

# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

04/2022



**KVALITETSKONTRAKTER?**

**S 6**

  
**YRKES**TRAFIKK  
**FORBUNDET**

ARNE  
DANIELSEN  
Redaktør  
arne@ytf.no



I AUGUST DUKKET DET OPP EN MERKELIG PÅSTAND I MEDIA. DE NYE BUSSENE I OSLO-ANBUDET SOM STARTER OPP I MARS NESTE ÅR SKAL NEMLIG «HA ET KAMERA PÅ SJÅFØRENS ANSIKT». «DE KAN I PRAKSIS OVERVÅKE OM VI PILLER OSS I NESA», SIES DET: «OVERVÅKING SOM VILLE GJORT STASI MISUNNELIG». MED ALL RESPEKT: DETTE ER IKKE TILFELLE.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Alle disse systemene som blinker og durer og piper kan på en måte kalles overvåking – men er altså slett ikke Stasi»

## TØV OM OVERVÅKING

Moderne biler og busser har to typer sikkerhetsutstyr, aktivt og passivt. Den passive sikkerheten har vi i YTF vært særlig opptatt av, med den store konferansen i Bodø i november 2021 som et høydepunkt. Passiv sikkerhet handler om å verne førerplassen ved kollisjoner, mange sjåførere i dag sitter omtrent ubeskyttet «i glass og ramme» i moderne busser.

### Aktiv sikkerhet

Aktiv sikkerhet omfatter systemer og komponenter som bidrar til å forhindre kollisjoner. Det dreier seg om bremses og bremseteknologi, styring, hjul og hjuloppheng, lys, siktbarhet og førerhjelpssystemer, ofte integrert med hverandre.

De fleste som har kjørt en nyere bil har for eksempel opplevd «lane keeping», et system som varsler eller korrigerer dersom bilen kommer utenfor kjørebanelen, eller en blindsonemarkør som varsler når det ligger andre kjøretøy i blindsonen. Så har vi «night vision» som skanner veibanen i mørke eller tåke og «adaptive cruise control» - en fartsholder som leser avstanden til bilen foran og sørger for god nok avstand.

### Holder deg våken

Og så altså «attention assist», som denne saken handler om, et system som varsler dersom du er i ferd med å duppe av bak rattet. Systemet registrerer oppførselen din i form av rattbevegelser, pedalbruk og plassering i veibanen – pluss altså ved hjelp av et kamera. Ved avvik «vekkes» sjåføren med lyd eller vibrasjon.

Alle disse systemene som blinker og durer og piper kan på en måte kalles overvåking – men er altså slett ikke Stasi. Det mest skumle med disse systemene for en bussjåfører er at de en gang i framtida fører til selvkjørende – «autonome» biler, slik at arbeidsplassene på sikt kan forsvinne.

### Blander kortene?

Kanskje blandes dette med et annet system – «Ecosafe» – som registrerer kjørestil i form av grafiske kurver – altså ikke kameraer - og som registreres i en driftssentral. Nettbuss/Vy har hatt slike systemer i en årrekke, under full aksept og kontroll av fagforeningene. Opplysningene brukes for at sjåførenes kjørekunnskaper skal bli bedre, og de strenge prosedyrene er også godkjent av Datatilsynet.

Vi vet ikke om de aktuelle debattantene rett og slett ikke har fulgt med i timen? Det ryktes at noen beskylder YTF for å være «for overvåking». Kanskje det heller skyldes at disse folkene ikke representerer særlig mange sjåførere og er fullstendig i bakleksa når det gjelder førersikkerhet?

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.





Kjekt med advokat	4
Alternativ til anbud?	6
Oppgjør for hele verden	8
«Ufrivillig strukturell individualisme»	14
Hva kan vi lære av luftfarten?	18
Smått & stort	22
Arbeidstid og overtid	24
Årsmøte	27
Sjåfør i Norges minste by	29
Bussminner i Køben	32

Forsidefoto:

Arne Danielsen

## GLADIOLA / S 36



### Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet  
 ☎ 40 60 37 00  
 ✉ [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no) - [www.ytf.no](http://www.ytf.no)

### Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør  
 Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,  
 ☎ 474 00 989  
 ✉ [arne@ytf.no](mailto:arne@ytf.no)

### Trykk: Ålgård Offset

✉ [post@a-o.no](mailto:post@a-o.no)

### Prepress og layout:

Silja Digranes  
 ☎ 401 79 194  
 ✉ [silja-d@frisurf.no](mailto:silja-d@frisurf.no)

### Annonsealg:

Mona Svenning  
 ☎ 400 13 909  
 ✉ [mona@ytf.no](mailto:mona@ytf.no)

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

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

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

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



# KJEKT MED ADVOKAT

NOE AV DET MEST ALVORLIGE EN YRKESJÅFØRER KAN BLI UTSATT FOR ER Å FÅ FØRERKORTET  
BESLAGLAGT AV POLITIET. DESSVERRE SKJER DETTE RELATIVT OFTE, NOEN GANGER FOR OFTE, VISER  
DET SEG. DE VIKTIGSTE RÅDENE ER: GODTA IKKE BESLAGET. OG SØK HJELP HOS YTF-ADVOKATENE.

Tekst:

SYNNE PERNILLE JACOBSEN  
& ARNE DANIELSEN

Foto: POLITIET

Her følger noen eksempler på at førerkortbeslag er forhindret eller omgjort etter inngripen fra YTF-advokatene. Alle tilfellene er fra i år:

## Eksempel 1: Sjåfør på glattisen

YTF-medlemmet mistet førerkortet etter at han på grunn av veldig glatt føre havnet over i motsatt kjørefelt og frontkolliderte med en annen bil. Politiet mente at han hadde vært uaktsom og holdt for høy fart etter forholdene, og beslagla førerkortet på stedet. De ønsket å holde førerkortet beslaglagt i tre måneder. Advokatfullmektig Anniken Aune hjalp medlemmet å få tilbake førerkortet da saken skulle opp i tingretten.

## Eksempel 2: Kolliderte med trikken

YTF-medlemmet kolliderte med trikken i Oslo. Politiet mente at han var uaktsom og tok fra sjåføren førerkortet. Med hjelp av advokatfullmektig Jeannette Kvamme fikk sjåføren tilbake førerkortet. Dommeren viste til at uaktsomheten var liten, og at det derfor var usikkert om det var grunnlag for førerkortbeslag. Det var ikke trafikk sikkerhetsmessige grunner til å ta sjåføren ut av trafikken, og kollisjonen skyldtes ikke uansvarlig eller hensynsløs kjøring. Dermed fikk YTF-medlemmet tilbake førerkortet.

## Eksempel 3: Holdt i lommeboka

I januar i år ble sjåføren stoppet av politiet, som mente å ha observert at han holdt i mobiltelefonen mens han kjørte. Sjåføren, som ikke hadde brukt mobiltelefonen under kjøreturen, nektet å vedta forenklet forelegg. Hva politiet hadde sett var at han holdt i lommeboka etter å ha vært inne på en

bensinstasjon. Saken havnet til slutt i retten, der politiet la ned påstand om førerkortbeslag og bot. YTFs advokatfullmektig Anniken Aune forsvarte sjåføren, og påviste at bevismaterialet var svakt. Resultatet var at aktor frfalt saken, og sjåføren var frifunnet.

## Litt for kjappe?

Dette er alle relativt ferske saker. Yrkestrafikk har tidligere rapportert om flere saker av tilsvarende type.

- Vi opplever at politiet er raske med å beslaglegge førerkort på stedet, og oppfordrer alle medlemmer som opplever dette til ikke å godta beslaget og ta kontakt med oss med en gang. Sjåførene er avhengig av å ha førerkort for å kunne gjøre jobben sin, og det er viktig å bruke den bistanden du får gjennom medlemskapet hos oss når noe slikt skjer, sier Anniken Aune.

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

«Vi opplever at politiet er raske med å beslaglegge førerkort på stedet, og oppfordrer alle medlemmer som opplever dette til ikke å godta beslaget og ta kontakt med oss med en gang»  
YTFs advokatfullmektig Anniken Aune

## LES DEG OPP!

For dem som ønsker å sette seg nærmere inn i saksgangen ved et førerkortbeslag, anbefales YTF-advokatenes artikkel i Yrkestrafikk #2 2019.

Disse artiklene finner du her:

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)



Politiet har ofte en rutine med å inndra førerkort ved situasjoner i trafikken. Noen ganger viser dette seg overilt. (Illustrasjonsfoto)



Et viktig råd: Godta ikke førerkortbeslag på stedet. (Illustrasjonsfoto)

# ALTERNATIV TIL ANBUD?

TEGN I TIDA TYDER PÅ AT LØSNINGEN MED KONKURRANSEKSPONERT KOLLEKTIVTRAFIKK HAR GÅTT UT PÅ DATO. VI GJENOPPLIVER DERFOR EN GAMMEL, ALTERNATIV LØSNING: KVALITETSKONTRAKTER. DISSE HADDE EN JUBLENDE, MEN KORTLIVET STORHETSTID FOR MER ENN TJUE ÅR SIDEN.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

På slutten av nittitallet oppsto en erkjennelse av at verken tradisjonelle tilskuddsordninger eller anbud var fullgode samfunnsøkonomiske løsninger. Ganske brått ble en tredje vei lansert – kalt kvalitetskontrakter – og denne nye ideen ble omfavnet av både bransje, fagbevegelse og politikere som et sant columbi egg.

Modellen var utarbeidet av Transportøkonomisk Institutt (TØI), og gikk i all enkelthet ut på å la tilskuddene til transportselskapene være prestasjonsavhengige. Myndighetene utarbeidet rammebetingelser og minimumskrav, og operatørselskapene fikk vide fullmakter til å oppfylle disse, og kunne oppnå bonus ved forbedringer.

## Prøveprosjekt i Sporveien

Et prøveprosjekt ble innført av Oslo

kommune overfor Sporveien våren 1999. Sporveien skulle få fire kroner i bonus for hver ny passasjer, og i tillegg penger for et økt antall avganger og økt kapasitet. Det var oppsiktsvekkende hvor raskt politikerne klarte å sette en forskningsrapport ut i praktisk politikk.

Kvalitetskontrakten satte et kraftig press på Sporveien for å forbedre tjenestene sine, og gjorde at bedriften måtte bruke all sin kløkt til å finne de mest meningsfulle tiltakene. Denne Oslo-modellen var altså basert på et offentlig, men markedsrettet monopol. En sterk drivkraft var redselen for anbud, som ennå ikke var innført for fullt, med en tese om at trusselen om anbud var mer effektiv enn iverksettelsen.

## Tid for nytenkning

Tidspunktet for forsøket var ikke tilfeldig. Samferdselsdepartementet startet i 1991 opp en forsøksordning for kollektivtransport. I løpet av en fireårsperiode ble mer enn 500

prosjekter, med en kostnadsramme på mer enn 450 millioner kroner, gjennomført. Brorparten av midlene gikk til forsøk i de fire største byområdene. målet var å lære og åpent søke etter og forsøke seg fram til gode løsninger.

Kvalitetskontraktene sprang ut av denne prosessen, og var i overensstemmelse med viktige europeiske trender. Liknende avtaler var for eksempel opprettet mellom den nederlandske jernbanen og myndighetene, og forskerne på TØI registrerte stor interesse for slike alternative modeller i mange EU-land.

## Alternativt verktøy

Hvor ble det så av kvalitetskontraktene? De druknet nok i EU-kommisjonens sterke press for økt konkurranse, der anbud ble det dominerende grepet. I beste fall ble prinsippene i kvalitetskontraktene bakt inn i anbudsmo- dellene. Men selv om utviklingen ubønnhørlig gikk i retning økt konkurranse, ble også nødvendigheten av politisk styring erkjent. Det ble



«Samferdselsdepartementet startet i 1991 opp en forsøksordning for kollektivtransport. I løpet av en fireårsperiode ble mer enn 500 prosjekter, med en kostnadsramme på mer enn 450 millioner kroner, gjennomført»

påpekt at i en slik blandingsmodell mellom plan og marked er anbud kun å regne som et verktøy, et redskap for å regulere forholdet mellom plan og marked. Kvalitetskontrakter var i så måte et alternativt redskap.

EØS-avtalens konkurransekrav kan omgås ved å drive all kollektivtrafikk i offentlig regi, for eksempel ved at all kollektivtrafikk blir statlig. En slik løsning kan ha mange fordeler, ikke minst når det gjelder å behandle kollektivtrafikken helhetlig, samfunnsmessig og koordinert. Og med en statlig overbygning vil sjåførene fortsatt sikre like forhold gjennom bussbransjeavtalen og sikre stabile arbeidsforhold.

For å hindre byråkratisering og sikre nytenkning, kan man kanskje gjenopplive kvalitetskontraktene? Eller hur? Etter korona etterlyser kollektivtransporten nytenkning, og ikke minst nye finansieringsmodeller. Tretti år etter Forsøksordningen er tida uansett inne til en ny tenkedugnad.



Bør Staten overta ansvaret for all kollektivtransport og erstatte anbud med kvalitetskontrakter?



Etter koronaen er tida inne til å se på organiseringen av busstransporten med nye briller?

# OPPGJØR FOR HELE VERDEN

KRIG, KRISE, KLIMA, DYRTID OG GRÅDIGHET. NÅ GJELDER DET Å STÅ SAMMEN.

TENKE GLOBALT, HANDLE LOKALT. HELDIGVIS VIRKER NÅ SELVESTE PAVEN Å

STILLE SEG PÅ TRANSPORTARBEIDERNE SIDE.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

Norge: Lørdag 7. mai ble partene enige i meklingen om bussbransjeavtalen (BBA). Fire dager senere kom YTF til enighet i lønnsforhandlingene med Norges Lastebileierforbund og NHO Logistikk og Transport. Begge resultatene ble bifalt av mer enn 70 prosent av medlemmene. Oppgjørene var som vanlig påvirket av oppgjøret innen frontfagene, som landet på ei ramme på 3,7 prosent tillegg.

Oppgjøret var basert på et anslag fra Det tekniske beregningsutvalget (TBU), som leverer det statistiske grunnlaget for lønnsoppgjørene, og som i forkant hadde anslått en årlig konsumprisvekst på 3,3 prosent. Utfra disse tallene burde oppgjørene gitt de fagorganiserte en – om enn beskjeden – økning av reallønna.

## Beregningen sprakk

Det ble imidlertid tidlig klart at denne beregningen ville sprekke, og det med glans. Statistisk sentralbyrås oppdatering per 10. august viser en endring i Konsumprisindeksen på hele 6,8 prosent fra juli 2021 til juli 2022. Hvis ikke prisene skulle falle markant i nærmeste framtid, tyder alt på at de fagorganiserte vil oppleve en klar reallønnsnedgang.

Da dette ble klart, oppsto naturlig nok en diskusjon om vi burde gått til streik. Imidlertid kan det virke som om kampen ikke bare dreier seg om kjipe arbeidsgivere, men handler om store bevegelser som gjelder hele Norge – ja mer enn det: Europa og verden. Vi prøver i denne artikkelen å se nærmere på noen faktorer.

## «Energiewende»

Strømpriser er et sentralt stikkord. EU har lenge arbeidet for et felles-europeisk energimarked, og 22. mars

2018 vedtok Stortinget å knytte Norge til EUs energibyrå ACER. Tidligere var Norge med i et integrert nordisk energisamarbeid, men de to nyeste sjøkablene som ble åpnet i 2021 – Nordlink til Tyskland og North Sea Link til England, har ført til økning av kraftutveksling med Europa. NVE spår i rapporten «Langsiktig kraftmarkedsanalyse 2021-2040» at kablene i hele perioden i hovedsak vil bli brukt til norsk krafteksport.

Europa – og ikke minst Tyskland – er i beitt for energi. Tyskerne vedtok i 2010 sin dristige «Energiewende», en plan for å erstatte kull og atomkraft med fornybar energi. Målet var å drastisk redusere utslippet av drivhusgasser. Et problem var at omstillingen gjorde tyskerne mer avhengige av naturgass fra Russland. Så, etter at Russland invaderte Ukraina og Europa vedtok sanksjoner mot Russland, er tilgjengeligheten på russisk gass redusert, mens strømprisene har tilsvaren-



«Delegasjonen ble støttet av paven, som åpnet Det pavelige akademi for samfunnsvitenskap spesielt for møtet og hilste på hele delegasjonen»



de økt. Nå forbereder tyskerne seg på en kald vinter, mens norske forbrukere, som del av EUs energimarked, må betale sin del av kostnadene.

### Blodbadet i Ukraina

I juni uttalte NATOs generalsekretær Jens Stoltenberg følgende i et intervju med den tyske avisen Bild: «Ingen vet hvor lenge krigen vil vare. Vi må forberede oss på det faktum at det kan ta flere år. Vi må ikke gi slipp på støtten til Ukraina, selv om kostnadene er høye, ikke bare når det gjelder militær støtte, men også som følge av økte priser på energi og mat.» Det er verdt å merke seg hvordan Stoltenberg kobler prisstigningen i Norge direkte til krigshandlingene i Ukraina.

Stoltenberg mener at dette er en byrde vi bør bære, fordi kostnadene våre ikke kan sammenliknes med hva ukrainerne må betale hver eneste dag. Som Yrkestrafikk påpekte på lederplass i #2: «Å invadere et annet



Den katolske kirkes overhode, selveste pave Frans, møtte en internasjonal delegasjon transportarbeidere i august for å diskutere situasjonen i verden. (Foto: ITF)



YTF er med i den internasjonale transportarbeiderføderasjonen, som arbeider over hele verden. Her en demonstrasjon utenfor Europaparlamentet i Strasbourg.



land i full skala, slik Putin har gjort i Ukraina, med alt hva dette medfører av menneskelig og materiell lidelse, lar seg ikke på noen måte forsvare.»

Når dette er sagt, virker det ikke som om Vestens håndtering av krigen har vært vellykket. Verken sanksjonene som skulle knekke Russland økonomisk eller de voldsomme våpenforsendelsene som skulle gi ukrainerne overtaket på slagmarka, ser ut til å ha fungert som forventet. Krigen har utviklet seg til et veritabelt blodbad med hundretusener av ofre. Dessverre virker ethvert fredsinitiativ fraværende.

## Vesten mot resten?

Vestens politiske ledelse støtter Ukraina massivt. Men om vi ser krigen i et globalt perspektiv, er støtten langt fra unison. Tvert om kan man få et inntrykk av at det dreier seg om «Vesten mot resten». Nancy Pelosi, speaker i Representantens hus i USA, foretok 2. august et besøk i Taiwan, som sterkt provoserte fastlands-Kina, og som har ført til sterk spenning mellom USA og Kina, noe som i verste fall kan føre til krig mellom USA og Kina. Konflikten har vært med på å føre Kina og Russland nærmere hverandre, der russerne støtter Kina vedrørende Taiwan mens Kina støtter Russland overfor Ukraina.

Vesten – ledet av USA – har til nå vært toneangivende i verden, både militært og økonomisk. Dollaren har vært selve den globale valutaen, og dette monopolet har gjort at regjeringen i USA relativt fritt har kunnet trykke opp penger for å dekke gjeld og investeringer. I en kronikk i Dagens Næringsliv fra oktober i fjor, vises til at USA i løpet av halvannet år trykket nye dollar verdt mer enn tre norske oljefond.

Spørsmålet som stilles er om denne praksisen har sprengt kapasiteten i økonomien og skapt varig, plagsom prisvekst?

Ved sankthanstider i år kom så BRICS sammen til sin 14. Samling. BRICS står for Brasil, Russland, India, Kina og Sør-Afrika, noen av verdens største nasjoner. Flere land ønsker også å være med. Kinas president Xi Jinping var vert, men på grunn av korona ble møtet avholdt virtuelt. På møtet ble det annonsert at BRICS-landene planla å etablere en ny felles valuta, et åpenbart forsøk på å frigjøre seg fra dollarens verdensherredømme. Selv om det nok vil ta år før en slik valuta vil være på plass, var BRICS-møtet et tydelig varsel om at Vestens femhundre år lange hegemoni i verden nå ser ut til å være over.

## Paven med på laget

Hva betyr så dette for oss i YTF, en liten fagorganisasjon langt mot nord? Vel, snevert sett kan det bety at vi må forberede oss på at tilgangen til billige varer og tjenester fra land i den tredje verden, vil komme til å ta slutt. Så betyr det også at vi må bli enda flinkere til å følge med på hva som skjer overalt på kloden. Den gode nyheten er at ansatte innen transport allerede er godt organisert i verdenssammenheng: International Transport Workers' Federation (ITF), der YTF er medlem, har sitt hovedkontor i London og favner hele verden.

Nå er sannelig også selveste pave Frans kommet med på laget. I midten av august var en delegasjon fra ITF som inkluderte fagforeningsledere fra hele verden, invitert til å møte pavenes rådgivere for å diskutere spørsmål

som påvirker transportarbeidere og samfunnet for øvrig. Delegasjonen ble støttet av paven, som åpnet Det pavelege akademi for samfunnsvitenskap spesielt for møtet og hilste på hele delegasjonen.

Den katolske kirken og fagforeningene var enige om at bedriftsledere nå må handle raskt for å trekke verden tilbake fra randen av resesjon. Dette må de gjøre ved å anerkjenne sine forpliktelser overfor fellesskapets beste, og bidra til å bygge en bærekraftig global økonomi basert på sosial rettferdighet og retten til anstendig arbeid.

## Kamp mot ulikhet

- Selskaper og myndigheter må ta ansvar for det som skjer i leverandørkjedene, understreket ITF-president Paddy Crumlin. - Deres eksisterende praksis er basert på bedriftenes grådighet og ignorerer det større gode. Det fremmer menneskelig lidelse og må ta slutt. Transportsystemer er avgjørende for samfunn, enten vi snakker om busser som får folk til å jobbe, eller de enorme skipsnettverkene som underbygger global handel. I løpet av de siste tiårene har disse i økende grad blitt kapret av kapitalister motivert av profitt, ofte til skade for menneskene som jobber innen transport – og menneskene som er avhengige av det.

Konsentrasjonen av rikdom og makt i hendene på noen få øker år for år – samtidig som folk mister troen på demokratiet. Det globale brutto nasjonalproduktet har tredoblet seg siden 1980, men arbeidsinntektsandelen har gått ned, og arbeidsledigheten har eksplodert. Ulikhet er nå allment anerkjent som en global risiko.

«Vi må ikke gi slipp på støtten til Ukraina, selv om kostnadene er høye, ikke bare når det gjelder militær støtte, men også som følge av økte priser på energi og mat»  
Jens Stoltenberg, generalsekretær NATO

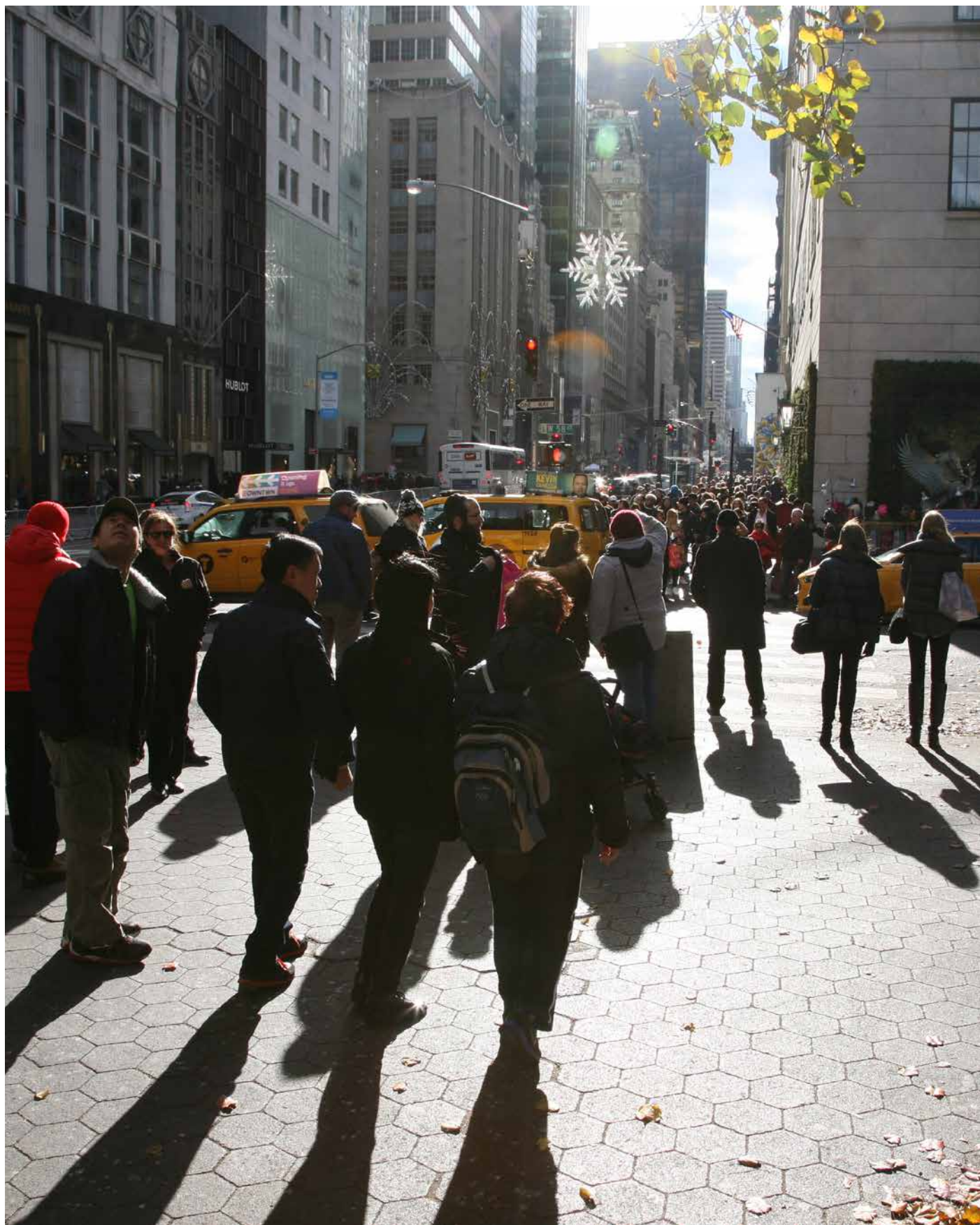


NATO er aktive støttespillere for Ukraina mot Russland. Her NATOs generalsekretær Jens Stoltenberg sammen med ukrainas forsvarsminister Oleksii Reznikov. (Foto: NATO)



Russlands president under premieutdelingen for VM i sjakk i Sotsji i november 2014. Konflikten rundt Ukraina var da allerede igang på Krim og i Donbas.





Lange skygger på Manhattan. USAs befolkning virker splittet foran høstens parlamentsvalg.





New York – «The Empire State». Er imperiet på hell?



Hva foregår bak Kremles murer? Russland virker ikke særlig svekket som følge av krig og sanksjoner.



Å oppnå fremgang for arbeidernes rettigheter er fortsatt en kamp nå når menneskeheten står overfor krise etter krise, sa fagforeningslederne til pavenes rådgivere. Dette fordobler imidlertid bare beslutsomheten til arbeidende mennesker og deres representanter for å se rettferdigheten seire.

### Redde planeten

En rekke emner ble diskutert: Virkningen av klimaendringer på transportarbeidere, de langvarige effektene av Covid-19-pandemien, krigene i Sør-Sudan, Syria, Ukraina og Jemen samt trusselen om nedgangstider over hele verden.

Ikke minst var klimaendringene og behovet for en rettferdig overgang til utslippsfrie transportsystemer viktig. Transport representerer 25 prosent av de globale energirelaterte klimagassutslippene og 15 prosent av alle utslipp. Om ingenting gjøres vil utslippene være doblet innen 2050.

- Vi befinner oss i et kappløp med tiden for å stabilisere planeten og redusere virkningene av klimaendringene, sa ITFs generalsekretær Stephen Cotton. - Men sosial og økonomisk rettferdighet må gå hånd i hånd med teknologiske fremskritt, slik at vi oppnår en bedre verden for alle og ikke bare avverger en ny krise.

### Solidaritet i krisetid

Visepresident Pablo Moyano sa på vegne av den argentinske transportarbeiderforeningen FNTCOTAC at fagforeningene har en historie med å kjempe for arbeidende mennesker i krisetider.

- Solidariteten blant transportarbeidere gir et solid grunnlag for forandring, sa han, - enten det gjelder teknologi, klimarettferdighet eller i kampen mot menneskehandel og korrupsjon.

Andre fagforeningsledere tok opp behovet for å fremme demokratiske

verdier, takle bedriftens grådighet, fremme likestilling og støtte unge arbeidere i å drive endring.

Krigene rundt om i verden, og lidelsene de forårsaker, kastet en skygge over møtet. Som et resultat av konflikt blir en person tvangsfordrevet hvert tredje sekund, ble det notert. Motet og utholdenheten til transportarbeidere som fortsetter å risikere livet for å få livsviktige forsyninger inn i disse landene, må applauderes.

- Hvis vi ikke bygger en felles og bærekraftig fremtid og beskytter og bevarer rettighetene og mulighetene for fremtidige generasjoner, klarer vi ikke å opprettholde våre verdier. Sammen med alle våre allierte vil fagforeninger organisere seg for rettigheter og sosial rettferdighet. Vi vil handle sammen i solidaritet. Vi vil ikke etterlate noen, oppsummerte ITF-president Paddy Crumlin.

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

# «UFRIVILLIG STRUKTURELL INDIVIDUALISME»

ANTALLET HJEMLEVERINGER OG ARBEID ORGANISERT VIA ULIKE APPER HAR ØKT EKSPONENSIELT DE SISTE ÅRENE. KORONAPANDEMIEN HAR AKSELERERT TRENDEN YTTERLIGERE. STADIG FLERE FÅR KOORDINERT ARBEIDSOPPGAVENE SINE VIA APPER. DISSE HAR INGEN FAST ARBEIDSPASS OG JOBBER OFTE ALENE MED KORTSIKTIGE ANSETTELSE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Mange plattformsselskaper regner seg heller ikke som arbeidsgivere, og tvinger for eksempel takeaway-kurere til å jobbe som selvstendige næringsdrivende. Å inkludere disse i den nordiske modellen, der tariffavtaler spiller en nøkkelrolle for å regulere arbeidsforholdene, viser seg imidlertid å være en utfordring.

### Nordisk rapport

Den nordiske transportportarbeiderfederasjonen NTF har i år gjennomført en studie for å undersøke de gjeldende juridiske rammebetingelsene og hvilke utfordringer denne typen arbeidsorganisering medfører i de nordiske landene. NTF ønsket også å samle informasjon og lære mer om de

«Den nordiske arbeidslivsmodellen er binær, det vil si består av to parter - arbeidsgivere og arbeidstakere - som gjør avtaler seg imellom. Plattformøkonomien utfordrer denne modellen ved å skape en gråsoner i midten»

ulike strategiene medlemsorganisasjonene har benyttet i slike saker. Nå har de lansert en fyldig rapport.

NTF er en sammenslutning av 41 faglige organisasjoner i Finland, Norge, Sverige, Island og Danmark inkludert Færøyene. Totalt representerer NTF 340 000 medlemmer i transportbransjen, deriblant YTF.

### Færrest i Norge

Plattformøkonomien er i stor fram-

gang innen EU, der 28 millioner personer i dag finnes innen denne kategorien. Prognoser spår at tallet vil være økt til 43 millioner i 2025. Samtidig viser statistikken at Norge har det laveste antallet slike «selvstendige» innen EU/EØS-området, og at denne typen organisering er langt mer utbredt lenger sør i Europa.

Hovedgrunnen er antakelig graden av fagorganisering. En sterk fagbevegelse er den beste garantien for et



Den nordiske transportarbeiderføderasjonen NTF står bak rapporten om plattformøkonomien. NTF er en del av europeiske ETF som igjen er med i verdensføderasjonen ITF.



ryddig arbeidsliv. Allmengjøring av tariffavtaler er i så måte et mektig redskap. Den fem uker lange streiken i Foodora i 2019 var viktig og førte til at sykkel- og mopedbudene fikk på plass tariffavtale med Fellesforbundet. Dette betyr likevel ikke at utfordringene i Norge er løst. Konkurrenten, finskeide Wolt, utfører for eksempel de samme tjenesten som Foodora, men motsetter seg tariffavtale fordi de «vil være fleksible».

### Midt imellom

Den nordiske arbeidslivsmodellen er binær, det vil si at den baserer seg på to parter - arbeidsgivere og arbeidstakere – som inngår avtaler seg imellom. Plattformøkonomien utfordrer denne modellen ved å skape en gråsoner i midten, der det verken finnes reelle arbeidsgivere eller arbeidstakere, men en slags mellomting som insisterer på at de ansatte er en type selvstendige næringsdrivende. Den svenske sosio-

logen Anders Kjellberg har karakterisert dette fenomenet som «ufrivillig strukturell individualisme».

Hva slags arbeid som utføres og i hvor stort volum, varierer. Selv om plattformarbeid lanseres som noe ganske nytt, utføres ofte tradisjonelle oppdrag som varelevering, vasketjenester og taxikjøring, tjenester som «alltid» har vært der. I slike tilfeller er det ofte mulig å hevde at «bedriften» er ukorrekt klassifisert og må behandles som en tradisjonell arbeidsgiver med alt dette medfører av lovmessige forpliktelser overfor de ansatte.

### Nåtidens dagarbeidere

Samtidig kan arbeidsmengden variere kraftig for «ansatte» som ofte består av ungdom, studenter eller folk som ikke får annet arbeid. Problemene er flere. Medarbeiderne har ingen innflytelse verken på lønn eller arbeidsforhold, de får bare betalt for oppdragene

de utfører – ikke for dødtid mellom disse, de får heller ikke godtgjørt for kansellerte oppdrag, har ikke krav på sykepenger etc.

På mange måter kan praksisen sammenliknes med tidligere tiders dagarbeidere. Vi som er oppvokst i Oslo, husker at dagarbeiderne flokket seg rundt «Dagsen» i det gamle gassverkbygget på hjørnet av Storgata og Hausmanns gate. De første møtte lenge før kontoret åpnet for å sikre seg et oppdrag for dagen, for det var som regel først til mølla.

### Hippe betegnelser

Plattformorganiseringen kan i stor grad karakteriseres som «gammel vin på nye flasker». Her benyttes gjerne fine honnørord som «flexi», «gig», «order», eller «freedom», mens betegnelser som «ansatt» eller «arbeid» skyes som pesten. Ofte er det mest kreative utover ordbruken selve organiseringen

«Plattformorganiseringen kan i stor grad karakteriseres som «gammel vin på nye flasker». Her benyttes gjerne fine honnørord som «flexi», «gig», «order», eller «freedom», mens betegnelser som «ansatt» eller «arbeid» skys som pesten»



– som ofte skreddersys for å unngå avtaler eller forpliktelser, også skattemessige. Et eksempel er oppsplitting i mindre selskaper, underleverandører eller gjennom bemanningsbyråer, slik vi blant annet har opplevd i flybransjen.

Innen denne gråsonen har dessuten en ny type bedrifter etablert seg, bedrifter som henvender seg til alle såkalte «frilansere», «selvstendige» eller «egenansatte» - kjært barn har mange navn, og tilbyr ulike administrative tjenester, slik at frilanserne kan konsentrere seg om selve jobben og la dette firmaet ta seg av alt det andre.

### Politisk innsats

Ja, ofte tilbyr også disse selskapene et ansettelsesforhold som frilanseren kan smykke seg med. Problemet er at dette ansettelsesansvaret bare er gjeldende mens den ansatte har et definert oppdrag. Og hva med sykepenger? Det danske LO-forbundet Handel og Kontor har gjort sin egen vri på dette ved å opprette et slikt selskap i egenregi for å sikre medlemmene alle godene som de har rett på.

Danskene har også gått foran for å reise spørsmålet om plattformarbeid politisk, ved blant annet å bevisstgjøre publikum og kunder om forholdene. En nye taxilov i Danmark, gjorde for eksempel at Uber i 2017 valgte å trekke seg ut av landet, blant annet på grunn av et krav om taksameter i alle bilene. Også påvisning av skattesnyteri med påfølgende rettsaker kan være et viktig verktøy for å få has på useriøse aktører. Viktigst av alt er likevel: organisering, organisering, organisering!

Det er kanskje nødvendig å påpeke at plattformøkonomi ikke i seg selv nødvendigvis er negativt, men kan være et godt tilskudd til et tjenestetilbud til folk flest, men kun med anstendige lønns- og arbeidsforhold. Slik skal vi ha det i Norden. For dem som måtte tvile på viktigheten av dette, anbefales for eksempel filmen «Sorry We Missed You» fra 2019, om en budbilsjåfør og familiens beinharde kamp for tilværelsen i England.

Rapporten om plattformøkonomien kan du lese her:

[Platform Work in the Nordic Countries \(nordictransport.org\)](https://nordictransport.org/)



Foodora bringer matvarer. I 2019 streiket sykkelbudene i fem uker for å få tariffavtale.





NTFs generalsekretær Anu Koljonen taler på YTFs landsmøte i Trondheim i september i fjor.

# HVA KAN VI LÆRE AV LUFTFARTEN?

FOR MER ENN TJUE ÅR SIDEN, DA ANBUD VAR PÅ VEI INN I BUSSBRANSJEN, SNAKKET MANGE SJEFER OM AT VI MÅTTE STUDERE FLYMARKEDET, FORDI BUSS VILLE OPPLEVE EN TILSVARENDE UTVIKLING. OM DETTE VAR ET GODT RÅD, KAN DISKUTERES, MEN VI TROR NOK AT VI SOM DRIVER TRANSPORT NEDE PÅ JORDA KAN LÆRE AV ARBEIDSKONFLIKTENE VI VAR VITNE TIL INNEN LUFTFARTEN DENNE SOMMEREN.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

I midten av juni gikk Norsk Flyteknikerorganisasjon ut i streik. Utgangspunktet for de streikende var at på grunn av lave lønninger hadde rekrutteringen lenge vært trøblete. Koronaen førte dessuten til at flyselskapene sa opp eller permitterte de yngste, som etterpå ikke kom tilbake. Med en utdannelse på minst sju år og en minstelønn på om lag 450 000 kroner i året, eller mindre enn 200 kroner timen, var det i tariffoppgjøret helt nødvendig med et skikkelig løft for å sikre nyrekruttering, mente flyteknikerne.

### Frontfag som tvangstrøye

Kanskje trodde de at NHO Luftfart

ville være enig, men slik gikk det ikke. Motparten gikk høyt ut på banen med et tallgrunnlag der både ansiennitets- og skifttillegg var lagt til for å vise at flyteknikerne egentlig hadde mer enn nok i lønn.

Og kravet til fagforeningen på hele 60 kroner timen var selvfølgelig urimelig høyt. «Vi er avhengig av en samordnet lønnsdannelse i Norge for å trygge arbeidsplasser og sikre god lønnsvekst for alle. NHO Luftfart har et ansvar for å følge lønnsrammen og for at den norske frontfagmodellen bevares», uttalte direktør Torbjørn Lothe.

### NHO vant opinionen

Slik vant arbeidsgiverne mediavinklingen og opinionen i befolkningen, og kunne uten altfor mange motforestillinger følge opp med en lockout, som

blant annet rammet ambulansflygingen i Nord-Norge. Dermed så regjeringen seg nødt til å innføre tvungen lønnsnemnd. Resultatet av denne er ennå ikke bestemt, men det er vel ikke sensasjonelt å tenke at tillegget vil ligge godt innenfor frontfagmodellen. Flyteknikerne forsøkte å kommunisere sin versjon av historien alt før konflikten var et faktum, men møtte liten respons fra media. Samtidig ble de overrumplet av arbeidsgivernes offensive strategi.

Lærdommen er at det i en tariffkamp ikke er nok å stille rettfærdige krav og være villige til å streike. Man må også forberede en historie – et «narrativ» som er enkelt å forstå og selge inn, dessuten tenke gjennom hva motparten har av trekk og unngå tvungen lønnsnemnd. Flyteknikerne fikk ikke

«Lærdommen er at det i en tariffkamp ikke er nok å stille rettferdige krav og være villige til å streike. Man må også forberede en historie – et «narrativ» som er enkelt å forstå og selge inn»



dette til i denne omgangen, men har høstet verdifulle erfaringer til neste runde. De kommer sikkert sterkere tilbake.

### Den flyvende hollender

SAS-pilotene klarte seg i så måte atskillig bedre da de litt senere gjennomførte sin femten dager lange streik, ikke minst fordi de klarte å synliggjøre at streiken handlet om intet mindre enn prinsippene i «den nordiske modellen». Kravet var i all enkelhet at oppsagte piloter måtte få komme tilbake i arbeid i samme selskap som før og med alle opparbeidede rettigheter. Dette syntes folk var rettferdig, og da falt de tradisjonelle motargumentene om «de høytlønnede pilotene» til jorda.



Norwegian-gründer Bjørn Kjos ga opphavet til betegnelsen «kjosifisering» av arbeidslivet

«Bransjen har lenge vært utsatt for et kappløp mot bunnen i jobbkvalitet. I flere tiår har vi sett slutten på anstendig arbeid og innføring av jobber med lav lønn, dårlige forhold og høy arbeidsbelastning»



Her var det SAS som kom dårlig ut i opinionen, fordi de streikende var tydelige i sin kommunikasjon, i motsetning til ledelsen, der toppsjefen Anko van der Werff gjorde en svært lite overbevisende figur. Selv om mange passasjerer fikk mildest talt betydelige reiseutfordringer, var det likevel etter forholdene få bebreidelser mot de streikende pilotene.

Slik vant på sett og vis de streikende, men betalte likevel en høy pris. For å redde selskapet fra konkurs følte de seg nødt til å gå med på en lønnsnedgang på fem prosent, øke antall arbeidstimer og inngå en avtaleperiode på hele 5,5 år.

I Norge dukket for noen år siden opp begrepet «kjosifisering» etter Norwegian-gründer Bjørn Kjos, som ble beskyldt for å innføre en modell der ansatte skulle leies inn av underforetak, for gjennom slike organisatoriske krumspring omgå faglige avtaler og rettigheter. Det kunne virke som om SAS på sett og vis forsøkte noe tilsvarende i sommer.

### Europeisk problem

Så er ikke SAS det eneste flyselskapet som opplever problemer. På en rekke lufthavner over hele Europa har passasjerene i sommer opplevd kansellerte avganger, lange køer for å sjekke inn, bagasje som ikke har kommet fram og andre forsinkelser.

Den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF – som YTF er en aktiv del av – oppsummerer at problemene skyldes tiår med grådighet og fjerning av nødvendige jobber. Ikke bare lider passasjerene på grunn av dette, men også overbelastede arbeidsfolk som dag etter dag blir bedt om å arbeide utover all rimelighet for å bøte på mannskapsmangelen.

### Kappløp mot bunnen

Samtidig virker EU-kommisjonen og andre myndigheter å være frakoblet og fullstendig uinteressert i de dramatiske problemene som bransjen opplever. De forblir tause og foretar seg ingenting, nesten demonstrativt, påpeker ETF, som frykter at forholdene bare kommer til å bli verre.

ETF-president Frank Moreels minner om at det ikke er nytt å presse arbeidere til det ytterste: «Bransjen har lenge vært utsatt for et kappløp mot bunnen i jobbkvalitet. I flere tiår har vi sett slutten på anstendig arbeid og innføring av jobber med lav lønn, dårlige forhold og høy arbeidsbelastning. Det har blitt brakt videre av presset for en markedsøkonomisk politikk i EU som har prioritert maksimering av profitt for bedriftseiere på bekostning av luftfartsarbeidere over hele Europa.»

### Anstendighet og dialog

ETF støtter derfor alle arbeidskamper

som har vært gjennomført innen luftfarten denne sommeren, og oppfordrer passasjerene til ikke å klandre de ansatte for de horrible forholdene, og krever umiddelbar endring av måten luftfartsindustrien jobber på for å gjøre den mer egnet både for ansatte og passasjerer, ved å gjennomføre:

- Kollektive forhandlinger og sosial dialog mellom alle fagforeninger og luftfartsselskaper i Europa, i tråd med nasjonal eller europeisk lov
- Rettferdig lønn, anstendig arbeid og rettferdige forhold for alle luftfartsarbeidere
- Slutt på alle former for usikkert arbeid, spesielt falsk selvstendig næringsvirksomhet
- Generelle lønnsøkninger for i det minste å matche høy inflasjon
- Beskyttelse av EUs eierskaps- og kontrollregler innen luftfartssektoren
- Avvisning av et forslag innen lufttrafikk kontroll som kun tar sikte på å liberalisere industrien
- En gjennomgang av gjeldende regelverk for bakkehåndteringstjenester i Europa og en slutt på liberaliseringen av sektoren.





SAS har i sommer vært gjennom to store arbeidskonflikter.



Den europeiske transportarbeiderføderasjonen har satt søkelys på mangeårige problemer for luftfartansatte i hele Europa.

### Arbeidstakerne avgjørende

I slutten av juni møttes også en rekke internasjonale og europeiske fagforeninger som representerer arbeidere i romfarts- og luftfartssektorene for å

diskutere en samlet posisjon i forkant av Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonens (ICAO) forsamling i september. Håpet er at den fremtidige veien mot bærekraftig luftfart der

vil kunne avtales av internasjonale myndigheter og viktige interessenter i industrien.

I en felles pressemelding understreket foreningene at arbeidstakernes deltakelse er avgjørende, ikke bare for å fikse de underliggende problemene som for øyeblikket lammer industrien, men også for å håndtere den langsiktige bærekraften og avkarboniseringen av industrien. Arbeidstakernes deltakelse vil være avgjørende i den sosiale styringen av en så stor industriell endring. Klimarettferdighet kan ikke eksistere uten at arbeidsrettferdighet med anstendig arbeid skapes gjennom organisasjonsfrihet og kollektive forhandlinger.

✉ [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

## TROFASTE MEDLEMMER I NORD-NORGE

VI HAR FÅTT FØLGENDE BILDER MED HYLLEST AV YTF-JUBILANTER  
FRA TOR N. PEDERSEN, LEDER FOR YTF AVD 21 SALTEN I BODØ.  
YRKESTRAFIKK STILLER SEG I GRATULANTENES REKKER!



Tre med 25 års medlemskap. Til venstre Torvald Holmvåg, 25 år i Bodø; i midten Stig Knædal, også Bodø og til høyre Sten Strand, Fauske.



Petter Alfred Johansen har vært trofast medlem i YTF avd 21. Salten i hele 50 år.



Åge Bernhard Berntsen har vært medlem i 25 år i YTF avdeling 21 Salten i Bodø. Han ble tildelt blomster, hedersmerke og diplom fra YTF.



Terje Leite kan feire 25 års medlemskap i YTF Bodø.



## ROKADER I ADMINISTRASJONEN

I YTFS ADMINISTRASJON HER VI NÅ FÅTT NOEN NYE FJES,  
OG ANDRE SOM VI KJENNER FRA FØR FINNER VI I NYE STILLINGER.

Som kjent ble forhandlingssjef *Linda Jæger* ansatt som generalsekretær 9. mars etter at Trond Jensrud sluttet for å gå over i annen stilling. Dermed trengte vi en ny forhandlingssjef og leder for juridisk avdeling, og YTF-advokat *Marius Træland* har nå fått dette oppdraget.

Advokat Hanne Hareide Skårberg sluttet ved årsskiftet, og er nå erstattet av juridisk rådgiver *Nora Arnkværn*. Noen av leserne har kanskje allerede møtt Nora, som har arbeidet som sommervikar før hun nå er ansatt i

fast stilling. Nora er oslojente fra Marienlyst, og master i rettsvitenskap fra Universitetet i Oslo.

Fagsjef for advokatene, Josefine Wærstad, fikk en sønn i juli, og har nå permisjon. Yrkestrafikk gratulerer! Som vikar tiltrer *Siri Dannevig* som advokatfullmektig i perioden 23. august i år til 15. september neste år. Siri er i dag ansatt som advokatfullmektig og rådgiver i YS og får permisjon derfra for å vikariere hos YTF. Siri har lang erfaring fra juridisk rådgiving og tariffarbeid fra Forsvaret, FLT og YS.



Advokatfullmektig Siri Dannevig vil være vikar i YTF i ett år.



Nora Arnkværn er ansatt som juridisk rådgiver.



# ARBEIDSTID OG OVERTID

VI FÅR OFTE INN SPØRSMÅL OM LØNN OG OVERTIDSBETALING. SÆRLIG UTFORDRENDE ER DET NÅR KONTRAKTEN MED ARBEIDSGIVER BESTEMMER AT DEN ALMINNELIGE ARBEIDSTIDEN SKAL «GJENNOMSNITTSBEREGNES». REGLENE OM GJENNOMSNITTSBEREGNING ER KOMPLISERTE, OG KAN FORT BIDRA TIL USIKKERHET BÅDE FOR ARBEIDSTAKER OG ARBEIDSGIVER.

I utgangspunktet har arbeidstaker etter arbeidsmiljøloven krav på overtidsbetaling for alt arbeid utover «alminnelig arbeidstid». For de fleste stillinger er alminnelig arbeidstid ni timer i løpet av et døgn og 40 timer i løpet av en uke.

## Egne regler

Det finnes likevel egne regler om arbeidstid for noen særlige typer arbeid. Dette gjelder for eksempel beredskapsarbeid, nattarbeid og døgnkontinuerlig skiftarbeid. Se arbeidsmiljøloven § 10-4 eller ta kontakt med vår arbeidslivsavdeling dersom du er usikker på hva som gjelder for deg.

Ved arbeid utover lovens definisjon av alminnelig arbeidstid, har arbeidstaker krav på overtidsbetaling. Det innebærer at man har krav på full timelønn for overtidstimene man har jobbet, samt et overtidstillegg på minst 40 prosent. Det kan følge av arbeidskontrakt eller tariffavtale at du har krav på høyere overtidstillegg enn lovens minstesats. Bussbransjeavtalen (BBA) fastsetter for eksempel et overtidstillegg på 50 prosent.

## Må avtales skriftlig

Gjennomsnittsberegning av arbeidstid er en lovlig fleksibel ordning, og benyttes ofte i bedrifter der det er periodevis variasjon i arbeidsmengden. Meningen er at arbeidstaker skal kunne jobbe mer enn alminnelig arbeidstid i noen perioder, mot å kunne jobbe mindre enn alminnelig arbeidstid i andre perioder. Arbeidstakeren, som da i gjennomsnitt jobber alminnelig arbeidstid, vil motta fast lønn hele tiden og heller ikke ha krav på overtidsbetaling.

Dette er et unntak fra lovens utgangspunkt om overtid, og en ordning med gjennomsnittsberegning må være skriftlig avtalt for å kunne gjøres gjeldende. Ordningen kan enten være avtalt mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, eller mellom tillitsvalgt i bedriften og arbeidsgiver som er bundet av tariffavtale.

## Overtid likevel

Du kan ha krav på overtidsbetaling selv om du har en avtale om gjennomsnittsberegning. For det første, er det viktig å være klar over at en avtale

om gjennomsnittsberegning ikke er en avtale om at arbeidstaker samlet sett skal jobbe mer enn lovens grense for alminnelig arbeidstid. Over en periode på 52 uker skal den samlede arbeidstiden din altså ikke overstige et gjennomsnitt på 40 timer i uken. Dersom du har arbeidet mer enn dette, har du krav på overtidsbetaling.

For det andre, gjelder det øvre grenser for hvor mange timer arbeidsgiver og arbeidstaker kan avtale å gjennomsnittsberegne per døgn og per uke. Grensene er fastsatt i arbeidsmiljøloven og i arbeidstidsforskrifter, og kan ikke fravikes til skade for deg som arbeidstaker. Du vil ha krav på overtidsbetaling dersom du i løpet av et døgn eller en uke arbeider mer enn det som følger av lovens eller forskriftens grenser. Hvilke grenser som gjelder for deg, vil være avhengig av arbeidsforholdet ditt og bedriften du arbeider i.

## Forskrift for sjåfør

Arbeidsmiljølovens hovedregel er at det kan avtales gjennomsnittsberegning av arbeidstid for inntil ti timer

«En ordning med gjennomsnittsberegning må være skriftlig avtalt for å kunne gjøres gjeldende»



Bussbransjeavtalen fastsetter et overtidstillegg på 50 prosent. Foto: Arne Danielsen

i løpet av et døgn eller 48 timer i løpet av en uke. En arbeidstaker som for eksempel arbeider 52 timer i en uke, vil da i utgangspunktet ha krav på overtidsbetaling for fire timer. De resterende 48 timene kan inngå i gjennomsnittsberegningen av alminnelig arbeidstid.

For sjåfører er det egne grenser som er fastsatt i *forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport*. Denne bestemmer at det i utgangspunktet kun kan avtales gjennomsnittsberegning for inntil ni timer i døgnet og 48 timer i uken.

#### Enkelte unntak

Fra utgangspunktene i lov og forskrift gjelder det videre en håndfull unntak. Særlig relevant er unntakene for bedrifter som er bundet av tariffavtale. I disse tilfellene kan tillitsvalgte i bedriften inngå utvidede avtaler om gjennomsnittsberegning på vegne av de ansatte. Hvis du er usikker på hvilke øvre grenser som gjelder for deg, kan du ta kontakt med vår arbeidslivsavdeling.

Dersom du tror du har et utestående krav om overtidsbetaling, kan du sende en e-post til [arbeidsliv@ytf.no](mailto:arbeidsliv@ytf.no). Vi vil da vurdere saken din, og hjelpe deg med å drive inn det eventuelle kravet.

## SPØR OSS!

✉ [advokatene@ytf.no](mailto:advokatene@ytf.no)

☎ 406 03 700

**MARIUS TRÆLAND**  
Avdelingsleder,  
forhandlingsjef  
og advokat



**ANNIKEN AUNE**  
Advokat-  
fullmektig



**JEANNETTE KVAMME**  
Advokat-  
fullmektig



**NORA ARNKVÆRN**  
Juridisk rådgiver



**SIRI DANNEVIG**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# Nordea

## Medlemstilbud på billån fra Nordea!

Som medlem av YTF får du et av Norges  
beste billån. Med rente fra 3,60 %



Søk lån til bil, MC og caravan  
på [billan.nordea.no](http://billan.nordea.no)



**Priseksempel:**  
Eff.rente 5,14 %  
kr 150.000,- o/5 år,  
Etabl.geb. kr 2000,-  
Tot.: kr 169.918,-



## HUSK ÅRSMØTE FOR FUNKSJONÆRENE 25.OG 26. SEPTEMBER I STAVANGER!

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING AVHOLDER SIN ÅRLIGE TO DAGERS FAGLIGE OG SOSIALE SAMLING I STAVANGER SØNDAG 25. OG MANDAG 26. SEPTEMBER. INVITASJON ER UNDER UTSENDING, SÅ DET ER BARE Å MELDE SEG PÅ FOR ALLE FUNKSJONÆRER.

Om lag 20 deltakere møtte på fjorårets møte som ble avholdt i forlengelsen av landsmøtet i Trondheim. Tilsvarende arrangementer ble avholdt i Oslo i 2018 og Bergen i 2019.

Samlingene er viktige møtepunkter for funksjonærene, som representerer mange ulike stillingstyper, ofte fåtallig og spredt geografisk og med liten mulighet til å treffe andre YTFere.



Olav Nergård, Ove Hellesest og Trine Hagen Helleland utgjør det sittende styret hos YTF-funksjonærene.

ANNONSE



## YS Innbo til medlemspris

YS Innbo er en av markedets beste innboforsikringer, og som medlem i et YS-forbund får du forsikringen til en ekstra god pris.

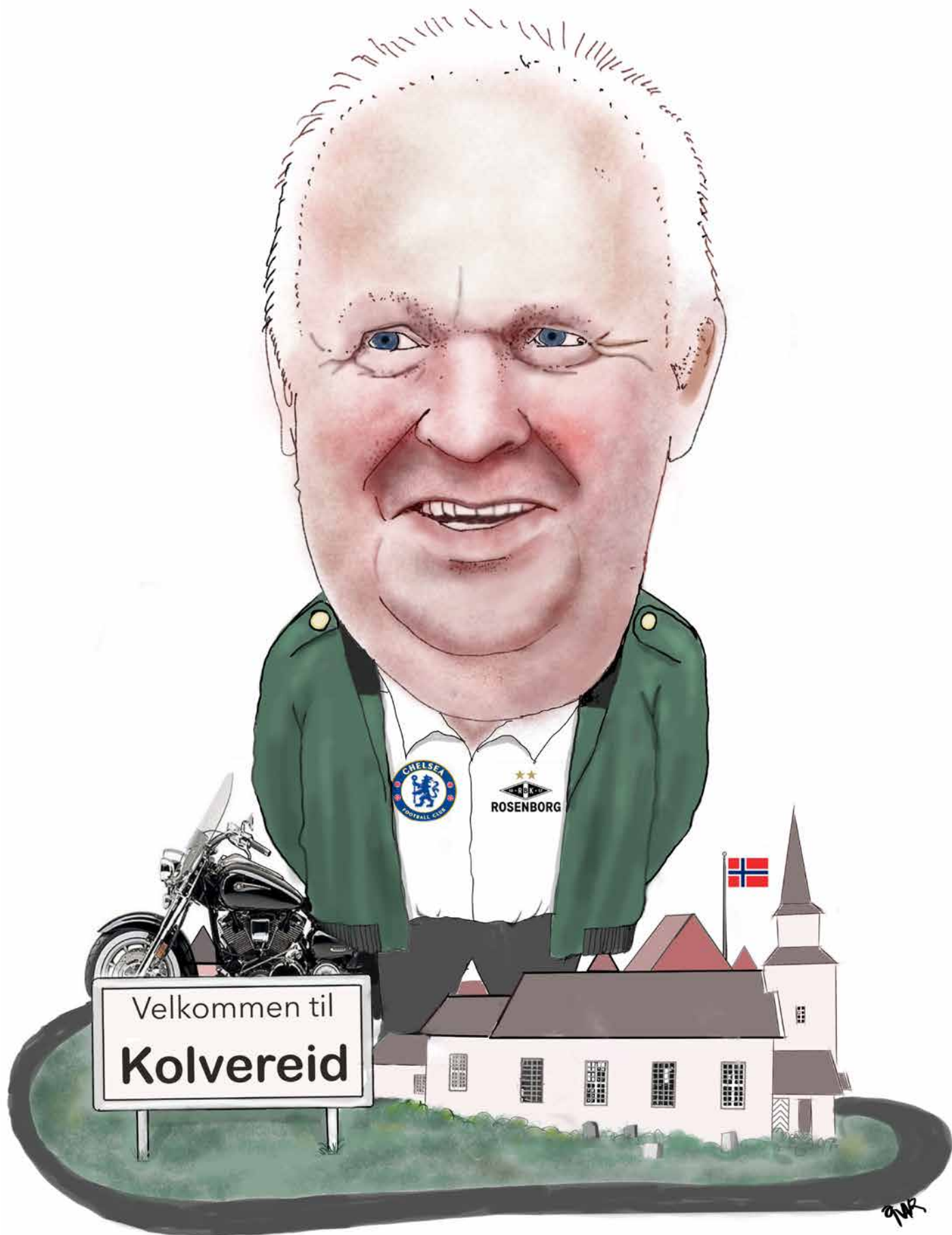
### Svært høy kundetilfredshet

Undersøkelser viser at medlemmene våre er veldig fornøyde med hvilke skader forsikringen dekker, kundebehandlingen og oppgjørstid når skaden først skjer.



Les mer og se alle fordelene dine på [gjensidige.no/YS](https://gjensidige.no/YS)





# SJÅFØR I NORGES MINSTE BY

*At Utter-Namdalen ikke er allfarvei, ble bekreftet da flyvertinnen ønsket «alle fire en god dag» da Dashen landet på Ryum. På endeholdeplassen i Rørvik sto en blå buss skiltet «660 Kolvereid», og vi fortalte sjåføren at vi var på vei dit for å intervjuer YTFs lokale tillitsvalgte David Vassli. «Da har du kommet riktig», svarer han blidt. «Det er meg, det!»*

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Så kjører bussen. Veien, som ikke er altfor bred, slynger seg mellom knaus og fjord. Et øyrike dette, bestående av rundt seks tusen mer eller helst mindre bebodde øyer, holmer og skjær. Vi møter lite trafikk, med unntak av en del velvoksne vogntog. David må legge bussen helt ut på vegskulderen for å la de breiale ekvipasjene passere.

- Vi befinner oss på lakseveien, forklarer David. – Oppdrettslaks er den viktigste næringen, og trafikken av trailere er formidabel, de aller fleste utenlandske.

## Ser dauen i øya

Han forklarer at veien til dels er fundert på leirgrunn, noen ganger også befinner seg farlig nær vannet, og at trafikkforholdene er utfordrende, særlig på vinterstid.

- Vi ser dauen i øya kvar dag, og folk teller på knappene om de vil kjøre enda en vinter. Det har hendt at vi har måttet kjøre av veien for å unngå sammenstøt. Dårlig vintervedlikehold og manglende strøing er vår viktigste kampsak. En gang stoppet vi kjøringen inntil veien var strødd. Da ble vi førstesidestoff i lokalavisa, forteller han.

- Sikkerhet i buss har vi tatt opp i mange fora, men nå har det toget gått for oss. Vy vant jo anbudet her i fjor og bestilte nye busser som vi sikkert må leve med i ti år fremover.

David skotter over mot A-stolpen i hjørnet, den er tynn som spagetti.

## Innvanderruta

Ved vegskulderen står en passasjer og verner seg mot regnværet med gul regnfrakk og godt tilsnørt hette.

- Det er tannlegen som skal på jobb i Kolvereid, sier David og åpner fordøra.

Så kjører vi over Nærøysundbrua, som noen ganger er så værutsatt at trafikken må stoppes for å unngå velt.

Deretter passerer vi gjennom distriktets eneste rundkjøring. Tannlegen og Yrkestrafikkts utsendte forblir de eneste passasjerene.

- Denne avgangen er egentlig satt opp for å frakte innvandrere til jobb og skole, men nå er det jo ferietid. Vi har folk fra hele verden her, i år har vi også fått en del ukrainske flyktninger.

## Heimkjær

- Jeg er fra Gravvik, en bygd i nærheten her og begynte i arbeidslivet fjorten år gammel, forteller David. - Far hadde snekkerfirma, så jeg begynte å jobbe for ham. Han var forresten ikke bare snekker, men drev både med fiske og småbruk, som jo er så vanlig her ute. Ja, og så var han bygdas slakter. Vi var åtte søsken, så det var ikke snakk om å ligge på hvert vårt soverom. Jeg var nummer fem i rekka.

Selv har han også hatt mange yrker, dog ikke på en gang. Han har lagt asfalt på anlegg og kjørt fiskemat og iskrem mellom Trondheim og Mo.

- Laksetrafikken har jeg også vært innom, kjørte langtransport et par år





## «Vi ser dauen i øya kvar dag, og folk teller på knappene om de vil kjøre enda en vinter»



for et lokalt firma, men trivdes ikke. Jeg var *heimkjær*, hadde funnet meg et kvinnfolk og bygd hus, stort sett sjøl. På nittitallet ble jeg far til en sønn og ei datter. Dermed ble det snekring igjen, montering av hus, starta enkeltmannsselskap før jeg ble headhunted av Coop Byggmix som trelastansvarlig og anbudutregner.

### Selsti pluss

Bussen ankommer Kolvereids eneste bussholdeplass, der tannlegen går av. Langs den eneste gata henger bannere som reklamerer med at vi befinner oss i «Norges minste by». Kolvereid, med sine kun syttenhundre innbyggere, brukes som kron eksempel av de som mener at begrepet «by» nå er totalt utvannet, og at ethvert vegkryss kan få innvilget bystatus. Ikke minst er harmen tydelig i nabo- «byen» Rørvik med sine hele tre tusen innvånere. Tidligere utgjorde rivalene sentrum i hver sin kommune, Vikna og Nærøy, men ble ved inngangen til 2020 slått sammen til Nærøysund kommune.

David parkerer utenfor depotet til Vy. Her står flere busser, og inne i hvelrommet er vaffelpressa i full gang. Her treffer vi sjåførkollegene Arve Lund og Leif Moen, begge voksne karer.

- Vi er snart seksti pluss alle sammen, sier David som selv er født i 1959 og gleder seg over at intervjueren sjeldent nok er enda eldre. – Her skjer ingen rekruttering, og det er mange grunner til det: Lønn, delte skift, ubekvem arbeidstid. Vi har riktignok fått inn en ung bosnier på rundt tretti, han drar gjennomsnittsalderen nedover.

### Lokal styring best

Karene er likevel relativt fornøyd med tilværelsen, understreker at de tilhører en ærekjær generasjon med få uhell og nesten ingen sykemeldinger. De har vokst opp med å ta ansvar, poengterer de.

- Først i 2016 begynte jeg å kjøre buss, forteller David, - det skyldtes at jeg utviklet en voldsom allergi mot sement. Og for å være ærlig har jeg aldri hatt en så grei jobb. Har trivelige kolleger og en bedre hverdag enn noe annet sted. Jeg er fortsatt sprek, men tenker ofte på far min, han ble *krokåt* og døde da han var 73.

Likevel mener trekløveret at forholdene var enda bedre da de fortsatt kjørte for Trønderbilene.

- Systemet har blitt mer tungrodd. *Bystyrt!* Lokalkunnskap er viktig, og vi kan styre bedre enn de gjør i Trondheim, synes vi. Anbud er skrekkelig og gru, spør du meg. Trønderbilene hadde ikke anbud, da satt det et par *kaller* og styrte butikken. Nå har vel AtB godt over hundre ansatte.

Selv strutter de tre av lokalkunnskap, kjenner alle elevene de kjører til skolen, vet hvilke som oppfører seg bra og hvem som er uregjerlig.

- Vi er kjempeglade i unga, gleder oss over å ha dem med og tar gjerne en ekstra runde og kjører noen hjem om det trengs. Men da kommer det en melding om at vi befinner oss på «feil trasé» og at sanntiden blir feil. Sann- tid! Bah! Hvem trenger vel sanntid her ute på bygda?

### Felles samling

- Det har blitt litt mer fart i YTF her ute nå, sier Leif og Arve. – De steller pent med oss.

Totalt sokner 24 bussjåfører til Team Kolvereid. Under streiken for to år siden var kun to av disse med i YTF. Resten var for det meste i Fellesforbundet.

- Men så kom Ole Moen på besøk. Han var den første tillitsvalgte som besøkte oss, og ble godt likt. Seks stykker valgte da straks å bytte forening, forklarer David.

Leif har noe på hjertet i tillegg, som det gleder intervjueren spesielt å formidle:

- Og så synes vi at tidsskriftet til YTF var mye bedre, det handla mer om oss!

I fjor ble David Vassli valgt som lokal tillitsmann, og vervet flere medlemmer. Han var også så heldig å vinne vervekonkurransen i YTF og kunne innkassere tre tusen kroner.

- Pengene brukte jeg til en felles samling, med pizza, bløtkake og kaffe, og hele 18 av 24 sjåfører møtte opp. Mange satte pris på det, selv om de som fortsatt var i Fellesforbundet var skeptiske til å begynne med, trodde dette var et YTF-arrangement. Men vi måtte jo ha med alle, og kanskje vi får med enda flere når de opplever at vi steller så pent med dem, ler David, og understreker hvor viktig det er å ha det sosialt.

«Trønderbilene hadde ikke anbud, da satt det et par kaller og styrte butikken. Nå har vel AtB godt over hundre ansatte»

### Trollungan og The Blues

Selv synes han det er fint å være til-litsvalgt, men har ellers mange jern i ilden. Som så mange andre i distriktet er han oppvokst med jakt, og har skutt selve skogens konge med 19 takker i geviret. Så snekrer han fortsatt litt og kjører tung motorsykkel, en Yamaha 1600 med gromlåt i motoren. Den aller største lidenskapen er likevel fotball. Vi snakker selvsagt om Rosenborg – han er jo trønder – og var med på å danne Ytre Namdal Rosenborg Supporterklubb – den eneste i sitt slag utenfor Trondheim.

Dessuten Chelsea, og når de spiller kamp er han ikke å være i hus med:

- Det er jo så gæli at samboeren rømmer stua, da går hun tur med bikkja. «Å, er du alein!» sier hun om hun kommer litt tidlig tilbake. Eller: «Jeg trodde de hadde kommentatorer på TV.»

Ellers må David Vassli sies å være en riktig trivelig fyr.



David er ivrig motorsykkel-entusiast



Den første bilen hans, ei folkevognboble



Så ble han lastebilsjåfør



Erfarne YTF-ere med vafler i Kolvereid. Fra venstre: Leif Moen, David Vassli og Arve Lund



David vokste opp i vakre Gravvik



Bussjåfør med godt humør



Vervepremien fra YTF ble investert i ei gedigen sommerkake



Storelgen, med hele nitten tagger

# BUSSMINNER I KØBEN

ARBEJDERMUSEET I KØBENHAVN ANBEFALES, OM MAN VIL LÆRE HISTORIE. DE LANGE LINJENE ER ALLTID NYTTIGE Å HA I MENTE. FOR SOM KARL MARX PÅPEKTE: «HISTORIEN GJENTAR SEG, FØRSTE GANG SOM TRAGEDIE, ANDRE GANG SOM FARSE.»

«En egen lov om å sette all busstrafikk ut på anbud ble vedtatt, der kun private selskap fikk rett til å delta i budrundene»

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

På sommerens ferietur til København, falt det naturlig å besøke Arbejdermuseet rett ved Botanisk have. Museet holder til i fagbevegelsens eldste forsamlingshus, oppført i 1879, og kjernen er en gedigen festsal. I lokalene holder også den danske arbeiderbevegelsens bibliotek og arkiv til.

#### Jørgensen og sønn

Her fant vi diverse utstillinger om arbeidsfolks liv i København gjennom 150 år. Årets særutstilling handlet om Danmarks tidligere statsminister Anker Jørgensen, sønn av en kusk og ei vaskekone. Anker glemte aldri hvor han kom fra, og ble i Danmark elsket for sin integritet og jordnære

personlighet. I likhet med sin norske kollega Einar Gerhardsen, ville han ikke flytte inn i den offisielle statsministerresidensen, men foretrakk å bo med sin hustru i en liten leilighet i et arbeiderstrøk i København.

Før han ble statsminister, ledet han blant annet *transportgruppen i Arbejdsmandsforbundet*. Litt artig å vite er at Ankers sønn, Peter Kvist Jørgensen, ble bussjåfør og formann i *Trafikfunktionærernes Fagforening*. Også bussjåfør og siden YTFs generalsekretær Geir Anthonsen, hadde nær kontakt med Peter i mange år.

#### Stalinistisk privatisering

Bussjåførenes fagforening i København fikk store problemer da anbud – på dansk «udbud» - ble innført rett før århundreskiftet. En egen lov om å sette all



busstrafikk ut på anbud ble vedtatt, der kun private selskap fikk rett til å delta i budrundene. *Hovedstadsområdet's Trafikselskab* (HT) tok dog sterk kontroll med sine nye private «vognmænd» gjennom bonuskontrakter med detaljinstrukser, bonus og straff. Skarpe tunger kalte derfor prosessen for «stalinistisk privatisering».

Trafikfunktionærernes Fagforening var opprinnelig medlem av *Forbundet af Offentligt Ansatte* (FOA) som ønsket å inngå tariffavtale med de private operatørene, men *Rutebilejernes Arbejdsgiverforening* nektet dette plent. Siden bussjåførene ikke lenger var ansatt i offentlig virksomhet, hadde heller ikke FOA krav på noen overenskomst, mente arbeidsgiverne.

### Strid i dansk LO

Innad i LO oppsto full strid. De 1900 offentlig ansatte bussjåførene i København hadde vært organisert i FOA siden tidenes morgen, mens sjåførene i de private selskapene i omegnen fikk på sin side rettighetene ivaretatt av Spesialarbejderforbundet (SiD). Nå krevde SiD å få sjåførene over til

seg. Bussjåførene var også villige til å gå over, men på den betingelsen at de fikk beholde overenskomsten sin, som tok spesielt hensyn til bykjøring og følgelig var bedre enn SiDs. Men dette ble de nektet, og dermed var bråket i gang.

Også i Norge opplevde man liknende strid mellom ulike LO-forbund, likevel langt fra så uforsonlig som i Danmark, mens svenske klarte å løse problemet internt. YTF er heldigvis så smart organisert, at der spiller liten rolle for organiseringen om arbeidsgiverne er offentlig eller privat.

### Minnenes melodi

Nok om det. Besøket i Arbejdermuseet fikk meg til å spille minnemes melodi fra den gang jeg fikk et reisestipend fra Nordisk Råd for å studere anbud i bussbransjen, noe som altså blant annet førte meg til København midt under bruduljene i 1999. Her gjorde jeg intervjuer både med HT og Trafikfunktionærernes Fagforening, noe som også medførte en artikkel i «Bus-sen» - nå Yrkestrafikk. Så er også den ringen sluttet.



Arbejdermuseet er etablert rundt denne gedigne festsalen.



Journalisten vokste selv opp i bakværelset til en radioforretning, derfor frambrakte dette utstillingsvindu gode minner.

# 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



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



**JAN ARNE LABERGET**  
Regionleder gods/logistikk  
jan.arne@ytf.no



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



**KRISTINE MARTINSEN**  
Forhandler  
kristine@ytf.no



**NORA ARNKVÆRN**  
Juridisk rådgiver  
nora@ytf.no



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



**JOSEFINE WÆRSTAD**  
Leder juridisk avd. (i permisjon)  
josefine@ytf.no



**MARIUS TRÆLAND**  
Avdelingsleder, forhandlingssjef og advokat  
marius@ytf.no



**ANNIKEN AUNE**  
Advokat- fullmektig  
anniken@ytf.no



**JEANNETTE KVAMME**  
Advokat- fullmektig  
jeannette@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



**SIRI DANNEVIG**  
Advokat- fullmektig  
siri@ytf.no

### RING DIREKTE TIL DISSE



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



**LINDA JÆGER**  
Generalsekretær  
932 40 007  
linda@ytf.no



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



# KOMPETANSE ER AVGJØRENDE

*Teknologiutvikling vil føre til endring i jobbinnholdet og noen jobber vil forsvinne. Dersom våre grupper ikke «henger med», vil andre få de jobbene. Vi i YTF jobber for at alle våre medlemmer skal ha like muligheter til å tilegne seg ny kompetanse for å kunne bli værende i bransjen til de går av med pensjon.*

Under Arendalsuka presenterte YS i samarbeid med AFI/OsloMet tallene fra årets arbeidslivsbarometer, en temperaturmåler på norsk arbeidsliv. Tallene for hvert enkelt år er interessante, men viktigere er å studere langsiktige trender og utviklingstrekk.

## Synkende interesse

Overraskende var at interessen for å ta etter- eller videreutdanning (EVU) blant arbeidstakerne hadde sunket fra 64 prosent i 2009 til 44 i 2022. Fallet er kraftig og trenden entydig, interessen faller litt mer hvert år.

Samtidig endrer verden seg raskere og alle må regne med å omskolere seg eller tilegne seg ny kompetanse, sannsynligvis flere ganger i løpet av yrkeskarrieren. Burde ikke da trenden være motsatt, jevnt voksende?

Uansett, jeg ble så fascinert at jeg ba YS om grundigere tall, som viste interessen i forhold til alder, kjønn, geografi, utdanningsnivå, inntekt og yrke/bransje. Kortversjonen viser at unge er mer interessert i EVU enn eldre. Trenden er likevel den samme for alle aldersgrupper, at interessen er dalende. Det er dessuten liten forskjell mellom kjønnene.

Når det gjelder interesse målt mot utdanningsnivå, så øker den - ikke overraskende - i takt med graden av utdanning. Det positive er at de med yrkesfaglig utdanning/fagbrev skårer høyere enn de med videregående og er bare litt bak interessen til de som har fireårig høyskole eller universitetsutdanning. Men også her er hovedtrenden synkende.

Sammenhengen mellom inntekt og ønske om EVU er mer varierende, her kan pandemien være en del av forklaringen. Mest interessant er at de med lave og middels inntekter er mer motivert enn de med høye inntekter.

## Lønn og kompetanse

For transport- og samferdselsbransjen er tallene mer variable fra år til år. Fallet er ikke like stabilt, men den langsiktige trenden er også her klar. Interessen i vår sektor er lavere enn gjennomsnittet.

Det gledelige er likevel, at interessen blant deler av medlemsgruppene våre, både blant fagarbeidere og grupper på «tilsvarende» lønnsnivå har middels til god interesse av å tilegne seg kompetanse, sammenlignet med øvrige. Dette er viktig fordi økt kompetanse nesten uten unntak fører til økt lønn.

Yrkesgrupper med lavere utdanningsnivå har ofte lavere lønn. Transportsektoren er en av disse gruppene. Dersom vi skal lykkes med å endre denne situasjonen, må flere ting gjøres, men kompetanse er kanskje den raskeste og enkleste måten å øke lønna på.

## Bedre etterutdanning

Derfor er det underlig at mange yrkes-sjåfører er negative til YSK (etterutdanningen). Jeg håper og tror at noe av forklaringen til det kan være at kvaliteten på YSK en del steder er for dårlig. Men svaret er ikke å fjerne YSK, men forbedre utdanningen slik at tiden ikke oppleves som «bortkastet». At deltakerne faktisk lærer noe, og at etterutdanningen bidrar til høyere kvalitet, større sikkerhet og høyere status til yrket. Jeg har lært noe nytt hver gang jeg har tatt YSK. Man er aldri ferdig utlært!

Vi vet også at dysleksi er mer utbredt i transportsektoren enn i gjennomsnittet av norsk arbeidsliv. Det kan bety flere ting. Sannsynligvis har en del dårlige erfaringer fra skole og utdanningssystem. Kanskje har det medført at noen har blitt satt i bås som mindre skole-

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



flink uten at det reelt sett var tilfelle. Dette betyr likevel ikke at utdanning er feil, bare at den må bli bedre.

Kanskje må også undervisningen gjøres mer praktisk og basere seg mer på interaktive virkemidler som film, lyd osv. Der det er «eksamen» bør den tilrettelegges slik at alle har like stor sjanse til å bestå. Muntlig eller praktisk eksamen kan være en mulighet.

## Strategisk viktig

YTF arbeider for et best mulig utdanningstilbud for alle, både med hensyn på innhold, praktisk tilrettelegging og finansiering. Dette er spesielt viktig for alle dem som ønsker å bli i bransjen et helt yrkesliv. Det er nemlig ikke tilstrekkelig med tekniske løsninger, sjåførene må oppgraderes tilsvarende. Der skal våre medlemmer være i fremste rekke!

Jim





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Gladiola

## MITT EGET DEMONSTRASJONSTOG

Jeg skal starte mitt eget stolthetens demonstrasjonstog, herr Kwartbas. Jeg skal ut med faner og vimpler. Det vandrende toget blir på lengde med Bergensbanen og skal gi plass til krykker, gåstoler og de irriterende elektriske sparkesyklene.

Hele Norges befolkning skal ut i gatene: Alle som utfører et ærlig arbeid, og de som ønsker å arbeide. Vi tar med oss de som ikke klarer å arbeide, og de som skyr arbeidet som pesten. De som ikke har begynt å arbeide, og de som har tatt imot den siste lønningsposen. Vi skal ha med oss de som akkurat har sett dagens lys og de som er i ferd med å takke for seg. Alle skal med.

Dette blir verdens største demonstrasjonstog, herr Kwartbas. Ingen har laget et demonstrasjonstog som ble så stort at det ikke ble noen igjen som tilskuere. Dette demonstrasjonstoget skal favne hele nasjonen, og de som er på besøk. Det vil være helt nødvendig å ha noen andre demonstrasjonstog etter dette. Dette toget vil favne Arbeidernes frihetsdag, Kvinnedagen og Pride.

Så Kwartbasen lurer på hva slags paroler det skal være i dette toget?

Når du har vært med i dette toget er du kureret for alle former for skam. Den eneste skammen du har igjen i livet er skammen for det dumme du har gjort mot andre. Den skammen kan du rette opp i selv. Også den skammen vi fikk i barndommen blir plassert der den hører hjemme, og det er ikke på mine skuldre, herr Kwartbas. Når du har passert Sinsenkrysset i dette toget er du stolt som en hane av den du er.

I dette demonstrasjonstoget trenger vi bare et eneste slagord. Alt annet er unødvendig. Det ene slagordet favner alt. Det er kanskje ikke et slagord men det nærmeste vi kommer en bekjennelse.

«Det vil være helt unødvendig å ha noen andre demonstrasjonstog etter dette. Dette toget vil favne Arbeidernes frihetsdag, Kvinnedagen og Pride»

Så Kwartbasen lurer på hva Gladiola vil med dette demonstrasjonstoget?

Dette er et demonstrasjonstog for de ulikhetene vi har, herr Kwartbas.

Dette er et demonstrasjonstog for den som er skeiv i kransen, har slark i ganglagssperra og rigger når de går baklengs. Det er et tog for de som kan gå gjennom nøkkelhullet, og de som ikke kommer gjennom døra, selv om den er vid åpen. Dette er et demonstrasjonstog for den som er liten, og den som bare føler seg liten. I dette toget går den som tror på Gud, Allah, Støre og diagnoseverktøyet på verkstedet.

Dette er et demonstrasjonstog for de som liker knust plomme, de som vil ha karbonaden øverst, og de som vil være plommen i egget. Her kan du gå om du vil ha piggekjetting på reservehjulet og ha lys i trekant. Dette toget favner alle former for skam som krymper folk. Den fjerner skammen for å like sjefen, elske budeia, og sette pris på skaut.

Uttrykk det! Eller bli nedtrykt!

Nå er jeg stolt som en hane.

*Gladiola*