

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

01/2021



ANBUD ELLER IKKE ANBUD

S 12


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



FOR EN SOM KJØRER BUSS ER ARBEIDSTIDA DISPONERT NED TIL HVERT ENESTE MINUTT, OG DENNE FORMEN FOR EFFEKTIVITET HAR IKKE AKKURAT BLITT MINDRE MED ÅRA. DERFOR ER FRITIDA EKSTRA DYREBAR, FOR ENS EGET VELBEFINNENDE OG ET MENINGSFULLT SOSIALT LIV – ET ARBEID Å LEVE MED.

«OMVENDT BEVISBYRDE»

Når skiftet er slutt og du henger av deg uniformen, henger du også av deg ansvaret og stresset.

Akkurat som arbeidsgiveren puger over arbeidstida i minutter og sekunder, er det tilsvarende viktig for bussføreren å hegne om fritida på like firkanta vis, for å kunne restituere seg og leve et meningsfylt sosialt liv.

Snudd på hodet

Vi bringer på de neste sidene en artikkel fra Finnmark, der Boreal presser på for at sjåførene skal godta en ordning der de skal sende inn en «våkenmelding» i forkant av arbeidsdagen. Muligens ingen stor sak i praksis, likevel prinsipielt interessant: Skal arbeidsgiverne uten å betale disponere en del av fritida di?

I min tid som trafikkbetjening møtte alle opp som de skulle uten å melde seg først. Var ruteramma hentet, så arbeidslederen at du hadde møtt opp. Kun unntaksvis, dersom du ikke kunne møte av en eller annen grunn, meldte du fra - selvfølgelig så tidlig som mulig slik at bedriften fikk mulighet til å erstatte deg. For det meste fungerte denne ordningen utmerket.

I Boreal virker dette snudd på hodet, kan nærmest karakteriseres som «omvendt bevisbyrde». I stedet for å melde fra når du ikke kan møte, må du melde at du møter på jobb. Ikke

unntaksvis, slik et manglende oppmøte vil være, men hver dag, kanskje to ganger om dagen.

Greier du den...

Det virker ganske urimelig at arbeidsgiver fraskriver seg ansvaret og skyver dette over på de ansatte uten å betale for det. 80 kroner sier i den sammenheng vel det meste om verdien som de ansatte og deres fritid har for direktørene.

Vi har ikke noe bevis for at dette er en del av en salamtaktikk av typen «greier du den, greier du den», likevel er det kanskje akkurat den følelsen bussførerne i Finnmark har.

For hundre år siden måtte en anleggsarbeider kjøpe spade, hakke og sko av bedriften og erstatte det som gikk i stykker av lønna – «*I owe my soul to the company store*» som det heter i sangen. Nettopp ønsket om å stoppe en glidende utvikling i en slik retning utgjorde mye av bakgrunnen for bussførernes store streik i september. Dette bør lederne i Boreal og de andre busselskapene merke seg.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Finnmark-sjåfører avviser «våkenmelding»	4
Toakslede trekkvogner bør forbys!	6
To gode nyheter for pensjonen din	8
Bedre enn markedet!	9
Demokrati & pandemi	10
La oss diskutere bussanbud	12
Hydrogen – flere farger og muligheter	22
Trekk i lønn – når er det lov?	24
«Kimmern»: Verdsatt ressurs	26
Mellomromfareren	29
Hundre års kroppskultur	32

Forsidefoto:

Arne Danielsen

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

Annonsealg:

Mona Svenning

☎ 400 13 909

✉ mona@ytf.no

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

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

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

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



F Fagpressen

FINNMARK-SJÅFØRER AVVISER «VÅKENMELDING»

«JEG BOR FIRE KILOMETER FRA JOBBEN OG STÅR OPP FEMTEN MINUTTER FØR JEG SKAL VÆRE DER. SKAL JEG TVINGES TIL Å STÅ OPP TIDLIGERE FOR Å BESVARE EN SMS FRA MIN ARBEIDSGIVER? I SÅ FALL SKAL JEG HA BETALT OG MEDGÅTT TID LEGGES PÅ DAGLIG ARBEIDSTID», SIER YTFS HOVEDTILLITSVALGTE I FINNMARK, FRED O. NIBE I EN KOMMENTAR TIL AT BOREAL BUSS VIL INNFØRE SÅKALT «VÅKENMELDING» FOR BUSSFØRERNE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Boreal er i ferd med å innføre en ordning der bussførerne må registrere seg via sms eller en app en time før vakta starter. Om sjåføren ikke responderer vil det etter en tid komme ytterligere to påminnelser, og om svar heller ikke da foreligger, vil driftssentralen forsøke å sette inn en ny sjåfør. Samme praksis skal også gjelde på andre delen av en delvakt.

Vil styrke kvaliteten

- Kvalitet er en av våre kjerneverdier og tanken bak ordningen har vært å styrke kvaliteten på våre tjenester ved

å bedre gjennomføringen av bussproduksjonen. Om en ansatt av en eller annen grunn ikke møter til skiftstart, vil det ofte kunne resultere i at en bussavgang ikke blir gjennomført. Med oppmøtemeldingen vil trafikkløderen vite dette litt før og dermed ha bedre forutsetning for å finne en løsning, forklarer daglig leder Martin Reberg i Boreal buss.

Reberg opplyser at praksisen ikke er ny i Boreal, men ble introdusert allerede i 2013. Siden har de fleste av avdelingene tatt denne ordningen, som gjerne benevnes som «våkenmelding», i bruk, og sjåførene får 80 kroner i måneden i kompensasjon for å benytte sin egen telefon.

Må regnes som arbeidstid

Bussførerne i Finnmark avviser imidlertid løsningen.

- Vi tillitsvalgte her oppe har gått imot systemet. Vi mener at en slik registrering er å regne som arbeidstid. Da skal vi ha fullt betalt og det skal legges på våre skift som arbeidstid, understreker Fred O. Nibe, som er YTFs hovedtillitsvalgte i Finnmark.

Nibe presiserer at ordningen er frivillig, men at bedriften legger opp til at du blir med automatisk om du ikke skriftlig reserverer deg.

- Reserverer du deg så risikerer du å ikke få info fra driftsavdelingen på te-

Leder for YTFs avdeling 12 Finnmark Fred O. Nibe fra Hammerfest og nestleder Sigbjørn Laugsand fra Kirkenes vender tommelen ned for våkenmelding. Foto: YTF Finnmark.



Bussene til Boreal i Hammerfest vil nok gå selv uten vekking av sjåførene.

«Vi tillitsvalgte her oppe har gått imot systemet. Vi mener at en slik registrering er å regne som arbeidstid»

lefon. Det får bare de som er med. For meg virker det som en slags straff.

Skjult rasjonalisering?

Nibes syn ble konfirmert av medlemmene på YTF-avdelingens årsmøte i Finnmark. Sjåførene reagerte også på det de oppfattet som press for å få ordningen innført. De fagorganiserte spør også om formålet med ordningen er å rasjonalisere bort lokale driftsledere og arbeidsledere.

I et innlegg på Facebook-siden til YTF Finnmark formuleres denne bekymringen slik:

«Skal vi forholde oss til ansiktsløse beslutningstakere i fremtiden? Skal man ikke lenger ha personalmøter slik at arbeidstakerne har en mulighet til å påvirke arbeidsdagen sin? Skal man ikke lenger ha plassledere som kjenner på å forstå vær og klimaforhold lokalt? Synes dette reduserer oss til kveg, uten mulighet for å møte ledere ansikt til ansikt.»

Delte meninger

Boreal-leder Martin Reberg avviser imidlertid blankt et slikt motiv, og poengterer at i andre avdelinger oppleves

oppmøtemeldingen som positiv når man har fått testet ut fordelene.

- En av våre hovedtillitsvalgte i YTF sier det sånn: «Vi er veldig fornøyd med ordningen. I nyere tid med mange ulike oppmøtetidspunkter fra dag til dag har det vært flott å ha dette som en ekstra sikkerhet.» Vi opplever sjåførene våre som svært ærekjære og generelt oppleves dette som et positivt tiltak blant de som har prøvd det ut en stund. Det gir en ekstra trygghet at en trafikkleder ringer og minner om vekten dersom man ikke har registrert oppmøtet, poengterer Reberg.

I og med at YTFs tillitsvalgte har stor frihet til å inngå særavtaler lokalt, kan det oppstå situasjoner der ulike avdelinger kommer fram til ulike konklusjoner og løsninger.

Prinsipiell side

Saken har imidlertid en viktig prinsipiell side: Bør det ikke eksistere et skarpt skille mellom arbeidstid og fritid? Denne prinsipielle siden ble belyst i en rettssak i fjor. Bakgrunnen var at Securitas hadde pålagt en del vektere å ringe inn «våkenmelding», blant annet i Oslo tinghus. Vekterne

måtte ringe en time før vakta begynte for å bekrefte at de ville møte til rett tid. Norsk Arbeidsmandsforbund (LO) stevnet bedriften for Arbeidsretten med påstand om at ordningen var i strid med Hovedavtalen.

Saken ble løst med et forlik der Securitas avvirket ordningen i Oslo tinghus. Selskapet forpliktet seg også i samarbeid med de tillitsvalgte til å gjennomgå andre deler av bedriften som benyttet samme typen våkenmelding. Problemet var at forliket ikke ga noen prinsipiell avklaring, og Securitas holder fast at forliket fra deres side ikke innebærer noen aksept av at Hovedavtalen er brutt.

Bussførerne i Finnmark har derfor reist en viktig debatt, der kravet om kvalitet nok aksepteres av de fleste. Men vil arbeidsgiverne ha bedre kvalitet, bør de også kunne betale for det, mener finnmarkingene, som er lei av å stå til disposisjon hver eneste dag og jobbe mer eller mindre gratis for bedriftene. Det kan man kreve av de med særskilt uavhengige stillinger og lønn deretter, slik som bussdirektørene. Men bussjåførene har verken spesielt god lønn eller god tid på jobb.

TOAKSLEDE TREKKVOGNER BØR FORBYS!

«MIN PERSONLIGE MENING ER AT TOAKSLEDE TREKKVOGNER BØR FORBYS PÅ NORSK VINTERFØRE», SIER JAN ARNE LABERGET, SOM ER YTFS GODSRÅDGIVER OG LEDER FOR GODSREGIONEN. HAN VISER TIL FERSKE EKSEMPLER FRA STEINKJER OG ØSTERDALEN DER TRAFIKKAOS BLE FORÅRSAKET AV TOAKSLEDE SÅKALTE «EU-TRAILERE».

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Når det gjelder lastebilulykker og situasjoner på norske vinterveier, holdes ofte fram dårlige dekk og uerfarne utenlandske sjåførere som årsak. Men faktisk kan en vel så vesentlig synder være toakslede trekkvogner.

To eller tre aksler?

En semitrailer består som kjent av ei trekkvogn og ei tralle. Norske lastebileiere investerer for det meste i treakslede trekkvogner, noe som i stor grad har med framkommelighet å gjøre. Med en ekstra løftbar aksel kan mer vekt overføres på den ene drivakselen og øke friksjon og veigrep. Vanlig er også treakslet tandemdrift, der begge bakakslene driver kjøretøyet.

På kontinentet er derimot toakslede trekkvogner langt mer vanlig. Så utbredt er denne biltypen at den har fått økenavnet «EU-trailer». Problemet er at toakslede trekkvogner har mye dårligere framkommelighet enn treakslede på vinterføre.

Toakslede tragedier

- En treakslet trekkvogn har gjerne mye mer trykk på drivhjulene og klatrer opp bakker mye bedre enn en toakslet. Når en toaksling må stoppe i en bakke, går det fort bakover eller sidelengs. Tilsvarende problem kan skje i en dosering, da seiler bakenden ofte sidelengs inn i rekkverket, ikke minst når farten er lav. Og når først et vogntog setter seg fast, oppstår fort dominoeffekt i form av køer og trafikkaos, forklarer Laberget.

Han er ikke den eneste som har observert dette, fenomenet er velkjent både hos yrkessjåførere, bransjeaktører,

politi og vegvesen, som alle vil vitne om at toakslede vogntog er skikkelig dårlig egnet for norske vinterveier. Likevel finnes i dag ingen begrensninger på å slippe inn denne typen kranke kjøredoninger på is- og snøføre.

Svenske reaksjoner

I Sverige har diskusjonen kommet lenger. En analyse fra Transportstyrelsen på oppdrag fra regjeringen dokumenterer at når en for stor del av lastevekten havner på tralla, så får traileren vansker med veigrepet og risikerer å havne i en kritisk situasjon der risikoen for en ulykke øker. Dette gjelder særlig for semitrailere med toakslede trekkvogner.

Transportstyrelsen har derfor foreslått innført konkrete vektkrav for toakslede tunge lastebiler. Andre svenske politikere går lenger, og har tatt klart til orde for å forby slike vogner på vinterføre. De henviser blant annet til

«Treakslede trekkvogner er mye sikrere å kjøre med på norske vinterveier enn toakslinger. Det er alle enige om»

den norske undersøkelsen Project Safe Foreign Transport, som er utført av Transportøkonomisk Institutt og som viser at utenlandske lastebiler, først og fremst semitrailere, har dobbelt så høy risiko for personskadeulykker som norskregistrerte lastebiler.

Har grådigheten grenser?

Spørsmålet som stilles i Sverige er om EU vil godta et slikt forbud. Toakslede trekkvogner er billigere, og så lenge de holder seg på veien bruker de også mindre drivstoff. Så lenge samfunnet spanderer bergingene, kan det være lønnsomt å spekulere i at «går det så går det». På lik linje med dårlige dekk, manglende kjettinger, systematisk overvekt, underbetalte og utsvettede sjåfører osv. osv. Da spør det om grådigheten har noen grenser?

- En ting er uansett krystallklart: Treakslede trekkvogner er mye sikrere å kjøre med på norske vinterveier enn toakslinger. Det er alle enige om, konkluderer YTFs godsgeneral Jan Arne Laberget.



Et eksempel på en semitrailer med toakslet trekkvogn, en såkalt «EU-trailer». I og med at tralla har tre aksler, kan man bli fristet til å plassere tyngdepunktet på lasta over disse, men på vinterføre vil dette redusere veigrepet til drivakselen bakerst på trekkvogna, ofte med beklagelige konsekvenser. (Bildet er tatt på sommerstid, da det er helt greit å kjøre toakslet, og det avbildede vogntoget har ingenting å gjøre med saken vi her skriver om.)

TO GODE NYHETER FOR PENSJONEN DIN

2021 KOMMER MED TO GODE PENSJONSNYHETER: EGEN PENSJONSKONTO LANSERES, SOM GIR DEG MER KONTROLL OG VALGFRIHET RUNDT PENSJONEN DIN. I TILLEGG KOMMER DEN NYE MEDLEMSFORDELEN YS PENSJON, SOM SIKRER DEG LAVERE KOSTNADER KNYTTET TIL FORVALTNINGEN AV PENSJONSKONTOEN. BEGGE NYHETENE BETYR MER I PENSJON FOR DEG.

Tekst:
NORDEA LIV

Hva er egen pensjonskonto?

Egen pensjonskonto trådte i kraft 1. januar 2021 som et resultat av endringer i innskuddspensjonsloven. Formålet har vært å gjøre pensjon enklere. Ansatte skal få økt innflytelse over pensjonen sin, bedre oversikt og informasjon, og sist, men ikke minst, lavere kostnader.

- Med egen pensjonskonto får ansatte i bedrifter med en innskuddspensjonsordning samlet pensjonen sin på én konto, sier Liven Sandell, pensjonsspesialist i Nordea Liv.

- Som du kanskje vet kan du ha opp-tjent pensjon fra tidligere arbeidsgivere med innskuddspensjon liggende i ulike selskap. Disse pensjonsrettighetene kalles pensjonskapitalbevis. Det er disse, sammen med den pensjonsordningen du har hos dagens arbeidsgiver,

som nå samles på ett sted – i en egen pensjonskonto.

Nå kan du velge selv – det kan lønne seg

- Et viktig poeng med egen pensjonskonto er at du skal få økt valgfrihet og innflytelse over pensjonen din, forteller Liven Sandell.

- Du skal selv kunne velge hvor du vil ha den egen pensjonskonto, uavhengig av hvilket selskap arbeidsgiveren din benytter som pensjonsleverandør. Dette kan gi deg lavere kostnader og flere fordeler enn der du automatisk vil bli flyttet hvis du ikke velger selv.

YS Pensjon – din nye medlemsfordel

Som medlem av et YS-forbund får du nå tilgang til en ny avtale fremforhandlet av det nye YS Pensjon. Samarbeidsavtalen mellom YS Pensjon og Nordea Liv sikrer medlemmer i tilknyttede forbund spesielt gode priser på forvaltningen av din egen pensjonskonto. For deg betyr dette lavere kostnader og mer i pensjon.

Ikke bare lavere kostnader

Hva sier folk er viktig for valg av pensjonsleverandør? En undersøkelse Nordea gjennomførte nylig viste at pris på forvaltningen og historisk god avkastning kommer høyt opp på listen. Det samme gjelder oversikt og tilgjengelighet. Over halvparten av de spurte ønsket seg gode digitale løsninger, og for mange har bærekraftig pensjonssparing blitt viktig. Alt dette er faktorer som YS Pensjon tok med i vurderingen av pensjonsleverandør, og som du nå får glede av gjennom YS Pensjon.

Hvordan går jeg frem for å få medlemsfordelene?

Egen pensjonskonto gir deg som nevnt valgfrihet, og det betyr at du selv kan velge hvor du vil ha pensjonen din samlet. Dette heter «selvvalgt leverandør», og er noe du kan gjøre nå. Gå inn på yspensjon.no og gi fullmakt til at din egen pensjonskonto opprettes hos Nordea Liv med alle medlemsfordelene YS Pensjon tilbyr.

BEDRE ENN MARKEDET!

«DET KAN FAKTISK BLI DET VIKTIGSTE MEDLEMSTILBUDET DU NOENSINNE FÅR», UTTALER EN ENTUSIASTISK YTF-LEDER JIM KLUNGNES, SOM VARMT ANBEFALER ALLE MEDLEMMENE Å TILSLUTTE SEG YS PENSJON.

Tekst:
ARNE DANIELSEN

- Fra og med 1. februar får du din egen pensjonskonto der tidligere pensjonskapitalbevis (PKB) samles sammen med din nåværende pensjonssparing hos din nåværende arbeidsgiver. Dette skjer automatisk dersom du ikke gjør noe aktivt på egenhånd. Men du kan selv velge en annen leverandør, dersom du ønsker det (til å plassere tidligere oppspart pensjon (PKB)). Det er her YS-pensjon kommer inn i bildet. YS pensjon er et innkjøpsfellesskap forvaltet profesjonelt av Nordea Liv. Innkjøpsfellesskapet gir oss forhandlingsmakt og et veldig konkurransedyktig tilbud, sier Klungnes.

Her kan det derfor være lurt å ha litt «is i magen» og å undersøke alternativene og faktisk vurdere å gjøre det aktive valget på egenhånd.

Ingen hast

Først og fremst så har du det ikke travelt. I praksis vil ingen pensjonspenger bli flyttet før 1. mai 2021. Det er innført en reservasjonsperiode, der man kan gå inn og velge den leverandøren man ønsker fra 1. februar, men pengene blir ikke faktisk flyttet før etter 1. mai.

- Det er mange fordeler med egen pensjonskonto og å samle tidligere pensjonssparing(er). I tillegg til å få langt bedre oversikt, kan dette bety sparte kostnader, særlig hvis du har hatt mange arbeidsgivere. Oversikten har vært vanskelig å skaffe seg fordi man ofte har hatt ulike leverandører å forholde seg til. Nå kan du gå inn et sted og få oversikt over hva du har, og hva du kan forvente å få i pensjon. Det gir deg også bedre grunnlag når du skal vurdere spare- og risikoprofil, sier forbundslederen.

Slipper kostnader

- Til nå har det også over tid vært betydelige kostnader forbundet med å administrere slike pensjonskapitalbevis. Det er arbeidstakeren som bærer kostnadene for tidligere opptjent pensjon. Disse kostnadene har blitt trukket av PKB-kontoene til den enkelte. Med en konto slipper du kostnader for alle de PKB-ene som går inn på egen konto. Pengene som spares blir naturligvis ikke trukket og fortsetter å stå på pensjonskontoen. Det gir økt pensjon.

Arbeidsgiver skal betale for sine forpliktelse i nåværende oppsparing. En fordel med reglene om egen pensjonskonto, når du selv velger en annen leverandør en arbeidsgivers, (f.eks. YS-pensjon) og de har lavere pris,

er at arbeidsgiver uansett må betale den samme kostnaden på den aktive opptjeningen. Det innebærer at når YS Pensjon har lavere kostnader, vil den enkelte få prisdifferansen inn på pensjonskontoen som ekstra pensjonsinnskudd noe som igjen bidrar til økt pensjon.

Vesentlige summer

Over mange år med rente og rentes rente kan dette til sammen bli snakk om vesentlige summer, poengterer Jim Klungnes.

- Vi i YS blir en stor kunde hos Nordea Liv, noe som gir oss stor forhandlingsmakt til å sikre de aller beste betingelsene for medlemmene våre. Vi har jobbet for en slik løsning i mange år, og nå er den på plass.

Forbundslederen vil derimot ikke anbefale andre kommersielle aktører, som er i markedet for å tjene penger, noe som går på bekostning av den enkeltes pensjonspenger. Det er å forvente at de kommersielle forsikringselskapene vil markedsføre sine tilbud og forsøke å få kapre kunder i tiden som kommer.

- Sjekk ut vårt gode tilbud før du velger! YTF kommer til å informere mer om dette i tiden som kommer.

DEMOKRATI & PANDEMI

YTFS VEDTEKTER FORDRER AT ALLE AVDELINGER SKAL AVHOLDE ÅRSMØTER RUNDT ÅRSSKIFTET, EN FORUTSETNING FOR ET AKTIVT MEDLEMSDEMOKRATI. MEN HVORDAN KAN DETTE KOMBINERES MED KORONAPANDEMIENS KRAV OM NEDSTENGNING?

Tekst:
**ARNE DANIELSEN &
MARINA HEYERDAHL**

Som kjent var YTFs landsmøte berammet i fjor høst, men måtte utsettes til begynnelsen av september i år på grunn av pandemien. Å samle flere hundre delegater fysisk virket i en slik situasjon bortimot umulig.

Forbundets høyeste organ mellom landsmøtene er som kjent representantskapet, som avholdes i årets første kvartal. I fjor ble representantskapsmøtet avholdt i grevens tid, faktisk dagen før koronaen tok av for alvor.

I år har forbundsstyret besluttet at representantskapsmøtet skal avholdes digitalt tirsdag 9. mars. Valgene av

representanter hit baseres igjen på årsmøtevalg i avdelingene, som nok mange steder er avholdt via internett. Så kan det diskuteres om internettmøter sikrer en fullverdig demokratisk behandling, men det er vel liten tvil om at et digitalt årsmøte er bedre enn intet årsmøte.

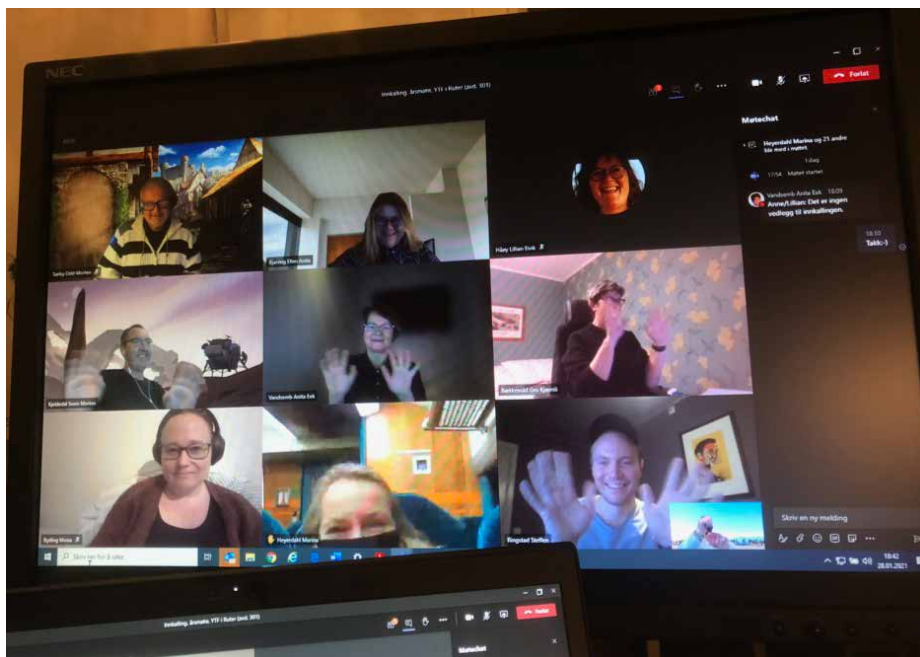
Yrkestrafikk har fått en beskrivelse av ikke bare ett, men to digitale årsmøter samme kveld, først avdelingsårsmøte og siden regionårsmøte for funksjonærene:

Betraktninger etter en dobbel årsmøtekveld i januar:

«Både lokalt og sentralt har nok flere avdelinger ventet på å gjennomføre årsmøtet i håp om at man kunne møtes fysisk og ikke bare gjennomføre nok et møte over Teams. Så også for avdeling 301 Ruter.

Rent formelt fikk vi gjennomført møtet en torsdags kveld i januar, med godkjenning av årsberetning, regnskap og valg. Optimalt ble det likevel ikke. I tillegg til å i år ha som ambisjon å rekruttere og ivareta medlemmene best mulig, er det også et nærmest unisont ønske om at vi må treffes fysisk i samme rom, både faglig og med et sosialt innhold. Jeg gleder meg til å se alle sammen igjen - det blir så bra!

I årsmøtet for YTF funksjonærer som ble avholdt senere samme kveld, fikk vi i tillegg til det formelle, i gang erfaringer og betraktninger om det å være funksjonær i kollektivtrafikken i en tid som preges av pandemi i større eller mindre grad. Vi hørte om permitteringer for flere, og noen er fortsatt ikke tilbake i den jobben som de hadde.



Fra årsmøtet til YTFs avdeling 301 Ruter på Teams. Foto: Anne Kjørstadmoen.

«Det er også et nærmest unisont ønske om at vi må treffes fysisk i samme rom, både faglig og med et sosialt innhold. Jeg gleder meg til å se alle sammen igjen - det blir så bra!»

Særlig har nasjonale begrensninger gått hardt utover sjåfører og funksjonærer knyttet til turkjøring, men også ansatte i lokal kollektivtrafikk har erfart hvordan det har vært å være permittert. Vi hørte dessuten om hva hjemmekontor faktisk innebærer i praksis for en del. Noen må sågar bruke privat (!) pc på sitt hjemmekontor, og får ikke med seg it-utstyr hjem! (Hvordan harmonerer det med brannmur?) Andre får støtte til kjøp av kontorstol og bord.

Dette og flere punkter ble notert som innspill til årets medlemsundersøkelse for funksjonærer. Den tenker jeg blir ganske viktig! Ikke bare for hver enkelt av oss, men som grunnlag for å tydeliggjøre overfor arbeidsgiver hvor langt dugnadsånden kan strekkes uten at det hele blir urimelig. Så følg med - når undersøkelsen kommer til en e-postboks nær deg - fyll ut og send inn!

Inntil vi kan møtes på ordentlig og i nærheten av hverandre, bruk tiden godt og følg smittevernsreglene - hold avstand og hold ut!

Med vennlig hilsen nybakt/nyvalgt leder for avdeling 301 Ruter Marina Heyerdahl

(Til opplysning for leserne kan nevnes at avdelingsleder Marina og redaktør Arne tilhører samme kohort og ikke er avhengig av Teams for å møtes. Vi giftet oss nemlig 1. august.)

LA OSS DISKUTERE BUSSANBUD

DU FINNER KNAPT EN BUSSJÅFØR SOM MENER AT ANBUD ER EN GOD LØSNING, SELV OM MYE ARBEID HAR VÆRT NEDLAGT FOR Å MINSKE SKADEVIRKNINGENE. MEN HVA ER ALTERNATIVET? LA OSS DISKUTERE SPØRSMÅLET, MEN SELVFØLGELIG MED INNESTEMME!

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I kjølvannet av busstreiken i september har det oppstått en debatt der det ble påpekt at selve ordningen med bussanbud er en hovedårsak til skvising av bussjåførenes lønn og arbeidsforhold. Som følge av dette ble det fra Fagforbundet i Oslo reist krav om såkalt «rekommunalisering» av bussen i Oslo, noe som ble videreført av partiet Rødt foran budsjettforhandlingene i hovedstaden.

«Rekommunalisering»

Kravet ble imidlertid avvist både av YTF og Fellesforbundet, som organisere-

rer det store flertallet av bussførerne. Peter Jørgensen, lederen av Oslo og omegn bussarbeiderforening – avdelingen som organiserer bussarbeiderne i Fellesforbundet i Oslo, uttrykte dette på følgende måte: «Vi er mot anbud. Men forslaget i Oslo gir oss ikke løsningen.»

«Rekommunalisering» er i seg selv et misvisende uttrykk, i og med at en viktig del av bussdriften i Oslo aldri har vært kommunal. Kun om lag halvparten av busstrafikken har vært kommunal – og er det fortsatt – i og med at Unibuss (aka Nexus aka Sporveisbussene aka Sporveiens busssdivisjon) fortsatt er et hundre prosent eid datterselskap av Oslo Sporveier som igjen er heleid av Oslo kommune.

Private kom først

En stor del av bussdriften i hovedstaden har alltid vært privat. Det første selskapet i Kristiania med skikkelige busser het Norsk Trafikk og åpnet sin første rute fra sentrum til Østensjø allerede i 1918, hele ni år før Sporveien åpnet sin første busslinje fra Alexander Kiellands plass til Kværner. Norsk Trafikk var riktignok administrert av Grønntrikken, men ble holdt utenom da kommunen overtok sporveisselskapene og gikk etter hvert inn som en del av Schøyens Bilcentraler.

Vi tolker derfor Fagforbundet dit at de egentlig ønsker en «kommunalisering» av busstrafikken, noe som i tilfelle innebærer en hittil ny og uprøvd ordning. I så fall, hva da med

««Rekommunalisering» er i seg selv et misvisende uttrykk, i og med at en viktig del av bussdriften i Oslo aldri har vært kommunal»



Å snakke om «rekommunalisering» av oslobussene er misvisende, i og med at en stor del av bussdriften alltid har vært privat. Her en sølvgrå kommunal sporveisbuss i godt lag sammen med en privat Schøyen-buss foran Oslo rådhus.

kontraktene som Unibuss har vunnet i andre fylker? Skal disse termineres? Konkurransetilsynet vil neppe godta at et selskap med skjermet (kommunalisert) hjemmemarked samtidig skal kunne konkurrere i andre markeder.

Fylkeskommunal utfordring

En viktig utfordring er dessuten at det er nesten umulig å skille bussdriften i Oslo og Akershus (Viken). Historisk sett har ingen bussruter i Akershus vært fylkeskommunale. Den samme utfordringen møter vi andre steder i landet, der busstilbudet ikke nødvendigvis følger eller bør følge fylkesgrensene.

Nå skal visstnok Innlandet likevel utrede bussdrift i fylkeskommunal

regi. Vi kan ikke se at offentlig drift nødvendigvis er noen garanti for bedre lønns- og arbeidsforhold for sjåførene. Også offentlige aktører vil ha «mest mulig kollektivtrafikk for pengene». Men hva om man på kort sikt lykkes i å få bedre avtaler innen det offentlige? I dag regulerer bussbransjeavtalen alle rutebussjåførers lønn, uavhengig av om eierne er offentlige eller private. Dette har vist seg å gagne sjåførenes kampkraft. Differensierte avtaler vil i så måte være et tilbakeskritt som kan vise seg å være tveegget.

Prinsipiell avklaring

Nasjonalt er trenden med private busselskap enda mer dominerende. Det er kun i de store byene Oslo, Bergen og Trondheim at det offentlige har

drevet bussdrift i betydelig målestokk. Så ender vi kanskje opp med at hvis bussdrift skal være i offentlig regi, må det kanskje innebære at Staten skal drive all busstrafikk?

For nesten tjue år siden, da anbud fortsatt var under innføring, intervjuet vi (nå avdøde) professor Noralv Veggeland. Veggeland var professor i samfunnsplanlegging og europeisk regionalisering ved Høyskolen i Lillehammer, og understreket et viktig poeng: Mens mange europeiske land hadde gjennomført en omfattende generell debatt om hvilke sektorer i samfunnet som egnet seg for konkurranseeksponering, hadde ikke noen liknende diskusjon funnet sted i Norge.



«Enten må stat, fylkeskommune eller kommune foreta drift i egen regi, eller kontraktene må utlyses etter gjeldende konkurransedirektiver fra EU»



I mangel på en omforent prinsipiell avklaring, pågår fortsatt hyppige strider om hva som egner seg og hva som ikke egner seg for konkurranseutsetting. Går grensen ved barnehagedrift eller eldreomsorg? På tide å gjennomføre en slik prinsippdiskusjon?

Ingen mellomting

Hvorvidt private eller offentlige utfører selve tjenesten er kanskje ikke det vesentligste. Viktigere er hvorvidt markedet eller det offentlige demokratiet har styringen. I Oslo kjørte de private selskapene tidligere på klart definerte konsesjoner fra kommunen i en slags blandingsøkonomisk hybrid.

EØS-avtalen ser ut til å utelukke en

slik både/og-modell. Nå er det enten/eller: Enten må stat, fylkeskommune eller kommune foreta drift i egen regi, eller kontraktene må utlyses etter gjeldende konkurransedirektiver fra EU.

Konkret gjelder Europa-parlamentets og Rådets direktiv av 26. februar 2014 «om framgangsmåtene ved inngåelse av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport samt posttjenester.» Direktivet gjelder blant annet for drift av nett til betjening av offentligheten til transport med jernbane, automatiske systemer, sporvogn, trolleybuss, buss eller kabel. Et «nett» defineres som ruter, kapasitet og betjeningshyppighet fastsatt av myndighetene i en medlemsstat.

Hovedregelen er at kontraktene gis til den som inngir det mest fordelaktige økonomiske tilbudet.

Enten/eller

Samtidig presiseres at direktivet ikke anvendes på «tjenestekontrakter som tildeles en enhet som selv er en ordregivende myndighet, eller en sammenlutning av ordregivende myndigheter på grunnlag av en eksklusiv rettighet der er meddelt den i henhold til lover eller offentliggjorte administrative bestemmelser som er forenlige med EU-bestemmelsene.» Myndighetene i hvert land har altså frihet til å organisere seg slik den finner hensiktsmessig, det finnes ingen rettsregler som tvinger fram anbud.

«Å bare gnåle om «at vi er mot anbud», blir som om Noah skulle nekte å bygge Arken fordi han var prinsipielt mot syndfloden»



Unibuss vant tidlig et større anbud i Vestfold. Da drev altså et selskap eiet av Oslo kommune bussrutene forvaltet av daværende Vestviken Kollektivtrafikk, et samarbeidsselskap mellom fylkene Buskerud, Telemark og Vestfold. Men sånn er det ikke lenger... et organisatorisk villniss!



Hva som ofte «glemmes» i debatten er at Ruter er et felles administrasjonsselskap for Oslo og Akershus (nå Viken). Her fra 2009 med daværende byråd Merete Agerbak-Jensen fra Oslo og fylkesordfører Nils Aage Jegstad fra Akershus med Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen i midten.



Men her finnes ingen mellomting – et selskap som for eksempel eies 40 prosent av private og 60 prosent av en kommune, kan ikke regnes som drift i egenregi, men må anbudsutlyses. Gjennom flere rettssaker har ulike grensetilfeller blitt forsøkt håndtert, men hovedprinsippene er åpenbart enten egenregi eller konkurranseeksponering.

Behovet for en «plan B»

Det har kommet oss for øre at det drives buskagitasjon fra medlemmer av Fagforbundet om at YTF (og Fellesforbundet) egentlig «er for anbud», fordi forbundene ikke støttet forslaget om «rekommunalisering». Denne påstanden er åpenbart feilaktig.

Ser vi tilbake til nittitallet, var det sånn at ledende tillitsvalgte i Fagforbundet gikk inn for å kaste alle krefter inn på å stoppe anbud, mens YTF mente at man i tillegg til å flagge motstanden mot anbud også måtte ha en plan B i fall anbud ikke lot seg stanse. Historien har dessverre lært oss at anbudene ikke lot seg stoppe, slik at det absolutt var behov for en slik plan B.

Bedre bussanbud

YTF har derfor vært i front for tiltak for å minske de ansattes ulemper ved anbud. Innføringen av prinsippet om virksomhetsoverdragelse – som gir de ansatte rett til å være med på lasset når nye eiere overtar et busselskap,

samt allmenngjøringen av tariffavtaler – som skal hindre at det konkurreres på lønn – er her viktige seire.

I 2014 satte YTF i gang «Prosjekt Bedre Bussanbud». Bakgrunnen var at anbudsregimet i bussektoren åpenbart var kommet for å bli. Derfor handlet det om å kjempe for medlemmenes arbeidsforhold og arbeidstid innenfor anbudene og jobbe for en bedre utforming av anbudene. Søkelyset ble satt på saker som rutetider, reguleringstid, toalett- og matpauser og fysisk utforming av arbeidsplassen.

Dessverre er mange av disse problemstillingene fortsatt aktuelle. Anbud er her fortsatt, og det finnes per dags

«Mens mange europeiske land hadde gjennomført en omfattende generell debatt om hvilke sektorer i samfunnet som egnet seg for konkurranseeksponering, hadde ikke noen liknende diskusjon funnet sted i Norge»



dato ingen stor bevegelse for å fjerne systemet. Noen hevder altså at denne praksisen er «å være FOR anbud». Men å bare gnåle om «at vi er mot anbud», blir som om Noah skulle nekte å bygge Arken fordi han var prinsipielt mot syndfloden.

Utdatert modell

Men vi trenger definitivt en større debatt om framtidens organisering av kollektivtrafikken. Yrkestrafikk gikk i #4 2020 gjennom bussanbudenes historie, og konkluderte med at ordningen har gått ut på dato. Vedtakene ble gjort for mer enn 30 år siden og må karakteriseres som det tjuende århundrets løsning. Hovedformålet, som var og er å spare kostnader, er i dag utdatert og må kasseres.

Bussbransjen har vært gjennom en enorm strukturrasjonalisering, der mange hundre lokale busselskaper har blitt redusert til noen ytterst få store.

Smådrift er droppet til fordel for stor-drift. Anbudsmodellen har satt turbo på denne utviklingen, som kanskje ville kommet uansett, slik som for eksempel i dagligvarebransjen. Penger påberopes spart, antakelig på bekostning av kundekontakt og personlig service.

Hva vi kan se ut til å trenge er en helt ny modell basert på hvilke helhetlige behov samfunnet har og vil få bruk for framover. Det må bemerkes at anbudsdiskusjonene ble gjennomført før inngåelsen av EØS-avtalen. I tillegg har «det grønne skiftet», den teknologiske revolusjonen, koronapandemien – og selvfølgelig septemberstreiken – aktualisert viktigheten av nytenkning.



Team Trafikk ble etablert i 2001 som en fusjon mellom det kommunale Trondheim Trafikkselskap og det private Hemne Orkladal Billag. Året etter kjøpte det statseide Nettbuss opp hele stasen.



Nexus var i sin tid Sporveisbussenes anbudsselskap, og de to fungerte en tid til dels parallelt inntil selskapet atter ble samlet under navnet Unibuss.

STYRET OG REGIONER

YTFs FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Klungnes, Jim
 ☎ 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Nestleder:

Valle, Trude C Sande
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Styremedlemmer:

Helleseith, Ove
 ☎ 932 39 364
 ✉ ove.helleseith@tide.no

Nytrø, Bjørn

☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

Skoglund, Svein Roger

☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

Sørgjerd, Hans Peter

☎ 924 09 265
 ✉ h-soergj@online.no

Authen, Knut

☎ 934 04 022
 ✉ k.authen@online.no

YTF PENSJONISFORENING:

Tveit, Arnold Thorleif
 ☎ 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Larsen, Karsten Arne

☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Eilertsen, Harald Sigmund

☎ 911 63 200
 ✉ haraldeilertsen@online.no

Westerheim, Leif Olaf

☎ 932 85 091
 ✉ leifow@frisurf.no

KONTROLLKOMITÉ

Larssen, Anette Løding
 ☎ 924 95 677
 ✉ anette.larssen@saltenbil.no

Grimelund, Harald

☎ 924 04 769
 ✉ haralgri@online.no

Kristiansen, Per

☎ 984 18 200
 ✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

REGIONER OG LANDS-SAMMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord

Nibe, Fred Ove
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF Nordland

Skoglund, Svein Roger
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

Region Trøndelag

Sørgjerd, Hans Peter
 ☎ 924 09 265
 ✉ h-soergj@online.no

Møre og Romsdal

Myrvoll, Kjell Arne
 ☎ 481 59 154
 ✉ kjmyrv@hotmail.com

YTF Hordaland/ Sogn og Fjordane

Valle, Trude C Sande
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

YTF Aust Agder

Jacobsen, Roar Welton
 ☎ 457 68 109
 ✉ regionsleder-ytf@hotmail.com

YTF Sør-Vest

Holbek, Kjell A
 ☎ 943 04 287
 ✉ ytfavd9@gmail.com

YTF Telemark

Moen, Håvard
 ☎ 928 88 867
 ✉ moen@inotodden.no

YTF Vestfold

Pettersen, Petter Louis
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.l.pettersen@vy.no

YTF Østfold

Hansen, Ellen Beate
 ☎ 970 22 086
 ✉ elbeate@gmail.com

YTF Oslo/Akershus

Nytrø, Bjørn
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

YTF Buskerud

Helling, Gunnleiv
 ☎ 908 93 302
 ✉ gunnleiv.helling@gmail.com

YTF Oppland

Kampen, Ole Inge
 ☎ 926 29 028
 ✉ ole.inge@hotmail.com

YTF Hedmark

Leganger, Espen
 ☎ 928 94 336
 ✉ espen.leganger@gmail.com

YTF Funksjonær lands-sammenslutning

Helleseith, Ove
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190
 ✉ ove.helleseith@tide.no

YTF Logistikk

Laberget, Jan Arne
 ☎ 480 53 123
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Larsen, Karsten Arne
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Valle, Trude C Sande
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Løkkebergøen, Jan Erik
 ☎ 975 06 460
 ✉ ljanerik@gmail.com

Avd. 6 Vestfold

Nilsen, Jarle Oddvar
 ☎ 980 41 688
 ✉ jarlenil@live.no

Avd. 7 Trondheim

Husby, Øystein
 ☎ 412 62 355
 ✉ ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss

Cordtsen, Geirr Arnfinn
 ☎ 934 19 125
 ✉ geir@oslotaxibuss.no

Avd. 9 Vest-Agder

Holbek, Kjell A
 ☎ 943 04 287
 ✉ ytfavd9@gmail.com

Avd. 10 Mandal/Lista

Vatnedal, Tor
 ☎ 911 04 575
 ✉ t-vatned@online.no

Avd. 11 Nord

Henriksen, Svend Arne
 ☎ 958 43 290
 ✉ ytf.tromso@tide.no

Avd. 12 Finnmark

Nibe, Fred Ove
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland

Næsheim, Gunn Karin
 ☎ 924 19 335
 ✉ ytf.avdeling13@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Michelsen, Terje
 ☎ 926 32 157
 ✉ terje.michelsen@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes

Bolsø, Svein Arild
 ☎ 941 71 621
 ✉ sarbolso@online.no

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo
 Telefon Sentralbord: 40 60 37 00 Telefax: 21 01 38 51
 E-post: post@ytf.no Bankgiro: 1602 47 96594
 Besøksadresse: Lakkegata 23

www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



YTF - KONTAKT OG INFORMASJON

Avd. 17 Steinkjer

Grande, Jan Ole
☎ 406 90 383
✉ janolegrande@gmail.no

Avd. 20 Sandnessjøen

Hansen, Roy
☎ 924 11 984
✉ rohan5@online.no

Avd. 21 Salten

Pedersen, Tor Nikolai
☎ 913 18 379
✉ tor.n.pedersen@gmail.com

Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin
☎ 906 55 039
✉ omartas@live.com

Avd. 23 Aust Agder

Kleivane, Torbjørn
☎ 404 01 574
✉ t.kleivane@hotmail.com

Avd. 24 Harstad

Olsen, Steinar
☎ 992 45 642
✉ st.ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo I Rana

Pettersen, Rune
☎ 952 45 022
✉ rune.940@online.no

Avd. 29 Jotunheimen

Sande, Per Arne
☎ 947 82 774
✉ perarnesande@gmail.com

Avd. 30 Averøy

Dyrseth, Martin Bernhard
☎ 906 45 013
✉ m.dyrseth@outlook.com

Avd. 31 Brønnøysund

Andreassen, Alf Egil
☎ 414 37 112
✉ alf.egil@online.no

Avd. 33 Hedmark

Sundberg, Rune
☎ 97992740
✉ dieseldyret677@hotmail.com

Avd. 34 Nittedal

Karic, Ahmet
☎ 932 64 350
✉ ahmetkaric1@outlook.com

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Nyggård, Ingvild
☎ 918 42 642
✉ ytf.avd35@gmail.com

Avd. 36 Østfold

Larsen, Jan
☎ 909 28 326
✉ jan.larsen@vy.no

Avd. 37 Ålesund

Myhre, Linda
☎ 926 20 612
✉ linda.myhre@vy.no

Avd. 38 Unibuss

Myhre, Leif-Arne
☎ 930 64 693
✉ leifarne.myhre@unibuss.no

Avd. 40 Notodden

Moen, Håvard
☎ 928 88 867
✉ moen@inotodden.no

Avd. 41 Setesdal

Guldsmedmoen, Geir Jørgen
☎ 482 96 060
✉ geirguld@hotmail.no

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Vinjevoll, Stig
☎ 908 93 399
✉ Stig.Vinjevoll@hotmail.com

Avd. 44 Dombås

Storrusten, Kjersti Karoline Nyhagen
☎ 926 36 511
✉ kjersti_ks11@hotmail.com

Avd. 45 Hallingdal

Helling, Gunnleiv
☎ 908 93 302
✉ gunnleiv.helling@gmail.com

Avd. 46 Vy buss Ringerike

Svendsrud, Daniel
☎ 450 38 749
✉ mrzeiten@gmail.com

Avd. 47 Hamarøy

Olsen, Magnor Brynjulf
☎ 950 55 709
✉ magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 48 Nesodden

Høy Ree- Lindstad, Victor
☎ 938 69 040
✉ ytf.nesodden@nobina.no

Avd. 49 Vy Buss Trøndelag

Sørgjerd, Hans Peter
☎ 924 09 265
✉ h-soergj@online.no

Avd. 50 Vy Buss Øvre Romerike

Nikolaisen, Steinar
☎ 90998600
✉ snikol@online.no

Avd. 51 Lofoten

Liland, Bjørn-Inge
☎ 91318386
✉ bjorn.inge.liland@lofotkraft.net

Avd. 52 Jernkroken

Hussain, Rauf
☎ 413 14 810
✉ rauf-hussain@hotmail.com

Avd. 53 Torpa

Hole, Tom Erik Bergehagen
☎ 951 53 204
✉ tomhole@hotmail.no

Avd. 54 Tinn

Larsen, Jan Edward
☎ 958 69 85
✉ janedwardlarsen@gmail.com

Avd. 55 Vatne

Hatlehol, Roy
☎ 957 49 450
✉ royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Holmeide, Erling Walthor
☎ 932 10 065
✉ erlholm@online.no

Avd. 57 Senja

Andersen, Kenneth D.
☎ 454 43 370
✉ v7020@hotmail.com

Avd. 59 Eidså og Omegn

Koppen, Magne Haugan
☎ 416 22 280
✉ magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Skoglund, Svein Roger
☎ 928 63 006
✉ srogskog@online.no

Avd. 66 Stranda og Omegn

Drabløs, Helge
☎ 905 80 112
✉ hdrablo@online.no

Avd. 72 Sporveien T-bane

Nytrø, Bjørn
☎ 934 52 095
✉ bjorn.nytro@sporveien.com

Avd. 73 Gauldal

Brandegg, Paul Inge
☎ 913 22 667
✉ paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal

Berntsen, Jørn
☎ 907 94 133
✉ joe-b3@online.no

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Rognes, Stig Morten
☎ 479 15 934
✉ stig.rognes@tronderbilene.no

Avd. 78 Mosjøen

Fjellstad, Johnny
☎ 412 11 150
✉ j.fjellstad@live.no

Avd. 82 Etnedal

Stubbene, Tor Arne
☎ 942 91 443
✉ torarnestubbene@gmail.com

Avd. 83 Telemark Bilruter

Østenå, Tor
☎ 918 96 145
✉ ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 87 Nedre Romerike

Salah, Abdikadir
☎ 400 45 949
✉ daadirske20@gmail.com

Avd. 88 Bærum

Adriaensen, Jan
☎ 452 67 319
✉ janpm.adriaensen@gmail.com

Avd. 96 Follo

Hansen, Rune
☎ 907 48 273
✉ avd96follo@gmail.com

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Wigardt, Kent
☎ 920 24 682
✉ kwigardt@online.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Karlsen, Ottar
☎ 932 52 802
✉ ottar.karlsen@vy.no

FUNKSJONÆRER

Avd. 202 Funksjonærer

Helleseth, Ove
☎ 932 39 364
✉ ove.helleseth@tide.no

Avd. 205 Drammen og Omegn

Funksjonær
Johansen, Kai Anton Ibsen
☎ 467 47 477
✉ kai.anton.ibsen.johansen@vy.no

Avd. 209 Vy Buss Kristiansand

Ånesland, Tom
☎ 992 87 397
✉ tomaanesland@live.no

Avd. 215 Vy Buss Telemark

Nergård, Olav
☎ 413 81 036
✉ Olav.nergard@vy.no

Avd. 217 Namdal og Innherred

Funksjonær
Giskås, Svein Arne
☎ 992 10 551
✉ svein.arne.giskas@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS

Sletbakk, Terje
☎ 905 86 569
✉ te-sle@online.no

Avd. 221 Salten Funksjonær

Løksti, Benedicte
☎ 916 79 357
✉ benedicte.loksti@saltensbil.no

FAKTA OM YTF

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende partipolitisk uavhengig fagorganisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossist-terminaler.

YTFs HOVED-OPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skolerung av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

Avd. 688 Alliance Healthcare

Kragerud, Erling
 ☎ 476 13 186
 ✉ erlingkragerud@gmail.com

Avd. 690 Logistikk Trøndelag Nord

Saur, Bjørn Arne
 ☎ 901 67 548
 ✉ barne-sa@online.no

Avd. 694 OnePark

Veidholm, Fred-Olav
 ☎ 938 22 991
 ✉ fred-vei@online.no

Avd. 622 Hernes Transport

Borseth, Arnt Erik
 ☎ 936 04 015

Avd. 624 Logistikk Harstad

Karlsen, Jon Willy
 ☎ 924 85 699
 ✉ jonwillykarlsen@gmail.com

Avd. 630 PostNord Langhus

Schei, Robin
 ☎ 916 30 620
 ✉ robschei84@gmail.com

Avd. 635 Bring Linehaul

Blomkvist, Ken
 ☎ 986 52 558
 ✉ ken.blomkvist@hotmail.com

Avd. 636 Post Nord Solution

Boberg, Tom
 ☎ 991 13 010
 ✉ tomboberg49@gmail.com

Avd. 640 Kynningsrud Nordic Crane

Skagen, Ørjan
 ☎ 924 13 251
 ✉ orjan.skagen@nckynningsrud.com

Avd. 645 Sirva

Tangen, Viggo
 ☎ 928 43 059
 ✉ viggo1959@hotmail.com

Avd. 650 K. Bull

Tho, Knut Arne
 ☎ 416 01 007
 ✉ knut115@hotmail.com

Avd. 660 PostNord Alfaset

Kristiansen, Lars
 ☎ 402 84 705
 ✉ ytf660@gmail.com

Avd. 670 Brødrene Dahl

Olsen Lid, Kristian Strupstad
 ☎ 979 76 657
 ✉ ytfbdls@gmail.com

Avd. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne
 ☎ 480 53 123
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Viking Svensrud Transport AS

Hansen, Kai G
 ☎ 469 70 432
 ✉ kaighansen@gmail.com

Avd. 685 Renholdsverket

Andersson, Andreas
 ☎ 901 63 728
 ✉ anderssontr.heim@hotmail.com

Avd. 601 Rema Distribusjon

Norge AS Narvik
 Vikholt, Anders
 ☎ 413 35 514
 ✉ anders.vikholt@rema.no

Avd. 602 Hoyer Norge

Petersen, Frank
 ☎ 452 90 607
 ✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Vestre Viken

Kristiansen, Per
 ☎ 984 18 200
 ✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust
 ☎ 901 73 281
 ✉ andblin@mimer.no

Avd. 607 Norsk Stein

Tvergrov, Tor Inge
 ☎ 975 88 372
 ✉ ttvergrov@yahoo.no

Avd. 609 Logistikk Agder

Dybendal, Tom Dennis Mehus
 ☎ 958 98 355
 ✉ tommyben@epost.no

Avd. 610 Flasnes Transport AS

Nilsen, Sverre
 ☎ 415 12 254
 ✉ sverrenilsen@icloud.com

Avd. 611 Logistikk Trøndelag Sør

Nilsen, Atle
 ☎ 472 31 334
 ✉ atlenilsen63@hotmail.com

Avd. 613 Logistikk Rogaland

Korth, Willy Andre
 ☎ 962 29 970
 ✉ willyandre@gmail.com

Avd. 617 Rema Distribusjon

Norge AS Lan
 Authen, Knut
 ☎ 934 04 022
 ✉ k.authen@online.no

Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Johnsen, Arild
 ☎ 907 48 486
 ✉ arild_johnsen@yahoo.no

Avd. 621 Salten Logistikk

Alstad, John-Arne
 ☎ 480 08 009
 ✉ johna.alstad@gmail.com

Avd. 223 Aust Agder

Hansen, Øyvind
 ☎ 920 83 877
 ✉ oha@sbr.no

Avd. 237 Vy Buss Møre Funksjonær

Ålesund
 Skaar, Oddveig Gunnvor
 ☎ 911 80 588
 ✉ oddveig_skaar@live.no

Avd. 238 Funksjonærforeningen

YTF i Unibuss
 Uthushagen, Ole Asbjørn
 ☎ 920 13 250
 ✉ ole.uthushagen@unibuss.no

Avd. 242 Sunnmøre AS

Stokke, Frode
 ☎ 916 85 243
 ✉ frode.stokke@vy.no

Avd. 272 Sporveien Funksjonærforening

Afzal, Faizan
 ☎ 988 99 988
 ✉ faizan.afzal@sporveien.com

Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjordal
 ☎ 997 28 029
 ✉ gunvor@firda-billag.no

Avd. 274 Drangedal Bilruter

Tveit, Hilde Laila Kåsa
 ☎ 957 58 644
 ✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær

Pedersen, Tommy
 ☎ 924 36 842
 ✉ tommy.pedersen@norgesbuss.no

Avd. 301 Ruter

Heyerdahl, Marina
 ☎ 915 94 981
 ✉ marina.heyerdahl@ruter.no

YTF LOGISTIKK

Avd. 550 YTF PostenBring

Seland, Roger
 ☎ 918 09 669
 ✉ roger.seland@posten.no

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Solli, Rune
 ☎ 466 40 888
 ✉ r.solli@outlook.com

Avd. 599 Alnabru

Færø, Roger André
 ☎ 911 15 918
 ✉ roge978@hotmail.com

Står det feil tillitsvalgt under en avdeling eller om noen av de øvrige opplysningene er feil, må forbundskontoret kontaktes.

KONTAKT OSS PÅ TLF **40 60 37 00**

TAST 1 - ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 - MEDLEMSSERVICE



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



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



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



**RAMEEN
SHEIKH**
Kontor-
medarbeider
rameen@ytf.no

TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



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



**HÅVARD
GALTESTAD**
Org. sekretær
havard@ytf.no



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



**PETTER
SOMMERVOLD**
Rådgiver
petter@ytf.no



**ANNE LISE
LØKKEN**
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



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



**MARIUS
TRÆLAND**
Advokat
marius@ytf.no



**JEANNETTE
KVAMME**
Juridisk
rådgiver
jeannette@ytf.no



**HANNE
HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat-
fullmektig
hanne@ytf.no

TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



**TORMUND
HANSEN
SKINNARMO**
Kommunikasjons-
sjef
977 11 550
tormund@ytf.no



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



**TOR ARNE
KORSMO**
Verveansvarlig
980 43 387
tor@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



**JIM
KLUNGNES**
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



**TROND
JENSRUD**
Gen. sekretær
913 10 960
trond@ytf.no



**ARNE
DANIELSEN**
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



STRAMMER KARANTENEKRAV

ARBEIDSTILSYNET HAR
I FLERE TILSYN FUNNET
TILFELLER MED BRUDD PÅ
KARANTENEBESTEMMELSE
VED INNREISE FRA UTLANDET,
OGSÅ HOS TRANSPORT-
VIRKSOMHETER.

...Arbeidstilsynet oppdaget også at sjåførere som flys til Norge, plasseres sammen i privat innkvartering én natt, for deretter å få egne biler som de kjører gods rundt i landet med. Arbeidsgiverne opplyser at karantenetiden kan tilbringes i egen bil, men det er ikke Arbeidstilsynet enig i...

Helsedepartementet har bekreftet Arbeidstilsynets tolking og forståelse av Covid-19-forskriften § 6 b femte ledd.

Dette skriver departementet:

”Unntaket i § 6 b femte og sjettede ledd har til formål å sikre varer og gods til Norge. Dvs. at unntaket benyttes når yrkessjåføren krysser grenser ifbm arbeid, og ikke til og fra Norge ifbm avspasering/ferie og med oppstart av arbeid i Norge. Da tilsier hensynene bak regelen og reelle hensyn at arbeiderne må likestilles med andre reisende, dvs. at utgangspunktet er 10 døgn i karantene og krav om test på grensen.”



Forsikring gjennom jobben er ofte ikke nok

Lurer du på hvilke forsikringer du har gjennom arbeidsgiver og hvilke du selv bør ha i tillegg? Da kan du avtale telefon- eller videomøte med en av Gjensidiges rådgivere. Sammen kan dere vurdere økonomien din, familiesituasjonen og ønskene dine, slik at du får forsikringene som passer for deg. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet kan du blant annet kjøpe YS Livsforsikring og YS Uføreforsikring Pluss til svært lav pris. Se gjensidige.no/ys

Avtal video- eller telefonmøte med en av rådgiverne våre på gjensidige.no/radgivning eller ring oss på **915 03100**.




ANNONSE

HYDROGEN – FLERE FARGER OG MULIGHETER

INTERESSEN FOR HYDROGEN GÅR I BØLGER, OG NÅ ER DEN PÅ TOPP.
MEN HVILKEN ROLLE KAN HYDROGEN SPILLE I ENERGISYSTEMET,
OG HVA KAN DEN BETYR FOR NORSK TRANSPORT?

– Det er enighet blant eksperter om at hydrogen kan bli en viktig brikke i det grønne skiftet, men det er uenighet om hvor stor produksjonen kan bli. Det vil nemlig kreve mye energi for å fremstille hydrogen, og det blir et energitap gjennom produksjon, transport og bruk. For at produksjonen skal lønne seg, er man avhengig av at kostnadene går betydelig ned. Fremtidig produksjon vil også avhenge av politiske virkemidler, for eksempel karbonprisen, sier Maria Sand, som er seniorforsker hos CICERO Senter for klimaforskning og sammen med flere kollegaer har jobbet med et stort hydrogenprosjekt det siste halvåret.

Hun legger vekt på at det er stor interesse for hydrogen som en del av fremtidens energiløsning.

Transport og hydrogen

Hydrogen har størst potensial der batterier ikke strekker til. Et eksempel er transport over lange distanser, som for eksempel gods, tunge lastebiler, langdistansebusser og skip.

– Slik sett vil nok hydrogen bli fremtidens energibærer for noen av disse segmentene. En stor utfordring er derimot utvikling av infrastruktur, sier Asbjørn Torvanger, som også er seniorforsker hos CICERO. I statsbudsjettet for 2021 har regjeringen styrket satsingen på hydrogen med 100 millioner kroner, med særlig vekt på å støtte utviklingen av infrastruktur.

I januar i år ble Klimameldingen lagt frem, med tiltak til hvordan Norge skal redusere utslippene sine. Et viktig grep her er bruken av offentlige innkjøp for å fremme elektrifisering.

Så langt har 26 fergesamband blitt elektrifisert, og i 2022 vil det trolig være rundt 70 el-ferger i drift.

Mål for nullutslipp

– I meldingen står det også at regjeringen har et mål om at kollektivtrafikken skal være fossilfri innen 2025, og at nye personbiler, lette varebiler og bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. Innen 2030 gjelder det samme nye lastebiler, sier Torvanger.

Bruk av hydrogen krever per i dag offentlig støtte eller mandat fordi drivstoffet koster mer enn diesel og naturgass.

– Men hydrogen er bedre egnet for tung- og langtransport enn batteri, sier forskeren, og opplyser om at det per i dag er cirka 15 hydrogen-

«Hydrogen er bedre egnet for tung- og langtransport enn batteri»

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



God infrastruktur er avgjørende for om hydrogen blir en suksess. Det blir litt på linje med bensinstasjoner. Foto: Arne Danielsen

busser i drift, med fylling basert på spalting av vann ved hjelp av strøm (elektrolyse).

EUs hydrogenstrategi

For EU har hydrogen blitt viktig på overraskende kort tid, og strategien deres er svært ambisiøs. Også flere land, som Tyskland, Frankrike, Nederland, Spania og Portugal har kommet med strategier.

– For bare noen år siden var det lite snakk om hydrogen, mens nå blir det trukket frem som en kritisk energibærer på veien til å oppnå målene i Parisavtalen. Det blir spennende å følge med utviklingen, sier Torvanger.

*Hege Fantoft Andreassen,
senior kommunikasjonsrådgiver hos
CICERO, Senter for klimaforskning*

CICERO

CICERO Senter for klimaforskning er Norges fremste institutt for tverrfaglig klimaforskning. Vår oppgave er å levere ny kunnskap til de som jobber for å løse klimaproblemet og styrke det internasjonale klimasamarbeidet

CICERO ble opprettet i 1990 av den norske regjeringen og fikk i mandat å utvikle kunnskapsgrunnlaget i nasjonal og internasjonal klimapolitikk. I dag er CICERO en uavhengig forskningsstiftelse med tilknytning til Universitetet i Oslo og vår visjon er å forutse og svare på samfunnets klimautfordringer med forskning og formidling av høy internasjonal standard.

CICERO skal bidra til omstilling gjennom å drive forskning, utredning, rådgivning og informasjon om klimarelaterte globale miljøspørsmål og internasjonal klimapolitikk med sikte på å fremskaffe kunnskap som kan bidra til å redusere klimaproblemet og å styrke det internasjonale klimasamarbeidet.

Vi snakker om hydrogen i både grønn, blå, grå og brun form - avhengig av hvilken energikilde som brukes i fremstillingen.

TREKK I LØNN – NÅR ER DET LOV?

EN VANLIG SAKSTYPE VI MOTTAR ER SAKER HVOR ARBEIDSGIVER HAR GJENNOMFØRT TREKK I ARBEIDSTAKERS LØNN ELLER FERIEPENGER. DET KAN HENDE AT ARBEIDSTAKER HAR FÅTT UTBETALT FOR MYE LØNN, ELLER AT ARBEIDSGIVER MENER Å HA ET UTESTÅENDE BELØP.

Eksempel I: Arbeidstaker får beskjed om å skaffe vinterdekk til lastebilen. Vinterdekkene blir betalt av arbeidsgiver. Ved avsluttende lønnsoppgjør blir arbeidstaker trukket for beløpet fordi vinterdekkene har blitt oppbevart i arbeidstakers hjem. Arbeidsgiver anser nå dekkene som arbeidstakers eiendom. Arbeidstaker er uenig i at dekkene er hans eiendom. Han har ingen bruk for dem, og oppbevaringen ble kun gjort som en tjeneste.

Eksempel II: Lønsslippene er vanskelige å tolke. Noen måneder er lønsslippet opp mot 4 sider lang, med et utall artskoder, datoer og satser. Arbeidstaker tenker at lønna ser ut til å stemme, og slår seg til ro med det. En dag sier sjefen at det har skjedd en feil. Gjennom tre år har arbeidstaker fått 35 000,- for mye i lønn. Arbeidsgiver vil trekke beløpet ved neste lønnskjøring.

Regulert i arbeidsmiljøloven

I disse tilfellene bør arbeidstaker kjenne til arbeidsmiljøloven § 14-15 annet ledd. Bestemmelsen lister opp tilfeller hvor det er lov med trekk i lønn. Særlig to tilfeller er praktiske:

- Når det på forhånd er fastsatt ved skriftlig avtale, og
- når det gjelder erstatning for tap eller skade voldt ved grov uaktsomhet/forsett, og arbeidstaker erkjenner erstatningsansvar, eller det er fastslått ved dom, eller arbeidstaker rettsstridig fratrer sin stilling (såkalt fantegang).

Utover tilfellene som er listet opp i loven er det ikke lov å gjøre trekk i lønn. Adgangen er altså ganske snever.

Erkjennelse avgjørende

Når det gjelder kravet til skriftlig

forhåndsavtale må den konkret angi hvilken type trekk det gjelder, og det forutsetter enighet om trekket mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Sivilombudsmannen har uttalt at en generell henvisning i arbeidskontrakten til at feil ved lønnsutbetalinger kan rettes opp i ved påfølgende lønnsoppgjør, antakelig ikke vil innfri lovens krav til forhåndsavtale.

Når det gjelder erstatning for tap eller skade bør en merke seg at arbeidstaker må *erkjenne* erstatningsansvaret. Arbeidsgiver kan ikke bestemme at arbeidstaker skal erkjenne erstatningsansvar. Hvis arbeidstaker ikke erkjenner erstatningsansvar, er arbeidsgiver nødt til å gå rettens vei for å få erstatningsansvaret avgjort ved dom. Et lønnstrekk som gjøres uten erkjennelse eller dom for erstatningsansvar, er ulovlig.

«Utover tilfellene som er listet opp i loven er det ikke lov å gjøre trekk i lønn. Adgangen er altså ganske snever»

Enighet om nedbetaling

Trekk i lønn som er begrunnet i disse tilfellene, kan ikke overstige det arbeidstaker trenger til å forsørge seg selv og sin husstand. Det innebærer at dersom det er grunnlag for trekk av en viss størrelse, bør partene bli enige om en nedbetalingsplan.

Dessuten skal grunnlaget for trekket, og beløpets størrelse drøftes med arbeidstaker og tillitsvalgt. Etter vår erfaring gjennomføres sjeldent slike drøftelser. Lønnstrekket kommer da som en overraskelse på arbeidstaker.

Hvis du oppdager at arbeidsgiver har trukket i lønna di bør du ta kontakt med din tillitsvalgt. Sammen kan dere vurdere om lønnstrekket er berettiget. Hvis dere mener at lønnstrekket er uberettiget, kan saken sendes til vurdering hos YTF sin arbeidslivs-avdeling.



«Tiden måles her under en konstellasjon av gull.» Veggmaleri utenfor et kunstmuseum i Strasbourg. Foto: Arne Danielsen

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



JEANNETTE
KVAMME
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«KIMMERN»: VERDSATT RESSURS

HVOR MANGE KAN SKRYTE AV Å HA BLITT PÅSPANDERT MARSIPANKAKE AV ARBEIDSGIVEREN FOR GOD INNSATS MED VASKEKLUTEN?
KIM «KIMMERN» LEON KOPSTAD FRA TOLVSRØD ER EN AV FÅ.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
YTF TIDE VESTFOLD

«Kjære dere, Kim og Sharif. Tusen takk for grundig koronavasking. Mvh Tide» sto det på kaka som ble utdelt i november. Kim takket for oppmerksomheten med følgende ord: «Dagens hyggeligste dag på jobb med gode kolleger på Tide buss Horten.»

Kim er ikke bussfører, likevel så absolutt en verdsatt ressurs.

- Etter å ha gitt ham tydelige oppgaver utfører han disse med stor glede. Han trives så mye hos oss at dager han har fri møter han likevel på jobb. Kim er utstyrt med komplett uniform og jeg vil påstå at ingen bærer den med større stolthet enn ham, roser trafikkleder Vidar Sedberg.

- Kim er alles gode venn og kollega, forteller YTFs avdelingstillitsvalgte Jarle Oddvar Nilsen i Tide Vestfold.

- Han stiller alltid og er blid og i godt humør på morgen. Vekkerklokka



«Go big or go home» er åpenbart Kimmerns motto. Her sammen med trafikkleder Vidar Sedberg.

ringer 04.15 og da er han klar for en ny dag, akkurat som en vanlig bussjåfør. Han tar bussen til Tønsberg der han bytter buss videre til Horten. Dette gjør Kim hver mandag, onsdag og fredag og kommer til Horten garasje rett før syv, forteller Nilsen.

- Kim liker å skravle med alle og spesielt om damer og sånt. Liker å rydde litt, sette over kaffe og så har det vært mye vasking under koronaen. Han koster gårdsplassen, leser av fartsskriverne i bussene, og blir med på rutekjøring. Det blir gjerne noen lengre turer med fetteren, Jan Runar Freslo,

som er bussjåfør i Tide Horten. Under koronaen er det ikke blitt så mange lange bussturer, men endel buss for tog har det blitt. Kim er nå dessuten blitt et stolt medlem i YTF.



Bak rattet - kledd som en fullblods bussjåfør.

KLIPP FRA ANDRE:

I fjor vår ble plutselig fire nattsjåfører for Postens datterselskap Bring Linehaul Bildrift flyttet til dagvakter, etter at de hadde jobbet med nattarbeid i flere år.

En gruppeleder mistet plutselig arbeidsoppgavene sine. Grunnen var at kunden Asko Øst hadde bedt om det. Sjøførene Martin Jensen, Alexander Gressum, Robert Lindekvist, Lars Bjurstrøm og Henrik Nilsen saksøkte Bring for dette. De mente endringen var så stor at de burde fått endringsoppsigelse og alle rettigheter som følger. Nå har de fire nattsjåførene vunnet fram i retten.

– Jeg er fornøyd. Jeg og gutta har snakket om at vi jo bare kunne bare rømt fra dette og funnet oss andre jobber. Men det kjennes deilig at det gikk veien, og at det kan være en styrende dom for andre som opplever det samme, sier Martin Jensen.

(Klassekampen 9. februar)

Den svenske Transportstyrelsen har gitt Scania en testlisens på strekningen Södertälje-Jönköping. Autonomi-teknologien er et område som vil revolusjonere hele transport- og bilindustrien. Og et selskap som ønsker å være langt framme i segmentet er Scania, som om kort tid kommer til å trafikere E4 med lastebiler som skal kunne kjøre selv.

(Teknisk Ukeblad, 7. februar)



Foto: Volvo Norge

Denne uken øker CargoNet frekvensen på sine godstog mellom Oslo og Skåneregionen fra fem til seks ukentlige avganger hver vei, for å møte økende etterspørsel fra både eksisterende og nye kunder. (...) Ett godstog tilsvarende cirka 24 lastebiler, så årlig vil det nye godstogparet avlaste E6 for 2.496 lange lastebiltransporter, forklarer Kjell Erik Onsrud, leder i organisasjonen For Jernbane. – Dette er en gladsak i en ellers krevende tid. Under koronapandemien er det vesentlig at bare én lokfører i stedet for 24 lastebilsjåfører behøver å krysse grensa.

(Dagsavisen, 4. februar)

Lastebiler fraktet 3,6 millioner tonn gods over grensen i 4. kvartal 2020. Det er 4,4 prosent mer enn i tilsvarende kvartal i fjor. Norskregistrerte lastebiler fraktet nær 1,1 millioner tonn av dette, tilsvarende en andel på 30,4 prosent. Det er 0,8 prosentpoeng mindre enn i 4. kvartal 2019.

(Statistisk Sentralbyrå, 4. februar)

Det italienske transport- og logistikk-selskapet Lannutti Group har bestilt 1000 nye Volvo FH-lastebiler med den nyeste drivstoffbesparende teknologien, I-Save. Selskapet anslår at de vil redusere drivstofforbruket opptil 10 prosent, samt redusere CO₂-utslipp. Lannutti Group har virksomhet i åtte europeiske land med en flåte på 1800 lastebiler. Beslutningen om å investere i 1000 nye Volvo FH-lastebiler ble tatt etter en omfattende og årelang drivstofftest, der den nye Volvo FH utstyrt med I-Save ble sammenlignet med andre lastebiler i en blandet flåte. Resultatet var en reduksjon av drivstofforbruk på 10 prosent sammenlignet med en tilsvarende standard lastebil.

(Volvo Norge, 4. februar)

PORTRETT



MELLOMROM- FAREREN

Erling Kragerud jobbet som kjøttskjærer, servitør, bygningsarbeider, rørarbeider og innen barnevernet før han til slutt landet som lagerarbeider og fagforeningsleder. Arbeidet er likevel ikke nødvendigvis det viktigste for ham, men det som han kaller «mellomrommene», stundene der mennesker kan bli bedre kjent med hverandre.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

- 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 du ser på overflaten, utdyper Erling.

- 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 andre? Slike mellomrom er avgjørende for trivsel på jobben, og noe av det aller viktigste for en fagforeningsleder.

Vest til øst

Erling Kragerud ble døpt i Frogner kirke for snart 60 år siden og vokste opp på Oslos beste vest sammen med foreldre og to søsken. De første skoleårene tilbrakte han på sentrumsskolen Ruseløkka. Da han var tolv år gammel flyttet familien til den nye drabantbyen Romsås i nordvest.

- Flyttingen innebar en stor overgang. Her var så nytt at ikke T-banen hadde nådd fram ennå, vi måtte ta matebuss fra Grorud den første tiden. Folk kom hit fra alle slags steder og kår, noen fra landet, andre fra Oslo sentrum. Og fra å komme fra en trygg og tradisjonell skole, havnet jeg midt inne i syttitallets radikale skolereform med åpne klasserom og mye støy og bråk. Jeg var ikke den som hadde så lett for å tilpasse meg, så jeg datt litt ut og mista motivasjonen. I åttende klasse fikk jeg et brev med meg hjem: «Erling har

mye evner, men er sjelden på skolen.» Han ler.

- Jeg var ingen pøbel, men litt frekk og vanskelig, utfordra lærernes autoritet. Det var en fin tid også, men tøff. Mange falt utenfor, og en del av skolekameratene mine døde unge, for eksempel av overdose.

Boksing og partering

Unge Kragerud forsøkte også både det ene og det andre, men fant ut at det ikke var noe for ham. Som for så mange andre ble idretten redningen, fotball og boksing.

- Boksingen gjorde meg tryggere og lærte meg disiplin. Jeg bokset i Pugilist i Vika, og i dette miljøet var det ikke rom for utfordringer. Noe av det viktigste vi ble innprentet var å aldri bruke det vi lærte på fritida.

Etter ungdomskolen begynte han på «maskin og mek» - litt nedlatende kalt «Filern» - på Elvebakken yrkesskole, men fant tidlig ut at det ikke var noe for ham.

«Erling har mye evner, men er sjelden på skolen»



«Sånn er det på jobb, og sånn er det hjemme: Mellomrom må til!»



- «Da må du begynne å jobbe», sa fatteren, og jeg dro opp og banka på hos Jens Evensen i Kjøttbyen på Furuset, slik kunne en sekstenåring få jobb på den tida, og jeg begynte der som kjøttskjærer. Der var jeg i fire år og trivdes godt, fikk gode arbeidskamerater fra hele verden, for her begynte også mange innvandrere. Vi jobba mye akkord på natta, parterte frosne lam på båndsaag. Jeg tok fagbrev som kjøttskjærer og er fortsatt i stand til å partere et dyr forsvarlig.

Slepphendt servitør

Siden gikk ferden videre til kokkeskole på Etterstad og servitørinja på Sogn yrkesskole, med påfølgende kelnerjobb, som blant annet ga ham tilgang til virkelige mondene tilstelninger.

- En gang skulle vi servere desserten i en finere redermiddag, det var iskaker modellert som rederiets ulike tankskip. Vi bar skipene på skulderen, og mitt holdt på å gli ut, det ble berget med et skrik.

Han humrer, påpeker at livet består av historier, og forteller om den gangen han som fersk servitør sølte vin i fanget på en dame og gjorde et klosset forsøk på å tørke opp der nede i intimsonen, det skapte furore i damelaget, husker han.

- En annen gang kom jeg til å miste hele hovedretten – det var hjortestek – i fanget til en bryllupsgjest. Da tok en annen av gjestene meg til side og hvisket: «Det var jævla bra det du gjorde der. Hvis du gjør det samme med desserten også, skal du få tre hundre kroner av meg. Jeg har nemlig aldri likt den fyren!»

Ekskluderende og inkluderende

En kamerat skaffet Erling jobb i bygningsbransjen, der han blant annet var med på rivningsarbeid på Karl Johan og byggingen av det nye bygget til Norges Bank. Men han ville ha mer ut av livet, tok først voksengymnas på ett år før han begynte å studere kriminologi på universitetet i Oslo.

- Fikk gode karakterer, men trivdes ikke. Mellomrommet manglet nemlig. Jeg opplevde deler av miljøet som ekskluderende, der det var om å gjøre å holde på fagkunnskapen sin og ikke dele med noen. Jeg gjorde som fatteren Erlend Loe: Så på universitetet, tok med en ball og vendte aldri tilbake.

I stedet begynte den tidlige bokseren på den feminine høyborgen Barnevernsakademiet på Manglerud. Tilværelsen som førskolelærerstudent framsto som langt mer meningsfull.

- Vi satte opp teater for barn med egenkomponert musikk, framførte «Tryms saga» fra den norrøne mytologien. Jeg hadde skurkerollen som Trym, han som stjal hammeren til Tormens han sov. Stemningen var fortettet, og ungene sladret på meg til tørdenguden, det gjentok seg hver gang!

Savnet gutta

Mellomromfareren begynte å arbeide i barnehage og siden med forebyggende barnevern på mødre hjem i åtte-ni år. Her hadde han mange rørende opplevelser, både gode og dårlige.

- Lenge var det fint å være eneste hane i kurven, for her hadde jeg stort sett bare kvinnelige kolleger, men etter

hvert begynte jeg å savne litt rå og hjertelig maskulinitet. Derfor meldte jeg meg hos Manpower, og plutselig sto jeg og pigga høl til rørsjakter på et byggefelt. Men rundt 2003-2004 fikk jeg tilbud om jobb på lageret hos Alliance Healthcare og siden har jeg vært her.

Første halvåret jobbet han kun natta med å montere reoler og etablere strukturer for levering av varer. Så var det å «bufre» - sette inn varer, før han havnet på «Banda», lageret med alt som finnes av bandagistvarer, som bandasjer, bleier og urinflasker.

- I halvannet år fungerte jeg i et vikariat som teamleder. Det var store utfordringer i driften, mye overtid og teamlederen var alltid den som gikk sist hjem. Jeg måtte overveie om en slik tilværelse var noe å satse på fast. Skal jobben bli en så stor del av livet ditt, eller var det bedre å jobbe på gølvet sammen med gutta og ha større kontroll på eget liv. Dermed valgte jeg å gå tilbake til «banda».

Nådd målet?

- Ikke det at jeg er særlig opprørsk, men ganske frittalende, har alltid turt å si fra når noe blir galt. For seks-syv år siden tok jeg over som fagforeningsleder, og 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!»

Han smiler. Innrømmer at han nok var litt engstelig for represalier til å begynne med, men opplevde at ledelsen var proffe og anerkjente rollen som tillitsvalgt. Nå har han et godt forhold til ledelsen.

- Her er alle slags folk og mye å jobbe med for en fagforeningsleder. Premien er å oppleve at folk blir fornøyde og får løst problemene sine, det kan ikke kjøpes for penger. Kanskje har min rastløse sjel også nådd målet. Jeg kommer nok til å bli her. Arbeidsoppgavene er kanskje ikke verdens mest spennende, men jeg får tilfredsstilt mine intellektuelle utfordringer gjennom fagforeningsarbeidet, lokalt og i YTF-systemet med alle sine trivelige og faglig dyktige tillitsvalgte og medarbeidere.

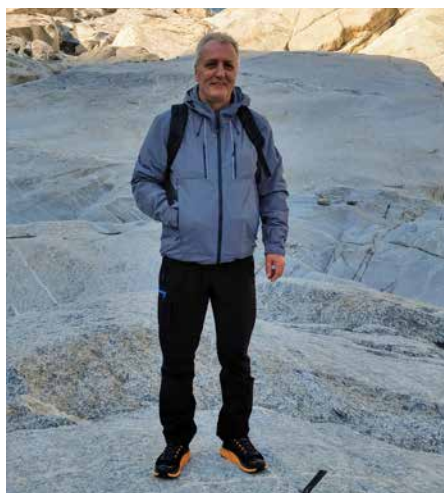
En liten prat

Også privat ser avdelingslederen hos YTFs logistikkavdeling 688 Alliance Healthcare ut til å ha roet seg kraftig ned med samboer, barn, stebarn og barnebarn. Han blir forlegen av skryt – snakker ikke så mye om at avdelingen har vokst fra 45 til rundt hundre i hans regjeringstid – men innrømmer at et snart sekstiårig liv har gjort ham klokere. Og dermed bringer han oss tilbake til der vi startet, ved betydningen av mellomrommet:

- Det er mange strategier å tenke over som fagforeningsleder. Men en viktig erkjennelse er at mange kun trenger en liten prat for at dagen skal bli bedre. De har kanskje en frustrasjon som trenger å luftes ut, da gjelder det å lytte og la dem tømme seg, kanskje skyte inn noen råd underveis. Bare du viser respekt, kan du si ganske mye til folk. Sånn er det på jobb, og sånn er det hjemme: Mellomrom må til!

Avslutter Erling Kragerud, som må være en av YTFs mest allsidige tillitsvalgte, og i seg selv et vandrende bevis på at alt spennende finnes i arbeiderklassen. Før vi går hvert til vårt, legger han til:

- Jeg skriver dikt også!



På Nigardsbreen i sommer, en brearm av Jostedalbreen. Foto: Privat.



Ved Colosseums murer i Roma. Foto: Privat.



Stolt bestefar med barnebarn og samboer. Foto: Privat.



Skitur på Dovrefjell. Foto: Privat.



På Icebar i Amsterdam med arbeidskamerater fra Alliance Healthcare. Foto: Privat.



Båttur med kolleger arrangert av YTF-avdelingen. Foto: Privat.



På jobb hos Alliance Healthcare. Foto: Privat.

HUNDRE ÅRS KROPPSKULTUR

VI FIKK EN MELDING FRA SPORVEISPENSJONIST ARNE INGELSRUD, SOM VILLE GJØRE OPPMERKSOM PÅ AT OSLO SPORVEIERS BEDRIFTSIDRETTSLAG FEIRET SITT HUNDREÅRSJUBILEUM 16. JANUAR. HISTORIEN ER TYPISK FOR MANGE INNEN KOLLEKTIVTRAFIKKEN.

«Hver gang han vant ble han presentert som sporveismann»

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
SPORVEISNYTT

Arne uttrykte bekymring for at merkedagen skulle forbigås i stillhet, og det ville være synd og skam om dette vitale eksempelet på norsk bedriftsidrett skulle gå i glemmeboka. Derfor denne artikkelen.

Rikere liv

Den første arbeideridrettsforeningen i Norge, sannsynligvis også i Norden, ble etablert i 1909. Navnet var Fagforeningenes Idrettsforening, populært kalt «Fagen», senere Sportsklubben 09. I kjølvannet ble det dannet idrettslag i en rekke bedrifter.

Ved at arbeidstiden ble kortere og levestandarden høyere, fikk arbeidsfolk større fordringer til livet, og organiserte seg i en mengde kulturelle og sosiale arbeiderorganisasjoner. Siden det falt naturlig å slå seg sammen med arbeidskamerater, ble disse organisasjonene ofte knyttet til fagorganisasjonen.

Så også i Sporveien, der det på tjuetallet sprang fram både kor, korps, sjakkklubb og dramatisk klubb. En av de sterkeste av disse såkalte særorganisasjonene var idrettslaget, som altså ble etablert i 1921. Ildsjelene som dro det hele i gang holdt til på Majorstuen, der laget ble stiftet i hvilerommet til vaskekona.

Foretrakk sprekinger

På midten av trettitallet



Fotballag fra Oslo Sporveier under sporveis-NM i Stavanger på begynnelsen av 2000-tallet. Sporveisnytt's sportsreporter Bjørn Colban nummer to fra høyre i bakre rekke.



Lag fra Ryen T-baneverksted under Holmenkollstafetten 1990. Sporveiens idrettslag har stilt med mange lag gjennom årene, på til dels høyt nivå.

hadde idrettslaget 220 medlemmer. Ikke så rart, siden fysisk spreke folk ble foretrukket i Sporveien på den tiden. En av disse var Peder Belgum, som begynte som trikkekonduktør våren 1925, tjuen år gammel:

«Da jeg søkte jobben sto det fire i bredden fra Bislett opp til Sporveigaten. Det må ha vært over tusen søkere til i alt 60 utlyste jobber. Jeg hadde fått tilsagn om arbeid på forhånd. Møtte opp i full gardeuniform med medaljer. Sporveien ansatte blant annet en løytnant og flere underoffiserer den gangen, militær bakgrunn var et pluss om man ville ha jobb i Sporveien.»

Valdrisen Belgum var ikke hvem som helst, men i norgeseliten både innen skihopp og langrenn. Hver

gang han vant ble han presentert som sporveismann, og det hendte at han ble sjenert på endeholdeplassen av smågutter som ville ha autografen hans. Belgum, som ble i Sporveien hele sitt yrkesliv, ble senere en anerkjent idrettsleder og trener, var blant annet den som introduserte damelangrenn i skiforbundet før de olympiske lekene i Oslo i 1952 og ble den første treneren til de norske skijentene.

«Fysisk og åndelig»

Den gangen fantes ikke noe skille mellom bedriftsidrett og aktiv idrett. Alle deltok sammen. I starten drev sporveisfolkene med fotball, ski, friidrett og bryting. Etter hvert ble aktiviteten utvidet til å omfatte en rekke andre øvelser: Vektløfting, svømming, orientering, håndball og skøyter. I 1987

kunne idrettslaget tilby 16 forskjellige øvelser.

Selve bedriftsidrettsideen ble først rendyrket ved dannelsen av Arbeidernes Idrettsforbund (AIF) i 1924. Formålsparagrafen lød: «Arbeidernes Idrettsforbunds formål er å samle arbeideridrettsforeningene i Norge og virke for arbeidernes fysiske og åndelige kultur til beste for arbeiderklassen.» Sporveiens bedriftsidrettslag ble med i AIF.

Det første bedriftsidrettsstevnet fant sted på Dælenenga i Oslo sommeren 1929 med 500 deltakere fra 150 ulike bedrifter i Osloområdet og 2000 tilskuerne. AIF gikk i spissen på flere områder. Nevnes kan satsing på masseidrett og kvinneidrett. AIF gikk også

i spissen i motstandskampen under okkupasjonen.

Etter krigen ble arbeideridretten og den borgerlige idretten samlet i Norges Idrettsforbund, noe som gjorde at bedriftsidretten etter hvert ble organisert i et særforbund – Norges Bedriftsidrettsforbund – i 1957.

Vektløfterhøvdning

Da Sporveiens IL feiret sitt 25-årsjubileum i 1946, hadde det vokst til mer enn 800 medlemmer som dyrket alle idrettsgrener. Laget arrangerte i juni samme år Nordisk Sporveismesterskap, med gjester fra Helsingfors, København og Oslo.

Et avisreferat forteller blant annet om Arthur Wiik, «den første AIF-mester i lengdesprang, utallige andre



«Hadde det ikke vært for idrettslaget, hadde jeg slutta»

Peder Belgum var kanskje den største idrettskjendisen fra Sporveien før krigen. Bilder av skistjerne- ne ble merkelig nok trykket på baksiden av sigarettpak- kene på den tiden, noe som førte til at mange kjente ham igjen på jobb.



gode plasseringer, hoppet i 1939 (nesten 40 år gammel) 6,19 i sin gamle øvelse, arbeider 8 timer av døgnet for Sporveien, sover og spiser i 8, og resten for idrettslaget».

Wiik arbeidet i Sporveien fra 1923 til han gikk av med pensjon i 1964 og startet blant annet Sporveisstafetten, dameturngruppa og vektløftergruppa og ble æresmedlem i idrettslaget i 1948. Under sommer-OL i Helsingfors i 1952 var Arthur Wiik leder for den norske vektløftergruppa. Han var dessuten president i Vektløfterforbundet og medlem av Norges olympiske komité.

Motvirket gjennomtrekk

I de senere år har Gudmund Vestenfor vært nestor i idrettslaget. Da han begynte på konduktørkurs som at-

tenåring i 1955, var hallingdølen aktiv som juniorløper for BUL og drev også med ski. I flere intervjuer understreket han viktigheten av bedriftsidrettsmiljøet for å motvirke gjennomtrekk blant ansatte. «Hadde det ikke vært for idrettslaget, hadde jeg slutta», pleide han å understreke. I stedet ble han i Sporveiens tjeneste i 42 år, først i trafikken, siden i baneavdelingen på Etterstad.

Da undertegnede var redaktør i bedriftsavisa Sporveisnytt fra 1987 til 1998, knyttet jeg til meg en aktiv bedriftsidrettsutøver fra Sporveien – Bjørn Colban – som sportsmedarbeider. Dette medførte jevnlig reportasjer fra alle typer idrettsstevner. Blant triumfene var seieren i mix-klassen i Holmenkollstafetten i 1987. Oppmann for laget

var for øvrig tidligere nevnte Arne Ingelsrud.

Vant VM-sølv

Ett av de største talentene som sprang ut av sporveisidretten var Rune Olijnyk. Med begge foreldrene ansatt i Sporveien og aktive i idrettslaget, var veien staket opp for unge Rune. Atten år gammel begynte han som stasjonsbetjent, da hadde han allerede hoppet på ski i ti år. Sporveien bestemte seg for å sponse ynglingen, noe som ikke var ueffent: Under VM i Val di Fiemme i 1991 tok 21-åringen sølv i stor bakke.

Sporveiens bedriftsidrettslag er et godt eksempel på norsk bedriftsidrett. Hvordan de neste hundre årene vil fortone seg for idretten, er vanskelig å si. Hva tenker leserne?

✉ redaksjonen@ytf.no

UTVALGSARBEID MED NHO: GRUNNLAG FOR FORVENTINGER?

Dersom arbeidsgiverne kun ser etter løsninger der de ansatte må «betale», betyr det at det blir vanskelig å enes i utvalgsarbeidet og at problemstillingene risikerer å dras med inn i tariffoppgjøret i 2022. I så fall reduseres sjansene for å finne en løsning og sjansene økes for konflikt.

NHO sentralt har endret sin rolle som part og i tariffoppgjørene over tid. Over en god del år har de «vedtatt» i sitt representantskap at det ikke er rom for lønnsøkninger i oppgjørene. At man går inn i forhandlinger uten å ha noe å tilby må sies å være en meget spesiell holdning. Det øker ikke akkurat sjansene for å lykkes. En forutsetning for reelle forhandlinger er at man både har litt å gi og kreve. At man ikke er låst i utgangspunktet.

Dyster uten grunn

Begrunnelsen for NHOs holdning har vært hensynet til norsk konkurransevne, dystre økonomiske utsikter for norsk næringsliv eller nå sist korona. Norske bedrifter og norsk økonomi har, hvis vi skal høre på det NHO har hevdet, egentlig «aldri» hatt bæreevne til å betale de ansatte den lønna de fortjener. Det passer like dårlig hver gang.

Over flere tiår har jeg erfart at norsk næringsliv stort sett går så det suser og at alle de dystre spådommene til NHO viste seg å være feil. Koronaen har dessuten vist oss at de norske statsfinansene klarer det meste. Selv med alle milliardene vi har brukt for å hjelpe bedrifter og arbeidstakere, så vokser pengebingen. Derfor nytter det ikke lenger for NHO å rope ulv. Vi har sluttet å tro på dem.

Ansatte fått regningen

Men NHO har ingenting imot at

andre betaler. De synes det er greit at myndighetene stiller med krisepakker til glede for eierne. De ansatte har også betalt i årenes løp, mange har betalt så mye at de nå sitter igjen med en så presset arbeidsdag at de må jobbe gratis for arbeidsgiver. Det gjelder blant andre bussjåførene og det er ikke greit!

I mange år har YTF reist krav om en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av. Dette har gjenspeilet seg i tariffoppgjørene. Mange krav har dreiet seg om arbeidsdagen, om delte vakter, om oppstartstid og sikkerhetssjekk, om reguleringstider og kjøretider og om tilstrekkelig tid til å avslutte skiftet innenfor betalt arbeidstid.

Allerede for mange år siden opplevde sjåførene hverdagen som skviset slik at de verken hadde tid til å utføre jobben godt nok eller til og med forsvarlig nok. Senere har det bare blitt verre. Selv om det er forskjeller mellom bussbedriftene, har arbeidsgiverne fortsatt å ta minutt her og minutt der og tyne arbeidsdagen ytterligere, helt frem til i dag. Alt for mange opplever at de ikke har en arbeidsdag å leve med.

Ikke kostnadsnøytralt

Samarbeidsgruppa som skal jobbe med denne og andre problemstillinger i BBA er nå klar. Det samme er mandatet, som bør gi godt grunnlag til å diskutere det meste og finne gode løsninger. Likevel er det underlig at det argumenteres for at utvalgsarbeidet skal være kostnadsnøytralt, noe som vil begrense mulighetene til å finne løsninger. Vi mener faktisk at vi har penger til gode. Vi mener vi har jobbet gratis for flere hundre millioner kroner i årenes løp. Antagelig milliarder.

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



Det er viktig at utvalgsarbeidet lykkes, i alle fall på noen viktige områder. Det hadde vært bra og da vil et slikt utvalgsarbeid være verdt innsatsen.

BBA er den standarden vi har i bransjen. Den har dessverre «huller» som arbeidsgivere utnytter i ulik grad. Ved å forbedre BBA vil det bli mer lik og rettferdig konkurranse mellom selskapene, der det forhåpentligvis ikke blir mulig å presse arbeidsdagen til sjåførene ytterligere for å vinne anbud. Det burde NHO også stille seg positive til. Lik konkurranse, høyere status, bedre rekruttering og mer fornøyde ansatte burde telle også for arbeidsgiverne.

Situasjonen vi i årenes løp har kommet i er arbeidsgivers ansvar, helt og holdent. Derfor forventer vi at arbeidsgiver ikke stiller med en forutinntatt tilnærming der de har bestemt at de «ikke har noe å gi». Det vil være å gjenta tidligere feilgrep. Vi så i september i fjor hva det førte til.



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



COSTA DE LA PANDEMÍA

Jeg skal ha en sydentur! Akkurat nå, midt i pandemien. Nå passer det ekstra bra.

Landet har fått såpass mange feilmeldinger at det har gått i dvalemodus. Det beveger seg sakte. Jeg er ikke sikker på om det går framover eller bakover. Det går veldig sakte. Kwartbasen har kontor i vedskålen og Reima på fabrikken sitter på sengekanten. Vi leverer varer med finlandshette og får kvittering på en armlengdes avstand. Passasjerene skyr bussen som pesten og de andre sniker på trikken.

Nå vil jeg ha en sydentur, herr Kwartbas. Jeg skal ligge på solseng og se på vakre mennesker. Jeg skal ligge rolig og bli servert. Jeg skal høre bølgeskvulp og glade mennesker som roper på et språk jeg ikke forstår. Det er samme hvilken sydenopplevelse du gir meg. Du kan sette meg ned hvor som helst, bare ikke i den virkelige verden.

Jeg har krav på ferie. Jeg har også krav på ferieopplevelse. Og jeg skal ha en ferieopplevelse som bølger med paraply i glasset. Jeg skal høre latinske rytmer og señorita skal gå meg til hånde.

Jeg skal ha en ferieopplevelse nå, herr Kwartbas. Jeg skal vekk fra den virkelige verden. Det kan ikke vente. Det må skje nå, i kveld.

Jeg skal ligge halvt nedsenket i vannet lesende på en elendig roman med store bokstaver. Sildringen minner meg om det friske vannet som renner i fontenen på hotellet. På bordet har jeg både snacks og kjeks. Jeg kan rope og få noe å bite i. Jeg får romservice og kan velge fra øverste hylle.

Jeg har «all inclusive» og skal ikke nektes servering.

«Jeg skal ligge på solseng og se på vakre mennesker. Jeg skal ligge rolig og bli servert»

Så Kwartbasen tror ikke at dette kan måle seg med en sydentur med Reima på fabrikken.

Nå har jeg det utmerket. Jeg er i ferd med glemme den ubetalte strømregninga, og pandemien slipper ikke inn. Jeg skimter Erna på skjermen i et blått slør i det skarpe motlyset. Det kan minne meg om solnedgangen over de majestetiske fjelltoppene på Tenerife. Den fuktige luften bedøver, og rytmene forfører.

Pene mennesker går meg til hånde mens jeg ligger halvt nedsenket i et badekar med skumsprøyt oppunder ørene. Levende lys beveger seg og kaster skygger på baderomsveggen. Avtrekksventilen gir en kjølig kveldsbris over skuldrene. Heftige rytmer beruser og storskjermen med bølger gjør meg ør. Jeg blir en stund herr Kwartbas, i «Costa de la mitt eget badekar».

God ferie!

Gladiola