

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

04/2021



LANDSMØTE

S 16


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



MENS JEG SITTE HER OG
GÅR GJENNOM INNHOLDS-
FORTEGNELSEN TIL DENNE
UTGAVEN AV YRKESTRAFIKK,
SURRER EN GAMMEL
FAVORITTLÅT FRA UNGDOMMEN
I HODET, SISTE KUTTET PÅ
SØRSTATSROCKERNE LYNRYD
SKYNYRDS DEBUTALBUM FRA
1973: «SIMPLE MAN».



ET ANSTENDIG LIV

Teksten er en mors formaning til sin eneste sønn, der refrenget går sånn:

*«And be a simple kind of man
Oh, be something you love and understand
Baby, be a simple kind of man
Oh, won't you do this for me, son, if you can»*

Og det slår meg at budskapet er i full overensstemmelse med YTFs kjente slagord om «et arbeid å leve med og ei lønn å leve av». Intet mer, intet mindre. For jeg tror at de aller fleste av oss ønsker å være enkle mennesker og leve et enkelt liv – «enkelt» i ordets beste betydning.

Vi må bare ha det grunnleggende på plass: En full heltidsstilling som gir en lønn å leve av og sikkerhet for lån i banken. Vi må ha trygghet mot kollisjoner. Vi må verne oss mot sykdom. Vi må ha mulighet til å ta oss av familien vår, selv om de bor langt unna. Vi må ha mulighet til å ta pause og gå på toalettet. Vi må ha lovlige og anstendige arbeidsforhold. Vi må ha vern mot vilkårlige oppsigelser. Vi vil bli trodd på når vi sier fra.

Vi er ikke rabulister. Vi er ikke ute etter bråk. Vi ønsker bare å passe våre egne saker. Det er de som forsøker å frata oss våre elementære rettigheter som er ute etter bråk. Da må vi ta igjen. Derfor har vi organisert oss,

derfor har vi fagforeningene. Dessverre vitner også denne utgaven av Yrkestrafikk, som alltid, om angrep på medlemmenes basale rettigheter. Heldigvis kan vi også melde om motstand.

Første helgen i september skal YTF ha landsmøte, etter fem år der vi kan melde om solid framgang, men der motkreftene dessverre også har blitt mer aggressive. Da skal vi ha i mente at det er vi som skaper verdiene, ikke sjefen eller byråkrater. Akkurat det poenget demonstrerte pandemien så glimrende.

Uten sjåførene stopper Norge. Dessuten er det vi – alle de vanlige folkene – som utgjør flertallet i samfunnet. Vi vil vinne, så lenge vi står sammen og ikke lar oss splitte. Den erkjennelsen kan vi ta med oss både til landsmøtet og valgurnene.

*«Boy, don't you worry, you'll find yourself
Follow your heart and nothing else
And you can do this, oh baby, if you try
All that I want for you my son, is to be satisfied»*

Arne



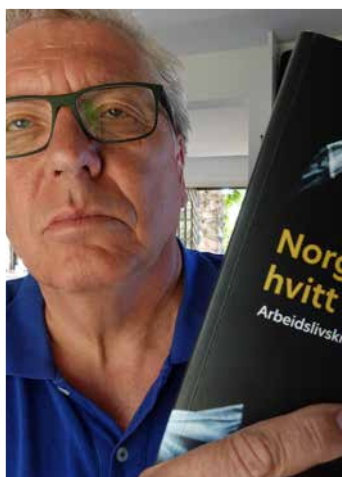
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Vy Buss Trøndelag: Drøyt forslag falt	4
Åpning av fordør: Hvem har ansvaret?	6
«Begravelsesbyrå under svartedauden»	8
Om makt, rett og nåde	10
Forlik i kristenradiosak	13
«Alle» kommer til Bodø	14
Vil ha nordisk samarbeid	15
Fem sterke år	16
Minst mulig deltid	20
Timebestilling kommet for å bli	22
Månedlige møter med ledelsen	24
Portrettet: Tilbake til Galgeberg	27
Bar i første – Gud i andre	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.



Fagpressen

VY BUSS TRØNDELAG: DRØYT FORSLAG FALT

VY BUSS FORSØKTE Å «TILBY» KUN DELTIDSSTILLINGER TIL MANGE AV SJÅFØRENE SOM DE OVERTOK ETTER Å HA VUNNET ANBUDENE I TRØNDELAG. FORSLAGET VAR IMIDLERTID SÅ DRØYT OG MOTSTANDEN BLANT SJÅFØRENE SÅ STOR AT DE MÅTTE SLÅ KONTRA, ELLERS KUNNE DE RISIKERT MASSEFLUKT FRA BUSSFØRERSETENE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Lørdag 7. august fikk hele Trøndelag, med unntak av Trondheimsområdet, et helt nytt kollektivtilbud. Ifølge administrasjonsselskapet AtB består tilbudet av ordinære busslinjer og bestillingsløsninger kombinert med tog, hurtigbåt og ferge. Kundebehovene som ligger til grunn for det nye tilbudet er analysert gjennom reisevaneundersøkelser og i tett dialog med ulike interessentgrupper, kommuner og regionråd.

Reduserte stillinger

Vy Buss vant busskontraktene for alle tre ruteområdene Nord, Midt og Sør i Trøndelag. Anbudet har en verdi på rundt 490 millioner kroner per år, og har en varighet på sju år med mulig-

het til forlengelse på inntil tre år. For sjåførene framsto anbudet i utgangspunktet uproblematisk, i og med at reglene for virksomhetsoverdragelse betydde at alle sjåførene som hadde kjørt for andre selskap ville få tilbud om å fortsette i Vy Buss.

Så enkelt var det imidlertid ikke. I juni ble det nemlig klart at mange av sjåførene ikke ville bli tilbudt 100 prosent-stillinger. I Orkanger ble det klart at 53 fulle stillinger fra Boreal nå ville bli redusert til 28, mens ti stillinger skulle reduseres til mellom 50 og 80 prosent. Tilsvarende ville antall fulle stillinger på Kyrksæterøra reduseres fra 13 til 5, mens resten fikk «tilbud» om å fortsette i 59 prosent stilling.

Halv lønn ulevelig

På Hitra stormet to bussførere gråten-de ut av informasjonsmøtet med Vy etter å ha fått beskjed om at de kun

ble tilbudt 55- og 72-prosent stillinger. Flere andre ga uttrykk for at de måtte selge huset og flytte når Vy skulle ta over der ute.

- Ingen kan leve av halv lønn, det skjønner alle, kommenterte YTF avdelingsleder Paul Inge Brandegg i avdeling 73 og hovedtillitsvalgt for YTF i sør-pakken, da Vy serverte sitt opplegg.

Han opplyste at noen allerede hadde sagt opp stillingene sine, mens flere andre telte på knappene.

Reaksjonen blant bussførerne i hele Trøndelag var voldsom. Mange ga uttrykk for at de ville nekte å bli med over i Vy Buss.

- Vy kniper ned på alle hold, vi kunne risikere å bli ansatt i 90 prosent stilling fordi det var for kostbart å ansette i full stilling når Vy ikke har 100

«Ikke alt er ennå på plass. Men det var et positivt møte, syntes vi, selv om vi måtte snakke med store bokstaver i forkant»



Busstrafikken i Trondheimsregionen var ikke omfattet av de tre anbudene som ellers gjaldt hele Trøndelag og som ble vunnet av Vy Buss.

prosent kjøring på et skift. Samtidig er oppmøte- og bussjekk-tid langt under det vi mener er forsvarlig, kommenterte Brandegg.

- Men vi har en avtale på at alle turnuser og alle kjøretider, utsjekk et cetera skal gjennomgå til høstferien. Da får vi se hva det ender med, vi krysser fingre og tær..

Korthus-prosjekt

- Vy må garantere at stillingsprosenten forblir urørt fremover. Hvis ikke tror jeg hele «Prosjekt Trøndelag» kommer til å rase sammen som et korthus, spådde YTFs plasstillitsvalgt på Hitra og Frøya, Morten Andersen.

Til slutt forsto Vy Buss at misnøyen blant sjåførene var i ferd med å velte hele «turnusprosessen» deres. Områdesjef Renate Stålskjær Erlandsen forklarte til Avisa Sør-Trøndelag 11. juni at «vi tar misnøyen på alvor, og

det har vært viktig for oss å involvere tillitsvalgte og verneombud i hele prosessen». Hun varslet fysiske møter med sjåførene på flere depoter og også et større sjåførmøte på Teams.

Beholder stillingsprosenten

Derimot svarte hun ikke på spørsmål om hvordan de hadde tenkt å sikre den samme kjøringen som Boreal hadde hatt med mindre bemanning.

- Stridens kjerne har for det meste bestått i å beholde en underdeknings-protokoll, som sier noe om å kjøre igjen undertid i turnus i forbindelse med skolefri. Avtalen går ut på å kunne kjøre på andre depoter og steder i Norge ved skolefri. Dette fungerer meget bra da Boreal hadde kjøringa i Sør-pakken, spesielt med tanke på å opprettholde hundreprosentstillinger, og ikke minst for å kunne ha ett godt tilbud ved rekruttering til nye stillinger, forklarer Morten Andersen.

Positiv dialog

- Ting tar tid, men vi har fått bekreftet at alle skal få beholde stillingsprosenten sin utover høsten uansett. Og vi hadde nylig et møte på Hitra om oppfyllingen av stillingene der, fortalte Paul Inge Brandegg til Yrkestrafikk dagen før D-dagen 7. august.

- Ikke alt er ennå på plass. Men det var et positivt møte, syntes vi, selv om vi måtte snakke med store bokstaver i forkant, oppsummerer Brandegg.

- Etter å ha sagt klart ifra, blant annet ved ikke å starte opp obligatorisk opplæring, fikk vi Vy i tale på Hitra, og det ser nå ut til at vi kan komme i mål med en «spiselig» avtale. Dessverre har utryggheten ført til at noen sjåfører har valgt å si opp. Disse er vanskelig å erstatte ute i distriktet her ute, avslutter Morten Andersen.

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO

ÅPNING AV FORDØR: HVEM HAR ANSVARET?

DET FINNES INGEN GENERELL FASIT, MEN AVSTAND ER DET MEST EFFEKTIVE TILTAKET MOT SMITTE. ARBEIDSTILSYNET MENER AT SPERRET DØR FORAN, SPERREBÅND OG STENGTE SETERADER BAK SJÅFØREN HAR VIST SEG Å VÆRE EFFEKTIVE TILTAK INNEN KOLLEKTIVTRAFIKKEN UNDER PANDEMIEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Gjenåpningen av fordørene på rutebussene er nå i stor grad foretatt over hele landet. Ansvarsforholdene og prosessen rundt dette har imidlertid virket ullen. Alt i fjor høst forsøkte enkelte busselskaper å fjerne stengningen av fordørene på bussene, selv om pandemiens andre bølge skyllet inn over landet, noe som vakte bekymring og sinne hos mange bussjåfører.

Nå i sommer har også YTF uttrykt bekymring rundt åpningen av fordørene, og har blant slått fast at tiltaket er uansvarlig før alle sjåførene er beskyttet av vaksine. Forbundet har presisert at lokale smittevurderinger til enhver tid må gjøres. Flere lokale tillitsvalgte har også klaget over ikke å ha bli tatt med på råd og risikovurderinger.

I skrivende stund – medio august – er koronasmitten på nytt stigende. Selv om tallet på sykdom og død virker under kontroll, innføres smittebegrensende tiltak flere steder i landet, blant annet i Bergen. Derfor er det ekstra viktig at prosessen rundt en eventuell åpning av fordørene på rutebussene er tydelig og gjennomtenkt.

Effektivt tiltak

Yrkestrafikk tok kontakt med Arbeidstilsynet for å få deres vurdering av problemstillingen, og fikk et fylldig svar fra deres avdeling for arbeidsmiljø og regelverk. Arbeidstilsynet understreker først at det ikke stilles eksplisitte krav, verken i smittevernregelverket eller arbeidsmiljøregelverket, om at fordøren på rutebussene skal holdes stengt under pandemien.

Det er bransjen selv og de enkelte arbeidsgivere som har kommet fram til at stengt fordør er et nødvendig, gjennomførbart og treffende risikore-

duserende tiltak. Arbeidstilsynet er enig i at tiltaket har vist seg effektivt og enkelt å praktisere ved høy risiko for smitte. Avstand og færre nærkontakter har siden pandemiens begynnelse vært de to mest smittereduserende tiltakene.

Dersom arbeidsgiver velger å avvikle slike eksisterende tiltak, mener Arbeidstilsynet at denne må være oppmerksom på sitt ansvar dersom smitten øker, også når dette skjer lokalt. Å sørge for å opprettholde minst én meter avstand er langt mer effektivt enn munnbind, selv om alle passasjerene benytter disse på riktig måte. Helsemyndighetene har vært tydelige på at munnbind ikke erstatter avstand som tiltak.

Lokalt samråd

HMS-tiltak skal iverksettes som svar på eksisterende risiko. Derfor er det også naturlig at slike tiltak avvikles når risikoen reduseres eller forsvinner.

«Dersom arbeidsgiver velger å avvike slike eksisterende tiltak, mener Arbeidstilsynet at denne må være oppmerksom på sitt ansvar dersom smitten øker, også når dette skjer lokalt»



Slik er oppmerkingen på gulvet foran fører i Ruters område. Bra nok?

Det kan imidlertid være krevende å ha oppdatert kunnskap om lokal smitterisiko.

Arbeidstilsynet viser til at vi i Norge (per 10. august) er på gjenåpningstrinn 3, men at trinn 4 er utsatt som følge av usikkerhet knyttet til smitteutvikling av delta-varianten og vaksineforskyvning. Det er risiko for at delta-varianten skal forårsake en fjerde smittebølge.

I tillegg skal den såkalte «trafikklysmodellen» følges under gjenåpningen av Norge, noe som innebærer at lokale vurderinger må utføres. Arbeidsgivere må følge nasjonale og lokale helse- og smittevernmyndigheters råd og reguleringer når det gjelder hvilke tiltak som opprettholdes eller avvikles. Vurderingene må gjøres i samråd med arbeidstakerne og deres representanter, og gjerne med bistand av bedriftshelsetjenesten.

Arbeidsgiver må altså sørge for at de iverksatte tiltakene overvåkes systematisk. Hensikten er at det ikke skal finnes risiko som arbeidsgiver ikke har vurdert og at det derfor ikke er iverksatt tilstrekkelige tiltak. Der

risikonivået skifter raskt, som under en pandemi, betyr dette at arbeidsgiver må være særlig oppmerksom på endringer som har betydning for risiko, presiserer Arbeidstilsynet.

HOLDER IKKE

I en reportasje på TV2 i juni ble det opplyst at Kollektivtrafikkforeningen hadde hatt dialog med FHI på vegne av kollektivselskapene i landet, og der fått svar at det «som hovedregel ikke er behov for å sperre dører eller seterader for å redusere smitterisiko», men at det «i områder med sterkere tiltak enn de nasjonale kan vurderingene være en annen».

Hvis dette er den eneste vurderingen som er gjennomført, oppfylles neppe Arbeidstilsynets krav. Det må presiseres at verken Kollektivtrafikkforeningen eller Ruter eller tilsvarende administrative organisasjoner er i posisjon til å vurdere noe som helst vedrørende smitterisiko. FHI opplyser til Yrkestrafikk at det i deres veileder for kollektivtrafikk ikke er gjort en vurdering av stengt fordør som eget tiltak for å beskytte sjåføren og understreker i likhet med Arbeidstilsynet at det er arbeidsgiver som må vurdere smitterisiko og aktuelle tiltak for å beskytte de ansatte på grunnlag av blant annet lokal smittesituasjon, sannsynlighet for trengsel og transportmidlets utforming.

«BEGRAVELSES- BYRÅ UNDER SVARTEDAUDEN»

«BRUDD PÅ ARBEIDSMILJØLOVEN HAR VANLIGVIS LAV STRAFFERAMME. NÅR ARBEIDSLIVSKRIMINALITET FØRST BEHANDLES STRENGT, DREIER DET SEG VANLIGVIS OM MENNESKEHANDEL ELLER PROSTITUSJON. KANSKJE VI TRENGER NOE IMELLOM?» UNDRER TORGNY HASÅS. I SOMMER GA DEN DREVNE JOURNALISTEN UT BOK OM ARBEIDSLIVSKRIMINALITET I NORGE.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
TORGNY HASÅS

Litt pussig egentlig, at samme dag som vi intervjuet Torgny 1. juli kom en NTB-melding med overskriften «USA kritiserer Norges innsats mot menneskehandel». En amerikansk rapport påpekte at Norge ikke hadde straffeforfulgt noen for menneskehandel på fire år, men at mistenkte heller ble tiltalt for mindre alvorlige lovbrudd. Og akkurat på samme tid lanserte Utenriksdepartementet en ny strategi mot moderne slaveri.

Fire dager senere falt dommen i Vlantana-saken, der 52 østeuropeiske lastebilsjåfører i Norge fikk medhold

i sitt erstatningskrav mot selskapet, og styreleder Vldas Stoncius junior ble dømt til å betale over 20 millioner kroner etter systematisk å ha underbetalt sjåførene. Svindelmetodene fulgte oppskriftene som vi refererte i forrige utgave av Yrkestrafikk under tittelen «Litauen: 14 måter å svindle sjåfører.»

Dermed skulle det være godtgjort at boka til Torgny Hasås var og er meget aktuell.

Svart, hvitt og grått

- Jeg synes tittelen på boka er god, fastslår forfatteren: «Norge i svart, hvitt og grått.» Alt er nemlig ikke bare svart-hvitt. Mye befinner seg midt imellom. Det er viktig å merke seg at vi lever i historiens største folkevandringstid, med arbeidsinnvandring fra øst mot vest og fra syd til nord, og her støter vi som lever i ytterkanten på betydelige utfordringer. Samtidig

er ikke problemet så stort hos oss at det ikke lar seg håndtere. I Danmark og Sverige er problemene langt større.

Boka tar for seg arbeidslivskriminalitet på flere områder, innen landbruk, fiske og sjø, vaskebransjen, restaurant og servering, bygg – og innen transport. Mye som omhandler transportbransjen har vi alt skrevet om i Yrkestrafikk: Mobilitetspakke til EU, slaveleiren for sjåfører i Danmark, før omtalte Vlantana og cowboyforholdene innen turbilbransjen. Torgny bruker dessuten YTFs grenseundersøkelse som kilde. I tillegg omtaler han tvilsomme saker innen flyttebyråer, bilverksteder og vaskehaller.

I det hele tatt finnes nok å ta av når det gjelder arbeidslivskriminalitet. Som en veteran innen fagbevegelsen formulerer i boka: «Det er som å drive begravellesbyrå under svartedauden».

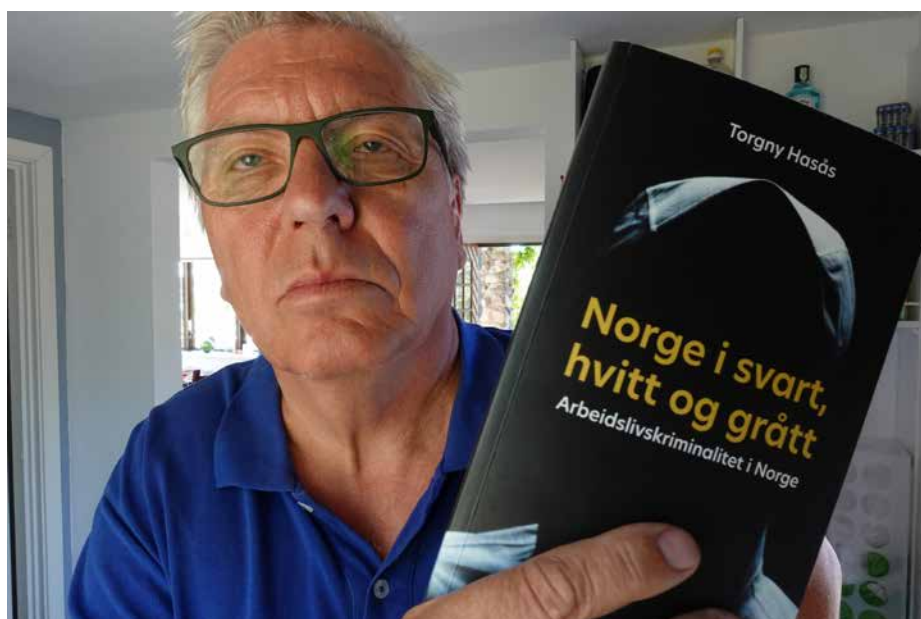
«I fjor høst, etter fire års arbeid, viste det seg at politiet heller ikke hadde hjemmel til å delta, og måtte stå utenfor når de andre kontrollerte. En skandale»

Altfor tafatte myndigheter

Et avgjørende poeng er at myndighetene er for tafatte. Viljen til å kontrollere kabotasje har vært dårlig, og politiet har lagt vekk saker om illegale omlastingsterminaler.

- I a-krimsenterne skal tilsynene og politi samarbeide. Problemet har vært å dele informasjon. I fjor høst, etter fire års arbeid, viste det seg at politiet heller ikke hadde hjemmel til å delta, og måtte stå utenfor når de andre kontrollerte. En skandale, fastslår forfatteren.

Regjeringas antibyråkratiske osthøveltaktikk med å automatisk barbere budsjetter har rammet antall inspektører og kontroller, dessuten har covid 19 i stor grad tapper ressurser fra Arbeidstilsynet. Og når bandittene innimellom blir tatt, er straffereaksjonene for lave – inndragning av overskudd



Journalist Torgny Hasås i Fri Fagbevegelse har skrevet en viktig bok om arbeidslivskriminalitet, blant annet innen internasjonal godstransport.

som følge av kriminell aktivitet skjer nesten aldri.

Torgny Hasås har arbeidet som journalist i Fri Fagbevegelse i en årrekke, og øser i stor grad av sin egen journalistiske erfaring. Boka er blitt et viktig verktøy i fagbevegelsens kamp

mot kjeltringene. Så noterer vi også at kampen for et ærlig og anstendig arbeidsliv reises av flere partier i valgkampen. Oppgaven for de fagorganiserte blir å holde grøten varm sånn at ikke løftene «glemmes» av politikerne den dagen stemmene er talt opp.

OM MAK RETT OG NÅDE

UNIBUSS HAR ET MASSIVT BEHOV FOR BUSSFØRERE, BLANT ANNET SOM FØLGE AV KORONAPANDEMIEN. SÅ ER SPØRSMÅLET OM PROBLEMET LØSES VED Å SI OPP DE SJÅFØRENE SOM DE ALLEREDE HAR?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Unibuss er ikke noe reisebyrå»
Unibuss-advokat Johannes Straume

Koronabestemmelsen som var slått opp på inngangsdøra ga streng beskjed om at kun tretten personer var tillatt i rettssal 269 i Oslo Tinghus. Vi var bare elleve, så vi var godt innfor.

Hovedpersonen var bussføreren Jan, og det var nettopp koronapandemien som hadde ført ham hit til rettssalen. I november hadde nemlig bussføreren - med ansiennitet i Unibuss fra 2008 - reist til hjemlandet Slovakia, og da han kom tilbake igjen måtte han i ti dagers karantene. Arbeidsgiver Unibuss godtok ikke det ekstra fraværet, og sa ham opp. Nå hadde han gått til sak for å få dømt oppsigelsen ugyldig, juridisk representert av YTFs advokat Josefine Wærstad.

På andre siden satt motparten, representert ved advokat Johannes Straume fra NHO Transport og HR-sjef Linn Torgersen fra Unibuss. Dommeren var flankert av to såkalte arbeidslivskyndige meddommere, oppnevnt fra

partene i arbeidslivet. Ordningen er hjemlet i arbeidsmiljøloven med formålet å tilføre retten særlig innsikt ved stillingsvernsaker.

Presserende ærend

I en egen boks i hjørnet satt to slovakiske rettstolker som skulle bidra med det språklige. På tilskuerbenken ved siden av var foruten Yrkestrafikkjournalist også en advokat fra LO som fulgte nøye med under hele saksgangen over to dager. Flere liknende saker med bakgrunn i koronasituasjonen er nemlig berammet mot Unibuss utover høsten, to fra YTF og to fra LO, etter hvor de aktuelle bussførerne – alle østeuropeere - er organisert.

Jan forklarte retten at han hadde kone og barn i Slovakia og at han pleide å reise hjem dit to ganger i året. I fjor sommer fikk han ikke reist på grunn av koronasituasjonen i hjemlandet, men utover høsten bød det seg en sjanse. Han fortalte at han hadde

en voksen sønn med store psykiske helseproblemer, og måtte derfor hjem før jul for å ordne opp en del formaliteter rundt et institusjonsopphold. Han hadde ikke fått med seg at han risikerte å miste jobben i Norge, men trodde at en karantene kunne løses ved ulønnet fri.

De slovakiske sjåførene

Det var i 2006 at Unibuss (Den gang Sporveisbussene/ Nexus Trafikk) begynte å rekruttere sjåfører fra Slovakia. Årsaken var et vanskelig arbeidsmarked både i Norge og for eksempel i Baltikum. Markedet virket støvsugd for erfarne sjåfører. Derfor valgte selskapet å gå nye veier, noe som førte til Slovakia. Dette grepet viste seg å være en suksess. Flere av sjåførene derfra hadde bred internasjonal erfaring som buss- eller lastebilsjåfører, mange fra vestlige land som England og Belgia – til og med fra USA. Etter hvert kom antallet slovakiske sjåfører opp i mer enn to hundre, og Jan er altså en av disse.

«Å behandle ulike tilfeller likt, er definisjonen på forskjellsbehandling. Formell likebehandling gir reell forskjellsbehandling»

YTF-advokat Josefine Wærstad

I 2007 oppsummerte internbladet Primus Motor (*der artikkelforfatteren til info var redaktør*) at fortellingen om slovakene så langt hadde vært en solskinnshistorie. De var dyktige sjåfører som kjørte tilnærmet skadefritt og raskt tilegnet seg det norske språket.

Jan fikk også et svært godt skussmål for sine tretten år som bussjåfør i Norge, både fra advokat Straume og arbeidslederne hans i vitneboksen. Vi noterte: «I utgangspunktet en flink og hyggelig sjåfør.» «Ingen utfordringer eller konflikter med Jan. Han er pliktoppfyllende og gjør som han skal.» «Jan var veldig flink, stilte alltid opp når jeg trengte hjelp. Ansvarsfull, gjør jobben ordentlig. Har lite sykefravær, er ikke en sånn som misbruker systemet. Aldri misforstått eller møtt til feil tidspunkt.»

Så: Hvorfor da si ham opp?

Enhetlig linje

HR-sjef Torgersen vitnet om en svært vanskelig personalsituasjon under pandemien, med et sykefravær over 20 prosent på det verste. Fortsatt var antallet sykemeldte bussførere på Alnabru, stasjonen som Jan tilhørte, opp imot 14 prosent, som resultat av smitte, symptomer og karantene. Torgersen definerte bussjåførjobben som hard, med skiftarbeid, om sjåfører med høy alder, og om et yrke i forandring blant annet med elbusser. Andelen ikke etnisk norske er økende,

og hadde nå kommet opp i rundt 70 prosent.

Unibuss var også under økonomisk press gjennom kontraktene med Ruter, der en innstilt avgang kunne koste ti tusen kroner i «bot». Derfor var det et stort problem når sjåfører «ikke kom tilbake» etter et utenlandsopphold. HR-sjefen forsikret om at bedriften selvsagt ønsket å tilrettelegge for sjåførenes behov, noe de også maktet under normale forhold, men som var vanskelig under pandemien.

Derfor hadde de lagt seg på en enhetlig linje og reagert med oppsi-

gelse overfor alle som ikke møtte når de skulle etter planen. Det var ikke mulighet til å få ulønnet permisjon for å dekke karantenen. Den måtte bakes inn i friperioden som allerede var innvilget.

Prinsipielle innvendinger

YTF-advokat Josefine Wærstad hadde innledningsvis en del prinsipielle innvendinger mot en slik framgangsmåte. Hun anførte at Jan hadde rett på fri i karantenen fordi reisen var nødvendig og karantenen var lovpålagt. Jan hadde da krav på sykepenger etter en egen forskrift som ble innført i starten av pandemien. »



Bussjåfør Jan får svært godt skussmål for sine tretten år i Unibuss, men blir likevel ikke trodd av bedriften i den aktuelle saken. Her i rettssalen sammen med YTF-advokat Josefine Wærstad.



Jan hadde dessuten krav på å bli behandlet likt som andre ansatte i Unibuss, som fikk tilbud om ulønnet fri. Ukependlere bosatt i Sverige fikk tilbud om ulønnet permisjon, mens Jan og hans kollegaer fra Øst-Europa ikke fikk det. Slik forskjellsbehandling utgjør et brudd på EØS-avtalens regler om «fri flyt» av arbeidskraft innenfor EØS-området, framholdt Wærstad.

Unibuss-advokaten avviste dette bastant som «smoke and mirrors» - et forsøk på å få noen til å tro på noe – eller «finne-på-juss», som han formulerte det. Han mente at saken utelukkende handlet om brudd på det grunnleggende prinsippet om at en arbeidstaker hadde å levere – å stille på jobb. Å ikke møte er svært alvorlig. Hadde arbeidsgiver akseptert ulønnet fri, ville vi ikke ha vært her i retten, fastslo Straume.

Norsk og norsk

Vitneføringen viste imidlertid at saken ikke var bare enkel. Jan hadde opprinnelig fått ferie litt tidligere, men så hadde han vært i kontakt med

en smittet sjåfør på pauserommet på Helsfyr. Dermed måtte Jan i ventekarantene, noe som førte til at ferien ble utsatt. Rundt denne situasjonen ble mange beskjeder vekslet fram og tilbake med diverse arbeidsledere. Arbeidslederne forsøkte å forklare konsekvensene av å reise uten nok fridager til å dekke karantenen, men Jan virket ikke å ha forstått at han da risikerte å bli oppsagt.

Mye av vitnemålene, særlig i andre dag av saken, dreide seg om nettopp slike spørsmål: Hva var blitt sagt, når og av hvem, hvilke uttrykk var benyttet og hvordan var budskapet blitt oppfattet? En av arbeidslederne forklarte følgende i vitneboksen: «En del av sjåførene våre fra Slovakia, Tsjekkia og Tyskland snakket bedre norsk da de begynte her enn nå, fordi de kun snakker norsk på bussen og ellers sitt eget språk seg imellom.» Mange var likevel svært flinke.

Så kan det legges til at norsk og norsk heller ikke alltid er det samme. En ting er samtaler med passasjerer på bussen, noe annet er å forholde seg til kompliserte regler og avtaler – og stadig skiftende koronaregler har jo vært en utfordring selv for garvede innfødte.

«Jan forsto ikke at han ikke fikk fri», oppsummerte Josefine Wærstad i prosedyren. Vitneførselen viste at aktørene hadde snakket forbi hverandre. Jan forsto at han ikke ville få lønn under karantenen, men ikke at han i praksis ikke kunne dra til Slovakia i det hele tatt hvis han ville redde jobben. Risikoen for slike misforståelser er det arbeidsgiver som må bære. Unibuss kunne for eksempel bedt en tolk eller slovakisk kollega om å oversette, konkluderte Wærstad.

«Ikke noe reisebyrå»

Straume konkluderte på sin side med at det Unibuss hadde gjort, var noe de hadde rett til å gjøre, og at praksisen var rettferdig. Han ga uttrykk for at bedriften ikke hadde noen plikt til å oppdatere ansatte om hvilke karantenereregler som til enhver tid gjaldt. «Unibuss er ikke noe reisebyrå.» Hva som gjorde saken ekstra alvorlig var at hadde blitt advart om konsekvensene og at han uteble midt i en pandemi der bussførerne utfører et kritisk samfunnsoppdrag.

Advokat Johannes Straume la til at han kunne forstå og ha sympati for at Jan måtte dra til Slovakia for å ta seg av sin syke sønn, og at han selv kanskje ville valgt å gjøre det samme, men at



YTF-medlem Jan forklarer advokat Josefine Wærstad om behovet for å dra til Slovakia for å ordne opp med institusjonsplass for sin syke sønn.



Jan er en av flere hundre slovakiske sjåførere som ble rekruttert av Unibuss på 2000-tallet. «Vi hadde inntrykk av at hjemreisen var viktig for Jan», sa en av arbeidslederne hans i sin vitneforklaring.

han da ville tatt konsekvensene av handlingen og «ikke diktet opp en konstruert historie», noe som ifølge advokaten ga mindre grunn for Unibuss til å vise nåde.

Ingen nåde?

Så er spørsmålet om Unibuss under noen omstendighet ville vært villige til å vise «nåde», gitt den forutsetningen at alle skulle behandles likt uavhengig

av foranledningen? Josefine Wærstad hadde en replikk til en slik praksis:

«Å behandle ulike tilfeller likt, er definisjonen på forskjellsbehandling. Formell likebehandling gir reell forskjellsbehandling.»

«Hvordan skulle det gått om 2000 Unibuss-ansatte selv skulle bestemme når de skulle møte på jobb?», spurte

Johannes Straume avslutningsvis. Journalisten tenkte at det jo var mulig å snu spørsmålet: «Hvordan skulle det gått om Unibuss sa opp alle bussjåførene sine?» Da ville det nok ikke blitt flere rettssaker. Nå vil det bli det.

(I skrivende stund er ikke dom avsagt. Vi kommer tilbake til denne.)

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO

FORLIK I KRISTENRADIOSAK

I FJOR SOMMER SKREV YRKESTRAFIKK OM BUSSFØRER JAN KÅRE CHRISTENSEN SOM FIKK TJENESTEPÅTALE AV UNIBUSS ETTER «FLERE KUNDEKLAGER OM HØYLYTT RELIGIØS PREKENER/PROPAGANDA». ETTER AT CHRISTENSEN SIDEN BLE OPPSAGT, HAR NÅ PARTENE INNGÅTT FORLIK.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Christensen har kjørt buss for Unibuss i Oslo siden 2005. Som mange av sine kolleger hører han på tilgjengelige programmer på bussens radio mens han kjører. Siden Christensen er kristen, hører han også på religiøse og kristne programmer.

I november ble Jan Kåre Christensen kalt inn til sin gruppeleder hos Unibuss og tildelt en skriftlig tjenestepåtale. Begrunnelsen var fem klager på en kombinasjon av volum og religiøst innhold. Unibuss presiserte senere at deres reaksjon kun skyldtes klagen på volumet og ikke på innholdet.

«Hvis jeg nå for eksempel får nok en kundefølge med påfølgende tjenestepåtale, så ligger oppsigelsen og venter», spådde Christensen i fjor sommer, noe som også viste seg å slå til.

Saken ble gitt betydelig oppmerksomhet i media, og YTF-medlem Christensen valgte med hjelp av YTF-advokat Josefine Wærstad å stevne bedriften for retten for å få dømt oppsigelsen ugyldig.

I en rettsmekling i forkant av saken inngikk imidlertid partene et forlik som innebærer at Unibuss betaler bussjåføren drøyt en halv million kroner. Christensen mener at forholdet mellom ham og ledelsen var blitt såpass betent at en slik avtale nok var best for begge parter.



Unibuss opplyser at de ikke kommenterer personalsaker i media, derfor har de heller ingen kommentar til forliket med Jan-Kåre Christensen.

- Men nå er dette historie. Jeg skal begynne på jobbsøkerkurs hos NAV som jeg ser frem til. Ellers er jeg selvstendig åpen for å få meg ny bussjobb her i Oslo, sier Jan Kåre Christensen, som skryter av YTF-advokat Josefine Wærstad som har hjulpet ham hele veien.

«ALLE» KOMMER TIL BODØ

TRAFIKKOFRE, TILLITSVALGTE, POLITIKERE, OFFENTLIGE MYNDIGHETER OG
BUSSPRODUSENTER, ALLE ER INNSTILT PÅ Å DELTA PÅ YTFS KONFERANSE OM
KOLLISJONSSIKKERHET FOR BUSSJÅFØRER I BODØ LØRDAG 6. NOVEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Møtet vil etter planen bli åpnet av Bodøs ordfører Ida Pinnerød (Ap), før samferdselsminister Knut Arild Hareide (KrF) vil komme med en hilsen. Som kjent skal et stortingsvalg gjennomføres før konferansen, og ved en eventuell rokering i statsrådstolen satser arrangørene å invitere både den gamle og nye ministeren. Andre politikere som deltar vil være Bård Hoksrud fra FrP og Arne Nevra fra SV, begge ledende samferdselspolitikere.

Sjåfører og tillitsvalgte

Blant bussjåførene kommer Simen Bränden, overlevende etter den tragiske Nafstadulykken der to busser frontkolliderte og den andre bussføreren omkom. En annen deltaker

er Marianne Nattestad, bussfører og verneombud som engasjerte seg aktivt i sikkerhetsarbeidet blant annet med å skrive brev til samferdselsministeren. Marianne deltar i YTFs sikkerhetsutvalg.

YTFs regionleder i Trøndelag, Hans Peter Sørgerd, var den første – antakelig i verden – som tok opp problemet med manglende kollisjons-sikkerhet, det skjedde på representantskapsmøtet til YTF våren 2017. Regionleder i Nordland, Svein Roger Skoglund, representerer på sin side arrangørene. Også YTFs forbundsleder Jim Klungnes vil innlede.

Myndigheter og produsenter

Av offentlige myndigheter har både Nordland fylkeskommune, AtB, Agder fylkeskommune og Ruter tilsagt sitt nærvær. Det er disse som utlyser anbud på buss, og Ruter har gått foran

med å stille krav til kollisjonssikkerhet i sitt siste anbud. Også Havarikommisjonen og Trygg Trafikk vil være til stede. Bussoperatørene er representert ved NHO Transport og Tide, muligens kommer også Norgesbuss.

Sikkerhetsproblematikken er også av stor interesse for bussprodusentene. Her er Solaris, Mercedes, Iveco, MAN og VDL påmeldt, kanskje dukker også Volvo opp.

Ordstyrer vil være redaktør Tom Terjesen i Bussmagasinet. Det er jo fortsatt relativt lang tid til konferansen, så vi regner med at det er mulighet for påmelding også for andre interesserte. Ta i så fall kontakt med Svein Roger Skoglund:

srogskog@online.no

✉ **REDAKSJONEN@YTF.NO**

VIL HA NORDISK SAMARBEID

I JULI SENDTE YRKESTRAFIKKFORBUNDET EN HENVENDELSE TIL NORDISK RÅD OG NORDISK MINISTERRÅD, MED KOLLISJONSSIKKERHET I BUSS SOM TEMA. FORBUNDET BER OM DET TAS ET NORDISK INITIATIV FOR Å BEDRE SIKKERHETEN TIL SJÅFØRENE.

Tekst og foto:
LARS MARIUS MATRE

I Europa er det United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) som har ansvaret for trafikksikkerhetsregelverket.

– Norske myndigheter har tatt initiativ til å forbedre UNECE-reguleringen for kollisjonssikkerhet på buss, men de andre europeiske landene har ikke virket like interessert i å gjøre noe med dette. Derfor ber vi om at det tas et felles nordisk initiativ for å få endret reglene. Hvis de nordiske landene står samlet, vil det bli tillagt større vekt i

europeisk sammenheng, sier forbundsleder Jim Klungnes i YTF.

Det er viktig at arbeidet initieres nå, ettersom innføring av nye standarder er tidkrevende.

– Selv om det oppnås enighet om en ny standard allerede i 2022, så vil det likevel sannsynligvis være busser med manglende kollisjonssikkerhet i trafikk frem til omkring 2035 - 2040. Dette fordi det tar mange år å utvikle, teste, godkjenne og produsere nye busser, sier Klungnes.

– Bussene som produseres og settes i trafikk i dag - og i årene som kommer - vil ha en levetid på 10 år eller mer. Disse bussene vil være i trafikk i svært mange år fremover. Derfor har vi ingen tid å miste. Dette arbeidet haster, konstaterer forbundslederen.



Bodøs ordfører Ida Pinnerød kommer til å åpne møtet om kollisjonssikkerhet for bussjåførene i Bodø lørdag 6. november.

FEM STERKE ÅR

I FORKANT AV YTFS LANDSMØTE HAR YRKESTRAFIKK TATT EN KIKK PÅ
HVA SOM HAR SKJEDD I OG RUNDT ORGANISASJONEN SIDEN FORRIGE
GANG FORBUNDETS HØYESTE ORGAN VAR SAMLET.
VÅR OPPSUMMERING ER AT DET ER MYE Å GLEDE SEG OVER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Fem år har gått siden YTFs forrige landsmøte, som ble avholdt i Bergen første helg i september 2016. Egentlig skulle vi hatt dette landsmøte etter fire år, men koronapandemien tvang som kjent fram en utsettelse. Landsmøtet i Bergen innebar at en ny ledelse kom på plass, med Jim Klungnes som leder og Trude Valle som forbundets første kvinnelige nestleder. Også generalsekretæren var ny, i og med at Trond Jensrud avløste Geir Anthonsen, som med fast hånd hadde styrt administrasjonen i en årrekke. I all beskjedenhet fikk dessuten Yrkestrafikk ny redaktør.

Lagspill avgjørende

Landsmøtet i 2016 virket godt fornøyd med de oppnådde resultatene i fore-

gående fireårsperiode. Den viktigste seieren var allmenngjøringen av tariffavtalene, et tiltak mot sosial dumping. YTF sto lenge alene i denne saken, men forbundet lyktes i å snu opinionen, noe som munnet ut i et klart vedtak i tariffnemnda i 2015. Mange talere la imidlertid vekt på at utfordringene på ingen måte ville bli mindre framover, og at det var nødvendig å styrke hele samspillet i forbundet og få alle avdelinger, regioner og yrkesgrupper til i enda større grad å trekke i lag. Flere talere poengterte sin tillit til Jim nettopp som lagspiller.

Hvordan har det så gått med lagspillet? Jo, allerede representantskapsmøtet i mars 2017 viste at forbundet sto sammen mot et hardere arbeidsklima. Eneste måte å stå imot en stadig mer aggressiv arbeidsgiverside er å stå sammen understreket Jim, som kunne fortelle at han hadde hatt et positivt og konstruktivt møte med det nye styret i YTF Logistikk. Dette var ikke

minst viktig tatt i betraktning av at den tidligere forbundslederen hadde brutt ut og etablert en konkurrerende organisasjon.

Terminalarbeidernes triumfer

Nettopp blant terminalarbeidere og godssjåfører var det ekstra viktig å styrke organisasjonen. Fram til første halvdel av nittitallet hadde nemlig YTF vært et rent forbund for bus-sansatte, da ble godssjåfører ønsket velkommen. Siden kom også terminalarbeidere til, og disse ble organisert sammen med godssjåførene i YTF Logistikk. Antall lager- og terminalarbeidere økte kraftig, og i august 2017 samlet tillitsvalgte fra ni lagerbedrifter seg for å forberede sitt eget bransjeutvalg.

En særegen utfordring for terminalbransjen var utstrakt (mis)bruk av innleide mannskaper. Å få vikarer over i faste stillinger sto derfor høyt på prioriteringslista. Våren 2018 vant



Avtroppende generalsekretær Geir Anthonsen taler på forrige landsmøte i Bergen 2016.

tre innleide i Brødrene Dahl fram i tingretten og fikk til sammen erstatninger på mer enn syv hundre tusen kroner. Siden har YTFs advokater ført rettssaker som har sørget for at over hundre vikaransatte lageransatte og sjåfører har fått fast stilling.

I august 2019 fikk YTF på plass grossistoverenskomsten med Virke for lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl på Langhus, kanskje det viktigste resultatet for de YTF-organiserte terminalarbeiderne noensinne. Disse resultatene har ført til at enda flere lageransatte velger å melde seg inn i YTF.

Bedre organiserte godssjåfører

Å kjøre lastebil kan være et ensomt yrke. I oktober 2017 tok årsmøtet i YTF Logistikk et initiativ for å gi et tusentall enkeltstående medlemmer en kraftigere stemme i organisasjonen. Dette gjaldt medlemmer på arbeidsteder der det ikke var mange nok til å danne en egen avdeling, eller der

«Et høydepunkt var den store sjåførdemonstrasjonen i Brüssel våren 2019, der YTFs semitrailer tronet i front»

arbeidsgiveren ikke godtok organiserte. Alle disse hadde til da vært plassert i samleavdelingen «800». En slik organisering var langt fra problemfri. Kontakten til og fra forbundet sentralt kunne være trøblete og ofte manglet lokale tillitsvalgte til å tale medlemmenes sak. Det var ikke lett å sikre disse medlemmene den demokratiske innflytelsen de hadde krav på i en medlemsstyrt organisasjon.

YTF logistikk ga derfor en klar oppfordring til forbundet sentralt om å utrede en bedre organisasjonsmodell. Nærliggende var å fordele 800-medlemmene på mindre avdelinger, for eksempel i geografiske områder,

selvfølgelig frivillig for dem det gjaldt. Slik ville alle få en kraftigere stemme i organisasjonen og bedre valuta for kontingentpengene.

Ett år senere kunne generalsekretær Trond Jensrud rapportere om at arbeidet var godt i gang. I løpet av to år var 1500 «800»-medlemmer redusert med en tredjedel. Siden har arbeidet fortsatt. Målet er at alle medlemmer skal få være medlem av en avdeling med styre og tillitsvalgte som ivaretar interessene deres, og også få anledning til å være med og velge representanter til årsmøter og landsmøte. Resultatet er synlig i form av atskillig flere delegater på årets landsmøte.



«YTF var kanskje først i verden til å ta opp sikkerheten for bussførerne»



Europeisk mobilitetspakke?

Et hovedproblem for godsbransjen i hele landsmøteperioden har vært internasjonal kabotasje, der alt som finnes av regelverk har vært undergravd. Manglende regler fra EU hadde skapt en gråsone, der «alt» virket å være tillatt. YTF reiste derfor i 2017 krav om et internasjonalt transportregister for å intensivere tilsynet med at allmengjorte tariffavtaler følges og sosial dumping forhindres.

Mye av kampen har likevel hatt internasjonal karakter, der YTF har deltatt aktivt gjennom den europeiske transportarbeiderunionen ETF. Et høydepunkt var den store sjåførdemonstrasjonen i Brussel våren 2019, der YTFs semitrailer tronet i front. Og kampen ga resultater: 9. juli 2020 vedtok Europaparlamentet en ny mobilitetspakke som skal regulere godstransporten i Europa. De nye reglene vil gi en rekke tiltak for å bekjempe sosial dumping og fremme rettferdig transport. Fagbevegelsen oppsummerte mobilitetspakka – som riktignok ennå ikke er på plass i praksis – som et skritt i riktig retning for rettferdig transport og en seier for lastebilsjåførene.

Buss: Sikkerhet og lønn

Bussjåførene utgjør fortsatt den klart største gruppa i YTF. Bussbransjen sliter med en rekke problemer. Avslørende er den på mange måter banale kampen for anstendige toalettforhold som har vært langt framme i store deler av perioden.

På representantskapsmøtet våren 2017 tok region Trøndelag opp mangelen på krav til sikkerhet for bussførere. Kollisjonstester viste at føreren er sjanseløs ved en frontkollisjon, spesielt utsatt er sjåføren av laventrebuss og lavgulvbuss. YTF var kanskje først i verden til å ta opp problemstillingen. Stygge ulykker har siden gjort saken til et spørsmål om liv og død. YTF har siden arbeidet systematisk med saken, noe som har ført til at blant annet Ruter og Norgesbuss har satt førersikkerhet på dagsorden, fulgt opp av bussprodusenter. En stor konferanse i Bodø i begynnelsen av november vil sette ytterligere trykk på saken.

Størst sak for bussjåførene har likevel vært lønn. Kampen fikk sin foreløpige kulminasjon i den store busstreiken i september 2020, antakelig den mest vellykkede arbeidskonflikten dette året. Resultatet ble mer enn dobbelt så mye som «tilbudet» i utgangspunktet, og streiken fikk massiv støtte i opinionen. Lønnsmessig er likevel bussjåførene langt fra i mål, og lønnsoppgjøret i 2022 vil derfor bli spennende.

Funksjonærer og pensjonister

YTF-funksjonærene utgjør en broket forsamling. Under en presentasjon på funksjonærenes samling i Bergen i 2019 kunne man notere følgende stillingsbetegnelser: trafikkleder, driftsleder, teknisk leder, oppgjørsmedarbeider, lønningsfører, opplæringsleder, gruppeleder, teamleder, bemanningsleder, instruktør, planlegger, økono-

mimedarbeider og anbudskalkulator. På den samme samlingen kunne landssammenslutningen for funksjonærer melde om framgang, der særlig de årlige treffene vitner om solid faglig og sosialt engasjement.

YTFs pensjonistforening kan lokke med flere gode tilbud. Her kan nevnes bidrag til briller og fysioterapi, anledning til å benytte forbundets dyktige advokater og selvfølgelig Yrkestrafikk i postkassa. Pensjonistforeningen har satt i gang en KOMPIS-aksjon for å verve et YTF-medlem som ikke er medlem i pensjonistforeningen. Ved at landsmøtet i 2016 bestemte at det kun er yrkesaktive som var valgbare til tillitsverv i YTF, falt pensjonistene helt ut av organisasjonen på lokalt og regionnivå. Forbundsstyret foreslår derfor på landsmøtet en vedtektsendring som åpner opp for at det kan oppnevnes en kontaktperson blant pensjonistmedlemmene i den enkelte avdeling.

Korona og aktivitet

YTFs representantskapsmøte 2020 startet på samme måte som året før og året før der igjen. Da delegatene ønsket hverandre god reise hjem dagen etter, var Norge og verden en annen. Siste dag, 12. mars, var forbundets 65-årsdag, men ble også dagen da landet ble stengt ned som resultat av koronapandemien. I år er fortsatt pandemien til å føle på, så årets representantskapsmøte ble avholdt digitalt. Og som nevnt er landsmøtet utsatt et år. Aktiviteten i forbundet virker

«Kampen fikk sin foreløpige kulminasjon i den store busstreiken i september 2020, antakelig den mest vellykkede arbeidskonflikten dette året»

likevel i stor grad å være opprettholdt under pandemien, men med litt andre arbeidsmåter.

Mange andre saker kan selvfølgelig nevnes. Alt i alt virker det likevel åpenbart at forbundet har styrket seg på alle måter. Vi har flere medlemmer, bedre økonomi, godt samhold, en mer medlemsstyrt organisasjon, et dyktig og engasjert sekretariat og sterke faglige resultater. YTF er også synligere enn noensinne i media, og vi blir lyttet til politisk. Så er tida likevel ikke inne for å hvile på laurbærene, til det er også forbundets utfordringer altfor sterke. Alt er som kjent relativt.

Se også forbundsleder Jims kommentar på side 35.



Pensjonistforeningens ledere Karsten A. Larsen og Harald Eilertsen informerer på avdelingsmøte i Bodø i 2017.



YTF Logistikk satte i gang en prosess for å bedre organisasjonstilknytningen for lastebilsjøførene. Her årsmøtedelegater i 2018. Foto: YTF Logistikk.



YTF-funksjonærene samlet i Bergen på befaring til Bybanen i 2019.



YTF serverer grillmat utenfor Brødrene Dahls lokaler på Langhus. Forbundsleder Jim Klungnes og tillitsvalgt Kristian Olsen Lid i samtale med terminalarbeiderne.



YTF-lastebilen med Jan Arne Laberget bak rattet leder an i den europeiske transportarbeiderdemonstrasjonen i Brussel i mars 2019.

MINST MULIG DELTID

DEN POLITISKE LEDELSEN I OSLO, SOM GJENNOM SPORVEIEN EIER UNIBUSS,
HAR EN STERK OPPFORDRING TIL DATTERDATTEREN: BRUK DELTID SÅ LITE SOM MULIG!

«Vi skal alltid gjøre det vi kan for å sikre et ryddig arbeidsliv, og legger til grunn at Unibuss bare bruker deltidstillinger i den grad det er helt nødvendig for driften» - Samferdselsbyråd Sirin Stav

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I forrige utgave av Yrkestrafikk hadde vi en artikkel med tittelen «Unibuss – ikke akkurat Oslomodellen». Der påpekte vi at Oslo kommune på mange måter har gått i spissen for et anstendig arbeidsliv med faste stillinger som et hovedkrav, men at det kommunalt heleide busselskapet går stikk motsatt vei med stadig flere deltidstillinger.

Kan ikke instruere

Unibuss ville ikke svare Yrkestrafikk på hvorfor de har innført denne praksisen, til tross for en rekke henvendelser. YTFs generalsekretær fulgte opp saken i et leserinnlegg i Dagsavisen i august, der han krevde at byrådet instruerte Unibuss til å forholde seg til Oslomodellen og byrådets arbeidsgiverpolitikk.

«Som et aksjeselskap eid av Sporveien AS, har ikke Oslo kommune arbeidsgiveransvar for ansatte i Unibuss AS og kan ikke vurdere hva slags stillingsbrøker ansatte har», opplyser byrådsavdelingen for miljø og samferdsel i en epost. De politiske oppfordringene til Unibuss er imidlertid tydelige:

Forventer høy standard

Byråd for samferdsel Sirin Stav, som er formell eier av Sporveien som igjen eier Unibuss, har gitt Yrkestrafikk følgende kommentar:

«Byrådet jobber for at alle i Oslo skal ha anstendige arbeidsforhold, enten du er lærer, sykepleier, anleggsarbeider eller bussjåfør. Oslo kommune er en stor arbeidsgiver, og vi inngår kontrakter med mange ulike selskaper i ulike sektorer. Vi skal alltid gjøre det vi kan for å sikre et ryddig arbeidsliv, og legger til grunn at Unibuss bare bruker deltidstillinger i den grad det er helt nødvendig for driften.

Som eier av Sporveien og deleier av Ruter har vi klare forventninger til at selskapene holder en høy standard som arbeidsgiver og oppdragsgiver.»

Minst mulig deltid

Yrkestrafikk henvendte seg også til Frode Jacobsen, som er leder for Oslo Arbeiderparti, stortingskandidat, gruppeleder for byrådets største parti og leder av Finanskomiteen i Oslo bystyre. Jacobsen presiserer at: «For Oslo Arbeiderparti er det en viktig å jobb å sørge for at alle arbeidsfolk har anstendige arbeidsforhold. Derfor har vi innført Oslo-modellen for anskaffelser som har gitt betydelig forbedringer i anleggssektoren, men jobben er ikke over. Vi ønsker at flere

skal få jobbe heltid, enten de er ansatt i helsesektoren, skolene eller kjører buss. Vi er opptatt av at alle virksomheter bruker deltid så lite som mulig, det signalet håper jeg også Unibuss tar på alvor. Skikkelige og anstendige arbeidsforhold er viktig enten du jobber som snekker, lærer, ansatt i butikk eller bussjåfør.»

Unibuss-direktør Øystein Svendsen sier i en kommentar til Yrkestrafikk at selskapet opererer i et krevende konkurranseutsatt og anbudsbasert marked.

- Majoriteten av rutene vi kjører er regulert av krav og retningslinjer i kontraktene som vi har med administrasjonsselskapet Ruter. Dette er krav som også berører driftspersonalet innenfor områder som kompetanser, pauser, pausefasiliteter osv. Konkurransen mellom de ulike bussoperatørene om anbudskontraktene er svært hard, og det er ofte svært små marginer som avgjør. For å ta vare på arbeidsplassene er vi avhengig av en drift som sikrer at vi vinner anbudene. Unibuss er omfattet av tariffavtaler gjennom NHO Transport, og vi forholder oss naturligvis til gjeldende avtaleverk når det gjelder arbeidsforholdene i selskapet også når det gjelder bruk av deltid, presiserer Svendsen.



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**.



YRKESTRAFIKK
FORBUNDET



Gjensidige

Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea!



Som medlem av YTF får du et av Norges beste billån. Nå med en rente fra 2,85%.

Priseksempel: Eff.rente 4,36 % kr 150.000 o/5 år, etableringsgebyr kr 2.000,-. Tot. Kr 166.860,-

Sjekk mulighetene dine for å få billån på nordea.no/billån



YRKESTRAFIKK
FORBUNDET
www.ytf.no



TIME- BESTILLING KOMMET FOR Å BLI

STATENS VEGVESEN HAR NÅ HATT TIMEBESTILLING FOR ALLE TJENESTER VED TRAFIKKSTASJONENE I OVER ETT ÅR. ERFARINGENE ER SÅ GODE AT DET IKKE ER NOEN VEI TILBAKE.

Tidligere måtte du pent vente i kø foran skranken på trafikkstasjonen for å omregistrere bilen eller fornye førerkortet. Litt bedre ble det da vi fikk et køapp-system, slik at du kunne sitte ned. Men du satt like forbasket i kø.

Bedre tidsbruk

Med timebestilling kan du bruke tiden din bedre, enten du er hjemme i godstolen, på jobb eller vil gjøre andre ærend. Med en forhåndsbestilt time vet du akkurat når det er din tur!

Før du kommer, henter vi fram alle relevante data om deg og bilen din. Det er mer effektivt for deg, og det er mer effektivt for oss. Og det blir kortere ventetid for alle.

Statens vegvesen er statens myndighet for å utvikle og følge opp lover og regler knyttet til trafikanter og kjøretøy. Trafikkstasjonene og våre digitale tjenester er vårt bindeledd til deg

som privatkunde og til profesjonelle kunder i transportnæringen, bilbransjen og trafikkopplæringsbransjen. Vi bruker fellesskapets penger til denne virksomheten. Det betyr at vi må sørge for et godt tilbud samtidig som det er innenfor økonomisk forsvarlige rammer.

72 trafikkstasjoner

Statens vegvesen har 72 trafikkstasjoner spredt over hele landet. Disse har ulikt befolkningsgrunnlag, ulik avstand til kundene, og ulik åpnings-tid. Med timebestilling kan vi lettere tilpasse bemanningen på hvert enkelt sted etter kundenes behov. Slik får våre ansatte mest mulig effektive arbeidsdager og får betjent flest mulig kunder. Ved behov betjener kundebehandlerne i skranken også telefonhenvendelser og e-post. I 2021 er dette arbeidsoppgaver som kan utføres fra hvor som helst.

Selv om Statens vegvesen får stadig flere og bedre selvbetjeningsløsninger, er det ikke alle som kan eller vil bruke dem. Trenger du nytt bilde til førerkortet ditt må du fortsatt ta turen trafikkstasjonen. Vi må nemlig være helt sikker på at du er deg. Har du en bil som må godkjennes hos oss, så må vi også se bilen fysisk. Skal du ta teoriprøven så gjør du det hos oss, ved fysisk oppmøte.

Kundene som fortsatt trenger eller ønsker manuell betjening, har ofte mer komplekse saker. Erfaringene fra det første året med timebestilling viser at vi totalt betjener flere kunder nå enn vi gjorde før, uten timebestilling. Det er jeg stolt av.

Folk flest på nett

Men det store flertallet av brukerne løser oppgavene sine selv, gjennom våre selvbetjeningsløsninger. På forsommeren i år lanserte vi mulighe-



I tillegg til trafikkstasjoner utvikler Statens vegvesen stadig bedre selvbetjeningsløsninger, poengterer artikkelforfatter Frode Børstad. Foto: SVV.

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

ten for å bestille og betale sitt første førerkort digitalt. Etter få dagers bruk var over 80 prosent av alle førstegangs førerkortbestillinger digitale. Eierskifter for biler har vært nær fulldigitale lenge. Dette er effektiv bruk av ny teknologi som kommer samfunnet til gode.

Det er ingen tvil om at vi i fremtiden vil være enda mer digitale enn i dag. Statens vegvesen har investert både tid og penger i å utvikle gode selvbetjeningsløsninger. Vi ser at disse blir stadig mer brukt, og kundenes tilbakemeldinger er gode.

I overskuelig framtid vil det likevel være behov for trafikkstasjoner. Har du behov for noen av våre manuelle tjenester, så er det timebestilling som gjelder.

*Frode Børstad,
avdelingsdirektør i Statens vegvesen*

«Med en forhåndsbestilt time vet du akkurat når det er din tur!»

STATENS VEGVESEN - TRAFIKKSTASJONER

Statens vegvesen (SVV) underlagt Samferdselsdepartementet og skal arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem som vil dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling. Som vei- og veitrafikkforvalter har SVV ansvar for å ta vare på, planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde riks- og europavegene. Staten har også ansvar for riksvegfergene.

På SVVs lokale trafikkstasjoner kan du få hjelp knyttet til EU-kontroll, førerkort og øvelseskjøring, samt årsavgift og omregistrering.

MÅNEDLIGE MØTER MED LEDELSEN

TILLITSVALGTE OG LEDELSEN SKAL EN GANG I MÅNEDEN MØTES FOR Å DISKUTERE ARBEIDSHVERDAGEN. DETTE MØTET KAN VÆRE EN NØKKELE FOR ET GODT SAMARBEID MELLOM DE TILLITSVALGTE OG LEDELSEN I BEDRIFTEN.

ANNONSE

VERV MEDLEMMER OG VÆR MED I TREKNINGEN!



For hvert medlem du verver mellom **16. august og 30. september** er du med i trekningen av to gavekort á **3000 kr.***

* Du får uansett vervepremie for hvert medlem du verver. Vinnerne av gavekort på 3000 kr. blir kontaktet

«Om en legger gode rutiner på månedsmøter, så vil en ofte få bedre samarbeid med ledelsen med på kjøpet»



Det finnes store møter og små møter mellom tillitsvalgte og bedriftsledelsene. Her fra ett av de større møtene, nemlig forhandlingene som endte i streik i september. Teksten anbefaler møter i litt mindre format. Foto: Trond Jensrud.

Som tillitsvalgt vil du ofte representere ansatte som er i konflikt med ledelsen. Dette kan føre til at det ofte er konflikt mellom tillitsvalgte og ledelsen. En enkel måte å komme i bedre dialog er å møtes mer jevnlig, også i perioder hvor det ikke er konflikt.

I møtene kan dere ta opp det som opptar sjåførene. Har dere nok uttakstid til bussene? Er det for travelt på kveldsskiftet? Er noen av rutene satt opp med for liten tid? Hva synes dere om kaffen på pauserommet?

Dere vil ikke alltid være enig. Og det er ikke sikkert at bedriften alltid vil følge deres råd. Men det er viktig at ledelsen hører hvor skoen til de ansatte trykker. Og kanskje ledelsen lytter til sunt bondevett.

Om en legger gode rutiner på månedsmøter, så vil en ofte få bedre samarbeid med ledelsen med på kjøpet. Det anbefales derfor på det sterkeste at dere kommer i gang med slike møter.

Slik går du frem for å få til månedsmøter:

Send en e-post til bedriften. For eksempel:

1. Vi ønsker å få i gang månedlige møter med ledelsen. Ber om forslag på tidspunkter der vi kan møtes. Med vennlig hilsen tillitsvalgt i Yrkestrafikkforbundet
2. Snakk med medlemmene om hva de ønsker at dere skal ta opp med ledelsen.
3. Forklar medlemmenes syn i månedsmøtet.

Lykke til!

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



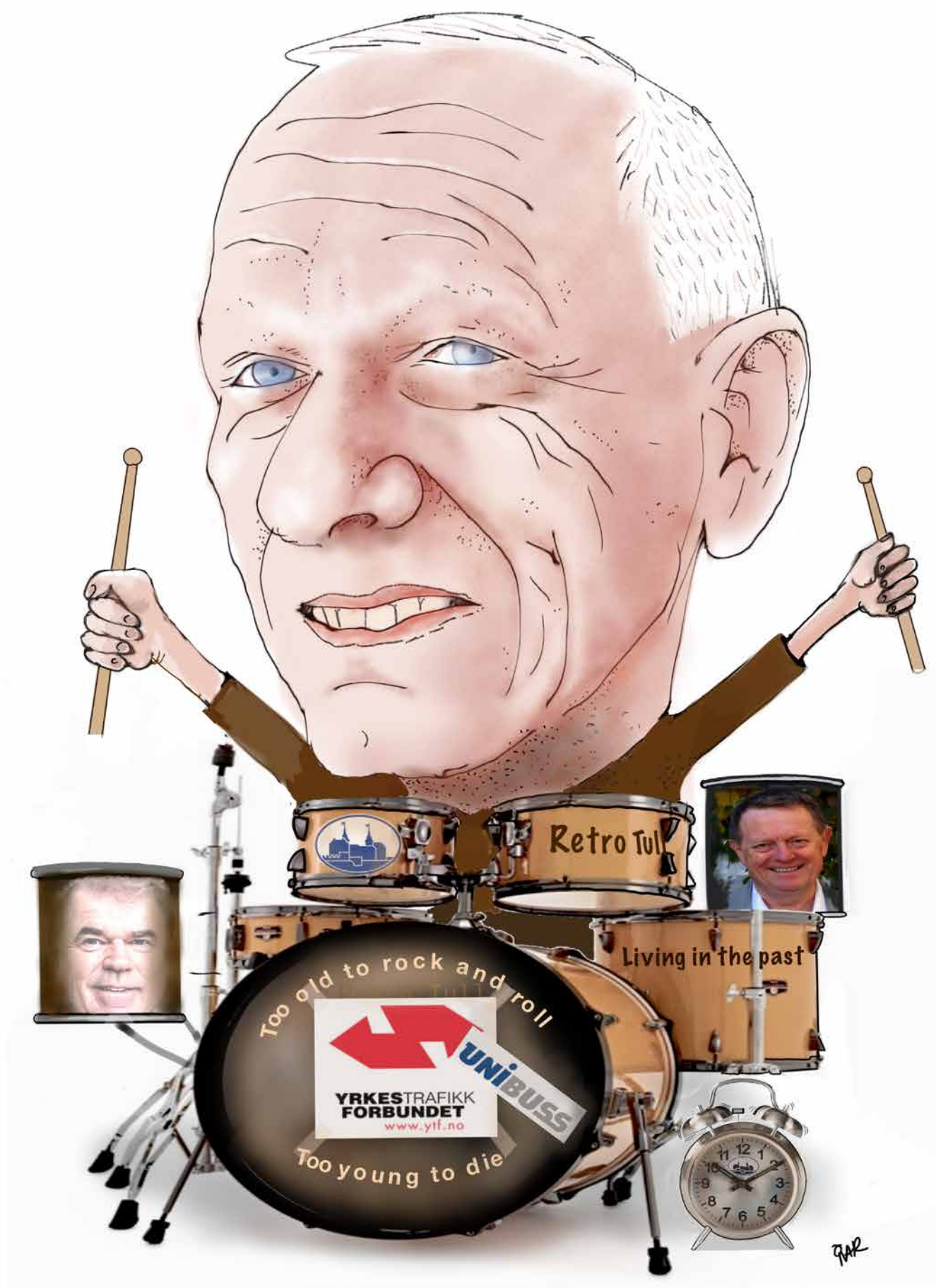
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



TILBAKE TIL GALGEBERG

«Nå har vi fått nytt spiserom på Galgeberg! Så bra! Det er det fineste jeg har sett», utbryter Leif-Arne Myhre. Som bussfører på linje 20 er han tilbake der han vokste opp, rett rundt hjørnet i Brinkens gate som den eldste av seks søsken.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Det er et stykke levende fagforeningshistorie som nå har gått av etter å ha sittet mer enn en generasjon som leder for YTFs avdeling 38 Unibuss på Alnabru. Bussrattet har han likevel ikke helt sluppet taket i, selv om han har nedskalert til to vakter i uka.

Vi har å gjøre med en kar av solid sporveisfamilie. 66-åringen har en bror på bussen, dessuten en bror og en svigerinne på trikken. Selv akslet han den grå sporveisbunaden som trikkekonduktør tilbake i 1975, og selv

har han i sin lange karriere i bedriften kjørt både sporvogn, T-bane og buss. Også fruen har en historie fra bruket. Myhre er dessuten av solid Oslo øst-ætt. Bestefar var lærer på Gamlebyen skole og faren montør hos Per Kure på Hasle.

Trøtt trommis

- Seksten år gammel begynte jeg på «filern» på Elvebakken yrkesskole. Det var ikke noe for meg, så jeg droppa ut og begynte i stedet som postbud. Nåværende personalsjef i Unibuss, Per Christian Bing, jobba der i helgene og husker meg som han som alltid kom for seint. Så ille var det at folk stilte seg på rekke og sang «God morgen» når jeg endelig dukket opp.

Tenåringen hadde nemlig mange jern i ilden. Foreldrene hadde akkurat blitt

skilt, og Leif-Arne bodde om sommeren alene i familiens hytte i Drøbak, der han hadde begynt å spille trommer i et rockeband. Da ble det seine kvelder, og kombinert med lang reisevei ble det vanskelig å rekke tidligere morgener i Oslo.

- Utrolig mange rare folk jobba i Posten, og det var nesten umulig å få sparken der, men jeg klarte det! sier han på det karakteristisk tørrvittige viset som på så mange måter kjenner seg igjen i Leif-Arne.

- Deretter fikk jeg sommerjobb på samlebandet i Vinmonopolet. Arbeidet var drepande ensformig, så vi gikk til sjefen og sa at vi måtte ta en ryddejobb i kjelleren. Det var bare noe vi fant på, for der var allerede alt i prikkfri orden, men da kunne vi slappe av i tre dager og i tillegg få ros for hvor fint alt var blitt. Hehe, men jeg klarte å få sparken der også.

Living in the past

Senere ble det sommerjobb på Vestre gravlund. Da reiste han en del med Kolsåsbanen, og der fikk han øye på

«Jeg liker alt fra Mozarts klaverkonserter til Beatles, men da en kamerat fra Drøbak introduserte meg for plata «Living in the Past», falt alt på plass»



«Historien har lært oss at uansett hvor mye man går med på effektivisering, slipper man ikke nødvendigvis unna»



en verveplakat fra Sporveien. Han meldte seg derfor til tjeneste hos personalavdelingen på Tøyen og ble straks ansatt.

- En av de siste dagene på konduktørkurset kom Bjørgulv Froyn fra fagforeninga, og det var en selvfølge å organisere seg. Siden den gang har jeg vært interessert i faglig arbeid.

Miljøet blant trikkebetjeningen på Grefsen på midten av syttitallet var opprørsk, og den unge trikkekonduktøren ble trukket med i Rød Ungdom, uten helt å føle seg hjemme.

- Diskusjonene var ikke særlig demokratiske, ofte ga de seg ikke før du ga opp, det var temmelig diktatorisk. Verst var kanskje musikksynet. Mye var bra, men en del hinsides fornuft: Hvis ikke tekstene inneholdt noe revolusjonært var det ikke noe å samle på.

Og dette var en alvorlig sak. Musikk hadde nemlig allerede da en avgjørende betydning for unge Myhre.

- Jeg liker alt fra Mozarts klaverkonserter til Beatles, men da en kamerat fra Drøbak introduserte meg for plata «Living in the Past», falt alt på plass.

Siden har han vært en troende tilhenger av den britiske progrockfolkgruppa Jethro Tull.

Mer håndfast opprør utviste han i militæret da M6-lastebilen han var med på gikk rundt og landet på taket ved Mauken skytefelt i Troms. En kjepphøy kaptein kommanderte de av soldatene som ikke var skadet men bare fortumlet, om å fortsette til fots. Da fikk menig Myhre nok: «Nei! Vi skal vær så god ha transport tilbake til leiren!» Kravet ble innfridd av en høyere og klokere offiser. Her ser vi spiren til den fremtidige tillitsmannen.

Aspirant til elitebordet

Etter å ha praktisert som sporvognsfører og togfører på T-banen noen år, ønsket han å prøve seg på bussen, og konsulterte broren Tom, som var bussfører.

- Tom ringte en av sjefene og ga seg ut for å være meg: «På tide at jeg får være med på kurs!» Så fikk jeg være med i det siste kurset der Sporveien span-derte busslappen, det var i 81.

Det første året jobbet han på Bjølsen, siden har han vært på Alnabru - i 40 år.

- Å følge med på fagforeningsmøtene var spennende, ofte var det bussen mot røkla. Jeg fikk tidlig sans for Geir Anthonsen, og selvfølgelig Bjørgulv Froyn, husker at de hadde et fast bord på kantina på Bjølsen. «Elitebordet» ble det kalt, og jeg følte at der kunne man ikke sette seg ned uten videre.

I 1985 ble han valgt som verneombud og fire år senere ble han styremedlem i bussgruppa. I 1989 fikk han egen tjeneste som tillitsvalgt, noe han har hatt helt til nå i våres. Han var også vara som hovedverneombud for hele Sporveien.

For mye og for lite

- På nittitallet var faren for anbud overhengende. Daværende bussdirektør Kjell Knarbakk startet arbeidet med å gjøre Sporveisbussene konkurransedyktig og vi tillitsvalgte ble invitert til å delta. Det var jo en del sløsing på den tida, og vi var med på mange effektiviseringstiltak, for eksempel kombitjenester med kjøring og vask eller verkstedarbeid. Så var det også en del ting vi likte dårlig, som innskuddsbasert pensjon, forteller han.

- Noe som slår meg er at akkurat som vi holdt på den gangen, driver de på i Sporveien i dag, legger han til. - Bare man effektiviserer til beinet, så skal man slippe anbud, privatisering og oppsplitting, blir de lovet. Men det er alltid et dilemma hvor mye man kan gå med på, det er en balansegang. Historien har lært oss at uansett hvor mye man går med på effektivisering, slipper man ikke nødvendigvis unna. En dag forsvant Knarbakk. Jeg husker det som i dag, han kalte oss inn i akkurat det møterommet vi sitter i

nå, for å fortelle at han hadde fått to jobbtilbud på øverste hylle. Dermed var han vekk.

Den betente Swebus-saken

Sporveiens drevne direktør Knut Skuland innså på nittitallet at Sporveisbussene ville ha problemer med å hevde seg i konkurransen, uansett intern slanking, og begynte hemmelige forhandlinger om fusjon med den svenske bussgiganten Swebus, som var eiet av Statens Järnvägar. Bransjen vurderte intensjonsavtalen som meget god, men fagbevegelsen ble overrumplet og reagerte til å begynne med negativt. Men bussførerene, med Geir Anthonsen i spissen, mente at selv om Plan A var å stoppe anbud, kunne Swebus-avtalen fungere som en mulig Plan B.

- Den gang var jeg overrasket over at Geir gikk såpass langt, men vi inviterte ledende svenske fagforeningsfolk for å skaffe utfyllende informasjon. Dette ble ikke tatt nådig opp innen Fagforbundet, som ga uttrykk for at om en ting var sikkert, så var det at anbud skulle vi i hvert fall ikke ha. Det skulle de greie å stoppe.

Resultatet ble at Geir Anthonsen ble suspendert av Fagforbundet, noe som antakelig var den største tabben forbundet har gjort i nyere tid, i og med at om lag fire hundre bussførere meldte seg ut i solidaritet med klubblederen.

Krig på hvilerommene

- Da Geir ble suspendert, rykket jeg opp som klubblleder en stakket stund. Men vi etablerte en frittstående forening – Sporveisbussenes Fagforening – og valgte Geir igjen under stor applaus. Vi fikk stor oppslutning, men så gjorde vi en feil. Sommeren kom, og de fleste dro på ferie. Dette benyttet Fagforbundets folk til å løse ut ververe

til å sitte på hvilehyttene, og da vi kom tilbake møtte vi flere som ville melde seg ut. Dermed måtte vi føre en ny kamp for å vinne medlemmene tilbake, men sakte men sikkert vant vi fram igjen.

Gradvis bygde Sporveisbussenes Fagforening seg opp. Et tjuetall tillitsvalgte ble skolert, og det ble arrangert møter, seminarer og turer.

- Nittitallet var både spennende og slitsomt, der krigen raste på hvilerommene. Vi hadde mange turbulente møter med mye folk, for når det skjer noe spesielt kommer folk.

Den nye foreningen ble blokkert av LO, og valgte derfor å gå inn i NRAF (YTF). Fra første dag gjorde sporveissjåførene seg gjeldende, og gjør det fremdeles. Blant de mange aktive kan nevnes Geir Anthonsen som var forbundets generalsekretær i mange år, nåværende forbundsleder Jim Klungnes samt Leif-Arne selv, som lenge satt i forbundsstyret.

- Vi var veldig aktive under streiken i 98, selv om vi i Sporveien på grunn av samordningen i bransjen hadde lite å vinne. Siden Geir da var hentet inn i forbundet sentralt, fikk jeg jobben som lokal streikeleder. Vi arrangerte streikekantene på Tøyen med kammermusikk på piano og fiolin og kjørte også ut mat til streikevaktene. En forutsetning for at streiken kunne vinnes var også at vi sto sammen med Transport, og jeg var mektig imponert over lederen deres, Per Østvold.

Vekst og fall

Internt i Unibuss opparbeidet foreningen et nært forhold til ledelsen, som på sin side utarbeidet en strategi der satsingen nettopp på de ansatte var sentral.

- Tore Berg ble vi først kjent med som styreleder før han ble direktør. Jeg ble overrasket over at han tok opp så mange arbeidsmiljø saker i møtene, han snakket som om han var tillitsvalgt. Aldri før hadde jeg hørt en sjef snakke på den måten, og det verste var at jeg trodde på ham. Berg ble etterfulgt som direktør av Helge Leite, som også på mange måter var en veldig god leder. Da jeg satt i forbundsstyret var jeg på mange YS-seminarer, og på ett av disse var Helge invitert som foreleser. Han satte seg på en barkrakk foran på scenen og snakket rolig om hvordan man skulle arbeide opp mot de ansatte og tillitsvalgte. Han ga inntrykk av å stå for dette sjøl og jeg tenkte: Han er flink! Månen til leder!

Dermed ble fallet ekstra stort da korrupsjonssaken i Unibuss ble rullet opp, og Helge Leite gikk med i drag-suget.

- Jeg visste ingenting om hva som hadde foregått, og var på cruise i Midelhavet da jeg fikk meldingen. Det var utrolig overraskende, og jeg ble helt satt ut. Vi hadde jo gjort så mye sammen, diskutert framtida og lagt planer om hvordan bedriften skulle drives. Og så var det plutselig slutt. Ikke det at vi satt på fanget til direktørene, men jeg må innrømme at vi hadde et spesielt forhold til Tore Berg og Helge Leite. Det er litt annerledes nå med Øystein Svendsen. Ikke for det, jeg liker ham også, han lytter til hva vi sier og respekterer fagforeningen, likevel er det ikke som før.

Nytt og friskt

Vi snakker om viktigheten av å være kvalitetsbevisst, blant annet viktigheten av at nyrekrutterte førere får god norskopplæring, dessuten om sikkerheten på førerplass og usikikken med flere og flere deltidsansettelser.



«Vi arrangerte streikekantine på Tøyen med kammermusikk på piano og fiolin og kjørte også ut mat til streikevaktene»

»

- Dette med lavere stillingsbrøker har dukket opp som et problem fra tid til annet i bransjen. Problemstillingen dukket opp allerede for mange år siden, noe vi jobbet sterkt for å få slutt på. For to-tre år siden var det snakk om det igjen. Vi tok opp saken med direktør Svendsen & co, fortalte ham at sånn vil vi ikke ha det. Svaret vi fikk var at sånn er konkurransen, derfor må vi også ha det, ellers taper vi penger. Jeg vet at mange selskaper får med de tillitsvalgte på slike løsninger for å vinne anbud. Sånn kan vi ikke ha det, vi må få på plass avtaler som ikke gjør en slik praksis mulig.

Kanskje ble de tillitsvalgte litt for stuevarme, undrer intervjueren, med så mange framskutte år og med velvilje sjef?

- Ja, kanskje vi til tider ble litt vel bakoverlent, innrømmer Leif-Arne. – Du vet, når saker er nye, blir man ekstra engasjert. Når det man driver med er velkjent, så tar man det kanskje mer med ro. Men nå er jo både jeg og nestleder Steinar Olsen på vei ut, så nå er tida inne for nye.

Heldigvis ser det ut som noe er på gang på foreningskontoret på Alnabru, der Per Petterson står for kontinuiteten, mens den nye sekretæren Alena Lukosikova representerer det nye og friske. Flere aktuelle kandidater står dessuten på blokka.

Imens får Leif-Arne Myhre rikelig med tid til å lytte til Jethro Tull, vi kan jo foreslå «Too Old to Rock 'n' Roll: Too Young to Die».



Kritisk til økende antall deltidsstillinger.



YTFs radarpar gjennom mange år på Alnabru, Leif-Arne Myhre og Steinar Olsen.



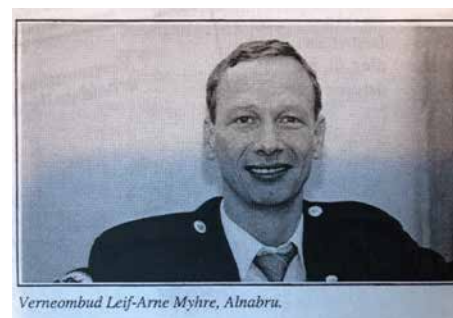
YTF-bautaene Leif-Arne Myhre og Per Petterson sammen med Dave Pegg på konsert med Fairport Convention. Dave var på denne tiden, og i veldig mange år, også bassist i fantastiske Jethro Tull.



Bak spakene på T-banen. Leif-Arne har også kjørt trikk i tillegg til buss.



Med gammeldags «Oslo-bunad» utenfor førerrommet på en av de tidsriktige røde T-banevognene.



Verneombud Leif-Arne Myhre, Alnabru.

Nyvalgt verneombud på bussen.

SPORVEIEN: TO TRINN TIL TRAFIKKBEFAL

«VEIEN HAR VÆRT TUNG OG VANSKELIG MED MYE ARGUMENTASJON, MEN NÅ SER VI AT PROPPEN HAR LØSNET OG VI FIKK ENDELIG TO LØNNSTRINN, SIER YTFS TILLITSVALGT FOR TRAFIKKBEFELET FAIZAN AFZAL!»

YTF har siden Hovedoppgjøret 2016 jobbet med å få løftet trafikkbefalet i Sporveien.

I gruppen trafikkbefal finner vi trafikkleidere, operatører, fagledere, bemanningsledere og førsteinstruktører. Våre medlemmer på stillverket Grefsen fikk også to lønnstrinn etter innspill fra YTF!

Men dette er ikke nok! Det kommer et hovedoppgjør neste år.

- Mange mener at dette ikke er nok og det er jeg fullstendig enig i. Vi skulle gjerne hatt mer og det argumenter-

te vi sterkt for. Men dette er en start og det erkjenner også arbeidsgiver. De er også klar over at trafikkbefalet må løftes ytterligere, understreker Faizan Afzal.

Det generelle tillegg for alle havnet på kroner 14 300,-

Da havner den nye topplønna for førere og billettkontrollører på 463 842,- For førerne er lønnsøkningen 8,19 i timen.

For billettkontrollen er lønnsøkningen 7,73 i timen.

Tekst og foto: Bjørn Nytrø



KRISTINE MARTINSEN – NYANSATT FORHANDLER

KRISTINE MARTINSEN ER FRA 1. SEPTEMBER ANSATT SOM FORHANDLER I YTFS ARBEIDSLIVSAVDELING. 51-ÅRINGEN HAR SOLID ERFARING FRA FLERE LO-FORBUND OG ARBEIDET SIST I NORSK ARBEIDSMANNFORBUND SOM SAKSBEHANDLER OG KOORDINATOR MED HOVEDOPPGAVER INNEN RÅDGIVNING, FORHANDLING, SAKSBEHANDLING OG FAGLIG BISTAND INNEN LOV OG AVTALEVERK.



- Jeg gleder meg veldig til å begynne i YTF, sier Kristine til Yrkestrafikk.
- Det mange ting jeg gleder meg til å arbeide med og sette meg inn i når det gjelder denne jobben. Blant annet ser jeg veldig frem til å arbeide for medlemmer som innehar jobber med

veldig tøffe arbeids- og lønnsvilkår, slik det er for medlemmene til YTF. Det blir spennende og fint å ta fatt på store tariffspørsmål og bidra opp mot politisk ledelse.

Kristines første opptreden i YTF blir å delta på landsmøtet, og gleder seg til å delta.

- Landsmøtet blir en fin anledning til å bli kjent med mine nye og flinke kollegaer, møte medlemmer og tillitsvalgte, få være til stede å høre spennende og flotte debatter, samtidig som

det er en flott arena til å lære mer om YTF og yrkesgruppens utfordringer i arbeidslivet. I det store og det hele blir det en spennende og utfordrende høst som jeg gleder meg masse til!

Kristine Martinsen har en fortid som plass- og hovedtillitsvalgt i Tine, og har dessuten fungert som arbeidslivskyndig meddommer de siste tre årene. Hun regner seg selv som en dedikert, tydelig og løsningsorientert medarbeider drevet av engasjement for et trygt arbeidsliv. Yrkestrafikk ønsker Kristine velkommen til YTF.

BAR I FØRSTE – GUD I ANDRE

DUCKDALBEN I HAMBURG REGNES SOM VERDENS BESTE SJØMANNSKLUBB, OG INKLUDERER LASTEBILSJÅFØRER BLANT SINE GODE VENNER. ET SENTER SOM FORBILDE OGSÅ FOR VEITRANSPORTEN?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Symbolikken er jo krystallklar, et fast punkt i en ellers flytende tilværelse»

Den berømte sjømannsklubben i den pulserende nordtyske havnebyen ved Elben drives av sjømannsmisjonen, men her foregår likevel alt annet enn misjonering for besøkende sjøfolk fra mer enn hundre nasjoner.

Kropp og ånd

I første etasje kan man få dekket sine verdslige behov i form av en kald øl, god vin eller mineralvann. Kiosken tilbyr tannpasta og andre nødvendighetsartikler samt godteri og suvenirer. Her tilbys også muligheten for å kontakte familien hjemme via telefon eller internett – gratis. I tillegg kan man glede seg over et bibliotek der man kan lese ved peisen

eller benytte seg av ulike spill – bordtennis, dart, biljard eller ulike musikkinstrumenter.

Hver onsdag er det mulighet for å konsultere lege eller sykepleier.

Opp trappa til andre etasje går man for å få skikk på det åndelige, men slett ikke bare kristne. Et stort værelse er delt inn i båser med altere og symboler tilpasset alle de store verdensreligionene. Etter beste økumeniske prinsipper kan man her side om side konferere med Gud, Allah, Buddha eller Vishnu.

Til vanns og lands

Navnet Duckdalben er den tyske versjonen av «Hertugen av Alba», det historiske navnet på en flerbeint innretning til fortøyning, den står fast i sjøen og oppfinnelsen ble visstnok først



Tillitsvalgt havnearbeider fra Verdi, som var vertskap for YTF.



Spesielt inngangsparti med maritime detaljer.

benyttet av nevnte spanske hertug på femtenhundretallet. Et annet navn er dolfin. Symbolikken er uansett krystallklar, stedet utgjør et fast punkt i en flytende tilværelse.

Så hvorfor skrive om en sjømannsklubb i Yrkestrafikk, YTF organiserer jo vanligvis ikke sjøfolk? Jo, Duckdalben holder selv fram slektskapet med lastebilsjåførene, og på nyttårsaften serverte de derfor langtransportsjåfører kaffe og berlinerboller for virkelig å understreke fellesskapet.

Forbilde?

Så har også senteret fått massiv økonomisk støtte fra den internasjonale transportføderasjonen ITF, der også YTF er medlem. Det tyske storforbundet Verdi (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft), som organiserer både sjøfolk og sjåfører,

var vertskap for en delegasjon fra YTF på vei til den store sjåførdemonstrasjonen i Brussel for to år siden, nettopp i Duckdalbens lokaler.

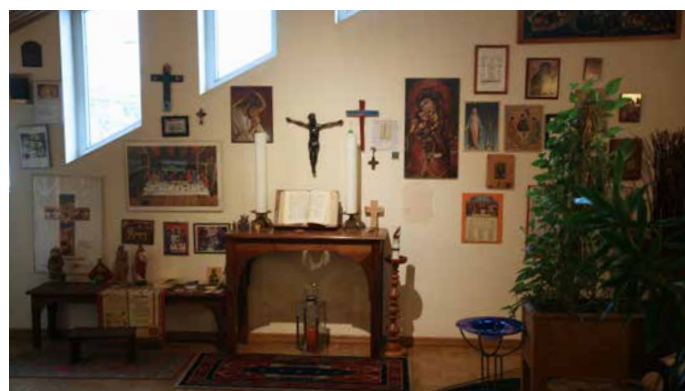
Under koronaen har senteret dessverre måttet innskrenke besøksaktiviteten til kun å omfatte sjøfolk, ellers er andre besøkende hjertelig velkomne. Men kanskje kan organiseringen som sjøfolk har bygget opp over mange år i hele verden, utgjøre et forbilde – eventuelt et samarbeid - for en tilsvarende infrastruktur for langtransportsjåfører?

Ett av YTFs fem krav til politikerne ved høstens stortingsvalg er nettopp å gi yrkessjåfører bedre muligheter til å ta pauser langs veien. Kanskje Kirken også kan spille en rolle for veifarende?

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO



Kiosk med nødvendighetsartikler for folk på farten.



Den kristne avdelingen i annen etasje.



Utvikle hjertet og gi aldri opp sier Dalai Lama.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



**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 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



**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
hanne@ytf.no

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



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



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



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

RING DIREKTE TIL DISSE



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



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



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



NÅ ER DET LANDSMØTE!

JEG OPPLEVER YTF SOM EN MER SAMLET ORGANISASJON ENN VI NOEN GANG HAR VÆRT I MIN TID. NÅR VI VOKSER, STÅR SAMLET OG ER FAGLIG DYKTIGE SÅ ØKER OGSÅ VÅR INNFLYTELSE OG VI KAN OPPNÅ ENDA BEDRE RESULTATER FOR VÅRE MEDLEMMER.

I YTF bygger vi møysommelig stein på stein, jevnt og trutt uten store sprang eller fall. Slik har vi bygget organisasjonen i 66 år, fra de 36 som var med å stifte Rutebilarbeiderforbundet i 1955 til over 12 000 medlemmer i dag. I min tid i forbundet har vi mer enn fordoblet størrelsen.

I landsmøteperioden som nå ligger bak oss har vi vokst med i overkant av 1 300 medlemmer. Veksten skyldes i stor grad det arbeidet som medlemmer og tillitsvalgte gjør hver eneste dag. Dette er helt avgjørende for at YTF velges av så mange i bransjene våre. Tusen takk for innsatsen!

Høy aktivitet

Før pandemien hadde vi høy generell aktivitet med mye reiser og møter. Først og fremst i Norge, men også i økende grad i det internasjonale arbeidet. Særlig 2018 og 2019 var preget av høy internasjonal aktivitet. Noen husker kanskje lastebilen som vi YTF profilerte og kjørte til Brussel for å demonstrere i forbindelse med de nye mobilitetspakkene. Takket være Den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF, der YTF er med, fikk vi til vesentlige forbedringer. Forhåpentligvis vil iverksettelsen av mobilitetspakken gradvis føre til viktige forbedringer i bransjen.

Så har vi gjennomført to grenseundersøkelser på Svinesund, i 2017 og 2019, som avdekker og bekrefter mye av hva vi har trodd og fryktet og gitt oss informasjon om hvilke endringer som skjer. Et eksempel er veksten i

antall sjåfører fra land utenfor EU/EØS området, blant annet Ukraina og Russland.

Mer demokrati

Siste del av landsmøteperioden har vært preget av pandemien. Likevel har vi klart å finne alternative arbeidsmåter. Digitale møter og kurs er ikke det samme som fysiske, men er mye bedre enn å ikke møtes eller avlyse kursene. De målbare resultatene viser at vi har klart oss gjennom pandemien omtrent som i en normalsituasjon.

Ellers har vi gjort organisasjonen mer representativ og demokratisk. Vi har etablert omkring 20 nye fagforeninger, de fleste innen gods og logistikk. Dette betyr at mange som tidligere var direkte medlemmer uten egen fagforening eller tillitsvalgte, nå er med i en forening der de kan møtes, ta opp saker og være med å bestemme. Det er gledelig at vi nå kan gi et fullverdig tilbud til også disse medlemmene. Et annet resultat er at antall landsmøte-delegater også har økt.

Busstreiken

Busstreiken i september i fjor var den første tariffstreiken i bussbransjen siden 1998. Arbeidsgivers manglende forhandlingsvilje tydet på at de ikke forsto sine egne ansatte og stemningen blant bussjåførene. Men det gjorde folket. Vi vant sympatien, noe som medvirket til at vi fikk på plass et resultat som kunne sendes ut til uravstemning.

Selv om vi fikk til en vesentlig forbedring i forhold til hva arbeidsgiverne

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



var villig til å gi oss i utgangspunktet, så manglet likevel svar på mange av utfordringene bussjåførene har i arbeidshverdagen. Disse drøftes nå i et utvalgsarbeid som skal fullføres før tariffoppgjøret neste år, noe som blir viktig for lønnsoppgjøret i 2022. Dessverre kan vi ende opp i en ny busstreik neste vår.

Viktig landsmøte

På landsmøtet som avholdes omtrent når dere får dette bladet i postkassa skal vi velge retningen for forbundet i neste periode. Det gjør vi ved å vedta saker, politikk, økonomiske rammer og velge de som skal gjennomføre vedtakene og ta hovedansvaret i den videre utviklingen av organisasjonen. Det er viktig at vi klarer å bevare og utvikle det gode samholdet som vi har i YTF. Jeg gleder meg til landsmøtet, som jeg håper vil ha gode og friske meningsutvekslinger, men at det også blir konstruktivt og samlende.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

KONSPIMASTER

Fakta er kjedelig. Veldig kjedelig. Det er så kjedelig at øyelokka blir tunge, pulsen slår sakte og blodet renner så vidt ut i øreflippene. Livet med klare fakta er ikke til å holde ut. Fakta er den sikreste metoden for å ødelegge en god samtale. Selv nyhetskanalene må la svaret henge litt i lufta.

Gi meg et frø til en liten konspirasjon, eller konspi som jeg kaller det. Ikke en stor verdenskonspi, som at en politisk elite vil overstyre automatikken i girkas-sa. Gi meg heller en hverdagskonspi.

Så Kwartbasen visste ikke at det var noe som heter hverdagskonspi?

Det er like vanlig som tjuhekk og mikrobølgeovn, herr Kwartbas.

Vi bedriver hverdagskonspi hele dagen.

Det er også starten på en hverdagskonspi når du påstår at Reima på fabrikken er slakk i strikken, og at Sossen på spedisjonen spiller i bakstikkerdivisjonen. Kwartbasen har ikke vært innom noen av dem med jekketralla si. Når flere er enige i din teori har dere skapt en sammensvergelse og dere striholder på teorien. Dere har laget en god gammeldags hverdagskonspi.

Når du påstår at bilprodusenten bevisst planter feilmeldinger som dukker opp dagen etter at garantien går ut, er det et lite frø til en konspirasjonsteori. Konspirasjonsfrøet trenger en porsjon salig enighet for å spire. Når den først spirer, vokser den raskt i rett miljø. Konspirasjonsteorier storkoser seg i klagende miljø. Misnøye og sure oppstøt er steroider for en konspirasjonsteori.

Så Kwartbasen mener ekspertene også støtter hans teori.

«Konspirasjonsfrøet trenger en porsjon salig enighet for å spire. Når den først spirer, vokser den raskt i rett miljø»

Du har kanskje lagt merke til det, herr Kwartbas. Konspiteoriene omkring spisebordet sveiser delta-gerne sammen. Du hører aldri en som sår tvil om en hverdagskonspi. Da finner han heller et annet bord. Du oppnår et høyere nivå av enighet om du har kookt opp en sammensvergelse med noen. Den salige enheten i det å ha fått med flere på din konspiteori når et høyere nivå. Du svever og gir ikke slipp på rusen.

Om du legger ekstra mye arbeid i en teori, herr Kwartbas, kan du lansere en verdenskonspi.

Vi trenger en verdenskonspi for å sette fokus på transportbransjen. Vi må lage en konspiteori om oss selv. Du har vel hørt det du også, herr Kwartbas?

Det er kommet en ny konspiteori om utslippet fra lastebiler og busser: Det blandes sannhets-serum i drivstoffet og partiklene påvirker de som oppholder seg langs vegen. Det er derfor de som bor langs en vei alltid er mer nysgjerrige enn andre.

Lykke til med å knekke konspigåten.

Gladiola