

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

06/2021



SIKKERHETSKONFERANSEN I BODØ

S 4


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



I DET 21. ÅRHUNDRE ER DET
UHØRT OG SKAMMELIG AT EN
YRKESJÅFØR SOM TILBRINGER
HELE ARBEIDSDAGEN BAK
RATTET IKKE SKAL VÆRE
BESKYTTET AV DE SAMME
BESKYTTELSESMEKANISMENE
SOM I EN MODERNE PERSONBIL.
MEN SÅNN ER DET ALTSÅ, IKKE
BARE I NORGE, MEN ANTAKELIG I
HELE VERDEN.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Vi gir oss ikke før
sikkerheten er forsvarlig»

EN STERK KONFERANSE

Nettopp derfor var YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet som ble avviklet i Bodø første helgen i november så viktig og avgjørende. Her møttes representanter for alle deler av bransjen til utveksling av erfaringer og diskusjoner om løsninger. Vi er i hovedsak enige om hvor vi vil, og kan samle oss om hva vi er enige om.

Stor takk

Alle deltakere og bidragsytere fortjener en stor takk for innsatsen. Takk også til arrangørene, det utrettelige styret i YTFs region Nordland; Svein Roger Skoglund, Magnor Olsen og Rune Pedersen. Takk til Bussmagasinet's Tom Terjesen som ledet den busstekniske sekvensen. Undertegnede er beæret over å bli gitt anledningen til å hjelpe til.

Dessuten en stor takk til alle de engasjerte bussjåførene i salen, og særlig til kollisjonsskadde Simen Brænden fra Nafstad med frue Anne som stilte sporty opp sammen med tillitsvalgt Marianne Nattestad og satte det menneskelige alvoret på dagsorden.

Kampen fortsetter

Denne utgaven av Yrkestrafikk er for en stor del viet konferansen. Her er en politisk oppsummering på sidene 4-6, intervju med Robert Hartvikøy som først tok opp saken i YTF på side 7, portrettintervju med Simen Brænden på sidene 26-29 og kommentaren til forbundsleder Jim Klungnes på side 35.

Langt mer kunne vært skrevet, men vi er på ingen måte ferdige verken med konferansen eller saken. Mer vil følge i kommende utgave. Vi gir oss ikke før sikkerheten er forsvarlig. Avgjørende

nå er at alle aktører fortsetter å snakke sammen og holde oppe det politiske presset; fylkeskommunalt, nasjonalt og internasjonalt.

Riktig god jul!

Nå har til og med NHO begynt å føle på kroppen at for å få ansatt dugelige sjåfører er det nødvendig å betale ei lønn å leve av. Det burde jo love godt for vårens tariffoppgjør. Vi har uansett nok å slite med. Koronaen gir seg ikke og kommer i nye utspekulerte varianter. Og når nettene blir lange og kulda setter inn, stiger strømprisene til himmels. La oss alle huske på at dette ikke skyldes noen naturlov, men at noen har bestemt at det skal være sånn.

Godt vi har et sterkt og samstemt YTF, slik det ble manifestert på landsmøtet i høst. For meg framstår viktigheten og nødvendigheten av fagbevegelsen som klarere og klarere. Redaksjonen benytter anledningen til å ønske alle YTFere og andre lesere en velsignet jul. Så fortsetter vi kampen for ei lønn å leve av og et arbeid å leve med til neste år.

Arne

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.



| | |
|--|----|
| «Kan vi ikke leve med» | 4 |
| Stifinner for sikkerhet | 7 |
| Bilbergere er ikke som vanlige sjåførere | 8 |
| Om spill og streik | 10 |
| Mangler kunnskap eller vilje? | 12 |
| Sosialt logistikkårsmøte i sørvest | 14 |
| Stort og smått | 16 |
| Minnenens fergereise | 18 |
| Leserbrev | 22 |
| Advokatene: Turnusarbeid | 24 |
| «Skulle ønske alt var ansles» | 27 |
| Yrkestrafikk brøt god presseskikk | 31 |
| Ruvande rutebilhistorie frå Agder | 32 |

Forsidefoto: Marina Heyerdahl

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.



Fagpressen

«KAN VI IKKE LEVE MED»

VÅR NYE SAMFERDSELSMINISTER JON-IVAR NYGÅRD (AP) KOM MED EN TYDELIG POLITISK FØRING I SIN HILSNINGSTALE TIL YTFS STORE KONFERANSE OM KOLLISJONSSIKKERHET I BODØ I NOVEMBER: VI MÅ JOBBE BÅDE INTERNASJONALT, NASJONALT OG GJENNOM ANBUD FOR Å BEDRE SIKKERHETEN!

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

På grunn av regjeringsskiftet ble invitasjonen til samferdselsministeren sendt på kort varsel, og han rakk derfor ikke å komme personlig, men sendte en hilsen til forsamlingen på video. Her roste han først bussjåførene for å gjøre en viktig jobb, før han gikk inn på at det hadde vært en del stygge frontkollisjoner med buss. «Det kan vi ikke leve med», sa Nygård med ettertrykk, og ba konferansen være trygg på at denne saken er noe regjeringen tar på alvor.

Statsråden sa at for det første var det nødvendig å få på plass internasjonale krav til kollisjonssikring i buss. Dette var tatt opp tidligere uten hell, men han poengterte at det ikke var snakk om å gi seg, men fortsette arbeidet sammen med andre land som delte vår oppfatning.

Kortsiktige tiltak

Vi er nødt til å tro at dette vil føre fram, men det kan ta lang tid, derfor trenger vi også kortsiktige tiltak, understreket han, og fortalte at han hadde bedt Statens vegvesen om å se på mulige nasjonale tiltak for å bedre kollisjonssikkerheten på buss i Norge. «Det kan utgjøre en forskjell» sa Nygård.

I tillegg la han vekt på at fylkeskommunene allerede i dag har muligheten til å stille krav til sikkerhet i sine anbud, og visste at flere fylkeskommuner allerede gjør det. «Det kan og må bli enda bedre.»

Samferdselsministeren oppsummerte til slutt nødvendigheten av å jobbe både internasjonalt, nasjonalt og gjennom anbud: «På den måten håper vi at sikkerheten for bussjåførere vil bli langt tryggere enn i dag, og at alle skal kunne føle seg trygge på jobb.»

Fortere enn svint

Statsråden fikk følge av opposisjonens representant på konferansen, Frem-

skrittspartiets Lars-Peter Solås, som poengterte at i tillegg til et langt europeisk løp hastet det med å gjennomføre nasjonale krav.

- Vi er opptatt av sikkerhet. Det beste er en europeisk standard, men landene der ute virker ikke for å innføre nasjonale krav. Det haster! Derfor må vi få satt i gang fortere enn svint, sa en engasjert Solås.

Fremskrittspartiets representant sa at de sto klare til å støtte regjeringen for å få på plass et regelverk med nasjonale krav til busser i løyvetransport i Norge. Han mente at regelverket var en smal sak å få på plass og siterte en artikkel i Fri Fagbevegelse som slo fast at alle partier på Stortinget er enige om å bedre sikkerheten for bussjåførene.

- Der står vi fjellstøtt. Vi har ingen å miste, avsluttet Solås.

Sterk opplevelse

YTFS store konferanse om kollisjonssikkerhet i Bodø 6. og 7. november ble

«Samferdselsministeren ba konferansen være trygg på at denne saken er noe regjeringen tar på alvor.»



Bussjåfør Simen Brænden ble stygt kvestet under ulykken på Nafstad i 2017. Her sammen med YTFs lokale tillitsvalgte Marianne Nattestad. Les mer i portrettet av Simen Brænden på side 26. Foto: Marina Heyerdahl

en sterk opplevelse både menneskelig og faglig. Konferansen i Bodø var svært bredt sammensatt, med bussjåfører, tillitsvalgte, politikere, administrasjonsselskap, interesseorganisasjoner, havarikommisjonen, arbeidstilsynet, operatører og busprodusenter. Mange erfaringer ble utvekslet, og det hersket stor enighet om at kollisjonssikkerheten for bussjåfører ikke var bra nok i dag og måtte forbedres til samme nivå som lastebiler og personbiler.

Konferansen ble åpnet av Bodøs ordfører Ida Pinnerød, før YTF-tillitsvalgt bussjåfør Marianne Nattestad og bussjåfør og trafikoffiser Simen Brænden fra Nafstad-ulykken i 2017 gjorde et sterkt inntrykk ved å fortelle om hvilke menneskelige belastninger og lidelser det sterkt mangelfulle kollisjonsvernet for bussførere kan forårsake. (Les mer om dette på sidene 26-29, der Simen Brænden portretteres.)

Sikkerhet ruler økonomi

Ruter har gått foran med å stille skjerpede krav til kollisjonssikkerhet,

blant annet med kravet UNECE R29 fra lastebilbransjen til beskyttelse mot frontkollisjon. Kravet ble siden videreført av operatøren Norgesbuss.

Nå følger flere fylkeskommuner Ruters eksempel, noe som blant annet ble bekreftet på konferansen av Svein Øien Eggesvik, fylkesråd for transport og infrastruktur i Nordland fylkeskommune.

- At Ruter har satt krav til ekstra kollisjonssikkerhet etter UNECE R 29-kravet er bra. Om dette kravet kan ytterligere forsterkes gjennom kommende anbud kan jeg ikke love, men jeg kan love at Nordland fylkeskommune vil sette krav til at bussmateriellet i kommende anbud minimum skal ha en konstruksjon som tilfredsstiller UNECE R 29-kravet, forsikret Eggesvik.

På høyeste alvor

- Jeg har lyst til å fortelle at etter vi ble kjent med Ruters krav i sine anbud, tok vi kontakt med vår bussoperatør i forbindelse med oppstart av nytt

anbud i Salten i juli i år, og ba de sjekke med bussprodusentene Volvo og Scania om de kunne levere busser i henhold til UNECE R 29. Dette var ikke mulig, men de kunne levere fra 2022. Dette er veldig positivt og viser at innkjøperne har innkjøpsmakt, poengterte Eggesvik, som la vekt på at offentlige innkjøpere ikke kan være leverandørspesifikke, og at det derfor var viktig at også andre bussprodusenter posisjonerte seg for å levere tilsvarende løsninger.

- Første mulighet til å få dette på plass i Nordland, er i nytt bussanbud på Ytre Helgeland med oppstart sommeren 2023. Anbudet er nå under planlegging og vi tar sikte på utlysning på nyåret. Som nevnt tidligere vil vi innarbeide samme krav som Ruter og dermed viser vi at også spørsmålet om kollisjonssikring av førerplassen blir tatt på høyeste alvor, sa fylkesråden fra Nordland fylkeskommune.

Fikk åpnet øynene

På konferansen presenterte fem ulike bussprodusenter løsninger for bed-

«Jeg skal følge opp saken med samferdselsministeren ved første anledning»
Fylkesråd Svein Øyen Eggesvik,
Nordland fylkeskommune.

re kollisjonssikkerhet, og det virket som om de kunne levere. Svein Øien Eggesvik kom på tampen med en interessant innrømmelse, nemlig at han rett og slett ikke hadde vært klar over bussførernes utsatte posisjon. I så måte hadde dokumentasjonen under sikkerhetskonferansen klart fungert som en «eye opener».

- Jeg skal følge opp saken med samferdselsministeren ved første anledning, lovte samferdselspolitikeren fra Nordland som representerer Senterpartiet.

I oppsummeringen av konferansen ble det lagt vekt på at det nå virket som enheten var stor om hva som var situasjonen og hva som burde gjøres. Det ble også understreket at det ikke var snakk om noe svarteperspill der noen har «skylda», men at alle gode krefter må trekke sammen for å finne løsninger. Heretter bør likevel ingen kunne påberope uvitenhet. Konferansen i Bodø ga derfor en klar og samlet marsjordre. For som YTF-tillitsvalgt Marianne Nattestad innledningsvis slo fast i store bokstaver: **Nå må sikkerheten til bussjåførene tas på alvor!**



Sterke følelser blant deltakerne i konferansen etter Marianne Nattestads sterke innlegg, som fikk stående applaus. Foto: Marina Heyerdahl



Det haster å få på plass nasjonale tiltak, poengterte Fremskrittspartiets Lars-Peter Solås.



Svein Øyen Eggesvik fra Nordland fylkeskommune fikk åpnet øynene for bussjåførenes utsatte posisjon, og lovet å ta opp saken videre med samferdselsministeren.



En rekke bussjåførere var til stede på konferansen og deltok aktivt i debatten.



Representanter for fem bussprodusenter presenterte sine løsninger; fra venstre VDL, Solaris, Volvo, Mercedes og Iveco fortalte om sine løsninger for kollisjonssikkerhet.

STIFINNER FOR SIKKERHET

BUSSFØRER ROBERT HARTVIKØY VAR DEN FØRSTE SOM SATTE KOLLISJONSSIKKERHETEN FOR BUSSFØRERE PÅ DAGSORDEN I YTF. SOM DELTAKER PÅ DEN STORE SIKKERHETSKONFERANSEN I BODØ KUNNE HAN OBSERVERE AT SAKEN HAR VOKST TIL ET NASJONALT SPØRSMÅL. DET ER HAN GLAD FOR.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Egentlig var det utrolig at frontruta satt på plass»

Bussfører Robert Hartvikøy er tidligere avdelingsleder for YTFs avdeling 17 Steinkjer, nå pensjonert. Han har fått ulykker med bil og buss altfor nær innpå livet.

- Tre personer omkom da en buss full av arbeidskamerater veltet ved Levanger i november 2007. Det skulle vært en kosetur for ansatte i Trønderbilene fra Steinkjer til Østersund i Sverige, men så gikk det galt. Førret var svært glatt, og i en slak sving havnet bussen utfor veien og veltet. Det var utrolig ille å gå i flere begravelser på en gang til døde kolleger, husker Robert.



Robert Hartvikøy fra Steinkjer har hatt bil- og bussulykker nær på livet.

Tynne greier

Sikkerheten til bussførerne fikk han ny oppmerksomhet rundt da han kjøpte seg en bobil. Den så ut som en buss i fronten. Her opplevde han at en kollega som hadde en likedan crashet, og både føreren og kona omkom.

- Jeg begynte å undersøke hvordan fronten på bobilen var bygget opp, og fant at det var tynne greier. Egentlig var det utrolig at frontruta satt på plass. Jeg trakk den konklusjonen at akkurat like utrygge var vi bussjåfører på arbeidsplassen vår, og fant ut at dette måtte vi gjøre noe med.

To pionerer

Robert Hartvikøy tok opp saken i YTFs region Trøndelag i 2016, og videre på representantskapsmøtet våren 2017. Antakelig var han en av de første i verden som på alvor tok opp bussførernes kollisjonssikkerhet.

Arbeidet har også til en viss grad båret frukter, selv om det er treg materie. En milepæl er at Ruter har stilt

strengere krav til kollisjonssikkerhet i det nye anbudet som trer i kraft ved årsskiftet i Oslo-regionen. Nå signaliserer andre fylkeskommuner at de vil følge etter. Også andre organisasjoner arbeider for samme sak.

På dagsorden

Et annet resultat er den store sikkerhetskonferansen som gikk av stabelen i Bodø i begynnelsen av november. Der var Robert Hartvikøy selvskreven deltaker.

- Jeg er stolt av å være her. Vi bussjåfører er en svært lojal yrkesgruppe, det blir nesten aldri innstilt en buss uavhengig av vær og føreforhold. Men vi har antakelig manglet noen sentrale politikere som har snakket vår sak. Jeg håper det blir bedre nå, at sikkerheten blir satt på dagsorden. Egentlig handler det kun om penger, konkluderer Robert Hartvikøy, som mener det må være en selvfølge at en sjåfør må kunne gå på jobb hver dag uten å risikere liv og helse.

BILBERGERE ER IKKE SOM VANNLIGE SJÅFØRER

BILBERGING ER UNDERLAGT GODSBILAVTALEN, MEN BILBERGERE KAN PÅ MANGE MÅTER OGSÅ SAMMENLIKNES MED AMBULANSE- ELLER BRANNFOLK. AV DEN GRUNN ØNSKER BILBERGERNE SEG OG VIL ARBEIDE FOR SIN EGEN BILBERGERAVTALE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Mange har fått hjelp på veien av en bilberger. De tryller nytt liv i et flatt batteri eller tauer inn en livløs doning. Åpenbart kan disse gutta – for det er stort sett gutter – mye om bil. Men dette er langt fra alt de må beherske.

Mange utfordringer

På et ulykkessted kan det for eksempel være flere aktører, politi, ambulanspersonell, brannfolk, vegvesen og bilbergere. Her er det viktig å kjenne sine roller og også hvem som skal bestemme, altså utgjøre skadestedsledelse. Vanligvis utgjør politiet innsats-

ledelsen, men det er jo ikke alltid at disse kommer først. Mange bilbergere har også allsidig bakgrunn, for eksempel som ambulanssekjører.

En annen utfordring er håndtering av bilbrann. Her utgjør elbiler en egen utfordring, det gjør også såkalte paterosterløsninger for parkering. Her må man holde tunga rett i munnen og kjenne sitt fag, for eksempel at et brannsløkkingsapparat med pulver fungerer dårlig på varmt metall. Berging av elbiler inneholder generelt mye som skiller seg fra fossildrevne biler.

Lengde på slep er også en utfordring. Når en redningsbil tauer et vogntog, overgår den totale lengden ofte lovens krav. Hva må i så fall gjøres? Og så er det selvsagt dette med storm og uvær...

Skift og beredskapsvakt

Disse og mange andre problemstillinger ble drøftet over lunsjbordet andre dag på bilbergersamlingen. Da hadde de tillitsvalgte vært gjennom innledninger og diskusjoner om protokoller og særavtaler, verving og medlemsfordeler og protokoller og personvern.

Denne formiddagen hadde de fått en interessant innføring i temaet arbeidstid, skift og beredskapsvakt av turnusekspert Svein Arne Thrana, som regnes som en av landets fremste innen fagfeltet arbeidstid og lovverk.

Spredt organisert

Bilbergerne er spredt organisert i mange små selskaper, derfor er det befriende med en bransjesamling av typen YTF organiserte i Asker i

«Godsbilavtalen gir rett til lokale forhandlinger, men ikke dermed rett til høyere lønn»



begynnelsen av november. Her deltok tillitsvalgte i bilbergervirksomhetene der YTF har tariffavtale, en samling som ble gjennomført for første gang.

Bilbergerne var Egil Amundsen fra Autoassistance, Frank Olav Brekken og Thorleif Johnstad fra Haugaland BB, Atle Ellingsen og Anders Karlsen fra Redningsverket samt John Jansson og Manne Schedin fra Viking Stjørdal. Her sammen med Linda Jæger og Petter Sommervold fra YTFs administrasjon.

YTFs forhandlingsjef Linda Jæger innledet om lokale lønnsforhandlinger på samlingen, og fortalte at bilbergernes ønske om egen tariffavtale er blitt tatt opp med Norsk Lastebileier Forbund (NLF), men at eierne heller vil ha særavtaler.

Linda fortalte at godsbilavtalen gir rett til lokale forhandlinger, men ikke dermed rett til høyere lønn. De ulike selskapene opererer ofte med små marginer, derfor kan det være vanskelig å oppnå noe særlig lokalt. YTF har derfor som mål å få ut mest mulig sentralt.



Forhandlingsjef Linda Jæger foredro om avtaleverket.

OM SPILL OG STREIK

«DERE KJENNER TIL AKAN? DEN ORDNINGEN HANDLER IKKE BARE OM ALKOHOLISME OG NARKOMANI, MEN OGSÅ OM FOR EKSEMPEL SPILLAVHENGIGHET. OG DA TENKER JEG IKKE BARE PÅ DE SOM GAMBLER BORT PENGENE SINE, MEN OGSÅ PÅ DEM SOM GAMER HELE NATTA SÅ DE IKKE KLARER Å PASSE JOBBEN SIN.» YTFS ERFARNE TILLITSVALGTE KRISTIAN OLSEN LID TOK OPP SÆREGNE UTFORDRINGER FOR YNGRE KOLLEGER PÅ YTFS UNG-KURS I NOVEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Gaming-eksempelet viser tydelig hvordan problemstillingene yngre tillitsvalgte kan møte i arbeidslivet kan være ganske annerledes enn hva vi eldre årgangene som utgjør hovedtyngden av medlemmene i forbundet opplever. Noe som igjen demonstrerer viktigheten av egne fora for de unge slekter.

Kurslederen, YTF-rådgiver Petter Sommervold, fortalte at dette UNG-kurset, som gikk over to dager i Lillestrøm, er det tredje i sitt slag i YTF. Det første ble gjennomført i 2018. Aktuelle deltakere er YTF-med-

lemmer opp til 30 år. Er du tillitsvalgt, utvides aldersgrensen til 34. Innleder Kristian Olsen Lid har rukket å runde 36, og har på den tiden opparbeidet seg solid erfaring som tillitsvalgt uten å av den grunn ha mistet sitt ungdommelige perspektiv.

Vær alltid ærlig

- Motstå fristelsen til å være regelrytter! Og vær alltid ærlig! poengterte Kristian og understreket hva slags saker en tillitsvalgt kan bli nødt til å håndtere gjennom en rekke fargerike – anonymiserte - eksempler. Her var alt fra hvordan håndtere omfattende fravær som følge av syke barn hjemme til permisjon for soning av fengselsstraffer. Han snakket om arbeidskamerater med nerveproblemer eller som opplevde vold i hjemmet,

om førerkortbeslag og om personlig økonomi.

Han understreket hvor viktig det var å organisere flertallet på arbeidsplassen, for tall viste at lønna i snitt var tjue prosent høyere på arbeidsplassene der et flertall var med i fagforeningen. Fortalte dessuten om hvor stort utbytte man kunne få av å ta tillitsverv.

- Du lærer mye om deg selv og vil oppleve faglig og personlig utvikling. Og som en venninne påpekte: «Å være tillitsvalgt ser også bra ut på CVen», avsluttet Kristian Olsen Lid med en latter.

Kurset startet dagen før blant annet med forelesning av YTF-advokat Hanne Hareide Skårberg om midlertidige

«Å være tillitsvalgt ser også bra ut på CVen»



Kristian Olsen Lid hadde forsamlingen i sin hule hånd med sine eksempler på hva en tillitsvalgt kan bli utsatt for. Kristian er en av YTFs mest meritterte tillitsvalgte.



Jonas Bals holdt et spennende og svært interessant foredrag om streikens historie i Norge, og ble takket av YTF-rådgiver Petter Sommervold.

ansettelser og deltid pluss av allestedsnærværende PK Larsen om presentasjon av Gjensidiges medlemsfordeler. Den andre dagen ble forsamlingen varmet opp av en quiz om medlemsrettigheter på Kahoot, før Kristian holdt forsamlingen i ånde.

Ungjentene gikk foran

Neste foredrag var ikke dårligere, der malersvenn og historiker Jonas Bals foredro om streikenes historie i Norge, en historie man knapt lærte noe om på skolen. Bals har skrevet en tjukk bok om emnet, som også ble delt ut til alle kursdeltakerne.

Et poeng var at mange av arbeiderne som gjennom historien gikk til kamp for faglige rettigheter, var svært unge. En av de mest kjente streikene som

satte fart i den norske arbeiderbevegelsen var fyrstikkarbeiderstreiken i 1889. Mange av arbeiderne var jenter og kvinner som gjerne startet med å pakke fyrstikker hjemme allerede i fireårsalderen før de begynte i selve fabrikk. «Mange var så små at de sto på bretter for å nå opp til rammene», fortalte en av fyrstikkarbeiderne.

Argumenter som ble forsøkt brukt mot de streikende var at de var jenter og kvinner, og også at mange av dem kom fra Sverige og «tok arbeidet fra de norske». Moralen var da som nå at den eneste veien som fungerer er å stå sammen, uavhengig av alder, kjønn eller nasjonalitet. «Hver for oss tigger vi – sammen forhandler vi» som det sto på en senere streikefane.

Økt menneskeverd

Bokas volum kan kanskje virke skremmende på mange med sine 650 sider, men Bals trøstet forsamlingen med at man kom langt ved å lese forordet som oppsummerte historien på drøyt 20 sider under tittelen: «Streiken formet Norge og kan redde verden.» Forordet starter nettopp med en oppsummering av fyrstikkarbeiderne fra 1998: «Nå begynner vi å forstå at vi har verd som mennesker vi også.»

UNG-kurset ble avsluttet av YTF-rådgiver Synne Pernille Jacobsen som foredro om synlighet og aktivitet fulgt av gruppeoppgaver. For YTF-ungdommene var ikke bare samlingen et kurs, men også en møteplass der kontakter kunne knyttes for de som på sikt skal overta stafetten i forbundet.

MANGLER KUNNSKAP ELLER VILJE?

EN ENSTEMMIG TINGRETT I FOLLO OG NORDRE ØSTFOLD GA EN KNUSENDE BESKRIVELSE AV NOBINAS SAKSBEHANDLING I EN RETTSSAK OM URETTMESSIG AVSKJED AV EN YTF-ORGANISERT BUSSJÅFØR HOS NOBINA SKI. NOBINA MENER AT DOMMEN PÅ FLERE PUNKTER ER URIKTIG, OG HAR VALGT Å ANKE SAKEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Saken dreier seg om en bussjåfør som flyttet til Norge i 2015 og ble ansatt som ekstrahjelp hos Nobina i august 2019. Han var siden i en periode på tretten måneder ansatt i Nobina på fire ulike kontrakter, uten noen garanti for arbeidstid. I snitt jobbet han likevel 112 timer i måneden, tilsvarende 73 prosent stilling. Dette ga ikke nok inntekt til å forsørge kone og barn, så sommeren 2020 begynte han i tillegg som vikar hos Unibuss. Han forteller selv at han avklarte med sine ledere at han kunne søke stillingen i Unibuss, og at en av lederne fungerte som referanse.

I slutten av august 2020 var sjåføren involvert i en trafikkulykke, og ble innkalt til et møte med Nobina. Bedriften ga uttrykk for at de hadde

sjekket med Unibuss hvor mye han arbeidet der, og at kjøringen utgjorde et alvorlig brudd på kjøre- og hvilebestemmelsene. Nobina valgte derfor å avslutte arbeidsforholdet umiddelbart, og ga uttrykk for at de ville ha reagert på samme sett om føreren var hundre prosent ansatt.

Enstemmig dom

Etter et forhandlingsmøte som ikke førte fram, havnet saken i retten, der sjåføren var representert av YTF-advokat Marius Træland. Retten kom fram til at arbeidet sjåføren utførte ikke kunne karakteriseres som «av midlertidig karakter», men at han hadde fylt et «generelt, stort vikarbehov for bedriften». Det var derfor snakk om en reell avskjed, ikke bare opphør av oppdrag, som Nobina hevdet.

Når det gjaldt måten avskjeden ble formidlet, fikk ikke sjåføren anledning til å forberede seg eller ha med seg tillitsvalgt i henhold til loven. Ret-

ten anså dessuten ulykken som utløste avskjeden som ikke særlig alvorlig. Domsslutningen slo fast at avskjeden av sjåføren var ugyldig, og Nobina ble dømt til å betale 360 000 kroner i erstatning pluss saksomkostninger.

I slike saker er dommeren flankert av to såkalte arbeidslivskyndige medlemmer, oppnevnt av hver av partene i arbeidslivet. Ordningen er hjemlet i arbeidsmiljøloven med formålet å tilføre retten særlig innsikt ved stillingsvernsaker. I denne saken var dommen enstemmig, men i og med at Nobina har anket til lagmannsretten, er den ikke rettskraftig.

Ingen unnskyldning

Det kan likevel være verdt å merke seg hva Follo og Nordre Østfold tingrett skriver i dommen som falt 1. oktober:

«Samlet sett mener retten at de saksbehandlingsfeil Nobina har begått er så grove at resultatet ikke kan bli noe annet enn at avskjeden skal være ugyldig.»

Videre: «Retten mener at Nobina totalt har neglisjert arbeidsmiljølovens regler for hvordan avskjedssaker skal behandles. Det er for retten uklart om denne neglisjeringen skyldes manglende kunnskap eller manglende vilje til å gi arbeidstakerne de rettigheter de har krav på, men under enhver omstendighet vurderer retten selskapets handlingsmåte som uforsvarlig.»

Til slutt understrekes at «Retten ser ingen unnskyldningsgrunner for denne saksbehandlingen.»

Spørsmål til Nobina

Yrkestrafikk henvendte seg til Nobina for en kommentar. Vi spurte om neglisjeringen av arbeidsmiljølovens regler skyldtes manglende kunnskap eller manglende vilje til å gi arbeidstakerne de rettigheter de hadde krav på, og om det var noe Nobina mente at kunne vært gjort annerledes?

Samtidig spurte vi: Det kan virke som om antall avskjeder av bussjåfører fra Nobina er økende. Er dette tilfelle, i så fall hvorfor? Hva er bedriftens policy i så måte?

Så vidt Yrkestrafikk erfarer, ønsker heller ikke Nobina å møte avskjedegede sjåfører til rettsmekling. Hva er i så fall begrunnelsen? Hvordan er en slik praksis i overensstemmelse med Nobinas verdier: «Vi respekterer hverandre.» «Vi bryr oss.» «Vi tar ansvar.»?

«En slags revansje»

Vi fikk følgende skriftlige svar på epost fra HR chef André Jonsson hos Nobina., som vi gjengir uredigert og i sin helhet:

«Nobina er glad for at Yrkestrafikk, etter å ha blitt felt i Pressens faglige utvalg (PFU) for brudd på god presseskikk på punkt 3.2, 4.2 og 4.14 for bl.a. å ikke skille mellom fakta og kommentarer, ikke gi mulighet til å

«Retten mener at Nobina totalt har neglisjert arbeidsmiljølovens regler for hvordan avskjedssaker skal behandles»



Samlet sett mener Follo og Nordre Østfold tingrett at de saksbehandlingsfeil Nobina har begått er så grove at resultatet ikke kan bli noe annet enn at avskjeden skal være ugyldig.

imøtegå alvorlige beskyldninger, samt manglende undersøkelse av fakta, nå tar seg bryet med å stille spørsmål til den det skal rettes beskyldninger mot. Spørsmålene som stilles fremstår som tendensiøse, og det kan fremstå som om Yrkestrafikk søker en slags «revansje» etter å ha blitt felt i PFU.

Vi kjenner oss ikke igjen i påstanden om at «antall avskjeder av bussjåfører fra Nobina er økende». Avskjed er en streng reaksjon, og er forbeholdt situasjonene der ansatte begår grove pliktbrudd eller på annet vis vesentlig misligholder avtalen. Nobina søker å arbeide forebyggende for at ansatte ikke skal opptre på en slik måte.

Nobina har som ambisjon å være bransjens mest attraktive arbeidsgiver og med de sikreste og mest kundeorienterte medarbeiderne. Vi følger spillereglene i arbeidslivet og har gjennomgående et godt samarbeid med de tillitsvalgte for å sikre at våre ansatte ivaretas på en god måte. Nobina – i motsetning til Yrkestrafikk - ønsker ikke å prosedere en pågående sak i det

offentlige rom. Nobina mener at dommen på flere punkter er uriktig og har derfor anket denne.

Nobina sine verdier, Vi respekter hverandre, Vi bryr oss og Vi tar ansvar, er vårt rettesnor for vår adferd og preger de valg vi tar også i personalsaker. Derfor er også vurderingen om å møtes i rettsmekling tuftet på disse verdiene. I en enkelt sak som er rammet for retten så blir rettsmekling også vurdert ut fra sakens faktum. Nobina har god erfaring med rettsmekling, men har også erfaring med å ikke møte i rettsmekling. Dette vurderes fra sak til sak avhengig av om Nobina ser på det som hensiktsmessig eller ikke.»

Så langt Nobinas HR chef André Jonsson.

For ordens skyld kan det oppfylles at PFU-fellelsen det refereres til kan leses i sin helhet på side 31 i denne utgaven. Redaksjonen gjør oppmerksom på at fellelsen handler om en annen sak enn den som omtales her.

SOSIALT LOGISTIKKÅRS- MØTE I SØRVEST

YTFS AVDELING 613 LOGISTIKK ROGALAND ARRANGERTE ÅRSMØTE 13. NOVEMBER I DE FLOTTE LOKALENE TIL BERENTSENS BRYGGHUS I EGRSUND. 24 MEDLEMMER SATTE PRIS PÅ Å KUNNE MØTES IGJEN FYSISK ETTER AT FJORÅRETS ÅRSMØTE MÅTTE AVVIKLES DIGITALT PÅ GRUNN AV KORONAEN.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
AVDELING 613

De fleste medlemmene i avdeling 613 jobber innen gods. I tillegg finnes noen innen bilberging og noen i logistikk.

Klubb i Haugesund

- Avdelingen vedtok å opprette en egen klubb i Haugesund som vil få navnet 613 Haugaland. Dette gjør vi for å skape mer aktivitet og ikke minst for å få til sosiale samlinger som er viktige for avdeling 613, forteller gjenvalgt avdelingsleder Willy André Korth.

- Vi var så heldige å ha med regionleder gods/logistikk Jan Arne Laberget

og verveansvarlig Tor Arne Korsmo på møtet. De fortalte litt om rikets tilstand både sentralt og regionalt, forteller Willy.

Det nye styret som ble valgt i avdeling 613 er: Leder Willy Andre Korth, kasserer Robert Otto, styremedlemmer Kolbjørn Olafsen, Jens Andersen, Tor Magnar Berge og Thorleif Johnstad samt varamedlemmer Lillian Hersvik og Håkon Møller.

Sosialt program

Etter årsmøtet fikk deltakerne omvisning på bryggeriet og ble fortalt historien hvordan Berentsens bryggerhus ble stiftet, det startet med en fullskjegget seilskutekaptein med en plan. Selvsagt vanket også smaksprøver på de lokalproduserte drikkevarene.

- Alle på årsmøtet satte stor pris på dette, siden vi fjor kun hadde digitalt årsmøte. Hos oss er det viktig å kunne

møtes, ta diskusjoner rett over bordet og dele erfaringer med andre medlemmer, understreker avdelingslederen.

Ga mersmak

Det sosiale fortsatte på bussen til Sogndalstrand kulturhotell tre mil syd for Egersund, et sjarmerende gammelt hotell fra attenhundretallet med fin og varm atmosfære. Der startet kvelden med en samling i det lokale fengslet som var gjort om til pub/bar. Så vanket det julemiddag med underholdning av Show Chow, en lokal gruppe fra Egersund som har holdt på i førti år. Showet varte i to timer med mye latter og løye.

- Dette er nok ett av de beste årsmøtene vi hatt, hørte vi fra medlemmene. Slike kommentarer gjør at vi ønsker å gjøre dette om igjen, oppsummerer lederen for avdeling 613, Willy André Korth.

«Hos oss er det viktig å kunne møtes, ta diskusjoner rett over bordet og dele erfaringer med andre medlemmer»



Årsmøtet ble avholdt i de flotte lokalene til Berentsens brygghus i Egersund.



Det nye styret i avdeling 613. Foran fra venstre Jens Andersen, Kolbjørn Olafsen og Robert Otto. Bak fra venstre Thorleif Johnstad, Tor Magnar Berge, Willy André Korth, Lillian Hersvik og Håkon Møller.



Avdeling 613 spiste julemiddag på idylliske Sogndalstrand kulturhotell.



Sogndalstrand kulturhotell består av elleve ulike hus i sjarmerende omgivelser.



Sosialt samvær er viktig for fagforeningsmedlemmene.

KORT ROKADE I PENSJONISTSTYRET

Styret i YTF Pensjonistforening har byttet litt om på vervene, men medlemmene er de samme. Den viktigste endringen er at Karsten A. Larsen har overtatt som leder.

Styrevervene er nå fordelt på følgende vis:

Leder: Karsten A. Larsen
Nestleder: Harald S. Eilertsen
Sekretær: Leif O. Westerheim
Styremedlem: Arnold Tveit

I tillegg har styret fått følgende varamedlemmer: 1. Helge Myking, Avd. 2; 2. Steinar Olsen, Avd. 38; 3. Erik Hovland, Avd.272; 4. Kåre Eng, Avd. 35.



Kjække karer i pensjoniststyret forevige på YTFs landsmøte i Trondheim. Fra venstre Arnold Tveit, Leif O. Westerheim, Harald S. Eilertsen og Karsten A. Larsen.

VETERANHEDER I SØR-ROGALAND

FREDAG 19. NOVEMBER, HADDE AVDELING 13 SØR-ROGALAND INVITERT TIL ÅRSMØTE.

DET VAR GODT OPPMØTE, GOD STEMNING OG STYRET BLE GJENVALGT.

Tekst:
HÅVARD BOVIM GALTESTAD
Foto:
KJELL STEINAR THINGVOLL

Styret ønsket å kunne drøfte saker og rådføre seg med det aktive medlemmet og mangeårig tillitsvalgte Gunnar Midbøe, og fikk årsmøtets tilslutning.

I tillegg til styret er det mange flinke tillitsvalgte rundt i bedriftene som velges på medlemsmøter på arbeidsplassen etter hovedavtalens bestemmelser.

Etter årsmøte var det invitert til middag, med utdeling av diplomer og blomster til medlemmer med 25 år eller enda lenger medlemskap i Yrkestrafikkforbundet.

Hele sju jubilarer var til stede, derav en med 53 år og en med 51 års medlemskap. De øvrige har 25 års medlemskap.

Fantastisk hyggelig å få være med å feire disse staute karene. Gratulerer til jubilarer, og tusen takk for innsatsen og trofastheten overfor Yrkestrafikkforbundet.

Styret består av: Leder Gunn Næshheim, nestleder Eric Riley, kasserer



Jubilantgjengen, fra venstre: Sigurd Nag, Stein Enersgård, Gunnar Midbøe, Helge Henriksen, Olav Steinsland, Sigve Haugvaldstad, og i midten: Karl Johan Jørmeland.

Murat Zeki Kara, styremedlemmer: Kjell Steinar Thingvoll, Jan Gunnar Sjøthun, Torbjørn Goa og Christian Mortensen.

EVA ANDERSSON NY TRØNDERHØVDING

YTF region Trøndelag hadde årsmøte siste helga i november, og valgte følgende regionsstyre:

Leder Eva Andersson, avd. 49 Vy Buss Trøndelag; nestleder Ole Moen, avd. 17 Steinkjer; sekretær Sten Skogland, avd. 7 Trondheim; kasserer Ove Olsen, avd. 17 Steinkjer; styremedlemmer Paul Inge Brandegg, avd. 73 Gauldal; Arve Bruhaug, avd. 49 Vy Buss Trøndelag og Anne Katrine Rønning, Avd. 75 Trondheimsfjorden.



Det nye styret i region Trøndelag, fra venstre Paul Inge Brandegg, Arve Bruhaug, Anne Katrine Rønning, Sten Skogland, Eva Andersson, Ove Olsen og Ole Moen.

FRANSKE EIERE I BOREAL

DET FRANSKE SELSKAPET VAUBAN INFRASTRUCTURE PARTNERS HAR INNGÅTT EN AVTALE MED KINESISKE CHINA EVERBRIGHT LIMITED OM KJØP AV BOREAL. DERMED ER BOREAL TILBAKE PÅ FRANSKE HENDER, SOM FOR TI ÅR SIDEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Eierskiftet forventes gjennomført senest innen utgangen av januar. Vauban er tilknyttet den franske storbanken Natixis Investment Managers, som ifølge en pressemelding fra Boreal har en langsiktig strategi for bærekraftige investeringer. Vauban er blant annet investor i Oslofjord Varme, som leverer fjernvarme og -kjøling i Oslo-regionen.

Boreal ble etablert ved at den franske giganten CGEA (siden kalt Connex og Veolia) etablerte seg i Stavanger-

regionen ved å kjøpe opp S.O.T, Østerhus Buss og Sokndal Bilruter. Senere fulgte flere selskaper.

I 2011 var franskmennene gått lei, og solgte hele stasen til fire toppledere i selskapet med finansiell støtte fra investeringsfondet Cube i Luxembourg. Selskapet skiftet da navn til Boreal, inspirert av det latinske navnet for nordlys – Aurora Borealis.

Sju år senere kom kinesiske Everbright Overseas Infrastructure Investment Fund LP på banen, men altså bare i tre år. Så kan man saktens spørre seg hva de internasjonale gigantene ser i et selskap som Boreal? Et mulig svar kan rett og slett være at de i en turbulent verden ser etter trygge objekter for

langsiktige pengeplasseringer, og i så måte kan et transportselskap i Norge framstå som attraktivt.

Konsernleder Kjetil Førsvoll forsikrer at Boreals struktur, ledelse og organisasjon vil forbli uendret, og at den nye eieren vil videreføre kjerneverdiene sikkerhet, kvalitet og miljø.



Boreal får franske eiere. Da blir det vel servering av vin på de nye oslofergene?

MINNENES FERGEREISE

«VI ER PROPPFULLE AV STOLTHET OG NOSTALGI. VI VAR JO MED DA FERGA VAR NY.»
YRKESTRAFIKK ER MED PÅ FJORDTUR MED BILFERGEN SULAFJORD SOM I SIN TID TJENESTEGJORDE PÅ NORGES MEST TRAFIKKERTE FERGESTREKNING MELLOM STEINESTØ OG KNARVIK.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Vi er i Nord-Hordland, en drøy halvtimes busstur nord for Bergen. Dette øy- og fjordriket utgjør det opprinnelige strilelandet, som i mange hundre år kun var spredt befolket av fattige fiskarbønder. Nødtørftig frakt av passasjerer og gods ble utført med dampbåt, udødeliggjort av Ivar Medaas i «Dar kjem dampen». Den lett skjeløyde visesangeren var selv nordhordlending.

Fra utmark til småby

For femti år siden fantes i Knarvik kun ei ferjekai og to bolighus. Men så skjedde noe. Hordaland fylkeskommune vedtok at husklyngen skulle utvikles som regionsenter, og etter det ble boliger bygget og kommuneadministrasjonen i Lindås kommune

lokalisert der. Knarvik kjøpesenter ble med årene bygget ut til å inneholde rundt seksti butikker. Knarvik vokste på rekordtid fra utmark til småby. Utviklingen var nesten som i Øystein Sundes sang «Campingvogna».

Vesentlig i utbyggingen var etableringen av fergeforbindelse mellom Steinestø og Knarvik. Steinestø var i riktig gamle dager kjent for sitt gode øl. Hit førte også i hine hårde dager en kjerrevei fra Bergen, hvorfra man kunne reise videre med dampbåt. I 1982 ble Meland kommune knyttet til fastlandet med broer, noe som ledet enda mer av trafikken i Nord-Hordland til fergeforbindelsen mellom Steinestø og Knarvik. Trafikken økte voldsomt, og fergestrekningen ble etter hvert den mest trafikkerte i landet.

22. september 1994 tok imidlertid sjølivet brått slutt. Da tok framskrittet nok et sjumilssteg, i og med at

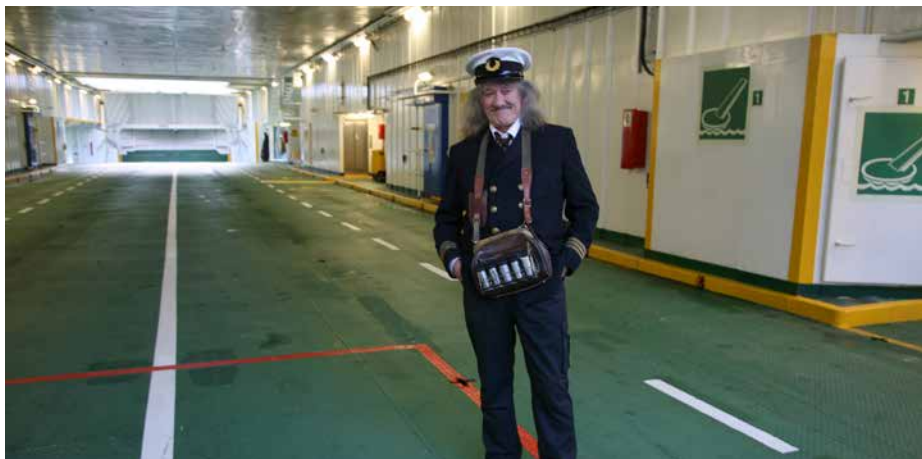
Nordhordlandbrua ble åpnet mellom Klauvaneset og Flatøy og slik erstattet fergetrafikken. Anløpskaia på Steinestø havnet på nytt i bakevja og forsvant inn i glemselen, det skulle man i hvert fall tro. Men ikke helt. Flere hundre ansatte, både båtmannskap og bussjåfører på ruta minnes ennå overfarten, noe som utgjør bakteppet for denne historien.

Minner med svele

Ideen om å friske opp minnene gjennom en tur på fjorden ble unnfanget under en prat med YTFs busstillitsvalgte gjennom en menneskealder, æresmedlem og leder for pensjonistforeningen Arnold Tveit og operativ leder Bjørn Grønbech Barstad hos Fjord 1. Barstad har ansvaret for den hevdvunne ferja Austrheim, siden omdøpt til Sulafjord og en krumtapp i den omtalte fergedriften.

Siden hadde den vært satt inn både

«Rundt 150 gjester var om bord, fifty-fifty sjø- og bussfolk»



«Fergebilletjør'n» Bjørn Jensen ønsket alle velkommen om bord.

her og der og med ulike navn hadde den vært å finne både mellom Moss og Horten, Stavanger og Tau og Molde og Vestnes. Nå tjenestegjorde den som reserveskip her på Vestlandet før den etter hvert skulle settes inn i ny tjeneste i Nord-Norge. Skipet trengte av og til å luftes, så hva med å invitere tidligere ansatte og pensjonister på en minnetur? Kaffe og svele skulle det bli en råd med, forsikret en raus Barstad.

Som sagt, så gjort, og ferjeturen gikk av stabelen nå i slutten av oktober. Rundt 150 gjester var om bord, fifty-fifty sjø- og bussfolk. Også den lokale veteranbussklubben var invitert, og lot en imponerende kortesje rulle om bord på Steinestøs ikke helt bortgjemte fergeleie.

Restaurert Chevrolet

Først i følget skinte en Chevrolet 1929-modell, opprinnelig registrert for fører og tolv passasjerer. Rutebil

R-159/ R-759 fraktet først passasjerer mellom Arna og Bergen, før den i 1937 ble overtatt av INDL (Indre Nordhordland Dambåtlag L/L). Her gikk den i trafikk inntil drivstoffmangelen under krigen satte en stopper for virksomheten ved utgangen av 1942.

Siden hadde den praktfulle doningen blant annet blitt mishandlet som traktor inntil entusiastene Alf Angelskår, Vidar Fløysand og Øystein Midtgård brukte fem tusen timer på å restaurere den. Etter tre og et halvt års jobbing kunne trekløveret overlevere klenodiet til Veteranbussklubb BNR, som nå er i ferd med å våkne til liv etter dvale under koronaen.

Syngende billettør

Busskortesjen ble ved landgangen møtt av musikeren Bjørn Jensen, for anledningen dresset opp i korrekt billettørantrekk. Jensen er kjent fra revy- og musikkgrupper som Ausekarane og

Salhus Vinskvetten, og gjorde svært stor lykke med sine elleville og politisk ukorrekte tekster, blant annet om den relativt diktatoriske og lett gjenkjennelige «Fergebilletjør'n». Bjørn er selv superstril, oppvokst i det slitne arbeiderkvarteret «Rothåla» i Salhus, og underholdt på båtturen uten å ta et øre for oppdraget.

For den som måtte like denne formen for en smule aparte humor (skriveren gjør!) kan for eksempel anbefales å lytte til sangen om klassefesten til Rånny Bruvik.

- Sangen kan minne litt om Jan Eggum, men kommer seg etter hvert, gliste Vinskvetten.

Anbud – også på sjøen

Dagens vert, Bjørn Grønbech Barstad, holdt en presentasjon av Fjord 1, som inntil nylig har vært børsnotert, men nå er tatt av børs og eies femti prosent

«Ja, nå har jeg gjort mitt, så nå får kongen gjøre sitt!»

av det sunnmørske rederiet Havila, og femti prosent av en amerikansk investeringsbank.

- Vi er heldige som har en maritim eier som kanskje har flere interesser enn bare profitt, understreket en åpenhjertig Barstad, som kunne fortelle at ferge drift i dag er helt annerledes enn før.

- Nå skal alt effektiviseres for å vinne anbud, skipene skal forenkles og mannskapet reduseres, fortalte Barstad, og bygde opp under resonnementet med tall:

I 2017 hadde Fjord 1 1204 ansatte på 63 fartøy, i dag skal 1169 ansatte håndtere hele 83 skip.

Gjorde sitt

Før det var åpent skip, der det var mulig å besøke både bro og banjer, brakte Arnold Tveit en mikrofon rundt i salen til sentrale representanter for det tidligere mannskapet om bord. En historie handlet om kong Harald som var med på Sulafjords siste tur før broa skulle åpnes. Da kongen skulle gå fra borde for å klippe snora på broa, sa skipssjefen: «Ja, nå har jeg gjort mitt, så nå får kongen gjøre sitt!»

Dermed var en epoke slutt. Men minnes fergereise lever åpenbart i beste velgående.



1929-modell Chevrolet, fulgt av en 1953-modell Volvo.





YTFs pensjonisthøvdning Arnold Tveit fikk veteranene til å fortelle.



Gjestene fikk lov til å inspisere hele skipet, også være på broen.



Alf Angelskår, Vidar Fløysand og Øystein Midtgård brukte fem tusen timer på å restaurere Chevroleten. «Fergebilletjør'n» Bjørn Jensen poserer foran.



Nordhordlandbrua satte kroken på døra for fergedriften.



Egen stemning og patina på gamle busser.



Her var nok kaffe og svele til en bataljon.



Snutebuss fra Volvo.



Ausekar og vinskvert i aksjon.



Gutta fra veteranbussklubben, Roald Myking og Kjell Sagstad foran den praktfulle Volvoen fra 1953.

SIMPLE MAN AND LADY

KJÆRT BARN HAR MANGE NAVN. STIKKORD: TRANSPORT, KABOTASJE, POLITISK ANSVARFRASKRIVELSE, ETTERLØNN, FALLSKJERMER! HISTORIEN GJENTAR SEG.

Høyrekreftene byttes med venstrekreftene. I Sverige er det motsatte i ferd med å skje. To bønder sto og diskuterte hvilken gjødsel som er best, naturgjødsel eller kunstgjødsel. En tredje mann kom til, og så at de var dypt uenig hvoretter han utbrøt: Jeg vet ikke, men synes nå ku-skiten er best.

Paralleller finnes, politisk skit finnes også. Samferdselsministerposten ser ut som den egner seg som salderingspost. Etter 54 år i transportbransjen; innen buss, taxi, last nasjonalt og internasjonalt opplever jeg som 75-åring å bli avskåret fra å kjøre buss i offentlig trafikk. Med god helse og nok energi kan jeg kjøre vogntog opp til 60 tonn og opp til 20 meters lengde. Spørsmålet blir da om det er av sikkerhetshensyn eller om en politisk partisak har vært avgjørende? Eller uvitenhet om hva det dreier seg om?

Sjåførene i kollektivtransporten opplever mindre tid til grunnlovfestede menneskerettigheter. Jeg har over tid reist kollektivt med buss, tog, trikk og T-bane og snakket med over 20 sjåfører om deres opplevelser i jobben. Flertallet forteller om stadig stort tidspress, stress, korte pauser og dårlig eller ingen adekvat toalettsituasjon. En sjåfør som er stresset på grunn av tid og manglende toaletttilbud eller tid til å gå på toalettet er og kan være en potensiell fare i trafikken. Om dette er et kommunalt eller statlig anliggende så angår det ikke trangen eller behovet for toalettbesøket. Det skal på plass! Erik Byes uttalelse står seg den dag i dag: Politikerne er folkets tjenere, ikke tjenere for sin egen ego-



I Barcelona er toalettmulighetene for sjåførene løst enkelt og effektivt på bussholdeplassene. Foto: Arne Danielsen.

ismes skyld. Noe som er dagsaktuelt å fokusere på etter avsløringene om juks og fanteri.

Konklusjon: «Når andre kan bli rike, får vi flere fattige?» Det som mange tar som en selvfølge burde også gjelde

bussjåførene. Husk at en nøden bussjåfør blir ukonsentrert når nøden er størst og toalettet er i det fjerne. Og trafikksikkerheten kan bli ofret på toalettskålens alter.

Kent Ole Furuly

ER PENGER SPART VERDT RISKEN BARNA DINE UTSETTES FOR?

Er barna dine trygge på skoleveien? Det er jo flotte busser og setebelte i alle seter, men likevel stiller jeg spørsmålet. I det siste anbudet i Trøndelag, som ble satt i gang i august i år, er det krav til at det skal være setebelter i alle seter. Men i og med at anbudet er presset på pris, har noen funnet ut at topunkts setebelter (magebelte) er godkjent og dermed kan en spare penger på å gå over fra trepunktsseler til magebelte.

Så lenge det er godkjent av myndighetene, må det vel være trygt nok? Men det viser seg at det ikke stemmer helt. Barn har ikke den samme kraften i overkroppen som voksne, og ved kraftig og brå oppbremsing slynges overkroppen forover og stopper i setet

foran. Ansiktsskader kan oppstå og det har skjedd tidligere, og da ble det anbefalt å bruke trepunktsseler. For de minste barna kan det være en fordel å bruke sittepute i tillegg.

Ved bråstopp/kollisjon sliter også voksne med å stå imot presset når hastigheten passerer 50 km/t. Jeg skremmes ved tanken. Hva skjer ved en eventuell rundvelt? Jeg spør: Er penger spart verdt risken dine barn utsettes for? Politikerne i fylkeskommunen kan gjøre noe med dette. Det er de som eier anbudet og stiller krav.

*Hans Peter Sørgjerd
Avtroppende leder i YTFs region
Trøndelag*

Publisert i Adresseavisa 16. november.



Artikkelforfatter Hans Peter Sørgjerd på talerstolen under den store konferansen om kollisjonssikkerhet for bussjåfører i Bodø. Foto: Arne Danielsen.

HILSEN FRA BØFFES FAR

HEJ YTF. SOM BØFFE'S EJER ER JEG MEGET GLAD OG STOLT OVER AT I HAR BRUGT HAM I JERES BLAD, OG DET ER EN GOD ARTIKEL.

Hvis det kan lade sig gøre vil jeg meget gerne modtage to eksemplarer af jeres blad, hvor Bøffe er med. Et eksemplar til og et til min vognmand. Det vil jo være et sjovt og vidunderligt minde at vise frem til mine venner og bekendte.

Især også til min Vognmand som kan prale med det og bruge det som eksempel på at han overholder lønnen..

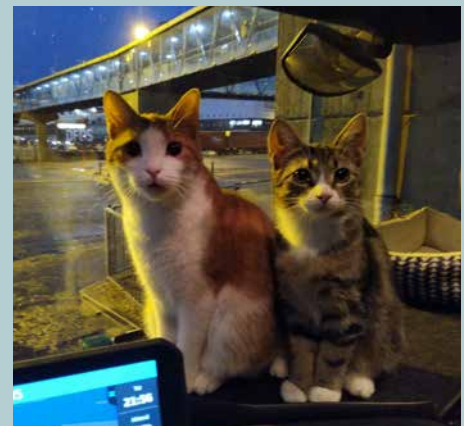
Og som jeg også fortalte, så er det en vigtig mission i laver, fordi det burde jo være enkelt at overholde en ordentlig og forhold for sine chauffører..

Jeg vil til enhver tid støtte op om jeres arbejde, og boede jeg i Norge var det en selvfølge at jeg var medlem hos jer.

Så tak for jeres indsats og jeg håber at mange flere kommer på den rigtige side af loven, så denne moderne «slavehandel» med chauffører stopper..

Jeg har vedhæftet et par billeder, så i kan se det er mig som er Bøffe's Far.

*Med venlig hilsen
Dirk Holk Laursen
Danmark*



Katten Bøffe figurerte på forsiden av forrige utgave av Yrkestrafikk. Her med transportkameraten Findus. Foto: Dirk Holk Laursen.

TURNUSARBEID – HVEM SKAL HA 35,5 TIMERS ARBEIDSUKE?

1. Innledning

Hvis det er tariffavtale på din bedrift, og du jobber skift eller turnus, så kan du ha rett på kortere arbeidstid enn 37,5 timer per uke. Det er noen bestemte vilkår som må være oppfylt. Disse følger av arbeidstidsbilaget, som er et vedlegg til tariffavtalen.

Ordningen innebærer at de som har særlig belastende arbeidstidsordning skal få samme månedslønn, men ha redusert arbeidsuke.

Denne artikkelen forklarer hvilke arbeidstakere som har krav på 35,5 timers arbeidsuke, og hvordan prosessen er for å kreve redusert arbeidsuke.

2. Hva er turnusarbeid?

Turnusarbeid er arbeidstidsordninger som innebærer at arbeidstiden er plassert på ulike tider av døgnet. Bussjåfører er et godt eksempel på ansatte som ofte arbeider i turnus, med skift på ulike tidspunkt av dagen og eventuelt på natten.

Begrepene skiftarbeid og turnusarbeid brukes litt om hverandre, men begge kan gi rett på 35,5 timers arbeidsuke.

3. Hvem har rett på 35,5 timers arbeidsuke?

Det er veldig spesifikke vilkår for hvem som har rett på 35,5 timers arbeidsuke.

Vurderingen kan være vanskelig i grensetilfeller, men vi har fått noen avklaringer i rettssystemet de siste årene.

Følgende tilfeller gir rett på 35,5 times arbeidsuke:

a) nattarbeid

Arbeidstaker som hovedsakelig utfører nattarbeid** har rett på 35,5 timers arbeidsuke. 75% av arbeidstiden eller mer må være nattarbeid for at vilkåret er oppfylt.

b) arbeid minst hver tredje søndag og/eller helligdag

Arbeidstaker som jobber minst hver tredje søndag*- og/eller helligdag har rett på 35,5 timers arbeidsuke. Dette gjelder fulltidsansatte.

Deltidsansatte vil også ha krav på redusert arbeidsuke og dermed høyere timelønn, men bare hvis søndagsarbeidet faktisk utgjør en belastning. Det utgjør eksempelvis ikke en belastning hvis man arbeider hver tredje søndag, men ikke har noen arbeidstimer utover det.

c) 2- skiftarbeid, eller sammenliknbart turnusarbeid, med arbeid på søndager

Hvis søndags- og/eller helligdagsarbeid ikke skjer så ofte som hver tredje helg,

men er et fast innslag i arbeidsplanen, kan du allikevel ha rett på 35,5 timers arbeidsuke. Det er da to vilkår:

- Søndagsarbeid må inngå som en del av arbeidstidsordningen
- Det må være 2-skift eller sammenliknbart turnusarbeid

Så lenge søndagsarbeidet inngår i arbeidstidsordningen skal det ikke mye til før det første vilkåret er oppfylt. Det er eksempelvis nok at man er satt opp til å jobbe hver 7. søndag*.

2-skift er typisk hvor man jobber annenhver uke formiddags- og ettermiddagsskift.

Turnusarbeid som er *sammenliknbart* må inneholde ulemper som minst tilsvarer å jobbe ettermiddagsskift 14:00-22:00 annenhver uke.

Følgende momenter vil ha betydning.

- Innslag av nattarbeid **, som er særlig viktig
- Innslag av deltskift
- Variasjon i arbeidstidens plassering
- Variasjon i arbeidstidens lengde
- Lange utstrekk på arbeidsdagen (over 10 timer)
- Forkortet døgnhvile eller ukhevile (under 11 og 35 timer)

Hvis det er mye nattarbeid, kan det i seg selv være nok. Hvis det er en del nattarbeid i kombinasjon med ett eller flere av de andre momentene kan det samlet innebære at arbeidstiden skal reduseres til 35,5 timer.

Begge vilkårene må være oppfylt for at man har krav på redusert arbeidstid etter dette alternativet.

d) 3- skiftarbeid eller sammenliknbart turnusarbeid

Dette siste alternativet kan gi rett på redusert arbeidstid selv om det ikke er søndagsarbeid i arbeidstidsordningen i det hele tatt. Arbeidstidsbilaget sier at 3-skift og sammenliknbart turnusarbeid gir rett på redusert arbeidstid.

3-skift er typisk hvor man jobber en uke formiddagsskift, etterfulgt av en uke ettermiddagsskift, etterfulgt igjen av en uke nattskift.

En turnus må inneholde mye nattarbeid** for å være sammenliknbar med 3-skift.

Dersom 1/3 av skiftene er på natt, så gir det rett på 35,5 times arbeidsuke etter dette alternativet.

Mindre nattarbeid kan også være nok, men hvor grensen går er ikke klart. Mindre nattarbeid forutsetter at det er andre ulemper som gjør at arbeidstidsordningen totalt sett er minst like belastende som vanlig 3-skift. Dette er den samme ulempevurdering som overfor, og de samme momentene gjelder som er listet opp i kulepunktene overfor.

Dersom det bare er 2 timer nattarbeid i uken eller mindre, så er ikke det nok.

4. For deg som er tilkallingssjåfør

Tilkallingssjåfører kan også ha rett på redusert arbeidstid og dermed høyere timelønn, etter alternativene ovenfor.

Tilkallingssjåfører må bedømmes på samme måte som deltidsansatte i forhold til redusert arbeidsuke.

5. Hva skal du gjøre hvis du mener at du kan ha krav på redusert arbeidstid?

Hvis du mener at du kan ha krav på redusert arbeidsuke må du ta opp dette med din tillitsvalgt lokalt.

Hvis tillitsvalgt mener at arbeidsplassen oppfyller vilkåret for reduksjon til 35,5 timers arbeidsuke, så bør dette tvistes med arbeidsgiver etter Hovedavtalen § 2-3.

Dersom tillitsvalgt og bedriften ikke blir enige kan uenighetsprotokoll sendes til tariff@ytf.no for videre behandling. Arbeidsplanen/skift- eller turnusplanen som man er uenige om må vedlegges. Dersom saken gjelder tilkallingssjåfør uten arbeidsplan, så må timelister vedlegges i stedet.

** Søndagsarbeid er arbeid etter kl. 22:00 på lørdag eller dag for helligdag. Det samme gjelder arbeid etter kl. 18:00, forutsatt at arbeidet varer minst 4 timer etter kl. 18:00*

*** Nattarbeid er arbeid mellom 21:00 og 06:00*

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE
WÆRSTAD
Fagsjef for
advokatene



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



ANNIKEN
AUNE
Advokat-
fullmektig



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

PORTRETT

Simen i kunstig koma på intensivsen på Ullevål to dager etter kollisjonen. Foto: Familien.



«SKULLE ØNSKE ALT VAR ANSLES»

Bussjåfør Simen Brænden ble nærmest klemt flat, og overlevde så vidt den tragiske frontkollisjonen på Nafstad for fire år siden. Simen og frue var hedersgjester på YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet for bussførere i Bodø i begynnelsen av november. Historien hans viser klarere enn noe kravet om bedre kollisjonssikkerhet handler om.

Tekst:
ARNE DANIELSEN

YTFs lokale tillitsvalgte hos Vy Buss på Årnes, Marianne Nattestad, hadde kledd seg i sjåføruniform for å understreke det formelle alvoret da hun skulle holde den første innledningen på konferansen om kollisjonssikkerhet i Bodø. Hun var nervøs, fordi saken var så viktig, og for at hun måtte holde egne følelser i sjakk. Dagen før holdt hun generalprøve for å sikre at pre-

sentasjonen skulle sitte, men nå klarte hun i stresset å forlegge brillene. Heldigvis kunne hun innholdet på rams.

Så kom Simen Brænden fram på scenen med en så stor klump i halsen at det ikke var mye han fikk sagt. Men et raskt blick på forsamlingen i salen levnet ingen tvil om at budskapet var mottatt, nemlig at en slik ulykke kan skje hvem som helst, men aldri burde ha skjedd. En bussjåfør skal ikke være nødt til å måtte være redd for å miste livet på jobben. Dette burde være elementært. Alt burde vært annerledes,

ansles, som Simen formulerer det på sin lokale dialekt fra Søndre Land.

Front mot front

Dette er Simens historie:

17. november 2017 var en vanlig vinterdag i Ullensaker, nord for Oslo. Natta hadde vært kald, så veiene i området var blitt strødd med grus tidlig om morgenen. Utover formiddagen tippet sola fram, og som en følge av plussgrader i lufta begynte veiene å rime. Denne underkjølingen ga ekstremt glatt føre, nesten som en rutsjebane.

Den den gang 59-årige bussjåføren Simen Brænden var på vei østover mot jernbanestasjonen på Kløfta med sin grønne Volvo-buss. Da han nærmet seg Nafstad-hellinga ved Borgen, senket han hastigheten, hadde lang erfaring med kjøring her, både som

«Etter mange timers venting fikk vi bli med videre til intensiven og se Simen. Det var ikke noe vakkert syn.»

Simens hustru, Anne.



«Det er ikke så farlig, for farmor kan bare kjøpe et nytt bein og lime det på»
Simens barnebarn, 4 år



sjåfør på lastebil og buss, visste også at svingen var beryktet for sine mange utforkjøringer.

I motsatt retning kom en annen rutebuss, som senket farten tilsvarende. Begge bussene hadde en hastighet på drøyt tretti kilometer i timen da de mistet veigrepet i svingen i bunnen av bakken og frontkolliderte halvt om halvt, slik at førerplass dundret mot førerplass.

Glass og ramme

Hadde dette vært snakk om personbiler, ville sjansen vært svært stor for at begge førerne ville ha sluppet uskadd fra det hele. Bilene ville blitt trykket sammen i fronten, ja, men airbag, sikkerhetssele, en romslig deformasjonsone med ditto sikkerhetsbur rundt kupeen ville sikret bilførerne. Men slikt utstyr fantes ikke i de grønne forstadsbussene. Sjøførene pleide selv å si at de sitter i «glass og ramme».

Den kvinnelige politikonstabelen som var den første som ankom ulykkesstedet måtte krabbe inn gjennom den smadrede frontruta for å få tilgang til de sammentrykte og sammenfiltrede førerplassene. Der kunne hun konstatere at føreren av den vestgående bussen var død. Simen Brænden var derimot i live. Men bare så vidt. Setet han satt i var blitt presset på skrå innover i bussen, noe som hadde gitt ham tilstrekkelig rom til å overleve. Et annet moment som veide i hans favør, var at gulvet på bussen befant seg marginalt over gulvet på den andre bussen.

Var «heldig»

Simen hadde vært «heldig», og tilsynelatende også bevisst. Politikvinnen forsøkte å holde i gang en samtale for å hindre ham i å svime av, og merket seg at han kunne gjøre greit rede for både navn og fødselsdag. I ettertid husker han imidlertid ikke noe av hva som skjedde, verken før, under eller etter kræsjet.

Medisinsk utrykningspersonale var heldigvis også i nærheten av ulykkesstedet, de fikk stoppet blødningene og kjørt ham i hui og hast til Ullevål sykehus. Der startet kampen straks for å redde bussjåførens liv, han ble blant annet lagt i kunstig koma.

Simens kone Anne var på vei hjem fra jobben i Oslo sentrum til familiens bolig på Årnes da hun fikk beskjed om ulykken og beskjed om straks innfinne seg på Ullevål. Også ekteparets voksne sønn og datter var snart på plass.

Mellom liv og død

- Barna og jeg fikk et eget lite venterom på sykehuset, forteller Anne. – Jeg reagerte på denne formen for spesialbehandling, og fant det også påfallende at vi var på Ullevål og ikke på Ahus der vi hører til geografisk. «Bare de verste tilfellene havner her på Ullevål», konstaterte datteren, som selv er sykepleier. Det var lett å forstå at situasjonen var svært alvorlig. Etter mange timers venting fikk vi bli med videre til intensivsen og se Simen. Det var ikke noe vakkert syn.

Familien ble oppfordret til å dra hjem

og prøve å slappe av, men likevel holde seg klar ved telefonen. I tre uker svevde bussjåføren mellom liv og død.

- Jeg våkna først etter ni dager på sykehuset, og husket ingenting av hva som hadde skjedd. I begynnelsen prata jeg dessuten bare tull, så jeg var nok godt dopa, forteller Simen.

Mye juling

Da han omsider kom til seg selv, fikk han ramset opp alle skadene han hadde pådratt seg. Rattet og dashbordet på bussen hadde gitt ham omfattende skader på indre organer; lever, nyrer og milt.

- Tynntarmen var også revet over, så jeg lå tre dager på sykehuset med åpen buk før de fikk lappet alt sammen, forklarer han.

Så var det brist i hodeskallen, noe som medførte tre hjerneblødninger som igjen har gått ut over konsentrasjon og reaksjonsevne. Venstre bein måtte amputeres, og han hadde seks brudd i bekkenet og hoften var slått ut av ledd.

- Det tok lang tid før det gikk opp for meg hvor mye juling jeg hadde fått. Lenge insisterte jeg på at jeg fortsatt hadde to bein, selv om jeg plutselig bare hadde ett. «De kunne vel tatt det under kneet, men så hadde de nok hastverk for å komme hematt siden det var fredag», pleier jeg å fleipe. Jeg hadde dessuten revet av huden over helen på godbeinet også, men legene fikset etter hvert ny hud med en muskel fra leggen.

«Kjøre nytt bein»

Barnebarna, som var ganske små, fikk etter hvert være med på sykehuset for å se hvordan det sto til med bestefar. De fikk vite hva de ulike slangene var der for; «gjennom den får farfar blod».

«Det er ikke så farlig, for farmor kan bare kjøpe et nytt bein og lime det på», sa fireåringen trøstende.

For å få orden på Simen gikk det med tjuette poser med blod, tjue poser med blodplater og utallige operasjoner.

- Vi er heldige som bor i Norge, understreker han.

Allsidig sjåfør

Simen Brænden er oppvokst på en gård i Søndre Land ved bredden av Randsfjorden, Norges fjerde største innsjø. Egentlig var han eslet til å bli gårdbruker, derfor tok han landbruksskole på Lena og fikk arbeid som gårdsarbeider hos brukseier Mathisen på Eidsvold Værk. Men han var blant annet plaget av en så slem høysnue at han jevnlig måtte ta sprøyter, noe som dårlig lot seg forene med slått og annet gårdsarbeid.

Derfor begynte han i stedet å arbeide som lastebilsjåfør, noe han trivdes godt med.

- Jeg har drevet med mange slags typer transport og vært på mange plasser. Overalt har jeg likt meg. I noen år jobbet jeg i tillegg som ringevikar for Nettbuss i helgene. Høsten 2017 søkte jeg meg over til Nettbuss som fast bussjåfør. Der hadde jeg bare vært i to og en halv måned da det smalt.

Ikke bitter

Etter tre måneder ble Simen overført til Sunnaas for rehabilitering. Der måtte han lære seg å gå på nytt.

- Etter hvert klarte jeg lengre og lengre turer. Det siste halvannet året har jeg gått i snitt fire mil i uka. Rekorden er 77 kilometer på ei uke. Du vet, jeg har god tid til å gå.

Anne viser film, først hvordan han strever med å gå opp ei trapp hjemme på første perm fra Sunnaas, siden hvordan han beveger seg langt lettere på en sti på fjellet.

Vi spør om han er sinna eller bitter over skjebnen? Simen kikker over mot kona, som nikker bekreftende. Selv trekker han på det. Han bedyrer at han har hatt lite vondt utover fantomsmerter i det amputerte beinet. I og med at han ikke husker noe fra selve ulykken, sliter han heller ikke med noe posttraumatisk, mener han.

- Jeg har jo noen tanker innimellom, både opp- og nedturer, men føler meg ikke bitter. Selvfølgelig skulle jeg ønske at alt var *ansles*, for livet har blitt helt annet enn hva jeg tenkte meg. Likevel har jeg godtatt at skjebnen har blitt som den er.

Fint yrke

Som lastebilsjåfør var han en tid organisert i YTF, men som bussjåfør rakk han rett og slett ikke å melde seg inn før ulykken.



Lattermildt besøk av barnebarn under rehabiliteringen på Sunnaas sykehus. Foto: Familien.

- Jeg hadde tenkt å organisere meg igjen, men er nok en litt treig type. Det er jo noe jeg kan angre på nå, sier han unnskyldende.

Stadig vekk er han uansett oppom Nettbuss' avdeling på Årnes, der han blir ønsket varmt velkommen hver gang. Ikke minst er fredagene attraktive, for da er det vafler å få. Her treffer han også Marianne, som i tillegg til å være plasstillitsvalgt, også er nabo privat.

Han har gått den vanlige runden med NAV, først sykepenger, så avklaringspenger og de siste to årene vært uføretrygdet. En milepæl ble rundet nå i september da han fikk igjen sertifikatet etter å ha vært uten i nesten fire år.

- Jeg trenger bare automatgir, så klarer jeg meg. Jeg kan ikke kjøre lastebil, men har vært oppe i flere førerhus som passasjer. Kunne tenke meg å kjøre buss igjen, for jeg er veldig glad i å kjøre. Å være sjåfør er et fint yrke, poengterer Simen Brænden med ettertrykk.



Anne og Simen Brænden var hedersgjester på YTFs sterke konferanse om kollisjonssikkerhet i Bodø. Foto: Arne Danielsen.



Simens tilstedeværelse understreket det store alvoret på konferansen om kollisjonssikkerhet i Bodø. Her flankert av YTFs lokale tillitsvalgte Marianne Nattestad og YTFs nestleder Trude Valle. Foto: Marina Heyerdahl.



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**.



YRKES
TRAFIKK
FORBUNDET



Gjensidige

NY AVDELINGSLEDER PÅ JERNKROKEN

1. DESEMBER VAR DET ÅRSMØTE PÅ JERNKROKEN I GÅR, OG DERMED VAR EN EPOKE MED TILLITSVALGTLEGENDEN RAUF HUSSAIN OVER – VEMODIG NOK. RAUF GÅR ETTER HVERT OVER I PENSJONISTENES REKKER.

Som ny avdelingsleder i avd. 52 Jernkroken ble Zafar Iqbal Pumbala valgt. Han får med seg et bredt sammensatt styre med mange motiverte folk. Råd-

giver Petter Sommervold overrakte Rauf en blomsterbukett og et tesett i glass som en erkjennelse fra YTF for fantastisk innsats gjennom mange år.



Zafar Iqbal Pumbala, ny leder for avd. 52 Jernkroken

YRKESTRAFIKK BRØT GOD PRESSESKIKK

YRKESTRAFIKK BLE KLAGET INN FOR PRESSENS FAGLIGE UTVALG (PFU)

PÅ GRUNN AV FORMULERINGER I PORTRETTINTERVJUET FRA #3 2021.



Pressens Faglige Utvalg (PFU)
er et klageorgan oppnevnt av
Norsk Presseforbund.

Organet har medlemmer fra
presseorganisasjonene og fra
allmenheten og behandler klager mot
mediene i presseetiske spørsmål (trykt
presse, radio, TV og digitale medier).

Adresse: Norsk Presseforbund
Skippergata 24
0154 Oslo
E-post: pfu@presse.no

presse.no

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

PRESSENS FAGLIGE UTVALG UTTALER:

Klagen gjelder et portrettintervju i fagbladet *Yrkestrafikk*. En tidligere bussjåfør i busselskapet Nobina var intervjuet. Sjøføren hadde gått til sak mot tidligere arbeidsgiver, men tapte i tingretten. Nå var saken anket. I intervjuet ble det fremmet påstander om at Nobina hadde brutt lover og regler, samt truet klager og andre ansatte.

Klager er Nobina og en arbeidsleder i Nobina, som klager via advokat. Nobina reagerer på at *Yrkestrafikk* har publisert usanne og udokumenterte beskyldninger om dem og at de ikke har fått mulighet til å forsvare seg. Videre mener klager at bladet blander fakta og kommentar. Arbeidslederen mener *Yrkestrafikk* har identifisert henne og omtalt henne på en slik måte at hun skulle fått mulighet til samtidig imøtegåelse. Klagen gjelder også tittel og illustrasjon, og klager mener artikkelen er usaklig.

Yrkestrafikk avviser brudd på god presseskikk, og mener klager utviser dårlig forståelse for sjangeren portrett-

intervju. Det anføres at det er intervjuobjektets meninger som videreføres i artikkelen, og ikke avisens mening. Videre blir det i artikkelen opplyst om dommen, og at Nobina har et annet syn på saken, skriver bladet. *Yrkestrafikk* avviser at arbeidsleder er identifisert, og mener heller ikke at lederen er utsatt for beskyldninger. Når det gjelder tittel og illustrasjon avviser *Yrkestrafikk* at dette kan tolkes slik klager gjør.

Pressens Faglige Utvalg (PFU) kan ikke se at arbeidsleder er omtalt på en måte som innebærer et presseetisk overtramp. Derimot mener utvalget at omtalen av selskapet er mer problematisk.

Det er forskjell på sjangere, spesielt med tanke på hva publikum kan forvente. Et portrettintervju vil for eksempel ha en mer subjektiv form enn en nyhetsartikkel. På den annen side kan det heller ikke være fritt fram for påstander i en portrettsjanger.

I dette tilfellet mener utvalget at selve presentasjonen, med tittel og illustrasjon, er innenfor det presseetisk akseptable. Utvalget mener imidlertid at bladet går for langt i å karakterisere fakta, og viser til VVP 4.2, som sier at mediene må holde kommentar og fakta fra hverandre.

Utvalget viser også til at intervjuet inneholder konkrete og alvorlige beskyldninger mot selskapet. Retten til å få forsvare seg gjelder like mye i portrettsjangeren som på nyhetsplass, jf. VVP 4.14. PFU mener Nobina skulle vært kontaktet og fått mulighet til å imøtegå beskyldningene om lovbrudd og trusler.

Også i portrettsjangeren må mediene oppptre kildekritisk. Når intervjuobjektet fremmer sterke påstander, må disse undersøkes, også i et portrettintervju, jf. VVP 3.2. PFU mener at *Yrkestrafikk* opptrer for ukritisk i sin videreformidling av påstandene. Utvalget kan ikke se at påstander om lovbrudd og trusler om politianmeldelse, og oppsigelse av andre ansatte, er forsøkt undersøkt av *Yrkestrafikk*. Her minner PFU om sammenhengen mellom VVP 3.2 og 4.14: Har man ikke kontaktet den beskyldningen er rettet mot, mister man samtidig en viktig kilde til kontroll av opplysningene.

Yrkestrafikk har brutt god presseskikk på punkt 3.2, 4.2 og 4.14 i Vær Varsom-plakaten.

Oslo 27. oktober 2021

Anne Weider Aasen, Ellen Ophaug,
Stein Bjøntegård, Gunnar Kagge,
Nina Fjeldheim, Ylva Lindberg,
Melissa Lesamana

RUVANDE RUTE- BILHISTORIE FRÅ AGDER

VETERANBUSSKLUBBEN SAMSØR AGDER HAR I HAUST, SAMAN MED AUSTAD HISTORIELAG, GITT UT EI BOK OM SAMFERDSEL I OMRÅDET KRING FARSUND OG LYNGDAL, HEILT SØR I LANDET.

«Alt i oppstartings-
året 1955 stifta sjå-
førane i De Sammen-
sluttede Bilruter
avdeling 10 av NRAF»

Samferdshistorie frå
vestlege delar av Agder er
samla i denne boka.
Foto frå DSB sitt arkiv.



Tekst og foto:
SVEIN ELLING AUSTBØ

Boka er komen ut i samband med at det er sytti år sidan versjon to av *De Sammensluttede Bilruter*, DSB, vart etablert. Året 1951 blir rekna som oppstartings-tidspunktet for det utvida foretaket.

DSB eksisterte som busselskap fram til 1984, då det i lag med Agder Bilruter i Kristiansand og Sørlandsruta i Mandal skipa ei ny bilrutebedrift med namnet Sørlandsruta.

Namnet kom i bruk alt i 1939, då fire lokale rutebilforetak slo seg saman og tok eit felles namn. I 1951 vart det så danna eit nytt selskap, som vidareførte nemninga De Sammensluttede Bilruter. Dermed kom

det meste av busstrafikken i omlandet rundt Farsund og Lyngdal under felles styring.

Ved samanslåinga i 1984 strekte ruteområdet til DSB seg frå Borhaug på Lista til Lyngdal, og vidare nordover mot Snartemo stasjon og Eiken. Heile strekninga Borhaug-Eiken er om lag åtte mil. Ruter på sidevegar kom i tillegg.

Tettpakka av informasjon
Redaksjonskomiteen for bokprosjektet har bestått av Arvid Ødegård, Terje Skjoldal, Robert Holmen og Arne Lervik. I tillegg har pensjonert journalist Gro Reinertsen deltatt som redaksjonell rådgjevar.

Resultatet av arbeidet er blitt ei firehundre sider stor bok fullstappa av informasjon om samferdsel i sør gjennom fleire tiår. Boka handlar om bilmateriell

Sjåførar i DSB samla på Snartemo stasjon ein gong mot slutten av 1960-talet. Dei ventar på rekruttar som skal køyrast til Lista flystasjon. Foto frå DSB sitt arkiv.



og rutebillioner som var sjåførar, reparatørar, og ofte ærendsgutar for sine sambygdingar. Stoffet er systematisk ordna, år for år, og redaksjonen har laga ei detaljert framstilling, i tekst og bilete, om DSB og forløparane til selskapet.

Difor blir det mange namn og mange bilnummer å halda styr på, og boka får på sett og vis oppslagsverkets særtrekk. Men forfattarane greier å knyta opplysningar frå styreprotokollar og årsmeldingar saman til ei levande og engasjerande forteljing.

Statistikk og korrektur

Det er lett å bli begeistra for den innhaldsrike boka om De Sammensluttede Bilruter. Ekstra gledeleg er det at redaksjonen har rydda plass til statistisk materiale av ymse slag. For eksempel er vognlister gull verdt, så sant opplysningane om bilmateriellet er korrekte.

Karosserifabrikken i Øvrebo, nord for Kristiansand, blir konsekvent omtalt som A.G. Føreland karosserifabrikk. Det rette firmanamnet i den tida DSB fekk leveransar derifrå, på 1950- og 60-talet, var A. &

G. Føreland. Karosserifabrik. Maskinverksted. Ein vaken korrekturinstans ville ha retta opp det feilaktige.

Heile manuskriptet skulle forresten ha gått gjennom ein ekstrarunde med korrektur før trykkinga tok til. Ein slik gjennomgang kunne eksempelvis ha korrigert songtittelen «Eg drømde eg hadde en båt,» som er nemnt på side 240. For nokre tiår tilbake var trubaduren og vestlendingen Ivar Medaas i vinden med visene «Eg hadde ein gong ein båt,» og «I natt eg drømde.» Det må rimelegvis vera desse visetekstane som er blanda saman, eller «fusjonerte.»

NRAF og DSB

Norsk Rutebilarbeiderforbund, NRAF, kom tidleg til Farsund og omland. Alt i oppstartingsåret 1955 stifta sjåførane i De Sammensluttede Bilruter avdeling 10 av NRAF, og boka om DSB fortel at per 1. november 1955 var seksten sjåførar innmelde i forbundet. Ut frå storleiken på selskapet er det grunn til å tru at desse seksten utgjorde ein vesentleg del av sjåførmassen.

I boka står det elles at NRAF si avdeling 10 hadde eit medlemstal på tjuette då DSB slo seg saman med Agder Bilruter og Sørlandsruta til eitt selskap i 1984.

Transportbedrifta De Sammensluttede Bilruter var privat, i ordets rette forstand, med aktive eigarar og handlekraftig styre. Fleire av eigarane fungerte også som sjåførar. Hausten 1972 vart føretaket omdanna til aksjeselskap, med nitten aksjonærar i første omgang – både kvinner og menn. Tidlegare hadde DSB kalla seg eit interesseselskap.

Året 1972 var også tidspunktet då styret vedtok å endra fargeskjemaet på bilmateriellet til lyseraudt og kvitt, i praksis ein kremfarga variant. Prøveordninga vart gjort permanent.

Stor verdi

Austad historielag og Veteranbussklubben Samsør Agder har gitt ut eit omfangsrikt bokverk om rutebiltrafikken i vestlege delar av Agder. Mellom bokpermane er det lødige og lærerike lesnad om livet med De Sammensluttede Bilruter på Lista, i Lyngdal og i skipsfartsbyen Farsund.

Men endå om stoffet er konsentrert kring eit avgrensa distrikt sør i landet, greier verket å vekke interesse også utanfor dette området. Framstillinga har stor verdi for samtid og ettertid, lokalt så vel som nasjonalt.

Rett nok kunne boka ha vore strammare redigert. Kapittelet om *De Forenede Bilruter* blir lett ein distraherande faktor, all den tid boka har *De Sammensluttede Bilruter* som saksfelt. Like eins er orienteringa om Samsør Agder ein smule omstendeleg.

Men det står respekt av arbeidet som redaksjonen har utført. Det er eit ruvande verk som ligg føre om samferdsel i sør.

Austad historielag

Veteranbussklubben Samsør Agder:

DSB, De Sammensluttede Bilruter. Samferdsel fra hestetransport til moderne busser. 400 sider.

Bestilling til Geir Sørensen, Post@samsor-agder.com
Pris: 390 kroner, pluss porto 150,-

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
Regionleder gods/logistikk
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
Fagsjef for advokatene
josefine@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
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



FYLKENE MÅ TA ANSVAR

INGEN SKAL BEHØVE Å DØ PÅ JOBB. HELLER IKKE BUSSJÅFØRENE. DERFOR MÅ KOLLISJONSSIKKERHET ETTERSØRRES! DA VIL LØSNINGENE KOMME.

Fylkeskommunene «eier» kollektivtrafikken og har ansvar for busser, fylkesveier, rutetraseer, holdeplasser, skolekjøring, ferger, trafikkikkerhet, passasjerer og bussjåfører. Dette er et stort ansvar som de på de fleste områder tar på største alvor. Men selv om fylkeskommunene gjerne spesifiserer nye busser ned på detaljnivå, stilles svært få krav til kollisjonssikkerhet. Sikkerheten er i dag så fraværende at den ikke bare utgjør en fare for sjåførene, men også setter passasjerenes liv og helse i fare. Dette kan ikke lenger fylkene neglisjere.

For oss bussjåfører er det først og fremst viktig at kollisjonssikkerheten blir så god som overhodet mulig. Om det er et resultat av nye internasjonale reguleringer, nordiske krav, nasjonale krav eller fylkeskommunale krav er underordnet. Sikkerheten må komme først.

Bra, men ikke nok

Et viktig skritt i riktig retning var når Ruter som oppdragsgiver første gang stilte krav til kollisjonssikkerhet for busser. Det er vi sjåfører glade for. Det er viktig at noen tør å gå foran. Etter at Ruter kom med sitt R29-krav, har det også skjedd en merkbar endring hos bussleverandørene. Før var det liten interesse eller liten vilje til å finne løsninger, alt virket «vanskelig og vondt» for produsentene. Men nå kan plutselig nær sagt alle levere. Initiativet fra Ruter virket. Og sikkerheten øker.

Men, og det er et stort «men»: R29 hadde neppe endret utfallet av dødsulykkene på Nafstad, Sørås og ved Stange. R-29 er en forsterkning midt foran på bussen, men gir ingen ekstra beskyttelse foran eller på siden av føreren. Og omkring 40 prosent av kollisjonsulykkene med buss har treffpunkt ved eller på førerplass, nettopp der bussjåføren er mest ubeskyttet. Derfor blir resultatet så alt for ofte fatalt.

Velg det beste

Derfor må egne løsninger til for å sikre bedre beskyttelse av bussjåføren. Ansvaret har først og fremst kjøperne av tjenesten, fylkeskommunene. Kollektivselskapene og fylkeskommunene stiller allerede i dag mange ulike krav og bidrar til å stimulere ønsket utvikling. Fylkene kan på samme måte også kreve den beste kollisjonssikkerheten i markedet til enhver tid. Dette burde ikke være kontroversielt og bør gjøres selv om en eller to av leverandørene ikke kan eller ønsker å levere. Uansett vil det finnes tilstrekkelig med leverandører og konkurranse.

Det vil være helt bakvendt om bremseklossene og sinkene i utviklingen av sikrere busser skal bestemme tempoet i og nivået på sikkerhetsutviklingen. Hvis kravet er at alle skal være med, vil resultatet bli at sikkerhetsnivået forblir lavt eller uforandret og utviklingen vil ta fryktelig lang tid. Den tiden har vi ikke. Vi ønsker ikke å belønne og gi konkurransefordel for de dårligste i klassen med de laveste standardene, bare fordi de vil kunne levere til lavere priser enn de som bruker ressurser på å utvikle og forbedre sikkerhetsstandardene.

Incitament for sikkerhet

Vi forventer at fylkene stimulerer til videreutvikling av sikkerheten. Dette

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



kan gjøres ved at kollisjonssikkerhet vektet høyere og gir tilleggsponng, slik at både produsenter og operatører får incitament til å øke sikkerheten. Kollisjonssikkerhet bør definitivt telle med som ett av de viktigste kriteriene, når fylkeskommunene velger hvilket busselskap som skal få oppdraget.

Kollisjonssikkerhet må etterspørres. Da utvikles teknologien og nye og bedre løsninger lanseres. Det er akkurat som med miljøkrav. El-busser er et godt eksempel. Selv om disse fortsatt er dyrere enn konvensjonelle dieselbusser, er de fleste enige om at slike busser må satses på for å nå klimamålene og fordi alle vet at etterspørsel skaper et marked. Samfunnet er villig til å satse ekstra ressurser for å få ned utslippene. Tilsvarende bør det være en selvfølge at samfunnet bruker ressurser på å sikre en trygg arbeidsplass for bussjåførene.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



KARBONFANGST

Jeg har fått ny hobby. Det er en spennende hobby. Dette er en hobby jeg har sammen med Angela, Boris og Joe. Det er en hobby som skal redde båtnaustet mitt fra å bli tatt av bølgene, herr Kvarbas.

Jeg skal ikke på rypejakt eller reinsdyrjakt i fjellet. Jeg skal heller ikke på elgjakt. Norge gjorde seg rik på hvalfangst på femtitallet, men dette er større herr, Kvarbas. Dette er en jakt som passer for dem som ikke bruker kuler og krutt. Jeg har blitt en riktig fangstmann.

Jeg skal redde verden!

Jeg skal på karbonfangst, herr Kvarbas. Det er en ny type fangst som verdens største ledere skal bruke mange millioner kroner på. Det er en rikmannsfangst. Dette er ikke noe jakt for fattigfolk. Fattigfolket slipper ut jaktbyttet og de rike jakter og fanger.

Dette skal bli gøy.

Så Kvarbasen mener det er dårlig butikk å drive karbonfangst.

Da har ikke Kvarbasen fått med seg oppstyret som har vært i Glasgow. Der var jeger- og fiskeforeningene fra alle de store nasjonene for å bli enige om kvoter for karbonfangst. Dette skal redde verden, herr Kvarbas.

Det er masse penger i karbonfangst. Pengene sitter så løst at de renner ut for et godt ord. Karbonfangst er et godt ord. Bare smak på det, herr Kvarbas. Det er noe edelt ved denne type fangst. Når du klarer å finne et så fint ord på en enkel ting kommer det penger. Masse penger. Jo finere ord du klarer å finne for en enkel ting, jo mer penger renner inn.

«Vi skal lagre karbon i bøtter og spann. Vi skal fylle opp gamle gruvesjakter og hull i bakken»

Så Kvarbasen tror jeg får problemer med å få solgt jaktutbyttet.

Langt derifra. Jeg skal fange karbon for Angela. Hun begynner å dra på åra og klarer ikke å klatre på hustak for å sette luftfilter på fabrikkpipene. Hun har masse store kullkraftverk som trenger luftfilter. Jeg skal rense peisen og stake opp igjen røykrøret hennes.

Så Kvarbasen trodde dette var kompliserte ting. Karbonfangst er en enkel ting, herr Kvarbas. Vi har drevet med karbonfangst i mange år på lastebilene våre. Vi har fanget karbon i katalysatorene og brent det. Nå skal vi lagre det på et lurert sted. Kanskje vi aldri finner det igjen. Vi skal lagre karbon i bøtter og spann. Vi skal fylle opp gamle gruvesjakter og hull i bakken. Om vi er så heldige at vi klarer å fange Co₂-gass fra røyken, skal vi pumpe det ned i bakken og sette i en propp. Om 200 år, kanskje de kan bruke gassen til noe nyttig.

Skitt jakt!

Gladiola