. De fleste selskaper i de fleste bransjer kan tape penger fra tid til annen. Men i bussbransjen har dette, i perioder, vært regelen mer enn unntaket. Det er en situasjon som toppledelsen i selskapene selv har et ansvar for at de har havnet i. Det er ledelsen som «bestemmer prisen» de skal ha betalt. Hvis de er for dyre, så vinner de ikke anbudet. Det er riktig. Men det bør likevel være å foretrekke fremfor å tape eiernes penger år etter år.

Bussjåføryrket fremstår lite attraktivt. Det er belastende, med høyt arbeidspress. Arbeidsdagen er preget av stillesittende arbeid, ubekvem arbeidstid og uregelmessig livsstil og spisevaner. De ansatte opplever arbeidsdagen som stadig mer krevende og stressende, noe som fører til helseplager. Høyt sykefravær er en følge av dette. Sykefraværet rapportert i fjor var 1,5 prosent høyere enn landsgjennomsnittet og lå stabilt på cirka 9 prosent i NHO-området. Dette koster antagelig nærmere 100 millioner enn 10 millioner.

Stress fører for mange til «høye skuldre», noe som igjen kan føre til flere skader og mindre miljøvennlig kjøring. Dieselforbruk er også en stor kostnad. Å redusere den med noen få prosent, som er realistisk, betyr mange millioner spart. Det samme gjelder generell slitasje på bussene. Aggressiv kjørestil medfører økt slitasje på bremses, drivlinje, motor og dekk.

Skader koster penger. Å reparere store kjøretøy er dyrt for bedriftene. Derfor burde det være et prioritert område å unngå skader. Det kan også oppstå personskafer som det nærmest er umulig å sette en pris på. Dersom skadeomfanget skal reduseres, så er

noe av det viktigste å gi sjåførene en realistisk kjøretid og en arbeidsdag der de ikke må kjøre med «høye skuldre» og konstant stress. For ikke å snakke om at de innimellom kan ha (et stort) behov for å komme på toalettet, uten at muligheten er der. Dette er ikke god sikkerhetstenkning!

De ansatte og fagforeningene opplever stadig mindre medbestemmelse og innflytelse over egen arbeidssituasjon. Dette har blitt en utfordring både for oss som allerede er bussjåfører og for rekrutteringen av nye sjåfører. Bedriftene lager i stadig større grad skift- og turnusplaner der synspunktene til de ansattes representanter i liten grad tas hensyn til. Det fører til arbeidsplaner som oppleves som strammere og som i liten grad tar hensyn til at også bussjåfører må kunne planlegge fritiden. Vi ønsker forutsigbarhet. Mange sjåfører gir uttrykk for at de har en arbeidsdag og fridagsturnus som de ikke trives med, noe som er uforståelig, for hvis det finnes en bransje der det er mulig å lage arbeidsplaner man trives med, så er det bussbransjen! Når bedriftene ikke klarer å få til ordninger som folk trives med, skyldes det dårlig ledelse.

Oppsummert: Bussbedriftene har lav inntjening, høyt sykefravær, er lite attraktive som yrkesvalg for unge norske jenter og gutter, de ansatte opplever mindre medbestemmelse og en negativ utvikling med en stadig mer presset arbeidsdag og et økende misforhold mellom lønnen de får og ansvaret og kravene de møter i jobben.

Da det må være lov å stille spørsmålet om hva eierne av disse bedriftene mener om tingenes tilstand? Synes de at ledelsen er optimal? For undertegnede blir det underlig, når man i tillegg leser om lønnsveksten til direktørene i disse bussbedriftene.

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



Mens bussjåførene ble avspist med om lag 2500 i årlig lønnstillegg, fikk mange av direktørene hundretusener, noen en lønnsøkning tilsvarende en bussjåførs årslønn. Er dette klokkepengebruk? Utviklingen må jo være ønsket, siden eierne belønner direktørene sine så rikelig.

Hadde enda selskapene tjent penger til eierne, så kunne man med en slags skrudd logikk forstå at det ble «skviset» litt på andre områder. Da ville jo «skvisingen» hatt en hensikt. Men slik er det ikke. Selskapene ser dessverre ut til å styre mot dårligere tider både for ansatte og eiere. Dette er eiernes ansvar. Derfor er min oppfordring til eierne: Unngå krisen! Bruk mer penger på sjåførene. Gi dem en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av! Det lønner seg på sikt.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Årets skuespiller

Du har blitt kåret til årets skuespiller, herr Kwartbas. Ingen har klart å spille sin rolle så godt som deg. Du blir beundret. Dine kolleger står med tom pengebok, mens du kan bla deg gjennom seddelbunkene. Du kan si opp sjåfører uten at det går ut over nattesøvnen. Det er en glede for deg å frontkollidere verbalt med yngstemann i stallen.

Du lever deg inn i rollen bedre enn noen, herr Kwartbas. Dine likemenn sliter med noe de kaller samvittighet. Slike ting plager ikke deg. De Grådiges Hovedorganisasjon mener du er et eksempel. Det er ikke mange som kan spille sin lederrolle så godt som deg. Dine egne følelser er permanent utkoblet, bryteren er slått av og sikringen er tatt ut.

De Grådiges Hovedorganisasjon har som formål å presse så stor arbeidsinnsats som mulig ut av sine ansatte, samtidig som de skal betale dem så lite som mulig. Det er for dette du har blitt årets skuespiller.

Rollespillet er godt i gang, herr Kwartbas. Vi gjør oss klare for neste akt. Denne karen er også med i spillet. Vi har nesten glemt hva slags rolle vi hadde og hva slags kostyme som kler rollen. I et par tiår har vi trodd Siv i Høyet og Karl i Hagen skulle gi oss penger i pungen. Jonas i Størhuset og Trine i Halmen har heller ikke gitt oss noe å gå på butikken med. Forestillingene deres har vært fornøylige. De har spilt sine roller i den høyeste divisjonen og kommet godt ut av det.

Vi må bare beklage, herr Kwartbas. Vi har spilt utdelige roller. Vi har ikke flagget vårt ståsted som arbeider tydelig nok. Vi har snytt deg for mange gode pengediskusjoner. Vi må bare beklage at vi har gått i kleskodefella. Vi har kommet til forhandlingsmøtet med koffert, frisert nakke, dress og terylenbukse. Vi har ikke vært mann for vår hatt og frakk. Det kler oss ikke.

Som arbeider blir vi handlingslammet i den habitten. Neste akt i rollespillet handler om kostymer. Vi kommer ikke til forhandlingsbordet med hatt og frakk. Det skuespillet taper vi. Vi skal spille et gammelt skuespill. Et skuespill som ga penger i både poser og sekker. Vi skal ha mer å gå på butikken med, og du skal kreve mer for dine frakter, herr Kwartbas.

Dette er et spill, og vi skal spille rollene våre rett fra manusarket. Vi skal ikke distraheres av stive snipper.

Neste akt i rollespillet vil få deg i ubalanse, herr Kwartbas. Det er ikke noe som har gitt oss mer penger i forhandlinger enn kostymet flanelleskjorte med hvit t-skjorte under. Det kan være med oppbrettede ermer, slik at musklene taler. Den rutete flanelleskjorta skal være romslig og i skjortelommen skal det stikke opp en smarttelefon. Vi følger med i tiden.

«De Grådiges Hovedorganisasjon har som formål å presse så stor arbeidsinnsats som mulig ut av sine ansatte, samtidig som de skal betale dem så lite som mulig.»

Det er ingen tvil om identiteten, herr Kwartbas. Det er ikke mulig å bytte side og manuskriptet er enkelt. Vi selger varer og skal ha bra betalt.

Gladiola

