

YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2020



SEPTEMBERSTREIK

S 4


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



I SKRIVENDE STUND ER VI IKKE I STAND TIL Å SETTE TO STREKER UNDER SVARET, MEN UANSETT HVA SOM MÅTTE FØLGE ER VI AV DEN KLARE OPPFATNING AT SEPTEMBERSTREIKEN MÅ BETRAKTES SOM ET STOLT KAPITTEL I BUSSJÅFØRENES FAGLIGE HISTORIE. DET ER ALL GRUNN TIL Å GRATULERE.

Ikke alltid så lett å være ajour i et blad som kun har seks årlige utgivelser og der det går et par uker fra redaksjonen avsluttes til leseren har blekka i postkassa. Så også denne gang. Vi sender bladet til trykk mens ur-

«En arbeidskamp er for «de kolde og kloke», for å si det med Rudolf Nilsen. I sin kjerne handler den kun om en ting: Å vinne!»

STREIKEN I SEPTEMBER

avstemningen om det anbefalte forslaget i tariffoppgjøret pågår for fullt. Ikke aner vi i skrivende stund om det blir ja eller nei, om alt har roet seg eller bussførerne står foran en ny streik.

Sånn er det bare, det må vi og dere leve med. Kanskje er det ikke bare negativt, for nå har vi mulighet til å konsentrere oss om å oppsummere streiken i september som en isolert begivenhet, uavhengig av etterspill.

En viktig seier

Vi er av den oppfatning at septemberstreiken vil gå inn i historiebøkene som en betydningsfull seier for sjåførene, og har forsøkt å underbygge denne påstanden fra ulike vinkler: Manifestasjonen av fellesskap over hele landet, enheten mellom de fire forbundene, folkets sympati og arbeidsgivernes manglende gehør. I tillegg har vi portrettert en av de lokale streikelederne.

Kronebeløpene var ett av de beste i årets norske tariffoppgjør, og et tydelig skritt i retning av å minske gapet mellom bussførernes og industriarbeidernes lønninger. Så er vi klar over at oppgjøret på ingen måte tettet hele gapet, men årets streik har lagt ballen til rette på straffemerket.

Rette ryggen

Så har vi all forståelse for de mange som synes det er ille at vi ikke fikk mer. Sinnet over direktørenes løftebrudd og mangel på omsorg for hva bransjen trenger, er noe de aller fleste kan kjenne på. Nettopp derfor gir gleden over å endelig kunne rette ryggen og gjennom en streik få utløp for mange års frustrasjon, åpenbart mersmak, en mersmak vi skal ta med videre. Det er ingen tvil om at bussjåførenes hjerter banker varmt for yrket. Ære være dere for det!

Samtidig er arbeidskamp for «de kolde og kloke», for å si det med Rudolf Nilsen. I sin kjerne handler den kun om en ting: Å vinne. Dyktige streikeledere har alltid visst at det ikke kun handler om å gå i krig, man må også ha en realistisk vei ut av konflikten igjen, ellers er historien full av eksempler på at det kan gå riktig ille uansett hvor rettferdige kravene er i utgangspunktet. Om striden blir kort eller lang krysser vi fingrene for at bussjåførene seirer!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Manifestasjon av fellesskap	4
Enhet – avgjørende, men ingen selvfølge	8
Streiken fikk folkets sympati	10
Arbeidsgivernes manglende gehør	12
«Inn i framtida med fortida på slep»	14
Nå trengs sheriffer!	16
Korona: Helsemessig rulett	18
Utenlandske arbeidere på billigsalg	22
Livsfarlig trafikkutvikling	26
Ti dager som rystet Bærum	29
Hyllest til lastebilsjåførene	32
Godsbilavtalen til mekling	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

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.



MANIFESTASJON AV FELLESSKAP

DE STRØMMET UT OVER HELE LANDET, FRA HAMMERFEST I NORD TIL KRISTIANSAND I SØR, FRA KIRKENES I ØST TIL BEKKJARVIK I VEST, I SOL OG I REGN, UNGE OG GAMLE IFØRT GULE STREIKEVAKTVESTER. DET VAR EN FANTASTISK STEMNING AV FELLESSKAP SOM LOVER GODT FOR FRAMTIDA. BUSSJÅFØRENE STO SAMMEN OVER HELE LANDET.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
MANGE AV DERE

Meglingen brøt sammen utpå morgensiden søndag 20. september. Streiken var et faktum. Hvordan ville dette gå? Ville bussjåførene vinne fram i disse koronatider der alt normalt var snudd på hodet?

Mandag gikk vi gjennom Oslo Bussterminal. Der var det ikke mange

mennesker. På informasjonstavlene lyste: innstilt – innstilt – innstilt. «Samtlige By- Og Regionbusser Er Tatt Ut i Streik. Ingen Busser I Oslo Og Tidligere Akershus Kjører» - alle ord for sikkerhets skyld poengtert med stor bokstav. Streiken virket effektiv.



Youngstorget, Oslo. Foto: Arne Danielsen.

Et bilde sier mer enn tusen ord, sier det. Derfor har vi her samlet mange av bildene deres fra stemningsrapportene på Facebook. Glem aldri samholdet!



Fra Asker. Foto Arne Danielsen.



Fra Haugesund. Foto: YTF, avd. 1.



Fra Fana. Foto: Facebook.



Fra Hitra Frøya. Foto: Facebook.



Fra Kirkenes. Foto: Facebook.



Fra Voss. Foto: Facebook.



Fra Åsane. Foto: Facebook.



Fra Karmøy. Foto: Facebook.



Fra Bekkjarvik. Foto: Facebook.



Fra Bodø. Foto: Facebook.



Fra Hammerfest. Foto: YTF Finnmark.



«Bus Drivers Strike var blitt publisert på pakistansk fjernsyn og budskapet var spredt over hele verden»

Pakistansk fjernsyn

Tirsdag besøkte vi Nobinas anlegg på Jernkroken i Oslo. Et mektig syn å se alle bussene på stallen, enda mektigere var flokken av streikevakter utenfor inngangen. På brua stilte en gjeng seg opp til fotografering, det var M. Nadeem, Fakhar Yaqoob, Sajed Abbas Alinejad, Fayaz Ahmed og Saron Marye – alle herrene fra YTF, Marye fra Fellesforbundet. Her sto alle sammen, uavhengig av hvor de var organisert, ble det poengtert.

Streikevaktene kunne fortelle at de hadde sørget for at nyheten om «Bus Drivers Strike» var blitt publisert på pakistansk fjernsyn og budskapet var spredt over hele verden. De var også blitt intervjuet av Klassekampen. Litt senere dukket også YTF-leder Jim Klungnes og YS-leder Erik Kollerud opp for å gi sjåførene sin støtte. God stemning!

Walk on through the rain...

Torsdagen var Oslo herjet av et skrekkelig uvær da de streikende mønstret på Youngstorget. Det regnet og blåste sidelengs og fra alle kanter, med alle muligheter for å bli dyvåt. Korona-situasjonen gjorde at ikke arrangementet ble den massemønstringen det

ellers burde vært. De fire streikende forbundene hadde fått sine avgrensede kohorter med begrensninger på antall – men talene til de fire forbundslederne ble streamet til alle landsdeler.

Våt som ei katte fikk Yrkestrafikk skyss med to trivelige streikende fra Fellesforbundet ut til et nytt streikemøte på bussterminalen i Sandvika. Vi rakk å tørke opp på storsenteret før sola brøyt gjennom skylaget og alt igjen var bare velstand for de rundt 30 gule vestene som der hadde samlet seg. Også forbundsleder Jim Klungnes hadde tatt veien ut fra Youngstorget, og opplevde mye positiv energi fra møtelyden.

Klar for andre akt

Fredagen hadde Vy-folket trommet sammen til samling på Asker stasjon. Her var det sannelig også servering; kaffe, pepita og ballerinakjeks, jammen hadde ikke også datteren til en av sjåførene også bakt de herligste brownies. Også her holdt tillitsvalgte korte appeller, deriblant YTFs hovedtillitsvalgte Petter Louis.

Nå nærmet helga seg, og dermed utvidelse av streiken til å omfatte hele landet. Meldingene var unisone:

Vi er beredt! Og så begynte bilder og stemningsrapporter å strømme inn fra det ganske land. Om streikevakter i Haugesund som fikk en hel pakke kvikklunsj fra sympatiserende forbi-passerende, om hundene i Hemsedal og Trondheim som hadde fått egne streikevaktdekkene, om streikende på Hitra og Frøya som ble påspandert frokost av det lokale hotellet.

En god streik...

Mange blide og kampvillige fjes, noe som bør nytes og minnes som langt fra noen selvfølge. At bussførere fra ulike landsdeler, ulike selskap og ulike forbund på denne måten agerte alle som én, utgjør en kraft som ikke kan undervurderes. For arbeidsgiverne bør det være et signal om at her menes alvor, for vanligvis sindige sjåfører farer ikke med tull. Men blir du tirret nok...

Bussjåførene har rettet ryggen – nå er det ikke snakk om mer tull. Så er det om å gjøre å videreføre denne enheten – men uansett skal vi glede oss over den fantastiske energien som ble utløst i septemberstreiken, for som Henning Kvitnes synger: «En god dag er en god dag, kommer aldri dårlig tilbake». En god streik er en god streik...



Fra Stord. Foto: Facebook.



Fra Tana. Foto: Facebook.



Fra Mo i Rana. Foto: Facebook.



Fra Narvik. Foto: Facebook.



Fra Sogn og Fjordane. Foto: Facebook.



Fra Sandvika. Foto: Arne Danielsen.



Fra Trondheim. Foto: Facebook.



Fra Stavanger. Foto: Facebook.



Fra Hemsedal. Foto: Facebook.



Fra Kristiansand. Foto: Facebook.



Fra Rosenholm, Oslo. Foto: Facebook.



Fra Ølensvåg. Foto: Facebook.

ENHET – AVGJØRENDE, MEN INGEN SELVFØLGE

EN FORUTSETNING FOR AT SEPTEMBERSTREIKEN KUNNE KRONES MED SEIER, VAR AT ALLE DE FIRE FORBUNDENE SOM ORGANISERER BUSSFØRERE STO SAMMEN, MED SAMME KRAV OG FELLES FORHANDLINGSDELEGASJON. DENNE ENHETEN ER INGEN SELVFØLGE. SPLITTELSE OG UENIGHET HAR HISTORISK SETT STADIG SVEKKET BUSSFØRERNES SAK.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Bussbransjeavtalen er spesiell ved at den omfatter fire fagforbund (YTF, Fellesforbundet, Fagforbundet og Jernbaneforbundet) samt to arbeidsgiverpartier (NHO Transport og Spekter). AU-medlem i Fagforbundet, Stein Gulbrandsen, begrunnet dette i Klassekampen:

- Det viktigste da vi lagde denne avtalen, var at vi skal opp tre samlet i to avtaler og ikke ha sprik i lønns- og arbeidsvilkår når det er anbud. Det må være sann. Splitter vi det opp, risikerer vi å få ulike avtaler og dermed konkurranse på lønns- og arbeidsvilkår, understreket Gulbrandsen.

Det er viktig å være bevisst på at to forutsetninger må være til stede for at bussførerne skal vinne fram: 1. Organisering. 2. Enhet. Derfor er det viktig å være skeptisk til alle tanker om «å melde seg ut av fagforeningen i protest», sette ulike forbund opp mot hverandre eller tro at en forening eller et forbund klarer seg bedre på egenhånd. Enhet er ingen forutsetning, men krever kontinuerlig bevissthet, og faren for splittelse må ikke undervurderes. Her er tre eksempler på historiske motsetninger:

LO mot YS

I mer enn 40 år var NRAF (YTF) og Transport (Fellesforbundet) bitre fiender, en splittelse som gikk ut over bussjåførene. Men på slutten av nittitallet begynte forbundene å samarbeide, noe som raskt ga bedre resultater.

Historisk sett førte splittelsen til at arbeidsgiverne spilte ball i hatt med de fagorganiserte. «De andre har akseptert vårt forslag, så da kan dere bare gi dere», het det. Slik fikk arbeidsgiverne lett spill i forhandlingene, og hvis ett av forbundene gikk til streik, måtte de hver gang bite i gresset, fordi «de andre» var på jobb og delvis motarbeidet streiken.

Dette gikk begge veier. Slik opplevde de streikende å bli stukket i ryggen av sine egne arbeidskamerater fra det andre forbundet, og det oppsto mye ondt blod på arbeidsplassene. Tilliten til fagorganisasjonen som sådan ble også svekket.

I 1998 endret dette seg. Forbundene sto sammen, noe som også førte til en seierrik streik.

Privat mot offentlig

En annen type konflikt, som har sprunget ut av anbud og særlig skapte utfordringer innen LO, er hvem som skulle organisere tidligere offentlig ansatte sjåførere som har gått over i private selskaper. I vårt naboland Danmark ble busstrafikken i København tvangsprivatisert, noe som førte til voldsomme og rent ut sagt pinlige rivninger mellom ulike fagforbund med ulike tariffer, og som begge påberopte seg retten til å organisere sjåførene.

Svensk LO løste dette langt mer pragmatisk ved bare å fordele de ulike sjåførgruppene på ulike forbund, mens Norge lå et sted midt imellom. Men rester av en slik uenighet kunne man oppleve også i denne streiken, der tillitsvalgte fra Fagforbundet har tatt til orde for å re-kommunalisere, mens Fellesforbundet har vært mer reservert. I virkeligheten handler dette vel så mye om hvem som skal organisere de ansatte og ha ansvar som kampen mot anbud.

Et mer enn ti år gammelt eksempel på denne typen motsetning var da det offentlig eide Tromsbuss ble solgt til private TIRB. Da nektet Fagforbundet medlemmene å gå over til Transport, med det resultatet at alle i stedet gikk til YTF, som har en organisasjonsmodell der eierforholdene i selskapene ikke er noe problem.

Bussførere mot røkla

En tredje mulighet for splittelse kan gå mellom bussjåførere og andre grupper man er organisert sammen med. I 1955 var havnearbeiderne dominerende i Transportarbeiderforbundet, noe som førte til misnøye blant bussførerne. Da forbundslederne ikke kom misnøyen i møte, men tvert imot forsøkte å slå den ned, førte dette til dannelsen av NRAF (YTF)

«Enhet er ingen forutsetning, men krever kontinuerlig bevissthet. Faren for splittelse må ikke undervurderes»



De fire forbundene som organiserer bussjåførene, så hverandre stevne på Youngstorget i Oslo torsdag 24. september. Der talte YTFs leder Jim Klungnes, Fellesforbundets leder Jørn Eggum, Jernbaneforbundets leder Jane Brækhus Sæthre og seksjonsleder Stein Guldbrandsen i Fagforbundet.

Tilsvarende skjedde i Oslo Sporveier på nittitallet, da om lag 400 bussførere tok sine uniformsluer og gikk over til NRAF (YTF) etter å ha blitt

stemoderlig behandlet innad i Fagforbundet og fra LO ble nektet å gå over til Transport.

STREIKEN FIKK FOLKETS SYMPATI

BUSSJÅFØRSTREIKEN ÅPNET MANGES ØYNE BÅDE FOR NØDVENDIGHETEN AV Å BEDRE FØRERNES LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLD, MEN OGSÅ AT KAMPEN VAR VIKTIG FOR Å MOTVIRKE DEN UNORSKE ØKNINGEN AV ULIKHET I SAMFUNNET.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Arbeidsgiverne så ut til å spekulere i at stemningen skulle vende seg mot streikende bussjåfører under koronapandemien, men gjorde opp regning uten vert. Folk hadde åpenbart ikke glemt bussførernes samfunnskritiske innsats, og holdningene i befolkningen ble fint oppsummert av journalist Cathrine Sandnes i Dagbladet:

«Det finnes et ord for dem som klappet fra balkongen, men ikke støtter streiken, og det er «hykleri».

Latter i flokk

NRKs satireprogram «Satiriks» hadde sin egen vri på samme tema: «NHO tilbyr bussjåførene 20 minutters klapping hver dag. – Kan ikke gi høyere lønn, men kan klappe for kravet». Hu-

moristenes valg av vinkling var et godt omen for de streikende. Ingenting svidde så tydelig for arbeidsgiverne som at folk lo av dem i flokk.

En undersøkelse foretatt midt under streiken av Opinion, for Fagbladet og FriFagbevegelse, viste også at en overveldende del av befolkningen støttet sjåførene: 54 prosent tilkjennega «stor sympati», mens 31 prosent uttrykte sympati «i noen grad», til sammen 85 prosent. Omtrent like mange mente at kravet om industriarbeiderlønn var rettferdig. 73 prosent syntes at arbeidsgiverne må bære hovedansvaret for konflikten.

Økende forskjeller

En viktig årsak til denne massive støtten var at streiken utgjorde en viktig og synlig del av den større diskusjonen om økende forskjeller i det norske samfunnet. Midt under streiken ble Kapitals liste over de 400 rikeste i Norge offentliggjort, der det

kom fram at i løpet av siste år, tross økonomisk nedstengning som følge av Covid 19, hadde landet fått 21 flere milliardærer.

De økonomiske skillene var blitt markant større, og blant annet gjennom NRKs «Debatten» ble det klart at direktørene i bussbransjen, som selv ikke hadde baller til å stille i studio, kunne smykke seg med lønninger på i snitt rundt tre millioner kroner.

Takk for streiken

Dette fikk blant annet Arbeiderpartiets nestleder Hadia Tajik til å slå fast følgende i trontaledebatten i Stortinget 5. oktober: «Jeg har en hilsen til bussjåførene. Først så vil jeg si takk. Takk for at dere streiket. Det dere gjør gjelder lønns- og arbeidsforhold for alle, ikke bare for deres yrkesgruppe. Hvis noen yrkesgruppe i norsk arbeidsliv får for lite, forplanter det seg også til andre yrkesgrupper, så det er en solidarisk kamp dere kjemper.»



Yrkestrafikkforbundets enkle og rimelige krav om en lønn å leve av og en arbeidsdag å leve med, ble i løpet av streiken synliggjort for hele befolkningen i Norge og skapte en forståelse som ikke kan undervurderes. Bildet er fra et streikemøte i Sandvika.

«Det er grovt urettferdig at lederne deres tjener nesten ti ganger hva dere gjør. Det kan ikke fortsette sånn. Det er ikke dette Norge vi vil ha», understreket Tajik.

Plutselig synlige

Sjåførenes enhetlige og verdige opp-treden under streiken vakte åpenbar sympati. Dette var sindige arbeidsfolk, ingen rabulister. Plutselig ble bussfø- rerne og deres arbeidsforhold synlige.

Samfunnsforsker Olav Elgvin innrøm- met i et innlegg i Klassekampen at han ikke hadde akkurat noen bussjåfører i sin omgangskrets, og at det eneste for- holdet han tidligere hadde hatt var en viss irritasjon når ikke alt var som det skulle. Men nå hadde han endelig fått

opp øynene for de rettferdige kravene til denne yrkesgruppa.

Svært belastende

Interessant er forresten de sterke reaksjonene på delte skift. Under- tegnede, som har vært i bransjen i en menneskealder, må innrømme at jeg har sett på delte skift som et selvfølge- lig onde, men i 2020 er åpenbart ikke slike arbeidsforhold lenger akseptert i store deler av befolkningen.

Den anerkjente spesialisten i arbeids- medisin, Ebba Wergeland, karakte- riserte i et intervju med Fagbladet bussførernes arbeidstidsordning som «svært belastende».

«Selv om man har et avbrudd midt på dagen, er belastningen med delte skift omtrent det samme som med lange skift. Timene med ubetalt pause midt på dagen gir ikke effektiv hvile.»

Wergeland viste blant annet til en svensk studie som viste at mange sjåfører er så søvnige på slutten av en tolvtimersøkt at de utgjør en trafikk- fare.

Slik har streiken vært en skole for samfunnet i å forstå YTFs enkle og selvfølgelige slagord om «en lønn å leve av og en arbeidsdag å leve med». Denne forståelsen vil gjøre det lettere å få gjennomslag for rettferdige krav.

«73 prosent syntes at arbeids- giverne må bære hovedansvaret for konflikten»

ARBEIDSGIVERNES MANGLENDE GEHØR

NHO TRANSPORT GAMBLET PÅ AT EN STREIK VAR UMULIG «GITT DAGENS SITUASJON MED ØKENDE SMITTEFARE». I NRKS DEBATTEN SA JON STORDRANGE AT TIDSPUNKTET FOR STREIKEN VAR HØYST BEKLAGELIG OG UMUSIKALSK. BEGREPET UMUSIKALSK GIKK SIDEN IGJEN SOM ET BEGREP I ARBEIDSGIVERNES ARGUMENTASJON. MEN DET GIKK IKKE SOM NHO TRANSPORT TENKTE. TVERT OM STØTTET EN OVERVELDENDE DEL AV BEFOLKNINGEN I NORGE BUSSJÅFØRENE, OG DET VAR ARBEIDSGIVERNE SOM FRAMSTO SOM TONEDØVE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Bussførerne har ikke tapt lønn –
de har bare fått nedsatt kjøpekraft»

«Vi blir anklaget for avtalebrudd. Det er riktig at Bussbransjeavtalen (BBA) hadde intensjon om å ligge mer på linje med industriarbeiderlønn», innrømmet Stordrange, og forsøkte seg med å si at lønningene hadde steget fra 86 prosent av industriarbeiderlønn i 2007 til 91,2 prosent nå. Slik forsøkte han å skape et inntrykk av at lønningene jevnt og trutt hadde tatt innpå industriarbeiderne.

«Konkurransedyktig i jobbmarkedet»

Lønnsstatistikken viser at dette ikke har vært riktig. Tvert om har det vært en kurve der først mesteparten av gapet ble tatt igjen, for at forskjellene på nytt skulle øke. I 2012 slår Stordrange

i NHO Transports eget blad «Transportforum» fast at årslønnen for en bussjåfør har steget med 36,5 prosent eller over 100 000 kroner siden 2006.

«Næringen må til en viss grad følge utviklingen på lønnsiden for å beholde og rekruttere nødvendig arbeidskraft», innrømmet Stordrange før lønnsoppjøret i 2012 og definerte den gang utfordringene som «å finne et balansepunkt mellom arbeidstakernes forventninger om industriarbeiderlønn, bransjens lønnsevne og nærings behov for å være konkurransedyktig i jobbmarkedet.»

«Bare» nedsatt kjøpekraft

Åtte år senere snakket ikke arbeidsgiverne lenger om et slikt balansepunkt. Stordrange innrømmet også i Debatten at arbeidsgivernes opprinnelige «tilbud» ville føre til «lite grann» større avstand til industriarbeiderlønn, men forsøkte seg med ordkløveri om at bussførerne «ikke har tapt lønn – de har bare fått nedsatt kjøpekraft». Dette kan vanskelig tolkes som annet enn løftebrudd.

Da Stordrange tiltrådte stillingen for ti år siden, uttalte han at «En bussjåfør har minst like stort ansvar som en flyger, dessuten må de også



Jon Stordrange da han ble ansatt i NHO Transport for ti år siden. Den gangen hadde viste han langt større forståelse for at bussførerne måtte få mer i lønn.



Jon ble født på 1. mai, noe som irriterte faren, som var stortingsmann for Høyre. Da ble han nemlig nødt til å flagge på arbeidernes dag.

takle alle slags mennesker. Derfor bør både bransjens og sjåførenes anseelse styrkes.» Og som sporveibussdirektør Tore Berg slo fast allerede i 2006: «Det viktigste bidraget for å heve statusen er å øke lønnsnivået.» Det er vanskelig å forstå at arbeidsgivernes forsøk i år på å presse lønnsnivået nedover kan være gagnlig for en bransje som sliter tungt med rekruttering.

Mistet garderoben

Kanskje er det symbolsk at det nettopp er Stordrange som fronter lønnsoppjøret for arbeidsgiverne, og ikke bussdirektørene i NHO Transports styre. Stordrange er ingen bransjemann, men siviløkonom, høyrepolitiker og tidligere direktør i

Skattebetalerforeningen – altså først og fremst en som fronter solidariteten (om dette ordet kan brukes her) innen NHO, ikke innen bransjen.

Bussdirektørene burde bekymre seg for at streiken har vist at de så åpenbart har «mistet garderoben», som det heter i fotballspråket. Det er elementær kunnskap innen ledelse at uten et tillitsforhold til sine ansatte, kommer man ingen vei. Å sette seg i en slik situasjon burde være komplett tonedøvt for sjefer som gjør krav på millionlønninger. De har en jobb foran seg med å rette opp tillitsforholdet.

«Ikke særlig gehør...»

Apropos dette med musikalitet. Da

Jon Stordrange tiltrådte som direktør for NHO Transport for ti år siden, portretterte undertegnede ham for «Transportforum». På slutten av intervjuet fortalte han at han etter gymnasen hadde praktisert som lærervikar:

- Det var artig å være lærervikar, men musikkundervisningen fikset jeg dårlig. Ikke har jeg særlig gehør, og ikke fikset jeg dette med instrumentene. Jeg tenker spesielt på denne blokkfløytespillingen.

- Så skal du kanskje være glad for at du ikke hadde gehør, ellers hadde ulyden bare vært enda mer uutholdelig..

- Jo jo, du har kanskje et poeng der.

«INN I FRAMTIDA MED FORTIDA PÅ SLEP»

RUTER HAR GJORT EN FORELØPIG ANALYSE AV SINE EKSPERIMENTER MED SELVKJØRENDE BUSSER. TEKNOLOGIEN ER FORELØPIG SVÆRT UMODEN, SÅ UTFORDRINGENE HAR STÅTT I KØ. SAMTIDIG BEVEGER UTVIKLINGEN SEG SVÆRT HURTIG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Vi har tatt fem skritt fram
og tre tilbake»

Ekspimenteringen med selvkjørende busser er foretatt av STOR-prosjektet (Smart Transport i Oslo-Regionen), som er et samarbeid mellom Ruter, Statens Vegvesen og Bymiljøetaten i Oslo. Per august hadde de førerløse småbussene kjørt 21 000 kilometer og fraktet 27 000 passasjerer.

På en pressefrokost tok prosjektleder Vibeke Harlem utgangspunkt i Ruters visjon om «Bærekraftig bevegelsesfrihet», som omfatter en rekke transportmidler fra tradisjonelle busser og skinnegående vogner til elektriske sparkesykler. Selvkjørende busser kan være en større eller mindre del av denne verktøykassa, en brikke i et større puslespill, vel å merke når løsningen

blir bærekraftig. Det er den foreløpig på langt nær.

Umoden teknologi

Kundeopplevelsene så langt bærer preg av at teknologien er umoden. Bussene er preget av lav hastighet, hard oppbremsing, lav driftsstabilitet og dårlig forutsigbarhet.

- Vi har tatt fem skritt fram og tre tilbake, oppsummerer Harlem.

Ifølge Ruters prosjektleder for selvkjørende kjøretøy, Lars Gunnar Lundstad og Statens Vegvesens seniorrådgiver Magnus Larsson er dette et uttrykk for hvor langt eller kort teknologien er kommet generelt.

Noen viser til at Tesla kan kjøre på egen hånd, men dette er visstnok ikke helt sant. Oppstår et problem for automatikken i Tesla, så blinker koden «system deactivated» og bilføreren må overta. Bussene er derfor for sikkerhets skyld også utstyrt med en egen bussvert som av og til har vært nødt til å gripe inn. Men softwaren blir stadig bedre, bedyrer Lundstad og Larsson.

Krever «dansegulv»

Småbussene er også svært sårbare for ekstern påvirkning. Den er følsom for dårlig og hullete veibane. Den reagerer på vann som spruter opp foran sensorene. Den har trøbbel med vegetasjon og den forholder seg dårlig til brøyte-

kanter. Graving og annet veiarbeid, som jo kjennetegner hovedstaden, er også trøblete. Her må det fysiske og det digitale samkjøres.

Bymiljøetaten har begrenset kapasitet for veivedlikehold, og er neppe i stand til å gjøre om traseene til dansegulv i et permanent selvkjørende tilbud. «Skal vi tilpasse oss bussene, eller skal de tilpasse seg oss?» spør de seg i kommunen. Så var også overskriften på innlegget til Bymiljøetatens Sesilie Bjørdal: «Inn i framtida med fortida på slep.»

Som sjåfør på sitt beste

Disse utfordringene er likevel av forbigående art. Den teknologiske utviklingen går i rakettfart, og STOR-prosjektet er i front for å introdusere de nye løsningene, foreta komplekse utprøvinger og bygge kompetanse på tvers av faggrensene. «Læringsarena» er et mye brukt fyndord.

Målet er at de selvkjørende bussene hele tiden skal kunne kjøre som en sjåfør på sitt beste. Tiden vil vise om dette lar seg realisere. Slik vi tolker Ruters visjon, er det ikke snakk om at selvkjørende busser skal erstatte bussjåførene, snarere være et supplement. Da er det mer aktuelt å erstatte privatbilismen, særlig i byområder.



Oversikt over Ruters forsøk med selvkjørende småbuss.



Mobilitetsplanlegger Sesilie Bjørdal fra Bymiljøetaten med selvtetegnet buss, holdt et tankevekkende innlegg om grensesnittet mellom det digitale og det virkelige.

NÅ TRENGS SHERIFFER!

ALLE SOM HAR LEST COWBOYBØKER KJENNER BEGREPET «LOVEN VEST FOR PECOS», ENSBETYDENDE MED Å TA LOVEN I EGNE HENDER. NÅ HAR VEGVESENETS KRIMENHET LAGT FRAM EN RAPPORT SOM KONKLUDERER MED AT DET OGSÅ I TRANSPORTNÆRINGEN I NORGE ER NÆRMEST FRITT FRAM FOR ORGANISERTE BANDITTER. DET TRENGS MER EFFEKTIVE SHERIFFER SOM KAN RYDDE OPP BLANT TRANSPORTKJELTRINGENE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Brudd på arbeidstider, kjøre- og hviletider, miljøkrim, sosial dumping, uholdbare arbeidsforhold, trygdemisbruk og skatteunndragelser er hva Vegvesenets krimenhets rapport har avdekket etter opprettelsen i 2016. Nå er funnene oppsummert i en rapport som i høst ble framlagt for samferdselsministeren.

- Det var mer kriminalitet enn jeg trodde, og mye mer organisert enn jeg trodde. Det forteller meg at dette er aktører som har kunnet drive utenfor loven nærmest risikofritt, så når vi begynner å løfte på steinene, er det utrolig hva vi finner. Jeg har særlig blitt overrasket over å se i hvor stor grad arbeidstakere blir utnyttet, og hvor systematisk utnyttelsen foregår, uttalte lederen for krimgruppa til Lastebil.no.

«Veivesenets krimenhets faglige råd er å etablere en tverretattlig sammensatt gruppe, bestående av personell som er dyktige på transport fra de forskjellige etatene»

Bedre håndhevelse

I juli i år vedtok Europaparlamentet den såkalte mobilitetspakka som regulerer godstransporten i Europa. De nye reglene gir en rekke tiltak for å bekjempe sosial dumping og fremme rettferdig transport. Dermed er det skapt et juridisk grunnlag for å bekjempe kriminaliteten.

Men dette er ikke nok. Det trengs også sheriffer med makt og myndighet til å håndheve de nye lovene. Veivesenets krimenhets faglige råd er å etablere en tverretattlig sammensatt gruppe, be-

stående av personell som er dyktige på transport fra de forskjellige etatene.

Virkemidlene må også tilpasses de reelle forholdene. Det holder ikke med tillitsbaserte kontroller overfor notoriske kriminelle. Det holder heller ikke med bøter som i praksis ikke kan innkreves.

Også for varebiler

I kjølvannet av rapporten fra Vegvesenets krimenhets rapport har Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) og FAFO på oppdrag fra Treparts bransjeprogram



Mye og mange som ikke tåler dagens lys kommer over grensene via EU.

transport laget rapporten «Kartlegging av kjennetegn ved varebilsegmentet og konkurranseflaten mot øvrig godstransport på vei».

Også denne rapporten peker på utbredt sosial dumping og brudd på arbeidsmiljøloven. Tiltak som foreslås er allmenngjøring av tariffavtaler, krav om løyve, fartsskriver, kjøre- og hviletid og yrkessjåførkompentanse. Her er det også verdt å merke seg at de nye EU-reglene inkluderer varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn i kabotasjereglene.

Nye kjeltringsstreker

De kriminelle tar stadig i bruk nye kreative metoder for å omgå lover og regler. Et slovensk transportselskap forsøkte å langtidsleie en lastebil med danske registreringsskilter for på den måten omgå reglene for kabotasje i Danmark. Tilsynelatende framsto dermed virksomheten som dansk, og kjørte fast tur-retur mellom Århus og Køge. Men virksomheten var altså slovensk og sjåføren fra Makedonia.

Bilen ble stoppet i en rutinekontroll ved Storebelt. Politiet fortalte etterpå

at dette var første gang de opplevde at danske skilter ble brukt i ulovlig kabotasje. De nye EU-reglene slår fast at brudd på kabotasjereglene kan føre til tap av lisens i hele EU/EØS-området.

Gjennomføringen av den såkalte politireformen har tidligere vært brukt som (bort)forklaring på at det ikke har vært mulig å innføre en tverrfaglig sheriff-tjeneste. Reformen ble vedtatt i 2015 og skal etter planen være ferdig i år. Tida burde derfor være inne for å samle kreftene mot transportbandittene.

KORONA: HELSEMESSIG RULETT

SAMTIDIG MED AT KORONAPANDEMIENS ANDRE BØLGE SER UT TIL Å SKYLLE INN OVER LANDET, HAR BUSSELSKAPENE BEGYNT Å FJERNE STENGNINGEN AV FORDØRENE PÅ BUSSENE. DETTE VEKKER BEKYMNING OG SINNE BLANT BUSSJÅFØRENE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Forbundsleder Jim Klungnes i Yrkestrafikkforbundet slår fast at bekymringen blant bussjåførene er stor

– De er bekymret for sin egen og pårørendes risiko for å bli syke. Bussjåførene har høy gjennomsnittsalder og er selv i risikogruppen, påpeker han.

Fire ganger så utsatt

Det svenske folkehelseinstituttet la vekt på å identifisere hvilke grupper av befolkningen som har økt risiko for å rammes av sykdom og død i forbindelse med covid-19 for å finne de riktige tiltakene for å forebygge økt smittespredning. Derfor sjekket de hvilke yrker diagnostiserte koronasmittede i perioden 13. mars til 27. mai hadde.

Taxisjåfører ble hardest rammet med 4,8 ganger flere tilfeller enn gjennomsnittet for alle yrkesgrupper. Deretter fulgte blant annet buss- og sporvognsførere med 4,3. Selv om ikke svenske og norske tilstander er identiske, skulle man tro at resultatet også kan overføres til Norge.

I mars, da pandemien slo inn over oss, ble det tidlig bestemt å stenge av fordøra og de to fremste seterekkene. Nå har flere og flere administrasjonsselskap begynt å åpne fordørene igjen. Spørsmålet er: Hva har endret seg? Ifølge Helsedirektoratets oversikt er antallet koronasmittede som er innlagt på sykehus doblet på en måned. Ingen krise, men vi må tilbake til mai for å finne et like høyt tall.

Svenskene har bestemt seg for å fortsette med å holde fordørene på bussene stengt. Hvorfor følger ikke vi svenskernes eksempel?

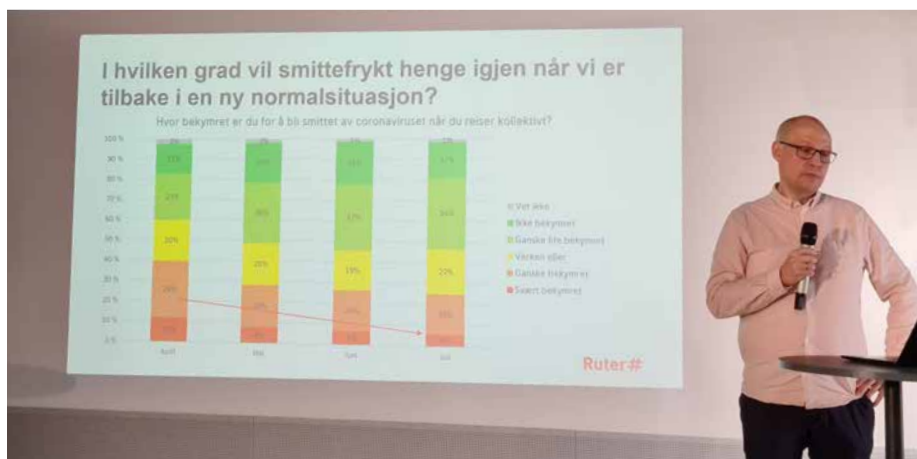
Ingen hast økonomisk

Tiltakene begrunnes med økonomiske behov. Billetttinntektene ble jo sterkt redusert fordi 70-80 prosent av kundene avsto fra å benytte kollektivtrafikken av smittevern hensyn. Vernet av førerne førte dessuten til at kun digital betaling var mulig.

Men fredag 9. oktober ble det klart at regjeringen gjennom statsbudsjettet har vedtatt å gi nye bevilgninger til fylkeskommunene som kompensasjon for koronatiltak til kollektivtrafikken. I alt 4,6 milliarder er dermed bevilget, blant annet for å dekke opp for bortfall av billetttinntekter.

- Hvis dagens situasjon fortsetter i 2021 kan dette sikre kollektivtrafikken i første halvår, sier daglig leder Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen, som er den nasjonale bransjeorganisasjonen for offentlige aktører.

«Risikovurderingen skal gjennomføres i samarbeid med arbeidstakerne, verneombud og tillitsvalgte»
(Arbeidstilsynet)



Fra en Ruter-konferanse om korona i slutten av august.

- Dersom koronapandemien fortsetter utover hele 2021 vil det være behov for ytterligere kompensasjon, for å opprettholde kollektivtrafikken som samfunnskritisk tjeneste og med dagens smittevernfare anbefalinger, sier Grøtting videre.

Kollektivtrafikken ser dermed ut til å være sikret hele første halvår i 2021. Dermed skulle det ikke være noen bråhast med å gjennomføre dramatiske grep for å øke billettinntektene.

Uansett skal ikke økonomiske hensyn trumfe liv og helse.

Arbeidstakerne må involveres

I Folkehelseinstituttet og Helsedirektoratets veileder om smittevern i kollektivtrafikk, står det følgende: «Arbeidsgiver skal gjøre en risikovurdering av arbeidsmiljøet inkludert risiko for smitte. Arbeidsgiver skal utarbeide en plan og iverksette tiltak

for å hindre smittespredning i virksomheten. Bedriftshelsetjeneste kan kontaktes ved behov for bistand til å vurdere risiko og utarbeide planer med tiltak.»

Veilederen sier ingenting om ansattes medvirkning, men henviser videre til Arbeidstilsynets sider om risikovurdering, og der formuleres det tydelig at «Risikovurderingen skal gjennomføres i samarbeid med arbeidstakerne, verneombud og tillitsvalgte.» Kollektivselskapene har altså ansvaret for risikovurderingen, men kan ikke innføre tiltak uten i samarbeid med de ansatte.

Dropp kontantene

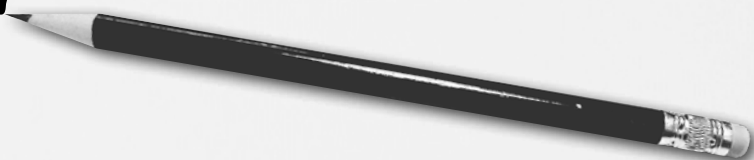
I mai tok Norges Bank kontakt med Folkehelseinstituttet vedrørende smiterisiko ved bruk av kontanter. Folkehelseinstituttet viste til at WHO har avvist en slik smittefare, men at det er viktig at man ikke berører øyne, nese og munn, slik at man på denne måten

forebygger en eventuell kontaktsmitte og at det er viktig å vaske hendene etter å ha håndtert penger.

Kollektivtrafikkforeningen konkluderte på bakgrunn av dette at det var greit at bransjen ikke tillater kontant betaling om bord i busser eller annen kollektivtrafikk.

«Dette for å sørge for god avstand mellom passasjer og ansatt, og fordi ansatte ikke har mulighet til å overholde anbefalingen om vask/rengjøring etter hver gang de har håndtert penger – samtidig som de skal gjennomføre jobben sin og sørge for å opprettholde kollektivtrafikk som samfunnskritisk tjeneste.»

12. oktober meldte BBC om en ny studie utført av det offentlige australske forskningsinstituttet CSIRO som viste at covid-19 kan overleve blant annet på pengesedler i inntil 28 dager.

Gladiola

EN Plass ved BÅLET

Vi skal ta vare på deg, herr Kwartbas. Vi skal ikke la rovdyrene i bygda rive deg i fillebiter. Vi skal heller ikke sitte rolig og se at transport-dinosaurene fra Europa velter bedriften din. Vi gir beskjed om røverne tar tompallene dine. Vi skal ta godt vare på deg.

Du skal få en plass ved bålet, herr Kwartbas.

Du må ha en plass ved bålet for å overleve. Det er ikke bare varmen fra bålet du trenger. Du trenger beskyttelsen mot rovdyrene som uler. Uten en plass ved bålet blir du revet i fillebiter den første natta, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen mener vi ikke trenger en plass ved bålet etter at sentralfyren kom.

Jeg tror Kwartbasen må ta et grunnkurs i det å overleve som et sivilisert menneske. Det er ingen tvil om at Kwartbasen har fått store skader i topplokket etter mange år i skjul under ei lurvegran.

Du må komme deg inn i varmen for å bli et bedre menneske, herr Kwartbas.

Om du skal leve alene blir du vrien, vrang og arrogant.

Fra tidenes morgen og litt utpå ettermiddagen har vi sittet ved bålet. Flokken omkring bålet beskytter og tar vare på hverandre. Mobben er så utspekulert at de tar dem som kommer ut av flokken. Om du ikke har en plass ved bålet lever du farlig, herr Kwartbas.

Mobben glefser etter dem som sitter alene i kantina, og de som ikke har noen å snakke med. De som går alene lever farlig. Er du alene har du verken tabbevotet eller forståelse om noe går galt. Du må finne deg en flokk og et bål, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen tror flokker bare gir streik og problemer.

«Du trenger ikke å sitte ved bålet til arbeidsgiverne. Vi har et varmere bål»

Du trenger en flokk som beskytter deg, herr Kwartbas. Det kan være en stor flokk, eller bare noen få. Det kan være noen som har en felles opplevelse, eller har den samme holdning.

Du skal ta godt vare på flokken din, om den er stor eller liten.

Du skal få en plass ved bålet hos arbeiderne dine, herr Kwartbas. Du trenger ikke å sitte ved bålet til arbeidsgiverne. Vi har et varmere bål. Vi har den samme bakgrunn og mange av de samme opplevelsene.

Så Kwartbasen mener Angela blir sur om du tar plass ved vårt bål?

Du trenger ikke EU-kameratene Angela og Berlusconi.

Vi skal ta vare på deg, herr Kwartbas. Vi skal tenne bålet og komme fram til en mye bedre lønnsomhet for både deg og sjåførene.

Lykke til ved bålet.

Gladiola

IKKE RELIGIØS DISKRIMINERING

BUSSFØRER JAN KÅRE CHRISTENSEN FIKK TJENESTEPÅTALE AV UNIBUSS FOR Å HA HØRT PÅ HØYLYTTE KRISTNE RADIOSENDINGER PÅ JOBBEN. CHRISTENSEN KLAGET SAKEN INN FOR DISKRIMINERINGSNEMNDA MED PÅSTAND OM RELIGIØS DISKRIMINERING, MEN FIKK IKKE MEDHOLD.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk skrev om saken i #3 2020. Klagen på Christensen inneholdt en kombinasjon av høyt volum og religiøst innhold. Unibuss understreket at tjenstepåtalen ble gitt på grunnlag av lydnivået, og ikke innholdet. Hva fø-

erne velger å lytte på er underordnet. Diskrimineringsnemnda har valgt å legge bedriftens forsikringer til grunn.

Christensen sier på sin side at han aldri noen gang har spilt radio på høy lyd med kunder i bussen, og at noe annet ikke er bevist. Han bestrider derfor avgjørelsen og har valgt å klage saken inn for Sivilombudsmannen.



Jan Kåre Christensen fikk ikke medhold i Diskrimineringsnemnda.



YS Livsforsikring sikrer dem du er glad i

En livsforsikring kan bidra til at familien får det litt enklere økonomisk hvis du skulle falle fra.

YS Livsforsikring gir dine etterlatte en skattefri engangsutbetaling på inntil 30 G, tilsvarende nesten 3 millioner kroner, ved dødsfall – uansett årsak.

Som medlem av Yrkestrafikkforbundet kan du kjøpe forsikringen til en veldig god pris. Samboeren/ ektefellen din kan også kjøpe denne forsikringen, til samme gode pris. Forsikringen varer til du er 75 år.

**Sjekk pris og kjøp på
gjensidige.no/ys**



UTENLANDSKE ARBEIDERE PÅ BILLIGSALG

GJENNOM MANGE ÅR HAR VI I ARBEIDSTILSYNET SETT ALTFOR MANGE UTENLANDSKE ARBEIDSTAKERE BLI UTNYTTET I NORGE. DERFOR HAR VI SATT I GANG INFORMASJONSKAMPANJEN «KNOW YOUR RIGHTS», FOR Å BEVISSTGJØRE BÅDE ARBEIDSTAKERE OG ARBEIDSGIVERE OM AT UTENLANDSKE ARBEIDERE IKKE ER PÅ BILLIGSALG.

Jeg er stolt av arbeidslivet i Norge. Ting kan alltid bli bedre, men stort sett har norske arbeidstakere det bra på jobb. Vi har en arbeidsmiljølov som skal sikre verdige arbeidsforhold, anstendig lønn og et godt arbeidsmiljø. Dessverre ser det ut til at noen arbeidsgivere glemmer at også utenlandske arbeidstakere har krav på de samme rettighetene.

Gjennom mange år har vi sett mennesker bli utnyttet, som oftest på lønn. Men det gjelder også uanstendig arbeidstid og uverdige boforhold. Jeg må understreke at dette på ingen måte gjelder alle arbeidsgivere. De aller fleste er anstendige og ivaretar arbeiderne sine på en god måte. Men én person som blir utnyttet er likevel én for mye.

Bevisstgjøring om lønn

Nettopp derfor gjennomfører vi kampanjen sammen med arbeidstilsynene i Bulgaria, Romania, Estland og Litauen. Vi ønsker å bevisstgjøre arbeidstakere som kommer til Norge på hva de faktisk har rett på. Kampanjen er per dags dato oversatt til syv språk og tar utgangspunkt i det målgruppen er mest opptatt av og oftest blir utnyttet på – lønn.

Målet er å styrke arbeidstakerne så de i større grad selv kan kreve sin rett. Enten de jobber i fiskeindustrien, landbruket eller i trafikken. For å kunne stå på kravene, må de ha tilstrekkelig med kunnskap om sine rettigheter. Kampanjen, som er finansiert med EØS-midler, skal bidra

til å motvirke utnyttning i arbeidslivet og arbeidslivskriminalitet gjennom å gi lett tilgjengelig informasjon til arbeidstakere på deres språk.

De skal vite at det er lovpålagte grenser for hvor lange dager de kan jobbe, at de har rett til overtidbetaling, og at de har krav på en lovlige arbeidskontrakt som blant annet sier hvor de skal jobbe, hva de får utbetalt og hva de skal jobbe med. Informasjon til målgruppene er samlet på nettsiden knowyourrights.no.

Tilsynsinspektører

Kampanjen er bare en liten del av arbeidet vårt mot arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Blant annet har vi også en utvekslingsordning av

«Kampanjen, som er finansiert med EØS-midler, skal bidra til å motvirke utnyttning i arbeidslivet og arbeidslivskriminalitet gjennom å gi lett tilgjengelig informasjon til arbeidstakere på deres språk»

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

inspektører fra arbeidstilsynene i de nevnte landene. Rundt 30 tilsynsinspektører har de siste årene kommet til Norge for å se hvordan vi jobber, og like mange fra vår side har reist til for eksempel Bulgaria. Det ligger mye verdifull læring i erfaringsutvekslingen over landegrensene.

Naturlig nok er det forskjeller i både kultur og lønnsnivå, men regelverket i arbeidsmiljølovgivningen er overraskende likt. Vårt felles samarbeid har fått meg til å reflektere over hvor heldige vi er i Norge. Én viktig faktor for et godt arbeidsliv, mener jeg er trepartssamarbeidet vi har i landet vårt. Det at myndighetene samarbeider med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner har bidratt til at vi ligger i verdenstoppen når det kommer til et godt arbeidsliv. Vi skal fortsette å jobbe for et seriøst, trygt og inkluderende arbeidsliv. Men den innsatsen må også inkludere utenlandske arbeidstakere som jobber i Norge.

*Trude Vollheim
Direktør Arbeidstilsynet*



Bilde benyttet i kampanjen «Know your rights». Du kan ha krav på det dobbelte!
Foto: Arbeidstilsynet



Artikkelforfatteren Trude Vollheim leder Arbeidstilsynet. Foto: Arbeidstilsynet.

MIDLERTIDIG ANSETTELSE OG INNLEIE ER I UTGANGSPUNKTET ULOVLIG

ER DU VIKAR? DU KAN HA KRAV PÅ FAST JOBB. YRKESTRAFIKKFORBUNDET HAR HJULPET MANGE VIKARER MED Å FÅ FAST JOBB. I DENNE ARTIKKELEN FÅR DU EN KORT INNFORING I HVILKE RETTIGHETER DU HAR, OG HVORDAN DU KAN GÅ FREM FOR Å FÅ FAST JOBB.

Hovedregelen i arbeidsmiljøloven er at man skal ansettes i fast stilling i den bedriften man arbeider i. Det vil si at midlertidige avtaler, herunder tilkalling-/vikaravtaler, samt innleie fra bemanningsbyråer i utgangspunktet ikke er tillatt. Det er bare lov å bruke vikarer til å dekke et reelt midlertidig behov for arbeidskraft.¹ Hvis arbeidsgiver bruker vikarer hver måned tilsier det normalt at grunnbemanningen er for lav. Nedenfor går vi igjennom noen typetilfeller hvor det er lov å bruke vikar og noen typetilfeller hvor det ikke er lov å bruke vikar.

1. Vikar for fast ansatte

Det er lov å bruke vikar for å dekke andres fravær. Det er ikke et absolutt krav at man er vikar for en navngitt person. Det er eksempelvis lov til å ha «sommervikarer» for å dekke opp for ferieavvikling. Det er heller ikke et krav at vikaren må utføre akkurat de samme arbeidsoppgavene som den man vikarierer for. Arbeidsgiver kan altså omdisponere de ansatte, men det er et absolutt vilkår at vikaren utfører et arbeid som rent faktisk **skyldes** at andre er fraværende. Det er altså ikke nok å peke på at noen er fraværende.

¹ Det er også lov å bruke midlertidig ansettelse/innleie til å dekke et varig behov i noen helt spesielle unntakstilfeller. Dette er nærmere beskrevet i bokstav c-f i arbeidsmiljøloven §14-9 og gjelder arbeidsmarkedstiltak i regi av NAV, idrettsutøvere ol, samt en generell adgang som er veldig upraktisk og derfor ikke brukes.

2. Varig vikarbehov

Hvis arbeidsgiver har et løpende behov for vikarer på grunn av fravær, skal dette dekkes med faste ansettelser. Det vil si at hvis en bedrift med 100 ansatte har en relativt stabil fraværsprosent på 10 prosent, skal de ha 110 fast ansatte. De 10 overskytende dekker andre ansattes fravær.

I bussbransjen kalles disse overskytende for FAUSer (Fast Ansatt Uten Skift). De har en mindre forutsigbar arbeidsdag, men ellers alle rettigheter som faste ansatte har, og opparbeider seg ansiennitet til å søke på andre stillinger etter hvert. I stedet for en vanlig arbeidsplan får de ofte en arbeids- og fridagsplan og får vite arbeidstiden så tidlig som mulig, men senest dagen før.

3. Sesongtopper eller uforutsette arbeidstopper.

Det er også lov til å bruke vikarer i **sterkt** sesongpreget arbeid, eller for å dekke uforutsette, kortvarige arbeidstopper, men ikke for å dekke jevne variasjoner i arbeidsmengde. Det overordnede spørsmålet vil være om det er mulig å organisere arbeidet gjennom faste ansettelser, eksempelvis ved at ansatte arbeider lange dager i hektiske perioder og avspaserer i lavsesong.

4. Usikkerhet om fremtidig bemanningsbehov

Det er ikke lov å bruke vikarer fordi bedriften tror det kan bli nedbemanning i nær fremtid. Vi opplever at mange virksomheter innfører ansettelsesstopp i disse tilfellene. Det er ikke tillatt. Bedriften må i stedet bemanne

ut ifra det behovet de har, og så eventuelt nedbemanne eller permittere hvis det viser seg at de får behov for færre ansatte.

I slike situasjoner vil det være en klar fordel å bli fast ansatt fremfor å bli ansatt i vikariat, selv om man risikerer en fremtidig oppsigelse. Arbeidsgiver bør i disse tilfellene være åpne på at de bemanner etter dagens behov, men at det er risiko for nedbemanning i nær fremtid. Når man blir fast ansatt vil man få en rekke rettigheter som ikke gjelder for vikarer. For eksempel opparbeider man seg ansiennitet, man har oppsigelsestid, man har et sterkt stillingsvern som innebærer at arbeidsgiver må strekke seg langt for å forsøke å unngå nedbemanning, og man kan ha fortrinnsrett til ledig stilling i fremtiden.

KONSEKVENSER AV ULOVLIG VIKARBRUK

Hvis arbeidsgiver bruker vikarer uten at de har lov til det er konsekvensen at den som er vikar har krav på fast stilling.

Hvis du vil kreve fast stilling kan du gjøre det når som helst under vikariatet. Hvis vikariatet avsluttes, løper viktige frister. Innen to uker fra siste arbeidsdag må du be om et forhandlingsmøte. Du bør kontakte Advokatene i YTF i god tid før denne fristen, så vi får hjulpet deg. Frist får å gå til søksmål er 8 uker fra siste arbeidsdag. Hvis det blir holdt et forhandlingsmøte er fristen åtte uker fra møtet. Dette er en absolutt frist.

Hvis man har et økonomisk tap, kan man også kreve det erstattet. Frist for å gå til søksmål med kun krav om erstatning er seks måneder fra siste arbeidsdag eller fra forhandlingsmøtet.

INDIKASJONER PÅ ULOVLIG VIKARBRUK

Hvis disse punktene er oppfylt i din bedrift er det en klar indikasjon på at vikarbruken er ulovlig:

- Det brukes vikarer hver måned
- Vikariatene fornyes løpende og med faste intervaller, uavhengig av lengden på det påberopte grunnlaget (fravær/prosjekt/sesong)

Hvilken begrunnelse som gis for forlengelsene vil også være en indikasjon på om vikariatet er lovlig eller ulovlig. Hvis forlengelsen skyldes at en sykemeldt har fått forlenget sykefravær, eller at et prosjekt har tatt lenger tid enn forutsatt i utgangspunktet, vil det være en indikasjon på at behovet reelt sett er midlertidig. Men hvis fornyelsen skjer løpende og eksempelvis på tross av at den man i utgangspunktet vikarierte for er tilbake, vil dette indikere at vikariatet er ulovlig.

Hvis bedriften ikke har fornyet din vikaravtale, vil det også være en indikasjon på ulovlig vikariat hvis de har hentet inn ny vikar. Det er ikke ulovlig å bruke ny vikar når det oppstår et nytt behov, men det å stadig ha inn nye vikarer tilsier at grunnbemanningen er for lav.

FÅ FAST JOBB

Spør hvem du er vikar for

Det kan være tøft å kreve fast stilling. Mange velger å vente og se om de får tilbud om fast stilling. Du bør allikevel spørre om hvem du er vikar for, i tilfelle du senere ønsker å ta saken din videre.

Vi opplever at en del arbeidsgivere tilpasser begrunnelsen for vikariatet i etterkant. For å unngå dette bør du stille spørsmål og være interessert i hvem du er vikar for, men også hvem andre er vikar for. På den måten bindes

arbeidsgiver til en begrunnelse, og man unngår at de i ettertid maskerer saksbehandlingsfeil.

Tell vikarene

Skaff deg et overblikk over bemanningssituasjonen. Hvor mange vikarer er det der du jobber? Hvor mange er fast ansatt? Hvor mange av vikarene jobber litt og hvor mange jobber mye? Hvilke avdelinger er det få vikarer på og hvilke er det mange? Dette vil være viktig informasjon for oss hvis du vil ha en vurdering av om du har krav på fast stilling.

Spør tillitsvalgt

Ifølge arbeidsmiljøloven skal arbeidsgiver ta opp vikarbruk med de tillitsvalgte en gang i året. De tillitsvalgte vil derfor ofte sitte med mye informasjon som er nyttig hvis du tror du kan ha krav på fast stilling. Spør hvor mange prosent som er vikarer, og hva som er grunnen til at det er så mange vikarer.

Det er også viktig å snakke med tillitsvalgt for å finne ut av om det er inngått en avtale om utvidet adgang til innleie. I tilfelle kan det innebære at du ikke har krav på fast ansettelse selv om grunnbemanningen er for lav.

Organiser deg

Det er mange vikarer som er uorganisert. Som organisert har du et forbund i ryggen, noe som er et ekstra viktig sikkerhetsnett for deg som ikke har vanlig stillingsvern.

Be om bistand fra forbundet

Hvis du er medlem og har bestemt deg for at du ønsker å kreve fast stilling må du sende en mail til advokatene@ytf.no og be om en vurdering av saken. Få med informasjonen du har fått ved å følge rådene overfor. Send også med alt av relevant dokumentasjon som viser hvor mye og hvor lenge du har vært vikar, herunder arbeidskontrakt(er), eventuelle oppdragsbekreftelser, lønns slipper og timelister.

Vi ser frem til å høre fra deg.

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

LIVSFARLIG TRAFIKK-UTVIKLING

EN BUSSJÅFØR BLE FRIKJENT FOR UAKTSOMHET I RETTEN ETTER EN ULYKKE DER EN FOTGJENGER SOM GIKK PÅ RØDT LYS BLE PÅKJØRT. SAKEN STILLER MANGE SPØRSMÅL OM UTVIKLINGEN GENERELT I TRAFIKKEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Ulykken fant sted i krysset Dronning Eufemias gate og Nylandsveien i Oslo sentrum. Fotgjengeren gikk på rødt lys og ble truffet av bussen, som skulle svinge inn i Nylandsveien.

Frikjent i retten

Politiet beslagla bussførerens førerkort på stedet. Med hjelp fra advokat i YTF fikk han sertifikatet tilbake i påvente av rettssaken. I retten la aktor ned påstand om 15 dagers betinget fengsel, at han skulle miste førerretten i seks måneder samt betale saksomkostninger, skadeserstatning og en bot på 15 000 kroner.

YTF-advokat Josefine Wærstad forsvarte bussføreren og argumenterte med at det var en kombinasjon av et

uoversiktlig kryss, blindsoner samt at fotgjengeren gikk på rødt lys som forårsaket påkjørselen. Bussføreren hadde gjort alt i sin makt for å ivareta aktsomheten, noe som ble støttet av vitner og videobevis. Både retten og sjåføren påpekte at krysset er uoversiktlig og farlig, og sjåføren ble frikjent.

Blodig bulevard

Dronning Eufemias gate er en av Oslos nyeste trafikkårer og på mange måter en paradegate med 43 meters bredde, mer enn 300 trær, brede fortau og egne felt for syklist, busser og sporvogn. Opprinnelig var det meningen at gata i hovedsak skulle betjenes med sporvogn, men trikketrafikken kom ikke i gang før i oktober i år.

Imens har busstrafikken tatt seg voldsomt opp, ifølge Statens Vegvesen trafikkeres gata av rundt 1400 busser i døgnet. Dette var slett ikke meningen.

I 2016 ble det anslått at mer enn tre ganger så mange busser brukte gata i rushtiden som det Ruter hadde estimert i planleggingen. Flere dødsulykker har skjedd i området, ikke minst har syklist vært utsatt.

Skammens monument

Nylandsveien er en rest av de ville veiplanene som ble lansert for hovedstaden på sekstitallet, sammen med forslag om motorvei og høyblokker på Karl Johan, påkjøringsrampe i Vigelandsparken og åtte felter i Strømsveien. Heldigvis ble ingen av planene realisert, med unntak av én: Den såkalte Hausmannslinja ble anlagt fra rundkjøringen ved Bispelokket og over Grønland.

Trafikken forplantet seg til Tøyen, og alt på syttitallet var resultatet en ulykkesrate på 43 per 10 000 barn i distriktet. Aftenposten kunne i 1976 melde om 44 nestenulykker i ett

«Bussføreren hadde gjort alt i sin makt for å ivareta aktsomheten, noe som ble støttet av vitner og videobevis»

enkelt kryss i løpet av en arbeidsdag. Nå står bare Nylandsveien igjen som et skammens monument. Poenget er at det ikke bør være noen overraskelse at det skjer ulykker i et slikt kryss som det angjeldende. Da er det lett vint å skyve skylda over på bussjåførene.

Egomobilitet

«Fotgjengeren gikk på rødt.» Dette er et vesentlig moment. Det hjelper nemlig lite med tilrettelagt infrastruktur når aktørene ikke følger reglene. Mange fotgjengere i Oslo virker som å være i sin egen verden, med musikk i hodetelefonene og stivt blikk på mobilskjermen. Noen virker også besatt av en egokultur der de nærmest påberoper sine egne trafikkregler.

Når man ser hvordan hovedstaden det siste året har blitt invadert av el-sparesykler i gater og på fortau, bemannet av personer som nødvendigvis ikke har noen trafikkultur eller kjennskap til trafikkregler, er det heller ikke rart at ulykkesfrekvensen øker. Det har allerede skjedd dødsulykke med sparkesykkel involvert i Norge.

- Elektrisk drevne sykler og andre farkoster har en stor risiko for skader og ulykker ute i bytrafikken. Vi frykter

en økning i antall ulykker fremover, sier trafikksikkerhetsdirektør Guro Ranes i Statens Vegvesen til NRK.

Utsatte bussførere

I denne jungelen skal altså bussførerne manøvrere. Da bør de for det første være sikret en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av slik at oppmerksomheten er på topp. De bør sikres en førerplass som er sikret mot kollisjoner og en hverdag der de er beskyttet

mot smitte. Og politiet må skjønne at man ikke kan beslaglegge en yrkessjåførs førerkort rutinemessig.

Dessuten er det godt å være medlem av YTF, som tar opp alle disse sakene og der veien er kort til å få hjelp av skarpslepte advokater om ulykken skulle være ute. En ulykke eller nestenulykke utgjør en påkjenning som ingen bør bli utsatt for.



Dronning Eufemias gate kan virke som rene blodveien.



TI DAGER SOM RYSTET BÆRUM

«Som jeg har sagt på garasjen i stille stunder: Denne streiken hadde landet bruk for», oppsummerer YTFs streikeleder på Furubakken i Bærum, Rune Olav Johansen. Vi møter ham på bussanlegget cirka to timer etter at meldingen gikk ut om at busstreiken er avblåst.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Rune Johansen, som til daglig leder YTFs avdeling 88 Bærum, har ennå ikke rukket å sette seg inn i meklingsresultatet. Han har foreløpig lagt den saken til side, tar en ting av gangen, for akkurat nå er det viktigste at bussparken blir klar for utkjøring klokka tolv.

- Nå må vi tillitsvalgte gjøre det stikk motsatte av å streike, nemlig hjelpe til for å få trafikken i gang igjen.

Alt riktig

Når det er sagt, angret han slett ikke på å ha vært med å stanse busstrafikken i ti dager. Langt ifra.

- Når jeg ser tilbake på disse dagene, er

det ingenting jeg angret på. Alt vi har gjort har vært riktig. Så har vi kanskje ikke fått alt vi ønsker, men vi har fått fram sannheten.

Han legger vekt på at bussjåførene gjennom arbeidsnedleggelsen har bant veien for andre lavtlønnede.

- Siden mars har alle vi som holdt samfunnet i gang under pandemien blitt tutet ørene fulle av skryt; helsepersonell, sjåførere, butikkansatte med flere. Men når oppgjørets time kommer, opphører applausen, da blir vi i stedet spyttet i trynet. I stedet for festtalene var det nå nødvendig å få realitetene fram i lyset.

Rota med buss

Rune er oppvokst på øya Vega, rett utenfor Brønnøysund på Helgelandskysten. De fleste vegværingene var knyttet til sjøen, og familien Johansen var intet unntak. Han kunne knapt valgt noe annet enn å bli sjømann.

- Femten år gammel dro jeg i utenriksfart og ble ute i tre år, inntil utflagging satte de fleste norske sjøfolk på land.

Siden ble det militærtjeneste og fiskebruk i Finnmark, inntil han fikk jobb på Ranheim papirfabrikk. Men da fabrikken ble kjøpt opp måtte han gå som en av dem med lavest ansiennitet.

Jobber kom og jobber gikk, han var med på å stifte vekterselskap og også turbilselskap. Imens ble han gift, fikk to døtre og ble siden skilt igjen.

- Jeg rota med mye på den tida, og alt hadde med buss å gjøre.

Han kjørte Trondheim – Oslo med det første lavprisselskapet Bussekspressen. Da dette gikk konk havnet han i Lavprissekspressen.

- Da dette igjen ble kjøpt opp av Unibuss, havnet jeg i Norgesbuss og



«Å streike er ikke noe man gjør med lett hjerte, men tida der vi må stå med lua i hånda er forbi»

Flybusssekspressen. Men det var mye mikkmack i ekspressbransjen, og jeg hadde lite tillit til at jobben der sikret framtida, og jeg var kommet i den alderen da jeg begynte å bekymre meg for slikt. Derfor havnet jeg her på Furubakken for sju år siden, og har kjørt både rutebuss og flybuss.

Rask hjelp

Å fagorganisere seg var en selvfølge fra første dag i arbeidslivet, først i «unionen» på sjøen, siden i Arbeidsmannsforbundet. Etter at han begynte å kjøre i Team Trafikk i Trondheim, fikk han imidlertid god kontakt med tillitsvalgte i YTF.

- For meg passet YTF bedre enn LO. Jeg regner meg som upolitisk, og har ingen tro på at vi får et bedre arbeidsliv om vi skal ta politiske standpunkt hele tida. Dessuten opplever jeg at veien til hjelp er atskillig kortere hos oss i YTF. Jeg har vært tillitsvalgt i ti år nå og hjulpet en del mennesker, og veit at god informasjon og rask hjelp er alfa og omega.

Frivillig arbeid har han drevet med hele livet. Først inspirert av morens innsats i Norske Kvinners Sanitetsforening, siden som deltaker i skolekorps og annet dugnadsarbeid.

- Var med å starte ei frivillighetsgruppe i Trondheim, og vi stilte opp under VM på ski i Granåsen og byens tusenårsjubileum. Siden bidro vi i alt

fra bluesfestivaler til idrettsstevner og Olavsfestdager. Under Ski-VM i Holmenkollen i 2011 var jeg administrativ leder for transporten, disponerte 120 sjåfører jevnt fordelt på busser og biler. Oppdraget ble utført ved siden av full jobb som bussfører, og jeg var rimelig sliten etterpå.

Respektløshet

Kanskje derfor ikke så merkelig at Rune Johansen også utmerket seg som YTFs streikeleder på Furubakken, selv om han understreker at dette ikke var en jobb han ba om.

- Å streike er ikke noe man gjør med lett hjerte, men tida der vi må stå med lua i hånda er forbi. Vi lever ikke i 1930 lenger, noe selv Jon Stordrange må forstå. Jeg ble oppgitt over at han kunne påstå at avtalen med fagbevegelsen ikke skulle være gyldig lenger fordi arbeidslivet hadde forandret seg. Det han da i virkeligheten sa er at avtaler ikke har noen betydning, noe som vitner om total mangel på respekt. Jeg hadde litt sans for Stordrange tidligere, men her gikk han langt over streken.

Han tenker seg litt om før han legger til:

- Og da snakker vi ikke lenger om lønnsoppgjør, men om storpolitikk.

Kanskje arbeidskjøperne feilvurderte det politiske elementet i konflikten.

De spekulerte i å få opinionen med seg på grunn av koronaen og satset friskt på tvungen lønnsnemnd, men så reagerte folk i stedet på anbudsordningen med sin utsvetting av arbeidsfolk og økende forskjeller i samfunnet.

- Jeg har ingen ambisjoner utenom å gjøre en skikkelig jobb. Jeg har aldri vært sosialist, men...

Godt for sjåførene

At streiken har vært god for sjåførene er han ikke i tvil om, uansett hvordan resultatet i kroner og øre måtte betraktes.

- Streiken har skapt et engasjement og en kraft som ikke har vært sann. Folk har møtt ubedt for å melde seg som streikevakter. Streikeviljen har vært enorm. Samholdet og kommunikasjon mellom sjåførene har vært enorm.

Som eksempel nevner han en lukket facebookgruppe for YTF-organiserte som tredoblet medlemstallet og der nitti prosent av deltakerne leser absolutt alt som blir lagt ut.

- Før kunne man i stille stunder sitte på hvilehytta og forbanne kollegers oppførsel opp og ned. Men vi opplevde ingen slike holdninger under streiken. Oppgaven for oss tillitsvalgte nå blir å bevare dette nye fine samholdet.

Strategisk plassering

Midt under streiken tok likevel Rune seg tid til å reise til barnedåp i Orkanger. Det var hans tredje barnebarn som skulle døpes.

- Jeg var i tvil om jeg kunne dra, men tok sjansen. Jeg har to døtre og alle

«I stedet for festtalene var det nå nødvendig å få realitetene fram i lyset»

barnebarna er også jenter. De siste 20 årene har jeg hatt en bra samboer fra Bøler. Vi flyttet i sin tid sammen i en gammel 52-fots skyssbåt som egentlig skulle bli partybåt på Oslofjorden. Der bodde vi i ni år.

Han flirer.

- Siden har vi bosatt oss her i Bærum. Jeg har jo rundet 60, og har derfor plassert meg strategisk mellom sykehuset og demenshjemmet. Jeg har hørt at det skal finnes en bar på demenshjemmet, så der vil jeg sikkert trives om jeg bare får spille litt Uriah Heep på stereoanlegget.

Gamle verdier

Aldersmessig er altså Rune Olav Johansen en relativt typisk representant for bussførerstanden.

Vi snakker litt om vår generasjons fortrefelighet (intervjueren er selv moden og grå), som ikke nøyer oss med vafler og trekkspillmusikk på aldershjemmet. Muligens var det nyttig for streiken at så mange av bussførerne er «gæmliser»?

- Vi har jo noen grunnverdier og livserfaring å bidra med? Gode holdninger vi kunne spre, for er ikke nettopp det vi driver med å spre gode holdninger?

Dessuten er en viktig egenskap å sette ned foten og stanse trafikken når det trengs, og også å sette den i gang igjen når det er nødvendig.

- Det har vært viktig å beholde et tillitsfullt forhold til våre lokale ledere selv om det har vært konflikt, sånn at vi kan fortsette samarbeidet med hvet hode. Det synes jeg har gått greit.

Avslutter tidligere streikeleder Johansen – atter «bare» tillitsvalgt bussfører.



Rune i sitt naturlige habitat på Furubakken. (Foto: Arne Danielsen)



Utsnitt fra utsida på Vega, på Nes. (Foto: Privat)



Lynkurs på Portugals nasjonalinstrument, samt en innføring i Fado. (Foto: Privat)



Familiens siste tilskudd, Oline som ble døpt 27. september. (Foto: Privat)



Måtte bare ta med dette! Uriah Heep på Rockefeller. (Foto: Privat)



Ingrid og meg på vår favorittdestinasjon, Portugal. Vi omtaler gjerne oss selv som litt portugale. (Foto: Privat)



Rune holder appell for streikende arbeidskamerater samlet i Sandvika. (Foto: Arne Danielsen)



Mine eldste barnebarn Ada Linnea og Lea Amalie som for lengst har lært seg hvordan morfar skal håndteres. (Foto: Privat)

HYLLEST TIL LASTEBILSJÅFØRENE

«I DISSE CORONATIDER HAR JEG BEGYNT Å KJØRE LITT IGJEN, SOM KULTURARBEIDER ER JO FREMTIDEN MIN MER USIKKER ENN NOEN GANG», SIER HARALD THUNE. COUNTRYARTISTEN, SOM HAR FÅTT SKRYT FRA STØRRELSER SOM KRIS KRISTOFFERSON OG BOB GELDOF, GA NYLIG UT ET ALBUM MED EN LÅT SOM HYLLER LASTEBILSJÅFØREN.

«For at samfunnet er sjanseløst uten sjåføren, det må alle ta til seg. Sjåfør jo heller»

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
ARTIST & EVENT

- Olav Stedjes hjertesukk beskriver det best; «Hvordan det skal gå med oss som lever av å samle folk, er ikke så godt å si». Jeg er i dialog med NAV om å få dekket lastebil-lappen, men det er mange om beinet. I disse tider er jeg langt fra den eneste eks-sjåføren som har ringt gamle forbindelser fra bransjen for å få et bein til å stå på, forteller Harald Thune til Yrkestrafikk.

Nytt album

Americana-pionéren er en av Norges mest kritikerroste artister innen sjangeren og må regnes som en av våre

aller beste countryartister. Thune har imidlertid appell langt utover countrypublikummets rekker. Gjennom mer enn 30 år som artist på profesjonelt nivå, etter fem album, et par singler, et samlealbum og over 1.600 konserter, har han opparbeidet seg en sikker hånd og god teft i sitt fag som spillende og skrivende artist. Med lidenskap og spilleglede, drivende gitarspill pluss personlige og velskrevne tekster har han blitt en ettertraktet konsertartist.

På sitt nye album «The Backbouncability of Humans» har Harald fått med seg et krem-lag av norske artister og musikere: Han synger blant annet duett med Rita Eriksen og spiller med Eivind Staxrud fra Raga Rockers. Koringen er ivaretatt av spellemannsvin-



ner Jørund Vålandsmyr. Albumet er innspilt i velrennomerte Athletic Studio i Halden under kyndig ledelse av Kai Andersen, som blant annet har jobbet med Henning Kvitnes, Madrugada og Big Bang. Harald Thunes sjettede album inneholder 11 egenkomponerte sanger, blant annet «Truckdriver» som er en hyllest til lastebilsjåføren.

Sjåførene er helter

Harald Thune sier dette med låta:

- Lastebilsjåfører er helter. I disse tider mer enn noen gang. Hvor hadde vi vært uten langtransporten? Hvem kommer med det vi trenger? Hvem kommer med masker og medisiner? Skulle lastebilsjåførene organisere seg på tvers av landegrensene og sette i gang en global streik, ville

vi etter kort tid mangle alt. Det hadde helt sikkert gjort noe med respekten for sjåføren. Et uttrykk som brukes mye i junaiten om disse våre helter er «Unsung heroes». Så jeg tenkte at dette var en sak for meg som synger og skriver sanger. Jeg satte meg fore å lage en sang som måtte være medrivende, gøy, tøff og dertil en energi-innsprøytning for selvtilliten til alle som kjører langtransport. For at samfunnet er sjanseløst uten sjåføren, det må alle ta til seg. Sjåfør jo heller.

Støtter streiken

Harald gir også sin fulle støtte til bussførerstreiken: - 10-12 timer på jobb uten lønn midt på dagen? Si meg hvem andre som hadde gid-di det for en maks lønn på 450k? Tursjåførene har ikke vært i mediebildet som jeg

har fått med meg, men de er altså dagvis hjemmefra i slengen for under 180 kroner timen. Om det ikke er skammelig så er det i hvert fall veldig beskjedent. Som persontransportsjåfører har jeg også vært utsatt for «pålagt fritid» midt på dagen. Dette burde selvsagt vært reflektert i timelønna, men sånn er det ikke. Jeg tror vi må helt tilbake til 2007 for å finne sist sjåførene ble lovet et løft, men hvor ble det av det? Hylekoret som klaget på at streiken var utidig på grunn av pandemi og finanskrisen kan enten holde fred eller henvende seg til arbeidsgiverne som med fullt overlegg overså sjåførenes berettigede behov for lønnsøkning.

Selv sjåfør

Harald Thune er selv sjåfør ved siden av å være musiker.

I sju år kjørte han minibuss for Ullern Buss.

- Jeg kjørte godtfolk, og det vakreste jeg fikk være med på var å kjøre barn fra Mølleparken barnehage på Røa til bading på Sogn hver onsdag i den tida jeg kjørte for Vestre Aker bydel i Oslo. Disse barna assosierte meg bare med denne kjøringen. Det er dessverre vekslende kvalitet på den respekten vi som er sjåfører møtes med. Men når et dusin unger lyser opp ved synet av deg og brøler med den mest inderlige glede et barnesinn kan by på kamproppet «BADE-MANNEN!!!» Mer velkommen på jobb er det ikke mulig å føle seg, forteller Harald.

✉ redaksjonen@ytf.no

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - MEDLEMSERVICE



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 2 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



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



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



PETTER SOMMERVOLD
Rådgiver
petter@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



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



MARIUS TRÆLAND
Advokat
marius@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Juridisk rådgiver
jeannette@ytf.no



HANNE HAREIDE SKÅRBERG
Advokat- fullmektig
hanne@ytf.no

TAST 3 - ANDRE HENVENDELSER



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



FEIGE FYLKESKOMMUNER!

DET ER MED UNDRING JEG KONS-
TATERER AT STADIG FLERE FYLKES-
KOMMUNER NÅ ØNSKER AT
BUSSENE SKAL ÅPNE FORDØRENE.

Da Norge stengte ned i mars ble fordørene på bussene stengt, de nærme-
ste setene bak sjåføren ble avstengt og
folk ble anbefalt å reise minst mulig
kollektivt. Når folk ble frarådet å
reise kollektivt, så var vel det fordi det
innebærer en risiko for å bli smittet,
og det gjelder ikke minst sjåførene
som kan ha flere hundre, ja kanskje
flere tusen, passerende passasjerer i
løpet av arbeidsdagen. Og smitten
kan gå begge veier. En smittet buss-
sjåfør kan smitte mange passasjerer på
relativt kort tid.

Uklare smitteråd

Bussjåførene har høy gjennomsnitt-
alder og en god del har underliggende
plager som gjør dem risikoutsatt.
Mange har også nære som kan være
risikoutsatt. De er bekymret. Og det
med god grunn. Smittefare er ikke
vesentlig lavere. Tvert om. Folk ser
ut til å gå lei av tiltakene og slapper
mer av. Flere ser ut til å ignorere
smittevernråd. Virus ser også ut til
å mutere og kan kanskje bli enda mer
smittsomt.

Smittevernveilederen for kollektivtra-
fikken er ikke spesielt god. Helsemyndig-
hetene ser ut til kun å ha lyttet til
fylkeskommunene og arbeidsgiverne.
Bussjåførene er ikke hørt. En-meteren
er i praksis umulig å etterleve. Folk
bryr seg ikke om merking med tape el-
ler bånd, sjåførens eventuelle instruks-
ser eller andre reisende. De ser ut til å
trenge seg på uansett. Det er i praksis
ingen måte sjåførene kan beskytte seg
mot smitte. Helsemyndighetene bør
derfor kunne gi klarere råd.

Leker butikk

Fylkeskommunene er bekymret for at
mye av billettinntektene har blitt borte
på grunn av korona. Men i nesten
alle fylker er det de selv som har
bestemt at de skal ha inntektsansvar,
noe som i praksis vil si at fylkeskom-
munene får billettinntektene, mens
busselskapene kjører for avtalt pris
uavhengig av om det er passasjerer i
bussen eller ikke.

Når fylkeskommunene først
har bestemt at de skal ha dette
inntektsansvaret, så må de faktisk
ta det ansvaret og drive butikk, ikke
leke butikk! Det krever at de må gjøre
noen enkle investeringer som gjør det
mulig for passasjerene å betale, noe
som kalles utgifter til inntekts erver-
velse.

Men slik ser det ikke ut til at fylkes-
kommunene og administrasjonssel-
skapene tenker. Nå i disse koronatider
oppfordrer de nærmest folk til å reise
gratis (unnlåte å betale) og gjennomf-
ører heller ikke kontroller for å sjekke
om passasjerer har betalt. Med en slik
holdning til å drive butikk er det ikke
rart at inntektene uteblir.

Ikke så farlig?

Dette kunne ikke det private
næringsliv ha tillatt seg. Private må
passe på både inntekter og kostnader
og hadde for lengst sørget for at kun-
dene betalte for tjenesten de solgte.
Hvis ikke hadde det blitt kroken
på døra ganske raskt. Private hadde
for lengst satt opp validatorer ved
bakkdørene og de hadde gjennomført
kontroller av passasjerene. De hadde
sørget for at kundene kunne betale på
alternative måter.

Men dette er kanskje ikke så farlig for
fylkeskommunene. Bussjåførene er jo
ikke deres ansatte. De har ikke noe an-

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



svar for oss. De bruker andres penger,
våre skattepenger. Da er det lettvisst å
skyve bussjåførenes liv og helse foran
seg. Det er andre enn dem selv som må
ta risikoen. På godt norsk kalles det
feigt! Det er feigt å skyve andre foran
seg for noe som er ditt ansvar.

Gjør som svenskene

Det er også uforståelig. Kundene
forstår utmerket godt at de skal betale
for varene og tjenestene de kjøper.
Kollektivtrafikk er en viktig tjeneste,
som det er merkelig unntakende at
fylkene nedvurderer. Antakelig er det
for mange kokker hos administra-
sjonsselskapene og fylkeskommunene.
I Sverige har myndighetene en annen
holdning. Der vil fordørene være
lukket til neste høst. Foreløpig. Der
jobbes det også videre med en fysisk
skillevegg mellom sjåfør og kundene.
Det er ingen skam i å følge Sverige.
Det har vi gjort før. Og denne gangen
gjør svenskene det rette.

GODSBILAVTALEN TIL MEKLING

YTF OG FELLESFORBUNDET BRØT DEN 9. SEPTEMBER TARIFFORHANDLINGENE PÅ GODS. OPPGJØRET OMFATTER GODSBILAVTALEN MED NLF OG TRANSPORTOVERENSKOMSTEN MED NHO TRANSPORT & LOGISTIKK. FORSKJELLIG, EN ORDNING SOM BRYTER MED PRINSIPPET OM LIKEBEHANDLING AV SKATTEYTERE.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
JAN INGE LIND

«Dettan burde være gode argument førr å blant annet komme oss i møte»

- Arbeidsgiver viste liten forståelse for våre krav om å heve minstelønnen og lønnsnivået i bransjen generelt. Vi valgte derfor å bryte forhandlingene, uttaler forhandlingsleder Linda Jæger. Oppgjøret går nå til mekling og det vil bli varslet plassoppsigelser for samtlige medlemmer på begge avtaler.

- Vi forsøkte så godt vi kunne å komme i land innenfor frontfagets rammer, men det var dessverre ikke mulig, uttalte NLF-direktør Geir A. Mo i en kommentar.

Flua på veggen

Vi vil i denne forbindelse få dele en melding vi for ikke lenge siden fikk fra en av YTFs mest erfarne godssjåfører i Nord-Norge, Jan Inge Lind, som fikk anledning til å være flue på veggen på NLFs årsmøte. Han sendte noen bilder fra møtet og skriver:

«Hei Arne! Jeg ble invitert av sjefen min sist høst til å delta på NLFs årsmøte her i Harstad. Jeg plukket opp en del info som selveste NLF-lederen tok frem under sitt innlegg. Jeg syns dettan er viktige ting, som selv NLF tar opp på sitt årsmøte. Dettan burde være gode argument førr å blant annet komme oss i møte, ved å øke minstelønnen og ikke minst bidra til å øke rekrutteringa til sjåføryrket. Vennlig hilsen fra nord!!»

Vanskelig å skjønne?

Som det klart kommer fram på bildene, og som Lind påpeker – så er det som i bussbransjen en åpenbar sammenheng mellom lav lønn og manglende rekruttering. Frontfag eller ikke frontfag. (Ja, vi vet at mange utenlandske banditter presser ned lønnsnivået – og skriver om dette andre steder i dette bladet. Likevel.)



Galopperende mangel på sjåfører i NLF-bedriftene.



..og sjåførene blir eldre og eldre.

