

YRKESTRAFIKK[®]

05 2017

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Kabotasje i praksis

JZP 913

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



Byråkrati og «byråkrati»

Byrådet i Oslo har tatt initiativ til å se nærmere på etatenes roller innen sektor for eldre, helse og sosiale tjenester. Hensikten er «å utvikle tjenestene ut fra innbyggernes behov og samfunnsøkonomisk nytte, og arbeide systematisk med innovasjon for å nå nye radikale løsninger». Vi synes tiltaket lyder fornuftig.

Blant målsettingene for denne opprydningen er å sikre en klar rolledeling innen styringssystemet og redusere dobbeltarbeid og overlappende funksjoner. En liknende gjennomgang bør absolutt også gjøres innen «kollektivfamilien», der uklare ansvarsforhold har ført til hindringer og forsinkelser.

Inflasjon i sjefer

Bakgrunnen er at en omorganisering for ti år siden først delvis ble

«En langt mer givende debatt er dobbeltorganiseringen innen Sporveien og Ruter. Her kan det være effektiviseringsgevinster på flere titalls millioner, penger som kan brukes til bedre kollektivtrafikk.»

gjennomført og siden delvis reversert, noe som har ført til en struktur som verken er fugl eller fisk – eller mer riktig: både fugl og fisk. Vi viser i så måte til artikkelen på side 20 til 23, der vi påviser at en konsekvens av denne organisatoriske bastarden er oppblomstringen av mer enn 400 administrativt ansatte, med inflasjon i sjefs- og direktortitler.

Samtidig med framveksten av denne nye typen byråkrati, opplever førere, verkstedarbeidere og lavere funksjonærer en til dels hardhendt rasjonalisering. I lengre tid har vi påpekt at bussførere ikke engang har akseptable toalettforhold, noe som ikke gjør det lettere å rekruttere nye sjåførere. For velvoksne administrasjoner burde det være en smal sak å legge forholdene best mulig til rette for dem som sørger for at hjulene til enhver tid ruller.

Merkelig avsporing

I stedet opplever vi en debatt om «Oslo Vognselskap», et beskjedent medlem av kollektivfamilien bestående av en håndfull medarbeidere med oppgave å finansiere kjøp og vedlikehold av trikker og T-baner. Sterke krefter vil nå legge

Vognselskapet inn under Sporveien, noe som virker noe pussig tatt i betraktning at Sporveiens historiske håndtering av vogninnkjøp ikke alltid har vært direkte overbevisende. Etter etableringen av Vognselskapet har derimot innkjøp og forvaltning av vognmaterieell holdt høy klasse.

Vi tror et svært poeng er at Vognselskapet besitter en spesiell kompetanse til å håndtere en definert oppgave, noe som også gjør det enkelt å kikke innsatsen deres i kortene. Vi er redd for at ved å legge disse inn under Sporveien (eller Ruter), vil dette ansvarsområdet kunne utviskes.

En langt mer givende debatt er dobbeltorganiseringen innen Sporveien og Ruter. Her kan det være effektiviseringsgevinster på flere titalls millioner, penger som kan brukes til bedre kollektivtrafikk.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Terminalarbeidere samles	4
Utflagget tørkesnor	6
Mulig dødsfelle	10
Arendalsuka	12
Fire nye år	14
Turbilundersøkelsen	16
Brilleforheng	18
Nok å gjøre på kontoret... ..	20
Avtalefestet pensjon	26
Portrett: Høyt og lavt	28
Fagorganisert tegneseriehelt.....	32
Jim har ordet	35

Forsidefoto: ARNE DANIELSEN



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:

Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Annonsealg:

Tormund Hansen Skinnarmo
 977 11 550
 tormund@ytf.no

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

mene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:

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

TERMINALARBEIDERNE

Lager- og terminalarbeiderne er den yrkesgruppa der medlemstallet har økt mest i YTF det siste året. I august var tillitsvalgte som representerer drøyt 650 medlemmer for første gang samlet. Nå forbereder de sitt eget bransjeutvalg.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN



Ser vi på historien, så var YTF et rent forbund for bussansatte fram til første halvdel av nittitallet, da også godssjåfører ble ønsket velkommen. Truckførere og terminalarbeider ble organisert sammen med godssjåførene i en landssammenslutning med navnet «YTF Logistikk».

To dagers samling

Særlig i løpet av det siste året har antall lager- og terminalmedlemmer i YTF økt kraftig, og behovet for samordning meldte seg. I august samlet derfor tillitsvalgte fra ni bedrifter seg over to dager i kontorlokalene til YTF i Oslo.

De ni var: Per Kristiansen fra Bringwarehousing, Kristian Olsen Lid fra Brødrene Dahl Langhus, Robin Schei fra Post-Nord Langhus, Lars Kristiansen fra PostNord Alfaset, Knut Authen fra Rema Distribusjon Langhus, Preben Orset fra ASKO Molde, Erling Kragerud fra Alliance Healthcare, Ragnar Sekkeseter fra Posten logistikk Molde og Anders Vikholt fra Rema Distribusjon Narvik.

Spisset innretning

Typiske sjåførdiskusjoner, for eksempel om kjøre- og hviletid, er av liten interesse for terminalarbeiderne, som dermed

ønsker å spisse innretningen mer inn mot sine særegne arbeidsforhold. Slik ønsker de å heve nivået på fagforeningsarbeidet og få opp fag- og yrkes stoltheten.

Tradisjonelle oppgaver som verving av tilstrekkelig mange medlemmer til å komme i forhandlingsposisjon og påfølgende etablering av tariffavtaler er selvfølgelig sentrale. Her finnes et stort potensial, for på mange steder hersker fortsatt cowboytilstander. Fjorårets tariffoppgjør ga gode resultater for mange av YTFs medlemmer, blant annet gjennom Grossistavtalen med NHO.

SAMLES

Første rekke, fra venstre: Lars Kristiansen, Preben Orset, Ragnar Sekkeseter og Kristian Olsen Lid. Bakerste rekke: Anders Vikholt, Robin Schei, Erling Kragerud, Knut Authen og Per Kristiansen.

Innleid utfordring

En særegen utfordring for terminalbransjen er utstrakt (mis)bruk av innleide mannskaper, en gruppe som ofte ligger lavt av redsel for ikke å få oppdrag. Å få vikarene over i faste stillinger er derfor høyt på prioriteringslista.

Samlingens første dag gikk med til diskusjoner rundt utfordringene i bransjen, mens de tillitsvalgte fikk skolering og faglig påfyll på dag to. Alle deltakerne uttrykte stor tilfredshet over innholdet i samlingen, og ga uttrykk for at dette var starten på en ny giv i bransjen.

Les også portrettet med Kristian Olsen Lid på side 28.

«En særegen utfordring for terminalbransjen er utstrakt (mis)bruk av innleide mannskaper.»

UTFLAGGET TØRKESNOR

Motorpanseret på trekkvogna står åpent, på en tørkesnor spent tvers over henger ei rød trøye og bukse. Denne typen klesvask er ikke uvanlig på Fugleåsen døgnhvileplass, et talende symbol på tilværelsen til mange utenlandske trailersjåførere i Norge.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Vi skriver siste tirsdag i august og en mild formiddagsvind sikrer ypperlige tørkeforhold. Vi teller drøyt førti vogntog, det er nesten glissent på den enorme parkeringsplassen. Firmamerkene på trekkvognene varierer, men på nummerskiltene florerer bokstavene RO og LT. Også bilen med tørkesnora er registrert i Litauen.

Gardinene i førerrommet trekkes fra, og et ikke helt våkent fjes kikker nysgjerrig ned på Yrkestrafikkas delegasjon bestående av verveansvarlig Synne, kontorlærling Natalia og redaktør Arne. Da døra åpnes og sjåføren stiger ned på passasjersiden, spør vi hvordan tilværelsen for-toner seg, og får raskt svaret: «Et hundeliv!»

Språklig utfordring

Han er ikke veldig stiv i engelsk, men forklarer at han heter Sergej og kommer fra Ukraina. Vi har allerede forsøkt å kommunisere med et par andre sjåførere, de kommer fra Macedonia og Romania, men noe felles språk finner vi ikke. Vi ser ikke bort fra at enkelte av sjåførene faktisk

ikke ønsker kontakt, men generelt sett gjør de språklige barrierene det vanskelig å få et presist bilde av hvilke forhold karene lever under.

Sergej har vennlige øyne og virker å ha lite og skjule. Han åpner ei luke i trekkvogna og viser fasilitetene: Tannbørste, vannkanne og primus. Dessuten viser han seg å kunne prate litt tysk med redaktøren, engelsk med Synne og polsk med Natalia, slik får vi i gang en slags samtale.

Ikke ofte hjemme

Han forteller at han kjører over hele Europa, med utgangspunkt i Tyskland. Her kjøper han også inn forbruksvarer, der prisene er opp-nåelige. Å handle i norske butikker kommer ikke på tale, men Norge bidrar likevel til matauken, i likhet med andre ventende sjåførere har han plukket sopp, de ligger til tørk på et stykke papir på dashbordet.

Vi spør hvor ofte han er hjemme hos familien i Ukraina, og det er ikke altfor ofte. Et problem er at traileren er hjemmehørende i Litauen, og derfra må han gjennom

hele Polen før han kommer fram til hjemstedet. Et forslag til nye EU-regler vil pålegge arbeidsgivere å planlegge transporten slik at arbeidstakere kan komme seg hjem hver tredje uke. Reglene sier derimot ingenting om hvem som skal betale for hjemreisen. I stedet for å være en forbedring for sjåførene, gir forslaget arbeidsgiverne mulighet til å slippe unna å betale et egnet oppholdssted for ukehvilen.

Venter på ordre

Det store spørsmålet er hvorfor i hule heiteste en ukrainsk sjåfør i en litauisk trailer tilbringer time etter time med å vaske klær og plukke sopp på en parkeringsplass langt inni Norge? Svaret er: Kabotasje. Sergej venter rett og slett på et nytt oppdrag i Norge. Han virker ganske trygg på at denne ordren vil komme.

Litt lenger borte snakker vi med Adam, en polsk sjåfør. Han bekrefter inntrykket av at oppdragene dukker opp regelmessig. Det er snakk om store oppdragsgivere som vet hva de holder på med, presiserer både Sergej og Adam. Utsagnene be-



Fugleåsen døgnhvileplass,
en sensommerformiddag.

«Hjemme i Ukraina er snittlønnen på rundt 2 000 kroner måneden.»

krefter de siste årenes økende trend, nemlig akselerasjonen av planlagt og systematisk kabotasje, noe som klart bryter med EØS-avtalens forutsetning om at all kabotasje skal være av midlertidig art. Forslagene til nye EU-regler vil i enda større grad åpne for en praksis som allerede har forsynt seg grovt av det norske innenriksmarkedet.

Ulike verdener

Det hele handler selvfølgelig om profitt. Noen tjener gode penger på at østeuropeiske stasjoner lever sine

hundeliv på Fugleåsen døgnhvileplass. I enkelte bortimot tomme traller er rene oppholdsrom innredet, med kjøkken- og bodegafasiliteter. Enkelte kvelder er plassen stappfull, med fyll og forsøpling, ikke så rart med en slik organisert lediggang. Unnskyldningen er at ordningen muligens også kommer norske forbrukere til gode i form av lave varepriser.

Sett med norske øyne er en slik tilværelse opprørende og uverdigg, i tillegg til at den åpenbart undergraver norske regler og arbeids-

betingelser. For Sergej er ikke bildet like enkelt. Hjemme i Ukraina er snittlønnen på rundt 2 000 kroner måneden, ifølge nettstedet Trading Economics. Med et slikt bakteppe kan det være verdt å vansmekte på en norsk parkeringsplass for det tre- eller fire- eller femdobbelte beløpet – et faktum som brukes som unnskyldning av norske profitører for å betale månedslønner på 600 til 1 000 euro.

Profitørene har skylda

Samtidig som Sergej og Adam og de andre østeuropeiske arbeidskamer-



God stemning på polsk mellom YTFs kontorlærling Natalia og godssjåfør Adam.



atene på denne måten blir brikker i et spill som fører til sosial dumping av norsk eller vesteuropeisk lønnsnivå. Forresten kan heller ikke østeuropeerne føle seg trygge. Det finnes alltid noen som er desperate nok til å utføre oppdragene enda billigere, så lenge kapitalen og den såkalte frie konkurransen får rå.

YTFs posisjon i så måte er lett-fattelig – vi ønsker et arbeid å leve

med og en lønn å leve av – i Norge. Det betyr at i Norge må norske arbeidsforhold og lønnsbetingelser gjelde. Da må utenlandske sjåfører gis norsk tariff-lønn og slippe å plukke sopp for å overleve på Fugleåsen døgnhvileplass.

Ikke Sergejs skyld

Sergej byr oss adjø og tar oss alle høytidelig i hånda. Så tar han ned

vasken som i mellomtiden er tørket. En god gutt med snille øyne. Hva vi uansett IKKE må gjøre er å legge skylda på ham. For en ting er sikkert: Du finner ikke dem som tjener seg rike på denne typen uvesen – og som forresten er godt kjent i bransjen – blant dem som henger klærne sine til tørk fra motorpanseret.

 redaksjonen@ytf.no



Kjapp tannpuss til ære for gjestene.



Ukrainske Sergej har for så vidt alt han trenger, eller?

EKSPRESSBUSS MED RULLESTOLHEIS: MULIG DØDSFELLE

Kravene til universell utforming fordrer rullestolheis i ekspressbuss. Ved evakuering som følge av ulykke eller tunnelbrann kan rullestolbrukeren bli prisgitt sin egen skjebne, mens sjåføren blir stilt til ansvar, advarer sjåfør på Haukeliekspressen Svein Terje Brekke i Tide Buss, kommersiell avd. Haugesund.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: ESPEN BRATLIE, SAMFOTO

Tide Buss kommersiell avd. Haugesund drifter blant annet ekspressrutene Kystbussen og Haukeliekspressen i rute-systemet til Nor Way, noe som på et skift innebærer flere mil i tunnel.

Komplisert betjening

I disse bussene er det montert rullestolheis over bakakselen på bussene. For å betjene døra til den sammenleggbare heisen, som ligger under gulvet i bussen, må det være tilgjengelig ei frisone på 2,5 meter til høyre for bussen, forteller Brekke.

Heisene betjenes med et tablå som kobles manuelt til heisen. For å kunne bruke dette må det være strøm på bussen. Riktignok finnes i tillegg en hydraulisk mulighet som kan benyttes manuelt, men denne er plassert inne i bagasjerommet, og man må ha strøm for å få opp bagasjeluken!

– Me må altså ha tilgang til straum for å nytta heisen. Dersom me har brann i eget kjøretøy eller har kollidert med andre kjøretøy, er batteriet, som ligger i venstre hjørne

framme, svært utsatt. Då er me uten straum. Kva då?

Redd deg sjølv..?

Brekke har deltatt i flere brannøvelser. I Seljestadtunnelen ble en container med dekk og trepaller påtønt. Etter 15 minutter var røykutviklingen så sterk at alle måtte flytte seg lenger ned i veggen. Det ble opplyst at redningsmannskaper trengte 40 minutter for å komme til tunnelen.

– Etter ei øvelse i Karmøytunnelen i fjor haust, fikk me klar tilbakemelding frå brann og redning samt politiet: I ein tunnelbrann er det sjølvredningsprinsippet som gjelder. I klartekst betyr dette at me som sjåfører kan koma i ein situasjon der me må forlate personer i ein brann!

– Dette temaet har me tatt opp både med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Svaret me fikk frå Vegdirektoratet var så utfordrende at me som sjåfører ikkje kan leve med det. Det lød: Ansvaret etter ei slik ulykke der personer enten er skada eller omkommet, blir

ei sak for rettsvesenet. For meg som sjåfør er det umulig å leva med et regelverk som gir oss utfordringer som me ikke kan rå over og som kan påføre oss ansvar for andres død.

Krever unntak

Brekke understreker at dette problemet ikke eksisterer i lavgulvbuss eller der det er plass for rullestoler midt i bussen og heisen ligger i trappa.

– Løysinga er derfor utrolig enkel. Som seriøst busselskap har me tilgang på minibusser med rullestolrampe og godkjent utstyr til å transportere denne kundegruppa. Tilsvarende har alle taxiselskap. Den største forskjellen på en minibuss og ekspressbuss er korleis ein tar ut ein rullestol. I minibussen skjer dette gjennom bakdørene. Det bør derfor gis dispensasjon frå krav om heis til busser som går i ekspressbussystemet og har tunneler og andre utfordrende vegstreknings.

 redaksjonen@ytf.no



«Sjåførar kan koma i ein situasjon der me må forlate personer i ein brann!»

ARENDALSUKA:

LYTT TIL SJÅFØRENE

YTF ønsket satte temaet «Offentlig anbud – vinnere og tapere» på dagsorden på en fullsatt Café Victor under årets Arendalsuke. Og politikerne ga uttrykk for at de ønsket dialog.

TEKST: PETTER SOMMERVOLD FOTO: LINDA JÆGER

Hvert år den tredje uka i august samles organisasjoner, politiske partier og engasjerte folk fra hele landet til debatter, foredrag og eventer i Sørlandets nest største by. Man kan kanskje kalle det et politikkers svar på Notodden Bluesfestival. Intet mindre enn 800 arrangementer gikk i år av stabelen under Arendalsuka.

Historien starter en solfylt sensommerdag utenfor byens rutebilstasjon. Noen forbinder kanskje stedet mest med 90-tallsfarsotten «Lille lørdag». Den gamle rutebilstasjonen med den legendariske «Kvikk bar» har imidlertid måttet vike til fordel for et kulturhus og er flyttet nærmere sentrum.

Tvilsomt førermiljø

Flere sjåfører fortalte om en hyggelig, men krevende arbeids hverdag, ikke bare i forbindelse med Arendalsuka, men også ellers i året. Én sjåfør viste til det smått absurde i at han kunne kjøre rundt i en buss på en varm sommerdag der passasjerene fikk nyte opplevelsen av en luftkondisjonert og behagelig reise, mens han selv satt midt i solsteiken uten muligheter til å regulere verken temperatur eller luftmengde fra

sjåførplassen. Det var heller ikke mulig å regulere solskjerming uten å forlate førerplassen, setene ble fort utslitt og dårlig komfort gjorde sitt til at en fort blir trøtt både i kroppen og toppen.

Dette er dessverre en beskrivelse altfor mange i våre rekker kan nikke gjenkjennende til og som danner bakteppe for YTF på årets Arendalsuke: Ensidig prisjag gjør at sjåførene altfor ofte ender opp som tapere i anbudsprosessene!

Bedre bussanbud

To sluggere innledet på YTFs arrangement, forbundsleder Jim Klungnes og administrerende direktør i Agder Kollektivtrafikk, Siv Elisabeth Wiken.

Jim poengterte at anbud i transportsektoren er kommet for å bli, men at man må utnytte det handlingsrommet som finnes. Blant annet pekte han på viktigheten av å involvere de tillitsvalgte tidlig i prosessen. Forbundets prosjekt «Bedre bussanbud» ble trukket fram som en nyttig kunnskapsbank for å ivareta de ansattes ve og vel i anbudsprosessene. Her er en rekke konkrete tiltak utmeislet, ikke minst på sikkerhets- og komfortsiden, som

de tillitsvalgte kan løfte fram og stille krav om ved utlysning.

I den påfølgende debatten stilte et mannstungt panel som, i tillegg til Jim besto av fylkesordfører i Sør-Trøndelag Tore O. Sandvik (AP), gruppeleder i Aust-Agder fylkesting Anders Kylland (FrP) samt kommunestyrerepresentant i Kragerø og nestleder i Rød Ungdom Tobias Drevland Lund.

Involvere sjåførene

At pris trumfer kvalitet er noe man til stadighet har fått erfare i anbudsprosesser. YTF-lederen viste til hvordan bussbransjen har lyktes med å demme opp for noen av de verste konsekvensene ved felles tariffavtale og lovfestet virksomhetsoverdragelse av sjåførene ved nye anbud. Dette finnes ikke innenfor renovasjon, og Veireno-skandalen i Oslo ble ikke overraskende nevnt i den forbindelse.

Panelet virket rørende samstemte i sin iver etter å involvere sjåførene tettere i anbudsrundene. Fylkesordfører Sandvik påpekte at sjåfører fra ulike selskaper ble tatt med for å teste ut materiell og i forbindelse med utforming av venterom og pauserom. Han innrømte samtidig at fylkeskommunen kom til å trenge minst 100



Politikerpanelet besto av fylkesordfører i Sør-Trøndelag Tore O. Sandvik (AP), gruppeleder i Aust-Agder fylkesting Anders Kylland (FrP) samt kommunestyrerepresentant i Kragerø og nestleder i Rød Ungdom Tobias Drevland Lund.

nye sjåfører ved oppstart av det nye anbudet i 2019. Nettopp rekruttering til bransjen er en annen utfordring YTF har adressert ved flere anledninger, da det er en kjensgjerning at gjennomsnittsalderen blant spesielt bussjåfører er høy og økende.

Heve statusen

Forbundsleder Klungnes talte for å gjøre det attraktivt å velge sjåføyrket

gjennom å lette på tids- og arbeidspresset som er utbredt mange steder i dag, i tillegg til at det blant annet må være krav om en andel lærlinger i anbudene. FrPs representant Anders Kylland innrømmet at fylkestingspolitikkerne nok ikke er flinke nok til å lytte til sjåførene eller deres organisasjoner, og etterlyste dialog med dem som vet hvor skoen trykker.

Noen dager etter var kunnskaps-

ministeren på banen og signaliserte at departementet vurderer å lånekassefinansiere bussjåførutdanningen og heve statusen for yrket. Beregninger viser at det trengs 1 000 nye bussjåfører hvert år framover. Det gjenstår å se om politikerne er mer villige til å lytte til den kommende generasjon sjåfører enn de tusener som få har villet lytte til.

 redaksjonen@ytf.no

«Panelet virket rørende samstemte i sin iver etter å involvere sjåførene tettere i anbudsrundene.»

«FIRE NYE ÅR»

«Fire nye år» ropte deltakerne på valgvakene til Høyre og Fremskrittspartiet da resultatene begynte å bli klare. Det eneste vi kan forholde oss til med rimelig grad av sikkerhet etter stortingsvalget, er at rådende politikk vil fortsette.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN



YTF er og har alltid vært partipolitisk uavhengig. Det ligger i forbundets historie og praksis. Mange av medlemmene

har valgt YTF nettopp fordi vi verken er røde eller blå eller annen kulør.

Vi har medlemmer av alle politiske valører. Noen gleder seg derfor over valgresultatet, andre gremmer seg. Sånn er det.

Vil bli hørt

Denne uavhengigheten kan være en styrke i det kommende blåblå regime. De av dere med kontaktflate inn mot «partiet for folk flest», kan si: «Lytt til våre ønsker og krav, for vi er folk flest.» Mens YTFere i partiene som flagger motstand mot sosial dumping, på tilsvarende vis bør kreve handling.

Men samtidig som YTF som organisasjon ikke involverer oss i partipolitikk, er det viktig å være politisk. Vi må fortsette å reise kravene om allmenngjøring, bedre bussanbud og toalettforhold – alle sakene som vi brenner for og etter hvert har blitt ganske dyktige til å håndtere. Vi forlanger rett og slett å

Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen (FrP) ser ut til å skulle forvalte pengebingen også i neste stortingsperiode.

bli hørt og tatt hensyn til, uavhengig av hvem som sitter i regjering.

Enorme utfordringer

Mange av vår bransjes største utfordringer er internasjonale. EØS-avtalens fri flyt av arbeidskraft utnyttes til kabotasje og sosial dumping. Slike uverdige tilstander krever vi en slutt på.

Verden er inne i en voldsom teknologisk revolusjon, som i kommende stortingsperiode vil bringe oss nærmere en framtid med førerløse vogner. Vårt mål er at den samfunnsøkonomiske gevinsten som ligger i denne type effektivisering, kommer samfunnet som helhet til gode og ikke fører til arbeidsløshet.

Og så står vi overfor store klima- og miljøutfordringer, som vil øke betydningen av kollektiv transport både av mennesker og gods, men samtidig tvinge fram smartere løsninger. For å få dette til må faget vårt prioriteres og oppgraderes.

Følg med

YTFs motto er «For ei lønn å leve av og et arbeid å leve med.» Det er beskjedne krav, burde være selvfølgelig. Men mange opplever ikke at dette per i dag er innfridd. Vi skal merke oss godt hvem som spiller på lag med oss den neste fireårsperioden.

 redaksjonen@ytf.no



Gratulerer med gull!

På selve valgdagen fikk teamleder i Tide Buss Haugesund, Kåre Hustvedt (til venstre), overrakt YTFs gullmerke og diplom for 25 års medlemskap. Karsten Arne Larsen, leder for avdeling 1, Haugesund og Omland, sto for utdelingen.

«Samtidig som YTF som organisasjon ikke involverer oss i partipolitikk, er det viktig å være politisk.»

NY YTF-UNDERSØKELSE VISER:

UTENLANDSKE TURBILSJÅFØRER GROVT UNDERBETALT

YTF gjennomførte i sommer en spørreundersøkelse om lønns- og arbeidsvilkår for utenlandske turbilsjåførere som kjører i Oslo-området. Undersøkelsen viste at en tredjedel av de spurte tjente 1000 euro eller mindre i måneden, selv om mange oppgir å ha vært i Norge i flere uker.

TEKST: LIN ANDREA GULBRANDSEN OG ARNE DANIELSEN FOTO: ARNE DANIELSEN

Turbilbransjen er en liten, men uoversiktlig bransje, der vi har liten kunnskap om de utenlandske kabotasjeaktørene og deres lønns- og arbeidsvilkår. Mange av sjåførene er redde for å snakke med fagforeningene. YTF gjennomførte derfor spørreundersøkelsen anonymt.

Der turister samles

Svarene ble innhentet i Oslo-området på turistattraksjoner, som Vigelandsparken og Holmenkollen; dessuten steder der turister plukkes opp for å transporteres videre, for eksempel Oslo havn når cruiseskip la til kai. Spørreskjemaene var utarbeidet på ni ulike språk.

Intervjuerne fikk identiske instruksjoner om gjennomføring for å sikre at resultatene ble så sammenliknbare

som mulig. De ble også bedt om å registrere dersom det var utenlandske sjåførere på norske busser, og hvor mange av sjåførene som ikke ønsket å svare.

Liten, men størst

Til sammen telte vi 114 busser, av disse var 64 registrert i utlandet og 50 norske. Ingen utenlandske sjåførere kjørte norskregistrerte busser, så antall utenlandske og norske sjåførere tilsvarer bussantallet. Av de utenlandske var det 31 som fylte ut spørreskjemaet.

Antallet er for lite til å generalisere funnene. Likevel er 31 svar det høyeste antallet svar i en slik undersøkelse i Norge noen gang. Svarene gir uansett en klar pekepinn om hvordan forholdene er for sjåførene, i hvert fall i Oslo-markedet.

Variert lønnsnivå

22 av sjåførene var fast ansatte, mens 9 var midlertidige. Ingen var bileiere eller selvstendige næringsdrivende. Alle oppga at de var i full stilling, mange oppga å arbeide lange dager. Vi kan derfor gå ut fra at den oppgitte månedslønna er for minimum full stilling. De aller fleste oppga kjøretiden til 9 timer hver dag. Nesten ingen oppga at de overnattet i bussen.

De 31 sjåførene som svarte utgjorde en svært internasjonal gruppe, de oppga å komme fra hele 11 ulike nasjoner, med hovedtyngden fra Øst-Europa. Månedslønna varierte fra mindre enn 600 euro til over 3500 euro. Snittet for alle svarerne ligger på drøyt 1700 euro.

Grov underbetaling

I følge den nye allmenngjorte lønns-

Spørreundersøkelsen ble blant annet foretatt på Oslo havn når cruiseskip la til kai. Bussene på bildet har ingenting med spørreundersøkelsen å gjøre.



satsen for turbuss, som ble gjort gjeldende 1. juni, er minstelønnsatsen for turbuss-sjåfører i Norge 154,57 kroner i timen. Et enkelt regnestykke som tar utgangspunkt i en normal

37,5-timers arbeidsuke, indikerer i forhold til gjeldende valutakurser en månedslønn på rundt 2700 euro.

Sjåførene skal i tillegg ha en ordning for kost og losji, dessuten over-

tidsbetaling når de kjører i Norge. Undersøkelsen tyder derfor på at mange utenlandske turbuss-sjåfører er grovt underbetalte.

 redaksjonen@ytf.no

«Mange av sjåførene er redde for å snakke med fagforeningene.»

OM BUSSJÅFØRER OG A MED BRILLEFORHENG

La oss dra vekk alle typer forheng og åpne opp for hverandres blikk og smil, oppfordrer nettbussjåfør Håkon Repstad sr.

TEKST: HÅKON REPSTAD SR. **FOTO:** ARNE DANIELSEN

Sola skinner og det går mot høst. Det kan være krevende å være bilfører på slike dager, se veibanen, ikke minst om asfalten er våt med lav sol midt imot. Møtende trafikk, syklistene på rad og rekke, kanskje en ekvipasje å må ta hensyn til. Det er da det er praktisk å kunne trekke opp etuiet fra lomma, ta frem de nye solbrillene, kanskje en Ray-Ban modell verdt tusener av kroner, og plassere de langt bak på hodet og la de henge der ... klar til bruk. Det bidrar også til det gode inntrykket, er tøft nok og sikkerhetsfremmende om brillene så tas i bruk til det de er ment til. Det er da man selvsikkert kan kjøre den lave sola i møte.

Skulle gråværsdagene komme blir gjerne stemningen en annen. Humøret ikke fullt så godt og psykologien en pådriver til at man blir noe mindre høyt oppe. En stund i hvert fall. Men, også på slike dager henger mote-brillene der! Langt bak på hodet eller festet i hårmanken lik en hårbøyle. Lett tilgjengelig og klar til bruk Og folk bruker dem. På gråværsdager, i regnvær, ved skumring og øynene bak er det få som får sett. Øyne som møter dagen og livet omkring. Brillene som ikke tillater å vise sjelens speil for hverandre. De vakre brune, de blå eller grågrønne.

De glade eller triste, de bekymringsfulle. Alt dette blir skjult bak brilleforhenget, innkapslet bak dagens mote. Man mister «blikket» for hverandre. Høflighet og omtanke utblir lett, og med det også smilet som ivaretar og er den korteste avstanden mellom menneskers forståelse for hverandre.

Men en uvane kan endres, og det er bra. Overdreven tildekning i ansiktet forstyrrer. Jeg ønsker møtet med andre mennesker i åpenhet. Ikke med tildekkede øyne og kanskje munn. Med andre ord et ansikt som viser det vakreste sanne sitt. Det åpne blikk i hverdagen er viktig for mange, og i mange sammenhenger. Bruk solbrillene, men ta de av når skyggefulle dager kommer og ved skumring. Likedan om du representerer i det offentlige rom. Da passer det seg ikke å skjule noe som helst. Da vil vi andre se øynene og munnen din, da vil vi at mimikkene du besitter ikke holdes skjult. Så. Da er det kanskje helt greit å følge moten, la brillene henge i håret, eller på hijaben, og med det et åpent sinn.

ANDRE

«Jeg ønsker møtet med andre mennesker i åpenhet.»

ALLTID NOK Å GJØRE PÅ KONTORET...

«Vår oppgave er ikke å flytte papir men folk», uttalte en gang en sporveisdirektør. Men det er mange år siden.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Ja, vi har tynt de ansatte. Vi er litt som Ryanair», jublet Sporveiens konsernsjef Cato Hellesjø i et intervju med Dagens Næringsliv i mai 2016.

Gjennom programmet «Best 2015» opplyste Sporveien å ha effektivisert for 455 millioner kroner.

Et av sparetiltakene var å få trikke- og T-baneførerne til å jobbe mer skift, mens reguleringstider og pauser ble strammet inn. Et annet eksempel var å halvere antall rengjøringsansatte fra 140 til 70 og samtidig utføre de samme renholdsoppgavene «ved å jobbe smartere».

All ære til god effektivisering. Historien viser imidlertid at de ansatte som i første rekke har blitt «tynt», befinner seg i produksjonen. Det underlige er at samtidig sveller administrasjonen.

Femdoblede staber

I mars 2006 vedtok bystyret i Oslo å skille ut deler av de sentrale stabene i Sporveien som et eget administrasjonsselskap med formålet å være Oslo kommunes kompetanseorgan og rådgiver vedrørende kollektivtrafikk. Vedtaket innebar samtidig at Sporveien skulle opphøre som konsern.

Året etter gikk administrasjonsselskapet sammen med Stor-Oslo Lokaltrafikk, som hadde tilsvarende funksjon i Akershus, og ble til Ruter. I sin første årsrapport fra 2008 oppga Ruter 83 ansatte. Disse 83 utgjorde i prinsippet all sentral administrasjon for kollektivtrafikken i hovedstadsregionen.

Åtte år senere melder «Ruter-konsernet» om 298 medarbeidere. I tillegg hadde Sporveien opprettet sitt eget «konsernsenter» med 126 ansatte. Til sammen ut-

gjør dette 424 hoder. På åtte år er det sentrale administrasjonspersonalet mer enn femdoblet! Og ennå pågår rekruttering.

Hva er forklaringen?

Vi kan selvfølgelig være tabloide og stoppe fortellingen her, supplere med et par ondskapsfulle sammenlikninger, som at det nå arbeider flere med administrasjon enn med trikk. Om utviklingen fortsetter, vil papirflytterne også snart overgå T-banen i antall. Vi kunne også minne om at Samferdselsdepartementet, som har ansvaret for all transport i kongeriket, disponerer færre enn 200 ansatte.

Men så primitive er vi ikke. Vi er heller ikke ute etter å henge ut administrativt personale, tvert om går vi ut fra at de absolutt gjør sitt beste. Vårt anliggende er å undersøke en trend som virker å bre om seg, ikke bare innen vår bransje, men generelt – og ikke bare i Norge, men i hele den vestlige verden. Trenden kan oppsummeres i en setning: «Færre og færre drar stadig tyngre lass.»

For å få innsikt i hva som er årsaken til denne økningen av stabsfunksjoner, har vi bedt om kommentarer fra selskapene, og har fått hjelp fra pressevakt Øystein Dahl Johansen i Ruter og kommunikasjonssjef Cato Asperud hos Sporveien.

«Kunstig lav»

– Den største økningen i antall ansatte er knyttet til at Trafikanten og Ruter ble fusjonert fra 1. januar 2014. Da fulgte det med 80 stillinger fra Trafikanten til Ruter. I



«Konsekvensen er at det i betydelig grad finnes dobbelt sett bemanning i Sporveien og Ruter, noe som i betydelig grad fører til revirpissing og forsuret samarbeidsklime.»

tillegg overtok vi bemanningen til Nytt billett og betalingssystem i 2009, forklarer Johansen.

Han karakteriserer Ruters bemanning ved oppstarten i 2008 som «kunstig lav», noe som bekreftes av Asperud:

– Ruter kjøpte i en lengre periode tjenester i fra konsernsenteret i «rest-Sporveien», det være seg lønn, HR, regnskap, IT og så videre. Arbeidsmengden var i hovedsak som før i rest-Sporveien, sier Asperud.

Flere oppgaver

– Ruter har vokst i takt med endret tilbud, oppgaver og krav fra omgivelsene og står i dag for over halvparten av landets kollektivtransport, forklarer Johansen i Ruter.

Johansen ramser opp oppgaver som Ruter ikke var rigget for å løse i oppstarten: Nye, digitale løsninger innen billettering og reiseinformasjon; etablering av informasjons- og samordningsentral (IOSS) for å håndtere et stadig mer krevende trafikkbilde i regionen; utvikling av omfattende planer og strategier, som Fornebubanen og ny sentrumstunnel; diverse prosjekter knyttet til utslippsfrihet; framtidrettede prosjekter som selvkjørende busser samt økte krav til rapportering.

– Oslo og Akershus er et av de raskest voksende hovedstadsområdet i Europa, og det er forventet en befolkningsvekst opp mot 250.000 mennesker i løpet av de neste 15 årene. Fra oppstartsåret 2008 har antall reisende vokst fra 244 millioner til 350 millioner kollektivreiser i 2016.

«Integrert konsern»

– Da Ruter ble opprettet ble noen sentrale funksjoner overført fra Sporveien til det nyopprettede selskapet, som marked og kontraktavdeling. Hensikten var å videreføre omorganiseringen av «rest Sporveien» ved å legge driftsselskapene over i et holdingselskap og rendyrke verksteder og vedlikehold for infrastruktur som egne selskaper. Denne omorganiseringen ble ikke gjennomført, forklarer Asperud.

– Driftsselskapene fortsatte fram til 2012 som selvstendige selskaper med egne administrasjoner. I 2012

ble disse funksjonene sentralisert, altså overført til et konsernsenter. Hensikten var å få en «felles» administrasjon (konsernsenter) som leverer til hele konsernet. Dette fungerer godt og gir en mer effektiv modell der ressursene i større grad brukes på tvers avhengig av behov. Konsernsenteret er nå i 2017 leverandør til alle enhetene i selskapet. Sporveien er i dag organisert som et integrert konsern, på mange måter likt tidligere Oslo Sporveier, med trikk, T-bane og buss organisert som datterselskaper og med verksteder, infrastrukturforvaltning, eiendomsforvaltning og utbygging i egne enheter.

Asperud har den klare oppfatningen at Sporveien driver en mer effektiv administrasjon i dagens integrerte modell enn i 2006 med en desentralisert modell.

– Gitt den enorme produksjonsveksten kollektivtrafikken har hatt de siste ti årene, er det viktig å ha med seg at uten denne effektiviseringen i Sporveien, ville antall ansatte i administrasjon og støttfunksjoner vært enda høyere enn vi ser i dag.

Innsyn umulig?

For utenforstående er det vanskelig å etterprøve om bemanningen står i forhold til oppgavemengden. Selv kommunikasjonsjef Asperud i Sporveien har problemer. Han forsøkte for eksempel uten hell å finne tall for administrativt ansatte i de ulike enhetene i 2008.

– Det vil være en meget stor jobb å grave seg videre inn i dette, forklarer han, men viser til den store nedgangen i antall ansatte i driftsselskapene opp mot oppbemanningen av det nye konsernsenteret.

Her oppstår en klassisk problemstilling: Mens ansatte i produksjonen måles og utnyttes til siste minutt, er administrativt arbeid som å selge strikk metervis. «Det er alltid nok å gjøre på kontoret», lyder et ordtak. En morsomhet (?) i så måte er at Ruter påberoper seg behovet for administrativ kapasitet for å utrede førerløse busser. La oss da ikke glemme at det finnes automasjonsprogrammer også for administrative rutiner, som vitterlig kan spare mange årsverk.



Trehodet administrasjon markerte i fjor T-banens 50-årsjubileum, fra venstre: administrerende direktør Erik Lund, Oslo vognselskap; konsernsjef Cato Hellesjø, Sporveien og administrerende direktør Bernt Reitan Jenssen, Ruter. (Foto: Arne Danielsen)

Dobbel organisering

Hva som er verdt å merke seg er at opprettelsen av Ruter i sin tid altså var basert på at Sporveiens sentrale staber skulle avvikles, for å unngå dobbel administrasjon. Noe som altså ikke skjedde. I stedet har Sporveien bygget seg opp til «gammel» prakt. Konsekvensen er at det i betydelig grad finnes dobbelt sett bemanning i Sporveien og Ruter, noe som i betydelig grad fører til revirpissing og forsuret samarbeidsklima.

Nettopp dette er en viktig grunn for å se stabene og de sentrale administrasjonsfunksjonene i Ruter og Sporveien i sammenheng. Vi kan ikke fri oss for å synes

at et samlet antall på mellom 400 og 500 ansatte i slike stillinger er oppsiktsvekkende høyt. I tillegg kommer et betydelig innslag innleide konsulenter, som tradisjonelt er kjent for evnen til å aggregere nye arbeidsoppgaver.

Oslo og Akershus står for rundt halvparten av alle kollektivreiser i Norge, men YTFs tillitsvalgte rapporterer om liknende byråkratisering også i andre fylkeskommuner. Et tanke-eksperiment er: Hva skjer om vi fjerner den og den konkrete stillingen? Vil bussen eller banen fortsatt gå? Eller vil alt stoppe opp?

 redaksjonen@ytf.no

«På åtte år er det sentrale administrasjons-
personalet mer enn femdoblet!
Og ennå pågår rekruttering.»



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Den reneste og mest effektive **MAN** bybussen gjennom tidene. **MAN** kann.

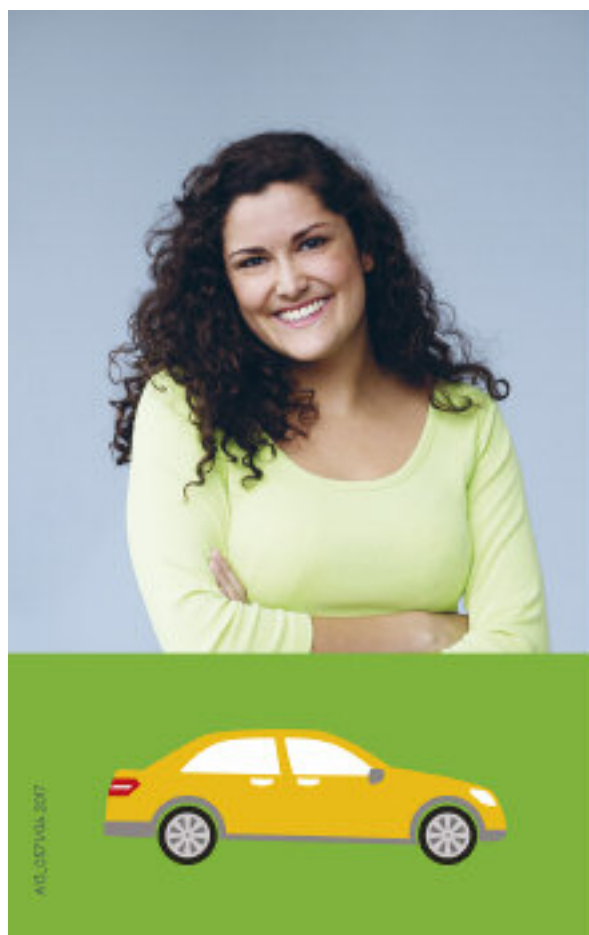
MAN Lion's City - er en velutformet arbeidsplass som gir sjåføren høy komfort og sikkerhet. **MAN** har vektlagt sjåførførmert i sine bybusser, for å legge forholdene til rette for at også passasjerene skal få en hyggelig opplevelse ved å ta bussen. Våre bybusser tilbyr tekniske høydepunkter ved å senke drivstofforbruket, redusere CO₂-utslippet og optimalisere kjøredynamikken. Kjør inn i fremtiden med banebrytende biogasteknologi og Euro6 motor.

Kort sagt: **MAN Lion's City** - er til glede for sjåfør, passasjer og miljø.



Snap Drive tilbyr:

Reparasjoner og vedlikehold av alle bilmerker • Service på el-biler og hybridbiler
3 års garanti på lagerførte deler og alt arbeid som utføres.
Avtalen gir (YTF) 15% rabatt å service, ordinære timer og lagerførte deler.
I tillegg får du 40% rabatt på dekk og felg i sortimentet til Snap Drive.



Husk at du får YS-pris på bilforsikring hos oss

Som YS-medlem får du 5 prosent ekstra rabatt på Norges mest kjøpte bilforsikring. Er du under 30 år, er rabatten på hele 15 prosent. Dette kommer i tillegg til samle-rabatten på enten 16 eller 20 prosent.

Regn ut din pris på gjensidige.no/bilkalkulator



AVTALEFESTET PENSJON – hvorfor så viktig?

Når Yrkestrafikkforbundet inngår tariffavtaler er AFP *alltid* et kriterium vi stiller til avtalene. AFP-tillegget er en livslang ytelse som for den enkelte kan utgjøre opptil 1.5 til 2 millioner kroner.

Ordninga med avtalefestet pensjon (AFP) ble innført i 1988. Til å begynne med var AFP tiltenkt arbeidere i industrien og andre tunge yrker. Gjennom årene har organisasjoner fra flere yrkesgrupper blitt med i ordninga, og i dag er det over 820 000 arbeidstakere som er dekket.

AFP er et tillegg til alderspensjonen som kan tas ut fra man er 62 år.

Millionbeløp

Siden AFP er noe man kan motta hele livet ut er det snakk om ganske store beløper utbetalt. Beløpene varierer fra

person til person ut ifra tidligere inntekt og hvor lenge man venter med å pensjonere seg. Dette er et utslag av prinsippet om arbeidslinja (det skal lønne seg å arbeide), som pensjonsreglene i Norge baserer seg på.

I følge avisa Dagens Næringsliv kan AFP-tillegget utgjøre opptil 1.5 til 2 millioner kroner per person, siden det er en livslang ytelse. Med andre ord er AFP et kjærkomment tillegg til pensjonen for de aller fleste.

Ditt nøyaktige tall kan regnes ut på NAV sin innloggingsportal som heter Din pensjon.

Videre er det kjekt å vite at man beholder arbeidsavklaringspenger (AAP) hvis man jobber etter at man har pensjonert seg. Også dette er et utslag av politikken med arbeidslinja. Vi vet at flere av Yrkestrafikkforbundets medlemmer benytter seg av dette, for eksempel ved å påta seg turbilkjøring i sesong.

YTF sikrer AFP

Hvordan vet du om det er AFP der du jobber?

AFP er en kollektiv, tariffbasert ordning. Det betyr at for å få AFP må det finnes en tariffavtale på arbeidsplassen som sier at AFP skal tilbys arbeidstakerne.

Når Yrkestrafikkforbundet inngår tariffavtaler er AFP alltid et kriterium vi stiller til avtalene. Hvis du er YTF-medlem og har tariffavtale på arbeidsplassen er du dermed sikra AFP – hvis du innfrir de individuelle vilkårene.

Dette er viktig å ha i mente om man skulle støte på en «fagforening» som ikke tilbyr AFP-ordningen til medlemmene sine.

Hovedregler

Når kan du få AFP?



Illustrasjonen viser hvordan AFP er et tillegg til alderspensjon fra folketrygden (NAV). Den viser også at man kan tjene så mye man vil i tillegg til pensjonen, noe som er svært gunstig hvis man har helse og lyst til å arbeide som pensjonist.



Det har i år dukket opp en «fagforening» som heller serverer gods-sjåfører kaffe og boller enn AFP. Det kan bli dyre boller.

Du kan tidligst få AFP når du er 62 år. Du får det ikke automatisk, man må søke om det. I Yrkestrafikk nummer 2 2017 står det en artikkel som går nærmere inn på søknadsprosessen.

Før fylte 62 år må du ha jobbet i en AFP-bedrift i minimum 7 av de siste 9 år i minst 20 % stilling. For arbeidstaker født før 1954 gjelder det litt mindre strenge krav til ansiennitet. Hvis man har arbeidet for flere arbeidsgivere må lønna fra AFP-bedriften være høyere enn den andre lønna.

På uttakstidspunktet må du være ansatt i minst 20 % stilling og være en reell arbeidstaker, og man må ha vært det tre år tilbake i tid. I tillegg må man ha tjent minst 1G året før uttak (folketrygdens grunnbeløp). G justeres hvert år og er kr. 93 634 i 2017.

Dette er hovedreglene. Reglene, og deres unntak er utdypet nærmere på www.afp.no.

Lett å trå feil

Se opp for «AFP-fellene»

Ut ifra beskrivelsen overfor er det lett å se for seg at man kan trå feil. Reglene er ganske vanskelige og de har blitt kritisert for å inneholde «feller». Advokatene i YTF mottar ofte spørsmål om dette.

En god huskeregel er: Fra du fyller 53 år bør du være oppmerksom hvis det skjer endringer i ansettelsesforholdet ditt. Grunnen til at det er at vilkårene knytter seg til tidsrommet fra 62 år og 9 år tilbake i tid. Noen av de vanlige fellene er:

1) Man kan miste AAP hvis man

- søker etter at man har sluttet i bedriften.
- 2) Man kan miste AFP hvis man blir stående uten jobb på grunn av oppsigelse eller konkurs.
 - 3) Man kan miste AFP hvis man får sykepenger eller arbeidsavklaringspenger i mer enn 52 uker de siste tre årene før man tar ut AFP.
 - 4) Man kan miste AAP hvis det går lengre enn 26 uker mellom to arbeidsforhold de siste tre årene før man tar ut AFP.
 - 5) Man kan miste AFP hvis man mottar pensjon, ventelønn eller en pengeytelse uten arbeidsplikt, (for eksempel sluttpakke) over 1.5G i de siste tre årene før fylte 62 år.
 - 6) Hvis man får uførepensjon fra NAV etter man er 62 år, forsvinner retten til AFP. Hvis man mottar uførepensjon før fylte 62 år må man ta et valg om man enten vil motta uførepensjon eller AAP/alderspensjon. NAV kan hjelpe til med beregningen om hva som gir mest.

Blant annet på grunn av kritikken om «AFP-fellene» skal partene nå vurdere ordninga på nytt. De skal avgi sine anbefalinger i desember 2017. Da får vi håpe at fellene blir fjerna slik at det blir lettere for arbeidstakere å kjenne sine rettigheter.

Hvis du har spørsmål om AFP kan advokatene i YTF svare. I tillegg har AFP en informativ hjemmeside og en god veiledningstjeneste. Adressen til hjemmesiden er www.afp.no.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
**HELLE
OPEDAL**
Advokat



MARIUS
TRÆLAND
Advokat-
fullmektig



[facebook/ytf](https://www.facebook.com/ytf)



[twitter/ytf](https://twitter.com/ytf)



[instagram/ytf](https://www.instagram.com/ytf)

PORTRETT



AP 2017

HØYT OG LAVT

«Jeg meldte meg ut før sommeren og startet opp i YTF med ett medlem - meg selv. Nå er vi seksti, nesten halvparten av arbeidsstokken», forteller en optimistisk avdelingsleder Kristian Olsen Lid på sentrallageret hos VVS-grossisten Brødrene Dahl på Langhus.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

Lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl var lei av å lese om «lønnsfest» etter tariffoppgjørene. «Festen» omfattet nemlig kun den såkalte grossistavtalen, som slett ikke omfattet lageret, der de ansatte forble lavtlønte. Siden andre i bedriften arbeidet i butikk, var de organisert i Handel og Kontor, som aldri klarte å få medlemmene over på den gode tariffen. Arbeiderne ønsket derfor å bytte forbund, men festet ikke lit til at Transportarbeiderforbundet ville håndtere dem særlig bedre. Dermed startet folkevandringen over til YTF, med Kristian Olsen Lid som den første.

– Det var ingen samlet overgang, så mye tid har gått med til å verve en for én, forteller Kristian, som snart har nok medlemmer bak seg til å kreve den ettertraktete tariffavtalen.

– Ti av medlemmene våre er fra Manpower, som vi ønsker å sikre fast ansettelse. Egentlig er det ikke behov for innleie hos oss, likevel er rundt en fjerdedel av arbeidsstokken innleid. Etter mitt syn er dette på

kanten av loven, og et klart mål for oss er å få innleiesituasjonen under kontroll, presiserer den 32-årige YTF-avdelingslederen.

Pilot i Florida

Han husker ennå datoen 5. juli 2008. Da reiste 23-åringen ut i eventyret, nærmere bestemt Daytona Beach i Florida. Der skulle han i drøyt halvannet år utdanne seg som pilot. Etter en praktisk anlagt opplæring med rundt to hundre flytimer, var han kvalifisert for privatflysertifikat av type «Multi Engine», med rett til å føre tomotors småfly med passasjerer.

Guttedrømmen var herved oppfylt. Men konverteringen til norsk yrkesliv var ikke grei. Her hjemme krevdes 600 timers selvstudium og en hærsikare deleksamener. Kristian var ikke disiplinert nok til et slikt teoretisk sololøp og strøk på flere av prøvene. Deretter måtte han vente seks måneder før han fikk prøve seg på nytt, og imens rant pilotdrømmen ut i sanden. Plutselig befant den unge mannen seg atter bak truckspakene på sentrallageret til

Brødrene Dahl, der han tidligere hadde jobbet for å tjene opp penger til å finansiere USA-oppholdet.

– Jeg foretrekker nok cockpit framfor truck, men er glad for å være der jeg er når jeg ser hvordan arbeidsforholdene i flybransjen er i ferd med å utvikle seg. Med skift opptil 18 timer, er det greit å kunne gå hjem herfra og være ferdig etter åtte.

Midt på treet

Noen vil påstå at slike argumenter er fattigmanss trøst. Flyvere har så utrolig mye høyere status enn truckførere, selv om hverdagen i lufta sant å si kan være vel så rutinepreget. Kristian har selv fått bryne seg på håndfaste fordommer. Samtidig er langhusgutten selv et levende bevis på allsidigheten og ressursene blant lager- og terminalarbeidere.

– Jeg hadde en helt grei barndom her på Langhus, uten spesielle problemer, og uten å stikke meg ut på noen måte. På skolen var jeg også ganske midt på treet, kanskje litt over. På videregående syntes jeg all-

«Tusen takk Kristian! Du gjør en så jævli god jobb som tillitsvalgt.»

Utdrag av epost

mennfag virket for slitsomt, men siden jeg var interessert i å tegne, begynte jeg på formgiverlinja og tok siden påbygg som sikret studiekompetanse. Drømmen i tenårene var å bli pilot eller arkitekt.

Han spilte sjuerfotball med kamerater på Teisen og hadde Barcelona som favorittlag. I tillegg var han litt av en datanerd, med hang til e-sport. Mange hundre timer i flysimulator la grunnen for pilotlysten. Dessuten engasjerte han seg tungt i Anarchy Online, et avansert fremtidsspill for viderekomne som også fremmet interessen for filosofi og vitenskap.

Røde drømmer

– Å flytte varer i åtte timer hver dag kan lett gjøre deg til grønnsak, men rutinearbeid gir også frihet til å la tankene fly. Ofte slår det meg at vi



ikke befinner oss i den virkelige verden, men er brikker i et simulert spill som noen over oss styrer, akkurat som i Matrix som er yndlingsfilmen. Jeg merker at slike temaer er så komplekse at jeg har problemer med å diskutere dem, man må nok være langt mer smart og talefør enn meg.

Denne beskjedenheten til tross, truckfører Kristian kaster seg relativt sikkert ut i dype betraktninger om den akselererte dataevolusjonen verden er inne i og hvor denne vil føre oss.

– Innen lager og logistikk vil nok mange jobber være automatisert i løpet av tjue år. Dette kan åpenbart føre til arbeidsløshet. Men en annen mulighet er at alle får kortere arbeidstid og mer fritid. Jeg liker tanken på at en slik utvikling kan føre oss tilbake til barndommens rike, der alle får muligheten til å gjøre det de har lyst til, framfor å slave og slite åtte timer hver dag. Tenk hvilken forbedring av livskvaliteten!

Intervjueren våger seg fram på med å slå fast at Kristian her fremmer klassisk kommunistisk utopi, der forutsetningen er at samfunnet kontrollerer produksjonsmidlene og der alle yter etter evne og motta etter behov. Han nikker blidt og sier at han absolutt ikke er fremmed for å stemme Rødt.

Engasjert tillitsvalgt

Men veien til et slikt idealsamfunn er kronglet. Ikke minst kreves aktiv innsats fra fagbevegelsen, der Kristian Olsen Lid har stått fram som en svært engasjert tillitsvalgt.

– Bakgrunnen ble lagt i marinen, der jeg var «gnist» på mineleggeren KNM Tyr. De siste månedene av førstegangstjenesten var jeg utskrevet ledende menig med ansvar for radiodetaljene, noe jeg syntes var kjekt og som la føringer for innstillingen min i arbeidslivet. For eksempel var jeg en av de fem første som tok fagbrev her i bedriften, siden har 35 andre fulgt etter. Vi har alle fått meget godt skussmål av sensorene. Så håper jeg at bedriften forstår at den har nytte av kunnskapsrike fagarbeidere.

Selv føler han tilfredshet over å kunne fremme medlemmenes rettigheter, sørge for at de ikke blir forbigått av arbeidsgiverne.

Smak av forening

– Vi er sylferske organisasjonsfolk, har kun holdt på i noen få måneder. Heldigvis har vi fått veldig god hjelp fra YTF, noe jeg setter stor pris på. De har plass for oss, og derfor ser jeg lyst på framtida. Foreløpig er jeg bare midlertidig avdelingsleder, vi har vårt første ordinære årsmøte i november. Da håper jeg å få fortsette, for jeg har virkelig fått smaken på å jobbe med fagforening.

Kristian Olsen Lid blir litt fjern i blikket og avslutter med noen betraktninger om en gang å kunne studere jus. Å forstå lover og avtaler er jo så viktig for tillitsvalgte, har han fått erfare. Han har jo alt flydd høyt, så hvorfor ikke?

 redaksjonen@ytf.no



Sertifisert kommersiell multi-engine og instrument-rated pilot! Foto: Privat



Første flysolo gjennomført. Foto: Privat



Logistikkoperatør og truckfører Olsen Lid. Foto: Privat



Vi ga en liten oppmerksomhet til Axel Chauflour som giftet seg i august. Foto: Privat



Så glad når man har stiftet ny fagforening! Nettopp skrevet under protokoll etter stiftelsesmøtet 24. juni! Med Marius Knudsen til venstre, og Christoffer Rimtun til høyre. Foto: Privat

PONDUS: Fagorganisert tegneseriehelt

Allerede ved århundreskiftet seilte Pondus opp som Norges mest populære tegneseriefigur. Men Pondus er ingen vanlig pappfigur, han har lang fartstid som bussfører. Og han er selvfølgelig fagorganisert, det har vi fra den beste kilden.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

For nesten seksten år siden møtte denne journalisten serieskaper Frode Øverli - faren til Pondus - i tegnestudioet hans på Sotra utenfor Bergen. Jeg var på oppdrag for Sporveisbussenes bedriftsblad Primus Motor, og det falt meg naturlig å spørre om Pondus var organisert i fagforeningen?

– Det har jeg aldri tenkt på, men jo – det er han sikkert, svarte Øverli.

En av gutta

I 2001 ble Pondus lansert som fast månedsblad, som siden har gått sin seiersgang i mange land. Det er fascinerende at Norges mest berømte todimensjonale figur kjørte buss.

– Det var klart fra første stund at Pondus måtte være en arbeidertype, en av gutta på pøbben, rett og slett en vanlig fyr. Dessuten måtte han ha et yrke der han traff mennesker hele tiden, det er viktig for en tegneserie at det stadig oppstår nye situasjoner. Derfor var bussføreryrket ideelt, med jevn tilstrømning av folk. Der er det utrolig hva som dukker opp, som for eksempel tubaforeninger.

Betraktende type

– Du beskriver en bussførers hverdag med stor innsikt. De skravlende gamle tantene som plager livet av ham og som han av og til klarer å finne treffende motmeldinger til, replikker som en vanlig fører ville fått sparken av; dagdrømmene, der han fabulerer om å vinne finalen med Liverpool; morgener da han tenker at «ingen kan være så trøtt som meg», helt til det kommer en passasjer som har glemte å kle på seg; gleden av å gli ned i godstolen med en

bayer etter et anstrengende skift pluss to litt enkle arbeidskamerater på hvilehytta som samler colakorker... du har ikke kjørt buss selv?

– Absolutt ikke, det ville gått galt! Men som passasjer har jeg blitt mer oppmerksom etter at jeg begynte å tegne Pondus. Norske busser er store horisontale heiser, unntaket er nattbuss med folk som spyr og hoier. Jeg liker å se på folk, er en betraktende type, ikke den som tyter mest.

Unik seriefigur

– For mange bussførere er Pondus svært populær, og flere har trodd at du selv har vært sjåfør?

– Det tar jeg som en stor kompliment! Men Pondus har etter hvert begynt å leve sitt eget liv, du bare plasserer ham i en setting, så vet du hvordan han vil reagere, han skriver liksom replikkene sine selv. Slik kan du si at det står en bussfører bak likevel.

– Kan Pondus sammenliknes med noen annen seriefigur?

– Noen har vært inne på Andy Capp, men det har aldri vært noe forbilde. Min viktigste inspirasjonskilde er Tommy og Tigeren. Jeg tror ikke det finnes andre serier som likner Pondus.

– Altså ingen øvrige bussførere blant serieheltene?

– Nei, ikke som jeg vet om, avsluttet Frode Øverli praten i 2001.

I mellomtiden har Pondus sluttet som bussfører og overtatt en bar, men bussjåføreryrket lever videre i figurene Hugo og Ivar.

 redaksjonen@ytf.no



Tegneseriehelt og en av oss!

PONDUS



Faksimile fra Unibuss' bedriftsblad «Primus Motor» fra desember 2001.

«Norske busser er store horisontale heiser, unntaket er nattbuss med folk som spyr og hoier.»

Frode Øverli, tegneserieskaper



Bussfører Pondus var fagorganisert, ifølge Frode Øverli.

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 Njordet
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



Linda Wilhelmsen
Kontor- og regnskapsmedarbeider
linda.wilhelmsen@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
kjellrun@ytf.no



Natalia Brzdak
Kontorlæring
natalia@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-
sjef/advokat
linda@ytf.no



Håvard Galtestad
Org. sekretær
havard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen
Forhandler
lin@ytf.no



Jan Arne Laberget
Rådgiver gods
Jan.arne@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Avokat
martin@ytf.no



Marius Træland
Advokatfullmektig
marius@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Tormund Hansen Skinnarmo
Kommunikasjons-
ansvarlig
977 11 550
tormund@ytf.no



Synne Pernille Jakobsen
Verve- og organisasjonsmedarbeider
993 65 058
synne@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



Jim Klungnes
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



Trond Jensrud
Gen. sekr
913 10 960
trond@ytf.no



Arne Danielsen
Redaktør
474 00 989
ame@ytf.no

Norges mest overvåkede gruppe?

Yrkessjåfører er blant Norges mest overvåkede grupper. Hvert minutt, hvert sekund er gjort rede for, via flåtestyringssystemer, billettsystemer (med GPS), sanntidssystem, kjøretøyets egne datasystemer, ferdsskriver, bedriftens «økonomikjøringssystem» eller kameraovervåkning. Eier, sjef eller andre kan følge med på nær sagt alt vi gjør.

Det er grunn til å lure på om enkelte arbeidsgivere benytter seg av informasjon fra slik «overvåkning» uten å ha et rettslig grunnlag etter personopplysningsloven. Ofte kreves det samtykke fra de ansatte for at arbeidsgiver skal innhente personopplysninger. Om arbeidstaker ikke har samtykket, kan arbeidsgivers innsamling være ulovlig.

Den ansvarlige i bedriften skal utarbeide en oversikt over hvilke personopplysninger som samles/behandles, hvem som har tilgang til opplysningene, hvorfor (formålet), hva dataene kan brukes til og det rettslige grunnlaget. Dataene kan dessuten kun lagres så lenge som det er nødvendig for å gjennomføre formålet.

Den ansatte har også rett til innsyn i informasjonen som samles om vedkommende. Opplysningene kan ikke brukes senere til andre formål enn det opprinnelige formålet. Innsamleren av personopplysninger har plikt til å gi melding til Datatilsynet før registreringen starter.

Rettsvesenet har de siste årene avsagt flere dommer i disfavør den ansatte, selv om det er påpekt at arbeidsgiver har brutt personopplysningsbestemmelsene. Dette er svært problematisk. Retten setter derved en

lov over en annen: Arbeidsgiver kan bryte, arbeidstaker kan ikke. Den ansatte blir straffet, mens arbeidsgiver går fri.

I 2018 kommer nye krav til personvernregler. Her legges det opp til at arbeidsgiver skal vurdere risiko og konsekvenser og «bygge» personvern inn i nye løsninger. Mange virksomheter må kanskje opprette personvernombud. De nye reglene oppmuntrer til bransjenormer. Reglene inneholder også strengere krav til varsling (ved avvik). Den enkelte får også rett til å kreve opplysninger slettet («retten til å bli glemt»).

En annerledes og ganske plagsom personvernutfordring for oss yrkessjåfører er mobiltelefon og andre trafikanter eller passasjerer som fotograferer eller filmer sjåføren i ulike situasjoner og legger dette ut på Facebook eller andre sosiale medier.

Tidligere å vår la en verkstedeier ut et bilde på Facebook av to personer som angivelig stjal fra verkstedet hans. Politiet henla saken mot de angivelige tyvene, og Datatilsynet gav verkstedeieren en bot på 75.000 for å ha lagt ut usladdede bilder.

Begrunnelsen til Datatilsynet var at det er politiet som etterforsker og at domstolene avgjør om det er gjort noe galt. Når enkeltpersoner legger ut bilder eller film på sosiale medier, uten å vite med sikkerhet om de har foregått noe ulovlig, settes folk i en offentlig gapestokk uten lov og dom. «..man henger ut folk, som man ikke engang vet om har gjort noe galt..». Det er viktig å ikke ta loven i egne hender.

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



Det er jeg enig i. Slik bør det være. Men dessverre er ikke loven og praksisen lik for alle.

Det er lett å forstå frustrasjonen til bedriftseieren som hadde gode bilder av de angivelige tyvene. Men det er også lett å forstå hvor håpløst det må oppleves for de av våre kolleger som henges ut på denne måten.

Alle har krav på å få prøvd saken sin.

Burde ikke yrkessjåfører kunne forvente et like stort rettsvern som innbruddstyver?



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



GLADIOLA

Styres fra autobanen

Transporten i Norge styres fra et campingbord på autobanen, herr Kwartbas. Der innføres reglene om kabotasje, som gir utenlandske bileiere muligheter til å ta med seg et lass eller to, når de allikevel kjører tomt gjennom et land. En genial ordning mener de to som sitter ved campingbordet og bestemmer.

Reglene om kabotasje passer for de store landene. Gjennom Tyskland gikk det masse tomme trailere som kunne ta med et lass eller to. Transportører som leverte tørrfisk til Silvio, på hælen i Italia, fikk også med seg et lass til Milano. Genialt i det store Europa, men en tragedie i Norge, herr Kwartbas.

Fra campingbordet på autobanen bestemmer de også at sjåførene skal på kurs og lære å bruke jekkestropper. De bestemmer at du ikke får overnatte i lastebilen i helgene. Du kan derimot bo i telt på midtrabatten på rasteplassen, og spise lunsj ved campingbordet.

De har bestemt at lastebilene som suser forbi campingbordet skal lukte godt. Du får ikke blåse sot i koppen til Angela, herr Kwartbas. De har bestemt at du må parkere jekketralla og ha på deg pyjamasen om natta. Du får ikke lov å sove mellom rampene til den pene Reima på Fabrikken i helgene.

Angela har vært med i mange episoder, herr Kwartbas. Du har ligget over fanget hennes og ventet på jekkestroppene. Nå sitter hun og pludrer med den italienske politikeren Silvio Metusalem. Angela kunne gått av med AFP og Silvio kunne vært far hennes.

Silvio gnager på tørrfisk han har kjøpt billig fra en kamerat. Angela har fått forskudd på pensjonen. De to aldrende breviduene kurrer og koser seg med transporten.

De to ved campingbordet på autobanen sitter med EU-kommisjonens bestillingsliste for konkurransevidende reglement. De huker av for større forskjell på dieselpriene, oppjustering av forfamselsesgebyret og fjerning av utjevningsskostnadene. De krysser av for kjettingavgift, snøtillegg og avrimingsgebyr.

Silvio vil ha laksetrapp i hagen og Angela vil ha kjetting i stroppen. De krysser av i EU-kommisjonens bestillingsliste for fjerning av langsperre og innfører krav om dobbeltsidig ryggekamera og langsgående tverrspeil.

De to ved campingbordet kjenner deg, herr Kwartbas. De gapskratter når de nevner navnet ditt. Ingen har fått så mange bøter for dårlig holdning som

«Du kan derimot bo i telt på midtrabatten på rasteplassen, og spise lunsj ved campingbordet»

deg, herr Kwartbas. De ler når de hører om din korrupte forretning. De husker deg og verktøykassa fra åttitallet. Fra campingbordet på autobanen er transport-Norge et lite budfirma som er i ferd med å bli utkonkurrert av sine egne høye smørbrød og restaurantregninger.

Silvio lurer på om Angela noen gang har overnattet i en trailer. Hun rødmer, men svarer ikke. Etter den siste turen hennes ble førerhytta på Scania utvidet til Longline. God tur!

Gladiola

