

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

06/2020



STREIK MED SOLID NEDSLAG

S 8



ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



ET SÆREGENT ÅR

2020 VIL GÅ INN I HISTORIEN
SOM ET SÆRPREGET OG
DRAMATISK ÅR. VI ER FORTSATT
INNE I KORONAPANDEMIEN
SOM STARTET I MARS,
DESSUTEN BLE DEN FØRSTE
STORE BUSSTREIKEN PÅ 22 ÅR
GJENNOMFØRT.

Koronaen har vært en belastning for mange YTF-medlemmer, som gjennom arbeidet har vært mer utsatt for smitte enn gjennomsnittet i befolkningen. Samtidig har pandemien også gjort samfunnet mer bevisst på hvilke yrkesgrupper som bokstavelig talt holder hjula i gang, noe vi sammen med andre samfunnskritiske funksjoner har fått berettiget applaus for.

Lønn for innsats

Erfaringene har også vist oss at den samfunnsmessige betydningen nærmest som en regel er omvendt proporsjonal med lønnsnivå. Det lønnsmessige toppskiktet framstår som mer opptatt av hverandre enn sine underordnede, noe som vitner om dårlig forståelse for lederskap.

Derfor gjorde også våre arbeidsgivere den grunnleggende tabben å tro at vi ikke ville våge å streike for høyere lønn, eller at en eventuell streik ikke ville få støtte.

Som kjent er vi i Yrkestrafikk av den oppfatning at busstreiken var en stilren seier med solid nedslag, noe forbundsleder Jim Klungnes utdyper i denne utgaven. Både koronaerfaringene og streiken gir oss et godt utgangspunkt for å møte det nye året med rak rygg.

Dugnad til etterfølgelse

Nasjonalt brukes begrepet dugnad om felles tiltak mot smittefare. Dugnad er noe fagbevegelsen er kjent med, fagbevegelsen er i seg selv å regne som en kronisk dugnad.

Vi forteller i denne utgaven om en annen spennende dugnad, dugnaden som ga Unibuss en gullalder. Vårt håp og ønske er at erfaringene fra 2020 fører til at holdningene om å være best sammen som den gang ble vist, får sin renessanse innen transportbransjen.

Tiden er inne til å ønske hverandre en riktig god jul og et mer normalt nytt år, der vi ikke lenger trenger å holde avstand, men kan gjøre som i «O jul med din glede»:

*Så rekker jeg deg nu med glede min hånd,
kom skynd deg å gi meg den annen.
Så knytter vi kjærlighets hellige bånd,
og lover å elske hinannen*

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Konferanse om førersikkerhet	4
København = Bratislava nord?	6
Streik med solid nedslag	8
Dugnad ga gullalder	14
Svenskene elektrifiserer veinettet	18
Anstendige vilkår avgjørende	22
Hvordan sikre realistiske rutetider?	24
Sikkerhet, sau og samhold	29
«Snikksnakk og tyske tangoer»	32
GEN2 - Fartsskriverkurs hos Fartsskriver AS	36

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 13



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

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

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

KONFERANSE OM FØRER- SIKKERHET

YRKESTRAFIKKFORBUNDET ØNSKER STERKT Å GJØRE NOE FOR Å BEDRE KOLLISJONSSIKKERHETEN FOR BUSSENER. DERFOR KALLES NÅ ALLE RELEVANTE INTERESSENER INNEN KOLLEKTIVTRANSPORT SAMMEN TIL EN KONFERANSE I BODØ 20. MARS.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Møtet vil etter planen finne sted lørdag 20. mars 2021 klokka 09:00 på Skagen Hotell i Bodø, og vil bli ledet av redaktør Tom Terjesen i Bussmagasinet. Ordføreren i Bodø vil åpne møtet og forbundsleder Jim Klungnes vil innlede fra YTF.

Blant foreleserne som vil bli invitert til konferansen er samferdselsminister Knut Arild Hareide, stortingspolitikkerne Bård Hoksrud fra Fremskrittspartiet og Arne Nævra fra Sosialistisk Venstreparti. I tillegg håper arrangørene å få med Nordland Fylkeskommune, Ruter, Havarikommisjonen, Norsk Standard/ Bus Nordic, samt fagpersoner fra bussbransjen.

Tragiske dødsfall

Dessverre finnes 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. Bussførernes utsatte posisjon er vel dokumentert og har dessverre ført til flere dødsfall og stygge skader. Tre eksempler:

En lørdagskveld i 2015 på fylkesvei 170 i Fet kommune på Romerike kom en pickup over i motsatt kjørefelt og frontkolliderte voldsomt med rutebussen som kom fra Fetsund i retning Aurskog-Høland. Bildeler lå strødd over et større område og deler av pickupen sto inni bussen. 32 passasjerer ble fraktet til sykehus. Begge sjåførene omkom.

17. november 2017 kolliderte to busser på fylkesvei 450 ved Nafstad i Ullensaker kommune. Til tross for svært lav

hastighet i kollisjonsøyeblikket førte ulykken til at den ene bussføreren omkom, mens kollegaen i den andre bussen ble stygt kvestet.

Et av de siste tilfellene fant sted 16. juni i år, da 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.

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

Politisk erkjent

Både på faglig og politisk nivå har



Busspåbygg fra Mercedes Benz basert på understellet til en Atego-lastebil, presentert på «Busworld» i Brussel 2019. Ikke akkurat universelt utformet, men desto tryggere både for sjåfør og passasjerer. La oss minne om at alle svenske skolebarn må klatre opp på høye stoler av hensyn til lærernes arbeidsmiljø.

«Møtet vil etter planen finne sted lørdag 20. mars 2021 klokka 09.00 på Skagen Hotell i Bodø»

problemet lenge vært kjent og erkjent. Den 14. februar 2018 ble det avholdt et møte med deltakelse fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet samt tillitsvalgte og verneombud i Nettbuss. På møtet framkom felles enighet om at sikkerheten rundt førerplass ikke var skikkelig ivaretatt. I et brev fra Samferdselsdepartementet datert 22. februar 2018 ble denne vesentlige erkjennelsen formulert på følgende vis:

«Det er likevel dessverre slik at sjåførplassen i buss ikke har tatt del særlig i forbedringer hva gjelder tekniske krav, særlig for å sikre sjåførplassen ved kollisjon. Det er faktisk slik at det i dag ikke stilles særskilte krav til kollisjonssikkerhet i buss i de gjeldende felleseuropeiske kravene til buss.»

Løsning finnes

Bussbransjen kjenner også godt til hva det handler om. I 2018 intervjuet

Yrkestrafikk sikkerhetssjef Peter Danielsson i Volvo Bussar, som forklarte følgende:

«Mye av sikkerhetsutfordringen ligger i kravet til lavgulv. For å få dette til måtte motoren flyttes bak i bussen, noe som har gjort strukturen veik foran den første akslingen. I en lastebil sitter føreren høyere og rammestruktur og motor gjør konstruksjonen sikrere. En personbil har også bedre forutsetninger. Der er motoren tverrstilt og forsvinner under føreren ved en kollisjon, dessuten er krasj-sonen lang. Bilene er dessuten utstyrt med fem ganger så sterkt spesialstål, noe som er dyrt, men likevel økonomisk forsvarlig på personbiler.»

Danielsson bekreftet at problemet kan løses enkelt ved å erstatte lavgulvsbussene med busser med normalgulv:

«Ja, busser med normalgulv vil gjøre reisen både mer komfortabel og sikker, og tilgjengeligheten for rullestolbrukere kan løses med en heis. Men dette kommer i konflikt med kravet om tilgjengelighet for bevegelseshemmede, der det finnes krav til universell utforming også på landsbygda.»

Bli med!

Konferansen arrangeres av YTFs regioner Nord og Nordland, og skulle egentlig funnet sted i november, noe som ikke var mulig på grunn av korona-pandemien. Utsettelsen gjør det mulig for flere interesserte å delta som deltaker eller foreleser. Ta i så fall kontakt med YTF.

Les også portrettet med region Nordlands leder Svein Roger Skoglund på side 28 og forbundsleder Jim Klungnes' kommentar på side 35.

KØBENHAVN = BRATISLAVA NORD?

DANSK RETTSVESEN SJONGLERTE SMIDIG MELLOM DANSK OG SLOVAKISK LOVGIVNING FOR Å KOMME FRAM TIL EN DOM SOM LEGALISERER SOSIAL DUMPING. IKKE AKKURAT ET GULLEKSEMPEL PÅ EU-RETT, I HVERT FALL IKKE SETT FRA EN LASTEBILSJÅFØRS VINKEL.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Den rumenske sjåføren Emilian Tudor Jetzi kjørte i en årrekke varer fra IKEA mellom Danmark og de øvrige nordiske landene for IKEAS transportleverandør Bring Slovakia, et datterselskap av det statseide norsk selskapet Bring, til slovakisk lønn. Med hjelp fra sin danske fagforening 3F gikk Jetzi til sak for å få etterbetalt 1,3 millioner danske kroner, utfra prinsippet om at arbeid i Danmark skal lønnes med dansk lønn. Men dette var ikke København Byret enig i, og frikjente arbeidsgiveren.

Dansk rett

Saken var for første gang oppe i retten våren 2018, for å avgjøre om den kunne reises i Danmark overhodet. Bring mente at den burde føres i slovakisk

rett, siden Bring Slovakia, der den rumenske sjåføren var ansatt, er slovakisk. Dette var en merkelig logikk, i og med at Jetzi utførte alt sitt arbeid fra Danmark. Retten la logisk nok vekt på at han både overtok og avleverte sin lastebil i Danmark, og i mange år primært hadde betjent en dansk speditør, og at han derfor burde få kravet sitt behandlet av en dansk domstol.

Slovakisk lov

Derfor desto merkeligere at byretten, da selve saken kom opp etter to års ventetid, henviste til og dømte etter slovakisk lovgivning. København virket derfor å fungere som en forstad Bratislava. Begrunnelsen var at det i ansettelseskontrakten var henvist til arbeidsrettslige bestemmelser i slovakisk lovgivning, derfor skulle han i utgangspunktet dømmes i henhold til slovakisk lovgivning og rettsprinsipper. Dette til tross for at sjåføren hele tida har arbeidet i Norden og ikke har hatt noe med Slovakia å gjøre.

Ikke utstasjonert

Sjåføren argumenterte i saken for at det såkalte utstasjoneringsdirektivet skulle komme til anvendelse, altså at han har vært utstasjonert i et annet land (Danmark). Poenget med utstasjoneringsdirektivet er å sikre fair konkurranse og samme lønn i alle land. Men her er åpenbart logikken at rumeneren i det slovakiske selskapet slett ikke kan regnes utstasjonert, men tydeligvis er å regne som pære dansk.

Danske feriepengene

Virkelig pussig blir dommen når retten konkluderer med at sjåføren, som altså skal ha slovakisk lønn, samtidig har rett til danske feriepenge! Den finurlige jussen er her at selv om arbeidstakeren har skrevet under en slovakisk lønnsavtale, kan han likevel påberope ufravikelige regler i den loven som ville bli brukt hvis den slovakiske avtalen ikke var inngått!?

«Virkelig pussig blir dommen når retten konkluderer med at sjåføren, som altså skal ha slovakisk lønn, samtidig har rett til danske feriepenger!»

«Mystisk dom»

Slik er det hele vridd og vendt til arbeidsgiverens gunst. Det blir som golfspilleren som kjøpte seg bifokale briller. Han så da en stor ball og en liten ball samt et stort hull og et lite hull. Da er det bare å slå den lille ballen opp i det store hullet.

I skrivende stund er ikke dommen rettskraftig, i og med at sjåføren har fire ukers ankefrist. 3Fs tillitsvalgte Jan Villadsen kaller rettsavgjørelsen for «mystisk». Fagforeningen trøster seg med at EUs nye veipakke, som vil trå i kraft 1. mars 2022, vil fjerne enhver mulighet til slike kreative juridiske løsninger.

Bedre regler på vei

«De nye EU-reglene skjærer ut i papp at et østeuropeisk firma som kjører varer mellom Danmark og Sverige, akkurat som i denne saken, skal ha dansk lønn i Danmark og svensk lønn i Sverige», sier Jan Villadsen fra 3F.

Også Brings advokatselskap slår fast at byrettens dom ikke nødvendigvis avskjærer en utenlandsk sjåfør fra å i framtiden ha muligheten til å kreve dansk lønn fra sin utenlandske arbeidsgiver, hvis sjåføren kjører transport i Danmark.



Dansk toll har hittil ikke hatt noen mulighet til å stoppe sosial dumping.



Heldigvis har det danske Folketinget vedtatt en skjerpet lov for å stoppe piratkjøring og urettferdig konkurranse fra 1. januar 2021. Da vil Jetzi og hans kolleger ha krav på dansk lønn.

STREIK MED SOLID NEDSLAG

«STREIKEN VI GJENNOMFØRTE I SEPTEMBER MÅ VÆRE EN AV DE MEST
VELLYKKA STREIKENE SOM HAR VÆRT GJENNOMFØRT I NORGE NOEN GANG!»
OPPSUMMERER FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES I YTF.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Jim: Vi fikk over dobbelt så mye som arbeidsgiver tilbød i utgangspunktet. Å doble bruddgrunnlaget er resultatmessig i det øvre sjikt ved flertallet av streiker. Og vi fikk det på relativt kort tid. Ti dager er en forholdsvis kort streik. Vi har vist arbeidsgiverne at vi kan vinne en streik. Arbeidsgiverne har også blitt smertelig klar over at folk er frustrerte og sinte. Dessuten fikk vi med oss opinionen, noe arbeidsgiverne nok opplevde som ubehagelig. Vi fikk synliggjort at de ikke har holdt løftene sine og at de har skviset arbeidshverdagen til sine an-

satte altfor langt. Nå vet folk mye mer om hvordan arbeidsforholdene våre er, og sympatien er definitivt på vår side. Alt dette skal vi ta med oss og bruke ved neste tariffoppgjør, som bare er knapt halvannet år unna.

Yrkestrafikk: Avtalen sikrer også et ekstra tillegg ved mellomoppgjøret neste år?

Jim: Ja, vi er sikret et kronetillegg på 2,50 i tillegg til hva som blir det generelle tillegget ved mellomoppgjøret. Å forhandle fram et resultat for to oppgjør samtidig er ikke vanlig i norsk sammenheng!

Yrkestrafikk: Kunne vi likevel vunnet mer ved å streike videre?

Jim: Målet før tariffoppgjøret var å ta igjen mest mulig av det som vi hadde blitt hengende etter, men så kom koronaen og forandret utgangspunktet for alle lønnsoppgjørene. Ikke bare vårt. Vi tok med oss de kravene organisasjonen allerede hadde vedtatt inn i oppjøret. Der var lønn hovedkravet. Våre krav ble ikke møtt med stor forståelse, verken i forhandling eller i den første meklingen. Vi ble i prinsippet tilbudt frontfagets minimum, det vil si omkring tre kroner timen. Så kom streiken og resultatet ble åtte og ni kr inkludert tillegget fra 1. april neste år. Det er mer enn de aller fleste andre får.

En av vurderingene vi gjorde når vi valgte å anbefale JA var at ved en

«Vi har vist arbeidsgiverne at vi kan vinne en streik. Og arbeidsgiverne har blitt smertelig klar over at folk er frustrerte og sinte»



eventuell fortsettelse av streiken måtte belastningen tas av medlemmene våre. De hadde tapt inntekt fordi de ville fått streikebidrag i stedet for lønn, og hadde sannsynligvis også mistet etterbetalingen. Streiken kunne dessuten blitt langvarig, noe som hadde blitt dyrt for mange. Derfor mener jeg at det var riktig at medlemmene fikk ta beslutningen gjennom en uravstemning. At det skal være galt at medlemmene får mulighet til å markere seg demokratisk i en så viktig sak, kan jeg ikke forstå. Hos YTF er det medlemsdemokratiet som bestemmer.

Dersom vi hadde fortsatt streiken, anså vi også sjansen til å få særlig mye mer som liten. Vi hadde allerede presset arbeidsgiverne til å gi mye mer enn

de ønsket. Samtidig ville risikoen for tvungen lønnsnemnd blitt større for hver dag vi streiket, noe som kunne ført til at vi mistet mye av det oppnådde. Med dette som bakteppe, synes jeg absolutt at vi landet på beina. Det vi fikk, har vi nå i hånda!

Yrkestrafikk: Likevel virket mange misfornøyd?

Jim: Jeg har selv kjørt buss siden 1984, og aldri vært fornøyd med tariffoppgjørene. Sånn er det, vi vil alltid ha mer, noe vi også fortjener. Samtidig har vi også stort sett stemt ja i uravstemningene, ut fra erkjennelsen om at det er vanskelig å klare alt i ett oppgjør, man må ta litt av gangen.

Som nevnt er BBA unik av flere grunner. Den omfatter to arbeidsgiverorganisasjoner og fire arbeidstakerorganisasjoner. Det heter som kjent «dess flere kokker jo mere søl», men aldri har arbeidstakersiden vært så enige som i år; om kravene, om streiken og hvordan den skulle gjennomføres. Først morgenen 1. oktober, da forslaget fra arbeidsgiverne var ferdigforhandlet, starta uenigheten.

Yrkestrafikk: Det viste seg at forholdet mellom JA og NEI nesten var femti-femti?

Jim: Vi skal være klar over at bussførerene ikke utgjør en ensartet gruppe. Rutebilsjåførene, særlig i byene, har ofte harde ruter og har blitt skviset



«Vi har vist arbeidsgiverne at vi kan vinne en streik. Og arbeidsgiverne har blitt smertelig klar over at folk er frustrerte og sinte»



med dårlige kjøretider, regulerings-tider og manglende tid før og etter skiftet, noe som gir bakgrunn for å stemme nei. De risikerer heller ikke jobben ved å streike, for det vil forhåpentligvis alltid være bruk for rutebusser.

Mens de som kjører kommersielle ruter – altså turbil eller ekspress – opplever stor risiko for at selskapene deres kan gå konkurs eller må nedbe-manne, så der har mange flere vært skeptiske til å streike. De sto også midt i korona-krisen! Mange av sjåførene var omdisponert til rutekjøring eller permittert. Det er fortsatt svært liten drift i den kommersielle delen av buss-markedet og uvisst hvilke kommersielle ruter og turbilvirksomheter som kommer til å overleve krisen. Mange av sjåførene her mente at det var feil tidspunkt å streike, i alle fall å være med i første streikeuttak. De ønsket ikke å bidra til å forverre situasjonen for arbeidsplassen sin.

Til en viss grad opplevde vi dessuten et skille mellom by og land, der en del selskaper på landet kan ha akseptable rutetider, pauser, uttakstid og innsettstid, mens byrutene er skjært til beinet.

Når bussjåførene har litt ulike utfordringer og meninger blir det desto viktigere å ta vare på det samholdet og den ene felles avtalen vi har, Buss-bransjeavtalen. Hvis samholdet eller avtalen splittes opp vil vi svekkes og det blir vanskeligere å nå målene våre.

Yrkestrafikk: Et samarbeidsutvalg med arbeidsgiverne skal nå diskutere selve Bussbransjeavtalen? Vil du i det store og hele oppsummere den som en suksess?

Jim: Absolutt! I «gamle dager» midt på 90 tallet, fantes det omkring 800 buss-selskaper i Norge. Vi måtte forholde oss til en mengde tariffavtaler. De store offentlige selskapene hadde gjerne de beste avtalene; som Oslo Sporveier, Bergen Sporveier, Trondheim Trafikk-selskap og NSB Bilruter. Dårligst betalt var de som gikk på TLs landtariff. (*TL står for Transportbedriftenes Landsforening, som siden ble NHO Transport*). Går vi langt nok tilbake hadde organisasjonene avtaler i det enkelte selskap, og avtalene hadde derfor ikke alltid samme utløpstidspunkt, de strakk seg ikke over samme tidsrom. Dette og at organisasjonene på arbeidstakersiden forhandlet hver for oss, førte til mange streiker, men ikke nødvendigvis at vi streiket samtidig og vi fikk derfor ikke noen samla kampkraft. Resultatet ble ofte magert.

Da anbud ble innført ble vi inspirert blant annet av svenskene til å arbeide for en bransjeavtale. For oss var det viktig med en felles avtale for alle bussjåførene, både på rutebil, ekspressbuss og turbil. I all enkelhet handlet dette om å skape lik lønn for likt arbeid, med et klart mål om å gjøre det umulig å konkurrere på lønn og arbeidsforhold. I 2007 ble vi enige med arbeidsgiverne om Bussbransjeavtalen (BBA), og året etter begynte

innfasingen. Vi startet med å innføre BBA på nye anbud. Målet var at alle skulle ha de nye betingelsene på plass senest i løpet av 2012. Nå har vi samlet bussjåførene i en tariffavtale og i den sammenheng har BBA vært en suksess.

I BBA har vi også tariffestet pensjon, som heller ikke alle arbeidstakere i norsk arbeidsliv har. Når den er tariffestet kan ikke arbeidsgiver endre på ordningen uten å bli enige med arbeidstakersiden. Det sikrer oss kontroll slik at arbeidsgiver ikke ensidig kan gjøre endringer. Den er også en fem prosentordning, mens lovens minimum, som mange har er to prosent.

En annen viktig seier, som også er ganske uvanlig ved anbud i norsk arbeidsliv, var da vi i 2009 lyktes med å få bussjåførene omfattet av reglene om virksomhetsoverdragelse ved anbud. Den sikrer retten til å være med over til nytt selskap ved anbudstap og at den enkelte beholder vilkårene sine.

Yrkestrafikk: En forskjell fra i dag er vel også at det den gang hersket enighet i bransjen, både hos fagbevegelse og arbeidsgivere, om at lønnsnivået blant bussjåførene var for lavt, noe som ga lav status og vansker med å rekruttere?

Jim: Ja, forbundene og arbeidsgiverne var enige om å satse på kompetanse, heve statusen, bedre rekrutteringen til yrket og løfte lønnen til gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Bussjåførene hadde sakkert etter, og var en stund på

«Å forhandle fram et resultat for to oppgjør samtidig er ikke vanlig i norsk sammenheng!»



åttitallet nede på bare 82-83 prosent av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Man så for seg at å lukke gapet til industrien kom til å ta noen år. Men fra vi fikk BBA i 2008 opplevde bussjåførene en bedre lønnsutvikling som gjorde av vi holdt bra trinn med lønnsutviklingen generelt og i industrien. Det klarte vi fordi BBA gav oss et lønnsloft utenom tariffoppgjørene. Det var blant annet knyttet til de fire kompetansemodulene og en økning av lønnsnivået. Til sammen utgjorde dette løftet i overkant av 20 kr timen for de som tok modulene. I tillegg fikk vi selvsagt den lønnsøkningen som ble forhandlet frem i lønnsoppgjørene i denne perioden.

Noen oppgjør var bedre enn andre og vi nærmet oss industrien, mens andre ikke var fullt så gode. Men vi

fulgte stort sett utviklingen og var på skuddhold samtidig som vi videreutviklet BBA. Den utviklingen var viktig. Eksempler på slike forbedringer er for eksempel at vi i 2012 fikk inn reguleringsbestemmelsen som ga oss rett til å forhandle om lønnstillegg for neste års mellomoppgjør i hovedoppgjøret. I 2014 og 2016 fikk vi forbedret lørdagstilleggene. Det er denne utviklingen av avtalen vi må finne tilbake sporet av.

Yrkestrafikk: Arbeidsgiverne innfridde altså langt på vei løftene om å heve lønningene til industriarbeiderne?

Jim: Ja, det mener jeg det er grunnlag for å si. Det virket å være tilfelle, i hvert fall et stykke på vei og fram til 2014, kanskje helt til 2016. Det er de fire siste årene som har vært elendige. Utfordringen i 2018 var at LO og YS

gikk inn for et samordnet oppgjør for å få en ny AFP-ordning og få gjennomslag for kravet om pensjon fra første krone. Kravene var absolutt både fornuftige og rettferdige, og hadde vi fått det innfridd hadde det betydd mye for oss i bussbransjen. Ny AFP og pensjon fra første krone er viktige krav for våre medlemmer.

Yrkestrafikk: Ja, men et samordnet oppgjør gir ikke YTF streikerett, i motsetning til et forbundsvist oppgjør?

Jim: Det er riktig. Etter mitt syn sto ikke LO og YS nok på krava. Jeg mener at vi burde streiket i 2018. Det var et gunstig tidspunkt og vi hadde samla streikekraft. Men for de fleste andre forbundene i LO og YS ga vel 2018 jevnt over et greit resultat, det





var et mindretall som kom dårlig ut det året, blant annet bussjåførene. De fleste andre hadde et «normalt» oppgjør og valgte derfor å si ja. Derfor ble det også solid ja-resultat i den samla uravstemningen. YTF mener jeg å huske var det eneste forbundet som ikke anbefalte resultatet i uravstemningen. Medlemmene fikk ikke noen anbefaling.

Yrkestrafikk: Transportarbeiderforbundet anbefalte på sin side det framlagte forslaget?

Jim: Ja, og det oppleves rart at det fra enkelte reises kritikk mot oss i YTF i år, i og med at mye av problemet lett kan spores tilbake til det dårlige resultatet for bussjåførene i 2018.

Yrkestrafikk: Noen har forsøkt å gjøre et negativt poeng ut av at YTFs forhandlere i år var tilsvarende samstemte?

Jim: Det er ikke et argument jeg kan forstå. At vi er samla og enige med oss sjøl, må heller være en styrke. I fagforeninger pleier samhold å bli betraktet som en fordel, uenighet og splittelse som en ulempe.

Yrkestrafikk: Samtidig var det vel ikke noe forbud mot at NHO Transport kunne fortsette å gi bussfolket et anstendig lønnsstillegg i 2018?

Jim: Nei, og det er et viktig poeng, men siden oppjøret var samordna, og vi derfor ikke hadde streikerett på vår avtale (BBA), satt arbeidsgiverne med alle korta. Det var «take it or leave it» fra arbeidsgiverne. Vi advarte dem

«Arbeidsgiverne spekulerte åpenbart i tvungen lønnsnemnd. De trodde ikke vi ville få sympati»



klart og tydelig, så at hvis de ikke la mer på bordet i 2018 og i mellomoppgjøret i 2019, så ville de få det i fleisen i 2020, og det var akkurat hva som skjedde. Så de visste hva de risikerte.

Yrkestrafikk: Likevel hadde NHO Transport mage til å komme med et skambud i år. Det kan se ut som om de spekulerte i at koronapandemien ville få oss til å avholde oss fra å streike, og hvis vi likevel gjorde det ville vi få opinionen mot oss?

Jim: Der gjorde de opp regning uten vert! Arbeidsgiverne spekulerte åpenbart i tvungen lønnsnemnd. De trodde ikke vi ville få sympati.

De har over tid gjort det vanskeligere å streike også, fordi arbeidsgiver ikke lenger er interesserte i dispensasjonsøknader. Praksis tidligere var i stor grad at det var de streikendes organisasjoner som innvilget eventuelle dispensasjoner, men NHO har strammet inn praksisen til sine medlemsorganisasjoner og bedrifter slik at søknader nå må gå gjennom NHO. Der stoppes de. Når det ikke gis dispensasjoner, øker sjansene for tvungen lønnsnemnd. Slik misbruker de praksisen, noe vi er klar over, derfor var vi nøye med ikke å ta ut samfunnskritisk virksomhet i streik, for eksempel helsebusser.

✉ redaksjonen@ytf.no

Gladiola



STÅL I BEN OG ARMER

Jeg er tøff.

Jeg er hard som stål.

Jeg bøyer meg ikke.

Jeg strekker meg heller ikke.

Om du setter meg i taukroken kan jeg få noen strekkmerker. Jeg står på pallene når de andre havner i grøfta.

Jeg bøyer meg ikke for noe. Jeg har pigger om jeg får motstand. Du ser det når jeg har vært på besøk.

Jeg er blank, noen ganger blå, og når jeg ikke er i jobb blir jeg rusten. Ja, også litt gusten der jeg henger. Det er kjedelig å ikke være til nytte.

Det er vennen min som snakker nå, herr Kwartbas.

Det er Kjetto Piggerudbakken. Han er piggekjetting av beste slag. Helstøpt i norsk jern fra myrsmalmen på Hardangervidda. Han er herdet og anløpt, og har en god porsjon karbon innabords. Akkurat passe til at han verken sprekker eller strekker.

Om vinteren er vi sammen hver dag på jobb. Vi er som tvillinger. Vi er lovpålagte følgesvenner om vinteren.

Så Kwartbasen mener jeg kan få meg en rimeligere kjetting, som er enklere å håndtere.

Denne karen skiller ikke lag med Kjetto Piggerudbakken. Vi håndterer hverandre som gamle ektepar. Jeg legger han over den svarte gummien. Kjøreren en meter fram, låser og strammer. Det går av seg selv. Jeg kjenner kjettingkroken på fingertuppene og strammer på tredje kjettinglekk. Det er rutine for oss begge to, herr Kwartbas.

Det koster så lite energi at jeg ikke husker at jeg har gjort det. Jeg hører godlyden med ruta på gløtt, sammen med strykere fra Wien. Utenfor ser jeg Trollveggen og fire årstider.

«Jeg legger han over den svarte gummien. Kjøreren en meter fram, låser og strammer.»

Vi prøveligger alltid om høsten. Vi må vite at vi fortsatt passer sammen.

Vi har et forhold, herr Kwartbas. Ikke et slik forhold som du har med Reima på Fabrikken. Vi er avhengige av hverandre. Jeg kan ikke gå på jobb om vinteren uten Kjetto Piggerudbakken.

Så Kwartbasen mener jeg bruker kjettingene for ofte?

Det er slutt på at de ansatte får blomster på julebordet om de har kjørt uten kjettinger en sesong. Det er også slutt på at sjåførene sitter i kantina og skryter av at de har kjørt ruta uten hjelpemidler på glattisen.

Kjettingvegring er i ferd med å bli en sjelden diagnose. Den kan behandles. De fleste får den første leksjonen mens de sitter i grøfta.

Jeg er trygg på Kjetto Piggerudbakken. Om isen legger seg på vegen vet jeg at Kjetto vil brukes. Vi kjenner hverandre. Han passer som fot i en hullete sokk.

Lykke til på jobb med Kjetto Piggerudbakken.

Gladiola

DUGNAD GA GULLALDER

FOR MER ENN TJUE ÅR SIDEN VOKSTE DET FRAM EN FORSTÅELSE I UNIBUSS OM AT DEN ALLER VIKTIGSTE KONKURRANSEFAKTOREN VAR MOTIVERTE MEDARBEIDERE, OG DERMED VAR EN KRAFTFULL SUKSESSOPPSKRIFT PÅ Plass I BUSSTRANSJEN: DUGNADENE. DET SUKSESSFYLTE EVENTYRET VARTE I TOLV ÅR.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Det viktigste er ikke å vinne anbud, for det er lett, men å vinne sjåførene!»

«Det viktigste er ikke å vinne anbud, for det er lett, men å vinne sjåførene!». Vi er tilbake til den første julidagen 2003, sola har så vidt stått opp og klokka nærmer seg fem. Bussfører Bjørn Andersen skal kjøre den aller første bussavgangen fra Slemmestad i regi av Nexus Trafikk. Denne morgenen er spesiell, det er nemlig aller første tur som følge av at Sporveisbussene hadde vunnet et anbud utenfor hovedstaden.

For lesere som ikke kjenner historien: Sporveisbussene var Oslo Sporveiers busdivisjon, som en periode deltok i anbudskonkurransene under navnet Nexus Trafikk. Siden ble de to slått sammen igjen under navnet Unibuss – et navn valgt som følge av en uttalt strategi om å være «best sammen».

«Folk vil jobbe for oss! Det viktigste er ikke å vinne anbud, for det er lett, men å vinne sjåførene», understreket daværende daglig leder for Nexus, Helge Leite. «Vi har ikke trengt å søke etter noen eksterne, har fylt opp utelukkende med erfarne sjåførere, fikk faktisk flere søkere enn vi kunne ta inn. Dette er slett ingen selvfølge, det har mange busselskaper fått merke.»

Endret syn på ansatte

Gjennom mange år hadde det utviklet seg et mer positivt syn på service og kundebehandling i sporveisfamilien. På slutten av åttitallet begynte Sporveien å skolere sine ansatte gjennom servicekurs, og i 1994 ble Reisesgarantien innført som et radikalt grep for å gi passasjerene formelle rettigheter. Forbrukerne begynte generelt å få

makt og fant seg ikke lenger i å bli behandlet som kveg.

Mens et utbredt syn tidligere var at passasjerene burde være glade for at de hadde Sporveien, ble det nå presisert at Sporveien måtte glede seg over at de hadde kunder. «Ta hånd om kundene våre, det er dem vi lever av», understreket alltid bussdirektørene Sjur Brenden og Tore Berg.

«Akkurat som med synet på kundene, var det også særlig viktig at ledelsen endret syn på medarbeiderne. Når det gjelder norske busselskaper tror jeg vi er blant de aller beste når det gjelder teamwork», oppsummerte Helge Leite. Han understreket at en organisasjon tuftet på tillit mellom medarbeiderne var av avgjørende betydning.



Ledere og ansatte kunne utveksle synspunkter og slik spille hverandre gode. Fra 2007.



Dugnadene i Unibuss frigjorde energi, kreativitet og entusiasme. Her fra 2007.

Dugnadene innstiftes

«Sporveisbussene er en kundeorientert servicebedrift som driver persontransport med buss.» Slik lød bedriftens virksomhetsidé, og for å nå målet var det avgjørende å legge vekt på at de ansatte kunne jobben sin, at de likte jobben sin og opplevde arbeidsmiljøet som noe positivt.

En bemerkelsesverdig nyskaping så dagens lys for første gang i 1998, det var de såkalte DUGNADENE. Disse foregikk på den måten at de ansatte ble invitert med på en helg utenbys for å diskutere ulike problemstillinger. Bedriftens spanderte kost og losji og festligheter, mens deltakerne på sin side måtte investere av sin fritid. Dugnadene ble raskt fulltegnet med flere hundre deltakere, og det kunne være lange ventelister for å få være med.

En hovedkraft bak dugnadene var kvalitets- og opplæringsleder Anne Lise Stølan. Anne Lise hadde selv vært

bussfører og tillitsvalgt, men hadde i tillegg lærerskole og spesialpedagogikk. Hun understreket at grunnen til at entusiasmen var så høy og stemningen så god på dugnadene, var at mange av forslagene som framkom på dugnadene, faktisk ble gjennomført i praksis og hadde gjort dagene lettere for mange ansatte.

Flere hundre deltakere

De første fire årene foregikk dugnaden i Hønefoss, deretter ble arrangementet flyttet til Fredrikstad og Tønsberg. Det gjaldt å finne hoteller som kunne huse et hundretalls gjester. Da dugnadene kunne feire sitt tiårsjubileum i 2008, var interessen så stor at man måtte gå over til to dugnader, en i Fredrikstad og en i Kongsberg med henholdsvis 150 og 200 påmeldte.

For mange var dugnaden blitt en fast møteplass, mens for andre var bevisenheten en måte å bli kjent med bedriften. En håndopprekning i Fredrikstad i 2008 viste at mange var

med for første gang. På lørdagskvelden var det fest og sosiale aktiviteter og man lærte arbeidskameratene å kjenne uavhengig av arbeidsplass eller stilling.

Frimodige og konstruktive

Dugnadene hadde en del faste punkter som gikk igjen år etter år. Tradisjonen tro pleide administrerende direktør å innlede om «Rikets tilstand». Et annet fast innslag var et lederpanel som svarte på spørsmål fra salen etter mottoet «rett på sak».

Ofte var eksterne gjesteforelesere invitert. En av disse var lederutvikler Johan Velten, som berømmet dugnadene. Han presiserte at han aldri hadde sett maken til unikt og imponerende arrangement. Han oppfordret alle deltakerne til å utvise «vennlig oppmerksomhet», altså å være både frimodige og konstruktive.

«Jeg er positivt overrasket over ledelsens åpenhet om driften. Dette er jeg ikke vant til fra før. De er åpne om det



«Jeg er positivt overrasket over ledelsens åpenhet om driften. Dette er jeg ikke vant til fra før»



meste, møter alle og viser stor nærhet til alle ansatte. Veldig godt for oss som førere å føle at vi betyr noe», kommenterte en nyansatt svensk fører på sin første dugnad i 2002.

Håndfaste resultater

Vanlige ingredienser på dugnadene var innledninger i plenum, deretter stasjonsvise gruppediskusjoner. Alle tiltak som ble diskutert ble tatt med i det daglige arbeidet og resultatene ble oppsummert på neste års dugnad.

Dugnadene førte til håndfaste resultater. To år etter at dieselsparing sto på programmet, kunne bedriften rapportere at bruken var sju prosent lavere. Og året etter at skadesituasjonen var oppe til debatt, var skadekostnadene halvert. På to år gikk sykefraværet markant ned, og det vanket både servicepriser og miljøpriser. En del av sjåførene som kjørte skadefritt ble belønnet med tur til London. Unibuss vant dessuten anbud etter anbud...

Godfot-teorien

Etter ti år med dugnader, kom det fram at Unibuss hadde Nils Arne Eggens «godfotteori» som forbilde. Eggen syntes selv det var glimrende at et busselskap ble ledet etter godfotfilosofien.

«Du veit, Godfoten handler først og fremst om å ha trua på de menneskene

som skal utføre prestasjonene, det er noe som gjelder allment. En ledelse har liten betydning i seg sjøl, om den ikke har nærkontakt med dem som skal gjøre jobben» presiserte Eggen.

Da Eggen ble fortalt om dugnadene til Unibuss, utbrøt han: «Suverent! Det beste hadde vært om hver eneste dag på jobben hadde vært en sånn dugnad!»

Vekst og fall

I 2005 kunne man lese i strategidokumentet at Sporveisbussene «satset på å være et ledende busselskap innen opplæring og utvikling» og ha som mål å «ha den beste personalpolitikken og de best motiverte medarbeiderne». Fem år senere, under den 12. dugnaden på rad, kunne selskapet melde om rekordresultater og presenterte en offensiv strategi for de kommende årene.

Men som det heter: Intet tre vokser inn i himmelen. Det gjelder Rosenborg Ballklubb, og også Unibuss. «Vinnere finner alltid løsninger, mens tapere helst vil at andre skal ordne opp for dem. Taperne har også drømmer, men de drømmer fortsatt», sa en offensiv administrerende direktør Helge Leite på dugnaden i 2008, der deltakerne diskuterte om målet ikke like gjerne burde være å bli verdens beste busselskap. Tre år senere ble

Leite og andre ledere arrestert og dømt for korrupsjon.

Useriøs bransje

Korrupsjonssaken traff Unibuss som en rambukk, og en av de aller tristeste konsekvensene ser ut til å være at den offensive satsingen på medarbeiderne gikk fløyten. Mange bussførere vi snakker med fra Unibuss framhever at mens selskapet tidligere utmerket seg i særklasse, er det nå bare å regne som ett blant mange. «Før ble vi invitert på dugnad. Nå får vi billetter til Tusenfryd», oppsummerte en av de tidligere ivrigste.

Har bransjen forfalt? Ting kan tyde på det. «Det finnes knapt noen bransje i hele Norge som er så useriøs som bussbransjen. Håndverket utført av lederne i disse busselskapene er utrolig dårlig. I årevis har de tapt store beløp. I år har de ikke gjort annet enn å tape penger.» Sitatet over er fra et intervju med Torghattens konsernsjef Brynjar Forbergskog i NHO Transports magasin Transportforum i 2013.

Kanskje på tide å ta fram dugnadene igjen?

Artikkelforfatteren jobbet frilans for Unibuss i hele den beskrevne perioden som journalist i internbladet «Primus Motor», som er hovedkilde for denne artikkelen.

«En ledelse har liten betydning i seg sjøl, om den ikke har nærkontakt med dem som skal gjøre jobben»



Gjeste foreleser Johan Veltens prinsipper for godt lederskap i 2009.



Kvalitets- og opplæringsleder Anne Lise Stølan var på mange måter dugnadens mor.



Stolte representanter for Sporveisbussenes 55 bussjåførere som hadde kjørt skadefritt i fem år som del av TLs skadefrikampanje.



Gruppediskusjoner gjorde det mulig å gå dypere ned i lokale problemstillinger, som her i Kongsberg i 2009.

SVENSKENE ELEKTRIFISERER VEINETTET

DEN SVENSK REGJERINGEN HAR NYLIG OPPRETTET EN ELEKTRIFISERINGSKOMMISJON. EN AV OPPGAVENE VIL VÆRE Å UTARBEIDE EN PLAN FOR UTBYGGING AV ELEKTRISKE VEIER. MÅLET ER Å REDUSERE UTSLIPPENE FRA TUNGTRAFIKK BETYDELIG.

Tekst og foto:
LARS EDLING

Nesten en tredjedel av klimagassutslippene i Sverige kommer i dag fra transportsektoren. Den svenske regjeringen foreslo nylig en rekke tiltak for å framskynde elektrifisering og dermed redusere utslippene.

Spoler og spor

En elektrifiseringskommisjon er dannet med infrastrukturminister Tomas Eneroth i spissen. Kommisjonen sine oppgaver omfatter å planlegge utbygging av elektriske veier, noe som kan føre til at utslippene fra tungtrafikken halveres. Planen er å bygge rundt 3 000 kilometer elektriske veier i Sverige fram til 2035. Regjeringen vil også bevilge midler til bygging av ladestasjoner langs større regionale veier, 500 millioner SEK i 2021 og 550 millioner i 2022.

Hvordan fungerer så elektriske veier? Elbiler som kjører på en elektrisk vei drives framover av strøm som enten hentes fra spoler, et spor eller skinne i veibanen, eller fra en luftledning. Elektriske veier kan også kalles laderuter. Underveis lader den elektriske veien også batteriet i kjøretøyet, noe som reduserer kravene til størrelsen på batteriet etter hvert som kjørelengden utenfor den elektriske veien blir kortere.

Fire piloter

Sverige har blitt et senter for testing av elektrisk veiteknologi (se faktaboks). I 2013 utlyste Trafikverket – den svenske transportetaten – et pre-kommersielt anbud for å utvide kunnskapen om den interessante innovasjonen. Elleve prosjekter med ulike tekniske løsninger deltok fra starten, men i dag er det fire igjen som har mottatt midler fra Trafikverket til å bygge korte demonstrasjonsmodeller på passende veier.

Ett av disse prosjektene vil etter hvert bli valgt ut til å bygge en lengre elektrisk pilotvei på 20 til 30 kilometer, med en estimert åpning i 2023. Gjennom denne vil man blant annet få svar på hvordan man skal ta betalt av brukerne, hvilken forretningsmodell som skal brukes, hvordan energiforsyningen skal skje, hvem som skal eie de elektriske veiene, hvordan trafikantene opplever de elektriske veiene samt hvilken påvirkning de elektriske veiene har på natur og kultur.

Tre av demonstrasjonsmodellene benytter såkalt konduktiv teknikk, noe som innebærer direkte kontakt mellom strømkilden og kjøretøyet. Kontakten kan skje gjennom en strømtaker under kjøretøyet som automatisk leter seg fram til sporet eller skinnen i veibanen eller gjennom en pantograf på taket av lastebilen eller bussen der strømmen kommer fra en luftledning.



Smartroad nedlegging av kobberspolet i veibanen. Foto: Elektreon AB

Tåler avstand

Den fjerde modellen benytter en induktiv teknikk som tåler litt avstand mellom strømkilden og mottakeren på kjøretøyet. Smartroad Gotland heter et prosjekt som bygges på veien mellom Visby og Visby lufthavn. Teknikken er utviklet av det israelske selskapet Electreon Wireless med base i Tel Aviv, og Gotlandsprosjektet ledes av datterselskapet Electreon AB.

En av fordelene med induktiv teknikk er at strømkilden ligger skjult under

asfalten, noe som gjør at veioverflaten forblir intakt. Ingen synlige spor eller skinner er nødvendige, heller ikke kraftige stolper langs motorveien som feste til en overhengende luftledning. En induktiv elektrisk vei er heller ikke følsom for snø, is, grus eller småstein i veibanen.

Avstanden mellom strømkilden og mottakeren kan imidlertid redusere effekten, en ulempe som Stefan Tongur hos Electreon AB toner ned.

– Effekten er muligens noe lavere sammenliknet med konduktiv teknologi, men ikke mye. Vi håndterer uten noe problem et luftgap på opptil 24 centimeter.

Europeisk standard

Sverige, Tyskland og Frankrike er de tre nasjonene innen EU som hittil har kommet lengst når det gjelder elektriske veier og som samarbeider om forskning og utvikling. De løsningene som disse tre landene blir enige om vil forhåpentligvis føre til en europisk standard for elektriske veier.

Byggingen av elektriske veier kan komme til å bli et gigantisk infrastrukturprosjekt i Europa. Tyske BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie) forventer et strømveinett på omlag 4 000 kilometer i Tyskland. »

"Planen er å bygge rundt 3 000 kilometer elektriske veier i Sverige fram til 2035"



”En av fordelene med induktiv teknikk er at strømkilden ligger skjult under asfalten”

SVENSK ELEKTRISKE VEIFORSØK

Elvåg E 16

Innviet i 2016 på E 16 utenfor Sandviken. Cirka 2 kilometer. Konduktiv teknikk. Benytter et Siemens-system med luftledning designet for lastebilar, busser og andre høye kjøretøy. Ble nedmontert våren 2020.

eRoadArlanda

Innviet 2018 på vei 893 vid Arlanda lufthavn. Cirka 2 kilometer. Konduktiv teknikk. Henter elektrisitet fra en skinne som er frest ned i veibanen. Passer både for tunge kjøretøy og personbiler. Pågår fram til våren 2021.

Evolution Road

Innviet i Lund sentrum i 2020. Cirka 1 kilometer. Konduktiv teknikk. Henter elektrisiteten fra en aluminiumsskinne som delvis ligger oppå veibanen og delvis er frest ned i asfalten. Benyttes av bybusser, men fungerer både for tungbiler og personbiler. Pågår fram til 2023.

Smartroad Gotland

Første etappe ble aktivert våren 2020 på veien mellom Visby och Visby lufthavn. Resten settes i trafikk senhøsten 2020. Induktiv teknikk. Henter strøm fra kobberspoler innebygd i gummimatter som er frest ned under asfalten. Benyttes av lastbil med henger og flybuss. Pågår fram til 2022.

I tillegg vil det komme en pilot på E 20 mellom Hallsberg og Örebro eller på vei 73 mellom Västerhaninge og Nynäshamn. Cirka 25 kilometer. Valget av teknikk skjer i 2021. Innvielse i 2023.



Elvåg E16



eRoadArlanda ble innviet i april 2018



Smartroad, veibanen med kobberspolene gjennomskjært.



Stefan Tongur, Electreon AB



Smartroad Gotland, el-lastebil på induktiv elektrisk vei utenfor bymuren i Visby.



Smartroad Gotland, prøvekjøring med lastebil på induktiv elektrisk vei.



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**



ANSTENDIGE VILKÅR AVGJØRENDE

DET ER INGEN TVIL OM AT BUSSEN ER DET TRANSPORTMIDDELET SOM GIR MEST KOLLEKTIVTRAFIKK FOR PENGENE - DETTE SAGT UTEN AT VI ØNSKER Å SNAKKE NED TOG ELLER TRIKK, SOM SELVSAGT HAR SIN KLARE BERETTIGELSE I HELHETEN.

Kollektivtrafikken er helt avgjørende for transportsystemet i samfunnet, og busstransportens muligheter til fleksibilitet, raske endringer og tilpassinger etter behov og kapasitet, gir bussen fortrinn de skinnegående kollektivalternativene ikke har. Vi trenger bussen! (La meg bare kort legge til her at dette også gjelder individuell transport som bil og sykkel. Hver til sin tid, sted og anledning: dag, kveld, by, land, hyttetur osv.)

Egen mulighetsstudie

Vi har nå så vidt begynt på en rivende utvikling i elektrifisering av bussmarkedet. Det er allerede registrert noen få hundre elektriske busser i kollektivbud, noe som for alvor startet i fjor og vi forventer en sterkt økende andel el-busser fremover. Det blir spennende å følge utviklingen i dette teknologiskiftet.

Hvordan el-bussene fungerer i trafikken vet nok bladet Ykestrafikk lesere

mer om enn meg, men jeg har ikke hørt annet enn at dette er i ferd med å gå seg til bra.

Elektrifisering av lastebiler går svært mye saktere enn hva som er tilfelle for busser. Her betyr blant annet totalvekter og annet en del mer og dette er nok et langt lerret å bleke.

BIL har gitt ut en «mulighetsstudie» hvor vi gir våre vurderinger av hva som skal til, tidshorisont, insentiver og så videre, på veien mot nullutslipp for busser, lastebiler og varebiler, sett opp mot måltall i Nasjonal Transportplan (NTP).

Studien ligger på vår nettside: www.bilimportorene.no

El-busser blir billigst

På kostnadssiden er el-busser fortsatt dyrere enn tradisjonelle dieselbusser, men dette vil endre seg til det motsatte, vedlikeholdskostnadene også. Som

et eksempel på det siste, kan jeg nevne at vedlikeholdskostnadene for en elektrisk personbil allerede er omtrent halvparten av hva de er for en bensin- eller dieselbil.

Avgasskrav Euro VII (7), som vil gjelde om 4–5 år, vil gjøre dieselbusser vesentlig dyrere, mens kostnaden for el-busser samtidig vil ha gått mye ned i løpet av de samme årene, slik at dette vil være medvirkende til overgang til nullutslippskjøretøyer.

Sikkerhet avgjørende

Kollisjonssikkerhet for busser vet vi er et tema som selvsagt opptar sjåførene. Her er jo ikke bybusser blant de aller sikreste og ulykker har skjedd. EU-krav er det som styrer bussteknologien også i Norge og her kan vi være enig i at det går litt sakte fremover.

Derimot vil stadig flere førerassistentsystemer gjøre også bybusser vesentlig sikrere.

«Avgasskrav Euro VII (7), som vil gjelde om 4–5 år, vil gjøre dieselbusser vesentlig dyrere, mens kostnaden for el-busser samtidig vil ha gått mye ned»

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

BILIMPORTØRENES LANDSFORENING (BIL)

BIL assosieres kanskje mest med personbiler, men våre medlemmer importerer også de aller fleste nyttekjøretøyene som selges i Norge. Derfor er BIL opptatt av bussmarkedet og kollektivtrafikken det betjener.

BIL har 25 importører som medlemmer, hvorav alle er fabrikkrepresentanter i Norge.

Bil- og transportbransjen har ved noen anledninger samarbeidet om dette, ved yrkesmesser og lignende, noe jeg ønsker at vi kan gjøre mer av! Dette er et stort samfunnsansvar, men også et ansvar for oss som er i næringen om å snakke positivt om jobbene våre og mulighetene som finnes.

Avslutningsvis vil jeg si tusen takk til redaktør Arne for den hyggelige invitasjonen til å skrive «gjestebud» i Yrkestrafikk! Videre ønsker jeg alle en så bra og trygg som mulig «Korona-vinter»!

Tore Lillemork, teknisk direktør i Bilimportørenes Landsforening (BIL)



Bussprodusentene kjemper om oppmerksomheten på de store bilmessene. Her akrobatoppvisning på spanske Irizars stand under Busworld i Brussel 2019. Foto: Arne Danielsen

Norske vei- og føreforhold er mer eller mindre ekstreme i forhold til i land lenger sør i Europa og busskjøring på vinterføre – også i byer – kan være veldig krevende. Norske, erfarne sjåfører har her en helt unik kompetanse. Likevel er det ikke enkelt for eksempel å legge på kjetting på en bybuss, hvor det er trangt rundt hjulene og ikke lett å komme til.

Hvordan kompetansen på vinterføre er for sjåfører som ikke er fullt så erfarne, og kanskje kommer fra land hvor det aldri er vinter, er nok også et spørsmål. Som bransje har vi et ansvar for alltid å holde trykket oppe på sikkerhet.

Jeg har selv «lappen» på alt som er tungt og kan jo prøve meg med at jeg har litt greie på dette fra egne erfaringer, men jeg kjører alt for lite buss og lastebil, så her får jeg nok være veldig forsiktig.

Anstendige vilkår

For å holde busstransportens helt avgjørende rolle i hevd, sammen med å opprettholde det høye kompetansenivået vi har blant mange norske og andre sjåfører, er det avgjørende med anstendige arbeids- og lønnsvilkår for sjåførene.

Busser og lastebiler blir mer komplekse og avanserte de kommende årene, med stadig nye førerassistert- og andre systemer, kommunikasjon med omverdenen («oppkobling») og så videre, noe som igjen medfører økte krav til sjåførkompetansen.

Utfordring med rekruttering

Dette bringer oss også inn på rekruttering, hvor vi har felles behov for bil- og transportinteressert ungdom, enten det er som buss- og lastebilsjåfører, eller som tungbilmekanikere i våre medlemmers verksteder. Her har vi store utfordringer!

HVORDAN SIKRE REALISTISKE RUTETIDER?

BUSSJÅFØRYRKET KAN VÆRE TRAVELT. MARGINENE ER SMÅ, OG RUTENE KAN VÆRE TRANGE. I BUSSBRANSJEAVTALEN STÅR DET KLART AT RUTEN SKAL SETTES OPP MED REALISTISK RUTETID OG TID TIL PERSONLIG BEHOV. OPPLEVER DU AT RUTEN DU KJØRER ER FOR STRAM? I DENNE ARTIKKELEN VISER VI DEG HVORDAN DU KAN TA DETTE OPP MED BEDRIFTEN.

Steg 1 – Hvilke ruter er problematisk

Det første du må gjøre er å finne ut hvilke ruter som er problematiske. Er det en bussrute som alltid er for sen til endeplassen? Finn frem til hvilke bussruter du ønsker å endre.

Steg 2 – Samle dokumentasjon

Det er viktig at du kan bevise at rutene er for stramme.

Er det slik at sjåfører ofte er for sene på ei rute, er det viktig at dette dokumenteres. Skriv avviksmeldinger hver gang dere er forsinket. Ta vare på avviksmeldingene. Dette er viktig dokumentasjon videre.

Steg 3 – Gjør bedriften oppmerksom på forsinkelsen

Du har nå god dokumentasjon for å bevise forsinkelsen. Det er nå på tide å vise dette til bedriften.

Send en e-post til bedriften hvor du ber om et møte. (Se faktaboks).

Steg 4 – Forhandlinger med bedriften

Forhandlinger behøver ikke være vanskelige. Fortell hvilke ruter dere mener er for trange. Vis dokumentasjonen.

Om bedriften er enig er problemet løst.

Om bedriften er uenig kan dere skrive en uenighetsprotokoll.

Steg 5 – Uenighetsprotokoll

Skriv kort og greit hvilke ruter dere mener er for trange. Vis til avviksmeldingene dere har skrevet. Gjør dere det har dere en god protokoll. (Se faktaboks)

Steg 6- Send protokollen til Yrkestrafikkforbundet

Straks dere har denne protokollen kan vi hjelpe dere videre. Send protokollen til tariff@ytf.no

Krav om forhandlinger

Det har vært mange forsinkelser på linje X. Flere sjåfører forteller at det ofte ikke er mulig å komme inn på fastsatt tidspunkt på endestasjonen på denne ruten.

Vi mener dette er et brudd på Bussbransjeavtalen § 4.3 «Forsinkelse».

Det står her at: Det er partenes forutsetning at ruten settes opp med realistisk rutetid og tid til personlig behov.

Ber i den forbindelse om et møte om denne saken.

Viser til Hovedavtalen § 2-3.

Mvh. Navn
Tillitsvalgt YTF



Vanskelig føre og værforhold kan føre til forsinkelser som det bør tas hensyn til. Her fra Tromsø. (Foto: Marina Heyerdahl)

PROTOKOLL

Den 26.10.2020 ble det avholdt forhandlinger etter arbeidsmiljøloven i lokalene til Buss AS.

Til stede: Tillitsvalgt, HR-sjef

Bakgrunn for møtet: Realistisk rutetid

YTFs syn: Det er stadige forsinkelser på rute nummer X.

Viser til flere avviksmeldinger pga. forsinkelser på denne ruten.

YTF mener at ruten ikke er satt opp med realistisk rutetid. Dette er i strid med Bussbransjeavtalen 4.3.

Bedriftens syn:

Partene forhandlet uten å komme til enighet.

Yrkestrafikkforbundet varslet at saken sendes til Yrkestrafikkforbundet for videre behandling.

26.10.2020

Tillitsvalgt

HR-sjef

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

IKKE VEKTEGGE PENSJONISTENE?

I NRK PROGRAMMET DAGSNYTT 18, 12.NOVEMBER 2020, AVKLARTE TO POLITISKE GRUPPERINGER SIN POSITIVE HOLDNING TIL Å RETTE OPP DE STORE SKJEVHETENE I FORHOLD TIL PENSJONISTENES GODTGJØRELSER, OGSÅ KALT PENSJON. OG DET SYNES NÅ BEKREFTET AT DET ER FLERTALL I STORTINGET TIL Å FÅ NEVNTE UVERDIGE FORHOLD ENDRET.

«YS-lederens verbaliserte holdninger er ikke bare utrolige, men også avskyelige»

I samme program deltar også YS' leder, som i klartekst tar sterk avstand fra det et solid flertall i Stortinget argumenterer for. Han argumenterer for at dagens uverdige ordning er tilstrekkelig, og at et tilfeldig innspill fra et lite forbund (Pensjonistforbundet med sine 250 000 medlemmer!) ikke kan, eller skal, vektlegges, og begrunner det med at dette blir særdeles kostbart for nye og yngre arbeidstakere.

YS-lederens verbaliserte holdninger er ikke bare utrolige, men også avskyelige. Han har tydeligvis ikke fått med seg at YTF sine pensjonister er kollektivt tilsluttet Pensjonistforbundet, og som gjennom sine tillitsvalgte (styret i YTFP) har arbeidet aktivt, gjennom mange år, for å få rettet opp de påviselige skjevheter dagens ordning har.

Det er disse forhold et flertall i Stortinget nå vil rette opp, men som bagatelliseres av YS' leder. Den type lederskap, inngir ingen tillit.

Om ikke YS' leder beklager offentlig sine holdninger og uttalelser, er det grunn til å anta at det blir tema på YTF sitt landsmøte høsten 2021. Som det går frem av innlegget ser styret i YTFP meget alvorlig på saken, og vil derfor, så snart koronasituasjonen tillater det, be om et møte med forbundsleder og generalsekretær.

Dette for å avklare vårt forbund sin holdning til saken.

Styret anmoder forbundsleder/ generalsekretær om å invitere YS-lederen til møtet.

*Hilsen styret i
Yrkestrafikkforbundets pensjonistforening*

*Arnold Tveit, Leder
Karsten A. Larsen, Nestleder
Leif O. Westerheim, Sekretær
Harald S. Eilertsen, Styremedlem*



Superveteraner så hverandre stevne på YTFs forrige landsmøte i 2016. Fra venstre tidligere generalsekretær og leder for pensjonistforeningen Erling Bakken, tidligere nestformann og æresmedlem Kolbein Totland, tidligere opplæringsleder og æresmedlem Arnold Stenehem og tidligere leder for kontrollkomiteen og æresmedlem Harald Eilertsen.

ÅRSMØTE I STEINKJER

DA HAR VI AVHOLDT ÅRSMØTET I AVD. 17 PÅ VERDAL HOTELL. HOTELLET HADDE GJORT ALT KLART MED UTPLOSSERING AV STOLER I GOD KORONAAVSTAND BÅDE I MØTEROM OG SPISESAL SAMT STRATEGISK PLASSERTE HÅNDDISPENSERE. TOTALT VAR VI 34 DELEGATER, NOE VI ER GODT FORNØYD MED. STEMNINGEN VAR GOD OG BAR PREG AV OPTIMISME.

«Vi har også i høst startet opp vår egen facebookside som allerede har fått 50 medlemmer»

I årsmeldingen ble vi blant annet orientert om vår seier når det gjelder 10 minutter til innsett og uttak i pausen på deltskift der det var utelatt. En gammel avtale som hadde blitt visket ut.

Mange medlemmer hos Fellesforbundet vil her få seg en aha-opplevelse når de ser hva vi har fått til for alle sjåførere som ikke hadde det. Mange planer ble endret fra 2. november uten at sjåførene egentlig visste hvorfor og at det var YTF sin fortjeneste.

Vi jobber også aktivt med å få godkjent konsernansiennitet. Bruken av ekstrahjelp, oppfylning av ledige planer og avlønninger er andre arbeidsoppgaver som vi jobber med.

Vi registrerer også at Fellesforbundet har blitt flinke til å henge seg på og være enige med oss i stadig flere saker da de selv har lite saker de selv kommer med.

Vi har også i høst startet opp vår egen facebookside som allerede har fått 50 medlemmer. Vi får på denne måten spredd informasjon raskere enn noen andre i bedriften. YTF-medlemmene



Deltakerne på årsmøtet i Steinkjer holdt god korona-avstand.

kan med det sitte rundt kaffebordene og kose seg med at de har den nyeste informasjonen å komme med. Det er viktig for oss nå når det skjer så mye rundt anbudsvinneren i 2021 VY.

Av saker var temaet om VY sin inntreden i vårt område fra høsten 2021 den største. Hos oss har det alltid vært lokale aktører og dette er første gangen vi får en ny aktør over hele området.

Etter streiken har vi fått tre nye medlemmer og vi har nå passert 70 aktive medlemmer noe som betyr at vi vil bli den største YTF-avdelingen i VY. Det er ekstra gledelig at alle tre var med på årsmøtet.



Styremedlem i regionstyret Trøndelag, Ove Olsen til venstre og leder i avd. 17, Jan Ole Grande til høyre, holder i banneret.

Hele styret med Leder Jan Ole Grande ble gjenvalgt, og Jan er også vår Hovedtillitsvalgt i Trønderbilene.

Tekst og foto: Ole Moen

PORTRETT



SIKKERHET, SAU OG SAMHOLD

«Jeg husker da rapporten fra Nafstad-ulykken ble lagt fram på en konferanse i Gøteborg i fjor. Jeg satt sammen med næringspolitisk sjef Jofri Lande i NHO Transport og utbrøt spontant: «Dette skal vi ta tak i», forteller regionleder og forbundsstyremedlem Svein Roger Skoglund i YTF. Nå følger han opp med å organisere en stor konferanse om kollisjonssikkerhet for bussførere.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Vi treffer Svein Roger i Bodø i november. Egentlig skal konferansen om kollisjonssikkerhet avholdes akkurat da, med alt som kan krype og gå av gjester, fra samferdselsministeren og nedover. Dessverre måtte stevnet utsettes som følge av koronapandemien. I stedet planlegges et nytt initiativ 20. mars.

- Det har vært en stor oppgave å gi seg i kast med, men kjempeviktig å få

gjort noe med. Vi har heldigvis et ressurssterkt kontaktnett å spille på, og er glad og rørt over at så mange slutter opp og vil bidra.

For nordlendingen har det vært lærerikt og inspirerende å arbeide med et prosjekt som ikke bare har nasjonal betydning, men vil kunne bety en forskjell på liv og død for bussjåfører over hele verden. Han, som startet sin fagligpolitiske karriere på et meget lokalt plan:

Halsa og Ørnes

- Vi hadde ei aksjonsgruppe for å utbedre fylkesvei 452 her i distriktet. Den var så humpete at bussen slo nedi både foran og bak, selv om vi bare

kjørte i tredve. Grappa møtte opp i Fylkestinget og møtte både posisjon og opposisjon. Vi fikk med fylkesråden ut for å se med egne øyne hvor ille forholdene var, og hun utbrøt at «det er første gang jeg opplever at veien er enda dårligere enn beskrevet i klagen». Vi fikk til slutt 60 millioner til å ruste opp veistrekningen.

Veien det er snakk om går mellom Halså og ferjestedet Vassdalsvik, geografisk temmelig midt i Norge, ved Polarsirkelen mellom Bodø og Mo i Rana i Nordland fylke. Ørnes er administrasjonssenter i Meløy kommune, som har en gul valmue på blå bunn som kommunevåpen, en blomst karakteristisk for Svartisen, Norges nest største isbre og Nord-Europas mest lavtliggende – på det laveste kun 20 meter over havet. Halså er dessuten hjemstedet til den lokale bussjåføren Svein Roger Skoglund.

«Konsulenten, vanligvis en mann av få ord, utbrøt at «himmelen var svart»»





Drøm om dyrehold

- Jeg vokste opp på en gård i ei bygd der det var langt mellom hvert hus. Allerede som liten gutt hadde jeg drømmen om å drive med dyr, og startet tidlig med kaniner. Tror jeg var oppe i hundre stykker på det meste.

Morfaren drev gården fram til 1970, da ble den nedlagt. Faren var fisker og mye ute på havet, mens moren hadde ansvar for den lokale butikken. Tante og onkel drev med sauer, og Svein Roger var med på sauesanking fra han var en neve stor. Allerede da var han fast bestemt på å bli sauebonde, en drøm han fulgte opp ved å ta en toårig landbruksskole i Mosjøen etter folkehøgskole og gymnas.

- Sammen med broren min kjøpte jeg på midten av åttitallet ti sauelam og startet med å restaurere den hundre år gamle gården.

Bonde og bussjåfør

På samme tid begynte han å kjøre buss. Lappen tok han i militæret, og kun få dager etter dimming fikk han jobb i Boldevins Bilruiter, et svært lokalt busselskap som på åttitallet hadde 55 ansatte og 45 kjøretøyer. De første par månedene var han på godsbil, inn-til han høsten 1984 begynte å kjøre buss. Noe han har fortsatt med til dags dato.

59-åringen har fortsatt den samme gården i Bjærangsfjord, selv om han nå har flyttet et lite stykke unna til Halså med kone og barn. Han er i det hele solid lokalt forankret. Seks flotte barnebarn har det også blitt. Alt som tenåring ledet han stedets idrettslag og

fikk der vist fram solide lederegenskaper. I seinere år har han engasjert seg politisk i lokallaget i Kristelig Folkeparti, der spesielt familiepolitikken er hjertesaken. Dessuten spiller han tuba i Halså Hornmusikk når tida strekker til.

Kombinasjonen bonde – bussjåfør har i mange år vært ganske vanlig på landsbygda, der for eksempel pausen i et delt skift ble effektivt benyttet til gårdsarbeid. Bussførerlønna supplerte inntektene fra landbruket som kunne variere kraftig.

Langrute på anbud

- I oktober 1984 meldte jeg meg inn i YTF. Selv om jeg til å begynne med ikke var tillitsvalgt, ble jeg fort talsmann, en som sa ifra. Det er ikke sånn at jeg har kjempet meg til posisjoner, det har heller vært snakk om å bli nødet. Men jeg kom med i styret, og har nå ledet i avdeling 60 Glomfjord i snart tjue år. Dessuten sitter jeg i styret i Nordlandsbuss og diverse utvalg. For ni år siden ble jeg forespurt om å bli regionleder i Nordland. «Du tør å ta ordet, vil du gå inn som leder? Vi skal bakke deg opp.»

Rent jobbmessig ble perspektivet utvidet til fylkesnivå da han gikk over fra lokalkjøring rundt Glomfjorden til i 1993 bli fast sjåfør på den atten mil lange ruta fra Halså til Bodø. Kystveien byr på et landskap så vakkert at det kan ta pusten fra deg.

- I 2008 ble kjøringen lagt ut på anbud, og det viste seg at selskapet som vant hadde kjøpt inn busser som var dårlig egnet for langkjøring. De

var mangelfullt utstyrt og hadde for dårlige seter til vårt bruk. Da skrev vi til fylket at kravspesifikasjonen ikke holdt mål, og jeg sa fra til selskapet om at sånn kunne vi ikke ha det. Femten måneder senere fikk vi busser med god standard. Sånn startet arbeidet vårt med å få bedre anbud, og viste at det nytter å ta opp ting, sier Svein Roger, som nå vil bruke tilsvarende metoder til også å bedre sikkerheten for bussjåførene.

Lamming og slått

Som sauebonde var han like resultatorientert, og ble belønnet med fat og krus fra landbrukssamvirket Nortura; fatet gis kun til de 25 beste i landet. På det meste hadde brødrene Skoglund opp mot 400 småfe. Fra år 2000 overtok Svein Roger eneansvaret for saueholdet. Det krevde sin mann ved siden av å være familiefar og bussjåfør.

- Vi var mye plaget av rovdyr, særlig var jerven brutal, men også gaupa kunne være ille. En gang lå sauekadavrene strødd, og da konsulenten kom for å registrere tapene, lettet rundt tretti ørner fra åtslene. Konsulenten, vanligvis en mann av få ord, utbrøt at «himmelen var svart».

Svein Roger understreker likevel at bussjåføreryket har vært den viktigste gjeskjeften.

- Jeg har aldri satt gården foran. Dermed var det å sette av feriene til lamming og slått. Sommeren 2006 dro vi på bilferie, og barna – jeg har tre – lurte på om far hadde fått solstikk som endelig ville på ferie. Det har da blitt noen ferier etter hvert, på camping eller med bobil, men det er nok en av mine største svakheter at jeg ikke er så flink til å koble av. Jeg stiller opp når det trengs, sier ja til det meste. Mye skal innom meg, og noen ganger føler jeg meg som sjuende far i huset.

«I år hadde jeg plutselig fire ukers ferie, det var uvant»

YTF for fullt

I fjor måtte han likevel kaste inn håndkleet og slutte som gårdbruker. Det ble rett og slett for mye med full stilling som sjåfør pluss familie pluss korps (der han kun har tid til å delta på halvparten av øvelsene) pluss politikk pluss forening, samt dialogforum og mange utvalg med fylkeskommunen.

- Eneste som er igjen er et styreverv i saueforeninga. I år hadde jeg plutselig fire ukers ferie, det var uvant, sier veteranen, som gleder seg til å engasjere seg enda mer i YTF.

- Jeg var ikke selv tatt ut i streik, men følte at det var vondt å oppleve hvor mye uberettiget kritikk som ble rettet mot YTF etterpå, mye var så usaklig at det ikke var mulig å argumentere mot det på en konstruktiv måte. Det følte så urettferdig, for vi har virkelig et unikt fellesskap her i forbundet, her er vi hverandres beste venner. Jeg er opptatt av å være konkret, korrekt og saklig, ikke nødvendigvis konkurrere om å bruke store ord, verken innbyrdes eller overfor arbeidsgiver. Dessuten skille sak og person. Det skylder vi hverandre som arbeidskamerater, uansett hva vi mener og hvor vi er organisert. Vi må holde fred med hverandre, formaner Svein Roger Skoglund avslutningsvis.



Avgjørende å kunne høres når det trengs. (Foto: Privat)



Opptatt av bussførernes kollisjonssikkerhet. (Foto: Privat)



Musikalitet og samspill er nødvendig. (Foto: Privat)



Agent 006 på representantskapsmøte i YTF. (Foto: Arne Danielsen)



Bæ bæ lille lam. (Foto: Privat)



Ikke verdens største traktor. (Foto: Privat)



Den første bilen Svein Roger kjørte i Bodevins Bilruiter – en Volvo 86. (Foto: Privat)



Viktig å sitte oppreist. På Hamsunsenteret. (Foto: Arne Danielsen)



Ved ferjekaia på Ørnes, med kollegaene Arne Kjell Bakken og Fred Inge Skille. (Foto: Arne Danielsen)

«SNIKKSNAKK OG TYSKE TANGOER»

DET FORSKES PÅ DET MESTE, BLANT ANNET PÅ HVORDAN MUSIKK PÅVIRKER OSS SOM SJÅFØRER. KANSKJE ER TYSKE TANGOER DET TRYGGESTE Å LYTTE TIL BAK RATTET – ELLER HVA MED HORIZONTAL HEISMUSIKK?

«Vidar Lønn Arnesen fikk en stund velge plate, men dette ble raskt for vovet»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Forskning dokumenterer det vi alle vet fra før, at hva slags musikk vi lytter til bak rattet påvirker både hastighet og trafiksikkerhet. Et eldre svensk eksempel forteller om en kvinnelig bilist som var så begeistret for Christer Sjögren og Vikingarna at hun kjørte av veien.

Ellers er det visstnok dokumentert at rockemusikk får oss til å trykke hardere på gasspedalen, mens alt for rolige låter øker faren for å sovne hvis du er trøtt eller deppa. Så, hva bør yrkessjåfører lytte til?

Trafikk og musikk

Mange av våre godt voksne lesere husker antakelig radiomagasinet «Trafikk og musikk», som man kunne lytte til på radioen hver lørdag fram til slutten av åttitallet.

Programmet startet opp allerede i 1960, ikke helt tilfeldig i det samme året som rasjoneringen på kjøp av personbiler ble opphevet i Norge. «Trafikk og musikk» var svært populært og hadde på det meste rundt en million lyttere.

Programleder var Oddvar Folkestad, som opptrådte som den vanlige bilists forsvarer overfor veimyndigheter, forsikringsselskaper og politi. Som fast gjest i studio i ti år var politiets Leif N. Olsen, også kalt «UP-Olsen».

Folkestad sto også for musikkvalget, og en religiøs plate og en tango var fast innslag i alle programmene. Pop-musikk var uglesett. Vidar Lønn Arnesen fikk en stund velge plate, men dette ble raskt for votet. Programmet holdt på inntil Folkestad gikk av med pensjon i september 1989 etter mer enn fire tusen sendinger på lufta.

Autofahrer unterwegs

Vi skal ikke se bort fra at «Trafikk og Musikk» var inspirert av det østerrikske radioprogrammet «Autofahrer unterwegs» (Bilist underveis) med daglige sendinger i utrolige 42 år, fra 1957 til 1999. Programmets opprinnelige motto var «Med musikk og reiser».

Også her var musikkvalget å regne som relativt konservativt, med folkemusikk, korpsmusikk og slagere som sentrale ingredienser. Storbandlåten «Blende auf!» var alltid vignetten. Mellom musikkinnslagene ble det servert nyheter, værmelding og for eksempel beskjeder om stjalne biler.

Sendingene var basert på at de veifarende i Østerrike kun kjørte i relativt korte strekk på motorveien, og at mange personbiler heller ikke var utstyrt med bilradio. Derfor gikk også «Autofahrer unterwegs» på lufta ved middagstid da de fleste bilister stoppet ved en veikro for å spise og høre på radio. Dette var også ofte tilfelle. Selvfølgelig var heller ikke alle lytterne bilister.

Horisontal heismusikk?

Den svenske trafikkikkerhetsforskeren Carin Öblad har påvist at mange setter sammen sine egne spillelister for kjøring. Mange snakker også varmt om kjørevennlig musikk som passer trafikkrytmen. Dette tok bilutleiefirmaet Europcar på alvor, og hyrte inn den berømte elektronika-artisten Håkan Lidbo til å utvikle musikk basert på forskningen.

Ett spor ble utarbeidet for hver kjøresituasjon, for eksempel skulle kuttet «night track driving» hjelpe folk til å holde seg oppmerkssomme under nattkjøring.



Det finnes all slags musikk, men hva er best å lytte til bak rattet?

Musikken ble først servert i Europcars leiebiler, og siden tilbudt alle. Kampanjen fikk massiv oppmerksomhet i svenske media.

Som kjent er smaken som baken, og hvorvidt musikken fungerer er vel avhengig

av om man liker sjangeren elektronika. Om man synes dette minner om horisontal heismusikk, er muligens «Highway to hell» et bedre alternativ.

✉ redaksjonen@ytf.no

KONTAKT OSS PÅ TLF **40 60 37 00**

TAST 1 - ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 - MEDLEMSSERVICE



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



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



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



**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



**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



SE TIL RUTER!

Kollisjonssikkerheten på dagens busser er katastrofalt dårlig. Vi kan dø på jobb selv i relativt lave hastigheter. Derfor er initiativet Ruter tar for bedre sikkerhet viktig og så riktig. Det fortjener Ruter honnør for.

I etterkant av Nafstad-ulykken i 2017 og på bakgrunn av Statens Havarikommisjons sikkerhetstilrådninger bestilte Ruter en rapport fra TØI. Målet var å få belyst de trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av kravene som stilles i kontraktene med operatørene. Rapporten var klar tidligere i høst.

Rapporten er basert på gjennomgang av dokumentasjon og statistiske data for ulykker, intervjuer av personer i fagforbund og arbeidsgiversiden, litteraturanalyse med mer. En spørreundersøkelse ble gjennomført blant i overkant av tusen bussjåfører fra hele landet.

Bredt perspektiv

Selv om kollisjonssikkerhet er et viktig tema i rapporten, ser den bredt på trafikksikkerhet. Den drøfter ulykker som involverer andre trafikanter (som bilister, syklist, fotgjengere og el-sparkeyklistere) og ulykker som skyldes veiens beskaffenhet. Også ulykker som involverer passasjerer ble inkludert, som fallulykker i buss og ulykker ved av-/påstigning.

Blant svarene fra sjåførene som deltok på spørreundersøkelsen kommer det klart frem at de opplever tidspress og stress daglig. Dette gjelder ikke bare sjåførene som kjører i Ruters område. 46 prosent sier at de daglig må bråbremse for syklist, mens 40 prosent måtte bråbremse for elbil eller sykkel i kollektivfeltet. 33 prosent har måttet bråbremse daglig for bilister og 30 prosent har måttet stoppe daglig for el-sparkeykkel og fotgjengere.

Kan gjøre mer

Flere av de intervjuede la vekt på at Ruter kan påvirke trafikksikkerheten. Dersom Ruter stiller flere krav, vil det bidra til bedre trafikksikkerhet. På den måten kan Ruter i enda større grad bidra til økt trafikksikkerhet i fremtiden.

Dette følges opp i forskningsrapporten, der hypotesen er at Ruter kan gjøre mer, det vil si kreve mer i kontraktene, og at dette vil kunne føre til økt trafikksikkerhet.

Blant tiltakene som foreslås i rapporten er: Stille krav til organisatorisk sikkerhetsarbeid hos operatørene (busselskapene) i form av tiltak for sikkerhetskultur, sikkerhetsstyringsystemer og flåtestyringssystemer innrettet mot sikkerhet. Av tekniske tiltak ble kollisjonssikkerhet for bussførere og blindsoner varsling nevnt.

I tillegg foreslår rapporten to tiltak som kan ha indirekte påvirkning på trafikksikkerheten: Tiltak for å redusere stress hos sjåførene (fleksible rutetider eller takting) og risikoanalyser for å vurdere samspillet mellom veg og buss.

R29 ikke nok

Jeg vil rette en stor takk til Ruter for at de går foran og tar sjåførenes sikkerhet på alvor. Der feige politikere sier at vi ikke kan ha særnorske regler, tør Ruter å stille krav og undersøke muligheten for å stille enda flere krav for å øke kollisjonssikkerheten.

Dessverre er R29-kravet som de stiller, på langt nær nok. R29 sikrer bussen midt i fronten på en bedre måte enn tidligere, men ikke på sidene i fronten. Det er bekymringsfullt å vite at selv om bussene i Nafstadulykken i Ulensaker og på i Sørås i Bergen hadde

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



vært utstyrt etter R29-regulativet, er det ikke sikkert at det hadde endret utfallet vesentlig.

Flere må på banen

Derfor må Ruter gjøre langt mer enn hva de allerede har gjort. De må stille nye og strengere krav til kollisjonssikkerhet. Minst like viktig er også at de øvrige administrasjonsselskapene og fylkeskommunene kommer på banen, fordi «en svale gjør ingen sommer». Dessverre har det vært tyst derfra til nå. Nå må alle se til Ruter og ta sjåførenes sikkerhet på alvor. Bussjåførene er tross alt ambassadører for kollektivtrafikken deres og for fylkeskommunen deres.

Rapporten er langt mer omfattende enn det som gjengis her og kan leses her: <https://www.toi.no/publikasjoner/trafikksikkerhet-i-buss-transport-en-analyse-av-kravene-som-ruter-stiller-til-bussoperatørene-i-kontrakter-article36480-8.html>



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

GEN2 - FARTSSKRIVERKURS HOS FARTSKRIVER AS

YRKESTRAFIKKFORBUNDET UTVIDER STADIG MED NYE SAMARBEIDSPARTNERE.

DETTE ER VELDIG HYGGELIG OG TILFØYER FORBEDREDE KOMPETANSE PÅ FLERE FELT.

Tekst og foto:
**TOR ARNE KORSMOE &
HÅVARD BOVIM GALTESTAD**

Yrkestrafikkforbundets utskremte medarbeidere var med på en dag av et kurs om de nye fartsskriverne. Disse blir omtalt som smartskrivere. Er noe usikker på hvor smarte fartsskriverne er, så vi stilte dem noen enkle spørsmål. Vi fikk ikke noe svar, derimot fikk vi mange gode og informative svar av Lars Otto Rovde hos Fartskriver AS.

Obligatorisk for verkstedkort

Deltakerne ble vist og fortalt om de nye skriverne. Alle satt ved et simulatoroppsett og gjennomførte praktiske oppgaver. Kursdeltakerne var mekanikere som kalibrerer fartsskriverne. Kurs er obligatorisk for å få nytt verkstedkort.

Vi anbefaler sjåfører å vite hvor kalibreringsmerkene er plassert, for dette er dokumentasjon på at skriveren er kontrollert og kalibrert i henhold til gjeldende regler. Kalibreringsmerkene er anbefalt plassert langt nede i dørkarmen på lastebil. På buss er det noe mer utfordringer, men der det er praktisk mulig: sammen med

id-skiltene. De er gjerne plassert ved i inngangsdøra foran.

Ny generasjon

Fartskriver AS forhandler VDO som har kommet med en ny fartsskriver versjon 4.0. (smartskriver). Forskjellen på utsendet fra versjon 3.0 er uttaket bak, men innvendig har det skjedd store forandringer. Det må bare oppleves! Derfor håper vi at alle som bruker eller skal begynne å bruke denne nye modellen får opplæring.

Når sjåførkortet settes inn i versjon 4.0. for første gang, spør skriveren om godkjenning av bruk av smartskriver. Dette er ingen overvåkning, kun registrering av data hos arbeidsgivers systemer for kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Med den nye GNSS teknologien (Global Navigation Satellite Systems) vil kjøretøyets posisjon automatisk bli registrert i fartsskriveren hver tredje time. Det er kun kjøretøyposisjon som blir logget, ikke sjåføren.

Fjernavlesning

Det er over 800 nye krav til nye smartskrivere i forhold til tidligere versjoner. Dette for å sikre dataflyt og minimere sjansene for feil og juks. Blant annet er det slik at givene til

skriveren og skriveren blir programmert sammen, og ikke kan programmeres.

Avlesning av kjøretøy kan med det nye systemet gjøres ved fjernavlesning. Det gjøres etter samme prinsipp som ved bompaseringer. Avlesningen kan gjøres av kontrollmyndigheten (Statens Vegvesen/ Politiet). Avlesningsboksene kan settes opp ved kontroller eller monteres på kjøretøy.

Det kanskje ikke alle er klar over er at dersom man benytter et kjøretøy som har tillatt totalvekt under 3500 kg, men kjører med tilhenger slik at tillatt total vogntogvekt kommer over 3500 kg i yrkesmessig trafikk, er man også underlagt kjøre og hviletidsbestemmelsene og må montere fartsskriver.

Takk til Fartskriver AS for en nyttig og informativ dag.



Lars Otto Rovde, er leder kurs- og forhandlernetverk, i Fartskriver AS. Her ser vi han i fridressur på kurset.

