

YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2019



Stadig flere ukrainere

S 4


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



HUMAN TOUCH

SNILLE GUTTER BER IKKE OM NOE, MEN SÅ FÅR DE IKKE NOE HELLER, HETER DET. DET ER PÅ TIDE AT VI TVINGER POLITIKERNE VEKK FRA DATASKJERMENE SINE FOR Å SVARE PÅ SPØRSMÅLET: HVOR ER DET EGENTLIG VI ER PÅ VEI?

Tidligere i år var vi en smule syrlig her på lederplass vedrørende samferdselsministerens «Transport 21»-gruppe som skal utrede framtidens transportutfordringer, der verken bransjens ansatte eller brukere var invitert. Resultatet var at undertegnede faktisk ble invitert til et såkalt «innspillmøte» vedrørende framtidens godstrafikk. Noe vi selvsagt takket ja til, for det er jo viktig å være frampå for å bli hørt.

Møtet var godt, med gode deltakere og standpunkter, likevel satt vi igjen med en stadig økende bekymring om at dagsorden rundt framtidens transportløsninger i større og større grad handler om duppeditter og teknologiske løsninger. Følelsen av å være et fikenblad for å dekke de mer menneskelige sidene var nagende.

I innkallingen til møtet ble vi bedt om å forberede en kort innledning. Vi tillot oss å understreke følgende fire problemstillinger:

Er vi til for maskinenes skyld, eller er maskinene til for menneskenes skyld?

Den amerikanske statsviteren og politikeren Francis Fukuyama formulerer problemstillingen slik: «Vi får evnen til å endre mennesket før vi får kunnskapene om hva endringene medfører.» Konklusjonen er at det åpenbart er nødvendig med en politisk debatt om veien videre – ikke bare teknologisk – og der er fagbevegelsen selvsikre.

Sjåføryrket er i forandring, men ikke under avvikling.

Tvert om mener ekspertene at vi vil trenge flere sjåførere. Automasjon vil skje der dette er naturlig og rasjonelt, men ikke all trafikk egner seg for automasjon. Samtidig er transportbehovet sterkt økende. Derfor råder toppsjefen i Volvo Bussar, Håkan Agnevall, sine venners barn til å bli sjåfører.

Når teknologi utvikles og oppgraderes, må operatørene utvikles og oppgraderes tilsvarende.

I dag er situasjonen motsatt: Praktisk arbeid nedvurderes og lønns- og arbeidsforholdene er under press, som følge av et menneskefiendtlig og til dels ulovlig jag etter lavest mulig pris. Denne utviklingen må snus.

Sjåførere er vesentlige i det grønne skiftet.

Gode sjåførere er for det første en viktig del av de praktiske løsningene som må gjennomføres – I tillegg kan sjåføryrket gi mange nødvendige alternative arbeidsplasser for ansatte som på sikt må omskoleres fra oljesektoren. Derfor må sjåføryrket satses på og oppgraderes.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Polakkene blir for dyre – nå kommer ukrainerne	4
Usikkerhet om selvkjørende biler	6
Tolererer kjeltringstreker	8
«Vi må skjønne mer»	12
Oppfølging, oppfølging, oppfølging	16
På kryss & tvers	18
Spørsmål og svar om arbeidstid	20
«Det handler om pæng!»	24
«Hallo nu jäklar, nu kör vi»	26
Portrett: «Han blide»	29
Åpen port i Vognhall 5	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

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 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.



POLAKKENE BLIR FOR DYRE - NÅ KOMMER UKRAINERNE

GRENSEUNDERSØKELSEN SOM YTF UTFØRTE PÅ SVINESUND I SOMMER OM LØNN OG ARBEIDSFORHOLD BLANT UTENLANDSKE SJÅFØRER, VISER AT ANTALL UKRAINSKE SJÅFØRER PÅ NORSKE VEIER HAR MER ENN DOBLET SEG DE TO SISTE ÅRENE. DETTE BEVISER AT EN MEGET BEKYMINGSVERDIG TREND NÅ OGSÅ HAR NÅDD NORGE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

YTF undersøkte blant annet sjåførenes nasjonalitet. Andelen polske sjåfører er høy, men har ikke endret seg siden en tilsvarende undersøkelse for to år siden. Oppsiktsvekkende er derimot økningen av sjåfører fra Ukraina. Mens andelen ukrainere for to år siden var om lag 6,5 prosent av alle utenlandske sjåfører som passerte over Svinesund til Norge, var den tilsvarende andelen i år 15 prosent. Andelen ukrainske sjåfører hadde altså mer enn doblet seg.

Dermed er tendensen som representanter for Vegvesenet fortalte oss på grensa, nemlig at andelen ukrainske sjåfører hadde økt betydelig, tallfestet og dokumentert.

I skrivende stund er ikke tallene fra årets undersøkelse ferdig analysert, men for to år siden ble det påvist at det var tydelig flere sjåfører enn biler fra Ukraina, noe som tyder på at ukrainske sjåfører er ansatt i, eller innleid for å kjøre i andre land.

Voldsom migrasjon

Hva kommer så dette av? For det første har styrkingen av forbindelsene mellom Ukraina og EU ført til en valfart av ukrainere til Schengen – særlig til nabolandet Polen. Årsaken er enkel: Mens gjennomsnittslønna per måned i Polen i 2018 var 790 Euro, var den i Ukraina kun 210 Euro.

Ifølge den polskbaserte nettavisen «trans.info» mistet Ukraina bare i 2015 rundt 12 prosent av sin samlede arbeidsstyrke. FN estimerer at befolkningen i Ukraina vil krympe fra 44,2 millioner til 36,4 millioner i 2050,

hovedsakelig på grunn av arbeidsutvandring.

Flere anslag går ut på at det i dag befinner seg mer enn en million ukrainske fremmedarbeidere bare i Polen, og polsk fagbevegelse advarer nå sterkt mot sosial dumping. En av de største gruppene som har forlatt Ukraina var lastebilsjåførene, i så stort antall at det forårsaker store logistikkutfordringer i hjemlandet.

Transittlandet Polen

Men alle sjåførene forblir altså ikke i Polen. Mange eksempler finnes på at Polen fungerer som det rene transittland for arbeidskraft til resten av EU/EØS-området. Ved å få arbeidstillatelse i Polen, er porten åpnet for å kunne arbeide i hele sonen. Håndhevingen av disse reglene er delegert fra EU til nasjonalt nivå.

«Mens gjennomsnittslønna per måned i Polen i 2018 var 790 Euro, var den i Ukraina kun 210 Euro»

For tredje gang utførte YTF 22. august en omfattende undersøkelse av utenlandske sjåførers lønns- og arbeidsforhold.



Et tilfelle vi tidligere har beskrevet i Yrkestrafikk er saken der filippinske sjåfører fikk visum til og arbeidstillatelse i Polen, for å bli ansatt i det polske datterselskapet til danske Kurt Beier Transport for så å bli transportert til Danmark der de ble innkvartert under usle kår. Tilfellet var så ekstremt at det ble fordømt av store deler av bransjen, men mønsteret med rekruttering av østeuropeiske sjåfører i Polen til arbeid i Vesten med polske lønninger, er tydelig.

Bring Trucking

Nå i høst proklamerte Postens slovakiskbaserte datterselskap Bring Trucking at de etablerte en avdeling i Polen. Selv begrunner Bring etablerin-

gen med at den geografiske nærheten til Skandinavia er viktig, men enda viktigere er at «godset oppstår i Polen og at vi ønsker å frakte det til Skandinavia». Nærheten til det blomstrende østeuropeiske arbeidsmarkedet med sjåfører på billigsalg fra Ukraina og Hvite-Russland er kanskje også en faktor?

– Jeg hadde forventet at et norsk, heleid statlig selskap heller satset på norske arbeidsplasser, uttalte YTFs generalsekretær Trond Jensrud i en kommentar til etableringen.

– Regjeringen har jo jobbet mye for å få vedtatt gode regler for dette gjennom EUs mobilitetspakker. Det hadde

jeg håpet at regjeringen tenker på også når de utøver sitt eierskap, påpekte Jensrud.

Race mot bunnen

Så er vi pinlig klar over at «internasjonal transport» (transport over landegrensene) er en kategori og «kabetasje» (utenlandsk transport innen et annet land) en annen, og at det er innen kabotasje kjøring at reglene om allmenngjort (norsk) lønn brytes systematisk. Generelt er uansett racet mot bunnen en åpenbar trussel mot norsk godsbransje. Vi kommer tilbake med detaljer fra undersøkelsen, blant annet med graden av kabotasje kjøring.

✉ redaksjonen@ytf.no

USIKKERHET OM SELVKJØRENDE BILER

DE FLESTE MEDLEMMENE TROR DET VIL TA MANGE ÅR FØR SELVKJØRENDE BILDER BLIR VANLIGE PÅ NORSKE VEIER. DETTE ER BLANT OPPLYSNINGENE SOM KOMMER FRAM I YTFs STORE MEDLEMSUNDERSØKELSE, SOM NYLIG BLE AVSLUTTET.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Interessant er at viljen til omskolering også er markant blant eldre medlemmer»

41 prosent av YTF-medlemmene tror det vil ta mer enn 20 år før selvkjørende biler blir vanlige på norske veier, mens kun syv prosent tror at dette er mulig i løpet av fem år.

En tredjedel tror at selvkjørende kjøretøy har liten eller ingen betydning for bransjen, mens omtrent like mange spår at sjåførene vil miste jobben. Av den siste tredjedelen tror de fleste at sjåførene vil få nye oppgaver på kjøretøyet eller i bedriften.

Positive til omskolering

Flertallet er lite villig til å være ansvarlige for en selvkjørende buss eller lastebil. Størst vilje til ansvar finnes naturlig nok blant de yngste aldersgruppene, og flere på buss enn på gods.

Atskillig flere stiller seg positive til å omskolere seg for å bli i bransjen hvis

selvkjørende kjøretøy tar over. Her er heller ikke alderstrenden like markant. Interessant er at viljen til omskolering også er markant blant eldre medlemmer, for eksempel stiller 27 prosent av medlemmene mellom 60 og 66 år seg positive til omskolering.

God oppslutning

Dette er bare en liten smakebit fra medlemsundersøkelsen, som i skrivende stund ikke er ferdig analysert. Kommunikasjonsansvarlig Tormund Hansen Skinnarmo er i utgangspunktet fornøyd med oppslutningen. Han har fått inn hele 2856 svar, det vil si at drøyt hvert fjerde medlem har tatt seg bryet med å svare, de fleste eldre enn 35 år.

Hva så med Yrkestrafikk? Jo, halvparten svarer at de leser nesten hver

utgave, mens kun tre prosent oppgir at de aldri leser bladet. Andelen aktive lesere øker med alder og ansiennitet. Menn leser Yrkestrafikk oftere enn kvinner og medlemmer i distriktene er mer ivrige lesere enn byfolk.



Kun syv prosent tror selvkjørende biler blir vanlige på norske veier i løpet av fem år. Usikkerheten samsvarer ganske godt med «ekspertisens» kalkyler.

Nå burde du erstatte diesel med diesel

Preem er et drivstoffselskap som gjør en forskjell. Vi erstatter deler av den fossile andelen med biodrivstoff, som kommer fra fornybare råvarer. Preem Evolution Diesel minsker effektivt utslippene av karbondioksid sammenlignet med den vanlige fossile dieselen – og er et enkelt valg når man ønsker å leve mer miljøbevisst.

Les mer på preem.no

Det er en forskjell



TOLERERER KJELTRING- STREKER

I MER ENN TI ÅR HAR POLSKE PIRATBUSSENER PÅ TORP KUNNET LE AV NORSKE MYNDIGHETER SOM IKKE KLARER Å STOPPE EN VIRKSOMHET SOM ÅPENBART ER LOVSTRIDIG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Vi sjåførere har filmet og gjort alt mulig for å dokumentere virksomheten de bedriver»

Bakteppet er Ryanairs flyruter til og fra Polen, med avganger samlet på Sandefjord lufthavn Torp. På siden av lovlydige busselskaper som frakter busspassasjerene til og fra flyplassen, driver i tillegg en rekke polske piratbussener omfattende virksomhet ved siden av til polsktalende passasjerer.

Allerede i 2009 anmeldte Unibuss Ekspres pirattrafikken med minibusser til og fra Sandefjord lufthavn Torp. Ti måneder senere fikk selskapet underretning fra Politiet om at «forholdet» var henlagt på grunn av mangel på bevis, til tross for at Unibuss kunne påberope seg at den ulovlige persontransporten var godt kjent både av taxisjåførere, Torp lufthavns egne ansatte samt selskapets egne bussjåførere.

Rutebuss eller turbil?

Siden den tid har flere av de polske piratselskapene søkt Statens Vegvesen og fått innvilget løyve for turbusstransport, og forsøker på denne måten å skape et skinn av legitimitet. Dette har imidlertid fått Paulsen Buss AS til å reagere. Selskapet har ruteløyve for persontransport på strekningen Horten-Åsgårdstrand-Torp etter fast ruteplan og faste stoppesteder, et opplegg som nærmest ble blåkopiert av ett av piratselskapene, altså åpenbar rutekjøring.

Vestfold fylkeskommune, som er myndigheten som innvilger ruteløyve, skrev brev til det aktuelle polske

piratselskapet – Polish and Norwegian Services AS alias Miami Bus – og påla dem å opphøre med ulovlig kjøring straks. Men polakkene påberopte seg at de kun kjørte forhåndsbestilte turer, altså turbilkjøring. Dermed satte de fylkeskommunen sjakk matt.

Soper med seg

Men selv om polakkene påberoper seg at de kun bedriver turbilkjøring, finnes drøssevis av bevis på at de åpenbart bedriver rutekjøring.

- Ofte kommer passasjerene først til oss og spør om pris, og så går de til dem etterpå. Det er vel bevis nok på at ikke turene er forhåndsbestilt, for-



Fra nettsidene til Polish and Norwegian Services AS alias Miami Bus. Et par norsk-språklige busser har forsøkt å henvende seg til «selskapet», men piratene gidder ikke å svare engang.

teller Tomi Riecki, sjåfør på Torpekspressen og YTF-medlem.

- Jeg har kjørt denne ruta i 11 år, og de har holdt på på samme måte i hvert fall i 8-9 år. De starter noen minutter før oss fra Oslo, og soper med seg passasjerer på alle holdeplasser. Ofte tar vi dem igjen i Drammen, forteller Tomi som selv har opplevd å bli truet med juling av polakkene fordi han har notert registreringsnumrene på minibusene deres.

- Vi sjåfører har filmet og gjort alt mulig for å dokumentere virksomheten de bedriver.

Rutetid og stoppested

Etter at også NHO Transport har engasjert seg i saken, bekreftet Vegdirektoratet i februar at de er klar over at polakkene bedriver noe som åpenbart likner regulær rutetrafikk. I et brev heter det at «I løpet av en morgensesjon ble det observert opp til 22 busser i transport ved Torp. Det er i hovedsak minibusser som blir benyttet. De firmaene som jevnlig driver slik transport har nettsider hvor de informerer om rutetider og i mange tilfeller oppgir pris fra faste stoppesteder.»

Statens vegvesen innrømmer at de har følt usikkerhet rundt de faktiske forholdene, hvordan reglene skal tolkes og

hvem som er rette myndighet til å se videre på saken. Men slår samtidig fast at der det er påvist at foretak driver transport mot vederlag uten de rette tillatelser, kan utekontrollen etter Yrkestransportlovens §§40 og 41 kreve bruksforbud, anmelde og/eller inndra kjennemerker.

Så vidt Yrkestrafikk erfarer ligger ballen i skrivende stund hos Statens Vegvesens utekontroll. Imens ler de polske busspiratene fortsatt hele veien til banken, som de altså har gjort relativt uforstyrret de ti siste årene...

✉ redaksjonen@ytf.no

STATS- BUDSJETTET: LITE TIL VEI- SIKKERHET

YTF ER SKUFFET OVER

REGJERINGENS MANGLENDE

SATSNING PÅ RASSIKRING OG

SIKKRING AV NORSKE TUNNELER.

- Det er på mange måter et godt budsjett for samferdselssektoren i Norge, men regjeringen skuffer også på flere områder, uttaler generalsekretær Trond Jensrud i YTF.

- Med unntak av oppstart av skredsikringsprosjektet E16 Kvamsheia, er det ikke foreslått andre konkrete nye prosjekter for skredsikring utover det som allerede ligger i NTP. Vi savner også

en offensiv for å bedre sikkerheten i norske tunneler. Der har vi et enormt etterslep, fortsetter Jensrud.

Regjeringen skyver gjennomføringen av tunneltiltak på den delen av riksvegnettet som ikke regnes som en del av de viktigste riksvegene (TEN-T-vegnettet) til etter 2023.

- Dette betyr at mange vogntog, busser og personbiler i mange år vil måtte kjøre gjennom tunneler som ikke tilfredsstillt kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, sier Jensrud.

Det er ellers positivt med en styrking av tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø og jernbane, og Yrkestrafikkforbundet håper at dette får fortgang blant annet i gjenåpningen av godstransporten på Rauma-banen.

- Med unntak av tilskudd til fylkesveier som er viktige for næringstransport er det magert på styrking av skredsikring, men bra med mer penger til



Slik ser en sikker tunnel ut. Fra Stavanger, ennå ikke åpnet. Foto: Arne Danielsen

vedlikeholdsetterslepet, sier Jensrud.

- Vi er skuffet over at beskatningen av opparbeidede goder som personalpris på buss (frikort) ikke fjernes. Dette er tidkrevende og tungvint for det enkelte selskap å innrapportere, og fører til at færre ansatte i busselskaper kommer til å ta buss til og fra jobb eller på fritiden, avslutter Jensrud.

KREVER EL-BILER UT AV KOLLEKTIV- FELTENE

YTF KREVER TOTALFORBUD MOT

EL-BILER I KOLLEKTIVFELTENE

I OSLO. BUSSJÅFØRENE ER LEI

AV IKKE Å FÅ GJORT JOBBEN SIN

MED Å FRAKTE FOLK TIL OG FRA

JOBB ETTER TIDSTABELLEN.

Knut Andvord er sjåfør i Norgesbuss og tillitsvalgt i YTF og kjører daglig bussen mellom Drøbak og Oslo Sentrum. Han fortalte til Nettavisen om en hverdag med mye kø, og er krystallklar på årsaken:

- Tirsdag denne uka kjørte jeg fra Drøbak 06:13 om morgenen. Det var kø i kollektivfeltet allerede fra Katten. Ruta tok 11 minutter ekstra. Rett før klokka sju var det fullt av el-biler i kollektivfeltet, sier Andvord.

- De er i veien for oss. Det skaper irritasjon for kundene og et stressmoment for sjåførene. Vi får kjeft av kundene, og folk rekker ikke overganger på grunn av dette fordi det ikke er plass til oss i byen. Det er problemer også i

Dronning Eufemias gate på grunn av el-biler og andre som ikke har noe der å gjøre.

- Det er misforstått miljøpolitikk når el-bilene får lov å hindre bussene, sier YTFs generalsekretær Jensrud.

- To elbiler tar opp samme plass som en buss med 50 passasjerer, da gir det seg selv hva som er mest fornuftig å prioritere. Folk kommer for sent på jobb eller rekker ikke fotballtreningen med jentungen på ettermiddagen, fordi bussen er forsinket. I tillegg rekker ikke bussjåførene å ta matpause eller toalettbesøk, fordi de kommer alt for seint inn til holdeplassene, sier Trond Jensrud.

POLITISK STREIK I FIRE BYER

YRKESTRAFIKKFORBUNDET

DELTOK 10. OKTOBER I

EN POLITISK STREIK MOT

INNFØRINGEN AV EUS FJERDE

JERNBANEPAKKE.

Den to timer lange politiske demonstrasjonsstreiken omfattet togtransport i hele landet, samt buss og bane i byene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. YTF deltok sammen med Jernbaneforbundet, Lokomotivmannsforbundet, Delta Jernbane, Fellesforbundet og Fagforbundet,

Streiken protesterte mot EUs fjerde jernbanepakke som vil frata Norge rå-

derett over egen jernbane, gjøre anbud og konkurranse innen persontrafikken på jernbanen obligatorisk og frata norske myndigheter og norsk jernbane styringen over krav til kompetansen til jernbaneansatte.

Jernbanepakka vil dessuten fjerne norsk råderett over sikkerhetsbestemmelser på jernbanen og flytte myndigheten til å gi sikkerhetssertifikat til togselskaper fra Statens Jernbanetilsyn til EU-myndigheten ERA, som har som mål er å fjerne sikkerhetskrav fra lover og forskrifter og overføre ansvaret til den enkelte bedrift.

Forbundsleder Jim Klungnes i YTF mener det er uforsvarlig å overlate til den enkelte bedrift å bestemme hvilke

sikkerhetskrav som skal ligge til grunn.

- EU bør holde seg langt unna å diktere om vi skal ha anbud og konkurranse på persontransport her i Norge. I slike saker må gode kolleger i transportbransjen holde sammen, konkluderer Klungnes.



YTF vil at Norge skal ha råderett over egen jernbane. Foto: Arne Danielsen

VIL ØKE ORGANISERINGS-GRADEN I NLF-BEDRIFTENE

«VI ER GRUNNLEGGENDE

POSITIVE TIL Å ØKE ANTALLET

TARIFFBEDRIFTER BLANT

VÅRE MEDLEMMER» SIER NLF-

DIREKTØR GEIR A. MO.

- Det er hevet over enhver tvil at kombinasjonen av stabiliteten tariffavtaler representerer, og alle de fleksible løsningene de åpner for i lokale forhandlinger, gjør at de kan gi tariffbedriftene til dels store konkurransefordeler, dersom organisasjonene spiller på lag. En av de store utfordringene for å bevege oss i ønsket retning er imidlertid at så få lastebilsjåfører er organisert, påpeker administrerende direktør i Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Geir A. Mo.

- Ansvaret ligger i første rekke på fagorganisasjonene som ikke har greid å fremstå som attraktive nok for sjåførene. Som bedrifter og bedriftsledere skal vi stille oss positive når sjåfører velger å organisere seg, men det er foreningene selv som må stå for vervingen, sier han.

Mo får støtte fra lederne i YTF og Fellesforbundet, Jim Klungnes og Jørn Eggum. Deres erfaringer fra verving av yrkessjåfører er at dette er en krevende gruppe arbeidstakere å nå.

- Arbeidsvilkårene i godsbransjen påvirker også resten av samfunnet. Trøtte og stressede sjåfører gir dårlig trafikksikkerhet på norske veier, presiserer Jim Klungnes.

- Vi ønsker å invitere til et enda tettere samarbeid for å nå våre felles mål. Sammen med Fair Transport-sertifisering signaliserer en tariffavtale og et godt forhold til fagforeningene kvalitet og seriøsitet hos bedriften. Dette tror jeg virkelig kan bidra til å sikre norsk transportnæring i en stadig tøffere internasjonal konkurranse, sier Mo.

(Les også Jims kommentar på side 35.)



NLF og fagbevegelsen i fellesskap for økt organisering – her på transportmessa i Lillestrøm. Foto: Tormund Hansen Skinnarmo.

«VI MÅ SKJØNNE MER»

«TRANSPORTSEKTOREN KREVER MYE KUNNSKAP. DESSVERRE LIGGER SAMFERDSELSDEPARTEMENTET LAVT NÅR DET GJELDER KUNNSKAP OG INNOVASJON», IFØLGE ALEXANDRA BECH GJØRV FRA SINTEF. Å HENGE MED I KONSEKVENSENE AV DEN TEKNOLOGISKE REVOLUSJONEN BRANSJEN ER INNE I, ER OGSÅ AVGJØRENDE FOR FAGBEVEGELSEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

***Yrkestrafikk:** Vi hører mye om teknologi, men mindre om menneskene i systemet? Bør ikke de ansattes arbeidsforhold utvikles på linje med teknologien?*

***Bernt Reitan Jenssen:** Ruter har påbegynt et samarbeid med operatørene om et «digitalt førerkort» for å gi de ansatte digital kompetanse. Dette må gjøres i samarbeid med de ansatte. Bussføreryrket må gjøres attraktivt i dag, for vi vil trenge flere, ellers vil vi ha et stort problem om et par år.*

Vi er til stede på et frokostmøte i regi av Ruter, der et statlig oppnevnt ekspertutvalg legger fram en rapport om «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Innledere er konsernsjef Alexandra Bech Gjørsv fra SINTEF og administrerende direktør

Bernt Reitan Jenssen fra Ruter, begge medlemmer av det sju personers tunge ekspertutvalget.

Selvkjørende transport

Ovennevnte replikkveksling var den eneste som tok for seg de ansattes rolle i den teknologiske revolusjonen. Ellers spådde Gjørsv at full autonomi ville kunne føre til 80 prosent mindre ressurser til transport. Derfor ikke rart at førerløshet er en våt drøm for økonomer. «Problemet» er at ekspertene ikke klarer å bli enige når full autonomi kan slå igjennom, fra Teslas optimistiske spådom om 2022 til mer konservative anslag om 2070.

Selvkjørende transport alias *automatisering* alias autonomi er en av fire teknologiske hovedtrender som i særlig grad vil prege transportsektoren framover. Trenden har flere nivåer, fra enkle automatiseringer til førerløse

framkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørselen, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnader.

Viktige trender

***Elektrifisering:** Vi opplever en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi, der overgangen fra fossilt drivstoff til elektrisitet er mest dominerende. Dette er de første skrittene i retning av en framtid med utslippsfrie framkomstmidler i alle transportformer.*

***Intelligent samhandling:** Transportmidler knyttes sammen på tvers av transportsystemer til et felles digitalt økosystem, noe som åpner for nye muligheter for treffsikker regulering, betydelige gevinster innen trafikkikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene.*

Delingsmobilitet: Et mangfold av individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjenester vokser fram i hurtig tempo. Digitale løsninger har gitt startskudd for utviklingen av en rekke tjenester som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i eget framkomstmiddel.

Ikke bare-bare

Flere av disse trendene byr på utfordringer for de ansatte. Autonomi og arbeidsplasser sier seg selv. Men verdt å merke seg er også hvordan Gjørvt snakket om hvordan «bilen» vil håndtere sikkerhet bedre enn «infrastrukturtiltak».

YTF har jo blant annet tatt opp både sikkerhet og ansvarsforhold ved tunnelbranner og bussførernes utsatte posisjon på by- og forstadsbusser. Trenden med å overlate sikkerheten til datasystemer fungerer sikkert fint på en dataskjerm, men hva når prognosene svikter og sjåføren sitter igjen med svarteper – det vil si rullestolbrukeren i bussen eller lastebilen full av farlig last?

Digitalt førerkort?

Tilsvarende utfordringer støter vi på når det gjelder «individorienterte forretningsmodeller», med den nylig avsluttede Foodora-streiken i friskt minne. Det er liten tvil om at vi må være på vakt mot at den såkalte «plattformøkonomien» kan være en sleip metode til å omgå organisering og tariffavtaler.

På vei ut fra frokosten støter vi på en av toppsjefene i et herværende busselskap. Han advarer oss mot å legge for stor vekt i dette med «digitalt førerkort»: «Det handler bare om å lære opp førerne i de datasystemene som allerede finnes om bord på bussene.»

«Hva når prognosene svikter og sjåføren sitter igjen med svarteper – det vil si rullestolbrukeren i bussen eller lastebilen full av farlig last?»



Alexandra Bech Gjørvt og Bernt Reitan Jenssen innledet om rapporten med navn «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet».



«Alle var der» da Ruter inviterte til frokost om teknologi og framtidens transportinfrastruktur.

✉ redaksjonen@ytf.no

MEDLEM #1 HEDRET I HAUGESUND!

YTFS AVDELING 1 I HAUGESUND HADDE ÆREN AV Å FÅ BESØK AV FORBUNDETS
MEDLEM #1 PAUL PEDER ALNE PÅ MEDLEMSMØTET 28. AUGUST.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

KARSTEN A. LARSEN

12. mars 1955 kom 36 rutebilarbeidere fra Kristiansand i sør til Bodø i nord sammen på Ungdomsherberget i Haugesund for å stifte et nytt forbund for rutebilarbeiderne i Norge. Etter en grundig diskusjon ble det enstemmig vedtatt å stifte Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF), siden YTF.

Fram mot det første landsmøtet i september samme år hadde allerede 570 medlemmer sluttet opp om det nye forbundet, men en av de aller første som meldte seg inn allerede på stiftelsesdagen og siden har vært medlem av forbundet, er Paul Peder Alne.

Denne dagen ble det gjort ekstra stas på superveteranen fra mer enn femti oppmøtte YTF-medlemmer med forbundsleder Jim Klungnes i spissen.

Avdelingsleder Karsten A. Larsen i Haugesund hadde slått på stortromma i anledning det gjeve besøket. I stedet for kaffe og rundstykker, valgte avdelingsleder Karsten å servere medlemmene den tradisjonsrike retten «komle» (alias raspeball, potetball, klubb eller kompe) med tilbehør.



Forbundets medlem #1 Paul Peder Alne, her flankert av avdelingsleder Karsten A. Larsen fra Haugesund og forbundsleder Jim Klungnes.



Det ble fortært 90 komler på medlemsmøtet pluss betydelige mengder bacon og pølse.



Avdelingsleder Karsten A. Larsen ønsker velkommen på det godt besøkte medlemsmøtet i Haugesund.

LARS LIEN TIL MINNE

YTF-VETERAN LARS LIEN
FRA HADELAND DØDE
13. SEPTEMBER, 91 ÅR
GAMMEL. LARS LIEN BLE
MEDLEM AV NRAF I OKTOBER
1960. FRA 1984 TIL 1988
SATT HAN I FORBUNDETS
KONTROLLKOMITÉ, OG FRA
1988 TIL 1996 BLE HAN VALGT
INN I LANDSSTYRET.



Foto: Privat

I 1996 ga forbundet klarsignal til å etablere en forening for pensjonistmedlemmer, og på landsmøtet i 2000 ble YTFs Pensjonistforening formelt stiftet med Lars Lien som den første lederen. Med seg i styret fikk han blant andre superveteran Arnold Haukedal.

YTFs pensjonistforening ble medlem i Pensjonistforbundet i 2001, og Lars Lien deltok som gjest på landsmøtet i 2003 og som delegat to år senere.

Lars Lien var sprek og fulgte med til det siste. Han var en aktiv person nesten til slutten, og snakket mye om

da han var med i YTF og i pensjonistforeningen.

I mai i år kjørte han selv til Gjøvik sykehus, der han fikk diagnosen svulst på hjernen og kreft med spredning i kroppen. Han kjørte da hjem til seg selv og tok en lur. Da datteren spurte hvordan det hadde gått svarte han at det ikke hadde gått greit.

Han ble fort avkreftet og to måneder før han døde måtte han på sykehjemmet. Det første han spurte etter var internett-tilgang, noe han fikk påfølgende dag da det kom yngre helse-

personell. Han ville ha tilgang til Facebook, men det var visst ikke så ofte at dette ble etterspurt. Ellers snakket han mye om å få komme hjem igjen for å gå i skog og mark samt ta seg et friluftsbad.

Vi lyser fred over Lars Liens minne.

*Arnold Tveit,
Leder YTFs Pensjonistforening*

OPPFØLGING, OPPFØLGING, OPPFØLGING

OM LAG 15 PROSENT AV ALLE VIRKSOMHETER ER INVOLVERT I ARBEIDSLIVSKRIMINALITET, OG ANDELEN ER HØYEST I DELER AV BYGGENÆRINGEN OG INNEN GODSTRANSPORT PÅ VEI. ET VIKTIG MOTTILTAK ER HYPPIGERE OG BEDRE KONTROLLER AV ARBEIDSFORHOLD FOR Å UTTESTENGE USERIØSE AKTØRER FRA OFFENTLIGE OPPDRAG.

Offentlig sektor handler for omlag 500 milliarder kroner årlig. Cirka 1 milliard av dette er direkte kjøp av transporttjenester, mens hele 200 milliarder brukes på kjøp av bygg- og anleggstjenester, hvorav transport er et vesentlig indirekte kjøp.

Offentlige anskaffelser

Både i regjeringens strategi for motvirkning av arbeidslivskriminalitet¹ og i stortingsmeldingen «Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser» (2018-2019)² er offentlige anskaffelser nevnt som et viktig virkemiddel for å motvirke arbeidslivskriminalitet.

I regjeringens strategi for å motvirke arbeidslivskriminalitet blir godstransport på vei trukket fram som en av de arenaene hvor det foregår hyppig kriminell aktivitet i sammenheng med arbeidslivskriminalitet. Dette gjelder også i kontrakter for utbygging, drift og vedlikehold av vei.

I stortingsmeldingen «Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser» (2018-2019) blir det trukket fram at det offentlige har en viktig rolle for å motvirke arbeidslivskriminalitet.

Fellesføring

Når transport utgjør en så stor del av det offentliges innkjøp og det er et faktum at tett oppfølging fra myndighetene fører til reduksjon av kriminalitet, er det vesentlig at dette arbeidet styrkes og prioriteres dersom man skal ta denne kampen på alvor.

I tillegg til alle regulative bestemmelser, utviklet Difi (Direktoratet for forvaltning og ikt) i 2018 en veileder til forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter og hvordan denne skal følges opp. For å styrke innsatsen ytterligere, ble det i 2018 innført en fellesføring som pålegger alle statlige virksomheter å gjennomføre og følge opp anskaffelser på en

slik måte at arbeidslivskriminalitet motvirkes.

Rutiner mangler

Det har blitt gjennomført analyser som viser at tett oppfølging av bransjer og næringer fra det offentlige fører til reduksjon i omfanget av arbeidslivskriminalitet. Dessverre er det få offentlige oppdragsgivere som utfører dette, spesielt i kommunene.

Ytterligere bekymringsverdig er at man allerede sliter med å følge opp ho-



En del av arbeidslivskriminaliteten innen godstransport lar seg stoppe på grensa, men slett ikke all. (Foto: Arne Danielsen)

«Gjestebud» er Yrkestrafikks artikkelserie hvor vi inviterer gjesteskribenter som har et budskap det er viktig for oss i YTF å ta del i.

Inventura er et konsulentfirma bestående av økonomer, jurister, ingeniører, samfunnsvitere, naturvitere og IT-spesialister. Selskapet utvikler og forbedrer innkjøpsdrevne verdikjeder og leverer strategisk, operasjonell og regulatorisk rådgivning både til privat og offentlig sektor.

vedleverandører, hva da med andre og tredje ledd? I transportsammenheng kan dette få dramatiske konsekvenser, da godstransport er et vesentlig element i bygg- og anleggsprosjekter.

Selv om statlige virksomheter har kommet lengre enn kommunene, viser en gjennomgang av årsrapporter fra statlige virksomheter i 2018 at det er få som har innført rutiner for å motvirke arbeidslivskriminalitet, og at enda færre beskriver konkrete kontroller eller funn.

Virkemidler finnes

Tilsynelatende mangler det ikke rettslige virkemidler eller verktøy for å hjelpe offentlige innkjøpere med å motvirke arbeidslivskriminalitet i offentlige kontrakter.

Utfordringene knyttet til oppfølging og kontroll av lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter er sammensatt:

- Manglende omtale om arbeidslivskriminalitet i styringsdokumenter
- Rutiner og retningslinjer mangler tydelig omtale om hva som kreves for å motvirke og følge opp arbeidslivskriminalitet
- Manglende kunnskap blant innkjøperne om regelverket og hva som skal til for å oppfylle det

Alt dette *knytter seg til oppdragsgivernes organisering og kompetanse*, og underbygger viktigheten av satsingen

«Godstransport på vei trekkes fram som en av de arenaene hvor det foregår hyppig kriminell aktivitet»

på profesjonalisering av offentlige anskaffelser.

Varsling må til

Som beskrevet har det offentlige en viktig rolle, og hvordan det offentlige prioriterer og samarbeider på tvers av virksomheter er en vesentlig faktor for å lykkes i arbeidet med å bekjempe arbeidslivskriminaliteten.

Men selv om det offentlig har en viktig rolle, er ikke bransjene fraskrevet ansvaret. Det er kritisk nødvendig at transportører og aktører knyttet til bransjen varsler dersom de ser brudd eller urovekkende forhold.

Hvis vi ser til andre bransjer, som eksempelvis renhold og renovasjon, har det i den senere tid vært varslingssaker fra personellet selv til oppdragsgivere.

Fagforeninger kan, og må bidra i kampen. Forbund og lokale fagforeninger må opprettholde eller revitalisere ansvaret for å skape en større åpenhetskultur, sikre gode varslingsmekanismer og tilrettelegge for informasjon om arbeidstakeres rettigheter.

Informasjon og oppfølging må gis til fagforeningsmedlemmer og alle andre som er i kontakt med bransjen.

Alle må bidra

For at å få bukt med arbeidslivskriminalitet, må det til syvende og sist være et samarbeid mellom bransjene, fagforeninger og offentlige myndigheter.

Bransjene kan bidra med kompetanse og erfaringer, fagforeninger kan spre informasjon og støtte ansatte, mens det offentlige kan bidra med å belønne de aktørene som tar arbeidsforhold seriøst og straffe dem som ikke gjør det.

Ved hyppigere og bedre kontroller av arbeidsforhold vil man kunne utestenge useriøse aktører fra offentlige oppdrag. Dette vil på sikt bidra til et mer seriøst arbeidsliv hvor ansattes rettigheter og vilkår blir ivaretatt.

Jannie Fimland, seniorrådgiver i Inventura



Fotnoter:

1) <https://www.regjeringen.no/contentassets/7f4788717a-724ef79921004f211350b5/no/pdfs/strategi-mot-arbeidslivskriminalitet-2019.pdf>

2) <https://www.regjeringen.no/contentassets/2d-7006f67c374cbdab5d4d6ba7198ebd/no/pdfs/st-m201820190022000ddpdfs.pdf>

PÅ KRYSS & TVERS

YTF-LASTEBILEN RULLER VIDERE OG HAR ETTER
SOMMEREN VÆRT INNOM MANGE STEDER I LANDET.
SAMLET ANTALL BESØK I ÅR ER NÅ RUNDT 250.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
TOR ARNE KORSMOE M. FL.

Turneen startet i mars da YTF-las-
tebilen med logistikkleder Jan Arne
Laberget og forbundsleder Jim Klung-
nes i førerhuset la ut på en seks dagers
rundtur til fagforeningsvenner i
Danmark, Tyskland og Nederland før
bilen kjørte i spissen for en stor trans-
portarbeiderdemonstrasjon mot sosial
dumping i Brussel.

Etterpå fortsatte ferden på en mer enn
to ukers tur fra Bergen og langs kysten
til Oslo, videre innom Østfold og opp
til Trøndelag. Etter sommeren har
bilen igjen vært på veien:

✉ redaksjonen@ytf.no

1: Leder for YTF logistikk Jan Arne Laberget
(som vanlig) bak rattet. Generalsekretær
Trond Jensrud er hjelpemann.

2: Ingen tvil om hvem som har kommet på
besøk - her i Volda!

3: På besøk hos Unibuss Rosenholm - syd-
øst i Oslo.

4: YTF-teltet slått opp utenfor Tide Buss i
Sandefjord, som kjører på kontrakt for Vest-
fold Kollektivtrafikk.





5



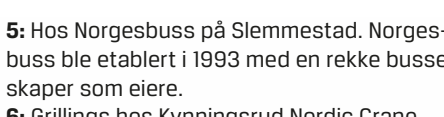
6



7



8



6: Grillings hos Kynningsrud Nordic Crane, spesialister på lastebilkraner og mobilkraner.

7: På kantina til Vy Buss avdeling Bærum i Lommedalen.

8: Kveldsmøte i Minibuss 24-7, et av landets ledende minibusselskap med rundt 300 ansatte.



10

9: Besøk hos Oslotrikken, trikkefører Truls Hamar til høyre og T-banefører og forbundsstyremedlem Bjørn Nytrø til venstre.

10: YTFs lett gjenkjennelige lastebil på Bergli truckstop, Skei i Jølster.

11: Glade trekkspilltoner hos Vy Buss i Hokksund.

12: En flott gammel drosje tilhørende Firda Billag i Førde. Billaget feirer 100 år på veien neste år.



11

13: Den gamle drosjen måtte selvfølgelig prøvesittes av YTF-ildsjelene Willy Andre Korth og Tor Arne Korsmoie.

14: På plass i Førde hos Firda Billag og Transferd.

15: Bussens dag i Førde, med både gammelt og nytt.

16: Reservert plass hos Bring Linehaul avdeling Vestby. Brings verdier er: «Tar ansvar, Spiller på lag og Vil mer».



13



14

I bakgrunn: En tur innom Svensrud transport i Lier, en godstransportør som opererer i Norge og Sverige.



15



16



SPØRSMÅL OG SVAR OM ARBEIDSTID

Har jeg krav på arbeidsplan?

Ja, dersom du jobber til forskjellige tider av døgnet, skal det utarbeides en arbeidsplan som viser hvilke uker, dager og tider du skal jobbe. Arbeidsplanen skal utarbeides i samarbeid med din tillitsvalgt. Dersom ikke tariffavtalen i bedriften din sier noe annet, skal arbeidsplanen drøftes med de tillitsvalgte så tidlig som mulig og senest to uker før iverksettelsen. Arbeidsplanen skal være lett tilgjengelig for deg som arbeidstaker (forskrift om arbeidstid for sjåfører mv. § 7 og arbeidsmiljøloven § 10-3).

Kan arbeidsgiver gjennomsnittsberegne arbeidstiden min?

Dersom det er tariffavtale på arbeidsplassen kan arbeidsgiver gjennomsnittsberegne arbeidstiden.

Om det ikke er tariffavtale må gjennomsnittsberegning av arbeidstiden avtales mellom bedriften og hver enkelt ansatt.

Det er grenser for hvor lange arbeidsdager som kan avtales.

Hvilke grenser gjelder for gjennomsnittsberegning

Dersom det er tariffavtale i bedriften kan arbeidsgiver gjennomsnittsberegne arbeidstiden.

Utgangspunktet er likevel at en ikke kan arbeide lenger enn 9 timer hver dag, og ikke lenger enn 48 timers arbeidsuke.

Tillitsvalgt kan avtale lengre arbeidsdager enn 9 timer og lengre arbeidsuker enn 48 timer.

Tillitsvalgt kan avtale arbeidsdager opp til 12,5 timer og arbeidsuker opp til 48 timer.

Husk på at dersom arbeidstiden gjennomsnittsberegnes skal dere ha kompenserende hvileperioder. Samlet arbeidstid kan ikke være lenger enn om en hadde arbeidet 9 timer i døgnet eller 40 timer i uken.

Dersom bedriften eller de ansatte ønsker å arbeide lenger enn 12,5 timers arbeidsdager må dette godkjennes av Arbeidstilsynet.

Ta kontakt med Arbeidstilsynet på telefonnummer 73 19 97 00 dersom dette er ønskelig.

Kan jeg nekte å jobbe overtid?

Hovedregelen er at du som arbeidstaker er forpliktet å arbeide overtid når arbeidsgiver pålegger deg dette. Unntak fra plikten gjelder der arbeidstaker har helsemessige eller vektige sosiale grunner til å bli fritatt. Viktig sosial grunn kan for eksempel være en stor familiemarkering som en konfirmasjon av en sønn eller en fars 80-års dag. Videre plikter arbeidsgiver å frita arbeidstaker fra overtidsarbeid når vedkommende ber om det og arbeidet kan utsettes uten skade eller kan utføres av andre.

Hva er overtidstillegg?

Overtidstillegget for arbeidstakere som ikke har tariffavtale er 40 prosent. Dette følger av arbeidsmiljøloven § 10-6, nr.11. For arbeidstakere som har tariffavtale fremkommer overtidstillegg av den enkelte tariffavtale. Det er ofte minimum 50 prosent og ofte 100 prosent på søn- og helligdager.

Har jeg krav på overtid når jeg har døgnatts/turpris?

Døgnatts eller turpris legger til grunn at arbeidsdagens lengde kan variere, og at man dermed skal få mest mulig likt betalt uavhengig av om man for eksempel bruker 5 eller 9 timer på en tur. For at denne type gjennomsnittsberegning skal være lovlig, er det viktig å huske på et par ting. For det første skal det være definert hvor mange timer turprisen maksimalt er ment å skulle dekke opp for, og at dette skal nedfelles i skriftlig avtale enten med deg eller med tillitsvalgt i bedriften, avhengig av hvor lang alminnelig arbeidstid som avtales. Dersom ikke annet er spesifisert, vil man ha rett på overtidstillegg på minimum 40 prosent ved arbeid utover 9 timer per døgn eller 40 timer per uke, med utgangspunkt i timefortjeneste.

Hvor mange timer overtid kan jeg jobbe i løpet av ett år?

Du kan jobbe inntil 200 timer overtid i løpet av 52 uker. Dette må beregnes ut fra en fast definert periode, ikke en rullerende periode, for eksempel fra

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



1. januar til 31. desember eller fra 1. juli til 30. juni.

Hvis du jobber på en arbeidsplass som har tariffavtale, kan arbeidsgiver og tillitsvalgt inngå skriftlig avtale om overtidarbeid på inntil 300 timer i løpet av 52 uker.

Arbeidstilsynet kan etter søknad fra arbeidsgiver i særlige tilfeller tillate 200 overtidstimer i løpet av en periode på 26 uker. Det er kun arbeidstakere som har sagt seg villige, som kan pålegges overtidarbeid på mer enn 200 timer i løpet av en periode på 52 uker.

Kan jeg kreve å få timebank?

Du har ikke krav på å få timebank, med mindre det gjelder en tariffavtale på din arbeidsplass med bestemmelser om timebank. Verken Bussbransjeavtalen eller Godsbilavtalen inneholder slike bestemmelser. Arbeidsgiver og tillitsvalgte står fritt til å inngå lokale avtaler om timebank.

Arbeidsmiljøloven gir alle arbeidstakere rett til fleksibel arbeidstid, dersom

dette kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for arbeidsgiver. Fleksibel arbeidstid vil imidlertid ofte være en vesentlig ulempe for arbeidsgivere i transportbransjen, da de som regel er avhengig av at de ansatte møter til bestemte tider.

Når har jeg krav på helgetillegg?

Det finnes ingen regler om helgetillegg i arbeidsmiljøloven. Det betyr at helgetillegg må avtales gjennom tariffavtale eller lokal lønnsavtale. Både Bussbransjeavtalen og Godsbilavtalen inneholder rett på tillegg ved ubekvem arbeidstid. Det henvises til de ulike avtalene for detaljer.

Når har jeg krav på pause?

Man skal ha minst en pause dersom den daglige arbeidstiden overstiger fem og en halv time. Pausene skal til sammen være minst en halv time hvis den daglige arbeidstid er minst åtte timer. Når man arbeider mer enn to timer etter alminnelig arbeidstid, skal arbeidstaker gis ytterligere en pause på minst en halv time. Denne pausen skal regnes som en del av arbeidstiden.

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



ANNIKEN
AUNE
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf

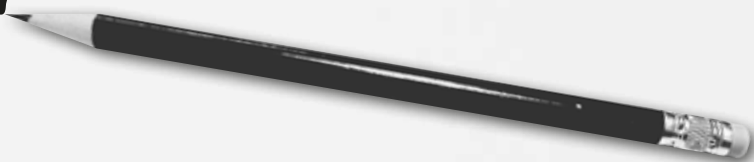


twitter/ytf



instagram/ytf

Gladiola



FRI TID ER MIN TID

Fritiden plager meg. Jeg takler ikke all denne fritiden. Jeg vet ikke hva jeg skal bruke den til. Jeg orker ikke mer frokost-tv. Jeg har sett reprisen også. Jeg har sett reprisens reprise av Bonanza og grått av betroelser på skjermen. Jeg orker ikke mer av denne fritiden.

Jeg har postet alt jeg har gjort på Insta(skryte) gram. Risgrøten, knekkebrødet og eggeplommen er plassert i en vennehylle. Vennene har vinket til meg og klappet seg på magen. De har kvittert med enda sunnere matbilder.

Jeg har bladd facebook opp og ned og kryssjekket med siste oppdateringer. Ingen ting har gått mitt hus forbi. Jeg slipper ikke øynene fra denne boka. Jeg følger kollegene på jobb og hyler når de snubler.

Jeg har frisert gresset med kort i nakken. Jeg har pusset blomsterkransen og barbert krokusen. Jeg har plukket opp de tre siste løvbladene som kom seg over gjerdet.

Jeg orker ikke mer, herr Kwartbas. Ta meg tilbake til jobben igjen.

Nå sitter jeg og venter på at det skal vokse opp noe ugress i blomsterbedet. Det var vel ikke helt uten ugressfrø i den blomsterjorda vi kjøpte på hagesenteret?

Makan til fritidsfiendtlig jord!

Gi meg noe ugress å kjempe mot!

Jeg klarer ikke mer av denne fritiden.

Jeg skulle ryddet garasjen, herr Kwartbas. Jeg har to biler, men ingen har plass i garasjen. Jeg har kott og kroker i huset som skulle vært ryddet. Jeg har også

«Jeg klarer ikke mer av denne fritiden»

kroker i mitt eget liv som skulle hatt ryddehjelp. Jeg har gjeld oppunder øra. Jeg har satt selvrespekten min i pant, og banken har sugerøret i en tom brusflaske.

Jeg klarer ikke mer av denne fritiden.

Du lurer på hva ordet fritid betyr?

Jeg vet hva leksikon sier: Fritid er tid fylt med lystbetonte aktiviteter som er fri for stress og bekymringer.

Det stemmer ikke med den fritiden jeg har. Den er fylt med stress fordi gresset ikke vokser raskt nok og bekymringer fordi jeg ikke får gjort det jeg burde.

Jeg klarer ikke å styre fritiden min, herr Kwartbas. Jeg gjør det motsatte av det jeg vil.

Hadde jeg sviktet deg så grovt som jeg svikter meg selv, hadde jeg fått sparken. Jeg hadde blitt sparket langt. Veldig langt. Så langt at jeg hadde falt ned på en annen planet og forstått at fritid er min tid.

God fri!

Gladiola

DEN TRADISJONELLE BÅTTUREN



ALDRI EN SENSOMMER UTEN DEN TRADISJONELLE BÅTTUREN TIL YTF AVD. 38 UNIBUSS, SOM I ÅR LA FRA KAI PÅ RÅDHUSBRYGGA I OSLO FREDAG ETTERMIDDAG 23. AUGUST.

Som alltid besto ingrediensene av ferske reker, godt drikke og levende musikk – denne gangen slo også vær-guden seg løs fra sin beste side.

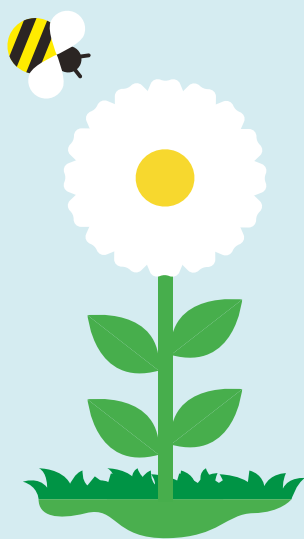
Som vanlig gikk ferden mellom holmer og skjær i Oslofjorden, der ikke minst Unibuss' svært lokalkjente verneombud Per Pettersson hadde mangt å fortelle av opplevelser fra tidlig barndom fram til i dag.

Ellers var anledningen der til å hilse på gamle eller nye kolleger – enten med allsang på dekk eller mer lun bodegastemming i skipets indre. Og alle var enige om at det hadde vært en fin tur!

Tekst og foto: Arne Danielsen



Har du hage?



De to husforsikringene våre, Hus og Hus Pluss, dekker

- skade på hageanlegget ditt, inklusiv eventuelt basseng og jacuzzi, med ubegrenset sum
- tyveri fra hagen med inntil 30 000 kroner

Unntaket er skader forårsaket av klimaet eller av dyr, for eksempel hvis:

- buskene har knekt av for mye snø eller frosten har tatt plantene dine
- elgen har spist epletreet eller rådyret alle tulipanene

Husk at du som medlem får 29 % rabatt på husforsikringen. Kontakt oss på **915 03100** eller les mer på **gjensidige.no/ys**

A13_0666/03.2019

«DET HANDLER OM PÆNG!»

GODSSJÅFØR OG TILLITSVALGT INGE DUNA HOS SUNDE TRANSPORT I NAMSOS HAR EN ENKEL FORKLARING PÅ HVORFOR FORHANDLINGENE MED BEDRIFTEN OFTE ER SÅ VANSKELIG: «DET HANDLER OM PÆNG!» VI ER TIL STEDE PÅ YTFs ORGANISASJONSKURS AVHOLDT PÅ LILLESTRØM I MIDTEN AV SEPTEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kurset favnet 16 medlemmer og tillitsvalgte fra både lastebil, buss, lager og miljø og fra hele landet. Over to dager fikk deltakerne økt kunnskap om organisasjon og organisasjonskunnskap, YTFs historie, møter og møteledelse, synlighet og aktivitet og hvorfor det er så viktig med et organisert arbeidsliv.

Foreleserne var interne: Ververådgiver Synne Pernille Jakobsen, verveansvarlig Tor Arne Korsmo, advokat Marius Træland og undertegnede som historisk vikarlærer. Forbundsleder Jim Klungnes deltok på fellesmiddagen første dag.

Vær aktive!

Yrkestrafikk var flue på veggen under siste del av Tor Arne Korsmoes innledning om organisasjonskunnskap og den påfølgende debatten om hvordan bli en best mulig avdelingsleder. Temaene i debatten var ikke overraskende: Være synlig på arbeidsplassen. Gi god informasjon – ha et sted der man kan henge opp oppslag. Ta medlemmene på alvor – hør hva de sier og gi tilbakemeldinger.

Tor Arne understreket hvor viktig det er at man ikke bare blir sittende og kose med misnøye – «KMM» - men tar initiativ og er aktive for å løse problemer. Undertegnede kom på en replikkveksling fra busskantina på Bjølsen for mange år siden: «Dette er verdens verste arbeidsplass!»

«Ja vel, og hvor lenge har du jobber her?» «20 år.» «Okay...»

Selvgående lagspillere

- Tilbakemeldingene fra kursdeltakerne er gode, forteller Synne, som har gått gjennom evalueringsarkene fra alle emnene. – De ga uttrykk for at de hadde lært noe nytt og grunnleggende.

Så er også meningen at man gjennom faglig påfyll skal komme tilbake til arbeidsplassen og kunne spille en mer opplyst og aktiv rolle.

Smarte sjefer forstår at engasjerte, organiserte og skolerte medarbeidere er av det gode for bedriften. At suksessfaktoren – i henhold til beste norske tradisjon – er å ha selvgående lagspillere som medarbeidere, ikke kuete og



Tor Arne Korsmoie foreleser om organisasjonskunnskap.



Rana, Abid og Fayaz sørget for solid deltakelse fra Jernkroken.



Per-Gunnar fra Nobina Tromsø viste stort engasjement.



Abdiqani fra Unibuss fulgte godt med.

usikre. Det er derfor et privilegium og en ressurs for den oppegående leder å spille på lag med gode fagforeninger og aktive tillitsvalgte.

Penger ikke alt!

Dessverre forstår ikke alle sjefer dette, noen forsøker til og med å hindre sine ansatte fra å dra på kurs, men det er i så fall verst for dem selv.

Kanskje det var dette bussfører Bente Larsen fra Tide Osterøy tenkte på i kaffepausen, da hun slo fast at «penger er ikke alt». Dermed har vi en god oppsummering fra kurset, synes vi: «Det handler om pæng – men penger er ikke alt».

«Penger er ikke alt»

Lær av historien

Undertegnede hadde gleden av å forelese om YTFs historie. Hvorfor er det viktig å kjenne historien? Jo, fordi historien har en kjedelig tendens til å gjenta seg, og ved å studere fortidas feil kan man unngå liknende feil i framtida. Dessuten gir det innsikt å forstå hvorfor vi er akkurat der vi er.

For dem som ønsker større historisk innsikt, så har YTF (NRAF) gitt ut to historiebøker, den siste ved 50-årsjubileet. Da forbundet fylte 60 i 2015, hadde også undertegnede en artikkelserie i Yrkestrafikk som gikk gjennom høydepunkter i historien.

✉ redaksjonen@ytf.no

«HALLO NU JÄKLAR, NU KÖR VI»

KEN BLOMKVIST, YTFS FARGERIKE SVENSKFØDTE TILLITSVALGTE FRA BRING LINEHAUL SLÅR AN TONEN EN TIDLIG FREDAG MORGEN. VI ER MED PÅ TILLITSVALGTKURS FOR VIDEREKOMMENDE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Logistikkgruppa har fått i oppdrag å innlede i tekst og bilder, og har virkelig lagt seg i selen for å fange oppmerksomheten. Her defineres styringsretten som «arbeidsgivers tenkte Stairway to Heaven» og endringsoppsigelser med shakespearsk snert: «Saklig eller ikke saklig – det er spørsmålet.»

Lite kakestykke

Det er erfarne tillitsvalgte som her øver på presentasjonsteknikk. Logistikkgruppa består foruten Blomkvist av Erling Kragerud fra Alliance Healthcare og Atle Nilsen fra Logistikk Trøndelag. Forbundsstyremedlem Knut Authen er mentor.

«Før i tiden hadde arbeidsgiver rett til å slå arbeiderne, siden har styringsretten bare blitt mindre og mindre», forklarer gruppa og viser et diagram der styringsretten bare utgjør et lite kakestykke blant lover, avtaler og rettigheter.

Taleteknikk og kroppsspråk

Tilhørere er de to andre gruppene som begge har vært eller skal i ilden med sine respektive presentasjoner. Alle deltakerne har tidligere vært gjennom YTFs trinn 1 og trinn 2-kurs, og har fått plassen på dette kurset etter søknad. Kurset arrangeres over to atskilte tre dagers samlinger på hotell.

Undervisningen på første delen startet opp med temaet kommunikasjon, som omfatter taleteknikk, kroppsspråk og presentasjon. Deretter skulle kunnskapen benyttes på utvalgte temaer,

som her var endringsoppsigelse, midlertidige ansettelse og innleie, samt rettigheter og plikter for tillitsvalgte.

Mentor og lærer

Hver tremannsgruppe kan trekke på en erfaren mentor. De øvrige deltakerne på kurset, Paula Andersen Guzman fra Nesodden, Rauf Hussain fra Jernkroken, Svend Arne Henriksen fra Tromsø, Barny Kåre Nakken fra Åndalsnes og Frank Christensen fra Bergen kunne støtte seg på forbundets nestleder Trude Valle og hovedtillitsvalgt i Vy, Petter Louis Pettersen.

I tillegg deltar ulike fagpersoner fra YTFs sekretariat som «lærere». Mens Yrkestrafikk er flue på veggen, evaluerer kommunikasjonsansvarlig Tormund Hansen Skinnarmo presentasjonsteknikken, mens advokatfullmektig Hanne Hareide Skårberg

«Nu kör vi!»

«Før i tiden hadde arbeidsgiver rett til å slå arbeiderne»



Atle Nilsen presenterer temaet, mens Ken Blomkvist og Erling Kragerud sier «hæpp».

evaluerte det juridiske innholdet. Verberådgiver Synne Pernille Jakobsen og organisasjonssekretær Håvard Galtestad holdt sine stødige hender over selve kursavviklingen.

Vokser med oppgaven

Før kursdeltakerne ble dimittert, ble de orientert om arbeidet på neste samling, som finner sted i november og der oppgaven skal handle om medlemspleie.

Det fortelles at mange ofte lider av nervøsitet og prestasjonsangst ved ankomst til kurset, men at dette overvinneres i løpet av kurset, og at de ferdig eksaminert fungerer tryggere og mer kunnskapsrike tillitsvalgte. For dem som måtte føle seg kallet og kvalifisert, er det bare å ta kontakt med YTFs sekretariat.

✉ redaksjonen@ytf.no

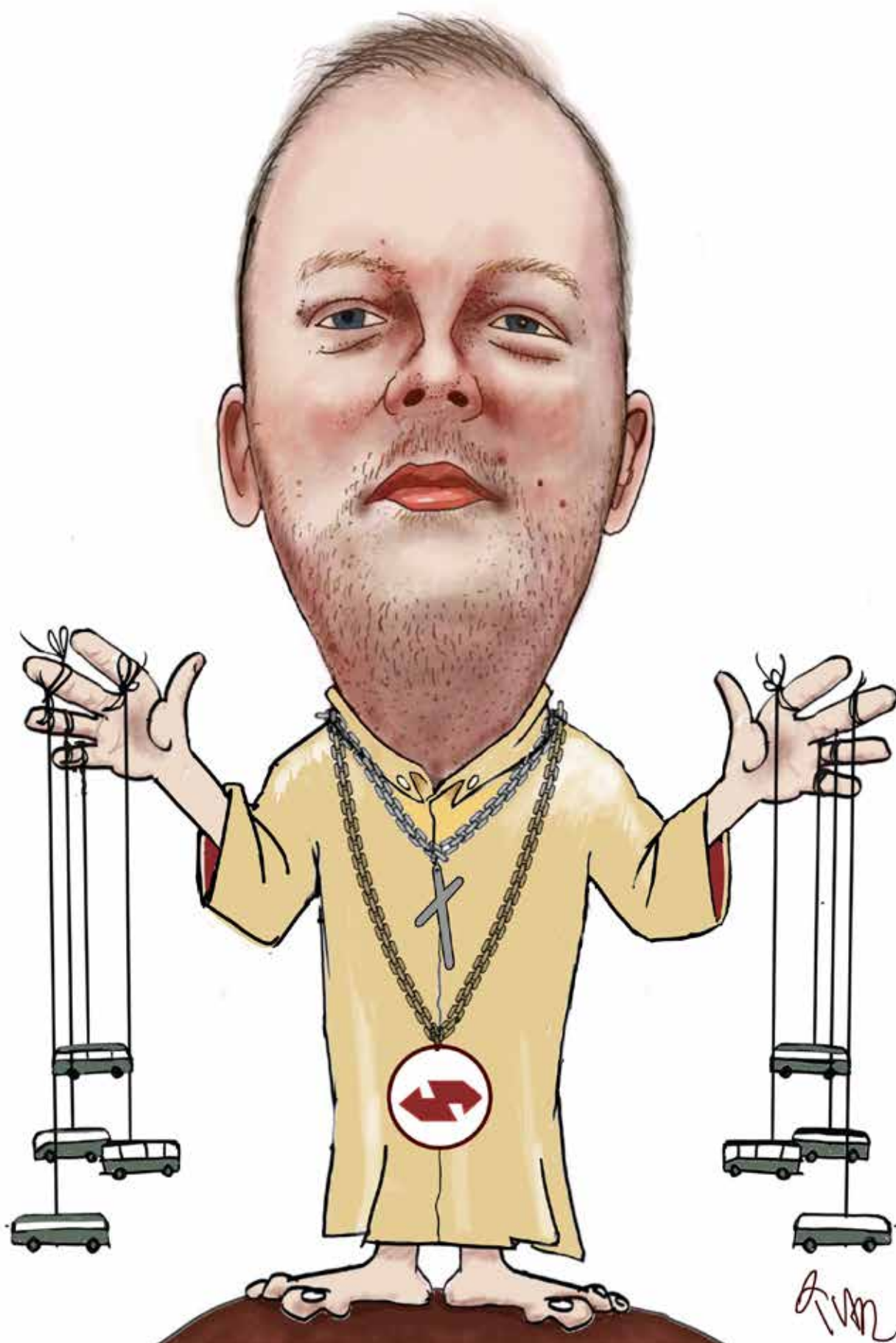


God stemning i logistikkgruppa, fra venstre Knut Authen, Ken Blomkvist, Atle Nilsen og Erling Kragerud.



Tre grupper samlet på samme gulv i Sandvika.

PORTRETT



«HAN BLIDE»

«For å være en god trafikkleder er det viktig med de rette menneskelige egenskapene. På den ene siden må du være jovial, men samtidig tydelig. Du er leder – det ligger jo i tittelen – og må derfor kunne håndheve en viss disiplin», sier en godlynt men samtidig poengtert Joachim Sørensen.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

YTF-funksjonærenes landssammenslutning inviterer til fagdager og årsmøte i Bergen i slutten av oktober. Joachim Sørensen er relativt nytilsatt trafikkleder hos Vy Buss i Oslo, tidligere vognfører og trafikkleder for Keolis hos Bybanen i Bergen. Han er også styremedlem i landssammenslutningen.

De unge slekter

- Joachim Sørensen, du er «bare» 30 og samtidig YTF-tillitsvalgt. Forleden leste jeg et sitat fra en avtroppende tillitsvalgt i samme bransje, men i et annet forbund, om at han ikke hadde særlig tro på ungdommens evne til å overta etter de hederde veteranene?

- Jeg merker at jeg blir litt provosert, men det var kanskje også meningen?

«Å være trafikkleder går egentlig ut på å være en litt unik sjåfør»

På en måte har han litt rett, fordi «de gamle» har sørget for at betingelsene i arbeidslivet har blitt så bra. Samtidig har de kanskje ikke vært like gode til å videreføre det engasjementet som skal til blant de unge. Det var aldri noen fagforening som kom og møtte meg som trafikkleder, verken i Keolis eller hos Vy. Vi som er lokale tillitsvalgte må ta lærdom av dette og være litt flinkere.

Kjempe for andre

- Så hva var det som fikk akkurat deg engasjert som medlem og tillitsvalgt?

- Da jeg begynte som trafikkleder på Bybanen i Bergen for tre og et halvt år siden, ble jeg kastet ut i det, for vår lokale tillitsvalgte Erik Bauge dyttet meg fram. Å være med i fagforeningsarbeid er spennende. Alle er ikke sterke nok til å kjempe for sin rett, og for meg å kunne bruke egenskapene mine til å

kjempe for andre, er på mange måter meningen med livet. Jeg føler også at jeg har vokst som tillitsvalgt, i større grad fått erfaringer forstått hva vi driver med, noe som er gunstig både for en selv som person og også karrieremessig.

En slags brannmann

- Du fikk jo tilbud om å bli trafikkleder kun etter å ha kjørt sporvogn i halvannet år. Det skulle tatt seg ut i Oslo Sporveier, den gang intervjueren kjørte trikk for hundre år siden. Da måtte man i hvert fall ha tjue års ansiennitet for å bli trafikkleder. Men Bybanen er jo en ung virksomhet...

- Å være trafikkleder går egentlig ut på å være en litt unik sjåfør. Det handler om logistikk, være god på å ha mange baller i lufta samtidig og se løsninger når problemer oppstår, for eksempel skaffe vikarer når sykdom oppstår – og det opplever vi mye. Vi er egentlig



«En fagforening driver forebyggende arbeid mot uønskede konsekvenser i framtida, vi utgjør en slags forsikring»

en slags brannmann, slokke når noe «brenner». Denne spisskompetansen er kanskje ekstra viktig når det gjelder sporvognsdrift.

Mester – ikke master

- Denne «realkompetansen» var en opplest og vedtatt sannhet før, men inntrykket er at det i større og større grad bare er mastergrader som teller?

- Her i Vy, hvor jeg arbeider nå, rekrutterer de flere trafikkledere eksternt enn tidligere, da de legger mer vekt på teoretisk bakgrunn. I Keolis forsøkte de også å rekruttere trafikkledere eksternt. Opplæringen av disse var veldig tidkrevende siden de manglet spisskompetansen fra banedrift. Resultatet ble at de fleste av disse valgte å slutte som trafikkleder. Mitt inntrykk er at da de tradisjonelle personalavdelingene ble erstattet av «HR», ble man oppsatt på stadig å teste ut nye løsninger, som kanskje fungerer bra i andre land, men ikke nødvendigvis her hvor den viktigste forutsetningen er å kjenne forholdene lokalt.

- Så valgte de isteden deg, som hoppet av fra videregående?

- Ja, og takk for det! Jeg har aldri vært så opptatt av skolegang, var som ung mer opptatt av å utvikle kreative

evner enn intellektuelle. Dermed ble det mest meningsfulle gitarspilling og pianoundervisning, som femtenåring deltok jeg i ungdommens kulturmønstring som halvparten av en jazz-duo. Musikk er terapi også, det har en åndelig dimensjon hvis du er åpen for det. Så ble det praktisk jobbing ved siden av, noe som ledet meg inn i transportbransjen, i første rekke som budbilsjåfør. Jeg drev også en pizzabakebutikk før jeg flyttet til Bergen.

Sindig og positiv

- For egentlig er du fra Sørlandet?

- Fra Lillesand, noe jeg nok bærer preg av. Jeg er en enkel, sindig, og positiv sørending, kjent som «han blide», du vet en sørending pleier å si at «jeg ble så sinna at jeg nesten sa det til ham».

- Kanskje ikke akkurat det samme som kjennetegner bergensere? Hvorfor akkurat Bergen?

- Jeg hadde lyst til å oppleve noe nytt, og satte meg på flyet. Tenkte egentlig på å begynne på skole, men så dukket denne jobben på Bybanen opp. Dessuten fant jeg kjærligheten i Bergen, han er svensk.

Plikt og rett

- Du er altså en mann som kan spille på mange strenger og både sorte og hvite

tangenter. Var dette årsaken til at du ble utvalgt som trafikkleder til tross for manglende skolegang?

- Det interessante er heller at de ville ha en tillitsvalgt? I Keolis ble fagforeningen først sett på som noe litt overflødig, men da vi spilte på vår lojalitet til bedriften og understreket at vi ikke bare var opptatt av rettigheter, men også av plikter, så opparbeidet vi et godt samarbeidsklima. Tilsvarende, da jeg flyttet til Oslo i sommer og skulle til intervju som trafikkleder hos Vy, var jeg åpen på at jeg var tillitsvalgt, noe som ble godt mottatt. Som tillitsvalgt blir du lagt merke til og blir også synlig for ledelsen, noe som er vinnvinn både for personlig utvikling og karrieremessig.

Forebyggende

- Den «gamle» tillitsvalgte vi snakket om på begynnelsen av intervjuet ville muligens murret noe om «å gå over til fienden». Samtidig er det klart at for unge mennesker i dag er muligheten til avansement viktig. Dette perspektivet burde derfor være en ekstra motivasjon for dine funksjonærkolleger til å organisere seg?

- Dessverre er det vanskelig for mange av kollegene mine å se behovet for en forening. Mange er ganske fornøyd som de har det. Men samtidig går utviklingen i bransjen utrolig fort, både med automatisering og forgubbing. En fagforening driver forebyggende arbeid mot uønskede konsekvenser i framtida, vi utgjør en slags forsikring. Og bare sammen er vi sterke. Derfor er det viktig å organisere flertallet av funksjonærene.

«Å engasjere seg som tillitsvalgt i fagbevegelsen er en meningsfull måte å gjøre godt for din neste»

Nestekjærlighet

- Til slutt: Du har også en større begrunnelse for å stå sammen og kjempe mot urettferdighet?

- Ja, jeg har tilegnet meg et kristent livssyn, og det skyldes ikke at jeg er sørending, for mine foreldre var ikke religiøse. «Bibelbeltet» strakte seg heller ikke så langt øst som til Lillesand. Nei, jeg kom fram til troen i voksen alder. Kort sagt tror jeg at når man ser hvordan alt henger så harmonisk sammen i naturen, må det nødvendigvis også være noe eller noen som styrer butikken. Når jeg samtidig ser hvor mye urettferdighet og nød det er i verden, blir jeg mobilisert til å gjøre noe godt. Å engasjere seg som tillitsvalgt i fagbevegelsen er en meningsfull måte å gjøre godt for din neste, avslutter Joachim Sørensen.



Hva sommeren ble brukt til utenfor vårt sommertorp i Småland.



Friluftsliv, Onkel Joachim og nevø Pål i skjærgården på Justøya utenfor Lillesand.



Fra restauranten på toppen av Ulriken i Bergen.



Med Agnes langs Lille Lundegårdsvann i Bergen sentrum med Ulriken i bakgrunnen.



Joachim og Agnes på kveldstur i Slottsparken.



Onkel Joachim og niese Christiane, og Agnes, i ekte sørlandsk miljø i skjærgården på Saltholmen fyr utenfor Lillesand.



På bussmesse i Stockholm i regi av YTF.



Joachim på Saltholmen fyr utenfor Lillesand.



Joachim 3 år, på balkongen til mormor og morfar i Lillesand.

ÅPEN PORT I VOGNHALL 5

SPORVEISMUSEET PÅ MAJORSTUEN ÅPNET PORTENE SINE SISTE SØNDAGEN I AUGUST. SAMTIDIG SOM PUBLIKUM SLAPP INN, SLAPP NOEN GEDIGNE VETERANBUSSENER UT PÅ LUFTING I OSLO-TRAFIKKEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Barna kunne more seg med en modell av en gammel Ekebergbanevogn»

Man skal ha oppnådd anseelig ansiennitet i livet for å huske at bybussene i hovedstaden var sølvgrå med mørkeblått maugebelte, men på sporveismuseet holdes historien i hevd. Under museets åpne dag ble den sølvgrå kjørt i rute i byen, sammen med sine røde etterfølgere og en karakteristisk gulbrun veteran fra Bærum Forenede Bilruter.

«Bare dubletter»

På andre siden av museet kunne barna more seg med en modell av en gammel Ekebergbanevogn, i passende størrelse for at en håndfull smårollinger kan sitte over skrevet med førstemann som vognfører. Originalen trafikkerte Ekebergbanen fra 1932 til 1974. Modellen

er bygget av Steinar Hinkel med god hjelp fra Norsk modell- og Dampforening.

I portåpningene til vognhallmuseet var det mulig å få både vafles og bøker, internasjonale utgivelser presentert av Nils Carl Aspenberg, dedikert trikkemann som vel har besøkt de fleste land med sporvogn og bane på jordkloden, inkludert Nord-Korea.

- Det er bare dubletter, bedyrer Aspenberg, som selv har forfattet en betydelig samling med sporveishistoriebøker.

Breddfull av historie

Museumslokalene er breddfulle av vogner som gjenspeiler hele historien fra



Det sies forskjellen på barn og voksne bare er størrelsen på leketrikkene deres – i hvert fall er det slik på Sporveismuseet.



Portene åpnes og tilbudene tilbys.

de første hestesporvognene, via forstadsbanevogner til en rød T-banevogn som på utrolig vis ble manøvrert inn i den gamle trikkestallen sommeren 2010.

Vognhall 5, som rommer veteranvognparken, ble tegnet av arkitekt Paul Armin Due, en av grunnleggerne av sporveisdriften i Kristiania og oppført i 1913 for Kristiania Elektriske Sporvei. Hallen ble åpnet som museum i 1983 og fikk sporforbindelse med trikkenettet elleve år senere. Det blir sagt at vognhallen har svært forståelsesfulle naboer.

Verdt et besøk

Museumsbestyrer er Lokaltrafikkhistorisk forening (LTF), som ble stiftet i 1966

da trikk og trolleybuss var i ferd med å forsvinne fra bybildet i Oslo. Formålet for foreningen er å utbre interesse for og kunnskap om kollektivtrafikken og deres historie. LTFs medlemmer restaurerer busser og trikker og driver sporveismuseet i samarbeid med Ruter.

Hva med å leie en veteranbuss for en privat utflukt, eller et møtelokale i en gammel forstadsvogn? Da er sporveismuseet stedet å henvende seg til. Vognhall 5 har adresse Gardeveien 5, ikke langt fra Majorstuen, og har åpent lørdag, søndag, mandag og tirsdag fra 11:00 til 15:00.

✉ redaksjonen@ytf.no



En gammel buss med Bærum Forenede Bilruters karakteristiske farger fikk seg en luftetur med passasjerer.



Trafikkleder og sporveishistoriker Nils Carl Aspenberg med datter og dubletter.

KONTAKT OSS PÅ TLF **40 60 37 00**

TAST 1 - ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 - MEDLEMSSERVICE



WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



LINDA WILHELMSEN
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda@ytf.no



KJELLRUN MØRCH
Forhandlings Sekretær
Kjellrun@ytf.no

TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



LIN ANDREA GULBRANDSEN
Assisterende forhandlings- sjef
lin@ytf.no



JAN ARNE LABERGET
Rådgiver gods
jan.arne@ytf.no



PETTER SOMMERVOLD
Rådgiver
petter@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat - fagansvarlig individuell arbeidsrett
josefine@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Advokat
marius@ytf.no



ANNIKEN AUNE
Juridisk rådgiver
anniken@ytf.no



HANNE HAREIDE SKÅRBERG
Advokat- fullmektig
hanne@ytf.no

TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



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



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

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



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



ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



LASTEBILSJÅFØRENE FORTJENER BEDRE

DERSOM DET ER EN YRKESGRUPPE SOM AFP-ORDNINGEN PASSER FOR, OG SOM TRENGER OG FORTJENER AFP, MÅ DET VÆRE LASTEBILSJÅFØRENE.

På transport og logistikkmesse på Lillestrøm i september inviterte Norges Lastebileierforbund (NLF) fagforbundene Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet (YTF) til debatt. Temaet var tariffavtaler i Lastebilbedriftene.

Lastebilbransjen har lav organisasjonsgrad og lav tariffdekning, noe som ofte henger sammen. Flertallet av bedriftene har 5 til 10 ansatte og sliter med knallhard og ofte ujevn konkurranse, noe som særlig skyldes useriøse transportører. Driftsmarginene er små, og NLFs medlemsbedrifter er derfor ofte skeptiske til å pådra seg økte kostnader, i redsel for at dette vil kunne knekke bedriften.

Tariffavtale er svaret

Vi i YTF mener at svaret på utfordringene nettopp kan være tariffavtaler. Svaret er i alle fall ikke å være med på den negative prisdumpingen, en konkurranse norsk lastebilnæring neppe klarer å vinne.

Vi ønsker at norsk lastebilnæring foretrekkes fordi den har best kvalitet, service, miljø, trafikksikkerhet og gode regulerte lønns- og arbeidsbetingelser. Dette kan man ha uten tariffavtale, men da er den ansatte avhengig av arbeidsgivers forgodtbefinnende og må ordne opp alene. Er man organisert og har tariffavtale gir det fordeler både for de ansatte og arbeidsgiverne.

Tariffavtale i lastebilbransjen vil medføre like lønns- og arbeidsbetingelser for alle sjåfører, slik at bedriftene må

regne inn de samme kostnadene når de forsøker å vinne oppdrag. Dermed vil også ansatte som skifter arbeidsgiver kunne gjøre dette uten at betingelsene endrer seg.

Slik er det i bussbransjen i Norge. Der har vi fått til en landsomfattende bransjeavtale med to arbeidsgiverorganisasjoner som omfatter all rutekjøring. Så det er absolutt mulig.

YTF mener også at tariffavtaler bidrar til å gjøre bedriftene mer konkurransedyktige og effektive. Fagforeninger er demokratiske og medlemsstyrte, der de organiserte medarbeiderne blir enige om standpunktene og taler med en røst i dialog med bedriften. Arbeidsgiver behøver dermed ikke bruke så mye tid på hver enkelt ansatt.

Tariffavtale betyr også økt fleksibilitet for bedriften. Det er rom for tilpassinger innen avtalens rammer dersom ledelsen og fagforeningen blir enige. Tariffavtale og godt samarbeid gir mulighet for de organiserte sjåførene til å bidra til økt konkurransekraft og verdiskapning, noe som gir tryggere arbeidsplasser.

Lokale avtaler gir ofte forutsigbarhet og stabilitet. Dersom de fungerer godt både for bedrift og ansatte, ønsker også begge parter å fortsette med ordningen.

Likebehandling, medbestemmelse og forutsigbarhet gir mer fornøyde ansatte. Mer fornøyde ansatte betyr bedre arbeidsmiljø og større trivsel, noe som igjen påvirker motivasjon og sykefravær.

Forbedret AFP

AFP trekkes ofte frem av lastebileierne som en ordning som treffer dårlig og der kostnadene ikke står i forhold til treffprosenten. Nå jobber partene med en helt ny AFP, noe som var en av grunnene til at vi fikk et samordnet hovedoppgjør i 2018. Denne fremtidige AFPen vil bli langt bedre tilpasset

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



lastebilbransjen. Selv om ordningen ennå ikke er avtalt, tyder mye på at det kommer til å bli en ordning der ansatte tar med seg alle årene de har i en AFP-bedrift den dagen de velger å ta ut AFP. Det bedriften betaler inn er det meningen at den ansatte skal få med seg. Det betyr at det allerede i dag antagelig vil være lurt for ansatte i lastebilbransjen å arbeide i en AFP-bedrift, fordi denne etter all sannsynlighet vil telle i en fremtidig ordning.

AFP er en god ordning. Den var i utgangspunktet laget for dem som på grunn av krevende jobber hadde problemer med å stå i jobben til pensjonsalder. For sliterne. Lastebilsjåfører har et krevende yrke og mange får slitasje eller helseproblemer på slutten av karrieren. Muligheten til å ta ut AFP fra 62 år og samtidig trappe ned og jobbe redusert er akkurat det mange lastebilsjåfører trenger. Flere vil da kunne stå helt eller delvis i jobben til pensjonsalder, noe som også vil være bra for bedriftene som får tilgang på flere sjåfører, og for samfunnet som slipper å ha disse på offentlig ytelse.

Ja til tariffavtaler med AFP i lastebilbransjen!



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Boliglån fra
2,34 %

Så enkelt kan du få en romsligere økonomi!

Som medlem i YTF og YS får du veldig lav rente på boliglån, faktisk en av markedets aller beste.

Har du sjekket hvor mange tusen du kan spare på å flytte boliglånet ditt? Søk på gjensidigebank.no – så ordner banken resten for deg.

Priseksempel på 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. 24.09.19 for nye lån og kan bli endret.



ANNONSE

