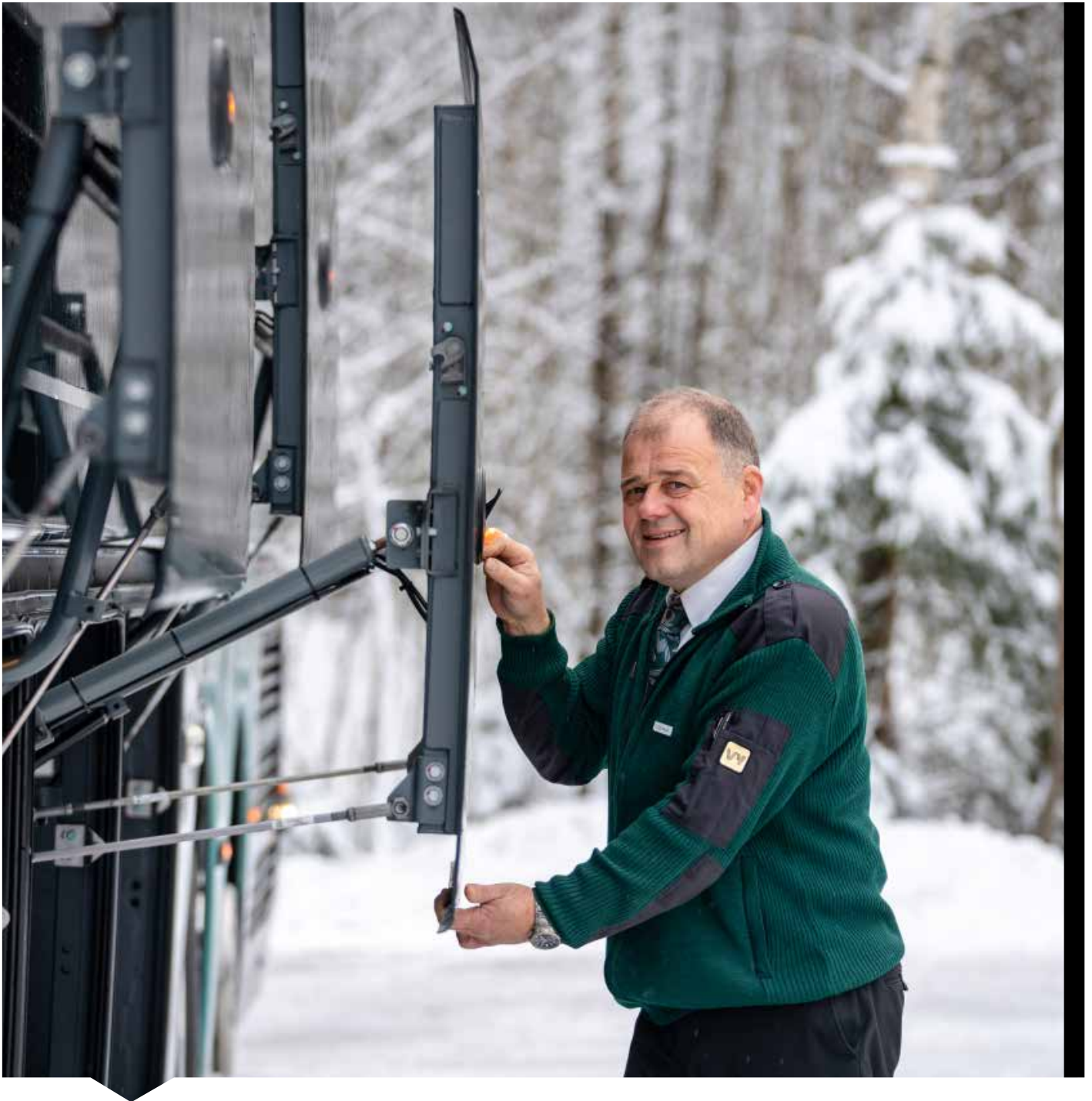


YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

02/2024



TURBIL: TYDELIGERE KABOTASJERAMMER

S 10



ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



EN GOD NYHET I EN
UTFORDRENDE VERDEN:
AMERIKANSKE BUSSJÅFØRER
HAR STARTET EN AKSJON FOR
Å SIKRE SEG KONTROLL OVER
INNFØRINGEN AV SELVKJØRENDE
(AUTONOME) KJØRETØY.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Det hersker faktisk full enighet over hele fjæla om at økt involvering fra vår side utelukkende er til det beste for bransjen»

OPP MED DAMPEN!

Sjåførenes fagforening Transport Workers Union of America (TWU) har inngått en avtale med transportmyndighetene i Ohio som gir dem vetorett over autonome kjøretøy. Kontrakten innebærer ifølge nettavisen *Sustainable Bus Weekly* at fagforeningen må samtykke til implementering av enhver form for autonom kjøreteknologi. Dersom slik teknologi anvendes, må en kvalifisert fagforeningsoperatør alltid være om bord.

Operatør bak rattet

Kontrakten slår også fast at sjåfører og mekanikere ikke kan permitteres eller få lønna redusert som følge av ny eller modifisert teknologi. TWU forsøker nå å etablere presedens for ordningen over hele USA. I løpet av de neste atten månedene vil de gjennomføre forhandlinger om liknende beskyttelse med bussoperatørene i storbyer som Houston, Philadelphia og San Francisco.

Forbundsleder John Samuelsen – som er kvart norsk – sier at de prinsipielt ønsker en operatør bak rattet, men er åpne for en samtale om hvordan teknologi kan hjelpe operatøren i utførelsen av sine plikter eller forbedre sikkerhet og tjenesteleveranse.

Økt involvering

Et apropos til det flotte framstøtet fra våre amerikanske fagforeningskamerater, er den nylig utarbeidete veilederen for økte innflytelse for sjåførene, som du kan lese om i denne utgaven av Yrkestrafikk. Det hersker faktisk

full enighet over hele fjæla om at økt involvering fra vår side utelukkende er til det beste for bransjen.

Andre reportasjer demonstrerer at vi absolutt har gode forslag og løsninger å komme med. Et tredje poeng er at de ledende organer i bransjen ikke akkurat har overbevist på egen hånd, for å si det pent, verken når det gjelder teknikk eller drift.

Plassen vi fortjener

Sjåfør er opprinnelig et fransk ord – chaffeur – utledet av chaffre som betyr varme. En sjåfør er en som holder noe varmt, lett tilpasset norsk språkdrakt: Har dampen oppe! TWU, som med sine 150 000 medlemmer har en aktiv historie, er noe å lære av.

La oss gjøre dette året til et skille, der vi tar den plassen rundt bordet som vi fortjener. I YTFs medlemsmasse finnes kompetanse til å styre hele butikken, bare les denne utgavens portrettintervju eller omtalen av årets tillitsvalgt. Opp med dampen, gode venner!

Arne

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgaver finner du her:

[Yrkestrafikk](#) | [YTF Norge](#)

Også flere av hjemmesidene til lokale YTF-avdelinger har egne arkiver, blant annet avdeling 1 og avdeling 2.



Kan vi stole på tallene?	4
Høyere lønn gir flere sjåførere!	6
Unibuss i «perfekt storm»	8
Tydeligere kabotasjerammer	10
Veileder får Ruter på bedre tanker	12
Med stø kurs!	16
Erling Kragerud	18
Sommel ga tapt lønn	20
Smått og stort	23
Rettigheter som lærling	24
Olav Svandal Til Minne	27
Litt av et sirkus	29
Kollegahjelpen – venn i nøden	32

Forsidefoto:

Per Christian Lind / YTF

GLADIOLA / S 36



Utgiver:

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

Redaksjon:

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

Trykk: Ålgård Offset

✉ post@a-o.no

Prepress og layout:

Silja Digranes
 ☎ 401 79 194
 ✉ silja-d@frisurf.no

Annoncesalg:

Mona Svenning
 ☎ 400 13 909
 ✉ mona.svenning@gmail.com

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.



KAN VI STOLE PÅ TALLENE?

ETTER TI ÅR NESTEN UTEN REALLØNNSVEKST ER LØNNSNIVÅET NEDE PÅ 2014-NIVÅ. I TRE ÅR PÅ RAD HAR REALLØNNA GÅTT NED I NORGE. DERFOR FORVENTER VI SKIKKELIG REALLØNNSVEKST VED ÅRETS TARIFFOPPGJØR, UNDERSTREKET YTFS FORHANDLINGSSJEF MARIUS TRÆLAND PÅ ÅRETS REPRESENTANTSKAPSMØTE. MEN KAN VI STOLE PÅ BEREGNINGSGRUNNLAGET?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Forhandlingsjefen poengterte at reallønnsnedgangen ikke skyldtes vond vilje fra arbeidsgiverne. De trodde og ønsket, akkurat som fagbevegelsen, at forhandlingsresultatet de siste årene ville gi reallønnsvekst. Problemet har vært at det regjeringsoppnevnte beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU) har bommet på prognosene, slik at prisveksten har spist opp lønnstilleggene og vel så det.

Samtidig har lønnsandelen av overskuddene i kongeriket gått ned. Mens lønnstakerne for noen år siden fikk 83 prosent av kaka, har den nå sunket til 72 prosent, oppsummerte Marius Træland. Altså: Mer til eierne, mindre til arbeiderne. Denne utviklingen må endres. Økt kjøpekraft var det overveldende ønsket som kom ut av tariffdiskusjonene på YTFs representantskapsmøte.

Godt frontfagoppgjør

TBU anslår en vekst i konsumprisindeksen på 3,9 prosent fra 2023 til 2024, men understreker at anslaget er usikkert. Usikkerheten er spesielt knyttet til utviklingen i kronekursen, energiprisene og internasjonal prisvekst, presiserer utvalget. De pågående tariffforhandlingene har likevel få andre valg enn å ta utgangspunkt i denne prognosen.

Siden den norske kronen er svak, tjener norske eksportbedrifter - som utgjør frontfaget - gode penger. Alt lå derfor til rette for at frontfaget ville få et godt oppgjør. Etter mekling på overtid ble partene her enige om ei ramme på 5,2 prosent.

Optimistisk regjering

Regjeringen er også optimistisk og har tro på at norsk økonomi er på rett vei. Prisveksten er på vei ned, både i Norge og i verden rundt oss, rentetoppen er nådd og arbeidsledigheten ser ut til å holde seg godt under gjennomsnittet fra de to siste tiårene.

«Mange har merket de krevende årene

vi har vært gjennom, men nå ser det ut som ting skal snu. Vi jobber for og tror at 2024 og 2025 blir lysere for folk, og at folk vil oppleve økt kjøpekraft igjen. Det er en oppfatning vi deler med fagfolkene i Norges Bank og SSB», uttalte finansminister Trygve Slagsvold Vedum, som konkluderte med at vi er på rett vei.

Kritisk oljefondsjeff

Ikke alle er enige i regjeringens optimisme. En som har gitt uttrykk for usikkerhet om hvorvidt den økonomiske situasjonen snur i riktig retning, er oljefondets sjef Nicolai Tangen. «Jeg tror 2024 blir ganske krevende også. Vi ser jo veldig lav vekst i Europa og vi ser en situasjon hvor inflasjonen potensielt kan være vanskelig å få ned internasjonalt», uttalte Tangen til TV2 på nyåret.

Tangen pekte på en rekke usikkerhetsfaktorer som lønnsøkninger, klima- og transportfaktorer, og at den geopolitiske situasjonen fremdeles er vanskelig. Som ansvarlig for den norske «sparegrisen» med enorme internasjonale investeringer, har Tangen et særlig

«Økt kjøpekraft var det overveldende ønsket som kom ut av tariffdiskusjonene på YTFs representantskapsmøte»

årvåkent blikk mot verdenssituasjonen.

Internasjonal usikkerhet

Det er verdt å ta pengebingens vokter på alvor. EUs økonomi har stagnert over flere år. Tyskland, som er Norges største handelspartner og Europas tradisjonelle industrielle lokomotiv, sliter åpenbart, selv om forbundskansler Scholz forsikrer om at alt er i skjønneste orden. Tysk økonomi krympet med 0,3 prosent i fjor. Regjeringen anslo at økonomien ville vokse med 1,3 prosent i år, men allerede i februar var prognosen nedjustert til 0,2 prosent. «Det kan ikke fortsette slik», uttalte næringsminister Robert Habeck.

Også i USA lurer krisa. Den tilsynelatende økonomiske suksessen er basert på stadig økende gjeld og formidabel trykking av dollarsedler. For at den skrantende presidenten skal ha sjanse på gjenvalg i det kommende valget i november, er det en forutsetning at «bidenomics» viser styrke. Så er spørsmålet hva oppgjørets time bringer med seg.

Norge som nasjon er på sin side søkkrikt. Oljefondet har en verdi på fantasillioner og landet tjener uhyrlige summer på salg av olje, gass og ammunisjon. Men verdiene kommer ikke likevel automatisk lønnstakerne til gode. I årets tariffoppgjør er målet å sikre de fagorganiserte en større del av kaka, ikke en mindre.

TARIFFOPPGJØRET 2024

Fredag 22. mars overleverte Yrkestrafikkforbundet sammen med Fellesforbundet, Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet sine krav for lønnsoppgjøret 2024 innen Bussbransjeavtalen (BBA) til NHO Transport.

I løpet av våren vil YTF i tillegg forhandle avtaler innen følgende bransjer: Anlegg, Bane, Funksjonær, Gods, Lager og logistikk, Miljø, Parkering og Taxi.

Følg med på YTFs hjemmesider.



YTFs forhandlingssjef og advokat Marius Træland innleder om tariffoppgjøret på representantskapsmøtet i Sandvika 7. mars.

HØYERE LØNN GIR FLERE SJÅFØRER!

UTEN YRKESJÅFØRER STOPPER NORGE. I EUROPA MANGLER MER ENN HUNDRE TUSEN SJÅFØRER, BÅDE INNEN GODS OG PERSONTRAFIKK, NOE SOM GIR DRASTISKE RINGVIRKNINGER FOR HELE ØKONOMIEN. LØSNINGEN ER IMIDLERTID ENKEL: KRAFTIG LØNNSØKNING OG BEDRE ARBEIDSFORHOLD. ENKEL MARKEDSLOGIKK: PRIS OG ETTERSØRSEL. HVORFOR ER DETTE SÅ VANSKELIG Å REALISERE?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk var flue på veggen under en gruppediskusjon blant godssjåførere på YTFs representantskapsmøte i mars. Det kommende tariffoppgjøret sto på dagsorden med den skrikende sjåførmangelen som bakteppe. Løsningen var enkel: Det viktigste middelet mot sjåførmangel er å heve lønna. Kraftig.

Motparten innser nok dette. Problematikken har vært luftet både innen det norske lastebileierforbundet og blant eksperter innen EU. Likevel tyder lite på at lønnsøkning vil skje i særlig grad. Vi spør at arbeidsgiverne vil fortsette i samme tralten som alltid og lansere alle mulige alternative «løsninger» som ikke vil hjelpe.

Verre og verre

For hva er situasjonen? Statistikk fra eksperter oppnevnt av EU-kommisjonen og den internasjonale veitransportunionen IRU advarer om en akselererende mangel på yrkessjåførere de siste årene. I Europa mangler nærmere en halv million sjåførere, eller rundt ti prosent av det samlede behovet. Ringvirkningene er drastiske i en verdensøkonomi dominert av tenkning om «just in time».

Utsiktene er heller ikke lystelige. En stor andel av de eksisterende yrkessjåførene er godt voksne og vil etter hvert bli pensjonert, mens rekrutteringen av unge er spinkel i konkurranse med yrker som har bedre arbeidsbetingelser og mindre stress. Tilsvarende gjelder andelen kvinner. I et stramt europeisk arbeidsmarked framstår rett og slett ikke sjåføryrket som attraktivt, et faktum som ikke er spesielt omstridt.

Sjåførere fra India?

Problemet har i Norge vært forsøkt løst ved å benytte østeuropeiske sjåførere, ofte vant til skralere lønn og arbeidsbetingelser. Men nå svikter østeuropeerne. Lønnsutviklingen i andre land har vært høyere enn i Norge, pluss at den norske krona er svak. Mange utenlandske sjåførere som har kjørt i Norge vurderer andre arbeidsgivere innen EU. Derfor har man søkt sjåførere stadig lengre øst.

YTFs danske søsterorganisasjon 3F forteller at indiske arbeidstakere i stor stil strømmer inn på danske arbeidsplasser. Den danske regjeringen har inngått en mobilitets- og migrasjonsavtale med India som gjør det lettere for inderne å arbeide i Danmark. India er nå landet med tredje flest arbeidere i Danmark, bare slått av Polen og Ukraina. Det er verdt å merke seg at Norge nylig inngikk en stor samarbeidsavtale med India.

«Synes vi det er betryggende at syttenårige sjåførere kjører trailere på norske vinterveier? Satt på spissen: Syttenårige indiske trailersjåførere som aldri har sett snø?»



YTFs logistikkgeneral Jan Arne Laberget leder en gruppediskusjon blant erfarne godssjåførere om tariffoppgjøret. Rundt bordet finner vi ellers Lillian Hersvik, Kurt Petersen, Tom Boberg og Anders Blindheim.

Syttenåringer med vogntog?

Et annet friskt forslag fra EU for å hente inn sjåførere - uten å måtte betale mer i lønn? - er å tillate 17-åringer å kjøre tungtransport. Den eksisterende gjennomsnittsalderen i Europa har hittil vært 21 år, selv om en del land under spesielle betingelser har tillatt 18-årige sjåførere. Spørsmålet er: Synes vi det er betryggende at syttenårige sjåførere kjører trailere på norske vinterveier? Satt på spissen: Syttenårige indiske trailersjåførere som aldri har sett snø?

Tilbake til utgangspunktet: Sjøførmangel skyldes ikke at det ikke lar seg gjøre å rekruttere kvalifiserte sjåførere, men er et resultat av lave lønninger og lite fristende arbeidsforhold. Dette er årsaken som det må gjøres noe med, ikke tiltak som ytterligere utarmer bransjens rykte. Som en av deltakerne i gruppediskusjonen til YTF sa – unnskyld uttrykket: «Sjøføryrket er i ferd med å bli lurvete».



Yrkestrafikkens redaktør blant yrkessjåførere i Bangalore. Også indiske sjåførere skal ha norsk lønn i Norge. (Foto: Marina Heyerdahl)

UNIBUSS I «PERFEKT STORM»

MED KRIGSTYPER VARSLER MASSEMEDIENE AT UNIBUSS HAR ET UNDERSKUDD PÅ TO HUNDRE MILLIONER OG RISIKERER BØTER PÅ YTTERLIGERE HUNDRE FRA RUTER PÅ GRUNN AV VINTERENS DRIFTSPROBLEMER. DET SPEKULERES I MULIG KONKURS. HVA SKJEDDE EGENTLIG?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Problemene til Unibuss akselererte i 2023. I 2020 og 2021 opererte selskapet med overskudd, mens 2022 medførte et underskudd på 35,4 millioner i henhold til årsmeldingen fra morselskapet Sporveien AS. Tallet kan forklares med at energiprisene gikk til himmels, både på diesel og elektrisitet, ikke minst som følge av krigen i Ukraina.

Kontrakten med Ruter tar høyde for at en slik prisøkning skal kompenseres, men flere måneder i ettertid. Un-

derskuddet i 2022 var derfor å regne som en periodisering, der kostnadene ble tilbakeført året etter. Ved inngangen til 2023 virket derfor Unibuss å ha kontroll på økonomien.

Drøy bit å fordøye

Problemene oppsto ved oppstarten av Ruters anbuds konkurranse «Indre by» i april 2023. Anbudet var det største i sitt slag i Norge og omfattet 183 elektriske leddbussene og etablering av ladefasiliteter ved bussanleggene på Alnabru og Stubberud.

Her var det mye som skulle gå seg til på en gang. Om lag 700 sjåførere – mange overtatt fra Nobina – skulle nærmest over natta utføre arbeid de

aldri tidligere hadde utført. I utgangspunktet var dette en drøy bit å fordøye. (Siden ble et nytt stort anbud satt i drift i desember.)

Vinterlige driftsproblemer

Verre ble det av at Oslo-området opplevde en fimbulvinter av de sjeldne. Noe som førte til store problemer for alle veiførende, men ikke minst for de nye elektriske leddbussene levert av Solaris. Mye har blitt skrevet om at disse bussene bare har drift på bakre aksel, noe som lett gjør at leddet sakser seg og bussene blokkerer all trafikk.

Nå er ikke denne typen «pusher» noe nytt, men har forekommet i mange år også på dieseldrevne leddbussene.



Stubberudfeltet nordøst i Oslo har plass til enorme mengder elektriske leddbussene. Her fra en snøfri vårdag rett etter åpningen.

«Nå er ikke denne typen «pusher» noe nytt, men har forekommet i mange år også på dieseldrevne leddbusser. Utfordringen er vektfordelingen.»

Utfordringen er vektfordelingen. Mens dieselmotoren er tilsvarende plassert bak og sørger for tyngde over drivakselen, er batteriene på elbussene gjerne fordelt på taket, noe som gir dårligere veigrep på bakakselen.

Et annet problem var oppvarmingen av bussene, som i Solaris-bussene også foregår elektrisk. Når kulda ble ekstrem trakk dette enormt med strøm, noe som gjorde at rekkevidden ble mye dårligere enn beregnet samt at bussene ikke ble tilstrekkelig varme.

Storpolitikk i kulissene

Det absurde er at Unibuss i utgangspunktet hadde tatt høyde for slike problemer ved å bestille elektriske ledd busser fra den kinesiske produsenten CRRC med firehjulstrekk og varmepumpe. Som Teknisk Ukeblad (TU) har avslørt, ble bussinnkjøpet verdt åtte milliarder kroner omgjort som følge av at Ruter advarte om at det var «betydelige utfordringer med en slik underleverandør».

China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) er et enormt multinasjonalt selskap eiet av den kinesiske staten, men ble blant annet høsten

2020 svartelistet av Trump-administrasjonen i USA for å ha forbindelse med Folkets frigjøringshær. Ifølge TU advarte Ruter Unibuss om negative reaksjoner både fra mediene, norske myndigheter, allmenheten, Sporveien og Oslo kommune om Unibuss valgte en kinesisk statseid bussprodusent.

Byttet leverandør

«En mulig løsning, som Unibuss bør vurdere, er å bytte bussleverandør», oppfordret Ruter. Unibuss var overrasket, men så seg nødt til å etterkomme det svært kraftfulle hintet og gå over til en europeisk bussprodusent, noe som antakelig heller ikke var gunstig økonomisk.

Kineserne selv og deres norske representant Yes-EU avviser alle beskyldninger om manglende etisk handel. Yrkestrafikk skrev om problemstillingen i #6 2023 under tittelen «Kampen om batteriene», og lover å komme tilbake til saken. Uansett er det vanskelig å tro noe annet enn at leverandørskiftet var sterkt medvirkende til driftsproblemene som oppsto i vinter

Hva blir løsningen?

I skrivende stund er det uavklart hva

som vil skje med Unibuss, deres formidable underskudd på 200 millioner kroner og trusler om drøye bøter fra Ruter for ikke å oppfylle kontrakten om drift. Morselskapet Sporveien AS har nok som en engangsforetelse tilstrekkelig med økonomiske muskler til å dekke tapet, men neppe hvis problemet vedvarer. I den forbindelse kan det være verdt å minne om at anbudskontraktene er basert på stødig mangeårig dieselteknologi, og i liten grad tar høyde for uforutsette følger av en helt ny produksjonsmåte. Her må endringer vurderes.

Ruter er på sin side som oppdragsgiver bundet av Lov om offentlige anskaffelser, og må ta hensyn til juridiske faktorer i så måte. Å slå Unibuss konkurs vil likevel ha enorme konsekvenser, og er en løsning som man i det lengste vil unngå. For å hindre unødvendige konkurser som følge av COVID-19, er det vedtatt en midlertidig lov om rekonstruksjon, som gir selskaper en bedre mulighet til å forhandle om restrukturering og refinansiering når de står overfor økonomiske problemer. Den muligheten er aktuell for Unibuss.



TURBIL: TYDELIGERE KABOTASJERAMMER

FRA 1. JANUAR ER DET KUN TILLATT FOR UTENLANDSKE BUSSELSKAP Å UTFØRE PERSONTRANSPORT PÅ NORSKE VEIER I PERIODER PÅ MAKSIMALT 20 DAGER SAMMENHENGENDE, OG MAKSIMALT 30 DAGER TOTALT PER KALENDERÅR. «ET VIKTIG SKRITT I RIKTIG RETNING», SIER STEINAR NIKOLAISEN, TURBILSJÅFØR OG LEDER FOR YTFS AVDELING 50 ØVRE ROMERIKE.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

PER CHRISTIAN LIND

- Regjeringen ønsker å sikre konkurranse på likere vilkår i turbussnæringen og redusere bruken av lavtlønnede utenlandske sjåførere i Norge, begrunnet samferdselsminister Jon-Ivar Nygård den etterlengtede reformen som er en oppfølging av handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren.

Unngå sosial dumping

I løpet av 20-dagersperioden kan de utenlandske operatørene nå kun ta fire nasjonale oppdrag, og deretter være ute av Norge i minst ti dager før kabotasjekjøringen kan gjenopptas. Begrensingene blir mottatt med stor glede og lettelse i bransjen etter at EU-reglene om «midlertidig virksom-

het» i mange år har blitt misbrukt av utenlandske turbiloperatører.

Kontroller utført av Arbeidstilsynet har vist at tre av fire utenlandske sjåførere ikke fikk lønn i henhold til norsk allmenngjort tariffavtale. Lovens krav om registrering av merverdiavgift har i liten grad blitt respektert, det samme gjelder krav om betaling av bompenger og andre avgifter. De lovløse tilstandene har truet selve eksistensen til norsk turbilnæring.

- Med klare rammer for når utenlandske busselskap kan utføre innenlands transport i Norge, bidrar vi til like konkurransevilkår og unngår sosial dumping, presiserer samferdselsminister Nygård.

Bra at problemet frontes

- Her er det all grunn til å gi ros til Arbeiderpartiet, sier turbilsjåfør Steinar Nikolaisen, som også skryter av YTFS advokat Josefine Wærstad som har jobbet lenge med problematikken i samarbeid med Fellesforbundet

- Jeg er takknemlig for at YTF er villig til å fronte problemet og bruke mye ressurser til tross for lav organisering blant turbilsjåførere i Norge.

Vegvesenet har nå en smart farts-skriver på prøve som kommuniserer direkte med kontrollmyndigheten. Fartsskriveren lager en kryptert pakke med informasjon hvert minutt som kan hentes inn av kontrolløren kontaktløst ved passering. Dataene begrenses til de dataene som er nødvendig for å foreta målrettet kontroll, og slettes etter tre timer. I august i år skal denne typen fartsskriver være obligatorisk.

- Genialt, spør du meg, sier Steinar! - Om brikken også kan lese og registrere data for land og dager, vil kontrollen være enkel.

Nikolaisen ser for seg at de som ikke har autopassbrikke registrert på kjøretøyet eller har kjørt over de lovlige dagene, blir stoppet og nektet videre ferdse med passasjerer.

«Jeg er takknemlig for at YTF er villig til å fronte problemet og bruke mye ressurser til tross for lav organisering blant turbilsjåfører i Norge»



- Jeg synes likevel at sjåføren ikke straffes, men heller blir tatt vare på, for eksempel på hotell med full pensjon som dekkes av eier eller kabotasjeansvarlig. Først når den ansvarlige har betalt kan bussen kjøre videre.

Turbilsjåfør og YTF-tillitsvalgt Steinar Nikolaisen er fornøyd med at regjeringen har innført klarere rammer for når utenlandske busselskap kan utføre innenlands transport i Norge.

Kjempeforbedring

- Selv om vi aller helst vil ha danske tilstander, er de norske bestemmelsene en kjempeforbedring, sier forbundsleder Jim Klungnes i YTF. Danskene har strammet ytterligere inn på kabotasjekjøringen, og gitt utenlandske turbiler lov til å kjøre maksimalt syv dager per måned.

Den danske praksisen har ikke blitt mottatt med blide øyne i EU, med resultatet at Kommisjonen har stevnet Danmark for EU-domstolen for deres nasjonale tolkning av hva som er midlertidig kabotasje. Når saken kommer opp er høyst uvisst, men Samferdselsdepartementet følger saken tett og er innstilt på å engasjere seg til fordel for Danmark og argumentere for at det må finnes et nasjonalt handlingsrom.

NYTT VIRKEMIDDEL FOR GODSKONTROLL

FRA 1. MARS KAN KONTROLLMYNDIGHETENE – DET VI SI POLITIET OG STATENS VEGVESEN – GI OVERTREDELSESGEBYR TIL TRANSPORTFORETAK SOM BRYTER REGLENE OM KABOTASJE INNEN GODSTRANSPORT. MANGLER LØYVEDOKUMENT ELLER FØRERATTEST, VIL SYNDERNE NÅ MÅTTE BETALE ET GEBYR PÅ 60 000 KRONER.

- Dette sender et tydelig signal om at vi ikke vil ha brudd på blant annet kabotasjereguleringene i Norge, sier samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

Fram til nå har kontrollørene måttet gå veien om politianmeldelse. De mest graverende tilfellene eller gjentakende brudd vil likevel fortsatt bli anmeldt.

VEILEDER FÅR RUTER PÅ BEDRE TANKER

YRKESTRAFIKKFORBUNDET OG FELLESFORBUNDET HAR I SAMARBEID MED KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGEN OG NHO TRANSPORT UTARBEIDET EN VEILEDER FOR Å GI SÆRLIG RUTEBUSS-SJÅFØRER MER INNFLYTELSE PÅ EGEN ARBEIDSHVERDAG. NÅ SIGNALISERER RUTER AT DE VIL BRUKE VEILEDEREN AKTIVT, OG OPPFORDRER ALLE SOM BESTILLER BUSSTJENESTER TIL Å GJØRE DET SAMME.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Oppdragsgiverne har stor innflytelse på sjåførhverdagen, uten at sjåførene kommer til orde. Dette gjelder eksempelvis særlig utforming av førerplass, bussmateriell, pauseromsfasiliteter, rutetider, tekniske systemer i bussen, sikkerhetssystemer og så videre. Vi har arbeidet med «bedre bussanbud» i lang tid, og dette er et naturlig neste steg, forteller YTFs advokat Josefine Wærstad, som i samarbeid med Fellesforbundet har vært sentral i utarbeidelsen av den nye veilederen.

- Veilederen er et redskap, men jobben må gjøres av våre tillitsvalgte. De må ta den i bruk og ta initiativ til å komme i dialog med oppdragsgiver. Det kan de gjøre på ethvert tidspunkt av kontraktperioden, fordi den dekker behovet for dialog under hele anbuds-kontraktens livsløp.

Støtte fra alle

Kollektivtrafikkforeningen, som representerer administrasjonsselskapene innen kollektivtrafikken, og NHO Transport, som organiserer operatørene, er også med på laget. Fra arbeidsgiversiden deltok advokat Martin W. Trane fra NHO Transport og HR-sjef Terje Draugsvoll i Connect Bus i utformingen av veilederen. Også Fagforbundet og Jernbaneforbundet slutter opp om veilederen.

- Vi startet med blanke ark og har gjennom konstruktive diskusjoner kommet fram til hvordan de ansattes erfaring og kunnskap kan komme til nytte for oppdragsgivere som utformer og følger opp anbudskontrakter med operatørene, sier Jofri Lunde, næringspolitisk sjef i NHO Transport.

For å kunne sikre et attraktivt kollektivtilbud er det avgjørende med innspill og samarbeid fra alle involverte aktører, noe internasjonale erfaringer tydelig viser.

Ruter vil lytte

I noen anbudsområder finnes fungerende dialogfora, men dette gjelder ikke alle. Nå er det å håpe at veilederen kan bidra til at alle får en tilfredsstillende praksis på plass. Ett av selskapene som har hatt en litt ullen måte å håndtere de ansatte på, er Ruter, som i stor grad har overlatt dialogen med de ansatte til operatørselskapene. Nå vil Ruter bedre kontakten med de de ansattes representanter.

- Vi i Ruter, som Norges største kollektivselskap, er opptatt av å lytte til erfaringene som bussjåførene gjør seg. De gjør en veldig viktig jobb gjennom hektiske og tett trafikkerte veier i Oslo og Akershus. Denne veilederen skal bidra til at bussjåførene kan benyttes mer aktivt i slike prosesser. Bussjåførene har verdifull førstelinjekunnskap og erfaring. Vi i Ruter ønsker å bruke veilederen aktivt som et verktøy, og oppfordrer alle som bestiller busstjenester til å gjøre det samme, sier Ruter-direktør Bernt Reitan Jensen.

«I noen anbudsområder finnes fungerende dialogfora, men dette gjelder ikke alle. Nå er det å håpe at veilederen kan bidra til at alle får en tilfredsstillende praksis på plass.»



Veilederen er et samarbeid mellom arbeidstakere og arbeidsgivere. Her fra venstre forbundsleder Jim Klungnes i YTF, næringspolitisk sjef Jofri Lunde i NHO Transport og forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen i Fellesforbundet.

Ruter er i stor grad bjellesau for andre norske administrasjonsselskap, og de positive signalene herfra er derfor ekstra viktige. Selskapet har fått mye pepper i forbindelse med vinterens driftsproblemer og iverksettelse av anbud med elbusser. Reitan Jenssen påpeker at veilederen vil gjøre det enklere å sørge for at bussjåførene får mulighet til å påvirke anbudene i de fasene der de har størst rom for innflytelse, nemlig i forkant av utlysningen av nye kontrakter.

Fem faser

Veilederen deler inn et bussanbud i fem faser:

1. Avklaring av behov og rammer
2. Planlegging av ny kontrakt/konkurranse
3. Konkurransgjennomføring
4. Kontraktperiode
5. Avslutning og evaluering

Budsjett og ramme for kollektivtilbudet vedtas i politiske beslutningsprosesser i det enkelte fylket. Fylkeskommunene, eller deres administrasjonsselskaper, bruker anbuds-konkurranser for å avtale leveranser av busstjenester i fylket. De starter en anskaffelsesprosess med bakgrunn i at dagens kontrakter utløper eller at behovene endres (for eksempel kapasitet, kundetilbud og teknologi). De setter krav til utførelse av oppdraget, materiell og rutetilbud med mer, og kontraktene som inngås med

«Veilederen vil gjøre det enklere å sørge for at bussjåførene får mulighet til å påvirke anbudene i de fasene der de har størst rom for innflytelse, nemlig i forkant av utlysningen av nye kontrakter.»



operatørene, er ofte langvarige.

De ansattes representanter har størst rom for påvirkning i forkant av utlysningen. Når anbudet først er utlyst, er mulighetene for påvirkning sterkt begrenset. Dette skyldes regelverket for offentlige anskaffelser. Arbeidsta-

kerorganisasjonene har i tillegg rom for å påvirke fylkespolitikernes føringer til oppdragsgiverne og temaer som besluttes på fylkespolitisk nivå.

Veilederen kan for eksempel lastes ned her: [veileder-for-bedre-dialog-buss-feb-2024.pdf](https://transport.no/veileder-for-bedre-dialog-buss-feb-2024.pdf) (transport.no).



Regjeringen til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har skjerpet viktige lover og bestemmelser for arbeidstakerne. Her med medlemmer av YTFs kollisjonssikkerhetsutvalg: Eli Hetlevik, Marianne Nattestad og Svein Roger Skoglund.

Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen har fått mye pepper som følge av vinterens busskacos. Nå vil han lytte mer aktivt til bussjåførene. (Foto: Ruter/ Øystein Dahl Johansen)



BRUK AV UNDERLEVERANDØRER

ET VIKTIG SPØRSMÅL SOM VEILEDEREN ER INNOM, ER BRUK AV UNDERLEVERANDØRER VED BUSSANBUD. HER ER DET EKSTRA VIKTIG AT DE ANSATTES REPRESENTANTER ER PÅPASSELIGE OG FORMIDLER INNSPILL TIL OPPDRAGSGIVERNE. DET HAR EKSISTERT TILFELLER DER UNDERLEVERANDØRER IKKE HAR OPPFYLT KRAVENE TIL LØNN ELLER ARBEIDSFORHOLD.

Veilederen peker på at det er oppdragsgiveren (fylket eller administrasjonsselskapet) som setter premisene for bruk av underleverandør i kontraktene, men er forpliktet til å følge relevante lover og regler:

I Yrkestransportlovens paragraf 8 heter det: «Den som får tildelt løyve gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at dei tilsette som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, eller det som elles er normalt for vedkommende stad og yrke. Tilsvarende plikt gjeld òg for

underleverandørar.»

I og med at et bussanbud i fylkeskommunal regi er å regne som en offentlig kontrakt, er en annen relevant regel «Forskriften om lønns og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter», der viktige bestemmelser faktisk er tilføyd fra 1. januar i år. Her heter det at lønns- og arbeidsvilkår – også for underleverandører – skal være i samsvar med gjeldende landsomfattende tariffavtale, i vårt tilfelle Bussbransjeavtalen.

Med lønns- og arbeidsvilkår menes bestemmelser om minste arbeidstid, lønn, herunder overtidstillegg, skift-

og turnustillegg og ulempetillegg, og dekning av utgifter til reise, kost og losji, i den grad slike bestemmelser følger av tariffavtalen. Oppdragsgiver skal dessuten stille kontraktsvilkår om obligatorisk tjenestepensjon.

I private kontrakter, som for eksempel innen bygg, finnes skrekkeksampler på underleverandører som setter bort oppdrag til underleverandører som setter bort jobben til ytterligere underleverandører inntil kontrollmuligheter og loydydighet er fullstendig undergravd. Slike cowboy-tilstander er altså slett ikke tillatt når det gjelder anbudskontrakter innen rutebuss.

MED STØ KURS!

I VANSKELIGE FARVANN ER DET AVGJØRENDE MED STØ KURS! FORBUNDSLEDER
JIM KLUNGNES BENYTTET ET MARITIMT BILDE PÅ REPRESENTANTSKAPSMØTET I
BEGYNNELSEN AV MARS FOR Å FORKLARE NØDVENDIGHETEN AV Å HOLDE LAGET –
ALTSÅ YRKESTRAFIKKFORBUNDET – STABILT OG SAMLET.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Jim brukte statistikken over medlemsutviklingen for å understreke viktigheten av å stå samlet og ikke la seg splitte.

- Den gang vi var splittet og bekjempet hverandre, brukte vi energien internt, noe som førte til at rekrutteringen stagnerte, forklarte Jim og pekte på kurven over medlemsutvikling. – Men fra og med landsmøtet i 2016, har vi klart å styre skuta stabilt, og blitt belønnet med stadig flere medlemmer. I år vil vi antakelig runde 13 000.

Representantskapsmøtet er forbundets høyeste organ mellom landsmøtene, og det er derfor viktig at delegatene kjenner sitt ansvar for å fremme fellesskapets beste. Derfor kom påminnelsen fra forbundslederen i dette forumet. I en turbulent tid er det viktig å ha målet for øye og ikke rote seg bort til styrbord eller babord.

Viktig avgrensning

Et eksempel: Et regionstyre ønsket å fremme et forslag om fordømmelse og boikott av Israel, som følge av situasjonen på Gaza. Den blodige krigen gjør det forståelig at man ønsker å engasjere seg. Men forbundsstyret innstilte på at forslaget ble avvist med begrunnelsen at YTF ikkeer en partipolitisk organisasjon, men kun jobber med politiske spørsmål som vedrører samferdsel, transport og arbeidsliv.

YTF rommer medlemmer av alle politiske avskygninger, også med ulike syn på Israel og Hamas. Et vedtak i den ene eller andre retningen her ville sannsynligvis være splittende på kampen for en lønn å leve av og et arbeid å leve med. Det finnes andre interesseorganisasjoner der den enkelte kan engasjere seg i øvrige politiske saker. Representanten for forslagsstillerne valgte derfor å trekke det aktuelle forslaget. Slik ble enigheten opprettholdt.

Stor aktivitet

Ellers ble selvfølgelig en rekke faglige saker diskutert, og generalsekretær Linda Jæger kunne oppsummere stor aktivitet i året som hadde gått. Hele

663 tillitsvalgte representerer medlemmene. Hvert 20. medlem er altså i snitt tillitsvalgt, noe som skulle borge for et nettverk der både små og store saker ivaretas.

Administrasjonen er også aktiv, og ikke minst nærheten til juridisk hjelp er ett av forbundets store aktiva. Arbeidslivsavdelingen registrerte 1485 skriftlige saker siste år, noe som i snitt betyr fire hver eneste dag, søndager og helligdager inkludert. 915 av sakene ble behandlet av advokater eller advokatfullmektiger, derav 56 spørsmål om oppsigelser. I tillegg har det selvfølgelig forekommet en rekke henvendelser på telefon.

Så har det heller aldri tidligere vært like mye kursvirksomhet som dette året. Pågangen har vært stor, ikke minst blant yngre medlemmer. Tidligere måtte man eksempel ringe opp folk for å fylle opp ung-kurs, men den siste gangen var det faktisk ikke plass til alle som meldte seg.

En rekke temaer har det vært avholdt kurs i, som kassereropp-gave, praktisk planarbeid, hovedavtalen og organisa-

«Arbeidslivsavdelingen registrerte 1485 skriftlige saker siste år, noe som i snitt betyr fire hver eneste dag, søndager og helligdager inkludert. 915 av sakene ble behandlet av advokater eller advokatfullmektiger, derav 56 spørsmål om oppsigelser.»

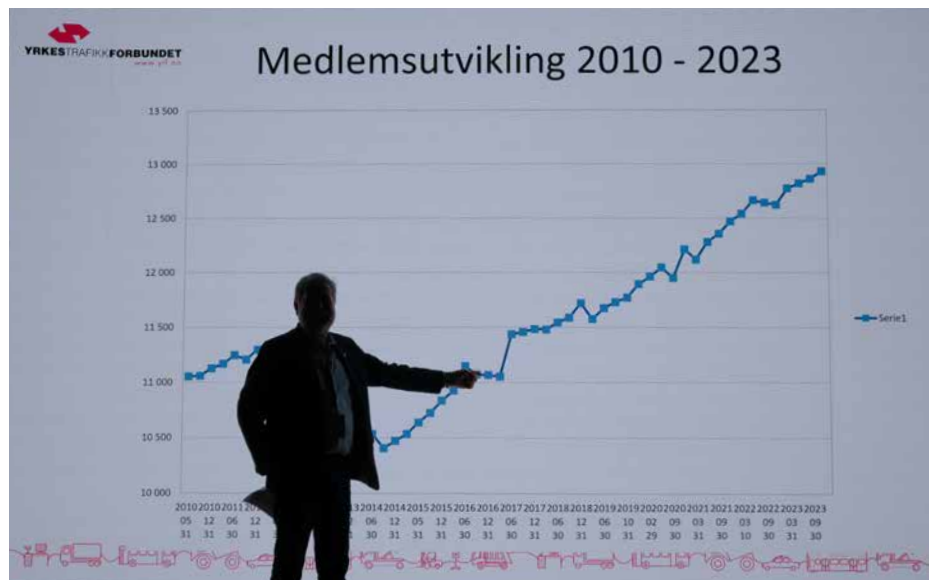
sjon, i tillegg til tillitsvalgtkurs trinn 1, 2 og 3. Kvinnekurset var en svært vellykket nyskaping som i år vil bli gjentatt i september.

Godt synlig

Forbundet har dessuten vært godt synlig i mediebildet, med hele 486 medieoppslag. Sosiale medier har også fått flere hundre følgere. Vår logistikkhovedtillitsvalgte Jan Arne Laberget har nesten hatt klippekort i VG. Morsomt var også at selve finansminister Trygve Slagsvold Vedum valgte YTF til å slippe en budsjettekkasje.

YTF har i det hele vært høyt og lavt, i internasjonale og nasjonale samarbeidsfora, i utredningsarbeid og deltatt i grenseundersøkelse, høringer og i støtte til fagbrev, bare for å nevne det grøvste. Til høsten blir det dessuten en ny stor konferanse i Bodø om kollisjonssikkerhet.

For å fortsette forbundslederens maritime ordbruk: Skuta har vært synlig og seilt stødig på alle hav! I september neste år er det dessuten landsmøte, dere! Det vil finne sted i Molde



Forbundsleder Jim Klungnes viste statistisk hvor avgjørende stø kurs er for medlemsøkningen.



Avdeling 2 Vestland er YTFs største og en solid klippe i forbundet. Her delegatene samlet. Bak til venstre: Tore Even Øvretvedt, Harald Grimelund, Frank Christensen og Dag Frode Opedal. I midten: Kjetil Henriksen, Lene Thon, Kjell Nesheim og Beate Storesætre. Foran: Trude Valle.



Som vanlig ble det arrangert en prøveavstemning til ære for fotografen.

ÅRETS TILLITSVALGT: ERLING KRAGERUD

«FOR TO ÅR SIDEN SÅ HAN AT EN INNLEID KOLLEGA IKKE FIKK FORTSETTE I BEDRIFTEN, SELV OM DET VAR BEHOV FOR FLERE FOLK. DET KUNNE VÆRE ENKELT Å SE FORBI, MEN HAN VALGTE HELLER Å KJEMPE FOR MEDLEMMET. OG VANT KAMPEN. ETTER DETTE HAR HAN JOBBET JEVNT OG TRUTT FOR DE INNLEIDE. OG I 2023 FIKK 38 INNLEIDE KOLLEGAER FAST STILLING.» SLIK LØD EN DEL AV BEGRUNNELSEN FOR Å UTNEVNE ERLING KRAGERUD TIL ÅRETS TILLITSVALGT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Ett av de hyggeligste oppdragene forbundsleder Jim Klungnes utfører hvert år er å kåre årets tillitsvalgt. Utnevnelsen skjer på samme måte hvert år: På representantskapsmøtet i mars, mellom hovedrett og dessert under kveldens faste middag, reiser forbundslederen seg og slår på glasset. Ved sin side har han – som alltid – Gjensidiges evigunge representant Per Kristian Larsen med sin overdimensjonerte sjekk på titusen forsikringskroner som overrekkes den utvalgte, som i år het Erling Kragerud.

«Dette var gøy!»

Oslogutten jobbet som kjøttskjærer, servitør, bygningsarbeider, rørarbeider og innen barnevernet før han til slutt landet og slo seg til ro som

lagerarbeider og fagforeningsleder for avdeling 688 hos Alliance Healthcares distribusjonslager på Langhus sydøst for Oslo. Fra lageret distribueres varer til apotek, sykehus og kommunale helsetjenester over store deler av Norge. Erling har blant annet arbeidet på «Banda», lageret med alt som finnes av bandagistvarer, som bandasjer, bleier og urinflasker.

I Erlings rundt ti år som avdelingsleder på Langhus har medlemstallet vokst fra 45 til 120 medlemmer. Da Yrkestrafikk portretterte ham for tre år siden, karakteriserte han seg selv som ikke særlig opprørsk, men frittalende: «Den første saken jeg fikk i fanget var gull verdt for meg. Det var en oppsigelsessak der bedriften hadde gjort alle de feilene det var mulig å gjøre. Jeg kjørte saken helt fram til juristene i YTF, som påpekte at her trengte de ikke å gjøre noe mer. Da tenkte jeg: «Dette var gøy. Dette passer du til!»»

Mirakelmann

Utnevnelsen til Årets tillitsvalgt viser at han hadde rett. Æresbevisningen henger nemlig svært høyt, noe forbundslederen understreket innledningsvis: «Det har så vidt jeg vet aldri kommet inn flere forslag til Årets tillitsvalgt. Det betyr at YTF har fantastisk mange flinke tillitsvalgte der ute som hver dag gjør en fantastisk jobb på arbeidsplassen. Og det har gjort jobben til juryen ganske krevende.»

Kragerud utmerker seg som en svært klok tillitsvalgt, som ifølge forbundslederen har utført mirakler selv i tilsynelatende håpløse oppsigelsessaker: «Med sitt positive vesen, og som en nærmest utømmelig kilde til kunnskap, enten det gjelder latinske ord og uttrykk, egen og andres poesi og litteratur, lover, avtaleverk og samfunnet for øvrig, har han mer enn nok på lager og som gjerne deles med andre. Legger du på en tier, får du ikke bare visdom, men også en humorforestil-

«Legger du på en tier, får du ikke bare visdom, men også en humorforestilling som vil få den mest alvorlige direktøren til å smile! Så har han også drevet med barneteater.»



Erling Kragerud, slik han ble portrettert av Yrkestrafikk's tegner i 2021.



Årets tillitsvalgt Erling Kragerud med den store sjekken og omgitt av forbundsleder Jim Klungnes og Gjensidiges Per Kristian Larsen.

ling som vil få den mest alvorlige direktøren til å smile!» Så har han også drevet med barneteater.

Mellomromfareren

Selv snakker han gjerne om «mellomrommene», stundene der mennesker kan bli bedre kjent med hverandre: «Slike mellomrom oppstår på arbeidsplassen, men ikke bare der. Jeg tenker

på situasjonene der du må by på deg selv og stille spørsmål til andre. Jeg er positivt nysgjerrig og finner alltid noe å snakke om, og det viser seg at alle mennesker inneholder mer enn det man ser på overflaten. Slike samtaler gjør meg klokere. Vi er forskjellige, og det må vi akseptere, og er ikke selve meningen med livet kjærlighet til og omsorg for alle?»

I portrettintervjuet, som dere kan finne i Yrkestrafikk #1 2021 understreket han at «premien er å oppleve at folk blir fornøyde og får løst problemene sine, det kan ikke kjøpes for penger». I så måte blir utnevningen til Årets tillitsvalgt å betrakte som en ren bonus.

FORNYING AV KJØRESEDDDEL: SOMMEL GA TAPT LØNN

BUSSJÅFØR ABBAS ARZANI MISTET TO UKERS LØNN PÅ GRUNN AV SAKSBEHANDLINGSSOMMEL MED FORNYING AV KJØRESEDDDEL. HAN ER IKKE DEN ENESTE, NOE SOM SKAPER TRØBBEL BÅDE FOR SJÅFØRER OG BUSSELSKAP.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Kjoreseddelen min gikk ut i januar, så jeg søkte om å få den fornyet i oktober, forteller bussfører Abbas Arzani som arbeider hos Nobina på Nesodden.

- Jeg har kjørt buss i 25 år, så det er ikke første gangen jeg fornyer kjoreseddelen. Vanligvis pleier saksbehandlingen bare å ta et par uker, så jeg følte at jeg var ute i god tid.

Alle som kjører buss eller liknende og som mottar betaling for dette, er pliktig til å ha kjoreseddel i tillegg til førerkort. Kjoreseddelen må oppbevares i kjøretøyet og kunne framvises ved kontroll. Uten kjoreseddel har man ikke lov til å kjøre.

Abbas møtte derfor opp for å levere søknaden hos Øst Politidistrikt i Ski allerede 16. oktober i fjor.

«Rett rundt hjørnet»

- Tre ganger måtte jeg rette på søknaden før de var fornøyd. Det manglet blant annet et stempel på helseattesten fra legen. Men tredje gangen sa saksbehandleren seg fornøyd, og jeg regnet med at alt var OK.

Likevel varte det og rakk uten at det kom noe i posten. Abbas ringte for å purre flere ganger og fikk beskjed om at kjoreseddelen var rett rundt hjørnet. I retningslinjene fra Politiet står det at søkeren normalt skal få svar innen tre uker, men: «dersom fullstendig søknad er sendt inn».

Fullstendig var den imidlertid ikke, etter Politiets mening. Svaret kom først etter tre måneder: «Retur av ufullstendig søknad». Da var den eksisterende kjoreseddelen gått ut på dato. «Vi opplyser om at søknaden ikke vil bli behandlet før komplett søknad om kjoreseddel med vedlegg er mottatt.» Siden helseattesten i mellomtiden var foreldet, måtte Abbas også kontakte legen på nytt.

To uker uten lønn

- Så skal det sies at da jeg leverte på nytt, brukte Politiet kun kort tid. Jeg ba dem om å ringe når den var ferdig, tilbød meg å komme innom for å hente den og unngå langvarig postgang. Av erfaring vet jeg at Posten kan bruke inntil ni dager. Likevel sendte Politiet kjoreseddelen i Posten.

Dermed gikk enda flere dager tapt, med resultatet at Abbas i en periode på fjorten dager ikke hadde lov til å kjøre buss. Dermed fikk han heller ikke lønn. I en sann periode er man ikke-eksisterende i byråkratiet, og har ikke krav på økonomisk støtte fra noen.

- Jeg er eneste forsørger i familien og har gjeld til oppunder nesa, så jeg klarer meg ikke uten lønn. Derfor har jeg alltid vært nøye med å passe jobben min, og har aldri hatt problemer med verken passasjerer eller arbeidsgiver, understreker Abbas, som får dette bekreftet av YTFs fungerende leder for avdeling 48 Nesodden, Hans Vilhelmshaugen.

«Systemet er blitt altfor sårbart, og ikke holdbart»

Ikke den eneste

Abbas Arzani er nøye med å understreke at hans agenda ikke er å kritisere Politiet i denne saken, men sette søkelyset på et problem som også andre utsettes for. At uføret gjelder flere, bekreftes både av Vilhelmshaugen og den lokale driftslederen, Thorkil Agerup:

- Alt ble mye verre med Politireformen. Før kunne du oppsøke ditt lokale lensmannskontor, trekke kølapp og få fornyet kjøreseddelen mens du ventet. Nå blir alle søknader herfra sendt til Politiets besøkssenter i Grålum. Og om bare et lite kryss er skrevet feil, sendes det hele i retur per post. Alt har blitt mye mer tungrodd, sier Agerup.

Problemer for bussdriften

- Systemet er blitt altfor sårbart, og ikke holdbart, sier driftslederen og påpeker at den langdryge saksbehandlingen kan skape problemer for bussdriften.

- Ruter arrangerer minianbud for blant annet «buss for bane» i fellesferien, og om vi får tilslaget i januar-februar, må vi rekruttere sjåfører. Da er vi allerede på hæla, når saksbehandlingstiden kan komme opp i ti uker, opplyser Thorkil Agerup.

- Åpenbart må rutinene endres. Eventuelt at kjøretillatelsen bakes inn i førerkortet, som er praksis i mange andre land, konkluderer YTF-tillitsvalgt Hans Vilhelmshaugen.



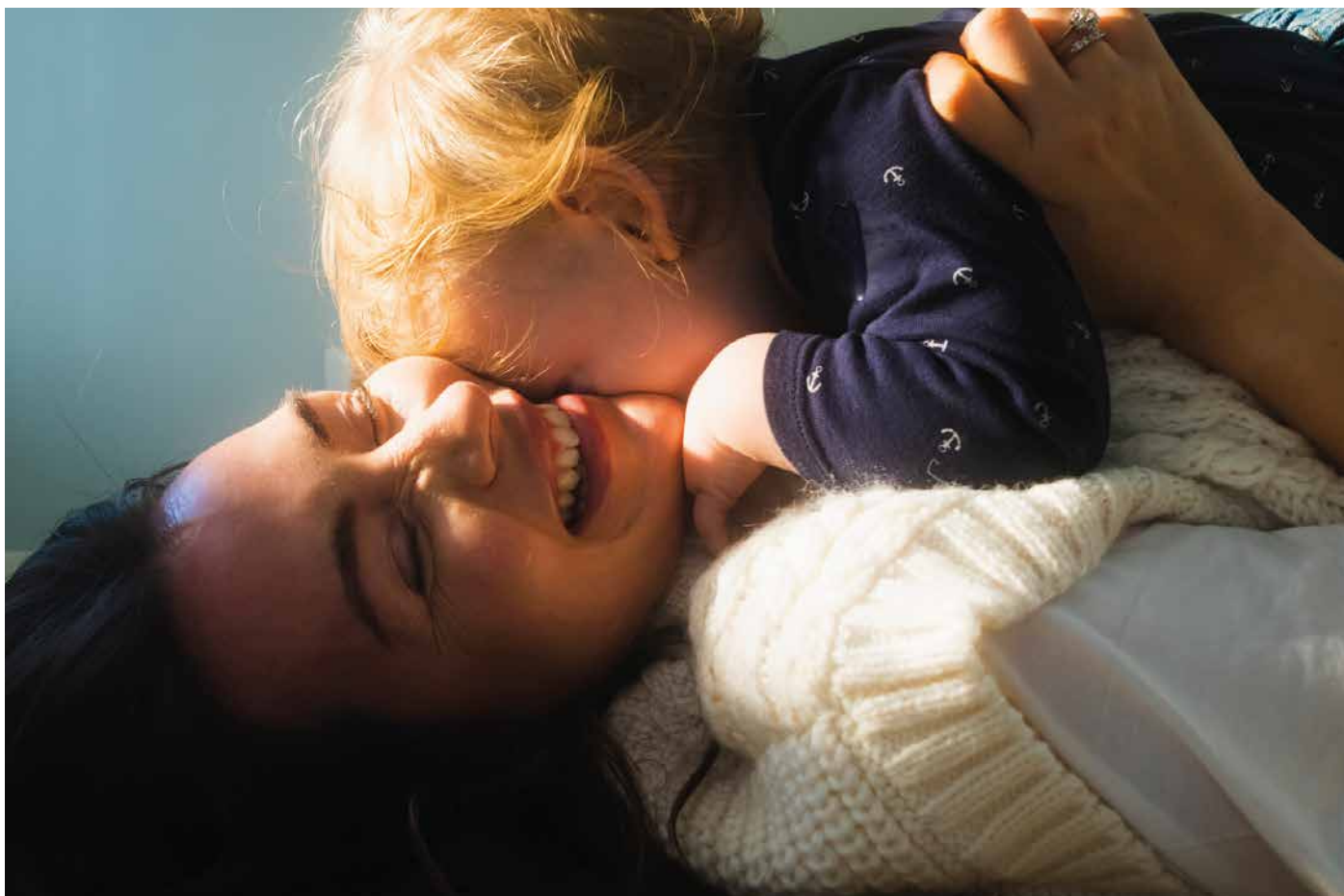
Saksbehandlingen ved fornyelse av kjøreseddel holder ikke mål, sier fra venstre YTF-tillitsvalgt Hans Vilhelmshaugen, driftsleder Thorkil Agerup og bussjåfør Abbas Arzani hos Nobina på Nesodden.

POLITIETS KOMMENTAR:

POLITIINSPEKTØR KJERSTI GUÅKER FRA ØST POLITIDISTRIKT, FORVALTNINGSSEKSJONEN HAR SENDT OSS FØLGENDE KOMMENTAR:

Øst politidistrikt uttaler seg ikke om enkeltsaker, men vil på generelt grunnlag informere om at vi i saksbehandlingen av søknader om kjøreseddel har et regelverk å forholde oss til. Dette er lover og forskrifter som vi er satt til å følge, og det er for oss ikke anledning til å gjøre unntak i enkeltsaker. Det er søkers ansvar å sette seg inn i regelverket, og dermed sørge for at politiet mottar en komplett søknad om kjøreseddel.

Politiet returnerer for tiden mange søknader om erverv eller fornyelse av kjøreseddel grunnet ufullstendige søknader. Dette dreier seg oftest om manglende informasjon i søknaden fra søker eller manglende informasjon/mangelfull avkrysning i helseattesten fra lege. Vi viser til vår nettside «politiet.no - kjøreseddel for yrkessjåfører», hvor man finner informasjon om kravene til søknad om kjøreseddel.



YS Livsforsikring – sikrer dem du er glad i

Livsforsikring

En livsforsikring er ikke noe man kjøper for seg selv, men for dem man er glad i. Den bidrar til at familien din får det enklere økonomisk hvis du dør av sykdom, eller i en ulykke. YS Livsforsikring kan gi en skattefri engangsutbetaling på inntil 4 millioner kroner ved dødsfall - uansett årsak.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet, får du YS Livsforsikring til en veldig god pris.

Samboeren, eller ektefellen din, kan kjøpe forsikringen til samme gode pris. Forsikringen varer til du er 75 år.

Sjekk pris og kjøp på gjensidige.no/ys



TRE FEMTIÅRS- JUBILANTER I STRANDA!

RETT FØR JUL GJORDE YTFS
AVDELING 66 STRANDA OG
OMEGN ÆRE PÅ TRE AV
MEDLEMMENE SOM VAR MED
OG STIFTET AVDELINGEN FOR
FEMTI ÅR SIDEN. DE TRE ER ÅGE
GJØRVAD, KNUT O. K. HOLE OG
PER HALLSTEIN VEMØY.

På bildet er en av 50-årsjubilantene, Åge Gjørvad med diplom, flankert av forbundsleder Jim Klungnes og Karstein Ringstad, som «bare» kunne feire 25 års medlemskap. Knut O. K. Hole og Per Hallstein Vemøy var ikke til stede, men har fått diplom utdelt i etterkant.

Yrkestrafikk gratulerer og takker for den imponerende innsatsen!



«YS FORDEL»: NYE GUNSTIGERE AVTALER

Som medlem av YTF kan du nyte godt av «YS fordel», som gir deg gode tilbud på en rekke forskjellige tjenester, ikke minst innen forsikring og bank. Avtalene med Nordea og Gjensidige er nylig reforhandlet, og er blitt enda bedre. Sjekk tilbudene fra

annonsørene her i Yrkestrafikk, og gå inn på hjemmesiden til YS for å se hele utvalget av tilbud: <https://ys.no/medlemsfordeler>.

I tillegg til at DU gjennom «YS fordel» får de beste vilkårene på markedet,

støtter du også YTF som får inntekter ved nytegning av nye kunder. De gode avtalene er dessuten et viktig redskap for å rekruttere nye medlemmer og holde på de gamle! Det lønner seg å være medlem i YTF.

RETTIGHETER SOM LÆRLING

SOM LÆRLING UTDANNER DU DEG TIL ET YRKE VED Å JOBBE OG FÅ OPPLÆRING I EN BEDRIFT. EN KAN SI AT DU ER BÅDE ELEV OG ARBEIDSTAKER I LÆRLINGPERIODEN. DINE RETTIGHETER OG PLIKTER ER DERFOR IKKE ALLTID LIK ANDRE ANSATTES. VI SKAL SE PÅ NOEN FORHOLD SOM DET ER VIKTIG Å VÆRE KLAR OVER.

Lærekontrakt og arbeidskontrakt

Før lærlingperioden er det to viktige kontrakter du må inngå. I lærlingperioden har du rettigheter og plikter i et arbeidsforhold som andre arbeidstakere, samtidig som fylkeskommunen stiller krav til opplæring som må oppfylles. Som lærling må du derfor inngå både lærekontrakt og arbeidskontrakt. Lærekontrakten regulerer rettigheter og plikter etter opplæringsloven, mens arbeidskontrakten regulerer rettigheter og plikter etter arbeidsmiljøloven.

Lærekontrakten inngås mellom deg, lærebedriften og fylkeskommunen. Kontrakten regulerer dine og lærebedriftens plikter og rettigheter under opplæringen og må være inngått for at du skal regnes som lærling og få rettigheter etter opplæringsloven. Lærekontrakten har bestemmelser blant annet om start- og sluttdato og hvilken opplæring du skal ha. Det er fylkeskommunen som oppretter og godkjenner kontrakten.

Arbeidskontrakten inngås mellom deg og lærebedriften. Arbeidsmiljølovens bestemmelser gjelder både for deg og for lærebedriften, men med noen unntak. Det er greit å være klar over at arbeidsmiljølovens bestemmelser om avslutning av et arbeidsforhold i utgangspunktet ikke gjelder for deg

som lærling. Opplæringsloven har egne bestemmelser for dette.

Avslutning av lærlingperioden

Det vanligste er at en jobber ut lærlingperioden på to år. Lærlingkontrakten skal alltid angi dato for når den opphører. I opplæringsloven er det bestemt at arbeidskontrakten faller bort når lærekontrakten opphører, uavhengig av om selve arbeidskontrakten har sluttdato eller ikke. Det er derfor viktig at du inngår en ny arbeidskontrakt med bedriften dersom du får tilbud om å fortsette etter at lærlingperioden er ferdig.

Dersom lærlingen og lærebedriften er enige om å avslutte læreforholdet, kan dette gjøres ved å sende inn skriftlig melding til fylkeskommunen. Er man derimot ikke enige, må den som ønsker å heve lærekontrakten søke fylkeskommunen skriftlig, og årsaken til at læreforholdet ikke kan fortsette må begrunnes/ dokumenteres. Etter at fylkeskommunen har mottatt søknaden, blir den andre parten bedt om å uttale seg om saken før det blir fattet vedtak. Samtidig vil fylkeskommunen prøve å få til en løsning som innebærer at man unngår å heve kontrakten.

Arbeidstid og lønn

Som lærling har du arbeidstid som

andre arbeidstakere. Det betyr at din ordinære arbeidstid skal være som de andre arbeidstakernes. Når du får teoriopplæring, skal summen av teoriopplæring i skole og arbeid eller opplæring i bedriften ikke gå ut over den arbeidstiden som gjelder for andre i faget. Dette fremgår av opplæringsloven § 4-4 andre ledd.

For de fleste fag er læretiden to år, der det første året er opplæring og siste året praksis. Du har rett på lønn for praksisperioden, men ikke for opplæringstiden. Bedrifter velger vanligvis å fordele lønnen for praksisen over begge årene. På denne måten får du utbetalt lønn under hele læretiden.

Dersom du jobber hos en arbeidsgiver som er bundet av tariffavtale, så skal bestemmelsene i denne følges. Der er ofte egne lønnsatser for lærlinger, og ofte også regulert hvordan lønnen skal fordeles i løpet av de to praksisårene. På arbeidsplasser uten tariffavtaler kan lønnen variere.

Buss og gods

Bussbransjeavtalen er et eksempel på en av YTFs tariffavtaler med egne bestemmelser for lærlinger. I henhold til § 5.6.2.1. skal en lærling ha 40 prosent av nyutdannet fagarbeiderlønn det første året og 60 prosent det andre



Søstrene Kamilla og Frida Strømmen er lærlinger hos Firda Billag. (Foto: Arne Danielsen)

året. Arbeider du overtid skal du ha full lønn og overtidstillegg som andre ansatte.

Godsbilavtalen har liknende bestemmelser. Dersom det er tariffavtale i bedriften du jobber i, er lønnen regulert i § 3.6.2.

Minstelønn og overtid

I Norge har vi minstelønn for ansatte innen godstransport på vei, persontransport med turbil, bygg, renhold, overnatting- og servering, skips- og verftsindustrien, jordbruk og gartneri, fiskeindustrien og elektro. Det står i forskriftene om minstelønn at minstelønnssatsene ikke gjelder for lærlinger. I de tilfeller du jobber overtid, mener Yrkestrafikkforbundet at arbeidsgiver likevel må følge satsene for minstelønn.

Også andre tariffavtaler har bestemmelser som gjelder for lærlinger. For deg som er som lærling hos en arbeidsgiver som ikke er bundet av tariffavtale, gjelder arbeidsmiljølovens bestemmelser om overtid. Du har da krav på ordinær lønn som andre ansatte, med tillegg for overtidsbetaling.

Ferie

Som lærling har du samme rettigheter til ferie som alle andre arbeidstakere.

Reglene om ferie finner du i ferieloven og eventuelt i tariffavtalen.

Feriepenger opptjenes i kalenderåret før du tar ut ferie. Det betyr at du det første året ikke vil få utbetalt feriepenger med mindre du jobbet i den samme bedriften året før. Du har altså ikke inntekt i den perioden du tar ferie.

Dersom du ikke har opptjent feriepenger og derfor ikke ønsker å ta ferie, kan ikke arbeidsgiver pålegge deg å ta ferie. Du må da gi beskjed til arbeidsgiver. Men hvis arbeidsgiver avvikler fellestferie, må du likevel godta ferie, selv om du ikke får feriepenger.

Du må avtale tidspunktet for ferien med arbeidsgiver. Det er likevel arbeidsgiver som fastsetter tidspunktet for ferien. Det betyr at det ikke er sikkert du kan få fri når du selv ønsker det.

Kontakt oss

Dersom du som lærling har spørsmål om for eksempel lønn, overtid, avslutning av lærlingtiden eller noe annet, er det lurt å kontakte tillitsvalgte. Du kan også kontakte oss på arbeidslivsavdelingen ved å sende en e-post til arbeidsliv@ytf.no eller ringe oss på tlf. 406 03 700.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



**JOSEFINE
WÆRSTAD**

Leder juridisk avd. og advokat



**MARIUS
TRÆLAND**

Forhandlings sjef og advokat



**JEANNETTE
KVAMME**

Advokat



**NORA
ARNKVÆRN**

Advokat-
fullmektig



**SIRI
DANNEVIG**

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 6,5 %

Søk lån til bil, MC og caravan på
nordea.no/billån

Priseksempel: Eff. rente 8,19 % kr 150.000 o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.000,- Tot. Kr 182.046,-

OLAV SVANDAL TIL MINNE

ÆRESMEDLEM I RUTEBILHISTORISK FORENING OG TIDLEGARE BUSSJÅFØR OLAV SVANDAL, HAUGESUND, ER DØD ETTER EI TIDS SJKDOM. HAN VART 76 ÅR GAMMAL.

Svandal voks opp i Sauda i Ryfylke, men som ung mann flytta han til Stavanger og fekk seg arbeid som sjåfør i det dåverande Stavanger Busselskap, SBS. I 1976 sette han bu i Skjoldastraumen, nord i Rogaland, og etter fleire år her, slo han seg ned i Haugesund, der han budde fram til sin død.

Etter tida i Stavanger, vart sjåfør Svandal tilsett i Haugaland Billag, og han køyrde alle rutestrekningar som dette transportselskapet trafikkerte, det vil seia bybuss i Haugesund og distriktsruter i områda kring byen.

Sommaren 1993 starta Kystbussen mellom Stavanger og Bergen, og rutetilbodet vart gradvis utvida. Etter kvart fekk Svandal fulltidsplan som sjåfør på denne langruta, og han køyrde Kystbussen inntil han av helseomsyn måtte slutta nokre år før oppnådd pensjonsalder.

I 2003 overtok Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, HSD, Haugaland Billag, og få år seinare kom HSD til å utgjera fundamentet i det nyetablerte transportkonsernet Tide, som dermed vart Svandals siste arbeidsgjevar.

Olav Svandal var ein pliktoppfyllande sjåfør og ein hjelpsam kollega, og han organiserte seg i Norsk Rutebilarbei-



«De Svandalske samlinger»: Olav Svandal talte opp og fant at han hadde kjørt 457 forskjellige busser i sin karriere. (Foto: Arne Danielsen)

derforbund, som sidan endra namn til Yrkestrafikkforbundet. I ei årrekke deltok han aktivt i lokalt fagforeningsarbeid, og han var oppteken av tiltak som kunne fremja trivsel og tryggleik på arbeidsplassen.

Dessutan var Svandal levande engasjert i lokal samferdselshistorie, spesielt busstrafikken i tidlegare tider, og han kom til å bli ei eldsjel og drivkraft i det organiserte arbeidet med rutebilhistorie i Rogaland. Svandal var særleg interessert i å presentera og formidla historia om dei elleve føretaka i Haugesund og omland som slo seg saman til Haugaland Billag kring årsskiftet 1969-70.

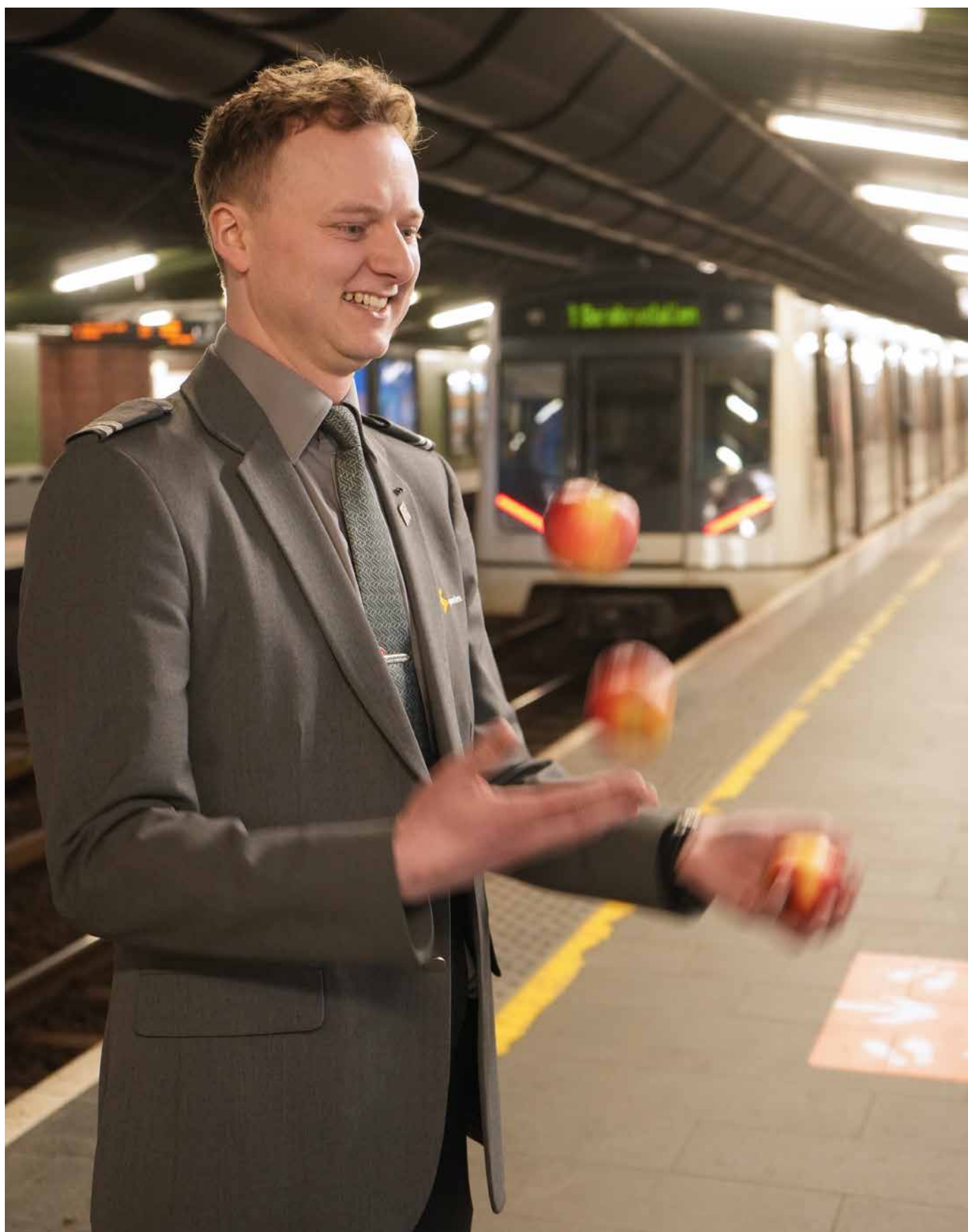
Han samla systematisk og med stor

iver opplysningar om kvart enkelt av desse selskapa, og skaffa i tillegg foto av bilmateriellet. Elles etterlet han seg ei omfattande samling av ulikt utstyr som knyter seg til rutebilbransjen, eksempelvis uniformseffektar, rutehefte og andre trykksaker.

Svandal såg det som ei betydningsfull oppgåve å ta vare på rutebilhistoria, og han vart i si tid utnemnd til æresmedlem i Rutebilhistorisk forening. Han oppnådde denne heideren for sin utrøttelege innsats i foreningsarbeidet gjennom fleire tiår.

Olav Svandal døydde 20. mars, og er gravlagt i Haugesund.

Svein Elling Austbø



LITT AV ET SIRKUS

Å virke som tillitsvalgt kan ofte framstå som et sirkus, der det er viktig å sjonglere. Få har imidlertid som lederen av YTFs avdeling 72 Sporveien, Lars Peder Fotland, lært seg å holde baller i luften og foreta akrobatiske øvelser på årntli, sikkert nyttig kunnskap i omgivelser fulle av kløvestreker.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Jeg lærte å sjonglere av broren min som barn, og kan holde fem baller i luften samtidig. Har forsøkt meg med seks, men da blir det i vanskeligste laget, forteller Lars Peder.

Han ble såpass besatt av basillen at han sluttet seg til gjøglergruppa Stella Polaris hjemme i Vestfold. Nå vil togføreren på T-banen snart få status som trafikkleder, lykkelig uvitende om at trafikkbefalet i Sporveien tradisjonelt har hatt tilnavnet «gjøglere» helt siden de første radiobilene - «gjøglervognene» - ble innført en gang på tidlig femtital. Slik blir ringen sluttet også for vår glade sjonglør.

Alt det spennende

Alt det spennende finnes i arbeiderklassen, hevdet den svenske arbeiderforfatteren Ivar Lo Johansson. Etter flere titalls portrettintervjuer i Yrkestrafikk, kan vi solid dokumentere at alt som er spennende faktisk finnes i YTF. Men sjelden har vi opplevd allsidigheten så til de grader konsentrert

i en enkelt person. Han er ikke særlig gammel heller, kun 35.

- På ungdomskolen var jeg opptatt av data, men hadde ikke lyst til å bli sittende inne bak en skjerm hele livet. Derfor begynte jeg på Gjennestad gartnerskole i Stokke, lærte om gartneri og hagebruk og jobbet ekstra på Plantasjen. Jeg hadde flere jobber også, på hamburgerbaren Texburger i Larvik og som truckfører på lageret til Color Line i Sandefjord.

På nytt ga han seg skjermen i vold, begynte også på studiet som dataingeniør, men som følge av en kraftig avsporing til Playstation 3, ble det med det ene året.

- Da broren min begynte som turnuslege i Nordfjordeid, fant jeg ut at der fantes en folkehøgskole med egen sirkuslinje. Det var noe for meg! Jeg er glad i fysisk trening, uten å være noen fotballtype, så det passet godt å drive med akrobatikk og alle mulige sirkusdisipliner. Etter to år var jeg i god fysisk form, og fant ut at tiden var inne til å avtjene verneplikten.

Buss og kinesisk

Flysoldat Fotland begynte på Luftforsvarets rekruttskole på Madla i Stavanger og ble siden stasjonert på Ørland flystasjon i Trøndelag.

- Jeg hadde tatt lappen for bil og motorsykkel på attenårsdagen, og da jeg kom til Madla var jeg litt eldre enn de andre rekruttene, gammel nok til å kjøre buss. Derfor fikk jeg tjeneste som bussjåfør, og Forsvaret dekket opplæringen. Den dagen jeg skulle kjøre opp som bussfører, viste det seg at de hadde en ekstra ledig time, dermed fikk jeg tatt lappen samtidig på både buss og lastebil.

Under militærtjenesten traff han folk som var språkmektige, noe som trigget ham til å lære seg et tredje språk i tillegg til norsk og engelsk. Av alle ting var det naturlig for ham å velge kinesisk!

- Farfar var misjonær i Kina, og da kommunistene vant borgerkrigen i 1949 flyktet han til Taiwan. Faren min giftet seg på nytt med en taiwanesisk kvinne og er der ofte. Også en onkel er gift kinesisk. Derfor var det ikke så rart at jeg dro dit i 2012 for å begynne på språkskole. Jeg bodde der i femten



«Etter flere titalls portrettintervjuer i Yrkestrafikk, kan vi solid dokumentere at alt som er spennende faktisk finnes i YTF. Men sjelden har vi opplevd allsidigheten så til de grader konsentrert i en enkelt person.»



måneder, først i hovedstaden Taipei, siden i Tainan. «Pei» betyr for øvrig nord, mens «nan» betyr sør.

«For oppegående»

Blakk, men beriket med solide kunnskaper i mandarin, dro han hjem til Norge og begynte direkte på et 140 timers YSK-kurs, før han fikk jobb hos Nobina som skolebussjåfør i Sandefjord. «Sjåfør Fotland er klar» meldte han rett etter at han var klar hos Biltilsynet.

- Jeg søkte NAV om støtte til YSK-kurset, men fikk avslag med begrunnelsen at jeg var «for oppegående».

Kanskje er det nyttig å ha skriftlig bekreftelse på at man er oppegående, men helt vanlig kan det neppe sies å være. Ikke vet vi om attesten var utslagsgivende for at Lars Peder fikk sitt første tillitsverv i YTF og også ble teamleder hos Tide.

Mer kinesisk

- Jeg kjøpte leilighet i Sandefjord med fem minutter å gå til jobben, tenkte at her skal jeg bli. Men så hadde en kamerat tatt en Bachelor, og det trigget meg til også å forsøke. Hvis han har klart det, er det håp for meg også, tenkte jeg. Resultatet ble et treårig studium i kinesisk på Universitetet i Oslo, noe som brakte meg til fastlands-Kina. Der fikk jeg blant annet sett sykehuset der farfar i sin tid virket. En stor opplevelse.

I studietiden arbeidet han som tilkallingssjåfør hos Unibuss på Rosenholm.

- Jeg var blitt tipset om å kunne bli togfører på T-banen som helgedagsbetjening, men droppet det da. Men da jeg var ferdig i 2020 begynte jeg der på full tid, og siden har jeg vært her.

Nå også som fagforeningsleder i YTF avdeling 72 Sporveien. Avdelingen har vokst til mer enn 200 medlemmer på T-banen og trikken, men Lars Peder fikk fra første stund kjenne klørne til den til tider altfor dominerende storebror Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) fra Fagforbundet:

- Som nyansatt togfører ble jeg oppsøkt av en tillitsvalgt fra OSA som var så «skuffet» over at jeg ikke meldte meg inn hos dem, som om jeg liksom sto i en slags takknemlighetsgjeld.

Tvilsom praksis

- Jeg er jobbinstruktør og søkte en stilling som vikartrafikkleder i desember 2022. Da jeg ble innkalt til intervju, fikk jeg beskjed om at en fra OSA ville være til stede som representant for de fagorganiserte. Jeg ga beskjed om at jeg heller ville ha YTFs Michelle Nilsen, men det ga Sporveien beskjed om at ikke var mulig.

Det var «Utvalget for tillitsvalgte» som bestemte hvem som skulle delta på intervjuene, et rent OSA-utvalg. «De er kursa, så de kan dette», fikk han høre, men kjente samtidig til konkrete eksempler på ufin oppførsel på

intervjuer, og et vedvarende innmeldingspress etter ansettelse.

- Noe som gjorde meg opprørt, og jeg visste jeg ikke ville klare å være meg selv på intervjuet. Derfor sendte jeg en epost og ga beskjed om at jeg trakk meg fra intervjuet, begrunnet det med at framgangsmåten harmonerte dårlig med Sporveiens verdier om å være pålitelig og engasjert.

Noen uker senere gjentok det hele seg. Lars Peder søkte på en stilling som fagleder, men heller ikke her var OSAs representasjon til å rokke.

- Så tenkte jeg at jeg ikke kunne fortsette sånn, og tredje gangen ga jeg meg. Jeg vil ikke gå i detalj på hva som skjedde under akkurat mitt intervju, men jeg fikk jobben og gleder meg til å starte opplæring. YTF gir ikke opp målet om å få endret intervju-representasjonen, men vi må trå varsomt i et minefelt av etablerte praksiser. Slow and steady wins the race, i mangel av en god norsk oversettelse.

Satser på samarbeid

- Det kan til tider være tungt å være YTFer under slike forhold, understreker Lars Peder Fotland, som kan fortelle om slengbemerkninger av den lite hyggelige typen.

- Når derimot vi i YTF-avdelingen arrangerer turer til Sverige, er disse åpne for alle ansatte, uavhengig av hvor de er organisert. De som ikke er medlemmer hos oss må betale en liten egenand

«Da jeg ble innkalt til intervju, fikk jeg beskjed om at en fra OSA ville være til stede som representant for de fagorganiserte. Jeg ga beskjed om at jeg heller ville ha YTFs Michelle Nilsen, men det ga Sporveien beskjed om at ikke var mulig.»

del, til gjengjeld får de god valuta for pengene. Vårt ønske er at dette skal være en ren kollegatur.

Han poengterer at han er født i Dragens år, som i kinesisk astrologi er forbundet med mirakler, styrke og lykke. I februar gikk verden på nytt inn i Dragens år, som forhåpentligvis bringer gode resultater til YTF.

Dragelig lykke

Framtida ser i hvert fall skinnende ut for den blidlynte Fotland. Man skulle kanskje tro at han fulgte i slektas silkevei og fant seg en kinesisk partner, og det var også nære på, men i slutten av juni skal han gifte seg med greske Katerina i hennes hjemby Sindos, nord i nærheten av Thessaloniki.

- Sist jeg var i Kina følte jeg meg faktisk ensom, så da jeg kom hjem igjen meldte jeg meg på en rekke aktiviteter for å treffe folk, blant annet som fadder for internasjonale studenter. Der traff jeg Katerina, og det var kjærlighet ved første blick, jeg ga henne nøkkel til leiligheten min etter kun to uker! Hun fortalte hjemme at hun hadde funnet en mann i rett yrkesgruppe, faren er nemlig kjørelærer.

Dermed er avdelingslederen i gang med et fjerde språk, mens den kommende ektefellen tar lektorutdanning i norsk og engelsk. Tanken går til romanen mellom den engelske forfatteren og hans portugisiske husholderske i «Love Actually». Det lover godt!



På oppdrag med turbuss fra Tide. (Alle fotos: Privat)



Lars Peder og hans vordende brud Katerina utenfor kirken i Sindos der paret skal gifte seg i juni.



Festivalbusskjøring under Stavernfestivalen.



Fra Himmelsjøen på grensa mellom Kina og Nord-Korea.



Langt hår hører med på videregående.



To år gammel sammen med misjonær-farfar.



Sjonglør på den kinesiske mur i 2018.

KOLLEGAHJELPEN – VENN I NØDEN

LASTEBILSJÅFØRER ER ET SPESIELT FOLKEFERD SOM ARBEIDER ISOLERT FRA HVERANDRE, MEN LIKEVEL HAR BEHOV FOR TILHØRIGHET OG FELLESSKAP. FAGORGANISERING ER EN MÅTE Å IMØTEKOMME DETTE PÅ. EN ANNEN ORDNING SOM FORENER SJÅFØRENE, ER KOLLEGAHJELPEN.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
ELISABETH NODLAND/NLF

«En landsdekkende støtteordning for lastebileiere og sjåførere som opplever ulykker, nestenulykker, ran eller andre sjokkerte jobbopplevelser»

En organisasjon av uorganiserte er selvfølgelig en innebygd selvmotsigelse, som innebærer at man må romme to virkeligheter som trekker i hver sin retning samtidig, noe som kan være vanskelig å gripe i vår vestlige lineære kultur. Denne eksistensielle dobbeltheten er lastebilsjåførens eksklusive dilemma og mulighet.

Alene og sammen

Historisk sett har mange valgt lastebilyrket for å være «skipper på egen skute», legge opp arbeidsdagen etter eget hode uavhengig av sjefer, stemplingsur eller landegrensener. Slik er nok ønsket fortsatt for man-

ge, selv om flåtestyring, hviletidsbestemmelser og liknende uhumskheter i stor grad begrenser friheten.

Men også derfor har lastebilsjåfører behov for fellesskap. Opp gjennom historien har kontakten kollegene imellom foregått på mange måter; på døgnhvileplasser, via radiotelefoni, tidsskrifter, nettsteder eller ulike former for organisering. YTF er et godt alternativ, men den lave andelen fagorganiserte lastebilsjåførere på landsbasis viser dessverre at det er et stykke igjen før alle er ombord, selv om antallet er stigende.

Støtteordning ved ulykker

Mange lastebilsjåførere eier også sin egen bil, kanskje er de også arbeidsgivere, om enn i lite format. Disse har historisk sett ikke følt

seg hjemmehørende i den tradisjonelle fagbevegelsen. For disse er Norsk Lastebileier-Forbund (NLF) et alternativ, en litt mer velbeslått fetter av YTF med til dels felles interesser.

Et viktig tiltak til felles nytte, som ble startet av NLF i 1995 er «Kollegahjelpen», en landsdekkende støtteordning for lastebileiere og sjåførere som opplever ulykker, nestenulykker, ran eller andre sjokkerte jobbopplevelser. Selv om støtten i første rekke tilbys NLF-medlemmer, gis også hjelpen til andre kolleger, etter behov og mulighet.

Som et verneombud

Kollegahjelpen er basert på frivillig innsats og består av et femtitall frivillige med tilknytning til NLF som alle har fått grunnopplæring, men ellers arbeider på



Kollegahjelpen – landeveiens barmhjertige samaritane samlet på ett brett.

egen hånd. Hjelperne blir kontaktet av sjåføren eller sjåførens familie, venner eller kolleger eller liknende, eller kollegahjelperen tar selv kontakt. Mange steder er ordningen kjent også hos politi, ambulanspersonell og sykehus.

Hjelperen fungerer på samme måte som et klassisk verneombud, med å gi støtte og hjelpe til med praktiske ting, som å følge til politi, lege, flytte på bilen, kanskje være med på

den første turen etter en ulykke. Det er ikke veldig mange som mottar slik kollegahjelp, men ofte er hvert tilfelle alvorlig og krever langvarig oppfølging.

Like godt som før

Viktig er for eksempel oppfølging av sjåførere som har opplevd frontkollisjoner med selvmordere, noe som dessverre finner sted ikke helt sjeldent. Målet er at sjåførere som har hatt en sjokkerte opplevelse skal få støtte til å bearbei-

de sjokket, for å unngå at dette setter seg fast og fører til problemer på lengre sikt. Hjelpen skal føre til at sjåføren skal få det like godt som før ulykken, både privat og i jobb.

Kollegahjelpen kan nåes på telefon. Ring 415 44 400. Ved ulykker i utlandet fungerer Sjømannskirken som kollegahjelp. Ring (+47) 95 11 91 81. Kudos til NLF for en fin ordning.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDE
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



NORA ARNKVÆRN
Advokatfullmektig
nora@ytf.no



RAMEEN SHEIKH
Rådgiver
rameen@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



JOSEFINE WÆRSTAD
Leder juridisk avd. og advokat
josefine@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Advokat
jeannette@ytf.no



SIRI DANNEVIG
Advokat
siri@ytf.no

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



ADRIAN PRACON
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no



SYNNE PERNILLE JAKOBSEN
Rådgiver
993 65 058
synne@ytf.no



TOR ARNE KORSMOE
Verveansvarlig
980 43 387
tor@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



LINDA JÆGER
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



DYRT Å VÆRE GJERRIG/ ELLER/ OPPSKRIFT PÅ HVORDAN REKRUTTERE FÆRRE YRKESJÅFØRER

Løsningene som foreslås for å øke rekrutteringen av yrkessjåfører er at de må jobbe mer, ha kortere pauser og mindre fri, mangle trygge steder til å ta pause og i liten grad komme hjem regelmessig. Noen som virkelig tror at denne oppskriften vil funke?

Den store mangelen på yrkessjåfører er et voksende problem i Norge, i Europa og globalt, men vi er redd for at tiltakene som lanseres vil ha stikk motsatt effekt. Her er et par av «løsningsforslagene»:

Større og tyngre

Det jobbes for å øke vekt og dimensjoner, særlig innen godstransport. Begrunnelsen er elektrifiseringen av kjøretøyparken. Siden batteriene veier mye og fører til tyngre kjøretøy, må lengde og vekt økes for å opprettholde nyttelastkapasiteten. Klima- og miljøkortet dras også. Ved større nyttelast blir det nemlig færre lastebiler på veiene, hevdes det, fordi hver enkelt bil tar mer gods.

Men: Større og tyngre kjøretøy vil være mer krevende å håndtere og manøvrere, særlig på dårlige veier og dårlig føre, noe som vil føre til større konsekvenser og mer alvorlige ulykker. Dette er ren fysikk – masse ganger fart. I Norge og Sverige er det allerede tillatt med lengre og tyngre kjøretøy, så vi har nok bare sett starten.

Førerkort for syttenåringer

Det nye forslaget til førerkortdirektiv inneholder nesten ingen krav. Man skal få førerkort fra 17 år og for femten år av gangen, uansett alder. Det settes ingen øvre aldersgrense. Slik det ser ut nå blir det en «mulig særregel» fra 17 til 18 år og «normale» regler fra fylte 18. 17-åringen skal muligens ha med en erfaren sjåfør under opplær-

ing. Hva dette innebærer er ikke avklart.

Men: Dette har et trafikk sikkerhetsaspekt. Et voldsomt ansvar legges på tenåringerens spinkle skuldre. Selv om de er svært dyktige, er de likevel uerfarne sjåfører. Tallene fra forsikrings-selskapene er ganske entydige. Det er veldokumentert at alder og erfaring har betydning for ulykkesstatistikken.

Ingen fremtid

I tillegg kan nevnes forslagene som vi har beskrevet tidligere om forverret kjøre- og hviletid for turbilsjåfører, undergraving av praktisering av bestemmelsene om sjåførrettighetene i EUs mobilitetspakke og et Europa som skriker etter egnede og trygge raste- og døgnhvileplasser.

Selv om man skulle klare å rekruttere flere ungdommer, hjelper det lite hvis de ikke opplever å ha en fremtid som yrkessjåfør. Da finner de andre alternativer. Det blir mindre attraktivt å være yrkessjåfør og vanskeligere å rekruttere nytt blod, altså det stikk motsatte av det EU-kommisjonen hevder å ville oppnå.

Lønn og arbeidsbetingelser

Det eksisterer allerede et misforhold mellom det store ansvaret yrkessjåfører har sammen med ulempene i yrket slik som skiftarbeid, lange dager, mye tid borte fra familie og venner opp mot de dårlige lønns- og arbeidsbetingelsene. Likevel diskuterer eller ønsker

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



mange norske arbeidsgivere de samme endringene som vurderes på europeisk nivå.

Nå står lønnsoppgjørene for buss- og godssjåførene for døren. Siden det er forbundsvis oppgjør, kan alle sider ved tariffavtalene diskuteres. Kanskje er det på tide å snakke om hva som faktisk kan løse rekrutteringsutfordringene, ikke alle mulig andre vikarierende «unnskyldninger» for å slippe å gjøre det som faktisk trengs.

Kanskje arbeidsgiverne skal benytte anledningen til å gjøre noe med «elefanten i rommet», altså lønns- og arbeidsbetingelsene? Eller går de for at tenåringer og godt voksne pensjonister skal redde bransjen? Det vil lett koste mer enn det smaker i form av dårligere rekruttering. Det har vi ikke råd til.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

JEG SKAL PÅ KURS

Jeg skal på kurs. Jeg skal bli flink, slik de blir på kurs. Jeg skal ikke på et vanlig kurs, der de lærer noe de kunne fra før. Jeg skal heller ikke på et kurs som bare har et fint navn. Jeg skal på et ordentlig kurs.

Jeg skal på kurs. Jeg skal lære noe matnyttig. Noe vi virkelig trenger. Noe som ikke preller av etter en langhelg. Jeg skal ta inn noe lærdom som skal godt under huden.

Jeg skal på kurs. Jeg skal lære hvordan trykket på skuldrene senkes. Det trykket som gjør at vi blir fjærlette og nesten svever. Den knappen sitter ikke på dashbordet. Jeg skal på et slik kurs som gjør at kaffekoppen smaker bedre og kundene blir penere. Etter kurset skal jeg være på jobb og nesten ikke merke at det er jobb. Det skal være en glede å utføre jobben etter dette kurset. Når jeg er ferdig med jobben kvitrer jeg som fuglen.

Jeg skal på kurs. Jeg skal lære å bli likesæl. Jeg skal lære å bli en moderne drittsekk. Noen er drittsekker av natur og kunne trenge et kurs for å forbedre seg. De andre må på kurs for å bli drittsekk.

Denne lærdommen skal under huden og inn i fingertuppene. Den skal inn i hjernebarken og øverst i ryggmargen. Den skal ut i hele transportnettet. Med jekketralle og sekkebår skal jeg rydde boet. Jeg skal ikke ha et eneste problem etter denne helgen.

Jeg skal bli mer likesæl. Unødvendige bekymringer plukkes vekk på dette kurset. Tenkte problemer skal fyres på kveldens grillbål. Nervøse tanker og usikre holdninger skal pakkes og sendes med neste rakett til månen.

Kvartbasen får en bedre sjåfør etter dette kurset. Tenk på alle skadene vi har forårsaket av ren plikt-

«Etter kurset skal jeg være på jobb og nesten ikke merke at det er jobb. Det skal være en glede å utføre jobben etter dette kurset. Når jeg er ferdig med jobben kvitrer jeg som fuglen.»

oppfyllelse. Vi har rygget for nære røysa og bulket baken, kjørt for nære kantsteinen, kjørt for fort og rygget for nære rampa. Alt dette for å være plikt-oppfyllende. Og alt dette til ingen nytte, herr Kvartbas. Bare ekstrautgifter.

Jeg kjenner allerede virkningen. Med skylapper og fast blick kommer jeg slentrende inn i kantina med en skvulpende kaffekopp i handa. Jeg er et kvarter forsinket, med det føles bare godt. Det var ikke min skyld. Jeg slenger meg ned ved disponentens bord og lurur på om han har fått noe i musefella i helgen. Det føles deilig.

For et vidunderlig kurs jeg har vært på i helgen. Ruta mi går fra terminalen klokka 3, om bilen blir ferdig på verkstedet.

Drit og dra!

Gladiola