

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2020



YTF rundet 12 000 medlemmer!

S 36


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



«DU SKAL IKKE SLÅ DEN SOM ER MINDRE ENN DEG!» SLIK LØD EN AV LOVENE VI FIKK FRA MOR OG FAR. IKKE ALLE KLARTE ALLTID Å OPPFYLLE DETTE KRAVET. FOR HVEM VAR SÅ DUM AT MAN GIKK LØS PÅ EN SOM VAR STØRRE OG STERKERE – DA VAR MAN JO SIKRA JULING. NEI, DA FØLTES DET TRYGGERE Å HUNDSE DEN SOM VAR SVAK OG HJELPELØS.

«Enten kan dere velge den mest behagelige jobben eller den beste betalingen»

EN DELER – DEN ANDRE VELGER

Men en ting skjønnte alle: Du plager ikke en liten tass som har en slagkraftig storebror eller søster. Det gir bokstavelig talt ris til egen bak. Å organisere seg er på mange måter å sikre seg et slikt stort søsken som stiller opp for deg. «En bror i femte klassen som rødde væg så folk fekk gå i fred», som det heter i Romjulsdrøm.

Best sammen

«Den sterkeste mand i verden, det er han, som står mest alene» påstår Dr. Stockmann i Ibsens En Folkefiende. Mange har fått erfare hvor smertelig det kan være. Selv om det kan være riktig å gå mot strømmen i kampen for sannhet og rett, uansett konsekvenser, står man klart sterkere med en fagforening i ryggen.

YTF er nok i den store sammenhengen kjent som en relativt lavmælt og forsonlig storebror. Vi vil heller ha en rimelig løsning i det stille enn å posere med store ord. Samtidig er vi opptatt av å stille opp for hvert enkelt medlem, med kort vei til effektiv hjelp fra advokater og dyktige tillitsvalgte.

«Minste søsken»

Rettesnoren for arbeidet vårt må alltid være, som det heter i Skriften: «Det dere gjorde mot én av disse mine minste søsken, har dere gjort mot meg.» Eller som dikteren Arnulf Øverland formulerer det: «Du må ikke tåle så inderlig vel, den urett som ikke rammer deg selv.»

Ofte er likevel ikke «mine minste søsken» en enkeltperson, men en større gruppe. Som under det forestående tariffoppgjøret. Mange har påpekt det urettferdige at de som har arbeidet i første linje og holdt samfunnet i gang under koronapandemien, samtidig har den skammelig dårligste betalingen. Det må vi gjøre noe med.

Begge deler?

Da vi som barn skulle dele felles godteri, lærte foreldrene våre oss et annet gyllent prinsipp som fungerte utmerket i praksis: «Den ene deler – den andre velger».

I samfunnet virker denne barnelærdommen å være satt til side av den såkalte «eliten»: De velger både den mest behagelige jobben og den beste betalingen. Urettferdig! Vi foreslår i stedet følgende deling: Enten kan dere velge den mest behagelige jobben eller den beste betalingen. Vær så god, kjære elite, dere kan få velge først!

Ikke enig? Dere vil fortsatt karre til dere begge deler? OK, da roper vi på storebror!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



YTF-landsmøtet utsatt ett år	4
Tragikomedie i (foreløpig) fem akter	6
Galt å høre kristen radio?	8
Vant 2-0 over Staten	10
Trusselen fra øst	12
«Leifen» - åttifem, kjører fortsatt buss	16
Gjør YTF synlig	18
Gjennom krisen	22
Viktig med protokoll	24
Om utdanning og annen dannelse	29
Hyllest til slitne krigere	32
YTF rundet 12 000 medlemmer!	36

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 20



Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
☎ 40 60 37 00
✉ post@ytf.no - www.ytf.no

Redaksjon:
Arne Danielsen, redaktør
Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,
☎ 474 00 989
✉ arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset
✉ post@a-o.no

Prepress og layout:
Silja Digranes
☎ 401 79 194
✉ silja-d@frisurf.no

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

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

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

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

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



Fagpressen

YTF-LANDSMØTET UTSATT ETT ÅR

FORBUNDSSTYRET HAR VEDTATT AT YRKESTRAFIKKFORBUNDETS 18. ORDINÆRE LANDSMØTE, SOM VAR BERAMMET TIL SEPTEMBER I ÅR, UTSETTES ETT ÅR TIL 3. TIL 5. SEPTEMBER 2021. ÅRSAKEN ER RESTRIKSJONENE SOM ER INNFØRT I NORGE I FORBINDELSE MED COVID-19.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

YTF avholder landsmøte hvert fjerde år, der blant annet forbundslederen og forbundsstyret blir valgt. Førrige landsmøte ble gjennomført i Bergen i september 2016. Neste landsmøte skulle i henhold til planen finne sted i Trondheim fra 18. til 20. september i år.

Nå er landsmøtet utsatt ett år, og Yrkestrafikkforbundets 18. ordinære landsmøte vil dermed finne sted 3. til 5. september 2021 på Scandic Nidelven hotell i Trondheim. Utsettelsen innebærer at det eksisterende forbundsstyret blir sittende ett ekstra år.

Riktig å flytte

- Det ville ikke vært mulig å gjennomføre landsmøtet som et fysisk møte i september i år. Dessuten ville det

neppe vært forsvarlig å samle nær 200 yrkessjåfører fra hele landet i Trondheim for å avholde landsmøte, opplyser generalsekretær Trond Jensrud.

- Forbundsstyret konkluderte derfor med at det var riktig å flytte landsmøtet et helt år, slik at vi ikke kom i en situasjon der vi måtte flytte landsmøtet enda en gang, noe som lett ville ført både til praktiske og økonomiske utfordringer, poengterer Jensrud.

Beste løsning

Han mener at til tross for vedtektenes bestemmelser om at landsmøtet skal avholdes hvert fjerde år, framstår utsettelsen som den beste løsningen.

- Det er dramatisk å utsette landsmøtet i organisasjonen, men koronaepidemien gjør situasjonen ekstraordinær, presiserer Jensrud, som understreker at forbundet ikke har fått noen ekstrautgifter som følge av vedtaket, fordi beslutningen om å utsette møtet ble fattet før den formelle

kunngjøringen av landsmøtet ble sendt ut.

Viktig milepæl

Et landsmøte er en viktig milepæl i forbundets historie. Førrige landsmøte var ikke minst preget av en kampvotering om ledervetet, der Jim Klungnes overtok som forbundsleder etter å ha vunnet avstemingen mot Svein Furøy med 83 mot 43 stemmer.

Landsmøtet var også historisk ved at det var første gang en kvinne ble valgt som nestleder.

Trude Valle fra avdeling 2 i Bergen ble valgt ved akklamasjon.

Det øvrige forbundsstyret – som nå altså blir sittende ytterligere ett år – består av funksjonærrepresentant Ove Helleset fra Bergen, logistikkarbeider Knut Authen, bussfører Svein Roger Skoglund fra Nordland, T-banefører Bjørn Nytrø fra Oslo og bussfører Hans Petter Sørgerd fra Trøndelag.

«Det er dramatisk å utsette landsmøtet i organisasjonen, men koronaepidemien gjør situasjonen ekstraordinær»



YTFs nyvalgte forbundsstyre under landsmøtet i Bergen i 2016. Nå blir styret sittende et ekstra år.

TARIFFOR- HANDLINGER I SEPTEMBER

En annen følge av koronautbruddet var at vårens tariffoppgjør ble utsatt og overenskomstene ble prolongert (forlenget).

Det er nå avtalt at forhandlingene om Bussbransjeavtalen vil finne sted 2. og 3. september, med 4. september som reservedag. Eventuell meklingsperiode blir trolig i tidsrommet 18. til 20. september.

VY Funksjonæravtale forhandles parallelt.



Bergens ordfører Marte Mjøs Persen åpnet YTFs 17 landsmøte i september 2016.

TRAGIKOMEDIE I (FORELØPIG) FEM AKTER

REGJERINGEN ØNSKET Å SKATTELEGGE FRIKORTENE FOR BUSSJÅFØRENE FRA OG MED 2019.

NÅ ER FRIKORTSKATTEN UTSATT FOR FJERDE GANG, TIL 1. JANUAR 2021.

«HELE SKATTELEGGINGEN BØR SKRINLEGGES FOR GODT», SIER YTFS NESTLEDER TRUDE C. VALLE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Det er gledelig at finansdepartementet har lyttet til oss og utsatt innføringen av skatt på frikort for bussjåfører, sier nestleder Trude C. Valle i Yrkestrafikkforbundet.

Hun mener at det faktum at saken nå er utsatt for fjerde gang viser at den er for dårlig utredet i utgangspunktet.

- Å innføre en ekstraskatt for bussjåfører nå i sommer ville vært helt urimelig, men det er i utgangspunktet ingen god idé å gjøre det i det hele tatt. Derfor burde hele skatteleggingen vært skrinlagt for godt, understreker Valle.

Første akt:

I håndboka «Skatte-ABC» var frikortbestemmelsene i mange år definert slik: «Etter praksis fra skatteforvaltningen skal ansatte i trafikksekskaper o.l. ikke skattes for gratis eller billige privatreiser med selskapets egne transportmidler.» Før jul i 2018 bestemte regjeringen seg for å slå en strek over denne hevdvunne praksisen.

Bussførerne reagerte voldsomt, og i et brev til daværende finansminister Siv Jensen ba YTF regjeringen om å reversere skatteleggingen av frikort for bussjåfører i statsbudsjettet.

Andre akt:

I mars 2019 kom beskjeden om at finansminister Siv Jensen hadde endret de nye reglene som før jul ble lansert

for blant annet frikort, og utsatt iverksettelsen til 1. juli samme år.

Nå økes fribeløpet, slik at man ikke må skatte av goder verdt mindre enn 8 000 kroner. Hensikten med utsettelsen ble oppgitt til at transportselskapene skal få tid til å utforme nye ordninger.

Tredje akt:

Sommeren 2019 ga Finansdepartementet transportnæringen ytterligere utsettelse i seks måneder til 1. januar 2020 for å «tilpasse løsningene for personalbilletter til de nye reglene for skattelegging av naturalytelse».

Regjeringen påpekte at selv om det finnes digitale løsninger for de aller fleste billetter som alminnelige kunder bruker, er ikke dette tilfelle for per-

sonalbilletter. Dermed ville korrekt innrapportering kreve omfattende manuelle rutiner for mange tusen ansatte. I 2020 ville skatterapporteringen i større grad kunne automatiseres, ble det argumentert.

Fjerde akt:

Ny utsettelse til 1. juli 2020. Departementet bedyrer selv at utsettelsene ikke er «et utslag av uklare regler for verdsettelsen, men av at personalbillettene til dels bygger på lite oversiktlige løsninger og at det har tatt lenger tid å modernisere disse enn først antatt». Nå mener imidlertid departementet at transportnæringen har fått god tid til å tilpasse frikortordningene.

Bransjen mente at dette ikke var holdbart. I et brev sendt til Finansdepartementet 7. januar undertegnet av YTFs forbundsleder Jim Klungnes, Fellesforbundets forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen og administrerende direktør i NHO Transport Jon H. Stordrange ble i stedet departementet anmodet om å la skattemyndighetene fastsette en felles sjablongverdi for alle frikort.

Femte akt:

På nytt utsettes frikortsaken, til 1. januar 2021. I mellomtiden har høyremannen Jan Tore Sanner overtatt som finansminister, og hans partis prinsippprogram proklamerer et ønske om «lavere skatte- og avgiftsnivå for familier og enkeltpersoner».

Dessuten er det dette med «samfunnskritisk virksomhet» under korona-pandemien da. En honnør til bussjåførene som takk for innsatsen kunne jo være å droppe hele den tåpelige frikortskatten.

«At saken nå er utsatt for fjerde gang viser at den er for dårlig utredet i utgangspunktet»



Legg frikortskatten død, sier YTFs nestleder Trude C. Valle.

GALT Å HØRE KRISTEN RADIO?

BUSSFØRER JAN KÅRE CHRISTENSEN FIKK TJENESTEPÅTALE AV UNIBUSS FOR Å HA HØRT PÅ HØYLYTTE KRISTNE RADIOSENDINGER PÅ JOBBEN. MED HJELP FRA YTF'S ADVOKAT HAR CHRISTENSEN KLAGET SAKEN INN FOR DISKRIMINERINGSNEMNDA MED PÅSTAND OM RELIGIØS DISKRIMINERING.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Christensen har kjørt buss for Unibuss i Oslo siden 2005. Før dette var han ansatt ti år som fagoperatør i elektrolysen ved aluminiumsverket på Hydro Karmøy og har ellers kjørt bud- og lastebil før han begynte å kjøre buss. Jan Kåre Christensen er en vanlig arbeidsmann.

Som mange av sine kolleger hører han på tilgjengelige programmer på bussens DAB-radio mens han kjører, på nyheter, debatter og annet. At bussførerne hører på radio på jobben er allment tillatt og akseptert. Siden Christensen er kristen, hører han også på religiøse og kristne programmer.

Skriftlig advarsel

I november ble Jan Kåre Christensen kalt inn til sin gruppeleder hos Unibuss og tildelt en skriftlig tjenestepåtale. Begrunnelsen var flere kundeklager om høylytte religiøse prekener.

Kundeklager blir vanligvis rettet til Ruters kundesenter, som sender disse videre til operatørselskapet. I dette tilfellet ble det vist til fem klager med ensartet innhold:

«Sjåføren kjører kristen forkynnelse på maks.» «Spiller solid kristenradio høyt på bussen. Med full preken.» «Hører veldig høylytt på gudstjeneste. (...) Det kan da virkelig ikke være passende med religiøse prekener på offentlig transport?» «Spilte VELDIG høy kristen musikk fra en kristen radiokanal.» «Sjåføren hørte på høylytt religionspropaganda.»

Klagernes begrunnelser inneholder altså en kombinasjon av volum og religiøst innhold. Jan Kåre Christensen nekter selv for å ha spilt høy musikk. Han understreker også at han kun har lyttet på ordinære norske radiokanaler. Derfor er han sikker på at den egentlige grunnen til klagen er det kristne programvalget.

Hvilke regler gjelder?

Som YTF-medlem tok han kontakt med sin lokale tillitsvalgte Leif Arne

Myhre, som bekreftet at han som alle andre bussførere måtte få lov til å lytte til de radiokanalene han selv ønsket. Bussføreren henvendte seg da til Unibuss for å klargjøre hvilke regler som gjaldt.

Har vi som bussjåfører lov å velge selv de kanalene vi ønsker å spille? Er det noen restriksjoner hvis for eksempel en passasjer oppsøker bussjåføren og ber ham skifte kanal?

Unibuss svarte med å henvise til følgende tekst fra førerhåndboka: «Den vanlige FM-radioen kan også gi nødvendig informasjon om trafikkforhold. Bruk gjerne denne informasjonen til å informere kundene dersom det er naturlig. Vær nøye med å ha volumet på et slikt nivå at det ikke forstyrrer kundene.»

- Dette ga ikke noe svar med mening angående meg, kommenterer Jan Kåre Christensen, som siden forgjeves har etterlyst en nærmere presisering av hva som kan regnes som akseptabelt lydnivå.

«Advarselen må for Christensen sin del bedømmes som et forbud mot å høre på radio med religiøst innhold»

Jan Kåre Christensen fikk tjenestepåtale for å spille radio med kristent innhold. Bussførere må få lov til å høre på radio med det innholdet de bestemmer selv, mener Jan Kåre Christensen.



Siden bussføreren ikke kan se å ha brutt noen regler, krevde han at tjenestepåtalen annulleres. Men Unibuss var ikke villig til dette.

Redd for oppsigelse

- Hvis jeg nå for eksempel får nok en kundeklage med påfølgende tjenestepåtale, så ligger oppsigelsen og venter. Det er veldig stressende å ha en slik arbeidsgiver som oppfører seg på denne måten, understreker Jan Kåre Christensen, som derfor med hjelp fra YTF-advokat Josefine Wærstad valgte å klage saken inn for Diskrimineringsnemnda.

Advokaten begrunner klagen blant annet slik:

- Advarselen må for Christensen sin del bedømmes som et forbud mot å høre på radio med religiøst innhold. Advarselen er etter vår oppfatning gitt med kombinasjonsbegrunnelse – dels høyt volum og dels innholdet. Det er ikke diskriminerende å gi en advarsel for at man har spilt for høy radio, så det er det siste som er gjenstand for nemndas behandling, sier Wærstad.

Diskriminering på grunn av religion er forbudt i henhold til likestillings- og tilgjengelighetsloven. Med diskriminering menes direkte eller indirekte forskjellsbehandling som ikke er lovlig.

Unibuss: Volumet kjernen

Unibuss er ikke enig i påstanden om diskriminering.

Personalsjef Per Christian Bing hos Unibuss understreker overfor Yrkestrafikk at kjernen i saken er lydnivået, ikke innholdet. Han understreker at hva førere velger å lytte til på radio er underordnet og at opplevelsen av «religionspropaganda» hos klagerne nok må skyldes at volumet har vært veldig høyt.

- Tjenestepåtalen kommer som en følge av gjentagende klager grunnet høylytt radiobruk. Som arbeidsgiver er vi pliktig til å ta opp gjentatte klager på en av våre ansatte, for å se om vi kan finne en løsning sammen, poengterer Bing.

Ikke Ruters sak

Bing mener også at i den grad klager

kan regnes som diskriminerende, burde dette tas opp med Ruter som mottar og håndterer klagen i første omgang. Dette avviser Christensen og hans advokat Josefine Wærstad.

- Det er riktig at det er Ruter som i første omgang mottar klager fra passasjerene, men det er tross alt Unibuss som avgjør om klagen skal få noen konsekvens for sjåføren, presiserer advokat Wærstad.

Fagorganisering avgjørende

Saken er altså i skrivende stund under behandling i Diskrimineringsnemnda. Jan Kåre Christensen roser YTF for hjelpen han har fått.

- Gjennom fagforeningen står du mye sterkere, og får profesjonell hjelp. Jeg er overbevist om at Unibuss hadde sagt meg opp for lenge siden om jeg ikke hadde vært fagorganisert. I YTF får jeg hjelp, og Unibuss moderer seg veldig når de vet at de ikke bare møter meg, men en hel fagforening. Står du alene, så har de ingen hemninger, da er det bare å kjøre på.

VANT 2-0 OVER STATEN

I 2017 FRATOK FYLKESMANNEN OG OSLOPOLITIET BUSSFØRER EGIL WETTRE-JOHNSEN FØRERRETTE OG ILA HAM I PRAKSIS YRKESFORBUD. SOMMEREN ETTER FIKK HAN VED HJELP AV ADVOKATENE FRA YTF VEDTAKET OPPHEVET AV POLITIDIREKTORATET. NÅ GIR REGJERINGSADVOKATEN BUSSFØREREN 200 000 KRONER I ERSTATNING!

Tekst og foto:

ARNE DANIELSEN

Foto:

HANNE HAREIDE SKÅRBERG



Egil Wettre-Johnsen skriver under på avtalen som sikrer ham en erstatning på 200 000 kroner.

- Et mareritt er slutt, men har kostet tid og krefter. Hadde jeg orket, ville jeg tatt saken helt til en rettskraftig dom. Da kunne det blitt skapt presedens for at det ville bli lettere for vanlige folk å få erstatning når de blir overkjørt av Staten, understreker Egil Wettre-Johnsen.

- Men advokatene mine sier at et slikt tilbud er helt unikt. Det ble seier nummer to. Så da melder jeg pass og skriver under, forklarer 64-åringen.

Anfall i ferien

Skal det ikke være lov å drikke alkohol i ferien? spurte vi i *Yrkestrafikk #6 2017*. Der fortalte vi historien om bussføreren som hadde passet arbeidet upåklagelig i tretten år, men mistet jobben som følge av alkoholbruk i ferien.

På en ferietur på fergen mellom Sandefjord og Strømstad, fikk bussfører Egil Wettre-Johnsen et illebefinnende og mistet delvis bevisstheten. Ambulanse ble rekvirert, og da fergen

ankom Sandefjord ble han kjørt til sykehuset i Tønsberg, der en ung turnuslege ved ortopediavdelingen sendte en melding til fylkesmannen om å be politiet inndra førerkortet.

Rettsløs tilstand

I september mottok sjåføren kopi av et brev fra fylkeslegen i Oslo og Akershus til Oslo politidistrikt med «Tilråding om tilbakekallelse av førerrett». En omgjøring av «tilrådingen» kunne først skje etter ett år, «dersom nevrolog vurderer lav årlig risiko for nytt anfall».

- Jeg oppfatter at prosessen har satt meg i en rettsløs tilstand uten adgang til innsyn eller påvirkning. Det bør være et sivilrettslig tankekors at noen på et så spinkelt grunnlag kan ødelegge så mye for et enkeltindivid, kommenterte Wettre-Johnsen til *Yrkestrafikk*.

Medhold i klage

Med hjelp fra advokat Marius Træland

«Advokatene mine sier at et slikt tilbud er helt unikt. Det ble seier nummer to»



«Et mareritt er slutt, men har kostet tid og krefter», sier en glad Egil Wettre-Johnsen. Det lønte seg å stå på!

i YTF, klaget Wettre-Johnsen på vedtaket, og i juni 2018 fikk han medhold i klagen fra Helsedirektoratet. På bakgrunn av Helsedirektoratets uttalelse fant Politidirektoratet at politidistriktet ikke hadde grunnlag for å tilbakekalle klagers førerrett.

Klagen til Wettre-Johnsen ble dermed tatt til følge og vedtaket opphevet. Dette ble meddelt i brev av 10. juli 2018, nøyaktig ni måneder etter at førerretten var inndratt.

Stor belastning

Men saken hadde medført at Wettre-Johnsen først ble 100 prosent sykemeldt i halvannen måned og siden permittert uten lønn fram til han tok ut alderspensjon fra 1. april 2018 for ikke å miste retten til privat AFP. Saken ble en stor belastning for ham, ikke minst redselen for å miste AFP.

- Jeg følte at Staten ødela deler av arbeidslivet mitt som nyttig samfunnsborger, kommenterte Wettre-Johnsen.

Han hadde ingen planer om å pensjonere seg før han passerte 67, men så seg der og da tvunget til å pensjonere seg fem år i forkant.

Først etter at han fikk førerretten tilbake kunne han ta opp igjen bussføreryrket.

Søkte erstatning

- Ikke gi deg! Stå på og bruk YTFs advokater for alt de er verdt, oppsummerte bussjåfør Egil Wettre-Johnsen til *Yrkestrafikk #4 2018*.

Han tok konsekvensen av sitt eget råd og søkte, med hjelp fra YTFs advokatfullmektig Hanne Hareide Skårberg, erstatning for tapt arbeidsinntekt. Først fikk han blankt avslag. Men plutselig og uoppfordret tilbød Regjeringsadvokaten i slutten av april 2020 først 100 000 kroner før de doblet til 200 000. Slik unngikk Staten en rettssak som kunne skapt en ubehagelig presedens.

- Svaret på om staten plikter å erstatte tapt arbeidsinntekt som følge av urettmessige vedtak, vil variere fra sak til sak. Det kommer blant annet an på om staten har hjemmel til å fatte vedtaket og hvor grov saksbehandlingsfeilen er. I denne saken mente vi at det klart forelå erstatningsansvar, men staten var uenig i dette. Det er derfor positivt at det var mulig å fremforhandle et så godt forlik for vårt medlem, utdyper Skårberg.

Omstridt praksis

Det er selvsagt en forutsetning at bussførere ikke er påvirket av rusmidler før og under kjøring. Men i ferier må det være lov til å ta seg et glass uten å være redd for å miste jobben. Mye tyder likevel på at mange yrkesjåfører får førerkortet inndratt urettmessig av politiet som følge av en kombinasjon av tvilsomme tolkninger av blodprøver og omstridt juridisk praksis.

✉ redaksjonen@ytf.no

TRUSSELEN FRA ØST

EN NY FJERNSYNSDOKUMENTAR BESKRIVER INNSIDEN AV EUROPAS HEMMELIGE LASTEBILKRIG, DER GODSSJÅFØRENE MÅ BETALE PRISEN FOR EN STRUKTURELL SPLITTELSE MELLOM ØST OG VEST INNEN EU.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I forrige utgave refererte vi fra en tysk dokumentarfilm om østeuropeiske lastebilsjåførers lønns- og arbeidsforhold. Innholdet bekreftet trender som YTF har avdekket gjennom sine såkalte grenseundersøkelser. All kunnskap rundt disse problemstillingene i samfunnet er av det gode, sannheten tjener sjåførenes sak.

Nå har enda en dokumentar blitt sluppet. Det engelskspråklige programmet er produsert av Euronews, et fransk-basert europeisk kringkastingsselskap opprettet i 1993 for å dekke nyheter fra hele verden i et felleseuropeisk perspektiv.

Dokumentaren starter med et intervju med politisk sekretær Christina

«Hvis vi ikke klarer å løse problemet, er det slutten på det europeiske prosjektet»

Tilling i veitransportseksjonen i det europeiske transportarbeiderforbundet ETF. YTF er medlem i ETF og har brukt organisasjonen for å fremme vårt internasjonale engasjement.

Tilling kommer selv fra Romania og har god kjennskap til og et stort engasjement for østeuropeiske sjåfører. Yrkestrafikk har møtt og intervjuet Tilling ved flere anledninger.

Billigst mulig

ETF-sekretæren beskriver en sterkere og sterkere modell der selskap fra vest åpner fiktive filialer i andre EU-land med lavere lønninger. Der rekrutterer

de sjåfører på østeuropeiske lønnsbetingelser og kjører så disse til arbeid i vesten på permanent basis.

- Transportørene er mer og mer opptatt av å tilby billig service. Arbeidskraften er den dyreste faktoren i regnskapet, derfor er de interessert i å holde lønnskostnadene nede. Med tilgang til lavtlønnede medlemsstaters arbeidskraft, fører dette til sosial dumping, understreker Christina Tilling.

Sjåfører fra ulike land understreker to ulike virkeligheter ved å fortelle at en



Rettferdig transport i Europa er ett av fagbevegelsens viktigste krav. Her fra fjorårets kjempedemonstrasjon i Brussel.

bulgarsk sjåfør har 280 Euro i måneden og en rumener 330, mens kolleger i Luxemburg har 2000 og i Italia 1500.

Gammelt problem

Dokumentaren tar et oppgjør med den allment aksepterte oppfatningen at problemet med sosial dumping startet med utvidelsen av EU til land i Øst- og Sentral-Europa i 2004. Dette er ikke helt riktig, påpekes det. Allerede på åttitallet, da Hellas, Spania og Portugal ble med i det europeiske fellesskapet som da het EEC, startet utfordringene.

På samme tid begynte liberaliseringen av den internasjonale transporten, og på nittitallet var bransjen fullstendig deregulert. Siden har sosial dumping gitt hodepine til europeiske institusjo-

ner og har økt forskjellene mellom øst og vest.

Trussel mot EU

Den franske politikeren Karrima Delli opplever problemet så stort at det truer hele det europeiske prosjektet.

- Hvis vi ikke klarer å løse problemet, er det slutten på det europeiske prosjektet, understreket Delli i et innlegg i EU-parlamentet.

Men østeuropeiske politikere er av en helt annen oppfatning. En tsjekkisk politiker, Martina Dlabajová, understreker viktigheten av at landene med lavere lønninger har fått mulighet til å bygge opp økonomien som følge av at lønningene i disse landene øker veldig naturlig, en utvikling som vil

fortsette. Ulike bransjeorganisasjoner mener også at reformer er en trussel mot friheten.

En tysk politiker understreker at denne spagaten er et problem innen EU generelt, ikke bare innen transport.

- Jeg snakket med en bulgarsk politiker som sa at «hvis dere gjennomfører den foreslåtte lovgivningen i Mobilitetsspakka, så vil det øke stemmetallet til populistene i mitt hjemland». Jeg svarte at «hvis vi ikke gjør det, vil det øke stemmetallet til populistene i MITT hjemland».

Rettferdig transport?

Fagbevegelsen skjærer imidlertid igjennom denne problemstillingen.



«Hvis du ikke er fornøyd her, har vi en ukrainer og en georgier som kan erstatte deg»



- Vi er for å fjerne all diskriminering. Vi vil at alle transportarbeidere skal ha mulighet til å arbeide i hele Europa, men med like rettigheter. Vi vil ikke ha moderne slaveri, sier Robert Parillo, president i ETFs veitransportseksjon.

- I dag har vi titusener av sjåførere som lever tre til seks måneder vekk fra hjemmet for en ynkelig lønn. Og disse elendige forholdene er organisert av arbeidsgivere som ikke er fra Øst-Europa. Dette er utbytterne som vi må kjempe mot!

Det offisielle EU er enig i at sosial dumping er en uting.

- Det er ingen rom for sosial dumping i EU, sier tidligere EU-kommisjonær for mobilitet og transport, Violeta Bulc i dokumentaren. EUs mål er både å fjerne restriksjoner og sørge for lik betaling for likt arbeid.

Slovakisk postboks

Men selv om EU-lover slår fast at man skal betales der man arbeider, hvordan skal dette håndheves når millioner av transporter går på kryss og tvers av hele det europeiske kontinentet, når håndhevelsen er overlatt til den enkelte medlemsstat og et økende antall sjåførere faktisk er rekruttert utenfor EU?

TV-teamet besøkte Bratislava i Slovakia. Her kan man registrere et firma gjennom spesialiserte agenturer for kun 29 euro. En huseier som ikke ville vise ansiktet sitt ble intervjuet. Han

fortalte at ifølge slovakisk lov trenger alle selskap å ha en lokal adresse, noe han kunne gi dem.

- Det er kun en virtuell adresse.
- Vi snakker altså om et postboks-selskap.
- Nææ... jo.

En slovakisk sjåfør som kjører i Vest-Europa forteller at han i Slovakia får 700 Euro i måneden, en tredjedel av hva kollegene i Vest-Europa får.

- Jeg er like mye europeer, men føler meg diskriminert på grunn av min nasjonalitet, sier sjåføren som mener at ulikhetene mellom øst og vest oppsto allerede med Ribbentrop-Molotov-pakten som delte Europa i 1939.

Underbetalte filippinere

Slovakiske lønninger er likevel ikke lave nok for grådige transportører. En filippinsk sjåfør forteller i programmet om hundrevis av dager på rad, der han arbeider, spiser og sover i bilen. Selskapet som filippineren var ansatt i var startet i Latvia av svensker. Selv om kjøringen utelukkende foregikk i Vest-Europa, fikk sjåføren latvisk lønn. Latvia har de nest laveste minimumslønningene i Europa.

- Jeg har tolv måneder på veien og så 45 dager hjemme. Jeg savner familien hjemme, men har ikke noe valg. Europa er en unik mulighet for et bedre liv for familien, hjemme finnes ikke arbeid. Det er bedre å jobbe her enn å sulte til døde hjemme.

Filippinerne tvinges til å være «snille gutter»: «Hvis du ikke er fornøyd her, har vi en ukrainer og en georgier som kan erstatte deg.»

Fatal dødsbrann

Noen ganger får grådigheten fatale konsekvenser. For noen år siden oppsto en dødelig brann i en lagerbygning i Belgia. Offisielt bodde kun en person på adressen, men i virkeligheten var elleve polske sjåførere som arbeidet for et lokalt selskap innkvartert i bygningen. To sjåførere omkom i flammene, mens fire andre ble skadet.

Ett av dødsofrene var 28 år gamle Pawel. TV-teamet besøkte moren øst i Polen. Hun fortalte at sønnen skulle gifte seg, men ikke kunne forsørge familien hjemme.

- Lave lønninger i Polen gjør at ungdommen leter etter noe bedre. Over der tjener de bedre, så da er det bare å bite i det sure eplet og gjøre jobben.

Åtte år senere var ingen ennå stilt til ansvar for tragedien, som av mange karakteriseres som ren menneskehandel – «human trafficking».

Den engelskspråklige fjernsynsdokumentaren finner du her: <https://newsx.tv/2020/05/01/inside-europes-secret-truck-war-drivers-pay-the-price-for-east-west-divide/>



Rumenske sjåførar er med på å demonstrere mot lønnsdumping og slavekår.



«Jeg har kjørt på Paris i ti år uten å ha sett Eiffeltårnet.» Slik beskriver en montenegrinsk sjåfør bosatt i Italia stresset som godssjåfør. Her engasjerte italienske sjåførar under en demonstrasjon i Strasbourg.



Christina Tilling hos ETF er en aldri hvilende talsperson for godssjåførar i Europa.

«LEIFEN» - ÅTTIFEM, KJØRER FORTSATT BUSS

TELEFONEN RINGER HOS REDAKTØREN.

- DETTE ER LEIV P. LARSEN FRA BØMLO. DERE I YTF HAR KANSKJE IKKE OVERSIKT

OVER ALLE MEDLEMMENE DERES?

- NEI, DET HAR DU NOK RETT I.

- DA ER DU KANSKJE INTERESSERT I Å VITE AT JEG ANTAKELIG ER DEN ELDSTE SOM

FORTSATT ER ANSATT PÅ FULL TID SOM BUSSJÅFØR I ET BUSSELSKAP?

- JAHA, NÅR ER DU FØDT DA?

- I 1934. JEG ER 85!

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

INGVILD SJO, BØMLO-NYTT

Ser man det! I forrige utgave skrev vi om Bernt Hatterud som nylig fylte 75 og hadde kjørt buss i 58 år. Før det intervjuet vi Arnold Tveit som tok lappen på attenårsdagen og siden holdt det gående bak rattet i 52 år. Li-kevel, en 85-åring som fortsatt kjører tar nok kaka!

- Men kjøreseddel har du ikke lenger?

- Nei, jeg får ikke lov til å kjøre med passasjerer, men har ellers alle papi-rer i orden - inkludert legeattest. Jeg kjører busser for Tide på Bømlo, til og fra verksted og vaskehall, og bunkrer drivstoff.

Ser lyst på livet

Leiv Peder «Leifen» Larsen tok bus-sertifikatet mens han tjenestegjorde i Garden. Som profesjonell bussjåfør begynte han i 1964, noe han altså hol-der på med ennå.

- Jeg er utrolig heldig som fortsatt blir prioritert. Jeg ser lyst på livet og gle-der meg hver dag til å gå på arbeid.

Leifen arbeidet først som slakter og pølsemaker, og kjørte også melkebil før han som 29-åring tok fast plass bak bussrattet. I 1965 ble han fast ansatt bussjåfør, da meldte han seg også inn i NRAF (YTF). (Ifølge forbundsarkivet gikk han over i pensjonistenes rekker for mer enn atten år siden, noe som nok virker mer som en formell enn en reell greie.)

- Tillitsverv har jeg hatt i 30-40 år her på Bømlo, engasjerte meg blant annet i å kjempe for at også vi godt voksne skulle få anledning til å ta fagbrev. I HSD var det bare meningen at de under 50 skulle få muligheten.

«Jeg ser lyst på livet og gleder meg hver dag til å gå på arbeid»

Melkespann og julepost

Lokalavisa Bømlo-Nytt har gjort flere reportasjer med veteranen, der han forteller om 48-timers arbeidsuke, grusveger og gamle Scaniaer med høy-reratt i en tid der både melkespann og julepost ble sendt med bussen.

«Eg tørka glasa med glyserolklut om vinteren. I starten hadde me heller ikkje piggdekk, og nytta berre kjettin-gar. Det var ikkje noko servostyring den gongen. Det var tungt både å bremse og styre. Dette var fysisk tungt arbeid», fortalte Leifen til lokalavisa da han fylte åtti.

Snilleste på skolebussen?

Han har kjørt både rutebuss, skolebuss og turistbuss i sin lange karriere, kjørt både til England, Spania og Italia. Under Lillehammer-OL i 1994 kjørte han atter en gang Garden.

Formen holdt han ved like ved å spille oldboys-fotball, og var med på å stifte Finnås Sportsklubb i 1974. Der er han nå æresmedlem. (Finnås kommune omfatter fram til 1916 Bømlo, Bremnes og Moster.)

- Apropos Bømlo, du er jo ikke den eneste lokale berømtheten innen bransjen. Selveste samferdselsministeren kommer vel også fra Bømlo?

- Ja, jeg hadde vesle Knut Arild som passasjer på skolebussen. Han var en snill gutt...



85 år gammel, men Leiv P. Larsen fortsatt i fullt arbeid bak rattet.



Med YTF-caps. «Leifen» var tillitsvalgt i flere tiår.

GJØR YTF SYNLIG

«I SOMMER SETTER VI NED PRISENE PÅ ALLE VARENE VI HAR I NETTBUTIKKEN MED 15 PROSENT, SÅ SKYND DERE Å KJØPE! NÅR KORONAEN BEGRENSER MELLOMMENNESKELIG KONTAKT ER DET EKSTRA VIKTIG Å TENKE ALTERNATIVT OG SØRGE FOR Å HOLDE YTF FORTSATT SYNLIG», UNDERSTREKER VERVERÅDGIVER SYNNE PERNILLE JAKOBSEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Våre mange gode og dyktige tillitsvalgte rundt i landet er YTFs ansikt utad, men med alle begrensingene som følge av koronaen har den tradisjonelle medlemsaktiviteten blitt vanskeligere. Da er det viktig å finne andre gode måter å jobbe på. En måte er å benytte varene i nettbutikken, understreker Synne.

Hun presiserer at dette ikke kun gjelder de tillitsvalgte, men alle som er opptatt av å få opp aktiviteten på arbeidsplassen.



Brosjyrer finnes på mange språk.

Velfylt nettbutikk

Den vanskeligste rollen i skuespillet på barneskolen var kjøpmann A. H. Frikk som skulle ramse opp alt han hadde i sin butikk. Alle er kanskje ikke klar over alt YTF har i sin velfylte nettbutikk? Vi kan jo lage vår egen oppramsing:

Sjokolade, kniv, lue, håndklær, ryggsekk, ruteknuser, termokopp, lue, paraply, hettegenser, klistremerker, kulepenn, luftfrisker, isskrape, refleks, handlenett, pin, nøkkelbånd, handlevognmynt, skjerfring, headover, slipsnål, verktøykort, mobillomme, kalender, notatbok, caps, kopp, refleksvest, termos samt bagasjetag type buss og lastebil, bare for å nevne noe, alt behørig merket med YTF-logo og navn.

Populære produkter

- Nettbutikken er blitt skikkelig populær. Omsetningen ble mer enn doblet fra 2017 til 2018 og fortsatt økning i 2019. Alt vi har går jevnt og trutt, forteller ververådiger Synne.

- Viktig er at alt er skikkelige saker av god kvalitet. Noe har blitt ekstra populært, som kaffekoppene våre som holder så godt på varmen. Enda mer etterspurt er etuiene vi har fått produsert til å oppbevare munnstykket til alkoholåsen. Disse har vi solgt mer enn to tusen av. Det finnes ikke noe liknende på markedet, og vi har blitt oppringt av busselskap som ville vite hvilken produsent vi brukte. Det nektet vi å oppgi – vi må også få ha våre små forretningshemmeligheter. I stedet forsøkte vi å friste dem til å kjøpe våre med YTF-logo, men det var de ikke interessert i, ler Synne.

Gode verktøy

Hun understreker at tingene fra nettbutikken er gode verktøy for å gjøre YTF synlig i disse korona-tider der aktiviteten overfor medlemmene ofte har blitt vanskeligere.

- Selv om vi har opplevd restriksjoner på reising og arrangementer, skal dere vite at vi er her for dere og har materiale vi kan sende ut. Både verveansvarlig Tor Arne Korsmo og undertegnede

«Selv om vi har opplevd restriksjoner på reising og arrangementer, skal dere vite at vi er her for dere og har materiale vi kan sende ut»



Ønsker dere noe til å gi bort eller legge ut på stasjonene? spør YTFs ververådgiver Synne Pernille Jakobsen.

jobber dedikert mot medlemmer og tillitsvalgte og har for tida god kapasitet. Det er bare å henvende seg til oss.

- Ønsker dere noe til å gi bort eller legge ut på stasjonene? Brosjyrer – de har vi på mange språk – eller en bunke Yrkestrafikk? Det er bare å bestille, oppfordrer Synne, som understreker at dårlig økonomi i avdelingene ikke skal være noe hinder.

- Dere kan søke om midler hos generalsekretær Trond Jensrud for å dekke kostnadene for bestillinger.

Hun minner om at tida kan være inne for å bytte ut gammelt og utdatert materiell som ofte har blitt hengende rundt på hvilerommene i måneder og år.

- Det er viktig at vi viser folk der ute at vi er oppdatert. Informasjon som ikke lenger er relevant kan ofte gi dårligere inntrykk enn ingenting. Ta kontakt, så sørger vi for nytt infomateriale på arbeidsplassen din, avslutter hun.

SYNNES TIPS TIL DE TILLITSVALGTE:

Få oversikt over medlemmene

Avdelingsledere finner medlemsliste ved å logge inn på [Minside](#) på www.ytf.no.

Kontakt medlemmene

- Et alternativ til fysiske møter kan være å holde telefonkonferanse eller videokonferanse.
- Send epost og/eller SMS til medlemmene med informasjon om at de kan ta kontakt med deg hvis de lurer på noe.
- Henvis gjerne til [YTFs inforside om koronatiden og rettigheter](#). Mange har spørsmål, og vi har laget en samleside med spørsmål og svar på YTF nettside.
- Hvis du trenger hjelp med utsendelse av SMS eller andre ting, ta kontakt med Synne på synne@ytf.no

Gjør YTF synlig

Har du oppdaterte brosjyrer, blader og informasjonstavle på arbeidsplassen? Hvis ikke sender vi gjerne, gi beskjed til synne@ytf.no.

Sjekk [nettbutikken](#) hva som er fint å gi til medlemmene nå eller når de er tilbake.

Gladiola

NYTT LIV

Jeg har startet et nytt liv, herr Kwartbas. Det gamle livet er lagt på hylla for en stund. Kanskje jeg aldri vender tilbake. Jeg har blitt et helt nytt menneske. Jeg kjenner meg ikke igjen selv engang. Du vil nok kjenne meg på utseende, på ganglaget, på nakkeslengen og armslaget. Du vil nok også kjenne meg igjen på kjeften du får når du ringer meg midt i tvekampen.

Jeg har blitt et helt nytt menneske. Ingen ting er som før. Alt er nytt. Hele livet mitt er snudd på hodet.

Så Kwartbasen tror det er noe religiøse greier som har satt seg fast i grillen.

Nei og atter nei. Dette har ikke noe med religion å gjøre. Dette skjer på bakkenivå, herr Kwartbas. Det er forandringer i min egen brødboks. Du vil ikke tro hva som har skjedd av forandringer siden forrige episode.

Du husker vel vi snakket om kroppspress? Du husker vel også at du ikke kjenner folk på utseende, men på hvordan de reagerer på deg? Du kjenner igjen folk du har sett før på utseende, men du kjenner dem ikke ordentlig, bare på utseende.

Denne karen er helt ferdig med alt som heter kroppspress. Jeg tenker ikke på om jeg er tykk, tynn, kort, lang, skrukkete, glatt, lys, mørk eller skallet. Det betyr heller ikke noe om huden er bleik, brun, gul eller svart. Det som betyr noe, er hvordan du reagerer på folk. Det er det som er deg, herr Kwartbas.

I mitt nye liv plages jeg ikke av kroppspress. Om noen skulle føle mitt kroppspress, er det badeveкта og verneskoene.

Så Kwartbasen mener jeg er blitt likeglad og ikke bryr meg om hva jeg kler meg med.

Det er helt riktig. I min nye livsstil er det en passe posisjon med det å ikke bry seg med andre.

«Alle går og ser ned i et lysende apparat de har i hånda. De har også en ledning som går opp i hodet og som er koblet til hjernen»

Jeg har fått meg gardiner. Jeg stenger verden ute. Jeg lever i min egen lille verden når jeg går for meg selv. Hvorfor skal jeg gå å bekymre meg over hva andre tenker om meg? Det gir meg bare plager.

Jeg kan kle meg med hva jeg vil når jeg rusler omkring i byen. Jeg kan tre topplua nedover øra, selv om det er sommer. Jeg kan møte opp i bare legger og flashe fetttet. Jeg kan kle meg med svart plast og sette en bærepose på hodet.

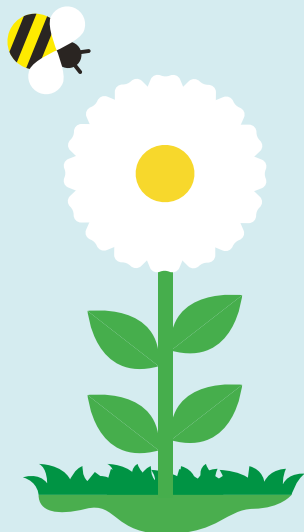
Jeg skal love deg, herr Kwartbas, det er ingen som bryr seg om det. Det er heller ingen som ser det. Alle går og ser ned i et lysende apparat de har i hånda. De har også en ledning som går opp i hodet og som er koblet til hjernen.

Du kan være helt trygg, herr Kwartbas. Ingen av disse har kontakt med virkeligheten.

Ha en god dag med Gladiola.

Vidar Frieslie

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

15% AVSLAG PÅ ALLE PRODUKTER I NETTBUTIKKEN!



VISSTE DU AT YTF HAR EN EGEN NETTBUTIKK?

GÅ INN PÅ **BUTIKK.YTF.NO** OG FÅ MED

DEG SOMMERENS GODE TILBUD!

VARIGHET 15. JUNI TIL 31. AUGUST

RABATTKODE:
SOMMER2020

GJENNOM KRISEN

I LØPET AV KORT TID HAR KOLLEKTIVTRAFIKKEN GÅTT FRA Å VÆRE EN SUKSESSHISTORIE TIL Å VÆRE I KRISE. VI KOMMER OSS GJENNOM DETTE, MEN MYE GJENSTÅR FREMDELES. FREMFOR ALT MÅ VI SIKRE FINANSIERING SLIK AT VI BEHOLDER BÅDE TILBUD OG ARBEIDSPASSER.

Sammen med ledelsen i busselskaperne og deres tillitsvalgte, har vi hatt felles mål helt siden 12. mars: Vi skal opprettholde kollektivtilbud til de som trenger det mest. Vi skal gjøre kollektivtrafikken så trygg som mulig for både passasjerer og ansatte. Ruter ønsker å unngå permitteringer og terminering av kontrakter. Hittil har dette gått bra. Med noen ukers unntak har vi kjørt full produksjon helt siden smitteverntiltakene kom.

Raske tiltak

Selv om Ruter har kriseplaner for pandemi og vi regelmessig øver på ulike beredskapssituasjoner, oppdaget vi at det var utfordringer vi ikke hadde planlagt for, slik det ofte er når en møter en krise i virkeligheten. Samarbeid blir ekstra viktig.

Det har vært tett kontakt mellom operatørene og Ruter. Heldigvis har vi hatt en åpenhet mellom verneombud, ledelsen i operatørselskaperne og oss. Ruter opprettet raskt faste møter med operatørene. Allerede på første møte fikk Ruter klare råd om å sette i gang

tiltak før vi fikk de offentlige anbefalingene fra helsemyndighetene. Etter ønsker fra verneombudene skjermet vi førere ved å stenge den forreste døra og sette opp sperringer bak andre seterad, renholdet ble skjerpet og Ruter fjernet kontanter som betalingsmåte.

Absurd situasjon

Ansatte i kollektivtrafikken har samvittighetsfullt møtt på jobb og utført arbeidsoppgavene sine i denne krevende situasjonen. Det er vi i Ruter både imponerte av og vil takke dere for. Heldigvis er det ikke mange tilfeller av smitte, men enkelte har måttet være i karantene i tråd med føringene fra helsemyndighetene. Sykefraværet er også lavt. Det må understrekes at alle må følge anbefalingene fra helsemyndighetene når det gjelder egen helse og smittevern.

Kollektivtrafikken har kommet seg over den første kneika, men nå venter neste. Mye tyder på at tiden fremover blir tøff. Vi befinner oss i den absurde situasjonen at kollektivtrafikken kjører normal ruteplan, men at vi i Ruter

rett og slett oppfordrer passasjerene våre til ikke å reise med oss. På regionbusser har vi redusert kapasiteten til rundt 50 prosent, mens på bybussene gjør bortfall av ståplasser at kapasiteten er redusert med mellom 60 – 70 prosent.

Føler presset

Samtidig skal vi kjøre skolebarn, slik vi er pålagt etter loven. Og vi skal tilby helsepersonell, arbeidstakere som jobber med distribusjon og salg av matvarer, og andre viktige samfunnsoppgaver, kollektivtransport.

Vi som planlegger tilbudet føler presset, og dere som er ute i trafikken blant kundene kjenner også på press knyttet til å unngå at bussene blir for fulle. Sammen med operatørene våre har vi nå merket opp sitte- og ståplasser, for å synliggjøre for passasjerene hvor de kan plassere seg for å ivareta smittevern.

Det koster penger å opprettholde tilbudet. I 2019 var Ruters inntekter over 9 milliarder kroner. Rundt 4,7

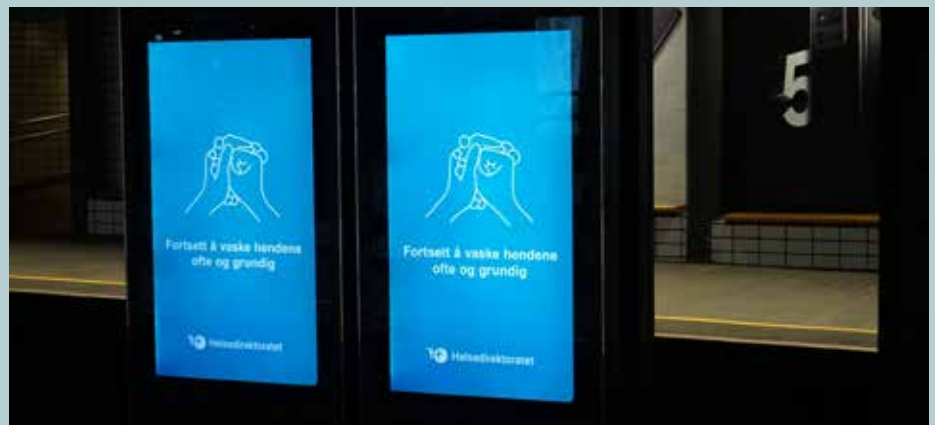
«Gjestebud» er Yrkestrafikks artikkelserie hvor vi inviterer gjesteskribenter som har et budskap det er viktig for oss i YTF å ta del i.

«I perioden hvor det ikke ble utført billettkontroll, oppsto dessverre en myte blant de reisende om at betaling for reisen ikke var nødvendig. Denne oppfatningen må vi snu i fellesskap»

milliarder kroner var billettinntekter, mens resten var offentlige tilskudd fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Prognosene for billettinntektene for 2020 er dramatiske. Dersom situasjonen rundt Covid-19 viruset varer ut 2020, hvilket er et scenario vi må ta høyde for, må størstedelen av disse billettinntektene erstattes med tilskudd. I skrivende stund har staten kommet med ekstra midler gjennom to krisepakker, men disse vil ikke dekke full drift ut året. Derfor blir de billettinntektene vi kan få inn svært viktige.

Kontroll gjeninnført

Ruter er organisert som et aksjeselskap. Selskapet er underlagt aksjeloven, noe som forplikter Ruters styre til å sikre at selskapet har en forsvarlig egenkapital og likviditet. Kort fortalt innebærer dette at styret har plikt til å sikre finansieringen frem i tid, og derfor trenger vi garantier for penger til drift. Dersom styret ikke har dette, må styret terminere kontrakter. Dette vil ramme operatørene, og det ønsker vi alle å unngå.



God informasjon er avgjørende i alle krisesituasjoner – ikke minst innen kollektivtrafikken. Her fra T-banen. Foto: Arne Danielsen.

I denne situasjonen er det viktig for oss alle at kollektivtrafikken får inn de billettinntektene vi kan. Derfor har Ruter valgt å starte opp igjen billettkontrollen. I perioden hvor det ikke ble utført billettkontroll, oppsto dessverre en myte blant de reisende om at betaling for reisen ikke var nødvendig. Denne oppfatningen må vi snu i fellesskap.

Sikre billettinntekter

Ruter og operatørene ser nå på muligheter for å sikre billettinntektene. Passasjerene må få informasjon, men

vi må også sikre at de som reiser, har gyldig billett. Dette må vi gjøre med hensyn til smittevern både hos førere, passasjerer og kontrollører. Her vil vi trenge innspill og hjelp for å sammen finne de gode løsningene.

Jeg vil derfor oppfordre til en felles dugnad for å sikre billettinntektene til videre drift av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus-delen av Viken. Vi skal ta vare hverandre!

Bernt Reitan Jenssen
Administrerende direktør i Ruter

VIKTIG MED PROTOKOLL

TILLITSVALGTE DELTAR OFTE I MØTER MED BEDRIFTEN. I ETTERTID KAN DET VÆRE USIKKERHET RUNDT HVA SOM BLE SAGT I MØTET. HVILKE PUNKTER BLE DRØFTET, HVA VAR DET ENIGHET OM OG HVA VAR PARTENES SYNSPUNKTER. FOR Å UNNGÅ SLIK USIKKERHET ER DET VIKTIG Å SKRIVE PROTOKOLL.

Det bør skrives protokoll fra alle møter mellom tillitsvalgte og bedriften. Både der det er enighet og der det er uenighet bør protokoll skrives. Enighetsprotokoller er bevis for at partene er enig om hvordan en tvist er å forstå. Slike protokoller vil være viktig for fremtiden for å fastslå hva det var enighet om.

Også ved uenighet er det viktig å skrive protokoll. Her bør protokollen fastslå hva uenigheten gjelder og hva alle parter synspunkt er.

Ulike synspunkter

Noen ganger vil det være uenighet om hva som skal skrives i protokollen. En effektiv og praktisk måte å løse en slik uenighet på vil være å dele inn protokollen i «arbeidstakers syn» og «arbeidsgivers syn». Partene kan fremme sine synspunkter uten å binde motparten.

Eksempelvis hvor arbeidsgiver mener det er grunnlag for å pålegge arbeidstaker overtid og tillitsvalgt er uenig i dette vil arbeidsgiver kunne fremme sine synspunkter under overskriften «arbeidsgivers syn» og tillitsvalgte fremme sine synspunkter under «arbeidstakers syn». Protokollen vil da klart synliggjøre hva uenigheten gjelder, og begge parter synspunkter.

HOVEDAVTALEN § 2-3

Tvist mellom bedrift og funksjonær skal søkes løst ved forhandlinger mellom bedrift og tillitsvalgte. Fra forhandlingene skal settes opp protokoll. Partenes syn skal fremgå av protokollen som skal undertegnes av begge parter.

Signeres av alle

Protokollen skal underskrives av alle som er med i møtet. Om protokollen er skrevet på den måten som er beskrevet over vil partene signere på at deres synspunkt fremgår av protokollen, og at motpartens synspunkt ble nevnt i møtet. Man signerer da ikke på at en er enig i motpartens synspunkt.



Når du skriver protokoll for bedriften, skriver du for alle dem du representerer. Her demonstrert i YTFs reklamefilm. Foto: Arne Danielsen.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

PROTOKOLL

Den [Dato] ble det avholdt forhandlinger etter Hovedavtalen § 2-3 i lokalene til [Bedriftens navn].

Til stede:**Bakgrunn for møtet:****Arbeidstakers syn:****Arbeidsgivers syn:**

Partene forhandlet uten å komme frem til enighet. Arbeidstaker varslet at hun vil bringe saken inn for hennes fagforening for videre behandling.

[Sted, Dato]

Tillitsvalgt

Arbeidsgiver

Tillitsvalgt

Arbeidsgiver

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



ANNIKEN
AUNE
Advokat-
fullmektig



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

KORONALYSPUNKT I KIRKENES

DET HAR VÆRT EN SÆRDELES LANG OG KALD VINTER MED MYE UVÆR I FINNMARK. OG SÅ FIKK MAN BESØK AV ET LITE VIRUS FRA KINA RETT PÅ NYÅRET. SYNTES VINTEREN LIGNET PÅ EN SKREKKFILM I SVART-HVITT.

Da vinter begynte så smått å gå over til vår i begynnelsen i mai, så kom det en dag en svær foret konvolutt dalende ned fra et postbud rett i min postkasse. Tenkte først at nå har kreditorene begynt å isolere regninger, men ante ikke at jeg hadde så mange uoppgjorte betalinger at de ble sendt med egen bil. Gruet meg med å åpne elendig-heta, der det helt sikkert stod. IKKE BETALT. FØRSTE, ANDRE, TREDJE gang PURRING. INKASSO og så videre.

Etter et par dager tok jeg mot til meg og åpnet den store konvolutt. Regnet med at det første jeg fikk øye på var bilde av en heller irritert banksjef. Men du verden så feil jeg tok. Det er både jeg og flere i YTF i Kirkenes glade over.

Hadde blitt trekt ut og fått en liten premie på 3000 kroner for at jeg hadde vervet. Jeg som aldri vinner noe. Tenkte først, at det måtte være en feil fra YTF sin side, og var bestemt på å sende både debet og kredit tilbake til Oslo igjen, så premien kunne sendes

til den rette Sigbjørn Laugsand. For det måtte selvfølgelig være en annen i YTF med samme navn. Etter noen telefoniske samtaler med YTF, så greide en flink person å overtale meg om at premien var min, og at jeg var den rette person.

Bestemte meg da for at premien skulle brukes på medlemmene som er i Kirkenes, men korona hadde satt en stopper for all sosial aktivitet. En dag sa regjeringen på pressekonferanse at nå kunne restauranter og kafeer begynne å servere igjen. Bestilte bord på en restaurant i Kirkenes, og fikk samlet 7 av 11 medlemmer lørdag 23. mai på pizzakveld, med noe godt å drikke. Vi har jo et aldeles nydelig vann i Sør-Varanger.

Vi ble både gode og mette og litt beruset av det gode vannet. Var litt spesielt å få samlet såpass mange når man tenker på situasjonen mange bussjåfører er i nå i disse tider. Noen er permitterte og noen har permitterings- eller oppsigelsesspøkelset hengende over seg.



Jeg takker YTF for at de trakk meg ut som den heldige vinner, vet ikke hvem det var, men han/henne kommer jeg til å verdsette veldig høyt.

Takk til alle som møtte opp på pizzakvelden. Uten dere, så hadde det verken blitt pizza eller premie.

Til slutt så må jeg få rettet en STOR takk til Solvegia, som greide å holde ut med oss som etter hvert ble tullinger av det nydelige vann, og som kjørte noen medlemmer hjem som ikke så forskjell på hverken nord, sør, øst eller vest ut på natta.

Ble et skikkelig lyspunkt i en ikke alt for lystig tid for enkelte sjåfører. Er både stolt og føler meg beæret å være tillitsvalgt for dere.

Hilsen en ydmyk tillitsvalgt i Kirkenes.

Sigbjørn Laugsand

Og til YTF sitt hovedkontor: Pengene er brukt opp. Ikke krev dem tilbake igjen. Er blakk.



HVA MED PENSJONISTFORENINGEN?

EN SAK SOM ENGASJERER MEG, ER YTF PENSJONISTFORENING OG MEDLEMMENES VE OG VEL. JEG SITTE SOM NESTLEDER I PENSJONISTFORENINGENS STYRE, OG HAR DERMED GODT KJENNSKAP TIL FORENINGENS DRIFT, HERUNDER FORHOLDET ELLER BINDINGEN TIL NORSK PENSJONISTFORBUND.

Jeg stiller meg spørrende til om det er fornuftig å være tilsluttet Norsk Pensjonistforbund, med de store kostnader dette medfører, uten å se noen spesielle fordeler. Pensjonistforeningens styre har derfor rettet en begrunnet henvendelse til YTFs forbundsstyre med anmodning om å vurdere nytten av å være tilsluttet Norsk Pensjonistforbund.

Så irriterer det meg også at YTFs ledelse, politisk og administrativt, ikke finner det naturlig å omtale pensjonistforeningen i fagbladet og/eller andre publikasjoner, for eksempel i nyhetsbrevene som jevnlig kommer ut.

Jeg stiller bare spørsmålet. Hvorfor er det slik?

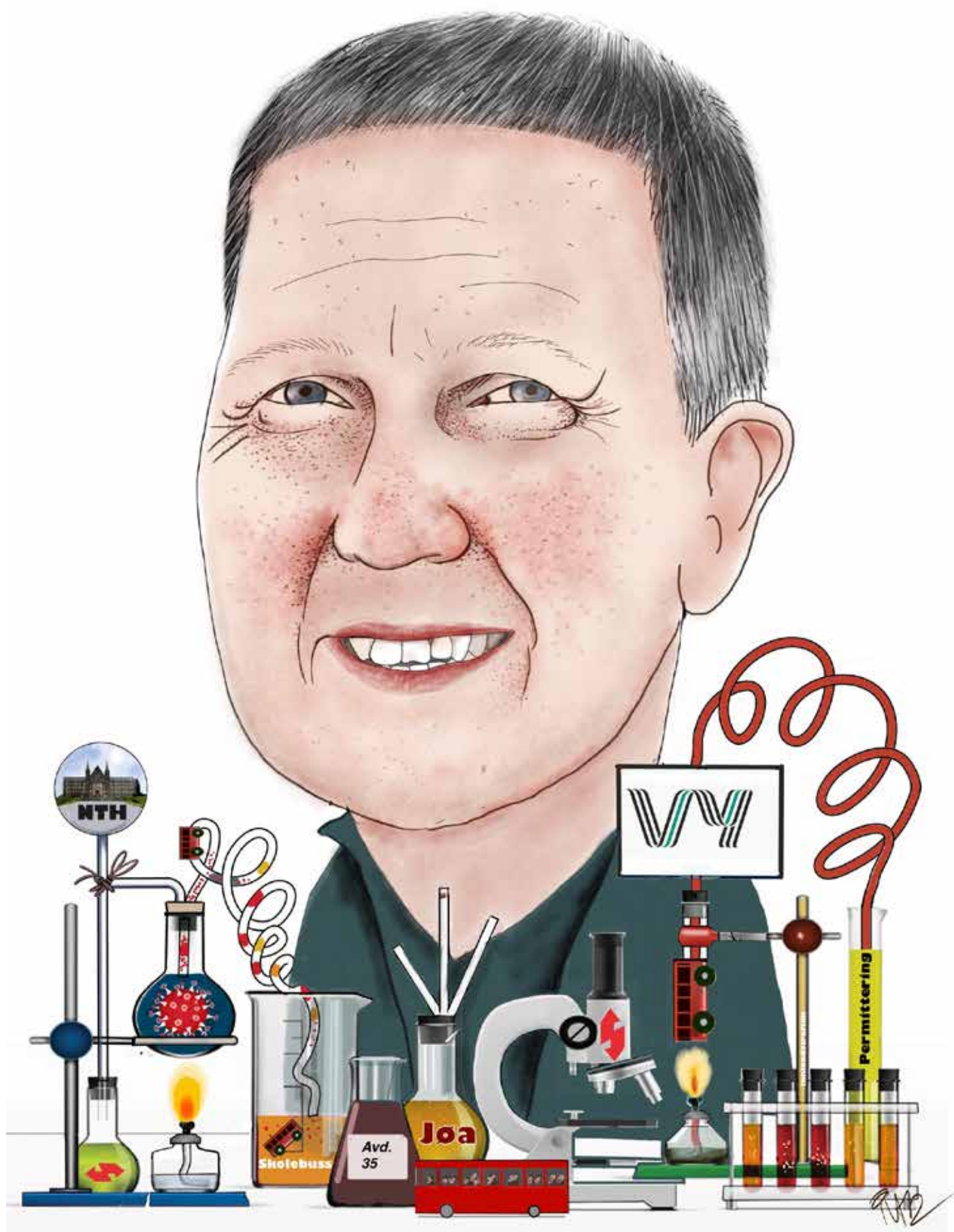
For meg er det en selvfølge at pensjonistforeningens styre ved alle anledninger skal promotere YTF som det aller beste forbund. Husk at mange av våre medlemmer nærmer seg pensjonsalderen, og jeg mener derfor at en grundig omtale av forbundets pensjonistforening, og de fordeler et medlemskap gir også vil styrke forbundet som sådan. Kall det gjerne "hjelp til selvhjelp".

Karsten A. Larsen



Karsten Arne Larsen i museale omgivelser i Haugesund, der han leder YTFs avdeling 1.
Foto: Arne Danielsen.

PORTRETT



OM UTDANNELSE OG ANNEN DANNELSE

«Skolene ble stengt 12. mars. Likevel måtte vi lenge kjøre rundt med tomme skolebussar. «Må vi virkelig kjøre rundt uten en eneste passasjer?» «Hvis ikke blir det avvik, og da får vi ikke betalt,» lød svaret.»

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Det handler om anbud i koronaens tid, der sjåførar og operatørar i liten grad fikk være med og bestemme. Det var oppdragsgiveren som måtte gi klarsignal og godkjenne, helt ned til detaljnivå.

- Det var mye att og fram før vi fikk kontantløshet og stengt fordør, men i det store og hele er jeg fornøyd med tiltakene. Situasjonen viser vel bare at ingen er uavhengig av andre, tvert imot henger alt sammen, understreker avdelingsleder Ingvild Nygård i YTF avdeling 35 Mjøsa og Hadeland.

Denne våren skulle hun gledet seg over et godt og velfortjent lønnsoppgjør og ellers spadd i hagen og kjørt motorsykkel, men så kom korona og rekordkald vår. Lønnsoppjøret ble utsatt, hagen stagnerte og motorsyk-

kelen måtte parkeres. I stedet ble det forhandlinger om permittering.

Permitteringsfloke

- Da produksjonen ble redusert var vi først blitt enige om permitteringsreglene, men så fikk vi en melding fra Innlandstrafikk om at alle skulle møte på arbeid med full betaling. Greit nok, så permitteringsvarselet ble trukket tilbake. Sjåførar som ikke skulle kjøre buss ble satt til å rengjøre busser, noe som kom godt med, forteller Ingvild.

- Men plutselig fikk vi kontrabeskjed. Nå skulle ikke bare skolebussene innstilles, men rutetrafikken skulle også reduseres. Da fant regionledelsen ut at hvert stasjoningssted skulle vurderes for seg ved permitteringer, noe som pulveriserte ansiennitetsprinsippet. Slik kunne en med fem års fartstid fortsette å kjøre, mens en med femten år ble permittert. Dette førte til frustrasjon blant sjåførane, og den har holdt seg. Ledelsen påsto at de som kjører HER, ikke har kompetanse til å kjøre DER, men når vi kjører sommerruter er dette aldri noe problem.

Mye energi gikk med til å sjekke ut hvem som kunne kjøre hvor. Ikke minst ble dette et problem for driftscentralen.

- Den enkle løsningen ville vært å behandle hele avdeling Gjøvik samla, noe også sjåførane ville sett på som mer rettferdig.

Fullstendig unyttig?

Tror lederne at sjåførar er innskrenka? Dumme? På radioen høyrer intervjueren om utvalget regjeringen har nedsett for å se på løsningar for å få folk i arbeid igjen etter koronastengningen. Utvalget besto i sin helhet av direktørar ispedd noen professorar. «Det er jo ikke akkurat disse som har blitt mest rammet av koronaen», sier utvalgslederen, liksom unnskyldende. Han hadde vært statssekretær for Høyre og klappet sikkert for alle som utførte samfunnskritisk virksomhet.

Ingvild Nygård kunne vært kvalifisert til et slikt utvalg, om hun bare hadde fullført doktorgraden sin i stedet for å ha valgt sjåføryrket. »

«En eksisterende ansatt er mer verdt enn en mulig ny, noe jeg tror at jeg har fått ledelsen til å forstå»

- På åttitallet tok jeg hovedfag i kjemi og fikk en prosjektstilling på daværende NTH i Trondheim for å ta en doktorgrad. Jeg har alltid likt realfag, konkrete saker som kan regnes ut. Hovedoppgaven handlet om strukturanalyse av molekyler ved elektron-diffraksjon, mens doktorgradsforsøket handlet om kvalitet på katoder i aluminiumelektrolyse.

- På en måte er all denne kunnskapen fullstendig unyttig i jobben min idag, ler bussjåføren, - men utdanning er aldri bortkastet. Den kommer alltid til nytte på noe vis.

Glad i folk

- Under studiene følte jeg meg som tilværelsens konge, men da prosjektet tok slutt våren 1994 merket jeg at jeg var fullstendig utslitt. Jeg var småbarnsmor med en samboer som kjørte lastebil og som sjeldent var til stede. Det ble å leve langsomt og ta tilbake kontrollen over livet. Lenge gikk jeg og sulla, var arbeidsledig og visste ikke hva jeg skulle finne på, var overkvalifisert til mange av jobbene jeg søkte på. Så sa ei venninne til meg: «Du kjører så behagelig. Du burde bli drosjesjåfør.» Som sagt så gjort. Plutselig kjørte jeg taxi i Trondheim.

Ingvild er *ækt* trønder, oppvokst på en gård på øya Jøa utenfor Namsos, kjent som hjemsted for vår ruvende førkrigsforfatter Olav Duun. Øya var et fint lite sted å vokse opp på for ei skoleflink, men ganske sjenert jente.

- Som student så jeg for meg at selve livet var å forske alene i et laboratoriu-

um. Men etter hvert satte jeg mer pris på å omgås folk. Etter tre år bak rattet i drosja søkte jeg derfor arbeid som bussjåfør i TT (tidligere Trondheim Trafikkselskap).

Orden og system

- Noe av det første jeg ble kastet inn i var storstreiken i 98. Da ble jeg godt kjent med både folka og fagforeningene, og ble raskt aktiv i NRAF (YTF).

Realisten trivdes også godt i velorganiserte TT, der orden og system rådde. Etter en tid ble selskapet teamorganisert, og Ingvild snuste på muligheten av å bli teamleder.

- I ettetid har jeg tenkt at det kanskje var dumt å ikke ta med seg den utdannelsen jeg kunne fått internt ved å ta en slik jobb, men samtidig skjønte jeg at jeg i en slik posisjon ville havne til de grader mellom barken og veden, derfor valgte jeg det trygge – forbli sjåfør.

Mer utdanning

Hun ble i TT i elleve år. Da var hun så heldig å treffe en totning. Han hadde hus og lokal jobb, mens hun som bussfører kunne få jobb overalt. Dermed flyttet hun sørover.

- Det tok tid å bli kjent med folk her nede, men det hjalp å engasjere seg i hagelaget. Nå er jeg styreleder og har kjøkkenet fullt av chiliplanter.

Nå har vel leserne forstått at vi har med en svært aktiv dame å gjøre. Ved siden av jobb og hagestell og tillitsverv ga hun seg også i kast med fagskoleut-

danning i transport og logistikk, og ble for to år siden uteksaminert som ingeniør.

- Her lærte jeg meg økonomi, ledelse, markedsføring, ruteplanlegging og anbuds-kalkulasjon, antakelig mye av det samme som jeg ville fått praktisk i TT. I tillegg tok jeg et heltidskurs i innkjøpsledelse. Etter ett år ville de andre i studentgruppa ha meg med på et årsstudium i ledelse og jeg tenkte «skitt au, vi tar det også». Tre eksamener før jul, og tre til nå på våren. Men så er det nok. Da blir nok samboeren glad.

Talerør for sjåførene

Som tillitsvalgt har hun vært opptatt av demokrati og medvirkning på arbeidsplassen, å være sjåførenes talerør overfor ledelsen.

- Vi som er litt robuste må stille opp for fellesskapet, arbeide for de kollektive løsningene og støtte de svakere. Jeg er ikke så flink til å stå opp for meg sjøl, å tale andres sak er mye enklere. Jeg har forsvart enkelte som ledelsen har villet bli kvitt. Å tilrettelegge for at alle skal kunne gjøre sitt beste er viktig. En eksisterende ansatt er mer verdt enn en mulig ny, noe jeg tror at jeg har fått ledelsen til å forstå. Sammen med verneombudet, og sjåføren selv, «reddet» vi en sjåfør fra ufrivillig uføretrygd eller usikkerhet i mange år. Det er jeg svært fornøyd med. Ellers føler jeg at jeg ikke har oppnådd så mye som jeg ville, men har holdt medlemsmøter, sendt ut informasjon og stilt opp for medlemmene når de har spørsmål og problemer.

I YTF har hun følt seg hjemme fra første stund, her er ikke noe hierarki og alle kjenner hverandre.

- Har du et problem er det bare å ringe en advokat, så får du straks svar.

Trivelig, men...

- Å være bussjåfør er verdens triveligste jobb, bare synd at arbeidstida og lønna ikke er like god. Vi håpa jo på et seriøst lønnsløft i år etter flere magre år, men så kom korona. Jeg har aldri klaget på å være bussjåfør, fordi jeg har selv valgt det, det er ikke fordi jeg ikke kunne få noe annet, presiserer hun.

- Men utdanninga har gitt grunnlag for å uttrykke meg skriftlig og muntlig, å forstå lover og regler med 'vanskelig' språk. Derfor er jeg opp-tatt av opplæring og informasjon til sjåførene. IT var veldig bra, der fikk vi en måneds kurs med lønn, mens her i Gjøvik får du bare det mest nødvendige. Dermed får ledelsen mer makt enn nødvendig.

Troll i ord

Nå skal imidlertid Ingvild slutte å kjøre buss. Hun har fått ny jobb i Vestre Toten kommune på Raufoss. Dessverre for avdeling 35. Hva skal hun drive med, tro? Kjemiker, ingeniør, eller kanskje logistikksjef? Hun ler hjertelig.

- Da jeg drev og studerte var jeg jo hjemme på gården på Jøa innimellom. Der bodde min farfar også. Han syntes sikkert det både var rart og tøft at jeg tok så mye utdannelse, og spurte ofte om hva jeg skulle bli. Skal du bli professor, spurte han. Og jeg svarte ofte, litt på fleip, at nei, jeg skal bli lastebil-sjåfør. Nå har det gått troll i ord. Jeg skal nemlig kjøre lastebil!

✉ redaksjonen@ytf.no



Familiebilde fra 70-tallet, far, mor og tre søstre, Ingvild i midten.



Prosjektleder og hagelagsleder som lagde hùgelbed på Raufoss.



Honda VFR800, farlig rask for en med dyrt førerkort.



«Nattens dronning» - en særegen blomst som blomstrer én natt, med flere års mellomrom.



«Jeg liker å dyrke ting som kan spises, sikkert bonden i meg».



Ingvilds hund Brage som valp.



Chilientusiasten: En vakker chili!

HYLLEST TIL SLITNE KRIGERE

«FREDEN VIL KOMME. DERE VIL HA GJORT OSS GODT.» SLIK LYDER BUDSKAPET I «WARRIOR SONG», SOM ARTISTEN INGER OLAVA SPILTE INN SAMMEN MED KRINGKASTINGSORKESTERET MIDT UNDER KORONAPANDEMIEN. SANGEN ER MED EN TILHØRENDE VIDEO EN STERK HYLLEST TIL ALLE DERE SOM UTFØRER SAMFUNNSKRITISK VIRKSOMHET.

«Takk for innsatsen! Dere har gjort en formidabel innsats for at vi andre skulle kunne oppleve samfunnet som relativt normalt og trygt selv om situasjonen har vært alvorlig»

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
NRK

- Bakgrunnen var at NRK Dagsrevyen ønsket å lage en hyllest til alle som utfører samfunnskritisk arbeid i koronakrisen og tar en risiko på vegne av hele samfunnet, forteller Ingrid Olava til Yrkestrafikk.

- De tenkte min gamle sang WARRIOR SONG kunne brukes og spilles inn på nytt sammen med Kringkastingsorkesteret.

Selve innspillingen ble gjort under eksisterende smitteverntiltak.

- Jeg hadde aldri trodd jeg skulle sitte helt alene i Store Studio og spille, men sånn ble det. En kameramann som holdt mange meters avstand slapp meg inn via lasterampa, og så kommuniserte jeg med teknikerne i kontrollrommet via øretelefoner. Det var nesten litt uvirkelig å sitte der i det tomme store rommet. Orkesteret la på sitt bidrag dagen etter, opplyser Ingrid Olava.

Ny heltetekst

- Sangen trengte en ny tekst for å passe situasjonen, og på kort tid klarte vi å stable en ny versjon på beina, forteller artisten, som opprinnelig lanserte sangen med en ganske annen tekst i 2009.



Den nåværende teksten, som er på engelsk, beskriver med enkle ord en skremmende og uoversiktlig situasjon med tomme gater, men der modige «krigere» holder samfunnet sammen og gjør det som en selvfølge.

*«You, you, were still a warrior/
my perfect warrior/ you, still a
warrior/ the peace will come/
You will have done us good»*

En tilhørende video starter med et klipp fra en buss med koronastengt fordør. Også lastebilsjåfører og lagerarbeidere er med – altså de aller fleste av YTFs typer medlemmer – sammen med helsearbeidere, dagligvare- og apotekmedarbeidere, hjemmehjelpere, renholdsmedarbeidere, anleggsarbei-

dere og lærere. Alle samfunnskritiske krigere mot koronasmitten.

Formidabel innsats

- Takk for innsatsen! Dere har gjort en formidabel innsats for at vi andre skulle kunne oppleve samfunnet som relativt normalt og trygt selv om situasjonen har vært alvorlig, hilser Ingrid Olava til Yrkestrafikklesere. Hun legger til:

- I den grad noe skal forandres av denne krisa håper jeg det blir en større bevissthet i hele samfunnet om hvor avhengige vi er av hverandre, ikke minst av så mange yrkesgrupper som ikke står først i køen når det deles ut verken lønn, applaus eller anerkjennelse.

Jeg håper folks økte takknemlighet og respekt for mange av disse yrkesgruppene vedvarer selv om vi går tilbake til mer normale tilstander.

Engasjert artist

Sangeren, musikeren og skuespilleren Ingrid Olava Brænd Eriksen er født på Lillehammer. Hun har vunnet Spellemannsprisen og vist samfunnsengasjement med et stort spenn, eksempler er «You never walk alone» på en minneplate for Hillsborough-tragedien, en vakker versjon av Jøkkes «Her kommer vinteren» til inntekt for Regnskogsfondet, arbeiderdikteren Arne Paasche Aasens «De nære ting» og den holistiske salmen

«Guds Kjærleik».

Warrior Song med Ingrid Olava og Kringkastingsorkesteret kan sees og høres her: https://www.nrk.no/video/kork-og-ingrid-olava-med-hyllest-til-korona-helene_88dooecd-b029-47ff-b5cd-504393d5db86

✉ 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



**NJONIZA
HAZIRI**
Kontor- og
regnskaps-
medarbeider
njoniza@ytf.no



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

TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



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



**LIN ANDREA
GULBRANDSEN**
Assisterende
forhandlingsjef
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**
Advokat-
fullmektig
anniken@ytf.no



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

TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



**SYNNE
PERNILLE
JAKOBSEN**
Rådgiver
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



PÅ TIDE AT NHO LEVERER

NÅ ER DET VÅR TUR.

SOLIDARITETEN SOM PREGER

NORGE I DISSE TIDER BØR GI

KONKRETE RESULTATER I ÅRETS

LØNNSOPPGJØR. DER BØR DE

SAMFUNNSKRITISKE GRUPPENE

PRIORITERES.

Bussjåførene stiller som vanlig opp. Det har vi gjort tidligere, uansett hvor dårlige oppgjør vi har hatt. Og vi gjør det nå. Vi har vært lojale og vist samfunnsansvar. Krisen har gitt mange utslag. Jobben vi utfører har for eksempel blitt ansett som så viktig at myndighetene midlertidig har fraveket flere av kravene for å utføre yrket. Vi har også vært unntatt deler av karantenereglene, noe som har utsatt oss og våre nærmeste for smitterisiko. Likevel har vi stilt opp og utført vår samfunnskritiske jobb.

Vår tur nå

Det mest positive utslaget av krisa er fellesdugnaden som nesten alle har vært med på. Innbyggere, samfunnet og myndighetene stiller alle opp for at Norge skal klare seg gjennom krisen slik at færrest mulig blir syke og dør og at de økonomiske konsekvensene med konkurser og arbeidsledighet blir minst mulig. Anbefalingen om å feriere i Norge for å hjelpe reiselivsnæringen og deres arbeidsplasser er et eksempel på en slik dugnad som vi ønsker velkommen og støtter.

Epidemien har vist at noen av de viktigste samfunnskritiske funksjonene ble foretatt av renholdere, buss- og lastebiljåførere, helsepersonale, bu-

tikkansatte, renovatører og barnehageansatte. Derfor bør også disse gruppene tilgodesees ved det kommende lønnsoppgjøret. Nå er det «fiffen» sin tur til å vise moderasjon og solidaritet. Lønnstilleggene bør komme de viktige, men lavtlønte gruppene til gode. Det er vår tur nå.

Ledelsens ansvar

Bussbedriftene mottar milliarder i støtte fra staten for å holde hjulene i gang. Storting og regjering har stilt opp raskt og uten særlige motkrav. Eller rettere sagt: Vi har stilt opp, for det er våre skattepenger som sprøytes inn. Nå er det på tide at bussbedriftene gjør noe for sine ansatte. Det minste de kan gjøre er å betale oss en anstendig lønn som det går an å leve av.

Arbeidsgiverne er flinke til å skryte av hvor viktige vi er i festtaler, men når lønnsoppgjørene starter så passer det aldri å gi lønnsøkninger som monner. Da er verden vanskelig og vi må vise moderasjon, må vite. Men busselskapene påvirker inntekten sin selv, for slik fungerer anbudsregimet. Selskapene regner selv ut pris når de leverer inn tilbud, noe de hittil har vært dårlige til. De underbyr hverandre, noe som fører til dårlige avtaler og røde regnskapstall.

Dette er ledelsen i bussbedriftene sitt ansvar, ikke bussjåførenes! Sjåførene skal ikke betale for at norske kollektivreisende skal ha et tjenlig kollektivtilbud. Vi har allerede betalt mer enn nok, med økende stress og arbeidspress, manglende eller for korte pauser og et krevende arbeidsmiljø. Festtalene har vist seg å bestå av tomme ord. Nå er det på tide at arbeidsgiverne leverer mer.

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



Penger til gode

Vi har lagt bak oss dårlig oppgjør, noen med reallønnsnedgang. Bussjåførene har sakkert akterut. At utsiktene til norsk økonomi er mindre lyse enn de var i vår, forandrer ikke på det faktum at vi har penger til gode. At noen grupper får dårligere lønnsutvikling enn flertallet er ikke akseptabelt. Heller aldri har det vært meningen at frontfagsmodellen skal fungere slik at den «burer» lavtlønngrupper inne. Tvert om skal den sikre konkurranseevnen til industrien og unngå slike skjevheter. Arbeidsgiverne har ansvaret for situasjonen vi har kommet i og må derfor rette opp skjevheten i det kommende lønnsoppgjøret. Vi krever bare det som andre får og har fått.

Til slutt vil jeg ønske alle en riktig god sommer. Jeg håper dere får masse fint vær, får kost dere sammen med de nærmeste og ladet batteriene skikkelig. Den energien kan vi trenge til høsten!



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

YTF RUNDET 12 000 MEDLEMMER!

DEN 23-ÅRIGE LAGERARBEIDEREN JOACIM MARTINSEN HOS REMA 1000
PÅ VINTERBRO BLE YTFs MEDLEM NUMMER 12 000.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Mandag 6. april fikk Martinsen overrakt roser, et velfylt påskeegg og en sjekk av forbundsstyremedlem og REMA-tillitsvalgt Knut Authen samt YTFs generalsekretær Trond Jensrud på arbeidsplassen.

YTF opplever en rekke innmeldinger i kjølvannet av korona-krisa, og medlemstallet passerte i mars 12 000 med god margin. Joacim Martinsen, som ble det tolv tusende medlemmet, er fra Fagerstrand i Nesodden kommune syd for Oslo, og har arbeidet hos REMA 1000 i fem år.

- Jeg har lenge tenkt på å melde meg inn. Nå følte jeg at tiden var inne, sa Martinsen.



Medlem 12000 Joacim Martinesen flankert av forbundsstyremedlem Knut Authen og generalsekretær Trond Jensrud foran REMAs anlegg på Vinterbro.

Forrige gang YTF rundet et tusentall nye medlemmer var for fire år siden, 8. mars 2016. Siden den gang har Norges Transportarbeiderforbund

gått inn i Fellesforbundet, og YTF er i dag det eneste rene fagforbundet for ansatte innen transport og logistikk.

