

# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

06/2019



Jakten på sikre førerplasser

S 12

  
YRKESTRAFIKK  
FORBUNDET

ARNE  
DANIELSEN

Redaktør  
arne@ytf.no



## LAR DET SKURE

«LAISSEZ FAIRE» - OVERSATT «LA DET SKURE» ER ET KJENT BEGREP FRA ØKONOMISK TEORI, MED BETYDNINGEN AT MARKEDET KLARER SEG UTEN INNBLANDING. «LAISSEZ FAIRE-LEDELSE» ER ET ANNET BEGREP, MED ENTYDIG NEGATIV KLANG. INNEN TRANSPORTBRANSJEN FINNES DESSVERRE ALTFOR MYE AV DENNE SORTEN.

Ta det mest åpenbare: At det ikke er viktig at sjåfører sikres anstendige toalettforhold på linje med andre typer arbeidstakere. Ruter kunngjorde nylig – med stolthet - at de var i ferd med å bestille nye leskur fra Clear Channel der det skal bli mulig å lade mobilen! Et viktig framskritt for menneskeheden. At man fra det samme selskapet kunne levert leskur med toaletter til bussførerne på endeholdeplassene, var ikke så viktig, til tross for utallige innspill. De lar leskurene skure, for å si det på den måten.

### Gambler med liv og helse

Så har vi bussjåførene som sitter i «glass og ramme» uten den kollisjonsbeskyttelsen som enhver privatbiljåfører nyter godt av – les forbundslederens kommentar på side 35 og vår reportasje på side 12. Selv om vi har opplevd stygge ulykker med tap av sjåførliv, virker det som om hele verden gir blaffen i sikkerheten.

Godssjåfører blir svindlet, underbetalt (les side 6) og må sove og spise i bilene i uker i strekk. Utenlandske selskap sender inn materiell og mannskap uforberedt på norske vinterforhold, noe som fører til trafikkaos og tap av menneskeliv. Mye av dette kan stoppes ved nøyere grensekontroller, noe som ikke skjer. Viljen er heller ikke her tilstrekkelig til stede hos de ansvarlige.

### Godtar ulovligheter

Til slutt: Busspirater har mer eller mindre uforstyrret fått drive sin illgjerning på Torp flyplass i ti år! Virksomheten er åpenbart ulovlig, dokumentasjon på dette finnes i bøtter og spann. (Les side 8) Men myndighetene har til nå latt det skure, bortforklaringer holder ikke.

Hvorfor det er sånn? Nylig så vi filmen «Sorry we missed you» av den samfunnskritiske regissøren Ken Loach, der den kyniske arbeidslederen banket inn i en sterkt plaget budbiljåfører (sikkert etter hukommelsen) at «kundene driter i dine problemer, om du lever eller dør, bare de får pakkene sine på riktig tid og billigst mulig». Filmen anbefales alle som vil ha nærmere innblikk i hva den nye «plattformøkonomien» er i ferd med å gjøre med oss.

Det motsatte av å la ting skure er å ta styringen. Det er som regel ikke så vanskelig, man må bare ville det. En forutsetning for en slik samfunnsvilje er at sterke stemmer taler vår sak. YTF er en slik stemme! Med disse ord ønsker vi alle lesere en fredfull jul og et godt, nytt tariffoppgjør.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Lønn, lønn, lønn	4
Måtte signere egen oppsigelse	6
Aksjon på Torp?	8
Gripende Senjahistorie	11
Er et sjåførliv verdt 30.000?	12
Bussførerne må involveres!	14
Sammen for en sterk norsk turbussbransje	16
Funksjonærer i framgang	18
Fortrinnsrett	24
Medlemmenes meninger	26
Høyt mot nord	29
Politisk testamente	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

## GLADIOLA / S 22



**Utgiver:**  
Yrkestrafikkforbundet  
☎ 40 60 37 00  
✉ [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no) - [www.ytf.no](http://www.ytf.no)

**Redaksjon:**  
Arne Danielsen, redaktør  
Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,  
☎ 474 00 989  
✉ [arne@ytf.no](mailto:arne@ytf.no)

**Trykk:** Ålgård Offset  
✉ [post@a-o.no](mailto:post@a-o.no)

**Prepress og layout:**  
Silja Digranes  
☎ 401 79 194  
✉ [silja-d@frisurf.no](mailto:silja-d@frisurf.no)

**Annonsealg:**  
Mona Svenning  
☎ 400 13 909  
✉ [mona@ytf.no](mailto:mona@ytf.no)

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

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

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

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

# LØNN, LØNN, LØNN

YTFS TILLITSVALGTE I NORD-NORGE ER SAMSTEMTE OM AT LØNNSØKNING MÅ VÆRE DET OVERORDNEDE VED VÅRENS TARIFFOPPGJØR. ETTER FLERE ÅR MED SAMORDNEDE OPPGJØR HAR BUSSFØRERNES LØNNINGER SAKKET AKTERUT. FOR Å TA IGJEN DET TAPTE MÅ TIMELØNNA OPP MED MINST 25 KRONER, MENTE FORSAMLINGEN.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

YTF-regionene Nord og Nordland avholdt på tradisjonelt vis sine felles fagdager og regionårsmøter første helg i november. Som eget punkt på dagsorden sto oppspill av krav til vårens tariffoppgjør, der det kom klart fram at lønsspørsmålet trumfet alle andre krav. Hele tre representanter fra forbundsstyret deltok i møtet og kunne bringe stemningsrapporten videre.

## Positivt fra fylket

Assisterende etatsjef Jonny Berg fra Miljø- og samferdselsetaten i Troms fylkeskommune innledet om arbeidet med å slå sammen de to nordligste fylkene Troms og Finnmark. Han la vekt på viktigheten av en fast dialog med fagorganisasjonen, og åpnet i til-

legg for at tiden kunne være inne for å skape nye arenaer:

- Regionorganiseringen kan også være en milepæl for endrede holdninger til de ansattes organisasjoner, understreket Berg, som blant annet fortalte at fylket var i ferd med å gjennomføre en runde for å sikre gode hvilebuer.

De tillitsvalgte utfordret ham på spørsmålet om førersikkerhet, og Berg fortalte at det var sjeldent fylket stilte eksplisitte krav i anbudene, men at det finnes muligheter for å definere nivået.

## «Har itj pæng»

Svein Roger Skoglund og Rune Pettersen fra Nordland refererte fra en elbusskonferanse i Oslo, der en av konklusjonene var at å kjøre elbuss og diesalbuss er helt forskjellig og krever fullstendig omlegging av rutetabelle-

ne. De opplevde også usikkerhet rundt hvem som skal ha ansvaret for utbygging av infrastruktur. Blir det fylket?

Hans Petter Sørgerd og Bjørn Nytrø var gjester fra forbundsstyret og holdt hver sin innledning. Sørgerd hadde nedslående nyheter fra prosessen rundt 2021-anbudet med AtB i Trøndelag. Han understreket først at årsaken til at toalettforholdene med mer fungerer i Trøndelag, er at dette er med i anbudsdokumentene. De tillitsvalgte hadde også forsøkt å få med noe om kollisjonssikkerhet, men på et nylig møte var alle slike krav avvist på grunn av pengemangel.

- Ingen krav til miljøet ble stilt utover Euro 6, og når det gjaldt sjåførenes ønsker var det kun opp til selskapene, fortalte en frustrert Sørgerd, som mener at kontraktene blir markant dårligere.

## Det kom klart fram at lønsspørsmålet trumfet alle andre krav

### Vinterføre til ettertanke

Verveansvarlig Tor Arne Korsmoe fortalte til slutt om forbundets vervetur- né, der Tor Arne selv har gjennomført utrolige 295 besøk hittil i år.

Tradisjonelt arrangeres en middag «ut i det blå» for delegatene, og denne gangen var det meningen å ta denne på toppen av Fjellheisen i Tromsø. Imidlertid var vinteren sluppet ut som av en sekk i ishavsbymen, og på toppene blåste det kuling. En god erstatning ble Kystens Hus i sentrum.

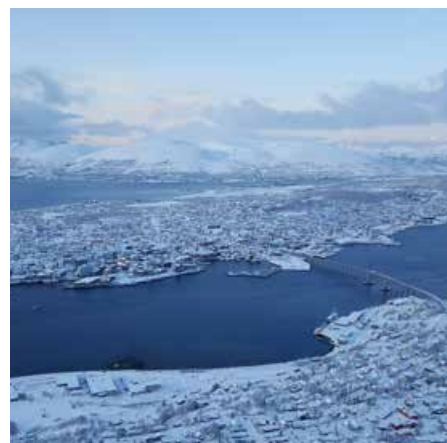
Snøværet var uansett en påminnelse om hvor viktig det er med gode sjåfø- rer, godt utstyr og god infrastruktur for at trafikken skal kunne avvikles til alles tilfredshet. Da må oppmerksom- heten rettes mot hva slags ressurser som må til for å løse oppgaven, fram- for blåussøvelser på et regneark.

*(Se også portrettintervjuet med lederen for YTFs region Nord, Fred Ove Nibe på side 28.)*

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)



Erfarne tillitsvalgte krever markant høyere lønn ved vårens tariffoppgjør.



Et vinterlig Tromsø ventet YTF-delegatene fra hele Nord-Norge



Svein Roger Skoglund og Rune Pettersen fra Nordland refererte fra en elbusskonferanse i Oslo.



Jonny Berg fra Troms fylkeskommune la vekt på et godt samarbeid med fag- organisasjonen.



# MÅTTE SIGNERE EGEN OPPSIGELSE

ALLE LITAUISKE SJÅFØRER SOM BEGYNTE Å KJØRE FOR VLANTANA NORGE, MÅTTE SIGNERE ET «FRIVILLIG» OPPSIGELSESBREV SOM IKKE VAR DATERT. DE SOM BLE SETT PÅ SOM ILLOJALE, ELLER SOM STILTE SPØRSMÅL, BLE SIMPELTHEN SPARKET VED HJELP AV DETTE BREVET.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

Ifølge sjåføren Egidijus Navalinskas, som begynte å arbeide i Vlantana Norge sommeren 2016, var oppsigelsesbrevet på norsk. Nesten ingen av de litauiske sjåførene snakket norsk, mens kun noen få forsto engelsk. De hadde derfor ingen idé om hva de måtte skrive under på. Sjåførene fant først dette ut da en av sjåførene fotograferte brevet i all hemmelighet og fikk det oversatt.

## «Ikke vær redd»

Til LRT, Litauens parallell til NRK, fortalte Navilanskas at han også måtte skrive under to skjemaer på litauisk og engelsk der han erklærte at den ansatte ikke hadde noe å klage på mot selskapet. Da han tok dette opp med HR-sjefen, fikk han til svar at «ikke vær redd, alle arbeiderne har signert disse skjemaene».

«Opplysningene kom fram i forbindelse med at to sjåfører saksøkte Vlantana Norge.»

Sjåførene ble også systematisk underbetalt ved at selskapet kun rapporterte og lønnet 4,5-timers arbeidsdag, mens de kunne tilbringe 13-14 timer på veien. Overtid og nattarbeid ble heller ikke kompensert.

## Norsk rettsforlik

Opplysningene kom fram i forbindelse med at to sjåfører saksøkte Vlantana Norge, et godsselskap som ble etablert i 2012 og siden har vokst til betydelig størrelse. I oktober inngikk sjåførene forlik med selskapet, noe som innebar at de ble betalt 209 000 Euro i kompensasjon. Dermed betalte selskapet seg ut av noe som kunne blitt en pinlig rettssak med mye negativ medieoppmerksomhet.

Saken har vakt betydelig oppmerksomhet i Litauen, og LRT viser blant annet til reportasjer i NLFs «Lastebil.no» og krimavdelingen hos Statens vegvesen. Det litauiske kriminalpolitiet er i ferd med å etterforske Vlantana i Litauen etter beskyldninger om falsk regnskapsførsel, og også det litauiske Økokrim har bekreftet at de har etterforsket selskapet, melder LRT

## Tvilsomt lønssystem

Men selv om loven heretter blir ivaretatt, er ikke forholdene enkle for Litauens 73 000 godssjåfører. De fleste av dem får nemlig kun utbetalt halvparten i form av minimumslønn, resten av betalingen kommer i form



YTF møtte det litauiske godssjåførforbundet LVPS under et besøk hos fagforeningen VERDI på havna i Hamburg i mars i år.

av ulike tillegg per dag som ikke er skattepliktige.

Litauisk fagbevegelse påpeker at denne praksisen fører til at sjåførene ikke har krav på fulle sosiale ytelser som sykepenger og pensjon, samtidig som de ikke får banklån. Kravet er derfor en dobling av lønna i stedet for alle tilleggene.

«Hva snakker vi om? Moderne slaveri!» uttaler fagforeningslederen Audrius Cuzanauskas, og påpeker at den nåværende ordningen gjør det lett for arbeidsgiverne å manipulere: De kan sende sjåførene på ubegrensede langtransporter utenlands, forlenge dem uten varsel og tvinge sjåførene til



Fagforeningsaktivistene hos LVPS fortalte om en tilsvarende utvikling i Litauen som i Norge – lønna var under press fordi sjåførere med enda lavere lønnsnivå ble rekruttert østfra.

ubetalt lediggang mellom oppdragene.

### Stakkars arbeidsgivere?

Slik henger altså Vlantana-saken i Norge nært sammen med de semre lønnsbetingelsene i Litauen.

Hva sier så de litauiske selskapene? Jo, at lønnskravene truer hele lastebilbransjen, som utgjør seks prosent av Litauens brutto nasjonalprodukt. «Nå

krever fagforeningene dobling, hva hvis noen foreslår tredobling?»

Litauiske politikere er også sterkt motstandere av innskjerpingen av kabotasjereguleringene i forslaget til EUs mobilitetspakke, som krever at bilene returnerer jevnlig til hjemlandet. «Tenk så mye ekstra drivstoff vi da må bruke», lyder den «grønne» argumentasjonen.

# AKSJON PÅ TORP?

I FORRIGE UTGAVE AV YRKESTRAFIKK SKREV VI EN ARTIKKEL OM PIRATBUSSVIRKSOMHETEN PÅ TORP MED OVERSKRIFTEN «TOLERERER KJELTRINGSTREKER». SIDEN HAR EN DEL TING BEGYNT Å SKJE.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk tok selv turen ut til Torp i november for å ta forholdene i øyesyn. Det første som møtte oss da vi reiste fra Oslo var en piratbuss som åpenbart var samkjørt med Torpekspressens avgangstid. Og sjåførene på Torp hadde alle opplevelser som underbygget at minibussene åpenbart bedriver pirattrafikk.

## Sosial dumping

I oktober anmeldte Statens vegvesen region Sør et av piratbusselskapene på Torp: «Det er foretatt kontroll av foretakets virksomhet i perioden januar, februar og mars måned 2019. Det er påvist en rekke overtredelser av bestemmelser om kjøre- og hviletid. Overtredelsene er av et så stort omfang at Statens vegvesen har besluttet å anmelde forholdene til politiet.»

19. juni i år kontrollerte Arbeidstilsynet en av sjåførene fra samme selskap ved Horten fergekai. I følge ABC Nyheter viste kontrollen og ytterligere dokumentasjon at sjåføren hadde en mangelfull arbeidsavtale, for lav timelønn og ikke fikk utbetalt lovfestet overtidstillegg.

## Knekker de seriøse

ABC Nyheter hadde en grundig artikkel om forholdene på Torp 7. november. Her påpeker representanter for bussbransjen at forholdene bare blir verre og verre:

Daglig leder Jan Stiansen i Paulsen buss, som kjører i rute mellom Horten og Torp, opplyser at det er et sted mellom 16 og 23 minibusser som kjører ulovlig med turvognløyve til Torp hver dag. Unibuss Ekspress opplever det samme i Oslo, at firmaene uten ruteløyve kjører fra Oslo rett i forkant av Torpekspressens rutetider.

Daniel Maslø-Hansen fra Vestfold fylkeskommune er tydelig på at polakkene driver parallellkjøring, noe som utløser krav til ruteløyve. Han får følge av ordfører Are Karlsen i Horten kommune som slår fast at «det er helt åpenbart at de som ikke driver på en ryddig måte vil utkonkurrere de som driver seriøst».

Næringspolitisk rådgiver Torstein Jystad i NHO Transport slår fast at det er alvorlig på et nasjonalt nivå at man kan sette inn buss i rutetransport uten rette tillatelser og kjøre over lengre tid.

## Krav om tiltak

7. november sendte YTF og NHO Transport et brev i fellesskap til Statens vegvesen med kopi til Samferdselsdepartementet. Brevet viser til en uttalelse gitt til NRK Vestfold i oktober om at aktører på strekningen Horten – Torp med turvognløyve vil få bruksforbud og bli anmeldt:





Sjåførene forteller at passasjerene først kommer til Torpekspressen i forgrunnen og spør om prisen før de går videre til piratene i bakgrunnen, noe som ikke akkurat tyder på bestillingstransport.



Torp lufthavn har lagt forholdene svært godt til rette for piratvirksomhet, til tross for at flyplassseier Vestfold fylkeskommune er skeptisk til virksomheten.

«Undertegnede organisasjoner ønsker klare og tydelige retningslinjer på hvilke retningslinjer som er tillatt under hvilke vilkår» (YTF og NHO Transport)

«Tilbakemeldinger tyder på at dette ikke har funnet sted grunnet mangel på ressurser og et fortsatt uklart regelverk. Undertegnede organisasjoner ønsker klare og tydelige retningslinjer på hvilke retningslinjer som er tillatt under hvilke vilkår. Vi ber derfor Statens vegvesen redegjøre for hvilke tiltak som er gjort for den aktuelle sak.»

#### Oppe i Stortinget

Storingsrepresentant Terje Aasland (A) stilte 13. november følgende

spørsmål til samferdselsminister Jon Georg Dale: «Vil statsråden gripe inn og sikre at det blir iverksatt tiltak mot det som kan antas som grove og alvorlige lov- og regelbrudd innenfor busstransporten til og fra Torp, og hvordan vil statsråden forsikre seg om at all busstransport/ personbefordring til og fra Torp er i henhold til gjeldende lov og regelverk?»

Dale svarte seks dager senere: «Eg kan ikkje no ta stilling til om dei konkrete føretaka har køyrt utan rett løyve.

Men eg vil be fylkeskommunane og Statens vegvesen kartleggja drifta og utføre naudsynte kontrollar for å avgjere endeleg om dei faktisk driv rutetransport. Om det dokumenterast at transportføretak driv ulovleg transport til og frå Torp, skal dette sjølv sagt følgjast opp av kontrollstyresmakterne, Statens vegvesen og politiet.»

*Det er jo lov å håpe...*

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

## FELLES KRAV: FRIKORT-SKATT MÅ SKRIN- LEGGES

YTF, NHO TRANSPORT OG FELLESEFORBUNDET HAR SENDT ET FELLES BREV TIL FINANSDEPARTEMENTET DER DE BER OM AT SKATTLEGGING AV FRIKORT FOR ANSATTE I PERSONTRANSPORTBEDRIFTER IKKE IVERKSETTES. ALTERNATIVT MÅ FINANSDEPARTEMENTET FASTSETTE EN SJABLONINGSATS FOR Å SIKRE LIKEBEHANDLING AV SKATTYTERNE.

*Tekst: Tormund Hansen Skinnarmo*

Opprinnelig skulle skattleggingen ha skjedd fra 1. januar 2019, men ble først utsatt til juli 2019, deretter til 1. januar 2020 og nå til 1. juli 2020. Det skattefrie beløpet har også blitt økt til 8000 kroner.

Nå har de tre organisasjonene sendt et felles brev til Finansdepartementet. I brevet påpekes det at det er svært vanskelig å finne et rettferdig system og en fornuftig verdi på frikortene, da disse ofte har en annen bruksverdi og begrensninger som ikke finnes på ordinære månedskort.

- Når noen fylkeskommuner estimerer skatteverdi til omkring 30.000 kr og andre til 4.800 kr sier det seg selv at dette ikke oppfattes som likebehandling av de ansatte. De stadige utsettelsene av skattleggingen understreker hvor vanskelig det er å finne en reell verdi på frikortene, uttaler forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet Jim Klungnes.

Videre skriver organisasjonene at alternativet til å skrinlegge ordningen må være å lage en skattemessig sjablonsats, et satt beløp for frikortene



Jim Klungnes

som alle ansatte må forholde seg til. Et tredje alternativ er at Finansdepartementet må sette noen helt klare rammer for hvordan frikort skal verdivurderes.

- Nå nærmer det seg tiden for å bestille frikort for 2020. Fortsatt vet ikke arbeidstakerne hvilken skattemessig verdi som vil bli satt på disse frikortene fra 1. juli neste år. Det er en uholdbar situasjon som kan gi flere sjåfører en overraskelse når skatteoppgjøret kommer, avslutter Klungnes.

## NYTT STYRE I YTF LOGISTIKK

Fra høyre av Jan Arne Laberget, Per Kristiansen, Tor Inge Tvergrov, Willy A. Korth, Ken Blomkvist, Robin Schei og Jan Inge Lind, Kristian Olsen Lid liggende.



# GRIPENDE SENJA- HISTORIE

TO BUSSJÅFØRER OG YTF-VETERANER HAR SKREVET DEN HJERTEVARME, MEN OGSÅ VEMODIGE HISTORIEN OM SIN EGEN ARBEIDSPASS, SENJA RUTEBIL, SOM I SÅ MANGE ÅR UTGJORDE EN LIVSNERVE PÅ ØYA, MEN SOM TIL SLUTT MÅTTE GI TAPT FOR ANBUDESUHYRET.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

YTF SENJA

Senja er Norges nest største øy, og på mange måter uveisom i ordets bokstavelige forstand. Veibyggingen kom derfor seint i stand, inntil den tid var båten nærmest eneste framkomstmiddel. Først i 1935 kom Senja Rutebil i drift og to år senere ble den første heltidssjåføren ansatt.

Veiene var ikke akkurat av motorveistandard og brøyting var en utfordring. I 1955 hadde imidlertid vegnettet vokst til 300 kilometer, og i 1960 hadde selskapet 15 ansatte og 13 vogner. Fra midten av førtitallet kjørte Senja Rutebil melk og fløte med lastebil.

## Skolekjøring med beltebil

Forholdene på Senja kan illustreres med transporten av skolebarn mellom

Botnhamn og Baltsfjord som fant sted med fiskeskøyte over åpent hav hver fjortende dag. Det var snakk om seks barn av en total befolkning på 36 i Baltsfjord til Botnhamn skole. Som resultat av et stort lokalt engasjement kjøpte Senja Rutebil en beltebil i 1972 og startet å frakte barna over fjellet. Der det var brattest, måtte beltebilen vinsjes opp.

En av bokas forfattere, Kjetil Renland, var blant de første som kjørte beltebilen. En dag hørtes et brak og bilen sto nærmest loddrett. Den hadde gått gjennom isen i et gjørmehull, hele motoren sto under vann og sjåføren var våt til knes. Ved hjelp av to hjelpere, patenttalje og kjetting lyktes det å redde beltebilen.

## Ære og respekt

1. januar 1963 ble avdeling 57 Senja med 15 medlemmer opptatt i NRAF. En av de første sakene som ble diskutert var innføringen av en pensjonsordning. Begge forfatterne av boka har siden ledet avdelingen, og siterer på



Boka selges for 380,- + 100,- i frakt og kan bestilles fra [kj.renland@gmail.com](mailto:kj.renland@gmail.com).

baksiden Ivar Aasen i ære og respekt for de som gikk foran og banet vei:

*Skal alle ganga med kvita Hender/ so kjem det Armod i manga Grender/ Skal Guten grava og stræva hardt/ so verder Neven vel hard og svart.*

Boka er en godtepose av historie, historier, bilder, enkeltpersoner og fortellinger – og anbefales alle som er opptatt av norsk bygdehistorie og som vil lære noe om hva landet mistet da det innførte den ulykksalige anbudsordningen.



Kjetil Renland og Oddvar Klausen: Senja Rutebil gjennom 75 år

# ER ET SJAFØRLIV VERDT 30.000?

HAR BUSSBRANSJEN RÅD TIL 30.000 KRONER PER BUSS FOR Å SIKRE FØREREN MOT FRONTKOLLISJON? I SÅ FALL HAR MERCEDES EN LØSNING – MEN SOM ALTSÅ LEVERES SOM EKSTRAUTSTYR.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Vi har lenge hørt rykter om at Mercedes tilbyr bedre kollisjonssikkerhet enn de fleste andre bussprodusenter. På bussmessa «Busworld» i Brüssel i oktober fikk vi tatt en kikk på løsningen.

Med på visningen var hovedverneombud Harald Sehm fra Vy Buss, selskapet som dessverre har hatt de styggeste ulykkene med bussførere involvert.

### Ekstrautstyr

Michael Reis fra Mercedes åpnet villig fronten på en utstilt eCitaro, og viste fram en tjukk stålbjelke som var montert rett innenfor. Bjelken er testet ved en såkalt pendelslagstest i henhold til et FN-direktiv for lastebiler (UNE-CE-R29) og har vært en del av Daimlers tilbud siden 2012.

Reis, som var markedsansvarlig for kjøretøydokumentasjon, opplyste samtidig om at stålbjelken ikke var standard i bussene, men måtte bestilles som ekstrautstyr. Prisen anslo han til om lag 3 000 Euro – altså drøyt 30 000 norske kroner.

### Pris til MAN

Yrkestrafikk rapporterte i #4 fra Stockholm om MAN som hadde forlenget bussfrontene med en stålramme for å oppfylle de samme kravene for å beskytte føreren ved frontkollisjon. MAN har latt denne løsningen være standardutstyr i alle nye Lion's City-busser.

I Brüssel viste markedskonsulent Isabel Jeschek hos MAN oss stålbjelkene på en av bussene og viste til at Lion's City 12G her på messa også hadde vunnet en utmerkelse for beste sikkerhet, blant annet for sine utstrakte sikkerhetsløsninger for førerne.

### Ingen normer

Dessverre var disse to tyske produsentene de eneste vi fant som kunne tilby slike løsninger. På messa traff vi en delegasjon fra Unibuss med administrerende direktør Øystein Svendsen i spissen, som fortalte at de hadde spurt alle bussfabrikantene om kollisjonssikkerhet, og at stort sett alle bare hadde vist til gjeldende EU-normer, som i praksis er ingenting. En gruppe YTF-tillitsvalgte – også fra Unibuss – hadde samme inntrykk.

Unibuss må i likhet med andre operatører gi lavest mulig pris for å vinne anbud, og de europeiske bussfabrikantene må på sin side konkurrere på billigsalg med for eksempel kinesiske produsenter. Bestillerne, med Ruter i spissen, har et stort ansvar her når det gjelder å utforme krav til kollisjonssikkerhet, uttrykte Svendsen & co.



«Stålbjelken er ikke standard i bussene, men må bestilles som ekstrautstyr»

## Passiv og aktiv

I fagmiljøene opereres med begrepene passiv og aktiv sikkerhet. Passiv sikkerhet er den type håndfast sikkerhet som vi skriver om her, mens aktiv sikkerhet er ulike automatiske førerhjelpesystemer som skal forhindre at det blir kollisjon.

Det er liten tvil om at det er de aktive systemene som er i vinden for tiden. Disse er en del av datarevolusjonen som strategisk peker i retning førerløse enheter. Den passive sikkerheten, særlig på by- og forstadsbussene, er i stor grad ofret for en sikkert velmenende satsing på universell utforming gjennom trinnløs innstigning.

## Dårlig unnskyldning

Unnskyldningene man møter når man påpeker mangelen på kollisjonssikkerhet for førerne er at sjansen for slike førerulykker er liten, og at man må sette inn ressursene der de gjør mest nytte – underforstått på «aktive systemer», og at de tyske løsningene bare beskytter midten av bussfronten, og ikke siden der føreren sitter.

Likevel er det svært vanskelig å forstå at i enhver privatbil eller lastebil finnes standarder for sikkerhet, men at bussførere ikke skal ha et tilsvarende vern. Dessverre finnes tragiske norske eksempler på hvor fatal denne mangelen kan være.



Kollisjonssikringen til Mercedes er ekstrautstyr!



Michael Reis fra Mercedes forklarer sikkerhetssystemene for hovedverneombud Harald Sehm fra Vy buss.



Leif Arne Myhre og Terje Hagen, sjåførere og tillitsvalgte fra Unibuss, studerer (det manglende) kollisjonsvernet nøye.



MANs sikkerhetssystem ble prisbelønt – og er standardutstyr.



# BUSS- FØRERNE MÅ INVOLVERES!

INTERNASJONALE EKSPERTER I BUSSBRANSJEN ROPER VARSKO! EN FORUTSETNING FOR Å LYKKES ER AT BUSSFØRERNE INVOLVERES UNDER HELE GJENNOMFØRINGEN AV ELEKTRIFISERINGEN AV DEN EUROPEISKE BYBUSSPARKEN. PROSESSEN MÅ OMFATTE ALLE GODE KREFTER OG DEFINERE KLARE ANSVARSOMRÅDER, VISER ERFARINGER FRA KONTINENTET.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Under YTFs kampanje «Bedre bus-sanbud» for noen få år siden ble det dokumentert at fylkeskommuner kunne spart millioner om de bare hadde lyttet til bussførerne. Denne erfaringen vil i enda større grad gjøre seg gjeldende når bussparken i byene våre skal elektrifiseres. Bussførerne må med fra første stund, mener sentrale europeiske eksperter.

### Historisk tid

Som muligens det eneste fagforeningstidsskriftet i verden var Yrkestrafikk til stede på det som er utropt til

historiens største bussfaglige samling overhodet i Brüssel i midten av oktober. Her foregikk den hittil største utgaven av bussmessa «Busworld» pluss en konferanse i regi av verdensorganisasjonen for kollektivselskaper, UITP.

Hovedtrenden på messa var en utstrakt elektrifisering av bussparken. Det er ingen tvil om at dieselgenerasjonen er på vei ut for godt.

Europa har hittil stort sett opplevd mindre prøveprosjekter med et mindre antall elektriske busser, men nå står vi foran en utskifting av bussparken i stor skala. Startskuddet har gått for en elektrisk revolusjon i masseomfang, noe som setter bransjen på nye prøver.

### Førerne må med

Som de eneste norske deltok vi på UITPs seminar om «implementering av nullutslippbusser i byene».

Alex de Jong, forretningsdirektør for kollektivtrafikk hos den nederlandske bussprodusenten VDL, som til nå har produsert 500 elektriske busser, der alle er satt i trafikk, var en av foreleserne.

De Jongs første bud for en vellykket elektrisk revolusjon var et samarbeid mellom alle involverte parter, der ansvarsområdene er klart definerte.

VDL-direktøren var meget tydelig på at bussførerne er en viktig part i samarbeidet og må derfor involveres fra første stund.

## Bussførerne er en viktig part i samarbeidet og må derfor involveres fra første stund



Forretningsdirektør Alex de Jong hos bussprodusenten VDL var tydelig på at bussførerne er en avgjørende part i innføringen av elektriske busser i masseomfang.



En rekke gamle og nye bussprodusenter lanserte sine elektriske bussmodeller på «Busworld». Den elektriske dominansen var overveldende. Her en leddbuss fra Iveco.

Han advarte i tillegg spesielt mot å undervurdere treningen av førere og ruteplanleggere. Roller og ansvarsforhold vil nemlig i stor grad endre seg.

### Ansvar for endring

Poengene til de Jong ble gjentatt på en elbusskonferanse i Oslo, der en viktig konklusjon var at å kjøre elbuss og diesalbuss er helt forskjellig og blant annet krever fullstendig omlegging av rutetabellene.

YTFs deltakere opplevde usikkerhet rundt hvem som skal ha ansvaret for utbygging av infrastrukturen.

For oss i YTF er det åpenbart at førerne har den avgjørende praktiske og operative erfaringen, og ved å lytte til oss vil derfor mange tabber kunne

unngås allerede i planleggingsfasen.

### Tida er inne

For at den forestående elbussrevolusjonen skal bli vellykket, er det altså nødvendig at også norske aktører forstår betydningen av og involverer førernes organisasjoner allerede under planleggingen. Her hviler et stort ansvar på Ruter, som er det største administrasjonsselskapet og som setter standarden i Norge.

Samtidig er det nødvendig for YTFs tillitsvalgte og medlemmer å kjenne sin besøkelsestid og melde seg med kraft til tjeneste.

I så fall kan resultatet bli et sprang framover for kollektivtrafikken i norske byer!

### Kan bli veldig bra

Konklusjonen til de Jong var nemlig optimistisk. En forbilledlig gjennomføring, vil medføre at bussen vil få høyere status, poengterte han.

Han understreket at størrelsen på prosjektene ville føre til bedre tilbud, økt kostnadseffektivitet og at det heller ikke var noen grunn for å bekymre seg over bussenes rekkevidde.

Elektrifiseringen vil gi en støysvak opplevelse både på innsiden og utsiden av bussen, en behagelig reise med bedre komfort, pluss positive og tilfredse førere, lykkelige byboere og ingen begrensninger på hvor stoppesteder kan plasseres (også innendørs).

✉ redaksjonen@ytf.no

# SAMMEN FOR EN STERK NORSK TUR-BUSSBRANSJE

UTENOM LØNNSFORHANDLINGER ER YTF OG NHO TRANSPORT OFTE ENIGE, OG HVERANDRES STØTTESPILLERE FOR EN STERK NORSK TRANSPORTNÆRING.

Under høstens messe “Transport & Logistikk 2019” benyttet jeg anledningen til en prat på Yrkestrafikkforbundets stand. Etter en kort samtale om daglige gjøremål ble vi skjønt enige om at vi ofte kjemper en felles kamp for en anstendig transportbransje.

## Lovlig kabotasje?

Et område der jeg har erfart dette mest er i turbussnæringen. Utfordringer som håndheving av lovpålagt minstelønn, sikre momsinnbetalinger, følge opp påseplikt og bestilleransvar, og ikke minst etablere tydelige regler for kabotasje er utfordringer norsk turbussbransje må enes om. Min vurdering er at dette gjør vi, heldigvis.

For å nevne kabotasje først. Hvordan definerer vi hvor lenge midlertidig kabotasje er lovlig, når ingen lovtekst har definert om midlertidig er 30, 40 eller kanskje 100 dager? Når et

kjøretøy befinner seg i Norge permanent, uten sterke tilknytninger til sitt hjemland, skaper dette fort tilstander som favoriserer aktører uten hensikt i å etterleve regelverket. Hverken arbeidsgiver eller arbeidstaker er tjent med en turbussbransje hvor det er tillatt med slik kabotasjekjøring uten forbehold.

## Omfattende telleaksjon

Sammen har vi derfor gjennomført en omfattende telleaksjon av utenlandske turbusser som i all tydelighet har dokumentert permanent stasjonerte kjøretøy i Norge. I 2019 sesongen var det over 2100 unikt registrerte kjøretøy her til lands i sommerhalvåret, en økning fra 1700 siden telleaksjonen i 2018. Blant de mest aktive landene var Litauen, Polen og Estland, som jevnt over oppholder seg på Østlandet og Vestlandet, med kjøremønstre mellom de største byene og turistdestinasjo-

ner som Geiranger og Flåm. Enkelte busser var registrert helt opp til ved 30 ulike anledninger.

Arbeidsgiver og arbeidstaker har også arbeidet sammen for å utarbeide informasjonsskriv om regelverket på turbuss, deriblant på øst-europeiske språk. For selv om reglene er ensbetydende for mange norske aktører, skal man ikke ta dette for gitt blant aktører fra land uten tilsvarende regelverk eller språk. Vi har også sammenfallende interesser for å påvirke våre respektive samarbeidsorganer i EU for å hindre en ytterligere liberalisering av kabotasjereguleringen i persontransporten.

## Positiv utvikling

Det er derfor også positiv utvikling å spore i turbussbransjen. Flere initiativer, blant annet den nevnte telleaksjonen hadde ikke vært mulig uten god

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

NHO Transport er en kombinert bransje- og arbeidsgiverforening for norske transportselskaper. Medlemslisten består av busselskaper, turbiloperatører, aktører innenfor skinnegående persontransport, taxiselskaper og godsbedrifter.

støtte og markedsføring fra fagforeningene. På grunn av dette har vi nå solid tallmateriale som har skapt et godt utgangspunkt for en konstruktiv debatt om bransjens utfordringer og mulige løsninger. Hvordan kan vi så ta samarbeidet ett skritt videre?

Det har nå blitt økt oppmerksomhet rundt bestilleransvar i den offentlige debatten. Majoriteten av bestillere i turbussbransjens "incoming market" er i utlandet, noe som gjør det utfordrende å komme i dialog. Jeg har derimot tro på at vi kan finne tiltak som bistår bestillerleddet i å velge ansvarlige bussoperatører, spesielt rettet mot incoming-markedet der norske selskaper opplever stort prispress om å frakte turister i eget land. Vi kunne derfor gått i dialog om en innretning for å sertifisere turbussaktører etter valgte kriterier, slik godsbransjen nå har gått i bresjen for.

## Transportpoliti

I tillegg kunne det vært fint om bransjens organisasjoner fremover påvirker myndighetsapparatet til å skape en tverretattlig transportenhet som kan håndheve og sanksjonere regelbrudd i næringen. Kall det gjerne et formalisert "transportpoliti". Dette er

«Når et kjøretøy befinner seg i Norge permanent, uten sterke tilknytninger til sitt hjemland, skaper dette fort tilstander som favoriserer aktører uten hensikt i å etterleve regelverket»

etterspurt blant medlemmer i NHO Transport og vil kunne gjøre det enklere å luke ut useriøse transportører.

Det kan derfor være betimelig å avslutte med en påminnelse om "etterlevelsepyramiden" til Statens Vegvesens Krimseksjon, som på en utmerket måte illustrerer at dagens kontrollvirksomhet i betydelig grad er konsentrert mot aktører som etterlever regelverket i den store grønne

sonen nederst på pyramiden. Derimot er kontrollvirksomheten tilnærmet fraværende blant de som ikke har noen intensjon om å etterleve regelverket, i pyramidens øverste spiss som markerer rød sone.

Det er vår felles oppgave å finne løsninger og være tydelige på hvilken handling som skal til for å nøytralisere aktører i rød sone. Jeg ser kun felles interesser på dette punktet.

*Torstein Clausen Jystad,  
Næringspolitisk rådgiver,  
NHO Transport*



Årets beste turbil, "Coach of the year" fra MAN. Måtte forholdene for sjåførene bli like bra. Foto: Arne Danielsen.



# FUNKSJONÆRER I FRAMGANG





LEDERUTVIKLING, VIKTIGE LOKALE MULIGHETER I TARIFFAVTALEN OG LANDETS BESTE FORSIKRINGS- OG LÅNEVILKÅR HOS GJENSIDIGE, VAR BLANT HØYDEPUNKTENE UNDER FUNKSJONÆRSAMLINGEN I BERGEN I SLUTTEN AV OKTOBER. DESSUTEN ET SPENNENDE BESØK PÅ BYBANEN. >>



Funksjonærene fikk en spennende omvisning på Bybanen – Bergens stolthet og diskusjonsobjekt.

### «Funksjonæravtalen er mer enn god nok, det er praktiseringen som ikke fungerer»

- YTF-advokat Marius Træland

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

#### Operative ledere

YTF-funksjonærene utgjør en broket forsamling. Under presentasjonen på begynnelsen av årets samling i Bergen noterte vi følgende stillingsbetegnelser: trafikkleder, driftsleder, teknisk leder, oppgjørsmedarbeider, lønningfører, opplæringsleder, gruppeleder, teamleder, bemanningsleder, instruktør, planlegger, økonomimedarbeider, anbudskalkulator.

Felles for deltakerne var lang fartstid – de fleste begynte på 80- eller 90-tallet, de fleste hadde begynt som bussførere og hadde vært ansatt i en rekke ulike selskap, noe som flere ramset opp med et lite smil. Dessuten at de fleste hadde en eller annen lederfunksjon.

Derfor virket også foredraget «Praktisk personalledelse – lederkompetanse for operative ledere» av Mariann Karlsen fra Sarpsborg næringsforening å treffe midt i blinken for forsamlingen. Karlsen la blant annet vekt på mellomledernes betydning for å sikre et godt samarbeid mot felles mål. Viktige stikkord her er kunnskap om fakta og regelverk, god kjennskap til medarbeiderne foruten et umettelig behov for å formidle informasjon.

#### Avtale til gull

Temaet ble godt mottatt som faglig relevant påfyll. YTF-advokat Marius Trælands foredrag om funksjonæravtalen var et ytterligere bidrag i bevisstgjøringen av funksjonærene som egen kategori i forbundet. Marius understreket først at funksjonæravtalen – i motsetning til bussbransjeavtalen – er en rammeavtale, altså at den legger til rette for lokale drøftinger og særavtaler.

- Funksjonæravtalen er mer enn god nok, det er praktiseringen som ikke fungerer, understreket Marius og oppfordret de tilstedeværende til å lese grundig gjennom avtalen og diskutere hva som er mulig å få ut av den.

Han viste særlig til tariffavtalens §6 som gir funksjonærene rett til lokale forhandlinger, noe som kan være gull i dagens samordningstider. Til slutt minnet advokaten om at avtalen gir de tillitsvalgte rett til en liste med oversikt over lønningene til og gjennomsnittlig lønnsutvikling for medlemmene og også info om andre gruppers lønnsoppgjør.

#### Landets gunstigste

Marius hadde ellers en interessant gjennomgang av EUs mobilitetspakker, Joachim Sørensen gikk gjennom YTFs kurstillbud, mens Gjensidiges aldri hvilende Per Kristian Larsen

viste eksempler på hvor mye det er å spare på forsikringene og lånetilbudet gjennom YTF og YS.

- Du kan faktisk spare inn hele medlemskontingenten og vel så det gjennom våre medlemstilbud som er landets gunstigste, oppsummerte en overbevisende «PK».

#### Fleksibilitet avgjørende

Funksjonærsamlingen fikk også besøk av Roger Harketstad, administrerende direktør i Tide Buss og nestleder i styret til NHO Transport. Harketstad holdt en engasjert innledning med ferse inntrykk fra messen «Busworld» i Brussel. Hovedbudskapet hans var at bransjen er inne i en voldsom forandring, der det gjelder å være fleksibel og godt forberedt. Lagspill mellom alle involverte – der også funksjonærene spiller en viktig rolle - er en forutsetning for suksess i en uoversiktlig framtid.

Også i år var funksjonærene på befarung, denne gang til Bybanen, der ikke minst den hypermoderne trafikkledersentralen var imponerende. Enkelte lot seg også begeistre ved å få lov til å prøvekjøre banen på et dertil egnet sidespor.

#### Økende engasjement

Ove Hellesteth, som er leder for YTFs funksjonærer og til daglig personalle-





Godt oppmøte på funksjonærmøtet i Bergen, både i antall delegater og deltakere.



Gjensidiges entusiastiske veteran Per Kristian Larsen la fram overbevisende eksempler på at det er mange forsikringskroner å spare på YS-avtalen.

«Bransjen er inne i en voldsom forandring, der det gjelder å være fleksibel og godt forberedt»  
- TIDE-direktør Roger Harketstad



Flere deltakere hadde barnlig glede av å få prøvekjøre den flotte sporvogna i trygge omgivelser.

der i Tide Buss, kunne oppsummere en landssammenslutning i framgang. Fjorårets samling i Oslo var en suksess, og årets treff i Bergen vitnet om ytterligere faglig og sosialt engasjement. Årsmøtet kunne i år mobilisere 12 stemmeberettigede avdelingsrepresentanter, en framgang på tre fra fjoråret.

Avtroppende styremedlem Marina Heyerdahl fra avdeling 301 Ruter gikk gjennom organisasjonskartet til YTF, der de store funksjonæravdelingene er lokalisert til Bergen og Oslo, mens mange fortsatt er organisert sammen med bussførerene. Marina var den eneste delegaten fra et administrasjonsselskap, så her er et arbeid å gjøre med rekruttering. Hva som skjer med

Ruter etter gjennomføringen av den nye storregionen Viken er for øvrig fortsatt et åpent spørsmål.

### Viktig møtepunkt

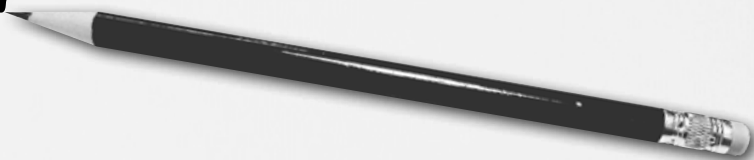
Styret oppsummerte i årsmeldingen at fagdagen er et svært viktig møtepunkt for funksjonærene, som i sin hverdag ofte har få muligheter til å treffe andre i sin organisasjon, da de er spredt geografisk og ofte med få på hvert sted.

Ove Hellese, Lars Sæther og Joachim Sørensen fortsetter i YTFs funksjonærstyre, mens Marina Heyerdahl etter eget ønske fikk avløsning av Trine Hagen Helleland. Neste års samling er planlagt i Trondheim.



Det nye styret i YTF-funksjonærsammenslutning består av fra venstre: Ove Hellese, Joachim Sørensen, Trine Hagen Helleland og Lars Sæther. Både i antall delegater og deltakere.

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

*Gladiola*

# SYMBOLSK BÅNDTVANG

Jeg vil ha slutt på symbolsk båndtvang. Det er brudd på menneskerettighetene. Det er strenge regler for å ha husdyr i bånd, men nå snakker vi om vanlige folk. Hadde vi vært dyr hadde Mattilsynet vært her for lengst. De hadde ryddet hele stallen din, herr Kwartbas. Du hadde fått karantene for videre drift og skyhøy straff. Du hadde kommet på straffarbeid for å få bedre tanker.

Det er straffbart å ha folk i bånd.

Så Kwartbasen tilhører den trosretningen som tillater symbolske klesplagg for vanlige folk? Du vil kanskje innføre enda flere undertrykkende plagg som gir både gnagsår og ømme muskler?

Dette er ikke normalt, herr Kwartbas. Det strider mot menneskerettighetene. Det er ikke lov å ha folk i bånd.

Båndet gnager på kragen, det er kvelende, snippen reiser seg og kursen faller. Vi må til psykolog for å takle å gå med bånd. Vi må ha terapi for å beholde selvrespekten. Dette er undertrykking. Vi kan ikke ha jobber hvor det er krav om slipstvang for hele arbeidsstokken. Noen må komme og frigjøre oss.

Så Kwartbasen synes det er helt greit at vi skal gå omkring med snor rundt halsen som om vi var ville dyr. Eller er det symbolet på at løkka allerede er festet rundt kragen?

Vi skal frigjøre oss fra denne snora, herr Kwartbas. Det skal være krav om påkledning, men båndtvangen skal bort. Den symbolske silkesnora omkring halsen med den vanskelige knuten skal vekk. Det skal erstattes med et skjerf om det er kaldt. Vi skal bare ha nyttig påkledning, herr Kwartbas. Symbolske klesplagg hører ikke hjemme på jobben.

Så Kwartbasen mener slips ikke betyr noe som helst.

«Båndet gnager på kragen, det er kvelende, snippen reiser seg og kursen faller»

Du husker slipstvangen på 60-tallet, hvor du ikke kom inn på en restaurant uten slips? De andre var lasaroner. De drakk av flaska og knuste potetene for å få med sausen. Ungdomsopprøret på syttitallet klarte heldigvis å slå ned slipstvangen på byen.

Slipset er også et politisk maktsymbol. Slipset blir skarpere i kantene jo lenger til høyre i politikken du kommer. Når partilederne har de siste duellene på skjermen, før valget, vinner den som har det peneste slipset.

Nå skal slipstvangen bort på vår arbeidsplass, herr Kwartbas.

Flere har forsøkt å jobbe uten slips. Det fungerer helt fint. Bussen holder seg på veggen og folk hilser. Finansfolkene var skeptiske, men de har flyttet store penger, selv uten slips. Forsikringsbransjen kom etter. I løpet av noen år var det kun baronen på toppen som satt med nystrøket slips, herr Kwartbas.

God dag med symbolske klesplagg.

*Gladiola*

# LIV ULLMANN KJØRER MED YTF

- Har hun meldt seg inn? spurte redaktøren.

- Nei, men jeg spurte om du kunne få bruke bildet, og det var greit, svarte

Bjørnar A. Hanssen fra YTFs avdeling 1, som var på spesialoppdrag med vår verdensstjerne Liv Ullmann.



Det er vel ikke hver dag vi frakter en slik celebritet, men Bjørnar har faktisk vært hennes faste sjåfør i en årrekke under Amanda-festivalen i Hauge-sund.

Liv Ullmann vant en Golden Globe-pris og ble nominert til Oscar for sin rolle i Utvandrerne i 1971. Hun regnes som Norges filmdronning, har spilt en rekke store roller og fått en rekke hederspriser.



## Ta med deg legen på ferie

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

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

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

Husk at du får 28 % medlemsrabatt på Reise Pluss. Kontakt oss på **915 03100** eller les mer på [gjensidige.no/ys](http://gjensidige.no/ys)

A13\_0648/02\_2019



# FORTTRINNS- RETT

Ved ansettelser i det private står arbeidsgiver som utgangspunkt fritt til å ansette den de selv ønsker. Et unntak fra dette er der det finnes ansatte som har en fortrinnsrett til nye stillinger.

Inngangsvilkåret er at arbeidstakeren har de kvalifikasjoner som normalt kreves for stillingen som utlyses. Her er de reelle kravene av betydning. Det er derfor ikke nødvendigvis kravene som fremgår av utlysningsteksten som er av betydning.

Der arbeidstakeren oppfyller de reelle kvalifikasjonskravene er utgangspunktet at bedriften plikter å tilby stillingen til den som har fortrinnsrett. At øvrige kandidater er bedre egnet er ikke av betydning, så lenge arbeidstakeren oppfyller de reelle kvalifikasjonskravene.

## Hvem har fortrinnsrett?

Arbeidstakere som er sagt opp på grunn av virksomhetens forhold (nedbemanning) har fortrinnsrett i ett år fra oppsigelsen. Vilkåret er at arbeidstakeren har vært ansatt minimum 12 måneder de siste to årene. Fortrinnsretten gjelder ikke dersom arbeidstaker selv har sagt opp. Eksempelvis: Der en arbeidstaker godtar en sluttpakke ved en nedbemanningssprosess, regnes dette vanligvis som en oppsigelse fra arbeidstaker, noe som medfører at arbeidstaker kan miste fortrinnsretten til nye stillinger.

Der det er tariffavtale i virksomheten går hovedavtalen lenger. Ansatte som er sagt opp på grunn av virksomhetens forhold har etter Hovedavtalen fortrinnsrett med mindre det er saklig grunn til å fravike dette. Også arbeidstakere med kortere ansettelsestid enn 12 måneder har fortrinnsrett etter bestemmelsen.

## Midlertidig ansatte

Midlertidig ansatte, som på grunn av virksomhetens forhold ikke får fortsatt ansettelse, har fortrinnsrett. Men dette gjelder ikke ved vikariater. Også her er det de reelle forholdene som er avgjørende. Det er ikke tilstrekkelig at bedriften kaller kontrakten for et vikariat. Dersom man kommer frem til at den midlertidige kontrakten reelt sett ikke er et vikariat, vil arbeidstakeren likevel ha fortrinnsrett.

## Deltidsansatte

Ved nyansettelse har deltidsansatte fortrinnsrett til å få utvidet sin stilling dersom de er kvalifisert for stillingen og det ikke vil være til vesentlig ulempe for bedriften.

Videre har den deltidsansatte ikke fortrinnsrett dersom dette vil medføre vesentlig ulempe for bedriften. Det skal mye til for at fortrinnsrett skal bortfalle på grunn av arbeidsgivers ulempe. Det er arbeidsgiver som må begrunne hvorfor deltidsansatte ikke har krav på den faste stillingen.

Som eksempel kan nevnes der arbeidsgiver ønsker å utlyse en 100 prosent-stilling. Den midlertidig ansatte kan ikke da velge seg den stillingsbrøken arbeidstaker selv ønsker å utføre. Der arbeidsgiver har saklig interesse av å ansette arbeidstakere i full stilling og den deltidsansatte ikke ønsker dette, vil arbeidstakeren kunne miste fortrinnsretten.

## Bortfall av fortrinnsrett

Loven viser at arbeidstakere som får tilbud om annen passende stilling og ikke aksepterer stillingen innen 14 dager ikke lenger har fortrinnsrett. Men ikke ethvert tilbud fører til bortfall av fortrinnsretten. Om det er store avvik med tanke på arbeidsoppgaver eller arbeidsvilkår, vil arbeidstaker kunne avslå tilbudet og enda ha fortrinnsretten i behold.

Det er viktig at arbeidsgiver og arbeidstaker har en dialog om hvilke stillinger som vil være aktuelle. Dersom arbeidstaker ønsker bistand kan tillitsvalgte delta i dialogen.

Bortfall av fortrinnsrett gjelder ikke for deltidsansatte som kan kreve fortrinnsrett.

## Prioritering av flere

Der flere arbeidstakere har fortrinnsrett er spørsmålet hvem som skal prioriteres. Loven prioriterer dem som har fortrinnsrett i følgende rekkefølge:

«Det er viktig at arbeidsgiver og arbeidstaker har en dialog om hvilke stillinger som vil være aktuelle. Dersom arbeidstaker ønsker bistand kan tillitsvalgte delta i dialogen»



Verveannonse fra 2006. Ingen vansker med fortrinnsretten den gang? Foto: Arne Danielsen

Arbeidstakere som er sagt opp på grunn av virksomhetens forhold, deltidsansatte og midlertidig ansatte.

Der flere arbeidstakere har samme type fortrinnsrett gjelder samme kriterier som ved oppsigelse. Utgangspunktet er at de med lengst ansiennitet har prioritet. Unntak kan forekomme dersom forhold som kompetanse eller sosiale hensyn gjør det saklig å fravike hovedregelen.

Der flere deltidsansatte har fortrinnsrett er det i utgangspunktet opp til arbeidsgiver å vurdere hvem de vil ansette fast. Avgjørelsen må bygge på et forsvarlig grunnlag som ikke er vilkårlig eller basert på utenforliggende hensyn.

#### Virkninger av brudd

Der arbeidsgiver bryter reglene om

fortrinnsrett fastslår loven at den som har fortrinnsrett kan kreve fast ansettelse. Unntaket er der retten finner det urimelig. At bedriften har ansatt en annen person i stillingen vil ikke i seg selv være tilstrekkelig for at en kan kreve fast ansettelse.

#### Hvordan gå fram

Arbeidsgiver plikter å informere arbeidstakerne om ledige stillinger i virksomheten. I virksomheter med tariffavtale plikter arbeidsgiver å drøfte sysselsettingsspørsmål med tillitsvalgte. Tillitsvalgte har anledning til å fremme arbeidstakernes syn på ansettelsene allerede før beslutningen tas. Tillitsvalgte kan derfor se til at reglene om fortrinnsrett blir fulgt.

Lovbestemmelsene finnes i Arbeidsmiljølovens §14-2 og 14-3.

## SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat-  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat



ANNIKEN  
**AUNE**  
Juridisk  
rådgiver



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# MEDLEMMENES MENINGER

EN AV TRE GODSSJÅFØRER OPPGIR AT DE ER PÅ REISEFOT MER ENN 200 DØGN I ÅRET, OG FEMTI PROSENT MENER AT ALL REISINGEN GÅR UT OVER FAMILIELIVET. DETTE ER ET PAR AV OPPLYSNINGENE MAN KAN LESE UT AV SVARENE PÅ YTFS MEDLEMSUNDERSØKELSE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

En målsetning for YTF er å være en organisasjon som styres av medlemmene. Innlysende? Kanskje. Medlemmene ivaretas jo av at avdelingene velger tillitsvalgte – i alt om lag 400 – som igjen deltar på regionkonferanser, representantskapsmøter og landsmøte. Medlemmene ivaretas også av forbundets dyktige sekretariat. Men dette er ikke tilstrekkelig. For at demokratiet skal være komplett må enkeltmedlemmene engasjere seg og bli lyttet til.

Yrkestrafikk ønsker alle lesere og bidragsytere en riktig god jul og et løfterikt nytt år!



Et godt verktøy som viser retningen på hva medlemmene ønsker er medlemsundersøkelsen som ble gjennomført i høst. Mer enn 2800 besvarelser utgjør nesten en fjerdedel av medlemsmassen og virker i stor grad representativ. Analysen viser for eksempel at 65 prosent av svarerne er faste heltidsansatte og 58 prosent har mer enn seks års ansiennitet.

## Beste og verste

Når det gjelder hvorfor medlemmene har valgt å arbeide innen yrkestrafikkbransjen, legger de fleste vekt på faktorer som frihet, selvstendighet, å være sin egen sjef, treffe mennesker og ha hyggelige arbeidskamerater. Som det mest problematiske med yrket oppgis skiftgang, stress, lav lønn, tidspress og manglende informasjon fra ledelsen. Dette setter oss alle på sporet av hva som er viktig å gjøre noe med.

Borer vi videre, så svarer bussførerne følgende på hva som er viktig for å ha gode arbeidsdager: Tilgang til toalett, utforming av førerplassen og tid til pauser og motvirke stress.

Godssjåførene oppgir på sin side mange døgn borte som et hovedproblem. Mer enn halvparten mener at dette går utover familielivet.

## Hvetebrødsdagene

Om lag tre av fire oppgir at de arbeider lenger enn avtalt arbeidstid, det gjelder alle yrker. Samtidig kommer det klart fram at langt fra alle blir kompensert for dette merarbeidet. Tre fjerdedeler oppgir dessuten at de blir overvåket i arbeidet.

En trend som gjelder flere enn vår bransje er at nyansatte er ganske entusiastiske både for jobb og fagforeningsmedlemskap. Disse «hvetebrødsdagene» varer et par-tre år, inntil sannhetens øyeblikk innfinner seg: Er dette noe jeg skal satse på varig, eller bør jeg finne på noe annet? Når man først har bestemt seg, så øker engasjementet på nytt.

Medlemsundersøkelsen bekrefter at tendensen også gjelder hos medlemmene av YTF. Kanskje det kan være verdt å gi medlemmene spesiell opp-

## Kanskje det kan være verdt å gi medlemmene spesiell oppmerksomhet etter to års medlemskap?

merksomhet etter to års medlemskap?

### Ambassadørene

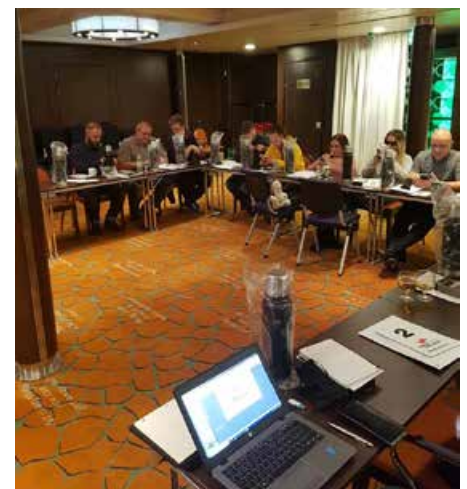
Om lag halvparten av medlemmene er såkalte «ambassadører» for YTF, det vil si at de aktivt vil anbefale organisasjonen. Dette kommer fram av en såkalt NPS (Net Promotor Score), et redskap for å måle kundelojalitet.

Antall «ambassadører» er ikke minst viktig når det gjelder verving, for i undersøkelsen oppgir de fleste at de har blitt vervet av kolleger eller andre enkeltpersoner. Samtidig oppgir bare 33 prosent at de har vervet andre.

Også for Yrkestrafikk er medlemsundersøkelsen med sin hærskare spørsmål og svar en rettesnor for hva slags stoff som er viktig å prioritere, noe som også vil prege bladet i det kommende året. Vi er derfor takknemlige for alle som tok seg tid til å svare.



Medlemmenes meninger 1: Årsmøte i YTFs avdeling 635 Bring Linehaul. 22 medlemmer møtte. «Et bra og givende møte i en sterk klubb i stadig vekst», melder Ken Blomkvist.



✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

Medlemmenes meninger 2: Årsmøte i YTFs avdeling 613 Logistikk Rogaland.



# PORTRETT





# HØYT MOT NORD

*Ingøy, nord for Hammerfest, er for mange ukjent, men kan smykke seg med en 362 meter høy radiomast som er Skandinavias høyeste byggverk, verdens nordligste fyr på Fruholmen, antakelig landets nordligste rundkjøring, samt fødested for YTFs verveglade regionleder Nord, Fred Ove Nibe!*

Tekst:

**ARNE DANIELSEN**

Illustrasjon:

**IVAR SMITH-NILSEN**

Ingøys storhetstid kan tidfestes tilbake til femtenhundretallet, øya var da regnet som Finnmarks største fiskevær, og figurerte på et nederlandsk kart med navnet «Ingen». På attenhundretallet var øya egen kommune med eget rådhus, men i dag er øya nærmest fri for fastboende.

Under krigen ble en radiostasjon på øya først bombet av tyskerne, så bygget opp igjen av russerfanger før den på nytt ble bombet av engelskmennene. Som del av den brente jords taktikk jevnet til slutt tyskerne all bebyggelse med jorda og evakuerte innbyggerne. Freds foreldre og besteforeldre havnet i Lofoten.

- Bestefar, som var fisker, bygget alt opp igjen etter frigjøringa. Huset står den dag i dag og er i familiens eie, men

kaia har blåst vekk, forteller Fred, som ble født hjemme på øya en mørk og stormfull januar dag i 1967.

## Møtte kongen

- Oppveksten gjorde oss selvstendige og værtøffe, for det var mye dårlig vær. Vi hadde bare noen hundre meter til skolen, men måtte ofte gjennom sludd og kulde, da vi kom fram var ofte ytterklærne så stivfrosne at de sto av seg selv. Likevel var vi alltid ute, levde et aktivt liv med ski og skøyter og sovna tvert når vi kom inn om kvelden.

Ingøyværingene, de få som var igjen, livnærte seg av jordbruk og fiske. Begge Freds foreldre arbeidet med fiskebruk.

- Vi unga begynte også så smått å jobbe der da vi var ti-elleve år gamle, det hadde vi sikkert godt av.

På den kombinerte barne- og ungdomsskolen gikk kun femten elever.

- Her fantes kun en på samme alder, jeg var henvist til Harald både når

det gjaldt lek og slåssing. Men så fikk vi to lærere fra Lillehammer, og det første de gjorde var å ta oss med på skoletur til Tromsø. Der fikk vi ri på hest! Året etter dro vi til Oslo, der vi fikk audiens hos selveste kong Olav. Jeg ble intervjuet i avisen, og slo fast at «kongen hadde så rar latter».

## Sjåfør og forhandler

Seksten år gammel flyttet Fred fra Ingøy. Etter å ha forsøkt seg på videregående skole i Alta og Hammerfest, arbeidet han en stund på fiskebruk før han ble utkalt til militærtjeneste på Porsangermoen.

- Jeg ble kastet ut av sersjantkurset etter å ha kommet for sent tilbake etter permisjon, og havnet i et geværkompani utelukkende bestående av finnmæringer. Der hadde jeg lyst til å prøve meg som sjåfør på M6 (en amerikansk militær REO-lastebil fra femtitallet), men fikk beskjed om at da måtte jeg dokumentere at jeg kunne kjøre lastebil. Jeg ringte til pappa og ba han skrive en attest om at jeg hadde kjørt den gamle Bedforden på Ingøy. En uke



«Sjefen ble så sur at jeg måtte skifte bord under matpausen, han pleide alltid å minne folkene på «at det er mi pengebok det går utover» og hadde mareritt om AFP og det som verre var»

senere ble jeg beordret til et seksukers M6-kurs på Evjemoen, sikkert til forargelse for mange veteraner som aldri kom så langt.

### Langt mot sør

Etter hæren begynte han å kjøre isbil i Hammerfest. Det var dårlig betalt, men ingen andre jobber var å oppdrive lokalt.

- Hva skulle jeg gjøre? Jeg fikk greie på at SAAB trengte folk i Trollhättan, problemet var bare at de forlangte at jeg måtte komme på intervju. «Er dere klar over hvor langt der er dit?» spurte jeg, men det gjorde ikke inntrykk. Så leide jeg en bil og allierte meg med en kompis. Vi kjørte ned i ett strekk, det tok oss atten timer, jeg stilte på intervjuet og så kjørte vi rett opp igjen. Jeg fikk jobben, og i ett år bygde jeg SAAB 9000-biler.

I fjorten år gjorde Fred svenske av seg. En stund kjørte han buss for det lille selskapet Tjörn Omnibustrafik nordvest for Göteborg, siden manøvrerte han 25-meters vogntog for ICA og fraktet også biler. Han fullførte også videregående og forsøkte å studere statistikk ved universitetet i Göteborg, men fant raskt ut at dette ikke var noe for ham.

### Gift slusk

- I seks år hadde jeg en svensk kjæreste, og da det tok slutt ble jeg kjærlighetskrank. Derfor sjekket jeg datingsidene og traff blink med en gang. Hun

var russisk fra Sankt Petersburg, ti år yngre og au pair i Oslo, så jeg hev meg i bilen. Jeg møtte henne på Natio-naltheatret stasjon – ei virkelig flott dame som jeg falt pladask for.

Dermed ble det ekteskap og barn. Freds mor og far hadde blitt pensjonister og flyttet til Hammerfest. Siden mor var blitt skral, bestemte Fred seg bfor å reise nordover igjen med sin lille familie. Der kjørte han først for et flyttebyrå – det ble mange tunge løft, før han ble utdannet som delespecialist og begynte å selge bildeler hos Mercedes. Siden var han anleggsslusk under utbyggingen av gassanlegget på Melkøya, der kjørte han både hjullaster og gravemaskin.

### Organisatoren

- Jeg organiserte meg i Arbeidsmandsforbundet og ble oppnevnt som verneombud, da opplevde jeg at arbeidskameratene begynte å spørre meg om tariffavtale. «Da må dere organisere dere», var mitt svar. Jeg så behovet for en organisasjon, for det var så mye de ikke hadde, verken tillegg eller skikkelige pensjonsbestemmelser. Jeg leste tariffavtalen og skjønte at de trengte hjelp. For å ha rett på avtale måtte mer enn halvparten av de ansatte være fagorganisert, så jeg fikk 12 av 20 organisert. Sjefen ble så sur at jeg måtte skifte bord under matpausen, han pleide alltid å minne folkene på «at det er mi pengebok det går utover» og hadde mareritt om AFP og det som verre var.

Freds kone hadde høyere økonomisk utdanning og fikk jobb hos skatteinnkreveren i Kirkenes. De bestemte seg for å flytte og Fred ordnet jobb som bussjåfør. Da han spurte sjefen i Hammerfest om permisjon, var svaret et surt NEI!

### Borgerlig arv

- Å kjøre buss i Kirkenes var fantastisk, arbeidskameratene var alle ydmyke og fine mennesker. Transportarbeiderforbundet hadde hørt at jeg hadde organisert en hel bedrift, og fikk meg med på et årsmøte i Alta. Der kom et forslag opp om å støtte gjenvalg av den rødgrønne siden, det gikk gjennom med knappest mulig margin: 12 mot 11. Jeg ble skeptisk, synes ikke at fagorganisasjonen skal støtte bestemte politiske partier.

Her må skytes inn at alle som kjenner Fred vet at han i dag er varamann til kommunestyret i Hammerfest for Fremskrittspartiet. Sin sympati med den borgerlige siden har han rett og slett arvet, understreker han. Bestefaren, som var fisker og sleit hele livet, stemte Høyre. Det gjorde også faren. Fred karakteriserer seg selv som «pap-pagutt» i så måte, fulgte rett og slett i samme fotspor.

- Så var det at min arbeidskamerat Sigbjørn Laugsand i Kirkenes kom begeistret til meg: «Du Fred, du Fred, det kom en kar fra YTF hit, han sa så mye bra at jeg meldte meg inn med en gang. De er det samme som NTF, men politisk uavhengige.» Jeg hadde aldri hørt om YTF før, så jeg tok en telefon til daværende forbundsleder Jack Nilsen, og etter en ti minutters prat var jeg overbevist. Da ble nok karene i Transport veldig skuffet.

### Startet verving

Etter hvert flyttet ekteparet tilbake til Hammerfest og fikk en sønn til. Fred begynte å kjøre buss på Melkøya.

- Der var bare en håndfull YTFere, så jeg fikk straks beskjed: «Du er tillitsvalgt!» Og det har jeg vært siden.

Han forteller at hele Finnmark var NTF-land, det eneste stedet YTF hadde noe som liknet et brohode var Lakselv. I 2011 overtok Fred Nibe ledervervet i avdeling 12 Finnmark fra Knut Olav Moe, kun med fjorten medlemmer.

- Det første jeg gjorde som leder var derfor å verve.

### Spre tentaklene

Fred var høyt og lavt. Han kom med i ledelsen av Norges Automobilforbunds avdeling Hammerfest og Karasjok, som blant annet eier og driver campingplassen i Hammerfest. I 2012 ble han også valgt til leder for YTFs region Nord, som omfatter både Finnmark og Troms og dermed har kommet regjeringens omdiskuterte regionreform i forkjøpet, dessuten en avdeling nord i Nordland. På landsmøtet samme år ble han også valgt inn i forbundsstyret. Der satt han inntil neste landsmøte fire år etter, da ble han skiftet ut med Svein Roger Skoglund fra region Nordland. De to nordligste regionene har nemlig en tradisjon om å la seg representere annenhver gang.

- Da jeg gikk ut av forbundsstyret var vi 75 medlemmer i Finnmark. Jeg var relativt nyskilt og måtte finne noe å bruke tida mi på, så jeg satte fart på vervingen igjen og nå er vi mer enn dobbelt så mange. Fortsatt er jeg like engasjert og mener vi har et stort potensial i Finnmark. Derfor ønsker jeg å spre tentaklene våre både til godsbiler og ressurselskaper, der vi begynner å få fotfeste. Neste drøm er å passere 200 YTF-medlemmer, avslutter den alltid like entusiastiske Fred Ove Nibe.

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

«Å kjøre buss i Kirkenes var fantastisk, arbeidskameratene var alle ydmyke og fine mennesker»



Fred Nibe er tillitsvalgt for et tresifret antall YTF-organiserte bussførere i hele Finnmark.



Snøscooteren er nyttig i landets nordligste områder.



Under oppveksten på Ingøy hadde Fred kun én jevnaldrende lekekamerat.



Finnmarkingen er velsignet med et unikt jaktterreng.



Fred Nibe og de andre YTFerne i Hammerfest har fått grillhjelp av generalsekretær Trond Jensrud.



Hammerfest har et aktivt motorsykkelmiljø.

# POLITISK TESTAMENTE

OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING (OSA) I FAGFORBUNDET  
FEIRER 125-ÅRSJUBILEUM OG HAR I DEN ANLEDNING UTGITT  
HISTORIEBOKA «KOLLEKTIVKAMERATENE» OM PERIODEN 1994-2019.  
BOKA ER FØRST OG FREMST ET POLITISK TESTAMENTE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Den viktigste grunnen til at vi anmelder boka her i Yrkestrafikk, er at den også handler om YTF. Det gjelder særlig kapittel 2 «Den store splittelsen», som resulterte i at bussklubbens daværende leder Geir Anthonson ble ekskludert fra Kommuneforbundet (nå Fagforbundet), noe som førte rundt 400 bussførere over i YTF.

Mange av de aktive fra den tiden har siden vært en viktig kraft i YTF, det gjelder blant andre Geir selv som i mange år var generalsekretær og nåværende forbundsleder Jim Klungnes. Også undertegnede siteres og benevnes som intet mindre enn «Anthonson-fløyens historiker».

## Hvor er medlemmene?

Først uforbeholden ros: Boka byr på et fantastisk flott bildemateriale. En del historiske fotos, men aller best fotograf Linda Bourname Engelberths dokumentasjon av det flotte arbeidet som utføres «på gølv» av fagorganiserte sporveisansatte. Slik skal det gjøres!

I teksten spiller derimot medlemmene en påfallende underordnet rolle. Stemmene som siteres tilhører i stor grad den sentrale foreningsledelsen. Boka virker derfor i hovedsak å være et slags politisk testamente for et sjikt toneangivende tillitsvalgte som enten allerede har gått av med pensjon eller er i ferd med å nå pensjonsalder.

## Ble anbud stoppet?

Ikke nødvendigvis noe galt i dette, de tillitsvalgte representerer selvfølgelig de som valgte dem. Men nå og da

«En del av medlemmene framholder at ledelsen i OSA er blitt for opptatt av den overordnede styringen og politikken rundt Sporveien»

blir dette sjiktets behov for selvrettferdiggjøring ufri-villig komisk. For eksempel når det konkluderes med at historien viser at Geir Anthonsen tok feil da han gikk inn for å ha to tanker i hodet samtidig – å gå mot anbud, men samtidig forberede en ny forsvarslinje om man skulle tape. Hallo?

For uinnvidde kan opplyses at ett hundre prosent av rutetrafikken på buss er anbudsutsatt og har vært det i mer enn 10 år. Det var OSAs linje om å satse alt på anbudsmotstand «til siste bussjåfør» som spilte falitt, dessuten førte hardhendt behandling av meningsmotstanderne til at rundt 400 medlemmer forlot Fagforbundet. Et smart trekk? Neppe, selv om vi i YTF takker og bukker!

### Ensidig om Ruter

En annen merkelig konstruksjon som det sittende

regimet forfekter med styrke, er at det er Ruter som står for alt som er vondt og vanskelig. Dette er åpenbart altfor enkelt, og virker helst til å tåkelegge foreningsledelsens tette samarbeid med konsernledelsen i Sporveien, noe også boka er inne på.

For Ruter er ikke kun etablert som et anbudsbestillerorgan, men også som en fellesadministrasjon for den samlede kollektivtrafikken i Oslo og Akershus – det være seg tilbud, takstsoner og billettsystem.

### Nye koster?

Vi tror at de eksterne forfatterne av boka underveis i arbeidet har forstått at foreningslederne kanskje ikke alltid er like objektive, dessuten at nye koster er på vei.

Tidligere leder for T-banegruppen, Kjell Leirflaten, bekymrer seg over at «De



Den frodige floraen sporveislitteratur har fått et nytt tilskudd i «Kollektivkameratene».

nye har ikke det samme utgangspunktet som oss» fordi de ikke har opplevd «de tøffe vilkåra».

Boka peker på at selv om dagens ledertroika fortsatt styrer «showet», er det flere tegn på nye tider og «til-litsvalgte med et annet syn på fagforeningsvirksomhet og hva «linja» i OSA skal være».

Dette tydeliggjøres på side 141: «En del av medlemmene framholder at ledelsen i OSA er blitt for opptatt av

den overordnede styringen og politikken rundt Sporveien, og for lite opptatt av å få til bedre arbeidsforhold og arbeidsmiljø ute i trafikken og i den daglige driften.»

### Idar Helle og Paul Bjerke «Kollektivkameratene»

Utgitt av De Facto – kunnskapssenter for fagorganiserte, Oslo 2019.

✉ redaksjonen@ytf.no



# KONTAKT OSS PÅ TLF **40 60 37 00**

## TAST 1 - ELLER VENT PÅ SVAR

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

## TAST 2 - MEDLEMSSERVICE



**WENCHE NYJORDET**  
Avdelingsleder  
wenche@ytf.no



**LINDA WILHELMSEN**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
linda@ytf.no



**KJELLRUN MØRCH**  
Forhandlings Sekretær  
Kjellrun@ytf.no

## TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



**HÅVARD GALTSTAD**  
Org. sekretær  
havard@ytf.no



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



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



**PETTER SOMMERVOLD**  
Rådgiver  
petter@ytf.no



**ANNE LISE LØKKEN**  
Advokatsekretær  
anne.lise@ytf.no



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



**MARIUS TRÆLAND**  
Advokat  
marius@ytf.no



**ANNIKEN AUNE**  
Juridisk rådgiver  
anniken@ytf.no



**HANNE HAREIDE SKÅRBERG**  
Advokat- fullmektig  
hanne@ytf.no

## TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



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



**TOR ARNE KORSMO**  
Verveansvarlig  
980 43 387  
tor@ytf.no

## RING DIREKTE TIL DISSE



**JIM KLUNGNES**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



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



**ARNE DANIELSEN**  
Redaktør  
474 00 989  
arne@ytf.no



## «GJELDER IKKE BUSS»

Myndigheter og produsenter må ta ansvar for innkjøp av kollisjonssikre busser. Vi sjåførere vil foretrekke den mest kollisjonssikre bussen, den bussen vi kan overleve arbeidsdagen i.

Forskjellen på en ulykke eller nestenulykke kan ofte være marginal. Mange ganger avgjør kun tilfeldigheter. Dette er noe vi som yrkessjåførere er mer smertelig klar over enn de fleste andre trafikanter, fordi vi hele året har veien som arbeidsplass og stort sett alle har opplevd ulykker eller vært skremmende nær opptil flere ganger. Slike opplevelser preger deg resten av livet.

Nafstadulykken i november 2017 viste hvor ille det kan gå. To busser kolliderte i henholdsvis 33 og 34 km/t. En fører omkom, den andre ble svært alvorlig skadet (hodeskader, organskader, flere benbrudd og venstre fot måtte amputeres). Saken er gransket av Statens Havarikommisjon. De er klare på at busser har for dårlig kollisjonsbeskyttelse.

I høst kolliderte en buss på Nesodden med en liten personbil mens den var på vei ut fra ei busslomme. Farten på bussen var med andre ord svært lav. Bussen fikk omfattende skader.

### Også for passasjerene

Derfor er kollisjonsbeskyttelse for buss så viktig. Den er viktig for både passasjerene og sjåførene. Bussjåføren er mest utsatt. I dag risikerer bussjåførene livet på jobben hver dag. Bussjåføren har høy sannsynlighet for å være den første som blir satt ut av spill ved en kollisjon. Ekstra kritisk er dette fordi det er bussjåføren som har kompetanse på bussen og dens sikkerhetsutrustning. Sjansen er stor for at bussjåføren er den eneste i bussen som har et minimum av kompetan-

se på sikkerhetsrutiner, evakuering, brannslukking, ivaretagelse av skadede og skadestedsledelse. Om bussjåføren settes ut av spill er passasjerene overlatt til seg selv. Skrekken i så måte er en tunnelulykke med brann, da er katastrofepotensialet stort.

Et annet moment er at mange av de minst kollisjonssikre bussene samtidig er de som er godkjent med flest antall ståplasser. Overfylte busser kjører daglig i byer og tettsteder. Folk står tett i tett helt frem til frontruta. Ved en kollisjon vil disse passasjerene være ekstremt utsatt. De har ingen beskyttelse, og skadeomfanget vil være omfattende selv ved lave hastigheter. Og dette er busser som ofte kjører i langt høyere hastigheter enn 34 km/t. Ved slike hastigheter er katastrofepotensialet enda større.

### Hårreisende synspunkt

Norske myndigheter, fylkeskommuner og bussprodusentene skjuler seg bak at de følger internasjonale forskrifter og reguleringer. Internasjonalt begrunnes den dårlige kollisjonssikkerheten indirekte, og noen ganger direkte, med at få bussjåførere blir drept i kollisjonsulykker. Å gjøre bussene mer kollisjonssikre koster derfor for mye i forhold til «nyttene». Dette er et hårreisende og uakseptabelt standpunkt.

Som en digresjon kan det nevnes at det visstnok finnes sterkere stål enn det som brukes i busser i dag, såkalt borstål. Det påstås å være omtrent fem ganger sterkere enn konvensjonelt stål. Men det brukes overhodet ikke i busser og nesten ikke i lastebiler. Fordi det koster mer enn vanlig stål?

### Skuffende defensive

For produsentene er Norge et lite, men voksende marked. Antakelig vil

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



de selge flere busser til Norge i 2019 enn noen gang tidligere. Norge er også i fremste rekke med å ta i bruk ny teknologi både når det gjelder førerstøttesystemer, kommunikasjon, sanntidssystemer og energibærere. Dette er interessant for bussleverandørene, fordi Norge delvis fungerer som testområde. De får utviklet produktet.

Også når det gjelder kollisjonssikkerhet bør Norge være et interessant marked. Derfor er det en skuffende defensiv holdning bussprodusentene viser. De har lang erfaring og kompetanse på å gjøre kjøretøy trafikksikre. De har spesialister innen fagfeltet.

Myndighetene må også på banen. De må ta ansvar for lover og regler. Dette kan ikke overlates til selskapene og bussprodusentene alene. Dersom vi ikke får til endringer i de internasjonale reguleringene, må Norge utvikle særnorske krav til kollisjonssikkerhet på busser.



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Boliglån fra  
**2,59 %**

## Flytt lånet og spar penger!

Får du senket renta med 0,5 prosentpoeng ved å flytte boliglånet, sparer du faktisk 15 000 kroner i året med et lån på 3 millioner.

Søk på [gjensidigebank.no](https://gjensidigebank.no), og sjekk hvor mye du som YTF-medlem kan spare.

Priseksempel på boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag, nom. rente 2,59 %, eff. rente 2,67 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2 733 976,-. Gjelder for medlemmer i YTF som bruker banken aktivt. Prisen er pr. 18.10.19 for nye lån og kan bli endret.



ANNONSE

