

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2021



FJERDE GRENSEUNDERSØKELSE

S 4



ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



FORLEDEN BESTILTE VI ET
VEGG-TIL-VEGG-TEPPE TIL
KJELLERSTUA. RULLEN VILLE
VÆRE RELATIVT VOKSEN,
DERFOR BETALTE VI ET FIRE-
SIFRET BELØP FOR Å FÅ DET
LEVERT PÅ DØRA, DET VIL SI OPP
EN GOD DEL TRAPPETRINN.

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

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

«Uansett hvem som hadde ansvaret, ble altså den stakkars sjåføren sittende igjen med svarteper»

TRANSPORT ER FOR BILLIG!

Da teppet skulle leveres, ble jeg anmodet om å hjelpe til av en åpenbart bekymret lastebilsjåfør. Rullen var nemlig fire meter lang og veide sine 67 kilo. Sjåføren, som ikke snakket norsk, hadde problemer nok med å buksere pakka fra planet og ut på liften.

Jeg tok på meg jobben som hjelpemann, og sammen strevde vi opp trappa, det var ille nok for to. Sjåføren var svært takknemlig da oppdraget endelig var utført. Men jeg tenkte: Hva om jeg hadde vært en eldre dame eller ingen hadde vært hjemme, hvordan skulle han da ha løst oppgaven? Dessuten: Når man som kunde betaler et drøyt laken, er det vel nettopp for å slippe å bære?

Min kone, som er avdelingsleder i YTF og opptatt av sjåførenes arbeidsforhold, ringte distributøren, som på sin side skyldte på teppeforretningen. Men uansett hvem som hadde ansvaret, ble altså den stakkars sjåføren sittende igjen med svarteper.

Dårlig flyt

Nyhетene melder om hvordan England strever med drivstoffleveringen, fordi Brexit har stanset den frie flyten av underbetalte østeuropeiske lastebilsjåførere. Noen har vært inne på tanken om at rekrutteringsproblemet kanskje ville løses av seg selv om bare sjåføreryrket nasjonalt sikres anstendige lønns- og arbeidsvilkår.

Forleden var det også et innslag på Dagsrevyen om at man på grunn av

transportutfordringer måtte bestille julepresangene på nett tidlig i år. En produsent av en selvkonstruert skohylle fortalte at han fikk produktet sitt montert i Kina. Før kostet transporten 7 kroner per stykk, men nå var prisen økt til 40 kroner, fortalte den hjemsøkte produsenten. Det slo meg at antakelig er 40 kroner mer i overensstemmelse med den virkelige fraktkostnaden.

Bedre betingelser

Det er for eksempel vanskelig å forstå at det skal kunne lønne seg økonomisk å transportere norsk fisk til Kina for filetering, og deretter tilbake til det norske markedet? Konklusjonen er åpenbar: Transport er altfor billig!

Ved å betale anstendige lønninger og tilby levedyktige arbeidsforhold, vil England (og Norge) få rekruttert de sjåførene de trenger. Varene blir kanskje så mye dyrere at norske arbeidsplasser blir lønnsomme, det være seg for å montere duppeditter eller sløye fisk. Dessuten blir også det viktige miljøkravet om kortreist transport innfridd.

Så blir det også penger til overs til å finansiere en hjelpemann til sjåføren som leverer tunge tepperuller!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



YTFs fjerde grenseundersøkelse	4
Krever bedre sikkerhet i Finnmark	6
Samlet forbund	8
«Dr. NO» fikk massivt YES	12
«Jeg tar det med Raymond»	14
Ververe på topp	16
Æres de som æres bør	18
Skuffende forslag	21
Funksjonærene: Setter i gang igjen!	22
Diskriminering i arbeidslivet	24
Sunt bondevett	27
Med tankegods i lasten	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 transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter.

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

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

YTFS FJERDE GRENSE- UNDERSØKELSE

KATTEN «BØFFE» VAR KANSKJE DEN ALLER MEST SJARMERENDE DA YTF GJENNOMFØRTE SIN FJERDE STORE SPØRREUNDERSØKELSE OM LØNSFORHOLDENE BLANT UTENLANDSKE GODSSJÅFØRER PÅ SVINESUND MANDAG 11. OG TIRSDAG 12. OKTOBER, DER HOVEDHENSikten ER Å MOTVIRKE AT SJÅFØRENE BLIR «BØFFET».

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Den joviale danske sjåføren fortalte at han alltid hadde med seg to katter som reisefølge i førerhytta. «Bøffe» var av svensk rase, så var lastebilen også en Scania, mens huskatten «Findus» holdt seg diskret i bakgrunnen. Skiltet «Purrfect» i frontruta forklarte det meste.

Kattevennen kunne stolt forklare YTFS forbundsstyremedlem Knut Authen at minimumslønna i Danmark faktisk var høyere enn i Norge. Det gjelder dessverre få andre nasjoner, om noen. Denne typen undersøkelse, som YTF gjennomfører for fjerde gang, har tidligere vist en klar trend: De utenlandske sjåførene rekrutteres stadig lenger østfra, der lønningene er lave. Generelt er et slikt race mot

bunnen en åpenbar trussel mot norsk godsbransje.

Videreføre allmenngjøring

- Det er to grunner til at vi gjennomfører disse undersøkelsene, forklarer YTFS forbundsleder Jim Klungnes, som deltar aktivt i undersøkelsen. – Vi trenger informasjon for å holde fast på allmenngjøringen av lønna, og vi ønsker å avdekke de langsiktige trendene.

Allmenngjøringsloven har til formål «å sikre at utenlandske arbeidstakere får lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkårene norske arbeidstakere har og hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarkedet». Dessverre viser det seg at ordningen i altfor liten grad blir fulgt.

Jim ble grundig intervjuet av et tilstedeværende fjernsynsteam fra NRK. YTFS kommunikasjonssjef Tormund

Hansen Skinnarmo forteller at han opplever at medieoppmerksomheten rundt kabotasje og sosial dumping har økt markant. Aktuelt i så måte er jo både sjåførmangelen i Storbritannia og også den norske valgkampen.

Trender over tid

I løpet av to hektiske dager på Svinesund, tok også denne gangen flere hundre grensekryssende sjåførere seg tid til å svare på en rekke vesentlige spørsmål. På skjemaet, der spørsmålene er utformet på en rekke språk, ønsker YTF å vite om sjåførene kjører internasjonal transport eller kabotasje. I tillegg er nasjonalitet på sjåfør, trekkvogn og tralle viktig. Sjåførenes navn oppgis derimot ikke. Alle får i tillegg informasjon om rettigheter som følge av tariffallmenngjøringen i Norge.

Denne undersøkelsen er den fjerde i sitt slag, etter tilsvarende i 2014, 2017 og 2019. Ved å sammenlikne dataene

«Vi trenger informasjon for å holde fast på allmenngjøringen av lønna, og vi ønsker å avdekke de langsiktige trendene»



Katten Bøffe kjører for den danske landmanden Frode Laursen.



YTFs kommunikasjonssjef Tormund Hansen Skinnarmo får svar på tiltale. Spørreundersøkelsen ble gjennomført av tillitsvalgte og ansatte i sekretariatet.

er det mulig å klart se hvilke trender som utspiller seg over tid. Denne gangen må det tas hensyn til at undersøkelsen finner sted på høsten, mens tidligere har foregått midt på sommeren, pluss selvfølgelig at koronapandemien har utspilt seg i mellomtiden.

Ingen bøffing

Nå skal spørreskjemaene analyseres. YTF har fått ros for undersøkelsen fra faglig hold, som den eneste i sitt slag gir den uvurderlig informasjon om utviklingen i transportbransjen. Yrkestrafikks opplevelse fra Svinesund er at de utenlandske godssjåførene også er glade og takknemlige for at noen er opptatt av å jobbe for bedring av lønns- og arbeidsforholdene deres.

Sånn at ingen, med navnet til den vakre sjåførkatten i mente, blir «bøffet» - et uttrykk som altså både på dansk og norsk betyr å bli bestjålet eller frarøvet.

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO



YTFs forbundsleder Jim Klungnes intervjues av NRK. Også et filmteam engasjert fra forbundet var i aksjon, med målet å lage en informasjonsfilm om rettighetene til utenlandske sjåførere i Norge.



En glad dansk sjåfør og kattevenn forklarer til YTFs logistikkrepresentant Knut Authen at danske sjåførlønninger er «purrfect».

KREVER BEDRE SIKKERHET I FINNMARK

«VI HAR JOBBET OPP MOT TROMS/FINNMARK FYLKE ANGÅENDE DET NYE ANBUDET SOM KOMMER I 2023. SPESIELT NÅR DET GJELDER SIKRERE BUSSE», FORTELLER LEDER FOR YTF FINNMARK, FRED NIBE. HAN ER SÅ LANGT IKKE IMPONERT OVER FYLKESPOLITIKERNES ENGASJEMENT FOR BUSSFØRERNES KOLLISJONSSIKKERHET.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
YTF FINNMARK

Busskontraktene i Finnmark utløper ved årsskiftet 2022/2023, og diskusjonene har pågått lenge om hvilke prinsipper det nye bussanbudet skal legge vekt på. YTF i Finnmark har i et åpent brev til fylkespolitikere krevd at det legges klare føringer når det gjelder kvalitet, tilbud, miljø, trafikksikkerhet og arbeidsforhold.

Kvalitet framfor pris

YTF har i sine innspill til fylket presisert at kvalitet må vektes foran pris, med over 50 prosent. Erfaringene fra det eksisterende anbudet har vært at det har blitt kjøpt inn det billigste

materiellet som det har vært mulig å få tak i, noe som har skapt frustrasjon og ført til mange innstilte avganger.

I sitt åpne brev skriver YTF Finnmark at «kvaliteten på bussene bør være av de beste som finnes på markedet og at det bør være et absolutt krav at det er de mest trafikksikre bussene, også for sjåførene, som leveres.»

YTF minner om at seks buss-sjåfører har mistet livet på grunn av dårlig kollisjonssikkerhet i bybusser de siste årene. Sannheten er at det i dag ikke finnes noen beskyttelse i front for bybusser, slik man finner i lastebiler, derfor sitter sjåføren svært utsatt til ved en eventuell ulykke.

Hele, faste stillinger

Forbundet krever også klare føringer for anbudsprosessen på en rekke områder, som kvaliteten på tjeneste-

ne, tilbudet til innbyggerne og miljø. Arbeidsforholdene for sjåførene er selvfølgelig også av avgjørende betydning, som toalettforhold, garderober og hvilerom.

«Det må også legges inn premisser om at eventuelle underleverandører må følge bussbransjeavtalen. Vi mener også det vil være en fordel å ha ett anbudsområde for Finnmark. Hvis man i tillegg legger skolekjøring inn i anbudene, vil det være mulig å tilby 100-prosentstillinger til bussjåførene, noe som er et uttalt politisk mål», presiserer YTF Finnmark i sitt åpne brev.

Sjåførene må involveres

Det er administrasjonsselskapet Snelandia som utlyser anbudet, og tilbudet driftes i dag av Boreal Buss. Hele det gamle Finnmark fylke er hittil dekket av en stor nettokontrakt.



Bussfører Trond Stamsvik hadde en møteulykke på den øde fjellstrekningen Sennalandet mellom Alta og Hammerfest nå i høst. Rask reaksjon og dyktig unnamanøver reddet nok både han og bilføreren fra større skader. Det kunne gått langt verre.

Fylkestinget i Finnmark har tidligere vedtatt at alle kontrakter på buss, bår og ferge skal være bruttokontrakter i neste periode, det vil si at fylkeskommunen overtar inntekts- og markedsansvaret mens operatørens hovedoppgave er å håndtere sjåførene og bussmateriellet.

- Vi har kommet med mange forslag til endringer som ville komme både publikum og sjåførene til gode. Det er vanskelig for meg å si hvor disse forslagene har havnet, men fakta er at vi sjelden får noen tilbakemelding, sier Fred Nibe.

Han understreker at det er viktig at tillitsvalgte blir tatt med på laget underveis, men at de tillitsvalgte så langt har opplevd at så ikke skjer i særlig grad.

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO

«Det bør være et absolutt krav at det er de mest trafikksikre bussene, også for sjåførene, som leveres»

UTVIDET SIKKERHETSKONFERANSE

SOM FØLGE AV STOR PÅGANG OG INTERESSE FRA TILLITSVALGTE, POLITIKERE, OFFENTLIGE MYNDIGHETER OG BUSSPRODUSENTER VIL YTFS STORE KONFERANSE OM KOLLISJONSSIKKERHET FOR BUSSJÅFØRER I BODØ BLI UTVIDET TIL TO DAGER: LØRDAG 6. OG SØNDAG 7. NOVEMBER.

Konferansen vil nå bli inndelt i en politisk og en teknisk dag. Lørdagen vil bli konsentrert om hvordan man skal gå fram politisk for å bedre førersikkerheten. Her vil politikere, administrasjonsselskaper og organisasjoner som Trygg Trafikk og NHO Transport delta. Denne delen vil bli ledet av redaktør Arne Danielsen i Yrkestrafikk.

Søndagen blir viet til tekniske muligheter og utfordringer innen kulli-

sjonssikkerhet. Her vil bussoperatører og bussprodusenter komme med sine betraktninger. Også Havarikommisjonen og Arbeidstilsynet vil bidra. Den tekniske bolken ledes av Tom Terjesen, redaktør i Busstmagasinet og leder for den internasjonale journalistjuryen som kårer «Bus of the Year» og «Coach of the Year».

Sentrale og lokale tillitsvalgte og funksjonærer fra YTF vil selvfølgelig delta begge dagene.

SAMLET FORBUND

YTFS 18. ORDINÆRE LANDSMØTE BLE AVHOLDT I TRONDHEIM HELGEN 3. TIL 5. SEPTEMBER.

I ALT 123 STEMMEBERETTIGEDE DELTOK, DET STØRSTE ANTALL DELEGATER I FORBUNDETS HISTORIE.

DISKUSJONER OG VEDTAK VITNET OM EN ENHETLIG ORGANISASJON I SOLID FRAMGANG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Landsmøtet ble åpnet fredag etter lunsj med visesang av Axel Frønes, en sjarmerende hverdagspoet, forfatter og visesanger fra Åfjorden i Trøndelag. Deretter ønsket ordfører Rita Otervik forsamlingen velkommen til Trondheim før forbundsleder Jim Klungnes oppfordret til ett minutt stillhet for avdøde medlemmer i perioden før han holdt den tradisjonelle åpningstalen med gjennomgang av «rikets tilstand».

Jim la vekt på at selv om forbundet har vokst med et firesifret antall medlemmer siden forrige landsmøte og kan glede seg over mye godt arbeid med fine resultater, er det ingen grunn til å hvile på laurbærene. Han opplever at arbeidsgiverne de siste fem årene har endret kurs til en mer aggressiv strategi, både gjennom en mer negativ lønnspolitikk samt en politikk der oppsigelsene sitter langt løsere.

- Disse holdningene fordrer at vi skjerper oss og blir enda mer aktive, noe som nettopp er hva landsmøtet skal handle om, konkluderte Jim.

Politisk holmgang

Dermed var tonen satt, og etter at konstituering – der Hanne Hareide Skårberg og Petter Sommervold fra YTFs sekretariat ble valgt som dirigenter - og andre formaliteter var gjennomført, ble forsamlingen varmet ytterligere opp gjennom en politisk holmgang mellom et rødt og et blått medlem av Stortingets transportkomité: Nils Åge Jegstad fra Høyre og Sverre Myrli fra Arbeiderpartiet. Temaet var trafiksikkerhet på vei og debatten ble ledet av den drevne redaktør og kommentator fra VG og TV2, Stein Kåre Kristiansen.

Jim Klungnes innledet med å gi politikerne fire utfordringer: Tunnel-sikring, ras, fylkesveier og kontroll av utenlandske vogntog. Jegstad henviste til at den borgerlige regjeringen hadde gitt historisk store bevilgninger til vei, at flere og mer spissede kontroller var gjennomført i samarbeid med EU, at

vedlikeholdsetterslepet på riksveinet var redusert og at det var bygget mer motorveistandard, noe som ga økt trygghet. Antall ulykker der tunge kjøretøy er involvert er halvert, opplyste Jegstad.

Storrenngjøring nødvendig

Myrli roset samferdselsminister Hareide for å ha gjort mye for veisikkerhet, men at regjeringen ikke hadde tatt med kamp mot sosial dumping i Nasjonal Transportplan, og at nettopp denne kampen var vesentlig for trafiksikkerheten. Myrli kunne smykke seg med å ha vært med på YTFs store grenseundersøkelse på Svinesund, og la til at det nå trengs en storrenngjøring i transportbransjen, noe han mente ville peke seg ut som en av de store oppgavene til en ny regjering.

Duellantene var også innom kollisjons-sikkerheten for bussførere, der avtroppende regjering framsto som mer defensive. Jegstad påpekte at bussene jo ble innkjøpt i utlandet, og at det vil bli veldig dyrt om vi skal kjøpe skredersøm. Han antydte også at førerløse busser på sikt ville være løsningen.

«Nå trengs en storrengjøring i transportbransjen»

Samferdselspolitiker Sverre Myrli



Myrli virket her mer på hugget, og slo fast at tilstrekkelig førersikkerhet måtte være et krav der det ikke fantes prutningsmenn.

Nordisk hilsen

Landsmøtet fikk hilsninger fra to viktige og prominente gjester fra YTFs nasjonale og internasjonale forbunds-feller.

- YTF er ett av våre mest aktive medlemmer, bedyret Anu Koljonen, som er generalsekretær i Nordiska Transportarbeiderefederasjonen (NTF).

NTF ble grunnlagt i 1908 med målsetningen å forene de faglige organisasjonene innen nordisk transport. NTF er en sammenslutning av 41 ulike fagforbund for transportarbeidere i Finland, Norge, Sverige, Island, Danmark og Færøyene. Til sammen representeres 340 000 medlemmer i sju ulike yrkeskategorier, blant dem seksjoner for kollektivtrafikk, godstransport på vei samt spedisjon og lager. NTF har også en egen kvinnekomité, der blant annet YTF-nestleder Trude Valle er representert.



Den lokale trønderske trubaduren Axel Frønes fikk gleden av å innlede landsmøtet.

«Uten fagforeninger, ingen norsk modell» YS-leder Erik Kollerud



- Vi deler erfaringer oss imellom, og slik videreutvikler vi den fine nordiske modellen. På denne måten kan vi også presentere et felles nordisk budskap overfor de europeiske og globale transportarbeiderorganisasjonene ETF og ITF, fortalte Koljonen og eksemplifiserte flere områder hvor det faglige nordiske samarbeidet var viktig, eksempelvis toalettforhold, plattformøkonomi og ny teknologi.

- Vær stolte, oppfordret NTFs generalsekretær, som til daglig holder til i Stockholm.

Applaus fra YS

- Jeg klapper for dere i dag. Tusen takk fra oss alle, innledet YS-leder Erik Kollerud sin hilsen.

Han karakteriserte den norske modellen som tillitsbasert, der en sterk fagbevegelse var en forutsetning. Uten fagforeninger, ingen norsk modell.

- Og fagforeningene er ingen ting uten aktive tillitsvalgte. Hvis ikke de tillitsvalgte involveres på gode saker, forvirrer modellen, understreket Kollerud, og trakk fram tall fra en YS-undersøkelse som viste at ansattes respekt for ledelsene har sunket jevnt over 13 år fra 70 til 55 prosent.

- Vi trenger en omstilling på vanlige folks premisser, konkluderte YS-lederen.

Pandemisk stemning

Som kjent ble landsmøtet utsatt ett år som følge av koronapandemiens begrensninger når det gjaldt å samle fysiske forsamlinger. Jammen var det så vidt det holdt også denne gangen. Landsmøtet kom midt i den fjerde store smittebølgen, der Trondheim fortsatt var underlagt betydelige restriksjoner. Dette var også tilfellet for hotellet der landsmøtet var samlet som den første store samlingen på lang tid, noe som blant annet krevde munnbindpåbud i fellesarealene.

Heldigvis så avviklingen likevel ut til å gå smertefritt for seg, noe som ikke minst var viktig av demokratiske hensyn. Digitale løsninger kan være gode erstatninger, men neppe fullverdige alternativer. Selve avstemningene ble imidlertid foretatt digitalt, noe som fungerte godt og var åpenbart tidsbesparende.

Så er også et fysisk landsmøte en begivenhet, og skal være både en sosial og litt høytidelig begivenhet for delegatene. Landsmøtemiddagen, der møtelyden trekker i festantrekk, er et

høydepunkt i så måte. Innledningsvis viste YTF-advokat Marius Træland at han behersket langt mer enn paragraf, men også en gitar og egenskaper som entertainer. Han fikk allsangen til å runge, og dermed var den gode stemningen på plass. Avslutningsvis spilte det lokale bandet «Lads», som hadde en noe utakknemlig rolle i å skulle spille dansbare låter uten at det av koronahensyn var lov å danse til musikken.

Neste blir jubileum

Landsmøtene skal som kjent avholdes hvert fjerde år. En mulig problemstilling siden det nå hadde gått fem år siden forrige landsmøte, var om man skulle forkorte neste landsmøteperiode til tre år, for å komme inn i den tidligere rytmen. Dette var ikke noe tema, derfor blir det neste landsmøte om fire år, altså i 2125. Da avvikles det neste landsmøtet samme året som forbundets 70-årsjubileum. En annen interessant konsekvens er at det 19. ordinære landsmøtet, som det 18., i tid vil falle sammen med stortingsvalget. Dette kan utnyttes på samme måte som i år. Bla om og les mer!



Hanne Hareide Skårberg og Petter Sommervold dirigerte landsmøtet med effektivitet og humor.



Trondheims vidkjente ordfører Rita Ottervik ønsket landsmøtedelegatene velkommen til Trondheim.



Politisk duell om veisikkerhet. Fra venstre Sverre Myrli (Ap), Nils Åge Jegstad (H) og debattleder Stein Kåre Kristiansen.



YS-leder Erik Kollerud applauderte medlemmene og de tillitsvalgte i YTF.



Forbundsleder Jim Klungnes innledet om «rikets tilstand».



YTF-advokat Marius Træland ledet an i allsang på den tradisjonelle landsmøtemiddagen.



Bandet «Lads» spilte opp til dans uten at koronaen tillot landsmøtet å danse.



Anu Koljonen fra Nordiska Transportarbetare-federationen oppfordret til å være stolte.

«DR. NO» FIKK MASSIVT YES

FRA TALERSTOLEN FORTALTE JIM KLUNGNES AT HAN I YS-KRETSE HADDE FÅTT TILNAVNET «DR. NO». ØKENAVNET FORHINDRET IKKE LANDSMØTET FRA Å GJENVELGE FORBUNDSLEDEREN MED ET ENSTEMMIG YES. DERMED VAR OGSÅ ET TYDELIG PUNKTUM SATT FOR TIDLIGERE TIDERS OPPRIVENDE LEDERSTRIDER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Jim understreket selv at han var både glad, stolt og ydmyk over å bli valgt enstemmig og på denne måten ha hele organisasjonen i ryggen. I tillegg til den følelsesmessige tilfredsstillelsen, understreket han også betydningen av enhet i oppgavene framover.

- Jeg har lenge sett på YTF som Norges beste organisasjon, men etter å ha opplevd hvordan vi håndterte streiken i fjor høst, mener jeg at vi er verdens beste organisasjon, sa en euforisk forbundsleder.

Fra sju til åtte

Som det seg hør og bør i en demokratisk forsamling, ble ulike navn vurdert og satt opp mot hverandre som

aspiranter til det nye forbundsstyret, men heller ikke her bar diskusjonene preg av strid, men av et valg mellom kandidater som alle ble betraktet som dyktige og velkvalifiserte.

Landsmøtet vedtok å utvide forbundsstyret fra sju til åtte medlemmer. Begrunnelsen for dette var å utvide antall logistikkrepresentanter fra en til to. I tillegg til forbundslederen skal nå styret i henhold til vedtektene bestå av fire representanter fra ulike regioner, en fra funksjonærene og to fra logistikk. Diskusjonene rundt valget gikk nettopp på hvilke som var mest representative geografisk og yrkesmessig i denne kabalen.

Slik gikk valget

Flere i det avtroppende forbundsstyret ble i likhet med forbundslederen gjenvalgt med akklamasjon. Det gjaldt nestleder Trude Valle og styremedlemmene Ove Hellesteth og Knut Authen.

Av nye forslag ble Petter Louis Pettersen og Jan Arne Laberget også valgt ved akklamasjon.

Mot Svein Roger Skoglund ble Fred Nibe foreslått i benkeforslag. Her ble Skoglund gjenvalgt med 76 stemmer mot 46 til Nibe. Valgkomiteen hadde foreslått Ole Moen som nytt styremedlem, men landsmøtet valgte i stedet å gjenvelge Bjørn Nytrø med 90 mot 33 stemmer. Hans Peter Sørgerd stilte ikke til gjenvalg.

Det nye styret

Forbundsleder *Jim Klungnes* er en halvstudert tøver fra Romsdal som har vært godssjåfør og bussfører gjennom en menneskealder. I YTF har han vært regionleder i Møre og Romsdal og nestleder i forbundsstyret før han ble valgt som leder i 2016.

Trude Valle fra Bergen ble historisk som YTFs første kvinnelige nestleder

i 2016. Da hadde hun også overtatt ledervervet i den mektige avd. 2, forbundets største. Bussføreren er tidligere fotballspiller, regner seg som dårlig taper og ivrig tilhenger av Brann og Liverpool.

Petter Louis Pettersen er fra Tjøme og hovedtillitsvalgt for rundt 1400 YTF-medlemmer i Nettbuss. Han har kjørt lastebil og buss siden slutten av syttitallet, og har vært sammenhengende tillitsvalgt for YTF siden nittitallet, blant annet som leder for avd. 6 Vestfold og regionleder i Vestfold.

Svein Roger Skoglund er tidligere mangeårig sauebonde, tubaist og bussjåfør fra Halså i Nordland, rett ved Svartisen. Han har vært medlem i YTF siden 1984 og har ledet avd. 60 Glomfjord i rundt tjue år. Han er også leder i region Nordland.

Bjørn Nytrø er T-banefører i Oslo Sporveier, leder avd. 72 Sporveien T-bane og region Oslo/Akershus. Trønderen er ikke vond å be når det gjelder å ta på seg tillitsverv, har utallige jern i ilden og er blant annet ivrig sjakkspiller.

Ove Hellesest fra Bergen startet å kjøre buss i studietiden, og har siden arbeidet i TIDE i 37 år, som bussfører trafikkleider og så personalleider for 650 ansatte. Han er YTF-funksjonærens fremste representant, i forbundsstyret og som leder for YTFs funksjonær landssammenslutning.

Jan Arne Laberget bestemte seg for å bli sjåfør som syvåring, tok lappen da han var atten og har arbeidet som langtransportsjåfør siden syttitallet. Fram til 1990 kjørte han fast på Europa. Trønderen fra Leksvika ble med i YTF i 2000 og har siden blitt leder for avd. 680 Fosen og YTFs gods landssammenslutning.

«Etter å ha opplevd hvordan vi håndterte streiken i fjor høst, mener jeg at vi er verdens beste organisasjon»



Jim «Dr. No» Klungnes ble enstemmig gjenvalgt som forbundsleder.



Forbundsleder Jim og nestleder Trude som delegat 001 og 002. Avtroppende styremedlem Hans Peter Sørgerd var 007 denne gangen, med påpasselig blick på Dr. No.



Det nyvalgte forbundsstyret, fra venstre: Bjørn Nytrø, Ove Hellesest, Svein Roger Skoglund, Petter Louis Pettersen, nestleder Trude Valle, Jan Arne Laberget, Knut Authen og forbundsleder Jim Klungnes.

Knut Authen er fra Rakkestad i Østfold og leder for Avd. 617 Rema Distribusjon Norge på Langhus. Han sitter også som ansattes representant i styret til Rema Distribusjon Norge. Knut er ikke minst en dedikert familiemann, og har lang fartstid som godsrepresentant i YTFs forbundsstyret.

Erfaren gjeng

YTFs forbundsstyret er en svært erfaren gjeng, og utgjør en tung garanti for at medlemmenes interesser skal bli godt ivaretatt også i den kommende fireårsperioden. Det må likevel være lov fra redaktøren (som selv er eldre enn hele bunten) å påpeke at ingen av styremedlemmene er under femti, noe

som indikerer at en vesentlig oppgave for det nye forbundsstyret blir å sikre etterveksten. Så vedtok også landsmøtet en organisatorisk uttalelse om tiltak for unge medlemmer.

For ungdommen kan opplyses at «Dr. No» er tittelen på den aller første James Bond-filmen fra 1962. Doktoren er her en kriminell tysk-kinesisk vitenskapsmann, men det er neppe likheten som har gitt Jim sitt økenavn. Derimot kan det være at han ofte stemmer «nei» i YS-sammenheng. En annen mulighet – som kanskje er å foretrekke – er at tilnavnet også kan uttales som «Dr. Know» - altså den som har kunnskap!

«JEG TAR DET MED RAYMOND»»

DELEGATENE FRA UNIBUSS TRAFF PÅTROPPEDE STATSMINISTER JONAS GAHR STØRE I BAREN PÅ LANDSMØTEHOTELLET, OG KONFRONTERTE HAM MED HVORDAN ANSETTELSESPOLITIKKEN TIL UNIBUSS MED UTSTRAKT BRUK AV DELTIDSANSETTELSE BRYTER MED DET ARBEIDERPARTILEDETE BYRÅDET I OSLOS ARBEIDSGIVERPOLITIKK. «JEG TAR DET MED RAYMOND», LOVET STØRE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

En diskusjon som var oppe på landsmøtet var om YTF skulle regnes som «upolitisk». Svaret var selvfølgelig NEI. Det korrekte er at forbundet ikke er «partipolitisk». Politisk er forbundet i høyeste grad.

Signal til Unibuss

Som saken om Unibuss, som går mot eiernes – Oslo kommunes - krav om hele, faste stillinger som hovedkrav, og i stedet opererer med stadig flere deltidstillinger. Etter først ikke å ville svare på Yrkestrafikk spørsmål, unnskyldte Unibuss-direktør Svendsen seg i forrige utgave med at «selskapet

opererer i et krevende konkurranseutsatt og anbudsbasert marked».

Hvorvidt slike markedsprinsipper skal gjøre det fritt fram å tyne de ansatte, er jo i høyeste grad politisk, derfor brakte Yrkestrafikk saken inn for Byrådet og den politiske ledelsen i Oslo. Herfra ble det sendt et klart signal til datterdatterselskapet Unibuss om å begrense deltidbruken.

Vanlige folks tur

For å gjøre dette signalet enda tydeligere, var det ikke unaturlig at YTFs delegater fra Unibuss benyttet anledningen til å ta opp spørsmålet med påtroppende statsminister Støre, som var på et valg møte i Trondheim og bodde på samme hotell som YTFs landsmøtet skulle avvikles.

Som kjent stilte Arbeiderpartiet i år parolen om at «nå er det vanlige folks tur». Så måtte det være ekstra strålende for partilederen å få innspill direkte fra «vanlige folk» - nemlig bussjåførenes tillitsvalgte. Vi går ut fra at det må være en æressak at byrådsleder Raymond Johansen tar ytterligere affære overfor Unibuss.

Politisk plattform

Noe tilfeldig, men likevel et ypperlig politisk initiativ. For YTF driver definitivt politikk. Så vedtok også landsmøtet enstemmig et politisk dokument som trakk opp noen hovedprioriteter innen arbeidsliv og samferdselspolitikk. Her ble vegnettet, kollektivtrafikken, arbeidsliv samt automatisering og digitalisering behandlet.

«Det må være en æressak at byrådsleder Raymond Johansen tar ytterligere affære overfor Unibuss»



Også vordende finansminister Trygve Slagsvold Vedum var glad for en selfie med grasrota. Foto: Steinar Olsen



Nestleder Trude Valle la fram forslaget til politisk plattform.

Denne politiske plattformen ble presentert av nestleder Trude Valle. Blant parolene i dokumentet finner vi nettopp at «hovedregelen i arbeidslivet må være fast ansettelse» samt at «heltid skal være en rettighet og deltid en mulighet for den enkelte arbeidstaker».

Viktige uttalelser

Landsmøtet vedtok i tillegg fire politiske uttalelser. Emnene var: «Gjør sjåførplassen trygg», «Styrk kollektivtrafikken etter pandemien», «Redd turbilnæringa – skjerp kabotasjereguleringen» og «Trenger dobbelt så mange døgnhvileplasser». Disse uttalelsene vil dukke opp på YTFs nettside.

Den politiske plattformen og uttalelsene er veivisere for forbundets aktivite-



Landsmøtet vedtok flere politiske uttalelser.

ter den kommende tiden. I tillegg ble en del andre forslag vedtatt sendt over til forbundsstyret for videre behandling. En spennende diskusjon var om hvorvidt forbundet skulle gå inn for gjennomføring av sekstimers arbeidsdag eller 30-timers arbeidsuke. Her fantes klare standpunkter både for og mot.



«Jeg tar det med Raymond», forsikret statsministerkandidat Jonas Gahr Støre da YTF-tillitsvalgt Terje Hagen tok opp den forkastelige deltidspraksisen i Unibuss. Foto: Steinar Olsen

VERVERE PÅ TOPP

DEN ENE STORVERVEREN BLE ANNONSERT ETTER DEN ANDRE. OG HVER GANG VI TRODDE TOPPEN VAR NÅDD, BLE EN NY REKORDHOLDER KALT FRAM. MEDLEMSVERVINGEN ER FORBUNDETS SALT, OG HYLLINGEN AV STORVERVERNE VAR DEFINITIVT ETT AV LANDSMØTETS HØYDEPUNKTER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det startet med følgende melding på storskjermen over scenen:

Disse har vervet over 50 siden siste landsmøte: Egil Paulsen 57, Linda Myhre 57, Jan Inge Mathisen 59, Karsten A. Larsen 69 og Paula Guzman 98.

Imponerende innsats fra alle, tenker vi. Så er altså Paula ballets dronning med nesten hundre nye fagforeningskamerater.

Lager og buss

Men så blir Robin Schei ropt opp. Avdelingslederen hos 630 PostNord Langhus kunne skilte med å ha vervet

hele 124 nye medlemmer. Ja, lagergutta har lenge vært på offensiven, med godsoverenskomst og kamp mot innleie, og prestasjonene har åpenbart gitt utbytte.

Robin er sjef, tenker vi, helt til en annen superverver blir kalt fram. Asbjørn Hærø ble utropt til Årets Tillitsvalgt i 2017, ikke minst på grunn av innsatsen som vervekonge. Hvordan kunne vi glemme den alltid tilstedeværende bussjåføren fra Bergen? 142 nye medlemmer kunne Asbjørn ta æren for.

Imponerende logistikk

Men så var toppen ennå ikke nådd. Lars Kristiansen ble klappet fram. Enda en kar som har kunnet smykke seg med hederstittelen Årets Tillitsvalgt, i 2019 etter kun å ha vært YTFer i to år. Klubblederen på PostNord Alfaset fikk med seg 158 arbeidska-

merater over til YTF etter en voldsom batalje på arbeidsplassen og ble leder for avd. 660.

Da var det egentlig ikke så merkelig at også neste års Årets Tillitsvalgte, Kristian Olsen Lid, også meldte seg på i kampen om å ha vervet flest medlemmer. Kristian leder YTF-avdelingen hos VVS-grossisten Brødrene Dahl på Langhus, der han i sin tid var den eneste YTFeren. Siden den gang har han fått med seg hele 180 nye medlemmer.

Hvis vi nå tar en kjapp summering av hva våre tre mest profilerte ververe innen lager har fått til, altså Robin, Lars og Kristian, får vi tallet 462. Utrolig imponerende!

Ikke for liten

Til slutt skulle det likevel vise seg at den ultimate superververen var en



Rauf Hussain har landsmøtet i sin makt. Generalsekretær Trond Jensrud virker imponert.



De fem største ververne, fra venstre Rauf Hussain, Kristian Olsen Lid, Asbjørn Hærø, Robin Schei og Lars Kristiansen.



Rauf Hussain er YTFs i særklasse største medlemsverver, og fikk massiv applaus fra landsmøtet.

bussjåfør. Den legendariske avdelingslederen for avd. 52 Jernkroken, Rauf Hussain, kunne notere seg for å ha vervet fantastiske 250 nye medlemmer. Det innebærer i snitt om lag ett nytt medlem hver eneste uke siden forrige landsmøte.

«Du er for liten til å kjøre buss», sa kameraten hans foran venner og familie for 30 år siden. Ordene tente mer enn trass hos arbeidsledige Rauf. «Nå må du vise dem», sa kona. Og han viste dem. Alt dagen etter var han på plass på kjøreskolen. Da Rauf satte seg bak rattet hos Bærumsbuss på nittitallet, var få utlendinger bussførere. 25 år senere har Nobina Jernkroken 70 nasjonaliteter. Og svært mange er altså vervet som medlemmer i YTF av Rauf Hussain.

Da Rauf ble kåret til Årets Tillitsvalgte i 2016, la blant annet juryen vekt på

«Slår vi sammen antall medlemmer som de ti omtalte her har vervet, viser kalkulatoren 1194. Ettusenett-hundreognittifire nye medlemmer! Det er bare å ta av seg hatten.»

at «i et stadig mer internasjonalt miljø hvor ikke alle kan engelsk, norsk eller begge deler, har kandidaten vært en betydelig faktor for å fremme forbundet for egne medlemmer og andre.

Tette sluket

Slår vi sammen antall medlemmer som de ti omtalte her har vervet, viser kalkulatoren 1194. Ettusenett-hundreognittifire nye medlemmer! Det er bare å ta av seg hatten.

Dessverre er det sånn at mange også melder seg ut av forskjellige årsaker, statistikken viser at de fleste forsvinner igjen i løpet av det første året. Å arbeide systematisk for å holde på medlemmene blir dermed nesten like viktig som å verve. På landsmøtet ble derfor en skikkelig «gulrot» presentert for å tette sluket. Denne vil bli presentert på nyåret.

✉ REDAKSJONEN@YTF.NO

ÆRES DE SOM ÆRES BØR

TO FIKK ÆRESMEDLEMSKAP, TRE FIKK FAGRINGER, TO BLE TAKKET AV FOR FRAMSKUTT TJENESTE, MENS ANDRE BLE HYLLET FOR TIDLIGERE BRAVADER. TAKKNEMLIGHET ER UANSETT VIKTIG Å VISE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Æresmedlemskap er den høyeste heder som er mulig å oppnå. Utnevnelser skjer kun på landsmøtet, og må støttes av et enstemmig forbundsstyre. To æresmedlemskap ble utdelt i Trondheim, til Leif-Jørgen Ulvatne og Geir Anthonsen. Ingen av kandidatene var dessverre i stand til å møte personlig for å ta imot landsmøtets hyllest på den tradisjonelle middagen lørdag kveld.

Æresmedlem på YouTube

Da ble det heller til at YTFs nestleder Trude Valle oppsøkte Ulvatne i lokalene til Åsane trafikkskole, der han holder til som «yrkesaktiv pensjonist».

- Vi har prøvd å invitere deg til Trondheim, men når du ikke hadde anledning, får jeg heller komme til deg, innledet Trude.

- Jeg kan ikke noe annet enn å takke, og håper å ha gjort noe riktig, satt spor etter meg og vært flink til å delta i det arbeidet som har vært gjort i YTF, svarte en beveget Ulvatne, som uttrykte glede over at den eldre generasjonen hadde fått gode arvtakere.

Leif Jørgen Ulvatne har i mange år vært en sterk og kunnskapsrik støttespiller i arbeidet med å bygge opp YTF på Vestlandet. Han er også kjent for å ha lært opp mange tungbilsjåførere, som opplæringskonsulent i TIDE og lærebokforfatter.

Overrekkelsen av æresmedlemskapet kan sees på YouTube: [\(472\) Leif Jørgen Ulvatne mottar YTFs ærespris - YouTube](#)

Ruvende rolle

Geir Anthonsen nyter pensjonisttilværelsen i Risør, blant annet i form av båtliv, men kort tid før han og fru Yngvild skulle reise til Trondheim, var han uheldig og skadet foten da han

skulle hoppe i land og fortøye båten. Dermed ble det ikke noe landsmøtedeltakelse på Geir, som imidlertid kan forsikre Yrkestrafikkens ledere om at foten nå er i klar bedring.

Geir har spilt en ruvende rolle i YTFs historie, først som den tillitsvalgte som førte nærmere 400 sjåfører fra Unibuss inn i forbundet, en av disse var YTF-leder Jim Klungnes. Etter hvert ble han administrasjonssjef i forbundet fram til det forrige landsmøtet da han gikk av med pensjon og ble avløst av Trond Jensrud.

Geir Anthonsen er svært takknemlig over æresmedlemskapet, og gleder seg over forbundets framgang under kyndig ledelse av forbundsleder Jim Klungnes og generalsekretær Trond Jensrud.

Heder for god jobb

Hele seks tidligere utnevnte æresmedlemmer var derimot til stede og kastet glans over landsmøtet. Alle ble kalt

«Jeg kan ikke noe annet enn å takke, og håper å ha gjort noe riktig, satt spor etter meg og vært flink til å delta i det arbeidet som har vært gjort i YTF»
Æresmedlem Leif-Jørgen Ulvatne



Jim Klungnes kommenterer filmen der Trude Valle utnevner Leif-Jørgen Ulvatne til æresmedlem. Også tidligere administrasjonssjef Geir Anthonson ble tildelt æresmedlemskap.

opp på scenen og hyllet samlet med buketter og trampeklapp. Disse seks var Arnold Tveit, Harald S. Eilertsen, Arnold Stenehjøm, Frode Sælen, Aslak Riise og Erling Bakken.

Jan Arne Laberget, Asbjørn Hærø, Steinar Olsen (fra avd. 38 Unibuss – YTFs andre Steinar Olsen, fra avd. 24 Harstad fikk ringen på forrige landsmøte) ble tildelt YTFs fagring, en heder som gis til tillitsvalgte som har gjort en utmerket jobb for medlemmene. Fagringene deles også kun ut på landsmøtene.

I sin avslutningstale benyttet dessuten forbundslederen anledningen til å takke og dele ut blomster til to tro tillitsvalgte som avsluttet sin tjeneste i ledende organer: Hans Peter Sørgerd i forbundsstyret og Per Kristiansen i kontrollkomiteen.



YTFs æresmedlemmer på ett brett, fra venstre: Aslak Riise, Erling Bakken, Frode Sælen, Arnold Tveit, Harald S. Eilertsen og Arnold Stenehjøm.



Jan Arne Laberget takker for fagringen han fikk. Også Steinar Olsen og Asbjørn Hærø fikk fagringer.



Forbundsleder Jim Klungnes takker Hans Peter Sørgerd og Per Kristiansen for innsatsen i henholdsvis forbundsstyre og kontrollkomité.



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**.



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



SKUFFENDE FORSLAG

FORSLAGENE SOM ER LAGT FRAM I ET HØRINGSNOTAT FOR NORSK IMPLEMENTERING AV EUS MOBILITETSPAKKE FOR GODSTRANSPORT, BÆRER PREG AV Å VÆRE ET PLIKTLØP FOR Å GJENNOMFØRE PAKKA SOM ET ABSOLUTT MINIMUM. YTF KREVER I EN HØRINGSUTTALELSE AT DET FULLE HANDLINGSROMMET MÅ UTNYTTES.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Det skal ikke lønne seg
å bryte regelverket»

Europaparlamentet vedtok 9. juli 2020 den såkalte mobilitetspakka som vil regulere godstransporten i Europa. De nye reglene gir en rekke tiltak for å bekjempe sosial dumping og fremme rettferdig transport og er derfor regnet som en stor seier for lastebilsjåførene og fagbevegelsen.

Fair transport

Implementeringen av mobilitetspakka i Norge vil medføre endringer i vegtrafikkloven og yrkestransportloven. Statens vegvesen har lagt fram forslag herfra i en høring, som den første av flere. YTF synes forslagene er skuffende. Vegvesenet foreslår kun det minimum av endringer som forordningene krever.

YTF krever at det gjennomføres tiltak som sikrer hovedformålet, nemlig å sikre gode vilkår for sjåførene og rettferdig konkurranse for transportbedriftene. Formålet er et unisont ønske

fra bransjen, og danner grunnlag for bred politisk enhet.

Tydligere tiltak

Vegvesenet tar utgangspunkt i nye krav til fartsskriver, noe som vil gjøre kontroll av regelverket lettere, men YTF understreker at en ny fartsskriver ikke må oppfattes som en erstatning for å innføre et fullverdig transportregister.

Tilsvarende savner YTF oppfølging av EU-kravet om at nasjonale myndigheter pålegges å ha regler som sanksjonerer ulike aktører i et transportoppdrag som vet eller burde vite at en leveranse innebærer brudd på regelverket.

YTF savner også en vurdering av hvilket handlingsrom norske myndigheter har til å gjøre regelverket gjeldende for alle varebiler, uavhengig av vekt.

Stilles til ansvar

Ellers støtter YTF endringsforslagene til Statens vegvesen, og er særlig positive til at det spesifiseres klart og tydelig at alle kontrollmetoder kan benyttes, at utstyr for manipulering er forbudt og at det kan ilegges bruksforbud når fartsskriver mangler eller er manipulert.

Det skal ikke lønne seg å bryte regelverket. Aktørene som har økonomisk interesse i ulovlig transport, må stilles til ansvar på en avskrekkende måte.



YTF var synlige i den store demonstrasjonen i Brussel våren 2019, noe som var med på å framtvinge mobilitetspakka som nå skal implementeres også i Norge.

FUNKSJONÆRENE: SETTER I GANG IGJEN!

«KORONAPANDEMIEN AVLYSTE ALLE FYSISKE SAMLINGER I HALVANNET ÅR, MEN NÅ SETTER VI I GANG IGJEN OG FORTSETTER PÅ DET VI STARTET FOR TO ÅR SIDEN I BERGEN», INNLEDET YTF-FUNKSJONÆRENES REGIONLEDER OVE HELLESETH PÅ HØSTENS PÅ HØSTENS TREFF I TRONDHEIM.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Om lag tjue deltakere hadde møtt på funksjonærenes todagers faglige og sosiale samling i Trondheim, som etter tilsvarende arrangementer i Oslo og Bergen i 2018 og 2019 nå må med rette må kunne kalles en tradisjon.

Samlingen er et viktig møtepunkt for funksjonærene, som representerer mange ulike stillingstyper, ofte fåtallige og spredt geografisk, og derfor ofte har liten mulighet til å treffe andre YTFere.

Siden årets samling var lagt som en forlenging av YTFs landsmøte, var samlingen så heldige å få besøk av den nylig gjenvalgte forbundsleder Jim Klungnes, som holdt en innledning om bransjens utfordringer.



Erik Bauge redegjør for valgkomiteens innstilling.

Samlingen fungerte også som årsmøte i det som formelt heter «YTF Funksjonær Landssammenslutning». Erik Bauge fra Bybanen i Bergen la fram



Olav Nergård, Ove Helleseith og Trine Hagen Helleland ble gjenvalgt til styret i YTF Funksjonær Landssammenslutning.

valgkomiteens innstilling som gikk ut på gjenvalg av alle styremedlemmene. Forrige årsmøte ble avholdt digitalt på Teams i januar.

ÅPEN DAG PÅ SANDMOEN

I FORKANT AV LANDSMØTET
ARRANGERTE YTF ÅPEN DAG
I BUSSDEPOTET SANDMOEN I
TRONDHEIM, HER OGSÅ MED
DELTADELSE AV FORBUNDSLEDER
JIM KLUNGNES OG AVTROPPEDE
FORBUNDSSTYREMEDLEM
FRA TRØNDELAGE, HANS PETER
SØRGJERD.



Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
JIM KLUNGNES

Det drøyt ti år gamle depotet er en krumtapp innen bussavviklingen i den trønderske hovedstaden, med ruvende administrasjonsbygg og servicebygg, dessuten rundt 30 mål med oppstillingsplasser for busser.

YTF fikk markert seg godt, blant annet med store veggplakater som opplyste at forbundet er det største for bussførere i Norge. Kake vanket det også, med innbydende marsipanlokk.



UNIBUSS FRIFUNNET – SAKEN ANKES

YRKESTRAFIKK SKREV I FORRIGE UTGAVE OM DEN SLOVAKISKE BUSSFØREREN JAN SOM GIKK TIL SAK MOT UNIBUSS FOR Å FÅ DØMT OPPSIGELSEN UGYLDIG ETTER AT HAN MISTET JOBBEN FORDI HAN IKKE MØTTE PÅ GRUNN AV KORONAKARANTENE. RETTEN FRIFANT BEDRIFTEN, MEN SAKEN ANKES NÅ TIL LAGMANNSRETTEEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Dommen kom 20.september, og flertallet fant det bevist med 2 mot 1 stemme at bussføreren måtte ha forstått at han ville bli oppsagt hvis han reiste til hjemlandet. Men dommen blir ikke rettskraftig, i og med at sjåføren anker både når det gjelder bevisvurderingen og rettsanvendelsen (jussen).

- Vi er uenig i domsresultatet, som innebærer at en dyktig og pliktoppfyllende sjåfør kan sies opp etter mer enn ti års tjeneste på grunn av at han reiser hjem til familien sin i ferien, sier YTF-advokat Josefine Wærstad i en kommentar.

- Retten ville ikke ta stilling til om

Unibuss burde strukket seg lengre for å tilrettelegge for de utenlandske sjåførene, men det mener vi at retten både kan og skal gjøre. Det blir nå opp til ankeinstansen å vurdere, sier Wærstad.

Flere liknende saker med bakgrunn i koronasituasjonen er berammet mot Unibuss, to fra YTF og to fra LO, etter hvor de aktuelle bussførerne – alle østeuropeere – er organisert.



Tapte, men anker.

DISKRIMINERING I ARBEIDSLIVET

FRA TID TIL ANNEN FÅR VI SPØRSMÅL FRA MEDLEMMER SOM LURER PÅ OM DE HAR BLITT DISKRIMINERT PÅ JOBB. DE FØLER SEG OFTE URETTFERDIG BEHANDLET.

I denne artikkelen gjennomgår vi den rettslige definisjonen på diskriminering. Vi tar også opp hvordan man kan hjelpe noen som føler seg diskriminert på jobb.

Hva er diskriminering?

Diskriminering betyr forskjellsbehandling. Man må ha blitt behandlet annerledes enn andre. Et eksempel på forskjellsbehandling er at én ansatt får innvilget ferie, imens en annen blir nektet.

Forskjellsbehandlingen må kunne lenkes til et såkalt diskrimineringsgrunnlag. Diskrimineringsgrunnlagene er:

- kjønn
- graviditet
- permisjon ved fødsel eller adopsjon
- omsorgsoppgaver
- etnisitet, herunder nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge og språk
- religion
- livssyn
- funksjonsnedsettelse
- seksuell orientering,

kjønnsidentitet eller kjønnsuttrykk

- alder
- deltidsansettelse
- midlertidig ansettelse
- medlemskap i arbeidstakerorganisasjon
- politisk syn

For eksempel, hvis nektelse av ferie skjer *fordi* arbeidstakeren har planlagt å reise på pilegrimsreise, er det årsakssammenheng mellom forskjellsbehandlingen og et diskrimineringsgrunnlag (religion).

Andre eksempler på diskriminering er:

- **Arbeidstaker blir degradert fordi arbeidstaker har meldt seg inn i en fagforening.**
- **Arbeidstaker får ikke jobben fordi vedkommende sitter i rullestol.**
- **Arbeidstaker blir utelatt fra møter fordi personen nærmer seg pensjonsalder.**

På illustrasjonen kan man se at både

forskjellsbehandling og diskrimineringsgrunnlag må være til stede for å utgjøre diskriminering.

Hva er ikke diskriminering?

Selv om forskjellsbehandling og diskrimineringsgrunnlag er til stede, kan forskjellsbehandlingen likevel være lovlig fordi den har et

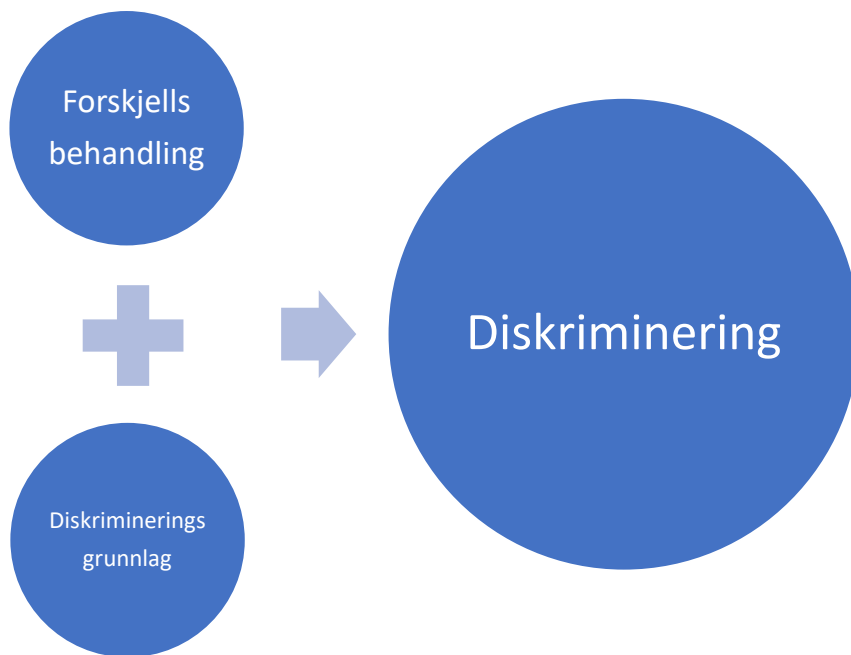
- **saklig formål,**
- **er nødvendig for å oppnå formålet,**
- **og ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den som forskjellsbehandles.**

For eksempel kan det i noen type stillinger være saklig å kreve at arbeidstaker er i stand til å utføre fysiske oppgaver som å løpe og løfte, for eksempel hvis man skal jobbe som politi. Det vil derimot være usaklig å legge vekt på funksjonsnedsettelse hvis det er snakk om en kontorjobb.

Det kan være vanskelig å avgjøre om diskrimineringen har et saklig formål.

Trakassering

Trakassering på grunn av et diskrimi-



neringsgrunnlag er forbudt. Trakassering betyr handlinger, unnlatelser eller ytringer som kan være krenkende, skremmende, fiendtlige, nedverdiggende eller ydmykende.

Med seksuell trakassering menes uønsket seksuell oppmerksomhet som kan være krenkende, skremmende, fiendtlig, nedverdiggende, ydmykende eller plagsom.

Arbeidsgiver plikter å forebygge trakassering og å følge opp trakassering som har funnet sted.

Lokale løsninger

Hvordan hjelpe noen som føler seg diskriminert eller trakassert? Det er lurt å kontakte tillitsvalgt fra start. Vi erfarer at lokale løsninger og god dialog med arbeidsgiver, gjerne i samarbeid med tillitsvalgt, skaper de beste løsningene.

En forutsetning for god dialog er at arbeidsgiveren har noe kjennskap til regelverket om diskriminering, at arbeidsgiveren tar problemet på alvor, og at konkrete tiltak blir iverksatt.

Den som varsler om diskriminering

eller trakassering på arbeidsplassen er beskyttet mot gjengjeldelse fra arbeidsgiver. Det skal være helt trygt å varsle.

Diskrimineringsnemnda

Hvis man ikke når frem lokalt, kan man be Diskrimineringsnemnda om å avgjøre saken.

Diskrimineringsnemnda er et nøytralt klageorgan som ble opprettet i 2018. Nemnda avgjør konkrete diskriminerings- og trakasseringssaker. Den kan pålegge stansing, retting, erstatning og oppreisning.

Det er cirka 9 måneder saksbehandlingstid i Diskrimineringsnemnda.

Hvis man ønsker å få sin sak behandlet i Diskrimineringsnemnda må man presentere saken skriftlig og legge ved tidsnære bevis. Det kan være møte-referater og e-poster. Man kan også føre vitner i Diskrimineringsnemnda. Typiske vitner kan være tillitsvalgt, kollegaer som har sett diskrimineringen, eller lege. Vitner er beskyttet imot gjengjeldelse fra arbeidsgiver. Sjekk www.diskrimineringsnemnda.no for mer informasjon.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



ANNIKEN
AUNE
Advokat-
fullmektig



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat



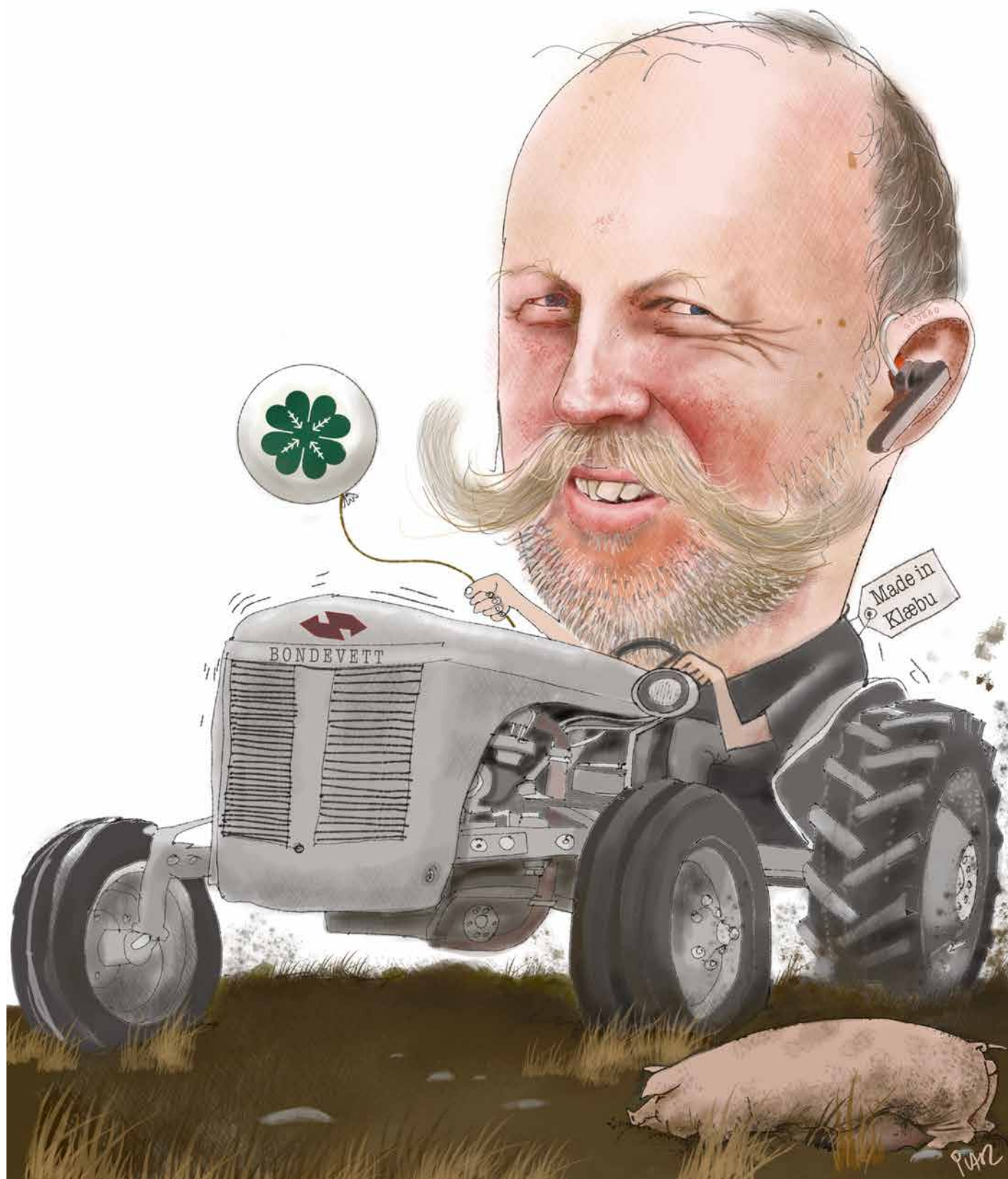
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



SUNT BONDEVETT

«Å ha et langsiktig perspektiv på fagforeningsarbeidet er viktig. Resultatene er ikke noe man høster en gang for alle», sier YTFs busstillitsvalgte i Namsos, Ole Moen. Han har lang erfaring som bonde og vet det meste om avl og innhøsting.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

- Jeg er født sjetten i sjetten seksti – 06.06.60. «Det var mye sex», pleier damene å fleipe. «Ja, men mye null også», svarer jeg. Da rødmer de, ler Ole Moen.

Som det framgår av fødselsdatoen, er Ole en voksen kar. Likevel var han et relativt ukjent navn da det viste seg at valgkomiteen på landsmøtet hadde innstilt ham til det nye forbundsstyret. Så hadde han også kun vært tillitsvalgt i et drøyt år. Selv om ingen betvilte at mannen er kvalifisert, fant delegatene

ut at trønderen i denne omgangen fikk nøyse seg med å bli vara.

Yrkestrafikk ble imidlertid nysgjerrig, det er jo ikke hverdagskost at en relativt fersk kandidat (moden alder til tross) innstilles til forbundets ledende organ.

Sjåfør som seksåring

Ole vokste opp på et småbruk i en søskenflokk med tre søstre på Klæbu nær Trondheim. Her har folk bodd siden norrøn tid, navnet er sammensatt av *kleppr* som betyr ås og *bú* - bygd. Her drev faren i tillegg landhandel, og gården var et naturlig samlingspunkt for barna i bygda.

- Da jeg var seks kjøpte far traktor, en Ferguson TE20 Gråtass. Farfar og jeg skulle ut og plukke stein, men han

ville ikke kjøre, så da havnet jeg bak rattet og der ble jeg værende. Tre år senere hadde jeg fylt opp hengeren med ved, men så sto en fremmed bil på tunet. Jeg durte inn i huset og forlangte at bilen måtte flyttes, fordi jeg skulle rygge inn til vedbua. «Vet du hvem du snakket til?» spurte faren min etterpå. «Det var lensmann!»

- Så en traktorfører på ni år var godtatt av øvrigheta?

- Nja, så lenge jeg holdt meg på gården. Forresten var det av og til nødvendig å kjøre et par hundre meter langs landeveien, og da ble jeg stoppet av lensmannen, men han vinket meg videre etter å ha hørt hvor jeg skulle. «Men pass deg for UP», formante han.

Ville bli bonde

Så skulle man tro at denne historien peker klart i tidlig motorinteresse og karriere som yrkessjåfør, men dette benekter han.

- Jeg er kun interessert i motor som verktøy, men er ikke spesielt glad i å kjøre.

«NKF var for meg «Norges Kjøtt- og Fleskesentral». NRAF framsto ikke mye bedre, her ble assosiasjonen «Norsk Rødt AvlsFe». Avl er jo fremtiden.»

«Det var en tøff og slitsom jobb, både fysisk og psykisk. Til slutt måtte jeg bruke begge hender rundt koppen for ikke å søle ut kaffen.»



Nei, yrket som bonde var det som fenget den unge trønderen, som valgte utdanning innen landbruk.

- Jeg tok over driften av gården da jeg var nitten, men den var ikke stor nok til å brødfø seg på. Dermed ble det mye attåt. Han ramser opp: Snøbrøyting i kommunen, skogsdrift for naboer, kjøring av skurtresker for folk i bygda, innimellom også takteking. Slik holdt han på i tretten år.

- Jeg har alltid jobba mye.

Aktiv ungdomspolitiker

Sytten år gammel havnet han dessuten i politikken.

- Jeg var på et valgmøte med Per Borten, noe som resulterte i innmeldelse i Senterungdommen. Far betalte kontingenten. Først lenge etter fikk jeg greie på at han var høyremann, noe som viste at jeg hadde en far med et åpent sinn. Akkurat det var godt å vite.

Ole gjorde suksess i ungdomspartiet, der han ble leder av lokallaget og organisatorisk leder i fylkeslaget. Da han ga seg som ungdomspolitiker ni år senere var fylkeslaget vokst fra ett av de minste til landets tredje største.

- Vi var høyt og lavt, brukte telefon og reiste rundt på møter. En gang skulle vi ut på Hitra, der et voldsomt uvær herjet med regn og glatt føre. Vi forsto at mange ville bli forhindret

fra å komme, likevel hadde flere enn tretti trosset stormen. Derfra dro vi videre til Frøya, og så til Røros. Underveis sank temperaturen fra +12 til -27. Jeg hadde med en sommerkledd kar fra Oslo, som frøys stygt. To år senere ble en proposisjon lagt fram om veiene på Vestlandet, og for å vise frem hvor dårlige veiene på Vestlandet var brukte de et bilde av bilen vår på Frøya som illustrasjon for å vise hvor ille forholdene var, ler Ole.

En gang ble han invitert til middag i hovedstaden av selveste landbruksministeren. Saken handlet om en uløst konflikt om eierskapet til en øy i Nidelven, hvor verken kommunen eller fylket klarte å bli enige og Moens råd ble tatt til følge.

- Det gjelder å være lagspiller, bygge opp et kontaktnett av folk som vil være med og gjøre en innsats og gi folk trua på at det er mulig å få til noe. Tida i Senterungdommen var spennende og lærerik, og erfaringene har jeg siden videreført i YTF.

Skytteren og friluftsmannen

Ole er også aktiv konkurranseskytter i DFS og er ofte og se på konkurranser rundt om i Trøndelag. Også her har han hatt tillitsverv og det var da han fant logoen som er blitt hans varemerke, som han har tatt med seg til YTF.

Jakt og friluftsliv er andre viktige aktiviteter og mang en elg har falt foran ham, nå i høst fikk han sitt største

trofe med en 20-spørs okse på 315 kg. Så ofte Ole har muligheten, er han å se på en fjelltopp eller to sammen med sin samboer Inger Lise Brekkan.

Norsk Rødt AvlsFe

På midten av nittitallet skadet han hånda og ble tvunget til å skifte jobb. Da begynte han å kjøre buss i Trondheim Trafikkselskap. Her kom han i kontakt med fagbevegelsen, men forbundenes forkortelser vakte muntre assosiasjoner for den unge bondemannen.

- NKF var for meg «Norges Kjøtt- og Fleskesentral». NRAF framsto ikke mye bedre, her ble assosiasjonen «Norsk Rødt AvlsFe». Avl er jo fremtiden.

I praksis opplevde han likevel avgjørende forskjell på de to forbundene.

- Kommuneforbundets ledende tillitsvalgte snakket om arbeidsgiveren som «fienden» og «motstanderen», mens folka i NRAF (senere YTF) heller brukte ord som «motpart» eller «samarbeidspartner». Det siste var musikk i ørene mine, så jeg hadde ikke annet valg enn å organisere meg i Rutebilarbeiderforbundet.

I fem år kjørte han bybuss i Trondheim.

- Det var en tøff og slitsom jobb, både fysisk og psykisk. Til slutt måtte jeg bruke begge hender rundt koppen for ikke å søle ut kaffen.

Arbeidsgiveransvar

Ole Moen giftet seg med ei jente fra Hitra og de fikk to barn, ei jente og en gutt. Sammen kjøpte de en bondegård på Overhalla i Namdalen. Den drev de fram til 2017, og kunne på det meste skilte med tjuve årspurker og femti melkekyr.

- De siste femten åra hadde vi faste ansatte. Jeg har derfor vært arbeidsgiver og har sittet på andre siden av bordet, noe som har gitt meg den nyttige evnen til å se arbeidslivsspørsmål fra begge sider.

Gårdslivet var spennende og lærerikt. Men etter hvert gikk de lei av altfor mye arbeid og altfor dårlig inntekt. Da var veien kort til Namsos for på nytt å ta plass bak bussrattet.

- Jeg ble advart om at det kunne være ganske tøft å være YTFer der, vi fikk regelrett kjefte og ble skjelt ut som «gulinger» og det som verre var. Hatstemninga hadde visstnok røtter fra vinterlekene i Lillehammer i 1994, der Transportarbeiderforbundet (Nå Fellesforbundet) som følge av en konflikt med oppdragsgiveren nektet medlemmene sine å kjøre. Dette falt sjåførene tungt for brystet, og mange meldte seg over til YTF, noe som igjen skapte

ondt blod. Jeg fikk fort høre at «YTF var bare tull og ikke noe til hjelp».

Perfekt uravstemning

I juli 2020 ble Ole tillitsvalgt og det gikk ikke lang tid før han fikk streiken i fanget. Her sto sjåførene sammen uansett forbund, i hvert fall fram til avstemningen om hvorvidt streiken skulle avsluttes.

- Som tillitsvalgt hadde jeg ikke samvittighet til å anbefale medlemmene å stemme nei, når faren var overhengende for at en tvungen lønnsnemnd ville gi et langt dårligere resultat enn det anbefalte forslaget. Den risikoen trengte vi ikke ta, sier Ole med overbevisning, men legger til at han også synes at det knappe ja-resultatet i uravstemningen var bortimot perfekt.

- Det går ikke an å få et mer fantastisk resultat ut av en streik. At ja-flertallet var på mindre enn hundre stemmer er et skikkelig varselskudd, som viser at streikeviljen er stor foran vårens lønnsoppgjør. Nå gjelder det for oss å være kløktige og spille kortene våre godt. Egentlig burde arbeidsgiverne forstå at de er minst like avhengige som oss av å få høyere lønninger i bransjen. De sliter med å få tak i sjåfø-

rer og betaler store summer hvert år i bøter, som heller burde gå til lønninger og heldidsstillinger.

Seks ganger så mange

Siden har Ole Moen arbeidet jevnt og trutt med små og store saker i YTFs avdeling 17, alt fra korrigerende av planer, koronatiltak og diskusjon om åpen fordør, kollisjonssikkerhet, prøvetid, moduler og fagbrev og toaletter. I november etablerte han en facebookside som har blitt en suksess med nesten daglig informasjon om stort og smått. Medlemstallet økte jevnt og trutt, og etter fjorten måneder som tillitsvalgt kunne Ole oppsummere at antallet YTF-ere var seksdoblet i Namdalen.

- Inkludering er avgjørende, og det som for enkelte kan fortone seg som filleting kan bety mye for andre.

For tiden er *ressursgrupper* noe han arbeider mye med og har tro på, der ulike deler av YTF kan lære av hverandres erfaringer. Trøndelag som pilotprosjekt for YTF ble en suksess og når Håvard og Tor Arne starter nye ressursgrupper deltar Ole på teams med sitt powerpoint-innlegg om «ordets makt».



Oledefar Ole Moen og yngste Ole Moen. «Vi var fire som het Ole i rekkefølge – oldefar, farfar, far og meg.»



På toptur med samboeren Inger Lise Brekkan.



Bussjåføren holder seg i god fysisk form, og YTF er med også på toptur.



«Egentlig burde arbeidsgiverne forstå at de er minst like avhengige som oss av å få høyere lønninger i bransjen.»

Respekt og anerkjennelse

Relasjonene til Fellesforbundet er også bedret, og i slutten av mars i år ble det avholdt et forsoningsmøte der alle ble enige om ikke å sjikanere eller trakassere hverandre. Samtidig ble forbundene enige om ikke å bombardere sjåførene med reklame eller vervearbeid på spiserommet i Namsos.

- At erfarne medlemmer av Fellesforbundet etter at jeg har vært i møter med ulike instanser kommer til meg og sier at «når du er fornøyd, er vi andre fornøyd også», tar jeg som et tegn på anerkjennelse.

-Stadig flere av medlemmene i fellesforbundet har innsett forskjellen mellom YTF og dem og meldt seg over til oss og flere kommer etter.

Ved blant annet å bruke erfaring og pondus fra Senterungdommen og som arbeidsgiver, har Moen også bygget relasjoner med sjåførenes nye arbeidsgiver Vy, med administrasjonsselskapet AtB og andre offentlige instanser.

- Som resultat ble jeg invitert til et møte med Trøndelag fylkeskommune, AtB, Namsos kommune og Trondheim havn for å diskutere problemstillinger

rundt Namsos skystasjon. Møtet ble til og med skjøvet ut en time i tid for at jeg – en vanlig bussjåfør - skulle rekke fram etter skiftet. På møtet ble planene frem til da vraket til fordel for planene som Ole kom med, og partene begynte raskt å fordele arbeidsoppgaver. I ettertid sender de mailer og forteller når ting er satt i bestilling og når ting er utført. Dette handler om respekt, ikke for meg, men for YTF som samarbeidspart, avslutter Ole Moen beskjedent.



Ole Moen på talerstolen under landsmøtet i Trondheim, der han ble valgt som vara til forbundsstyret.



YTF-tillitsmannen inspiserer den første nye Volvo 9700 som ankom Steinkjer i sommer.



Skytteren, sjåføren og bonden – slik han presenterer seg på Facebook.



«Ælgjægeren» felte sitt heftigste bytte nå i høst, en 20-spirs okse på 315 kg.



YTF
MIDT I BLINKEN
FOR DEG

Logoen Ole bruker i YTF-sammenheng.

GUNNAR HEGGERNES

DET BLE EN TRIST DAG DA VI BLE FORTALT AT VÅR TIDLIGERE KOLLEGA I BERGEN NORDHORDLAND RUTELAG VAR GÅTT BORT. HAN SOVNET STILLE INN PÅ LINDÅS BU OG SERVICESENTER DEN 6. AUGUST 2021.

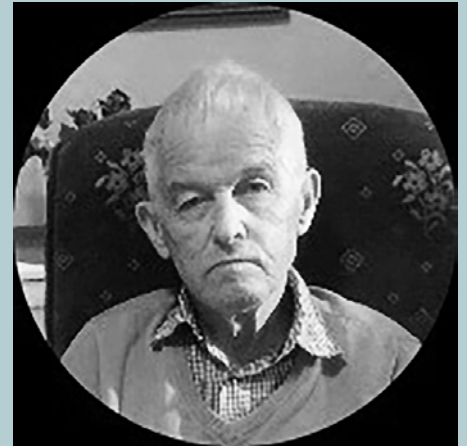
Gunnar var en dyktig bussjåfør med godt humør. Om sommeren kjørte han turbuss for BNR – Runway.

Han ble tidlig opptatt av organisasjonslivet og ble medlem i Norsk Rutebilarbeiderforbund (nå Yrkestrafikkforbundet) 1. november 1973. Han tok på seg regnskapet i avd. 4, noe han

fikk honnør for. Senere ble han revisor for YTF avd. 2 Hordaland. Da han ble pensjonist, ble han med i YTF Pensjonistforening.

Våre tanker går til familien og vi lyser fred over hans minne.

Arnold Tveit



KOLBEIN TOTLAND

YTFS ÆRESMEDLEM KOLBEIN TOTLAND (FØDT 13. DESEMBER 1930) MELDTE SEG INN I NRAF I 1958 OG STO SOM MEDLEM TIL SIN DØD I 2021.

Han ble valgt inn i forbundsstyret i NRAF på landsmøtet i 1968, som sekretær. I august 1969 rykket han opp som nestformann etter at Magne Elsrud sluttet i forbundet tjeneste. Totland var nestformann frem til landsmøtet i 1984. Han ble utnevnt som æresmedlem av NRAF/YTF for sin innsats lokalt og sentralt i forbundet.

Kolbein Totland er en viktig person i forbundets historie, og i boka Yrkestrafikkforbundet 1955-2005 blir Kolbein Totland sitert ved flere anledninger:

«En av årsakene til at forbundet gjorde det så bra når de først kom i gang, skyldtes den åpne kanalen ut til medlemmene. Det at alle kunne ringe direkte til kontoret og at ledelsen var villig til å reise ut til medlemmene. Alle avdelingene fikk jo minst ett besøk hvert år.»

Vi lyser fred over Kolbein Totlands minne.

Arne Danielsen

MED TANKE- GODS I LASTEN

ERIK SØVIKS «LASTEBILHISTORIER» ER EN BOK SOM VIRKELIG ER VERDT Å LESE FOR ALLE SOM MÅTTE HA NOEN SOM HELST INTERESSE AV LASTEBILHISTORIE. BOKA ER BÅDE VELSKREVET OG MORSOM, OG HAR ALT GÅTT SIN SEIERSGANG BLANT GODSSJÅFØRENE.

«Så du trodde jeg var død, hva? Hah!»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det startet med en melding på Facebook, der journalistkollega Svein-Ove Arnesen fra tungt.no og TransportMagasinet fortalte at sommerjobben hans var å hjelpe Erik Søvik med å lage bok. Søvik var stjerneskribent i TransportMagasinet på nittitallet med spalten «I gamle spor» og hele bransjen etterlyste en bok av ham. Han hadde brukt 25 år på å samle gode historier fra tida som lastebilsjåfør på 70-, 80- og 90-tallet, men ikke riktig klart å gi ut stoffet i bokform.

Døde etter utgivelsen

I sommer gjorde Arnesen et

portrettintervju med Erik Søvik, og opplevde at han var svært syk av kreft og nok ikke hadde lenge igjen. Dermed gjorde de to en avtale om at Arnesen skulle hjelpe ham med å gjøre ferdig boka. Noe som også skjedde.

På ei transportmesse i begynnelsen av september var boka rykende fersk fra trykkeriet og solgte som varmt hvetebrød. Flere hundre personer var innom salgsboden til Svein-Ove Arnesen og handlet. Mange godord vanket også. Den forestående utgivelsen var også med å holde Erik Søvik oppe gjennom sommeren, og da datteren ga ham det første eksemplaret i hånda var han stolt og glad. Ikke lenge etter var det dessverre slutt.



Verre var bedre

Nå står «Lastebilhistorier» igjen som Søviks ettermæle, og bedre kan det knapt nok bli. 35 korte, sanne historier som ikke trenger å gå omveien om hodet for å treffe hjertet. Tiårene han var på landeveien i hele Europa var gullår for eventyrlystne lastebilsjåførere. Veien ble levebrød, sykdom og medisin. Perioden var også svært myteomspunnet, og Erik Søvik var en del av det hele med ferjefyll og sørstatsflagg i capsen.

Samtidig formulerer han observasjonene sine på en måte som elegant vitner om at lastebilyrket var langt mer enn Convoy, selv om konvoiene også er med. Som når han slår fast at den forslitte frasen om at «ingen-ting er som det var» lar seg

tolke på tre måter:

Det har blitt verre.

Det har blitt bedre.

Det har blitt bedre, men det var bedre å ha det verre.

Og nettopp disse tre perspektivene gjennomser boka, gjerne huler til bulter og om hverandre.

Forfatteren er høyt og lavt i egenskap av sjåfør, fra dunkle klaustrofobiske kirker i Frankrike til vel så dunkle, men langt fra klaustrofobiske kneiper i Hamburg. I boka finner du beretninger om - bokstavelig talt - tolle-re og syndere samt diverse nødvendighetsartikler som wunderbaum, falske Rolexer og trestjerner konjakk i plastglass. Og biler, selvføl-

gelig. Eneste som mangler er strengt tatt fagforeninger, men det får gå for denne gang.

Lastebil med svart sjel

Selv falt vi kanskje særlig for historien om «Svinet», som altså er en lastebil – «en bastard lastebil med svart sjel»:

«Kanskje var denne kjøreinnretningen en slags «macho-bil». En som forlangte røsk og spark og ellers hardhendt behandling. I så fall var den kommet i gale hender med meg som sjåfør, og muligens var dette årsaken til vårt gjensidige hat-forhold.»

Deretter brettes duellen på liv og død ut mellom mann og maskin. Og nett som forfatteren er sikker på at han har vunnet for godt og

at «Svinet» er på vei til de evige skraphauger, dukker bilen opp igjen, ombygd og i forkledning:

«Det hele var som i en skrekkefilm der det onde gjenoppstår lenge etter at man tror det er utryddet. Så du trodde jeg var død, hva? Hah!»

Kanskje forfatteren kan påberope den samme udødeligheten gjennom bokutgivelsen? Så kan dere jo gjette på hva slags bilmodell det var snakk om. Dere får lese sjøl, eller gi den i julepre-sang. Boka er dessuten rikt illustrert med fotografier og forfatterens egne tegninger, og kan bestilles her:

[Lastebilhistorier | Veteranlastebilboka - boka om gamle lastebiler.](#)

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
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



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



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



MARIUS TRØELAND
Advokat
marius@ytf.no



ANNIKEN AUNE
advokat- fullmektig
anniken@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



PÅ TIDE Å SNAKKE OM LØNNA!

SÅ LENGE LØNNS- OG ARBEIDS-FORHOLDENE ER SÅ PRESSET SOM DE ER I LASTEBILBRANSJEN, KOMMER MAN IKKE TIL Å LØSE REKRUTTERINGSPROBLEMENE. ANTAKELIG BLIR DET VERRE.

Sjåførmangelen i Europa får mye medieomtale for tiden. Der hevdes det at det mangler om lag hundre tusen sjåførere i Storbritannia.

Hvor er de blitt av? Ikke mange land melder om ledige yrkessjåførere rundt i Europa. Tvert om anslås at Europa totalt mangler omkring 400 000 lastebil-sjåførere. Mest sannsynlig har sjåførene i Storbritannia blitt absorbert av lastebilnæringa i andre europeiske land, fordi det mangler sjåførere overalt. Øst-europeerne har dratt, enten hjem eller til andre mellomeuropeiske land. Når de så returnerer, virker det som om de lett får arbeid og en lønn som nærmer seg lønnsnivået vi har i vest. Et godt eksempel er Litauen, som må importere sjåførere lenger østfra, ofte fra Ukraina og Russland. Dette er godt dokumentert i YTFs grenseundersøkelse.

I Norge anslås det at det vil mangle mellom 10 000 og 25 000 yrkessjåførere de neste ti årene. Sjåførmangelen kommer også her til å vokse dersom vi ikke får gjort noe med lønns-, pensjons- og arbeidsforholdene.

Siste mulighet

Det er grunn til å merke seg hva av-troppende formann for Vognmandslauget i Danmark, Jørgen Kjeld Jensen sier til lastebilmagasinet.dk 6. oktober: «Nu er en kraftig lønforhøjelse sidste mulighed». Dette kommer altså fra en leder i den danske interesseorganisasjonen for lastebileiere.

Jensen forteller om lastebilselskaper

som må takke nei til oppdrag på grunn av mangel på sjåførere. Tidligere har han ikke har vært blant de ivrigste talsmenn for å øke lønna til sjåførene, men begrunner nå behovet for lønnsøkning blant annet med forsyningssikkerhet, kvalitet og kostnader ved upålitelig leveranse. Når arbeidsgiverne til nå «har prøvd utallige kampanjer og tiltak, utenom lønn, for å få flere sjåførere og lærlinger til faget, så ser jeg lønna som en av de siste mulighetene».

Også norsk lastebilnæring ser ut til å innse at dårlig rekruttering av yrkessjåførere er et vedvarende og økende problem. NLF har mange gode tanker om rekruttering, men nevner ikke det viktigste: Lønna. Det virker heller som om de synes lønna øker for fort og for mye!

Stadig flere lastebileiere også i Norge melder at de må takke nei til oppdrag på grunn av sjåførmangel og tar til orde for et lønnsloft. DSV har allerede varslet prisøkning begrunnet blant annet med sjåførmangel. Ledelsen i Hålogaland Transportselskap mener Storbritannia er en viktig påminnelse og at lønna bør heves med 100 000 til 150 000 i året.

«Døgnfluer»

En sjåførskololeærer i Harstad er bekymret for at mange unge som utdanner seg til yrkessjåførere forsvinner fra yrket igjen etter kort tid. Han kaller dem «døgnfluer». «Betingelsene er alt for dårlige» sier han til Harstad Tidende. «I Norge har vi verdens beste sjåfør-utdanning, men lønna har ikke fulgt med».

Det er grunn til å anta at også mer erfarne sjåførere forsvinner fra bransjen. Alt for lenge har import av sjåførere til minstelønnsatser holdt det norske lønnsnivået nede. Den norske «makslønna» har stått stille i mange år. Arbeidsgivere har dekket seg bak argumentet som at makslønna er bedre enn tarifflønna. «Du får tarifflønn eller bedre». Situasjonen næringa er i nå har

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



lastebileierne selv vært med på å skape.

Det er de samlede vilkårene som teller. Lastebil-sjåførene fortjener både bedre lønn, en arbeidsdag å leve med og AFP-ordning. I et så krevende yrke klarer ikke alle seg til pensjonsalder. Yrkessjåførene «definerer» på mange måter begrepet sliter. De ofrer mer enn de fleste yrkesutøvere.

Å basere seg på utenlandsk arbeidskraft ser ut til å være en risikofylt strategi. «Easy come, easy go.» Norsk lastebilnæring kan ikke bare satse på strengere regler, mer kontroll og håndhevelse. Bransjen må også kunne levere. Da trenger de sjåførere og for å få det må de tilby attraktive lønns- og arbeidsbetingelser.

Vil du lese mer om hva den danske lastebileierhøvdningen mener? Du finner artikkelen her: <https://lastbilmagasinet.dk/artikler/debat-c61/vognmand-om-chauffoermangel-nu-er-en-kraftig-loenforhoejelse-sidste-mulighed-p54051>

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

RIK PÅ BEKYMRING

Jeg har brukt masse krefter til ingen nytte. Jeg vet ikke hvor mange timer som har gått med til dette. Det har vært helt unyttig. Hadde jeg fått betalt for denne jobben hadde jeg hatt Jaguar i hagen, hytte på landet og lekter på Aker brygge. Hadde dette arbeidet vært betalt hadde jeg også hatt yacht på fjorden, mannskap og servitører.

Jeg har drevet med dette i årevis. Det tar mer og mer tid. Det stjeler tid og krefter. Nå er det slutt. Jeg kan ikke drive med dette lenger.

Så Kwartbasen lurar på hva denne ubetalte og plagsomme jobben er!

Dette er verdens mest utbredte jobb, herr Kwartbas. Det sysselsetter store deler av verden. For mange land har det blitt et helseproblem. Noen jobber seg syke av dette.

Jeg er bekymret, herr Kwartbas. Det er det som er den plagsomme jobben. Jeg gruer meg for nye oppdrag. Det er det som plager meg. Jeg bruker mer tid og energi på bekymring enn på selve jobben. Jeg har brukt 1000 kalorier på å grue meg til kveldsskiftet, og bare 100 kalorier på selve jobben. Jeg svetter foran nattsiftet, men nyter selve jobben. I hele høst har jeg tenkt å sjekke kjettingene, men selve jobben tok et kvarter.

Den norske stat taper milliarder av skatte kroner på dette energisluket. Kreftene våre går rett i jordledningen og forsvinner i jordsmonnet. De rødgrønne kameratene i regjeringen klarer ikke å koble disse ledningene riktig. Det er heller ikke noe departement for energi på avveie. Det meste av energien går til spille, før den blir solgt. Jeg bruker mer energi på

«Jeg bruker mer tid og energi på bekymring enn på selve jobben. Jeg har brukt 1000 kalorier på å grue meg til kveldsskiftet, og bare 100 kalorier på selve jobben.

bekymring enn på selve jobben, herr Kwartbas. Det er det som er problemet.

Nå er det slutt. Dette kan ikke fortsette. Jeg har ikke mer tid til betalt arbeid, herr Kwartbas.

Det er slutt på gratisarbeidet. Det er slutt på bekymring til ingen nytte. Jeg bruker ikke mer tid på dette.

Jeg skal bruke et kvarter hver dag til aktiv bekymring med blokk og blyant. Bekymringene skal sorteres og mange av dem skal kastes i søpla. Det skal selvfølgelig skje i arbeidstiden. Nå skal jeg ha lønn for strevet.

Ha en bekymringsfri dag!

Gladiola