

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

04/2020



KINESISK FERGEDRIFT?

S 10


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



«Den universelle utformingen
må vike for økt sikkerhet.»

KORRELASJON

KORRELASJON ER ET STATISTISK MÅL PÅ HVOR MYE TO MÅLBARE STØRRELSER HENGER SAMMEN. HER ER EN MULIG OPPGAVE TIL DERE SOM ER INTERESSERT I STATISTIKK:

1. MÅL SAMMENHENGEN MELLOM UNIVERSELL UTFORMING FOR BUSSPASSASJERER OG ØKT LIVSFARE FOR BUSSFØRERE.
2. MÅL SAMMENHENGEN MELLOM ELEKTRIFISERING AV KOLLEKTIVTRAFIKK OG ØKT KINESISK INNFLYTELSE PÅ DRIFT OG PRODUKSJON I SAMME BRANSJE.

1. Utgangspunktet er et ønske om å få til forbedring. Universell utforming er en ideell målsetning om at alt skal være mest mulig tilgjengelig for alle. Så vet vi at dette ikke er hundre prosent mulig, men noe å strekke seg etter. Som for eksempel laventreinnstigning på busser, også foran, slik at rullestoler og barnevogner har trinnløs tilgang på bussen. Ingen kan være uenig i et slikt mål.

Men så viser det seg at ombyggingen av by- og forstadsbusser for å sikre universell utforming fører til at bussførerene sitter langt mer utsatt, noe som har fått fatale konsekvenser. Vi får gå ut fra at det å gi bussførerene en såpass trygg arbeidsplass at ikke liv går tapt også må være en ideell målsetning? Hvis det forholder seg slik, noe som altså er vår hypotese - nemlig at det er en korrelasjon mellom universell utforming for busspassasjerer og økt livsfare for bussførere - så kan vi ikke se noen annen konsekvens enn at den universelle utformingen må vike for økt sikkerhet.

2. Elektrifisering av kollektivtrafikken er et ideelt ønske om å gjøre noe positivt med klima- og miljøproblematikken. Knapt noen er imot dette. Men da er vår hypotese at elektrifiseringen også legger bransjen vidåpen for kinesiske produkter og kinesiske

operatører, rett og slett for at kineserne er markedsledere og har et uttalt ønske om strategisk innflytelse.

Er så dette nødvendigvis galt? Her finnes flere oppfatninger. Mye kan sies om kinesernes holdninger til demokrati og arbeidsmiljø, men poenget vårt er ikke her å si verken ja eller nei til kineserne, bare å påpeke at det finnes en korrelasjon som må regnes med. Så lenge pris er et avgjørende kriterium, vil som regel kineserne vise seg å være billigst. Dermed fører det ene til det andre - en såkalt kausal sammenheng.

I denne utgaven av Yrkestrafikk har vi belyst begge disse problemstillingene. Og mens vi er i gang med korrelasjoner, så finnes det altså en avtalefestet målsetning om at bussførernes lønninger skal samsvare med industriarbeidernes. Selv om man diskuterer konjunkturer og korona opp og ned ad vegger, kan vi ikke se noen fornuftig grunn for at akkurat denne korrelasjonen skal brytes.

Arne



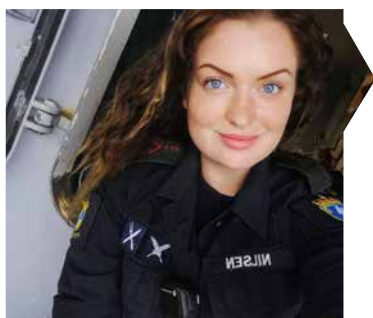
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



| | |
|-----------------------------------|----|
| Viktig EU-seier | 4 |
| Forutsetter industriarbeiderlønn! | 6 |
| Kalkulert menneskeofring? | 8 |
| Liv etter korona? | 12 |
| Anbud: Utgått på dato | 15 |
| Bidrar til økt trafiksikkerhet | 22 |
| Spørsmål og svar om streik | 24 |
| Notiser | 26 |
| Portrettet: Ung & uredt | 29 |
| Datakultur og ukultur | 32 |

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

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

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

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

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

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

GODSTRANSPORT: VIKTIG EU-SEIER

EUROPAPARLAMENTET VEDTOK 9. JULI DEN SÅKALTE MOBILITETSPAKKA SOM REGULERER GODSTRANSPORTEN I EUROPA. DE NYE REGLENE GIR EN REKKE TILTAK FOR Å BEKJEMPE SOSIAL DUMPING OG FREMME RETTFERDIG TRANSPORT OG ER DERFOR EN STOR SEIER FOR LASTEBILSJÅFØRENE OG FAGBEVEGELSEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

YTF har i flere år jobbet sammen med den europeiske transportarbeiderunionen ETF for å påvirke EU til å vedta regler som på en bedre måte ivaretar sjåførenes rettigheter, blant annet gjennom den store demonstrasjonen i Brussel i fjor vår.

Erfaringer og kampmetoder har også som det hør og bør blitt utvekslet over landegrensene. Nå har denne seige kampen endelig gitt seier.

Seier for fagbevegelsen

- Det er utrolig gledelig at EU-parlamentet nå endelig har vedtatt mobilitetspakka og støttet de fleste kravene fra den europeiske fagbevegelsen, sier YTFs generalsekretær Trond Jensrud.

- Mobilitetspakka er et skritt i riktig retning for rettferdig transport.

Fagforeningene har kjempet hardt for denne seieren, vi står sammen mot utnyttelse, urettferdig konkurranse og sosial dumping, kommenterer ETF-leder Frank Moreels.

Europeisk tautrekking

Avstemningen i Europaparlamentet kom etter en lang og beinhard tautrekking mellom - grovt sagt - land i øst og vest. Østeuropeerne ønsker å benytte sitt lavere lønnsnivå som konkurransefaktor.

Vestlige selskaper har dessuten i større og større grad åpnet fiktive filialer - såkalte postbokselskaper - i østlige EU-land med lavere lønninger. Der rekrutterer de sjåfører på østeuropeiske lønnsbetingelser og kjører disse til arbeid i vesten på permanent basis.

De nye reglene setter i prinsippet en stopper for slike postbokselskaper og stadfester det enkle prinsippet at alle godssjåfører skal ha mulighet til å arbeide i hele Europa, men med like rettigheter.

Fyller juridisk tomrom

Europa har ventet på de nye reglene i flere år. Et undervurdert poeng er at denne ventetiden har skapt et juridisk tomrom - en slags «loven vest for Pecos» - der alle tricks i boka har vært benyttet for å tøye grenser langt inn i regelrett kriminell virksomhet.

Noen har påpekt at vi burde ha et tilstrekkelig nasjonalt regelverk til å gjøre noe med slike uting, men praksis har vist at det har vært vanskelig å etablere en rettslig praksis som gir presedens for tøffere håndhevelse. Viktige prinsippaker har rett og slett blitt henlagt underveis.

Det er å håpe og forvente at de nye og tydeligere EU-reglene gjennom EØS-avtalen vil utgjøre en gigantisk juridisk og politisk knagg til bruk for å henge opp cowboy-virksomheten som har ridd bransjen som en mare. Forutsetningen er at kravet om tøff praktisk og juridisk håndhevelse av reglene i Norge ivaretas med styrke.

«Avstemningen i Europaparlamentet kom etter en lang og beinhard tautrekking mellom - grovt sagt - land i øst og vest»



Den europeiske fagbevegelsen inkludert YTF har rettet sterkt press mot EU, noe som har gitt resultater.



Transportarbeidere fra hele Europa har gjort seg synlige under flere store demonstrasjoner.



Mot sosial dumping og for rettferdig transport.

GLIMT FRA MOBILITETSPAKKA

- Sjåfører får obligatorisk retur til hjemlandet eller ett av selskapets operasjonsbaser hver måned.
- Smart fartsskriver på tunge kjøretøy innen 2024 og på grensekryssende varebiler innen 2026.
- Varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn inkluderes i kabotasjereguleringene.
- Fire dagers karantene for kjøretøy etter kabotasjeoppdrag.
- Retur av kjøretøyet til selskapets opprinnelsesland hver åttende uke.
- Brudd på kabotasjeregler kan føre til tap av lisens i hele EU/EØS-området.
- Utstasjonering gjelder kun for bilateral transport til og fra landet der selskapet er utstasjonert.
- Utstasjoneringsdirektivet gjelder også om man er ansatt i samme selskap eller leid inn fra vikarbyrå.

BUSSBRANSJEAVTALEN: FORUTSETTER INDUSTRI- ARBEIDERLØNN!

ARBEIDSGIVERNE I BUSSTRANSJEN HAR I AVTALES FORM LOVET DE ANSATTE LØNNINGER

PÅ «ET NIVÅ MER PÅ LINJE MED GJENNOMSNITTLIG INDUSTRIARBEIDERLØNN».

OG LØFTER ER TIL FOR Å HOLDES, IKKE SANT?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Når denne artikkelen kommer på trykk, står bussbransjen midt oppe i tariffoppgjøret. I den forbindelse kan det være nyttig å minnes forutsetningene for det sentrale kravet og løftet om gjennomsnittlig industriarbeiderlønn, uavhengig av diskusjonen om frontfagmodell og desslike.

Unngå lønnskurransen

Kravet om en egen bransjeavtale for buss ble lansert allerede på slutten av åttitallet, da debatten om anbud startet. Tanken var enkel: Ved å innføre felles lønnsbetingelser ville det bli vanskeligere å bruke lønn og arbeidsbetingelser som konkurransefaktor, i praksis presse lønningene nedover.

Modningen tok sin tid, men våren 2004 kunne YTF og Transportarbeiderforbundet inngå en avtale med arbeidsgiversiden om å utrede mulighetene for en bransjeavtale. Hensikten med avtalen var i tillegg til å utjevne eksisterende forskjeller mellom eksisterende avtaler å sikre en bedre lønn og dermed lette rekrutteringen til yrket.

Heve bransjens status

I lønnsoppgjøret i 2006 ble så partene - etter meglings på overtid og overhengende fare for streik - enige om et anbefalt forslag. Avtalen innebar at partene i fellesskap skal utvikle en ny bransjeavtale for rutebussnæringen «for å heve bransjens status, stimulere til kompetanseheving og til vekst i kollektivtrafikken gjennom økt fokus på service og kvalitet, og bidra til at bransjen bedre kan konkurrere om arbeidskraft».

Bussbransjeavtalen hadde som mål at «lønnsnivået heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn». En andel av lønnen skulle kobles til dokumentert kompetanseheving. Som første steg på vei mot et lønnsnivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn ble det gitt et lønnstillegg for alle rutebussjåfører som omfattes av nye eller reforhandlede kontrakter. Forhandlingsresultatet ble vedtatt etter uravstemning i mai 2006.

Lønn viktigst

Det er viktig å ha i mente at også arbeidsgiversiden var enige i at bransjen trengte et lønnsloft. Administrerende direktør *Tore Berg* i daværende Sporveisbussene – nå Unibuss – skrev for eksempel i en kommentar til bransjeavtalen at «et høyere lønns- og kompetansenivå for vår bransje vil være

fordelaktig for alle parter – de ansatte får bedre betalt for sin innsats, selskapene kan rekruttere bedre kvalifisert arbeidskraft og oppdragsgiverne vil få levert bedre kvalitet som fører til at flere reiser kollektivt». «Det viktigste bidraget for å heve statusen er å øke lønnsnivået», presiserte Berg.

Ikke alle på arbeidsgiversiden var like forståelsesfulle, og før jul 2006 ble det brudd i forhandlingene om bransjeavtalen. Dette førte til at de fire forbundene som organiserte ansatte i bussbransjen (YTF, Transport, Fagforbundet og Jernbaneforbundet) arrangerte et fellesmøte der 250 bussførere fra hele landet vedtok en uttalelse som anklaget arbeidsgiversiden for løftebrudd og krevde et nytt økonomisk tilbud «i samsvar med enigheten fra tariffoppgjørene i 2006». Uttalelsen gikk langt i å antyde en mulig overtidsnekt som kampmiddel. Dette ble heldigvis ikke nødvendig, for i februar ble det oppnådd enighet, noe som innebar et formidabelt lønnsloft.

Vert uten regning

Det var åpenbart at regningen for lønnsoppgjøret til syvende og sist måtte tas av fylkeskommunene i form av økte anbudspriser. Lønnsutgifter er den største utgiftsposten i et bussanbud og for å bringe sjåføryrket opp på nivå med industriarbeiderne, ble det antatt å være nødvendig med om lag 20 prosent i ekstraordinære tillegg ut over vanlig lønnsvekst.

I et notat til de fylkeskommunale samferdselssjefene ble det slått fast at «for å gi reformen et reelt innhold antar vi at et tidsrom på fem år er det lengste det vil være mulig å «dra det ut». I så fall er det tale om et ekstraordinært lønnsplåst på fire prosent per år i fem år».

Fylkeskommunene forberedte seg altså allerede i 2007 på å betale hva bransje-

avtalen kostet. At busselskapene ikke har sendt en slik regning, men i stedet – mot felles intensjoner – har skutt seg selv i foten ved å presse lønningene ned mot lavtlønnsnivå for å vinne anbud, er ikke noe sjåførene skal lide for.

«Det viktigste bidraget for å heve statusen er å øke lønnsnivået»
- Sporveisbusssjef Tore Berg
i 2006



Arbeidsgiverne må innfri løftene i bussbransjeavtalen. Illustrasjonsfoto fra Aalesund

YRKESTRAFIKK KOMMENTERER: KALKULERT MENNESKE- OFRING?

16. JUNI SKJEDDE DET IGJEN. EN 57-ÅRIG BUSSFØRER DØDE ETTER KOLLISJON MED EN PERSONBIL PÅ SØRÅS I BERGEN. DØDSFALLET PREGET HELE BRANSJEN, OG FREDAG 3. JULI STO ALLE BUSSER OG ANNEN KOLLEKTIVTRANSPORT I OMRÅDET STILLE I EN MINNEMARKERING. INITIATIVET BLE TATT AV TIDE BUSS OG SELSKAPETS TILLITSVALGTE OG VERNEOMBUD.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
DAGFINN TOVEN, SVV

«Vi ønsker med denne markeringa å minnast ein god og kjær sjåfør som døydde mens han utførte ein viktig jobb for samfunnet, og på denne måten vise vår siste helsing og respekt for han og alle pårørande i ulykka», het det i en fellesuttalelse fra ledelse og ansatte-representanter, blant dem YTFs hovedtillitsvalgte Trude Valle.

Svakt kollisjonsvern

Dessverre er ikke dette den første dødsulykken i sitt slag. 17. november 2017 kolliderte to busser på fylkesvei 450 ved Nakstad i Ullensaker kommune. Til tross for lav hastighet i kollisjonsøyeblikket førte ulykken til at den ene bussføreren omkom, mens kollegaen i den andre bussen ble stygt kvestet.

Statens Havarikommisjon for transport påpeker at ulykken i Bergen har mange fellestrekk med Nafstad-ulykken, der de konkluderer: «Ulykkens skadeomfang er sterkt påvirket av bussenes svake kollisjonsbeskyttelse på førerplass.»

Anbudets ulykke

Det finnes dessverre flere tragiske eksempler på hvordan førerne av by- og forstadsbusser i praksis har så å si nærmest null beskyttelse. «Vi sitter i glass og ramme», oppsummerer sjåførene treffende.

I den påfølgende diskusjonen etter ulykken i Bergen la mange skylda på anbudssystemet der billigere busser prioriteres framfor sikre busser, og denne altfor ensidige vektlegging på pris er utvilsomt enda et viktig argument for å skrote hele anbudsregimet. Forklaringen er likevel ikke fullt ut dekkende. Vi vil i denne sammenheng presisere også to andre forklaringer:

Universell utforming

For det første den enøyde satsingen på universell utforming i form av lavgulv og direkte innstigning i hele bussen. Den ideelle målsettingen var: Anvendbarhet for alle! I EU ble et direktiv for bybusser vedtatt og gjennom EØS-avtalen gjort gjeldende for innkjøp av nye bybusser i Norge fra og med 2004.

I 2008 trådte en ny diskriminerings- og tilgjengelighetslov i kraft som forbød diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Samferdselsdepartementet utarbeidet så en forskrift for å gjøre kollektivtrafikken i overensstemmelse med kravene til universell utforming. Alle busser innkjøpt etter 1. januar 2010 ble omfattet av forskriften.

Ingen konsekvensanalyse

Denne ensidige oppmerksomheten rundt universell utforming førte til at den tidligere løsningen, der bussene var konstruert med frontmotor og tjukke H-bjelker, små vinduer og solid

«Resultatet er altså at bussførernes sikkerhet ble ofret for økt tilgjengelighet for passasjerene»



Den ene førerplassen etter kollisjonen ved Nafstad, der begge bussene hadde lav fart. Som man kan se på bildet, var det umulig å overleve i førerasetet.

støtfanger av jern, ble skrotet fordi kundene da var nødt til å gå opp to-tre trinn. Nå er motoren flyttet bak i bussen.

Resultatet er altså at bussførernes sikkerhet ble ofret for økt tilgjengelighet for passasjerene. Noe som kanskje ikke var meningen, men uansett et resultat av at tenkningen har vært for ensidig og at konsekvensene ikke har vært utredet. Med normalgulv i stedet for lavgulv vil bussførerne være sikret på linje med lastebilsjåfører.

Ikke «sexy» nok

For det andre: Den teknologiske innretningen er innrettet mot ulike systemer for førerassistanse med førerløse løsninger blinkende som et mål i enden. Dedikerte datanerder disponerer milliarder av kroner i digitale utviklingskostnader mot slike «sexy» løsninger. Da svinner gammeldags, fysisk beskyttelse av førere vekk til oppmerksomhetens slagskygge.

Så kan sies at personbilsjåfører sitter tryggere enn noensinne med sine sikkerhetsbelter, kollisjonsputer og sammentrykningssoner. Lastebil- og turbilsjåfører er også rimelig godt fysisk beskyttet, blant annet takket være «Front Underride»-systemer der en personbil forsvinner under fronten på en tungbil ved kollisjon.

Sitte høyt!

Mens by- og forstadsbussjåfører sitter mellom barken og veden, hjelpeløst midt i sammentrykningssonen. Havarikommisjonen: «Gjeldende regelverk ivaretar ikke kollisjonssikkerheten for busser på tilsvarende måte som for en personbil eller lastebil.»

Etter vår oppfatning virker den eneste skikkelige holdbare løsningen som at - i det minste – forstadsbusser må ha coach-chassis og kunne nyttiggjøre seg av eksisterende sikkerhetsløsninger. Så får kravene til tilgjengelighet og universell utforming løses på annen måte. Menneskeofringen må opphøre!

ARTIKLER OM FØRERSIKKERHET:

Yrkestrafikk har gjennom de siste årene publisert en rekke artikler om emnet førersikkerhet. Artiklene finner du digitalt på: <https://www.ytf.no/page/arkiv-yrkestrafikk>

01-2018: «By- og forstadsbussjåfører uten beskyttelse»

02-2018: «Førersikkerhet tas opp i FN»

02-2018: «Volvosjef: Ikke bra nok!»

05-2018: «Universell enøydhed»

06-2018: «Fortsatt skral førersikkerhet»

04-2019: «Litt lengre – for sikkerhets skyld»

04-2019: «Front mot front. Portrettintervju med Marianne Nattestad»

06-2019: «Er et sjåførliv verdt 30.000?»

06-2019: «Gjelder ikke buss. Kommentar av YTF-leder Jim Klungnes»

02-2020: «Ruter styrker sikkerheten for førerne»

OSLOFERGENE: NASJONALT UTSTILLINGSVINDU «MADE IN CHINA»?

NESTE ÅR FÅR OSLO NYE HELELEKTRISKE FERGER I STEDET FOR DAGENS DIESELDREVNE FARKOSTER. I STEDET FOR ET HEVDVUNNET LOKALT REDERI VIL NÅ ET SELSKAP KONTROLLERT FRA KINA DRIFTE FERGENE. ER DETTE OK?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Elektrifisering av øybåtene i 2021 vil gjøre Oslo til et utstillingsvindu for grønn skipsfart og ta oss et skritt nærmere målet om å bli verdens første utslippsfrie storby», uttalte Oslos samferdselsbyråd Arild Hermstad (MDG) i en pressemelding i januar.

Tradisjon for fall

Det tradisjonsrike familieeide rederiet Oslo-Fergene har stått for fergetrafikken ut til øyene i Oslofjorden i mer enn hundre år, og står dermed for et solid kapittel lokalhistorie. Men til neste år er det slutt. Selskapet har ikke hatt økonomiske muskler til å delta i Ruters konkurranse om kontrakten «Båttjenester Indre Oslofjord 2021», der hovedkriteriene var benyttelse av elektriske båter til gunstigst mulig pris.

Vinner av anbudskonkurransen ble Boreal Sjø, som innen sommeren 2022 har forpliktet seg til å sette fem

identiske nye nullutslippsfartøy i drift. Den første båten vil være i rute i november neste år. Kontrakten har varighet til sommeren 2034 med mulighet til forlengelse i inntil ti nye år.

Fransk mellomspill

Boreal kan for så vidt skilte med mer enn 150 år gammel sjøfartshistorie, tilbake til da Det Helgelandske Dampskibsselskap ble etablert i Sandnessjøen, men er i større grad et barn av konkurranseeksponering innen busstrafikken.

I 1999 etablerte den franske giganten CGEA (siden kalt Connex og Veolia) seg i Stavanger-regionen ved å kjøpe opp S.O.T, Østerhus Buss og Sokndal Bilruter. Underveis la konsernet flere selskap under seg, blant annet Gråkallbanen og altså Helgelandske Dampskibsselskap.

I 2011 var franskmennene gått lei av å drive kollektivtransport i Norge, og la ut Veolia Transport Norge til salgs. Fire toppledere i selskapet bestemte seg da for å kjøpe hele stasen, med

finansiell støtte fra investeringsfondet Cube i Luxembourg. Selskapet skiftet da navn til Boreal, inspirert av det latinske navnet for nordlyset – aurora borealis.

Alltid lyst

Boreal var et ekspanderende norsk selskap i sju år, inntil 2018 da Everbright (!) Overseas Infrastructure Investment Fund LP (EOIIF) kjøpte hundre prosent av aksjene i Boreal Holding AS, som igjen eide hundre prosent av aksjene i Boreal Norge AS. EOIF ble presentert som et «infrastrukturfond med base i Hong Kong».

«Hong Kong-basert» hørtes tilforlætt ut, og de fleste mediene slo seg til ro med det, men følger man eierforholdene videre er det lett å oppdage at EOIF er heleid av China Everbright Limited, som igjen er underlagt Folkerepublikken Kina og Kinas Kommunistiske Parti.

Kristiansand-avisa Fædrelandsvennen oppsummerte slik: «Gjennom en rekke selskaper og fond i flere skatte-

«Boreals nye eiere Everbright er underlagt Folkerepublikken Kina og Kinas Kommunistiske Parti»



«Oslo VIII» og de andre fergene skal snart pensjoneres og erstattes av nye elektriske ferger. Er lokal eller nasjonal drift av nødvendig infrastruktur et aktuelt politisk tema eller ikke?

paradiser kontrolleres morselskapet Boreal Holding AS av myndighetene i Folkerepublikken Kina.»

Langsiktig strategi

Det må understrekes at transaksjonen virker å ha gått «riktig» og lovmessig for seg. Men er det greit? Det er viktig å være klar over at om man ønsker elektrisk drevet kollektivtrafikk – som jo står langt oppe på mange agendaer i Norge, det være seg båt eller buss – vil løsningen ofte være kinesisk. Kineserne er langt framme når det gjelder batterielektrisk teknologi og drift, og arbeider systematisk for å få innpass på operatørsiden.

Everbright framstår åpent som en viktig del av den kinesiske «ett belte, én vei-strategien», som er ett av de største infrastruktur- og investeringsprosjektene i verdenshistorien – og med den åpenbare hensikten å utvide Kinas innflytelse globalt. Som vi har skrevet tidligere, er ikke minst kineserne interessert i å skaffe seg arktiske brohoder, og da er Norge utvilsomt interessant.



De hevdvunne Oslofergene fraktet i fjor sommer over en million passasjerer til og fra Hovedøya, Nakholmen, Lindøya og Bleikøya.

LIV ETTER KORONA?

EN STUDIE BASERT PÅ INNSPILL FRA TOPPLEDERE INNEN KOLLEKTIVTRAFIKK OVER HELE VERDEN VISER EN TYDELIG TREND: NÅ TRENGS HELHETLIGE POLITISK STYRTE LØSNINGER PÅ NASJONALT ELLER BYMESSIG NIVÅ. I SÅ FALL MÅ MARKEDSKREFTENE PÅLEGGES MUNNBIND.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«En enhetlig styringsmodell for mobilitet må utvikles nasjonalt og for de enkelte byer»

Kollektivtrafikken har åpenbart blitt drastisk påvirket av koronapandemien. Som er resultat av nedstengning av samfunnet, nødvendigheten av å holde avstand og smittevernkrav er etterspørsele etter kollektivreiser redusert, samtidig som det har blitt vanskeligere å avvikle et forsvarlig tilbud. Ikke minst utgjør dette en betydelig økonomisk utfordring. Sannsynligheten for at vi noen gang vil vende tilbake til «normalen» er forsvinnende liten.

Et ordtak sier at «sykdom former byer». Selv om koronaen har hatt tragiske konsekvenser for de som har blitt rammet, har krisa også åpnet for nytenkning i retning mer bærekraftige og menneskevennlige systemer for mobilitet.

Internasjonal topplederstudie

For å forsøke å analysere hva bransjen internasjonalt står overfor etter koronaen, har det internasjonale konsulentselskapet Arthur D. Little gjennomført en studie i samarbeid med verdensorganisasjonen for kollektivselskaper UITP. Fra mai til juli var de Paris-baserte konsulentene i kontakt med 70 ledere og toppledere fra mer enn 30 organisasjoner innen kollektivtransport i hele verden for å utveksle synspunkter på virkningen av og mulige svar på koronakrisa.

Studien er beheftet med noen alvorlige svakheter. Alvorligst er at ingen representanter for ansatte eller fagorganiserte virker å være inkludert i meningsutvekslingene. Rapporten er dessuten skjemet av nytale og stam-

mespråk, sjargonger som langt på vei ekskluderer andre enn særlig innvidde. Likevel er det viktig å merke seg konklusjoner som vi i fagbevegelsen må regne med å støtte på og forholde oss til.

Seks sentrale grep

Studien foreslår seks såkalte «game-changers» - altså tiltak som fører til dyptgripende forandringer:

Det må tenkes og handles på systemnivå, og utvikles en enhetlig og langsiktig mobilitetsvisjon.

Det må fremmes innovasjon gjennom offentlig-privat samarbeid, blant annet om teknologiutvikling, forretningsmodeller, konkurranse og prosjekter.



Ledere fra UITP – som organiserer kollektivtrafikkselskaper fra hele verden – peker på viktigheten av politisk vedtatte systemer på nasjonalt nivå eller bynivå.

En enhetlig styringsmodell for mobilitet må utvikles nasjonalt og for de enkelte byer. Studien kaller en slik modell for UMMM (United Mobility Management Model).

Utvikle enda nærmere kontakt med kundene, for eksempel gjennom kartlegging av behov, forbedret informasjon og så videre.

Akselerere digitaliseringen, for eksempel når det gjelder billettsalg og informasjon.

Forbedre og utvikle kompetanse innen krisehåndtering, slik at man blir bedre i stand til å forutse mulige farer og gjøre driften mest mulig robust.

Betydningen av «innramming»

Det er interessant at tidligere «honnørord» som «konkurransesponsoring», «fri flyt» og «anbud» glimrer med sitt fravær i studien. I stedet understrekes at byenes myndigheter og transportmyndigheter er blant de viktigste aktørene med størst innvirkning.

Rapporten legger stor vekt på betydningen av «innramming» - det vil si at myndighetene må regulere «mobilitetssystemet og dets komponenter» - i tillegg til å legge til rette for ulike aktører. I et demokratisk perspektiv må fagbevegelsen her være en naturlig samarbeidspartner - en forutsetning og garantist for en god og realistisk slik innramming.



Nye typer løsninger florerer, som denne elektriske minibilen presentert på UITPs messe i Stockholm i fjor.



Sjefer kommer og sjefer går. Sjøførene har foreslått borrelås på uniformen slik at de enkelt kan skifte logo.

ANBUD: UTGÅTT PÅ DATO

ANBUD INNEN BUSSBRANSJEN BLE VEDTATT FOR MER ENN 30 ÅR SIDEN OG MÅ KARAKTERISERES SOM DET TJUENDE ÅRHUNDRETS LØSNING. HOVEDFORMÅLET, SOM VAR OG ER Å SPARE KOSTNADER, ER I DAG UTDATERT OG MÅ KASSERES. HVA VI TRENGER ER EN HELT NY MODELL BASERT PÅ DE HELHETLIGE BEHOVENE SAMFUNNET HAR OG VIL FÅ BRUK FOR.



«Viktig er å merke seg at anbudsmodellen ble utviklet i en tid da kollektivtrafikken sto i stampe mot en sterkt voksende privatbilisme»



Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Høsten 1986 deregulerte Maggie Thatcher den lokale kollektivtrafikken i Storbritannia. En lovendring åpnet i praksis for at hvem som helst kunne kjøpe en buss og starte kommersiell rutetrafikk. Reformen var en del av en ideologisk offensiv. Bakgrunnen var at erfaringer fra syttitallet viste at det begynte å bli store problemer med å styre økonomien, ikke minst de voksende multinasjonale konsernene. Ny-liberalistene lanserte en enkel løsning: Ingen styring! Slipp konsernene fri!

Tre år etter dereguleringen oppsummerte den internasjonale kollektivtransportføderasjonen UITP den britiske dereguleringen. Resultatene viste at takstene hadde blitt høyere, mens tilbudet hadde blitt bedre noen steder og dårligere andre steder. Samordningen av rutetilbudet var blitt dårligere, det samme gjaldt lønns- og arbeidsforholdene for sjåførene. Hyppige endringer forvirret de stadig færre passasjerene, så selv om behovet for offentlige tilskudd var redusert, ble det nødvendig med flere midler til informasjon om tilbudet.

Mislykket frislepp

De mildest talt tvilsomme erfaringene gjorde at den britiske dereguleringen fikk lite støtte i det øvrige Europa.

Thatcher hadde gått for langt, for raskt. Dereguleringen betød at markedet bestemte hvor bussene skulle gå, ikke demokratiske beslutninger. I praksis ga samfunnet avkall på retten til å definere strategiske mål og styre kollektivtilbudet.

I Europa på åtti- og nittitallet eksisterte et sterkt ønske om å skrote den gammeldage forvaltningsmodellen der det offentlige utførte all kollektivtrafikk. Kritikken gikk ut på at denne formen for drift førte til byråkrati, manglende evne til å følge med i tiden og liten orientering mot kundene.

Verktøy for innsparing

Samtidig var det et uttrykt ønske å beholde strategisk politisk styring med kollektivtilbudet. Derfor ble anbud lansert som en mellomting som både skulle sikre en dynamisk kundeorientert markedsløsning og samtidig sikre et offentlig kontrollert rammeverk. Anbudene skulle være et verktøy – instrumentet som regulerte forholdet mellom plan og marked.

Viktig er også å merke seg at anbudsmodellen ble utviklet i en tid da kollektivtrafikken sto i stampe mot en sterkt voksende privatbilisme. Dermed gjaldt det å utvikle en effektiv, populær og ikke minst rimelig løsning som slo an blant beslutningstakerne. Anbudskonkurransene reduserte markant driftskostnadene, og slik ble størrelsen på kostnadskuttet den dominerende målestokken for suksess.

Konsesjon blir kontrakt

Svenskene var langt framme i å utvikle en slik anbudsmodell. Sommeren 1989 trådte en ny samferdselslov i kraft som åpnet for konkurranse hos broderfolket. I begrunnelsen for reformen lå både et generelt ønske om deregulering og markedstilpasning, men også å få kollektivtrafikken ut av et statisk utføre.

Norge fulgte etter. Samferdselsdepartementet satte på åttitallet ned ei arbeidsgruppe for å finne ut hvordan de offentlige tilskuddene til kollektivtrafikken kunne brukes mer effektivt. Gruppen kom fram til at det gamle konsesjonssystemet var lite egnet til å møte framtidens krav til fleksibilitet, og konkluderte med at rutekonsesjonene burde erstattes med anbudskontrakter.

Subsidiebaroner

De fleste kommunene i Norge drev ikke kollektivtrafikk i egen regi. Private selskap satt på årelange konsesjoner, og en utbredt oppfatning var at slike «subsidiebaroner» skummet fløten, mens samferdselspolitikerne satt maktesløse og delte ut penger. Et eksempel var Martin Schøyen, som i 2000 hadde bygget opp verdens største håndskriftsamling med en anslått verdi på 600 millioner kroner, finansiert gjennom driftsinntektene fra Schøyen Bilcentraler.

Uavhengig av politisk farge var de folkevalgte enige om at noe måtte



God stemning på Rosenholm

AKTUELT // ROMERIKSKONTRAKTEN

Tapsbombe på Romerike

Ombyggingen av vegsystemet i Bænkå, framkommingsproblemer og ruterendringer på Romerike koster Unibuss millioner i underskudd. Nå tar styret alarm og innleder samtaler med Ruter.



Busser på vei inn i busstasjonene i Ullensaker. Unibuss er involvert i et omfattende kontraktarbeid som gjelder på Romerike.

Velkommen til Skedsmo

– Aller helst ønsker jeg meg en miljøriktig og miljøvennlig hovedveier, sier ordfører Anita Oltund, som gjerne vil ta inn i seg alle de gode ideene som kommer inn fra landets raskt voksende kommuner.



Alle beholder jobben – men Klemetsrud legges ned

Nexus vant igjen et bestans anbud vedtatt av kommunestyret i Skedsmo, mens Klemetsrud legges ned. På Heggdalen vant SSC med Heggdalen som nummer to. I Oslo ble Heggdalen tildelt anbud på fire nye busser.



Minus 31 millioner i 2011

I 2011 ga et skuffende økonomisk resultat for Unibuss. Årsrapporten viser et underskudd på hele 31 millioner kroner. Flere årsrapporter har vist et underskudd på mellom 10 og 20 millioner kroner. Dette er et resultat av blant annet et stort utslipp av arbeidstid og et stort utslipp av arbeidstid som følge av en rekke årsverk som er gått ut av trossen. Dette er et resultat av blant annet et stort utslipp av arbeidstid og et stort utslipp av arbeidstid som følge av en rekke årsverk som er gått ut av trossen.

TEMA // OPPSTART I SANDE



Mye samarbeid ble etablert på Sande. På bildet: Unibuss og Sande kommune.

Prikkfri oppstart

«Vestfold Kollektivtrafikk hadde kalt inn eksterne til sentralbordet for å ta telefonstøtten da vi overtok kjerfinga 1. juli. Men de fikk ingen. Istatt var det busstasjon Jan Egil Gregersen i Hø. Dette er et resultat av blant annet et stort utslipp av arbeidstid og et stort utslipp av arbeidstid som følge av en rekke årsverk som er gått ut av trossen.

Prosjektet i Sande er et resultat av blant annet et stort utslipp av arbeidstid og et stort utslipp av arbeidstid som følge av en rekke årsverk som er gått ut av trossen. Dette er et resultat av blant annet et stort utslipp av arbeidstid og et stort utslipp av arbeidstid som følge av en rekke årsverk som er gått ut av trossen.

En bukkett oppslag fra Unibuss' internblad Primus Motor over noen år kan berette både om opp- og nedturen som fulgte av anbud.

gjøres for å sikre mer effektiv bruk av skattebetalernes tilskudd til kollektivnæringen. Den allmenne oppfatningen var at dette kunne gjøres ved hjelp av anbud. Anbudene var altså ikke i første rekke en følge av et ideologisk korstog, men sprang ut av et tverrpolitisk ønske om mer og bedre kollektivtrafikk for pengene.

Ideologisk overtone

I Oslo var bakgrunnen mer broket, der ble anbud også benyttet som et

middel for å teste Oslo Sporveiers effektivitet, som mange hadde en relativt begrunnet mistanke om at ikke var all verden. For første gang var det erklært liberalistiske Fremskrittspartiet tatt inn i byrådsarbeid med Høyre og Kristelig Folkeparti, og byrådet varslet «oppmykning av Oslo Sporveiers monopopol» - et signal om at en 50 år gammel praksis sto for fall.

Til tross for visse ideologiske overtone, virket saken lenge påfallende lite

kontroversiell. Enigheten om anbudenes velsignelse var bred, fra FrP til SV, og Stortinget vedtok anbud etter forslag fra en arbeiderpartiregjering. Først våren 1991 reagerte fagbevegelsen og LO gjennomførte en landsomfattende politisk streik mot anbud. Da var det i praksis for sent, og tidlig på tusentallet ble anbud innført i hele Norge på stor skala.

Besparelse tatt ut

Konkurransen-eksponering, eller trusselen om konkurranse-eksponering – buseffekten «anbud bak speilet» - førte til omfattende og raske økonomiske besparelser. Administrerende direktør Frode Larsen i Schøyengruppen oppsummerte allerede i år 2000 at effekten i Norge var «omtrent

«Samtidig er selve produktet, busstjenesten, forandret – og ikke nødvendigvis til det bedre»

«En TØI-rapport fra 2018 påviste at prisene per vognkilometer har økt hvert år»



identisk med svenskens besparelser, selv uten særlig bruk av anbud». Effektiviseringsgevinsten virket altså allerede å være tatt ut.

En TØI-rapport fra 2018 påviste at prisene per vognkilometer siden har økt hvert år. TØI forklarer økningen med læring i bransjen, redusert konkurranse over tid samt økte kvalitetskrav. Vi kan for vår del legge til økt byråkrati, negative følger av økt utsvetting av ansatte (turnover, kollisjonsskader, sykemeldinger etc.) samt dårlig standardiserte bussinnkjøp. Fortsatt hevder enkelte at anbud gir offentlige besparelser, men påstanden kan virke tvilsom om alle relevante faktorer tas med i regnestykket.

Annet produkt

Norge hadde for tjue år siden en

rekke små busselskap med sterk lokal forankring. De rådde over typiske smådriftsfordeler i form av integrert kontakt med kunder og lokalsamfunn. Anbudskonkurransene har redusert antall selskap til en håndfull store. Omstruktureringen har muligens medført stordriftsfordeler, men samtidig er selve produktet, busstjenesten, forandret – og ikke nødvendigvis til det bedre. Som kjent er det også noe som heter smådriftsfordeler.

I 1999 fikk artikkelforfatteren et stipend fra Nordisk Råd for å studere bussanbud i Norden. Dette ble blant annet benyttet til å besøke Rolf Waara i Brüssel. Waara hadde vært en nøkkelperson innen omstillingen av svensk busstransport og på det tidspunktet lobbyist for nordisk kollektivtrafikk overfor EU. Han

advarte Norge mot å innføre «dødsdømte kontraktssystemer fra Sverige og Danmark»:

«Norge har i bunn og grunn et sunt basissystem med hyggelige og gode selskap. Hvorfor ikke bygge videre på de eksisterende tradisjonene? Etter min mening trenger dere mer konkurranse, men slå for all del ikke i stykker et system som funker for å innføre ett som ikke funker. Det ville i så fall være fullstendig barokt!»

Bussføreryrket

Vi intervjuet også Kjell Knarbakk, den gang administrerende direktør i Norgesbuss. Han hadde en interessant betraktning om bussføreryrket:

«Jeg tror ikke folk som velger bussføreryrket som levevei gjør dette fordi de elsker risiko, de har tvert om helt motsatt innstilling av hva som framleskes gjennom anbud. Dette er et tankekors. (...) Bare kjøre, og ikke bry seg om hvem man kjører for, er også et forsøk på å skape en slags trygghetsfølelse, men er det gunstig å ha sjåfører som er totalt likegyldige til bedriften der man jobber?»

Selv om YTF har vært dyktig til å forsvare bussføreryrket gjennom bransjeavtale, virksomhetsoverdragelse og bedre bussanbud, er det likevel hevet over enhver tvil at selve anbudsregimet fører til press mot yrket. Blant viktige temaer vi har beskrevet i Yrkestrafikk er lønnssetterslep, kollisjons-sikkerhet og toalettforhold. Resultatet er forgubbing og dårlig rekruttering.



Så må anbudsvinnerne presentere en splittet ny busspark. Hvor blir de «gamle» og fullt ut brukbare busser av? Er ikke dette sløsing??

Utdatert system

Anbud er altså resultatet av en tretti år gammel diskusjon for å løse utfordringer fra forrige århundre. Siden den gang har mye forandret seg:

EU og EØS. Selv om diskusjonene om anbud på nittitallet også inneholdt et motiv om EU-tilpasning, ble de faktisk gjennomført før folkeavstemningen i 1994 på den påfølgende EØS-avtalen. Siden har EU og EØS gjennomgått store forandringer. «Fri flyt» har vist seg å være problematisk innen transportsektoren.

Klima og miljø. Betydningen av det grønne skiftet er uten tvil kommet mye lengre i dag enn for 20-30 år siden. Kollektivtrafikkens betydning er økende i en tid preget av økt urbanisering og mindre fossilbruk. I et perspektiv med utfasing av olje og gass, må transportbransjen kunne tilby attraktive grønne arbeidsplasser.

Teknologisk revolusjon. Bransjen er inne i en forrykende endring, både med hensyn på selve kjøretøyene, sjåførenes arbeidsbetingelser, selskapsorganisering og flåtestyring. I en slik situasjon er betydningen av kompetente og oppdaterte arbeidstakere avgjørende. Anbudssystemet press mot lønns- og arbeidsforhold hindrer dette.

Korona. Pandemien tvinger oss til å tenke nytt, verden blir aldri som den var. Betydningen av at kollektivtrafikk som samfunnskritisk virksomhet må ligge under demokratisk og nasjonal eller lokal kontroll, er kraftig styrket.



Ny anbudsoperatør er på plass, og Ruter bidrar til feiringen med kake. Ruters kakebudsjett har etter sigende vært oppe i to millioner i året. Er kakene tatt med i anbudsregnskapet?



Nye anbud har også medført nye eller endrede baser og stasjoner. Gravemaskinene gir et dynamisk inntrykk – men er det nødvendig?

Gladiola

OPPDATERT VERSJON

Har du lastet inn den siste oppdateringen, herr Kwartbas?

Det har kommet mange nye oppdateringer. Det er oppdateringer som er viktig for din bedrift. Det er oppdateringer som kan spare deg for mange tusenkroner. Oppdateringene gjør at pengene renner inn i pungen din, raskere enn de lekker ut. Oppdateringen gir deg fett i kransen og fukt i renna.

Oppdateringene smører Reima på fabrikken og Angela dormer i armkroken din.

Jeg snakker ikke om oppdateringer på mobiltelefonen din. Jeg mener ikke en helt vanlig app.

Nå er det du som skal oppdateres, herr Kwartbas. Du er utdatert. Det er i hodet ditt det er i ferd med å gro mose. Du tror fortsatt det var i de harde trettiårene ting skjedde, eller at det var under krigen folk følte at de levde.

Det er lenge siden du satt på lading og fikk lastet ned den siste oppdateringen.

Det har skjedd masse nytt, herr Kwartbas. Du må oppdateres med den siste versjonen av programmet SLIK BEHANDLER DU ARBEIDSFOLK 2020. Det har lurt seg inn masse virus i ditt maskineri.

Du har også en programkonflikt mellom gammel og ny tid. For å få inn den siste versjonen av programmet BEHANDLE ANSATTE 2020 må du avinstallere det gamle programmet HUSMANN 1930. Det gamle programmet kommer i konflikt med dagens program og gir overdrevet himling med venstre øye. Høyre øye kan også begynne å rulle om det gamle programmet RYK OG REIS 1972 er installert.

Det kom et nytt program det året som fjerner himling med øynene, men i stedet gir bratt nakke. Samme år kom også oppdateringen som slo ut programmet LUA I HÅNDA, som er en overligger fra trettiårene.

Det kom også et program tidlig på åttitallet. Det var programmet KJØR TIL DU STUPER 1981. Dette

«For å få inn den siste versjonen av programmet BEHANDLE ANSATTE 2020 må du avinstallere det gamle programmet HUSMANN 1930»

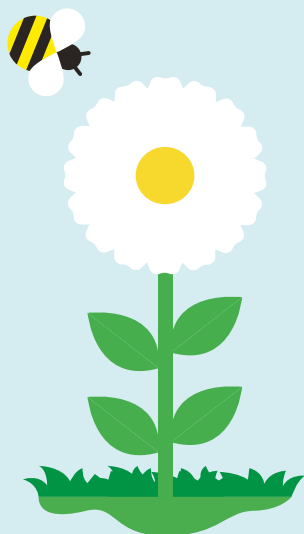
programmet er det nesten umulig å få fjernet om det først er installert. Så å si alle sjåførene måtte byttes ut for å få fjernet dette programmet. Vegvesenets nye programmet VI VIL SE MAPPA DI 2000 slo ut det gamle programmet.

Du har masse virus og konflikter som gjør at du går i svart, herr Kwartbas. Du har fortsatt igjen rester av det gamle programmet DRIT I VEKTA 81. Det kommer i konflikt med det siste av sjåførens program HELSA HOLDER 20.

Det rekker ikke med en vanlig oppdatering for deg, herr Kwartbas. Du har masse virus og programkonflikter mellom gammel og ny tid. Du har i tidligere episoder kjørt Andesfjellene på langs med turbuss for å komme på bedre tanker. Du vet også hva Angela har på rommet sitt. Det kan hende du må byttes ut, herr Kwartbas. Du får en ny mulighet. Vi skal først forsøke en formatering og en ny start.

Gladiola

Har du hage?



A13_0666/03.2019

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

ANNONSE

JEANNETTE KVAMME – NY JURIDISK RÅDGIVER

YTF har ansatt Jeannette Kvamme i et vikariat som juridisk rådgiver. Hun skal vikariere for Anniken Aune som har ett års permisjon.

28 år gamle Jeannette Kvamme ble uteksaminert master i rettsvitenskap ved Universitetet i Bergen i 2018. Hun skrev masteroppgave om «arbeidstidsbegrepetts anvendelse på reiser utenom alminnelig arbeidstid.

Siden har hun arbeidet som advokatfullmektig med forretningsjus i et advokatselskap og vært juridisk rådgiver

i arbeidslivsspørsmål ved Universitetet i Oslo.

- Nå blir det fint å arbeide for fagbevegelsen. Jeg gleder meg til å kunne involvere meg mer direkte og hjelpe YTF-medlemmer som trenger juridisk assistanse, sier Oslo-jenta.

Yrkestrafikk ønsker Jeannette velkommen på laget.



STATENS HAVARIKOMMISJON: BIDRAR TIL ØKT TRAFIKK- SIKKERHET

I FORRIGE NUMMER AV YRKESTRAFIKK VAR RUTER BIDRAGSYTER MED EN GJESTEARTIKKEL SOM HANDLET MYE OM ØKT SIKKERHET FOR BUSSFØRERNE. DETTE ER FLOTT OG VISER AT OGSÅ FORBRUKERORGANISASJONER PÅVIRKER SIKKERHETSNIVÅET GJENNOM SINE VALG OG PRIORITERINGER.

Foranledningen til prioriteringen er det triste faktum at flere bussførere har omkommet i trafikken som følge av blant annet svak kollisjonsbeskyttelse på førerplass. Mange har kunnet påpeke dette, men viktig dokumentasjon av årsaksfaktorer, andre fakta og faglige analyser er hentet fra Havarikommisjonens Rapport VEI 2019/041 etter ulykken ved Nafstad i Akershus i november 2017. I denne rapporten er det fremmet sikkerhetstilrådinger til flere aktører som kan bidra til å øke kollisjonssikkerheten.

Også Forsvaret

Statens havarikommisjon (SHK) er en faglig uavhengig etat administrativt underlagt Samferdselsdepartementet. Denne ble utvidet med egen veiavdeling i 2005 og på de snart 15 årene som er gått har avdelingen per 1. juli 2020 levert 74 rapporter med 187 sikkerhetstilrådinger.

1 <https://havarikommisjonen.no/Vei/Avgitte-rapporter/2019-04>

Fra 1. juli 2020 ble etaten også tilført oppgaven med å undersøke de alvorligste ulykker og hendelser i Forsvaret og navnet ble endret fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) til Statens havarikommisjon (SHK). Veiavdelingen har fått ansvaret for å undersøke alvorlige ulykker og hendelser som skjer i Hæren og har endret navn til «vei og landforsvarsavdelingen».

Øke sikkerheten

Havarikommisjonen består av fire avdelinger som dekker veitrafikk, luftfart, jernbane og sjøfart. Avdelingene har felles direktør og administrasjon (se websiden: www.nsia.no). Styrken ved å være en felles undersøkelsesmyndighet er at det deles kunnskap og trekkes lærdom på tvers av transportgrener. Mandatet er likt, og det benyttes felles metodikk.

Havarikommisjonen har uavkortet fokus på å øke transportsikkerheten. Et viktig premiss er at SHK ikke skal befatte seg med straff og skyldspør-

mål, og arbeidet skjer uavhengig, men ofte parallelt med etterforskning i regi av politi og påtalemyndighet. Alle som har informasjon om en sak er pliktig til å gi denne til SHK, men er også beskyttet mot selvinkriminering ved at slik informasjon er taushetsbelagt og kan ved lov ikke benyttes i straffesaker.

Faglig frihet

SHKs faglige frihet og uavhengighet er en viktig forutsetning for arbeidet og det brukes mye energi for å etterleve denne rollen da SHK er helt avhengig av tillit for å nå fram med troverdige budskap.

Ulykker på veinettet skjer dessverre altfor ofte selv om vi ligger godt an med trafikksikkerhet i Norge. Havarikommisjonen har kun kapasitet til å se på noen få ulykker, og velger selv hvilke ulykker som undersøkes. Dette skiller veiavdelingen fra de andre transportgrenene som har lovfestet plikt til å undersøke noen typer ulykker og hendelser.

«Et viktig premiss er at SHK ikke skal befatte seg med straff og skyldspørsmål, og arbeidet skjer uavhengig, men ofte parallelt med etterforskning i regi av politi og påtalemyndighet»

Bredt ansvarsområde

Vi varsles på alvorlige ulykker med tunge kjøretøyer og busser, som involverer farlig gods eller skjer i tunnel, og fokuset har i stor grad vært rettet mot den kommersielle transporten. Større ulykker med privat transport blir imidlertid også undersøkt, og slike ulykker hentes ikke sjelden inn gjennom nyheter i ulike medier.

Ulykker med mindre kjøretøy og stort omfang (eksempelvis veteranbilulykken på Rjukan i 2018), eller utfordringer med bruk av sikkerhetsutstyr, er også viktig å undersøke, og dette gjøres også av SHK. Hovedfokus er uansett rettet mot de systemene som regulerer eller legger premisser for transport av ulike slag, og vi velger gjerne bort saker hvor fører har gjort åpenbare store personlige feil eller har brutt lovens rammer for sikker adferd med stor margin.

Tunnelbranner er også viet fokus gjennom våre undersøkelser. Siste året har vi gjennom en stor temaundersøkelse også undersøkt fire vogntogulykker hvor transportbestillernes rolle som premissgiver for sikkerheten er satt under lupen. Samlet sett spenner sakene over flere fagområder, og våre inspektører må dekke et bredt arbeidsområde.

Følg opp råd

SHKs sikkerhetstilrådinger er som oftest innrettet mot organisasjoner eller forvaltningsmyndigheter som gjennom sikkerhetsledelse eller endring i lov og forskriftsverk kan endre premissene for transport, og som bedrer sikkerhetsnivået både innen vei/infrastruktur, kjøretøy eller førere.

Effekten av SHKs arbeid er likevel helt avhengig av at sentrale aktører og involverte er villige til å erkjenne eventuelle påviste svakheter eller manglende sikkerhetsbarrierer. Oppfølgingen av tilrådinger slik Ruter og andre har vist i saken fra Nafstad er derfor helt avgjørende for effekten.

Tilsvarende gjelder for de som er ansvarlige for veiens utforming og tilstand, eiere og føreres oppfølging av kjøretøy og ikke minst oppfølging av helt nødvendige krav til helse, ferdigheter og holdninger hos førere i transportbedrifter og ulike førermiljøer. Medienes oppfølging av og kommentarer til vårt arbeid er bidrar også til at både samfunn og fagmiljøer blir tilstrekkelig oppmerksomme på vårt arbeid.

Ta sin del

Et arbeidsmål for SHK er at både arbeidstakere og arbeidsgivere skal ha

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



Havariinspektør Per Olav Hetland fra Statens Havarikommisjon med rapporten om Nafstad-ulykken.

et ønske om å ta sin del av ansvaret for både å legge til rette for og etterleve gode løsninger og vaner til beste for økt trafikksikkerhet.

Innen luftfart har de et begrep som bærer dette fram, kalt «just culture». Den fremmer en holdning om at alle skal ta sin del av sikkerhetsansvaret, men også at grov uaktsomhet ikke tolereres.

Alle som jobber med tilknytning til luftfart kjenner til «just culture», og vilje og ønske om rapportering av hendelser med oppfølging er en viktig pilar i denne sammenheng. Ønske om læring er bærende, og en tilbøyelighet til å plassere straff og skyld settes til side.

SHK takker Yrkestrafikk for muligheten til å informere om vår rolle og vårt arbeid gjennom denne gjestartikkelen, og ønsker alle lesere en god og trafikksikker framtid.

Rolf Mellum
Avdelingsdirektør vei og landforsvar
Statens havarikommisjon

SPØRSMÅL OG SVAR OM STREIK

I SKRIVENDE STUND ER DET IKKE KLART HVORDAN HØSTENS TARIFFOPPGJØR ENDER. MEN BEDRE FØRE
VAR ENN ETTER SNAR – DERFOR BRINGES HER SVAR PÅ ALT DU MÅTTE LURE PÅ RUNDT EN MULIG STREIK:

Hvorfor streiker YTF?

Hvis det blir streik er det fordi arbeidsgiver ikke har innfridd viktige krav under forhandlingene/meklingen.

Hvem kan bli tatt ut i streik?

Alle som er organisert og omfattet av den aktuelle overenskomsten kan bli tatt ut i streik av YTF. YTF angir i en plassfratrede hvem som faktisk tas ut i streik. Plassfratrede sendes fire dager før streiken kan starte. Nye medlemmer som er innmeldt etter det tidspunkt plassoppsigelsen ble meddelt omfattes ikke av denne og følger heller ikke kan streike.

Kan jeg slippe å streike, selv om jeg blir tatt ut i streik?

Nei. Alle som er omfattet av streiken må streike.

Kan jeg melde meg ut av YTF og unngå streik?

Nei, hvis du er omfattet (var medlem da plassoppsigelsen ble sendt av streiken må du streik hvis du blir tatt ut (plassfratrede). Det hjelper ikke å melde seg ut.

Kan jeg melde meg inn i YTF og dermed bli med i streiken?

YTF tar ikke imot innmeldinger etter at plassoppsigelse er meldt på overenskomsten. Eventuelle nye medlemmer som er innmeldt etter det tidspunkt plassoppsigelsen ble meddelt,

ville uansett ikke være ikke omfattet av denne og kan følger heller ikke kan streike.

Hvem har rett på streikebidrag?

Medlemmer som er tatt ut i streik vil ha rett på streikebidrag forutsatt at de oppfyller sine plikter under streiken. En vesentlig plikt er å stå streikevakt.

Hvordan utbetales streikebidraget?

YTF sentralt utbetaler streikebidraget til hvert enkelt medlem. Den lokale streikekomiteen må lage lister og hvem som skal ha bidrag med all den informasjonen vi trenger.

Hvis vi streiker sammen med andre forbund, kan deres medlemmer få mer i streikebidrag enn meg?

Hvert enkelte forbund bestemmer selv hva som gis i streikebidrag. Dette kan derfor variere fra forbund til forbund.

Hva er streikebryteri?

Det er hvis arbeidstakere som ikke er omfattet av konflikten utfører arbeid som ellers utføres av de streikende. Hvis streikebryteri observeres, meldes det til lokal streikeledelse. Hvis man ikke klarer å stoppe streikebryteri lokalt, meldes dette til den sentrale streikeledelse i YTF.

Kan daglig leder og andre ledere utføre streikerammet arbeid?

Daglig leder og sentrale ledere kan utføre slikt arbeid. YTF mener at øvrige ledere ikke kan utføre slikt arbeid.

Hva skjer med arbeidstakere som ikke er tatt ut i streik?

Disse skal i utgangspunktet arbeide som normalt. De risikerer imidlertid å bli permittert dersom de ikke lenger kan sysselsettes på rasjonell måte. Se hovedavtalen § 7. Det skal i så fall gis 14 dagers varsel (kan gis betinget).

YTF-medlemmer som blir permittert (og som var medlem per 1. september), vil få streikebidrag.

Permitterte uten fagforeningsmedlemskap vil ikke ha rett på dagpenger fra NAV da de har interesse av utfallet av streiken. De vil derfor ha et løpende lønnstap så lenge streiken varer.

Hva skal vi som streiker gjøre mens streiken pågår?

Du skal sørge for å holde deg orientert om streiken. I tillegg skal du følge instruksene fra lokal streikekomitee. Du skal også delta på streikemøter og stå streikevakt. Streik er ikke ferie, men arbeidskamp.

Hva slags oppgave har streikevaktene?

De skal sørge for at ingen utfører streikerammet arbeid. Streikevakter skal opptre med ro og saklighet. De skal sørge for at det ikke oppstår tilspissede situasjoner.

Har jeg rett til adgang på arbeidsplass under streiken?

Nei. Du kan ikke oppholde deg på arbeidsplassen med mindre den lokale streikeledelsen har gjort avtale med arbeidsgiver om at dere kan oppholde dere der. Streikevaktene tar oppstillingen utenfor arbeidsplassen.

Hva skal jeg gjøre hvis jeg er på tjenestereise når streiken bryter ut?

Da må du kontakte arbeidsgiver for å avklar om de dekker kostander til retur. Arbeidet/kurset/møtet avsluttes umiddelbart.

Kan medlemmer som ikke er tatt ut i streik bli ilagt ekstrakontingent på grunn av streiken?

Ja, det kan de. Forbundsstyret fatter eventuelt vedtak hvis det er aktuelt.

Jeg har mobiltelefon betalt av min arbeidsgiver. Må jeg levere den inn under streiken?

Ja, det er utgangspunktet, men det avhenger av hvilken avtale du har med arbeidsgiver og bør avklares med denne.

Må nøkler og pengeveske leveres til arbeidsgiver mens jeg streiker?

Dersom arbeidsgiver krever det, skal den streikende innlevere nøkler som tilhører arbeidsplassen. Tilsvarende gjelder også for utlevert veskebeholdning eller annet utstyr som tilhører arbeidsgiver.

Hva skjer hvis jeg har avtalt ferie under streiken?

I henhold til ferielovens bestemmelse skal ferien avvikles etter lovens alminnelige regler også ved lovlig arbeidskonflikt. Feriegodtgjørelse utbetales på vanlig måte. Ferie som al-

lerede er under avvikling ved streikens utbrudd, kan gjennomføres.

Hva med permisjoner?

Permisjon som er innvilget før streiken tar til, kan gjennomføres som avtalt. Tilsvarende også for permisjoner som pågår. Forøvrig har ingen som omfattes av streiken rett til permisjon.

Hva skjer hvis jeg blir syk mens jeg streiker?

Du har krav på sykepenger dersom du ble sykemeldt før arbeidsstansen. Dersom du blir syk etter at arbeidsstansen har startet, har du ikke krav på sykepenger.

Hvilke regler gjelder for lærlinger i forbindelse med streik?

Lærlinger er i utgangspunktet ikke omfattet av arbeidskonflikter. Mer informasjon om lærlingers stilling under arbeidskonflikt finnes i Hovedavtalens § 3-2.

Har jeg rett til lønnsutbetaling fra arbeidsgiver under streiken?

Arbeidsgivers plikt til å betale lønn og annen godtgjørelse faller bort under en streik. Arbeidstakeren har derimot krav på å få utbetalt lønn mv. som er opptjent før streikens iverksettelse ved avtalt dato for lønnsutbetaling.

Blir jeg meldt ut av pensjonsordningen når jeg streiker?

Medlemskap i bedriftens pensjonsordning opprettholdes i streikeperioden.

Hva med andre forsikringer som yrkesskadeforsikring?

Kollektive livs-/forsikringsordninger kan opphøre å virke under streiken. YTF vil tegne kollektiv yrkesskadeforsikring for de medlemmer som er i konflikt.

Hvordan avsluttes streiker?

Det kan skje ved at partene blir enige gjennom forhandlinger, frivillig eller tvungen mekling, eller ved lønnsnemd.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



JEANNETTE
KVAMME
Juridisk
rådgiver



HANNE
HAREIDE
SKÅRBERG
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

ØNSKER MIDT-DELERE

«PÅ ALLE NYE VEIER OG MANGE AV DE EKSISTERENDE BØR DET SETTES OPP MIDTDELER FOR Å HINDRE MØTEULYKKER», SIER YTFs FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES I EN PRESSEMELDING.

For å oppnå raske resultater for økt trafikksikkerhet, mener Yrkestrafikkforbundet det er viktigere å hente inn vedlikeholdsetterslepet enn å bygge mange nye, store veier.

- Bedre vintervedlikehold er også nødvendig for å bedre trafikksikkerheten. Det dreier seg i stor grad om åpenbare tiltak som økt brøyting og strøing, presiserer Klungnes.

Yrkestrafikkforbundet er også opptatt av å tilrettelegge veiene for de som har veien som arbeidsplass.

- Når du har veien som arbeidsplass, må du ha mulighet til å ta deg nødvendige pauser og gjøre ditt fornødne.

Han forteller at forbundet i sin høringsuttalelse til NTP har krevd flere døgnhvileplasser og andre stoppesteder for lastebilsjåfører langs norske veier. Yrkestrafikkforbundet mener også at vedlikeholdet av toaletter og hvileplasser langs veiene bedres og at disse må holdes åpne om vinteren.

(Bygg.no)

SITTEPLASSER PÅ FERGER

DEN SISTE TIDEN HAR YRKES-TRAFIKKFORBUNDET FÅTT FLERE HENVENDELSER OM RESERVE- SITTEPLASSER PÅ FERGER, OPPLYSER GENERALSEKRETÆR TROND JENSRUD TIL VG.

- Det er først den siste måneden, når det har vært mye folk og litt kaotisk, at det har blitt et problem. Veldig ofte er det slik at vogntogene må kjøre sist inn på fergen, og da er ofte sitteplassene opptatt. Mange yrkessjåfører bruker fergeturen til hviletid, og da er det ikke spesielt godt å stå i en krok.

Henvendelsene forbundet har mottatt dreier seg hovedsakelig om fergestrekninger i Nord-Norge, ifølge Jensrud.

- Det er godt mulig at dette er et problem andre steder også, men det er ikke alle tilfeller vi hører om. Min oppfordring til fergeselskapene er å tenke på hvem de lever av. Det er ikke turistene som reiser til Lofoten én gang i tiåret, men de som kjører til og fra hver eneste uke. Det er disse de må ta mest hensyn til.

(enerWE)



YTF deltok på lærlingetreffet «Last Vegas».

YTF MED PÅ LÆRLINGTREFF

«LAST VEGAS» ER OPPLÆRINGS- KONTORET FOR SERVICE OG SAM- FERDSELS FESTDAG FOR LÆRL- INGER OG SKOLEELEVER INNEN TRANSPORT OG LOGISTIKK. YTF VAR MED PÅ FESTEN.

Tekst og foto: Tor Arne Korsmoe, Håvard Bovim Galtestad

Mandag 22. juni var det klart for Opplæringskontoret for service og samferdsel sin store markering av lærlinger. Dette er en dag som lærlinger og skoleelever innen transport- og logistikkfagene blir hyllet. Her deltar også lærebedriftene. De stiller opp med flott utstyr.

Her stilles det også opp gamle slitere av busser og lastebiler. Det dukker også opp slitere som har benyttet disse bussene og lastebilene i jobb.

Opplæringskontoret byr på underholdning og informasjon om bransjene. Det tilbys også mat og drikke.

Dette har blitt en årlig seanse, som tas godt imot av bransjefolk.

Yrkestrafikkforbundet blir invitert med. I år kunne vi by på kaffe og sjokolade.

Last Vegas blir godt mottatt av lærlingene.

Vi er glade for å kunne ha et godt samarbeid med Opplæringskontoret for service og samferdsel, og vi stiller gjerne opp neste år.

KREVER ØKT KOLLEKTIV-SATSING

YRKESTRAFIKKFORBUNDET TAR TIL ORDE FOR AT KOLLEKTIV-TRAFIKKEN PRIORITERES FOR Å SKAPE EN MILJØVENNLIG TRANSPORTSEKTOR OG FOR AT NORGE SKAL NÅ KLIMAMÅLENE.

Det skriver forbundet i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan (NTP) og i en pressemelding.

- For å forbedre kollektivtilbudet, må tiltak som øker fremkommeligheten prioriteres. Det handler om utbygging av flere kollektivfelt inn og ut av de største byene, økt bruk av signalprioritering og å hive elbilene ut av kollektivfeltene, sier YTFs forbundsleder Jim Klungnes i pressemeldingen.

I tillegg ønsker Yrkestrafikkforbundet at kollektivtilbudet bedres og prisene reduseres, at distriktene får et bedre kollektivtilbud og at det satses mer på jernbane.

(VG)

VIKTIGERE MED VEIUTBEDRINGER

I SITT INNSPILL TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) TAR YRKESTRAFIKKFORBUNDET TIL ORDE FOR AT MAN HELLER BØR TA INN VEDLIKEHOLDSETTERSLEPET OG UTBEDRE DAGENS VEINETT FRAMFOR Å SETTE I GANG NYE, STORE VEIPROSJEKTER.

- Når man kjører langs norske veier, særlig i Distrikts-Norge, merkes vedlikeholdsetterslepet på veinettet tydelig, sier forbundsleder Jim Klungnes i Yrkestrafikkforbundet. Rådgivende Ingeniørers Forening anslø i sin rapport «State of the nation» i 2019, at vedlikeholdsetterslepet og oppgraderingsbehov på fylkesvegene er opp mot 600 milliarder kroner. For de kommunale veiene anslø de behovet til om lag 300 milliarder kroner.

- De fleste innspill til NTP, fra kommuner og fylkeskommuner, handler om at man ønsker nye broer, tunneler og motorveier. Men våre medlemmer etterlyser at man i større grad vedlikeholder og utbedrer de strekningene som finnes, sier Klungnes.

Yrkestrafikkforbundet krever i sitt innspill til NTP at arbeidet med å

utbedre ras- og skredutsatte veier forseres. Forbundet ønsker at tunnelsikkerheten bedres med bedre belysning, vegbredde, rømningsveier mv.

- Når det skjer ulykker i tunneler, er ofte yrkessjåfører de første på ulykkesstedet. Derfor ønsker vi også at det i opplæringen av yrkessjåfører legges større vekt på evakuering og håndtering av ulykker og brann i tunneler, sier forbundsleder Jim Klungnes.

(Veier24)



YTF mener at vedlikeholdet av toaletter og hvileplasser langs veiene må bedres og holdes åpne om vinteren. (Foto: A Danielsen)

VIL HA KORONA-VEKTERE

YRKESTRAFIKKFORBUNDET HAR ETTERLYST AT DET I STØRRE GRAD SKAL VÆRE NOEN TIL STEDE FOR Å HÅNDHEVE REGELVERKET RUNDT KORONA-PANDEMIEN.

- På store holdeplasser, der det er mye folk, bør det være vektere som kan passe på at det ikke blir for fullt på bussene, sier generalsekretær Trond Jensrud til VG.

Forbundet frykter situasjonen skal bli mye verre fremover.

- Det er grunn til å anta at flere kommer til å dra på jobb istedenfor å ha hjemmekontor, og at det da blir flere

som kommer til å bruke kollektivtrafikken, sier Jensrud.

Han mener det bør settes inn flere busser på de rutene hvor man vet at det er mye passasjerer.

- Vi frykter at det må skje noe alvorlig før det reageres. Men det er bedre å være føre var, sier han.

(VG)



UNG & UREDD

24-årige Michelle Nilsen tjenestegjorde på en isbryter i Barentshavet før hun på rekordtid ble valgt som YTFs nestleder blant Sporveiens T-baneførere. «Jeg er her for å trekke gjennomsnittsalderen ned», smiler den unge, men likevel svært erfarne togføreren.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

- Vi har jobba beinhardt med verving her på T-banen. Styret har gått igjennom en endringsprosess og det har så langt vært et veldig godt år, forteller Michelle.

- Men selv om vi har en trygg arbeidsplass og relativt godt betalt, er det likevel nok å ta fatt i. Skiftplanene har blitt strammere og folk sliter med søvnproblemer. Økt automatisering gjør deg mindre årvåken. Flexibiliteten blir mer vanskelig å opprettholde, da den har blitt byttet bort i effektivisering. Dette er noe jeg bekymrer meg for kan føre til økt sykefravær og misnøye blant de ansatte.

Michelle opplever tendensen til at bedriften i større og større grad rekrutterer eksterne ledere og støtte-

personell uten driftskompetanse som en utfordring.

- På bakgrunn av dette har tillitsvalgte en utrolig viktig rolle ved å ta vare på sine medlemmers interesser, og at erfarent driftspersonell blir hørt og får dele sine erfaringer. Heldigvis jobber jeg i en bedrift der ansatte ikke er redd for å ytre sine meninger. Samtidig opplever jeg at vi har en ledelse som er villig til å innhente forslag og råd fra tillitsvalgte og ansatte.

Verkstedet som barnehage

Selv om T-banen ikke er underlagt noe anbudsregime (og likevel klarer seg meget bra), er kampen mot anbud Michelles fremste hjertesak.

- Konkurransesponeringen har vært en katastrofe for bussføreryrket og må bort. Jeg blir sinna bare det snakkes om det, sier den unge tillitsvalgte.

Faren er en YTF-organisert bussfører som har fått føle anbudets konsekvenser.

- Jeg er nærmest født inn i busstrafikken, forteller hun.

- Far er bussjåfør og moren min bussvasker. Jeg fikk aldri barnehageplass, så barnehagen min var bussverkstedet på Furubakken. Fire år gammel tok jeg telefonen på verkstedsjefens Steinar Wiiks kontor, han var barnevaktens min mors mor vasket. Femten år gammel ble jeg ansatt selv til å vaske busser på Slemmestad, sammen med moren og søsteren min, vi var virkelig litt av en familiebedrift. Etter en tid kom jeg tilbake til Furubakken, der verken «barnehagen» eller «barnevaktens» hadde endra seg særlig, utover at det nå var et annet selskap som hadde overtatt driften.

Klarinett og vokal

Michelle er oppkalt etter en litt rampete jente i den amerikanske komiserien «Under samme tak», som gikk på TV Norge da hun ble født for 24 år siden. Selv bedyrer hun at foreldrene aldri trengte å bekymre seg for at hun skulle begå alvorlige rampestreker, for det hadde hun rett og slett ikke tid til. >>

«Konkurransesponeringen har vært en katastrofe for bussføreryrket og må bort. Jeg blir sinna bare det snakkes om det.»

- Jeg er av den typen som ikke vil gå glipp av noe, men helst alltid stå midt oppe i det. Jeg var kanskje 'pitte-litt' uskyldig rampete da, og det var ekstra gøy å erte storesøster litt.

Musikk har betydd særlig mye for henne. Hun vokste opp i Hønefoss og fikk utlevert sin første klarinett i skolekorpset 7-8 år gammel, siden har «lakrisstanga» fulgt henne via det lokale janitsjarkorpset helt fram til i år. Etter hvert foretrakk hun mer og mer stemmen som sitt viktigste instrument, og valgte derfor vokal da hun tok musikklinje på videregående. Siden tok hun sangtimer, særlig innen soul og jazz.

- Gjennom årene har jeg deltatt på en rekke arrangementer, både korpskonserter og som sanger i lokale oppsetninger av kjente musikaler som Les Miserable, forteller hun.

- Musikken har gjort meg til en bedre person. Kritiske musikk lærere har lært meg å håndtere motgang og gitt meg forståelse av at suksess krever hard innsats: «Gjør det bedre neste gang.»

År på isbryter

Så har hun heller aldri vært redd for utfordringer, snarere opptatt av å gjøre tøffe ting, som å kjøre motocross. Likevel nekter hun for å være noen slags guttejente, men insisterer på å

være tøff i kjole og med leppestift.

- Jeg skiftet gjerne fra crossutstyret til kjole etter jeg var ferdig med trening på crossbanen, ler hun.

- Etter videregående vervet jeg meg til Sjøforsvaret. Jeg var kommet til et punkt i livet der jeg ikke helt visste hvor jeg skulle videre, og var litt eventyrlysten. Så falt jeg for noen kule reklamer fra Forsvaret, og tjenestegjorde ett år på kystvaktskipet «Svalbard» - en isbryter stasjonert i Barentshavet. Og når jeg var hjemme på perm, vaska jeg ofte busser i Lommedalen for å hjelpe moren min med å få den årlige 'rundvasken' utført.

Det ble et lærerikt år. Hun måtte turnere logistikk, vaktplaner, økonomi og innkjøp, i tillegg til tradisjonelle matrosoppgaver som å pikke rust og sørge for forsvarlig fortøyning. Brovaktsertifikat kan hun også skilte med.

- Det var nesten surrealistisk da jeg måtte være med på reelle redningsaksjoner, som drukningsulykker eller akutte sykdomstilfeller om bord på fiskebåter. Engang ble vi tilkalt for å berge ni stykker som hadde gått under isen med snøskutere. Jeg følte jeg satt igjen med unik kunnskap om å kunne utføre livreddende førstehjelp med minimale ressurser rundt meg, og

kunnskapen har jeg siden tatt med til Sporveien.

Større perspektiv

Hun tjenestegjorde blant annet på julaften, og karakteriserer tida i Forsvaret som den beste hun har hatt.

- Det var en fin båt, absolutt militær, men med en sinnssyk bra gjeng om bord med et suverent samhold der alle snakket rett fra levra. Tida på Svalbard ga meg et større perspektiv på livet, ikke minst om hvor mye du kan bidra med selv. Derfor begynte jeg etterpå på privatskole for å studere «Fred og konflikthåndtering». Det høres ut som et tullestudium, men jeg ville være med på å redde verden, dessuten blinket spennende jobber i andre enden, som diplomat eller i Leger uten grenser. Høyskolen ga meg også det privilegium at jeg fikk være leder for veldedighetsgallaen til Flyktninghjelpen i 2018. Det var veldig krevende, men givende arbeid.

Siden ble det også studier i HR – «den riktige siden av HR» som hun formulerer selv, som kunnskap om arbeidsmiljøloven. I denne tiden ble frøet om å bli T-banefører sådd, nærmest som en tilfeldighet, for Sporveien hadde hun ingen tilknytning til i utgangspunktet.

- Å vaske busser var godt betalt for en ungdom, men mye natt og 'grytidlig' arbeid før forelesninger var vanskelig og tungt å kombinere. Så begynte jeg å jobbe på Meny, men der var omtrent ingen organisert og du kom ingen vei med å stille krav. Min erfaring tilsa at det ikke var aktuelt å finne seg i alt.

«Jeg er av den typen som ikke vil gå glipp av noe, men helst alltid stå midt oppe i det.»

Derfor var jeg interessert når Sporveien averterte etter helgedagsbetjening på T-banen. Den jobben ville jo la seg kombinere ypperlig med studiene.

«Far og datter»

Sporveien forsto på sin side at 22-åringen med sin omfattende arbeidserfaring måtte være en ressurs, og slapp henne gjennom nåløyet. Dermed var Michelle Nilsen togfører på T-banen.

- Å organisere seg var en selvfølge, og jeg ble først fanget opp av Fagforbundet, men følte raskt at denne foreningen satt altfor nær ledelsen. Dessuten synes jeg ikke noe om å bruke kontingentpenger på politiske partier, uavhengig av hvilke partier det gjelder. Jeg liker å gå mot strømmen og være uavhengig, og det innebærer i Sporveien YTF. Bjørn Nytrø var på tidlig for å verve meg, og så fort jeg gikk over på heltid, meldte jeg meg over til YTF.

Siden gikk det ikke lang tid før hun møtte opp på et årsmøte og ble valgt til nestleder.

- Jeg har gått YS ung-kurs og trinn 1 og lært utrolig mye som tillitsvalgt. Bjørn har en datter som er like gammel som meg, så han har blitt en beskyttende bonuspappa i sporveien. Nå opererer Bjørn og jeg nærmest som far og datter.. ler Michelle Nilsen.

Hun virker å være smittet av «sporveissyken» - som så mange av oss har vært rammet av: Du skal «bare» innom bedriften en kort stund, men vi har et unikt arbeidsmiljø og resultatet er at du blir og blir og blir...

- Du har kanskje hørt uttrykket sporveisfamilien før? Der jeg er nå, har jeg ingen andre planer enn å utvikle meg innad i Sporveien.

Og være tillitsvalgt. Selvsagt i YTF.



Klarinetten har vært en del av nesten hele livet.



I Kongens kystvaktklær i Florø.



Året på isbryter i Barentshavet var det mest givende hun har opplevd.



Michelle er en scenevant sanger. Her fra Hønefoss.



Pikett under skifestivalen i Holmenkollen, sammen med kollega Per Øyvind Eide Sørderberg.



Klar for å kjøre Porsche!



Ung og uredd tillitsvalgt.

DATAKULTUR OG UKULTUR

«MED DAGENS DATAOVERVÅKING KAN EN ARBEIDSLEDER FØLGE MED PÅ HVOR LENGE EN MEDARBEIDER SITTER PÅ DO. NOE SOM SKJER I PRAKSIS», INNLEDET YTF-ADVOKAT MARIUS TRÆLAND I EN PANELDEBATT OM HVOR STOR GRAD AV OVERVÅKING SOM BØR TILLATES PÅ ARBEIDSPLASSEN.

«Hvis vi ikke følger avtalene, så kommer YTF og tar oss»
- Unibuss-direktør Øystein Svendsen

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

YTF arrangerte debatten og stilte foruten Træland med forbundets nestleder, bussfører Trude Valle. Fra arbeidsgiversiden stilte Unibuss-direktør og nestleder i NHO Transport Øystein Svendsen, samt kommunikasjons- og markedsdirektør Ole Andreas Hagen fra PostNord. Hagen er dessuten nestleder i NHO Transport og Logistikk pluss styreleder i TØI.

Ingen garanti

Marius refererte et eksem-

pel der en sjåfør hadde måttet svare for å ha vært lenge på toalettet. Årsaken var at han måtte samle seg etter en søvnløs natt med et kolikkbarn. Slike bakemforliggende årsaker får ikke datamaskinene med seg, men statistikken kan bli brukt av overivrige mellomledere mot den aktuelle sjåføren, advarte Træland.

Man kan kanskje kalle det tidenes paradoks at YTF reklamerte for møtet om personvern på Facebook, der alle personopplysninger om deltakerne blir tilgjengelige. Men poenget er at på Facebook skjer dette frivillig. Derimot skal ikke sjefen ha lov til å være med

Paneldebatten om dataovervåking fant sted på Litteraturhuset i Oslo, som en erstatning for at Arendalsuka er koronakansellert. Fra venstre: Ole Andreas Hagen, Øystein Svendsen, Marius Træland og Trude Valle.



på do, poengterte YTF-advokaten, som mente at det ikke finnes noen garanti mot misbruk.

Tidvis belastende

Trude Valle fulgte opp poenget med å slå fast at bussførere muligens er den mest overvåkede yrkesgruppa av alle. Det første man må gjøre på jobben er å logge seg på en hel rekke med datatilknytninger. I tillegg opplever man passasjerer med mobiltelefoner som kan filme hele arbeidsdagen.

- Til tider er dette belastende, og vi har opplevd misbruk, presiserte Trude Valle.

Sjø av data

Representantene for arbeidsgiverne nektet ikke for at det ble mer og mer data å håndtere i bransjen,

- Vi får inn så mye data at vi ikke aner hva vi skal gjøre med det. De nye bussene produserer en sjø av data, sa Øystein Svendsen.

Ole Andreas Hagen supplerte med å opplyse om at det på en ny Scania lastebil finnes 6.000 datasensorer.

- Det blir flere og flere datasystemer som også kommuniserer innbyrdes. Denne verdenen er det umulig å melde seg ut av. Men formålet er å gjøre

verden bedre, ikke overvåke de ansatte, understreket Svendsen, og la til at dataovervåking også kan benyttes som dokumentasjon til å renvaske førere fra uriktige beskyldninger.

Hagen poengterte viktigheten av å sikre riktige prosesser. Formålet er viktig. Data kan benyttes til å sikre at ikke kjøre- og hviletidene brytes, mens det ikke er lov til å koble personopplysninger.

Har dere kustus?

Marius Træland fulgte opp med å slå fast at ingen arbeidsgivere var så dumme at de oppga dobesøk som oppsigelsesgrunn, slik at de

sakene man kommer over kun representerer toppen av et isfjell fordi fristelsen må være stor for enkelte ledere til å misbruke data i en skjerpet konkurransesituasjon. Har dere kustus på lederne under dere? spurte han retorisk.

Unibuss-direktør Øystein Svendsen sa at generelt sett skjer det nok mye snoking i journaler rundt i samfunnet, men henviste til at det fantes lover og avtaler som måtte følges.

- Hvis vi ikke følger avtalene, så kommer YTF og tar oss, avsluttet han med et smil.

✉ 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 regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



KJELLRUN MØRCH
Forhandlings Sekretær
kjellrun@ytf.no



RAMEEN SHEIKH
Kontor- medarbeider
rameen@ytf.no

TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



HÅVARD GALTESTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



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



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



PETTER SOMMERVOLD
Rådgiver
petter@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



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



MARIUS TRÆLAND
Advokat
marius@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Juridisk rådgiver
jeannette@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



PONDUS KJØRER IKKE BUSS LENGER!

HAR HAN FUNNET NOE MER MENINGSFULLT OG GIVENDE HAN KUNNE BRUKE TIDEN SIN TIL? HAN HAR I ALLE FALL BLITT PUBVERT! MEN HVORFOR KJØRER IKKE PONDUS BUSS LENGER?

Kan det være den ubekvemme arbeidstiden? At han må regne med å jobb alle dager, når som helst, helg og hverdager, jul og 17. mai? Neppe. Arbeidstiden er vel like ille som pubvert. Helg, bevegelige helligdager, ferier og de fleste høytider er innbringende dager for Pondus som driver sportspub. Det blir lange dager og kvelder og sjelden fri.

Kan grunnen til at han sluttet som bussjåfør være at jobben er lite familievennlig? Neppe det heller, for det er ikke mer familievennlig å drive pub på ettermiddager og kvelder de fleste dager i uka?

Kan det være kundene? Tegneserien kan tyde på at noen få av kundene til Pondus var svært spesielle. Han ser i alle fall ut til å trives bedre i sin nye jobb som barkeeper, men uten at klientellet på puben til Pondus er noen oppgradering i forhold til tiden som bussjåfør. Heller tvert imot. Utpå kvelden vil jeg tro at kundene på puben jevnt over kan bli mer krevende enn i kollektivtrafikken. Våre kunder er jo stort sett hyggelige.

Ikke utypisk

Jeg vet naturligvis ikke hvorfor Pondus ikke kjører buss lenger. Svaret

er inne i hodet til Frode Øverli. Men Pondus er ikke den eneste. Bransjen er preget av dårlig rekruttering. Noen holder riktignok ut: Godt voksne menn, som enten har tatt ut AFP og derved med både lønn og pensjon oppnår en inntekt det går an å leve av, eller de som har kort tid igjen til de kan ta ut AFP og få et levelig og anstendig innkomme. De holder ut.

Blant norske ungdommer er derimot interessen lav for å bli bussfører. Jeg fikk fortalt følgende historie fra en av våre mange dyktige tillitsvalgte, som er ganske betegnende: Han besøkte jevnlig transportlinjer på videregående skoler i fylket sitt, der mange av elevene har planer om å bli yrkessjåfører. I løpet av en periode besøkte han flere hundre elever. Av alle disse hadde kun en planer om å bli bussjåfør! Kun en!

Negativ utvikling

Selv om det midlertidig kan bli lettere å rekruttere bussførere på grunn av korona og økt arbeidsledighet, så vil dette neppe vedvare når en virkningsfull vaksine er klar eller vi på annen måte får minimert pandemien og kommer tilbake til normalen. Det er dessuten en fordel å rekruttere i gode tider, fordi du da får søkere som faktisk ønsker seg til yrket. I dårligere tider føler mange at de inntil videre må ta det som byr seg. Når situasjonen etter hvert endrer seg, bytter de tilbake til noe de ønsker mer.

Dessverre er historien om Pondus sammenfallende med signalene vi får fra bransjen. Det manglende svaret mellom kravene som stilles til bussførerne, det store ansvaret, å jobbe til alle døgnets tider, en mer presset

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



arbeidsdag og stadig lavere lønn, gjør at nyrekrutteringen er svært lav. Det er rimelig å anta at stadig flere vurderer alternativer der fremtidsutsiktene ser bedre ut. Til bransjer der utviklingen ikke er så negativ som hos oss.

Lønna er viktigst

Lønn er den viktigste enkeltfaktoren når det gjelder statusen til et yrke og til at man føler seg verdsatt av arbeidsgiver. Vi jobber for å leve. Som alle andre. Vi lever ikke for å jobbe! Det er på tide at bussjåførene verdsettes! Dersom ikke lønnsutviklingen kommer på sporet, er jeg redd bussbransjen blir annenrangs, og det ønsker vel heller ikke arbeidsgiverne? Jo lengre den negative spiralen fortsetter, jo vanskeligere blir det å snu den.

Derfor er det på tide at NHO tar ansvar. Det haster!



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Nordea Direct



Boliglån fra
1,39%

Dine medlemsfordeler hos Nordea Direct!

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du knallgode bankfordeler hos medlemsbanken i tillegg til ekstra lave boliglånsrenter.

Dette får du som medlem:

- Boliglånsrente fra 1,39 % nom rente
- Ingen etableringskostnad på boliglån
- Medlemspris på billån hos Nordea
- Forsikringsfordeler i Gjensidige Forsikring

Gå inn på nordeadirect.no og les mer om alle fordelene dine, her kan det være mange tusen kroner å spare hvert eneste år.



Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag, eff. rente 1,45 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2 383 732,-. Gjelder YS-medlemmer. Pris pr. 01.06.20 for nye lån og kan bli endret.

Billån: Effrente 4,36 % kr 150 000 65% finansiering o/5år. Etabl.geb. kr 2 000,00. Termingebyr kr 60. Totalt kr 166 800,-. Gjelder YS-medlemmer. Pris pr. 11.06.20 for nye lån og kan bli endret.

ANNONSE

