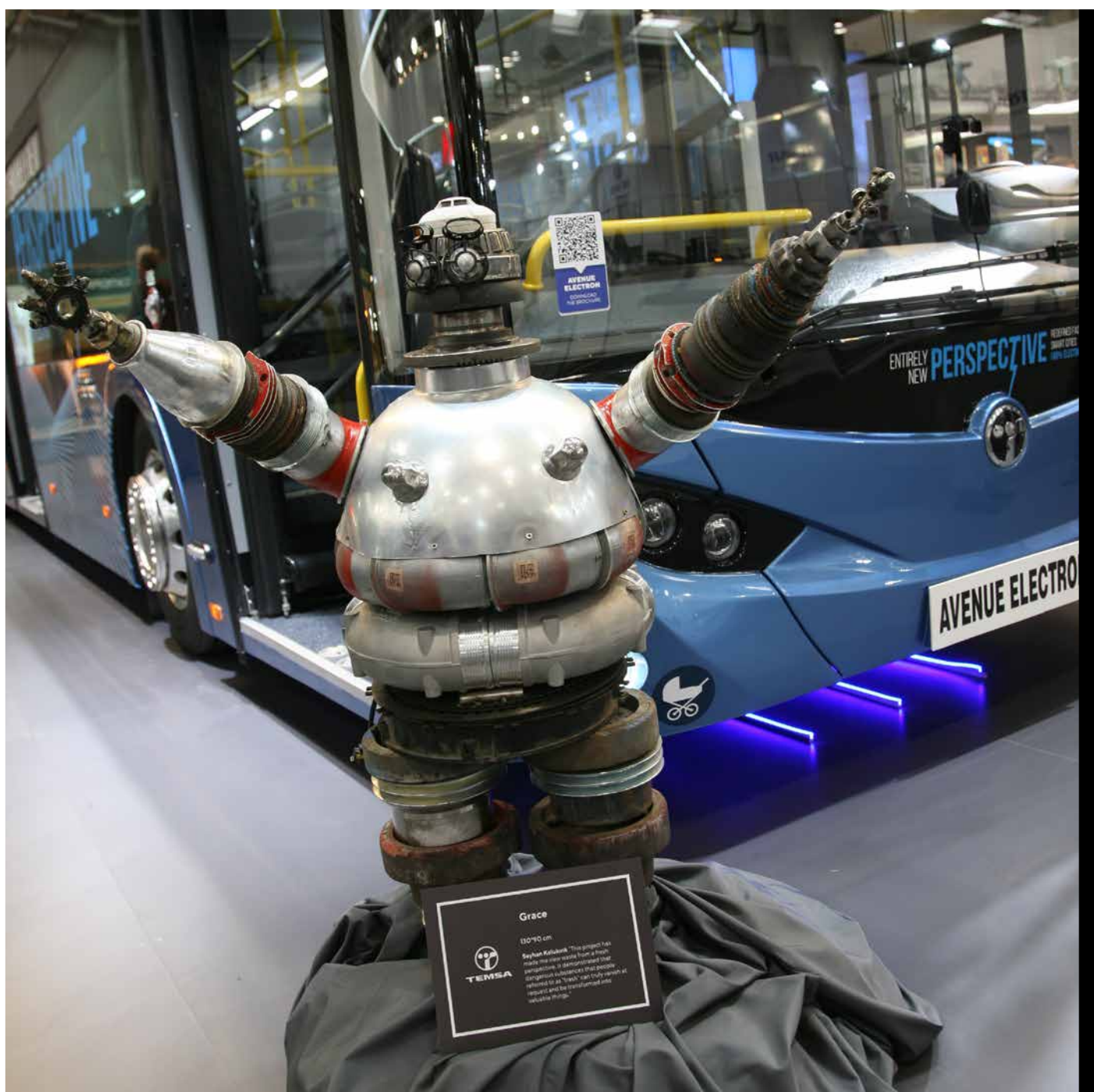


YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2022



ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



JEG KOM TIL Å TENKE PÅ NOE I KJØLVANNET AV HØSTENS LÆRERSTREIK. DETTE ER SIKKERT ET TEMA JEG HAR VÆRT INNOM FØR, HAR LIKSOM BLITT EN KJEPPHEST, NEMLIG DET URETTFERDIGE I AT DE SOM HAR STØRST BETYDNING FOR AT SAMFUNNET GÅR RUNDT, FÅR MINST LØNN FOR INNSATSEN.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Lærerne underviser. Sykepleierne hjelper de syke. Flygerne frakter folk, det gjør også bussjåførene. Lastebilsjåførene og lagerarbeiderne sørger for at folk får varene de trenger. Det er begripelig.»

BEGRIPELIG OG UBEGRIPELIG

Da datteren min var liten, var jeg trikkefører, og det hendte at jeg hadde henne med på jobben. I vendesløyfa hadde hun stor glede av å ringe med klokka og synge i høytaleren. Stolt kunngjorde hun til vennene sine at «pappa kjører trikk». Det var begripelig. En nyttig ting å gjøre, det forsto alle.

Håndfaste oppgaver

Siden ble jeg redaktør. Det syntes arnebarnet til å begynne med var trist. Ingen flere morsomme trikketurer. Men så tok jeg med henne på trykkeriet, der sverta duftet og offsetmaskinene buldret. Også et spennende sted. Ut kom bladene, med artikler som pappa hadde skrevet og fotografier han hadde knipset. «Pappa lager blad!» Det var også begripelig. Et håndfast produkt.

Lærerne underviser. Sykepleierne hjelper de syke. Flygerne frakter folk, det gjør også bussjåførene. Lastebilsjåførene og lagerarbeiderne sørger for at folk får varene de trenger. Det er begripelig. De har konkrete praktiske oppgaver de løser. De får samfunnet til å gå rundt. I tidens nytale: «løsningsorienterte». Slike folk trengs det flere av. Men de er påfallende ofte så lavt lønnet og har så vanskelige arbeidsforhold at rekrutteringen blir vanskelig.

Hvem er viktigst?

En gang var jeg flue på veggen under

en ledersamling i et større nordisk konsern. En innleder fortalte om et faglig besøk hun hadde deltatt på i Junaiten, i Disneyworld. «Hvem tror du er den viktigste personen i kjeden som serverer hamburgere?» ble hun spurt. Gjesten lukta lunta, forsto at riktig svar neppe var toppsjefen. Hun forsøkte seg i stedet med at det kanskje måtte være lederen i den lokale hamburgersjappa?

Nei, nei, nei, lød svaret. Den desidert viktigste personen er selvsagt den som flipper burgerne. Forsvinner vedkommende, stopper produksjonen opp på fem minutter. En leder eller sjef kan unnværes, i hvert fall for en god stund. Hamburgerne blir stekt likevel.

Vi synes historien har god moral. Men alle vet likevel hvem som har den høyeste lønna. Som Leonard Cohen sang: «*Everybody knows the deal is rotten – Old Black Joe's still pickin' cotton*». Er dette begripelig? Må det virkelig være sånn?

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.



Egenregi på dagsorden	5
Jubileum i Sangerhallen	8
Innholdsrikt treff i Stavanger	10
Smått og stort	12
Fremtidens billettering er kontaktløs	14
Eksklusiv lokkedue	16
Lastebilmesse med bekymringer	18
Midlertidige ansettelses	24
Alena, men ikke alene	29
Elisabeths ettermæle	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 26



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.



For å sitere Jokke: «Ja, du blir sittende og lure på om man er dum fordi man er snill. Alle sitter i den samme båten, men du er den som alltid må ro.» Tegning: Ivar Smith-Nilsen



EGENREGI PÅ DAGSORDEN

INNLANDET FYLKESKOMMUNE HAR BEGYNT EN POLITISK DISKUSJON OM BUSSDRIFT I EGEN REGI KAN VÆRE ET ALTERNATIV TIL DAGENS ORDNING MED ANBUD. DE HAR FÅTT KONSULENTFIRMAET VISTA ANALYSE TIL Å UTARBEIDE EN RAPPORT I SAKENS ANLEDNING, OG INVITERTE DERETTER TIL ET DIALOGMØTE PÅ LILLEHAMMER 14. SEPTEMBER, DER YTF DELTOK.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Også i andre fylkeskommuner har diskusjonen begynt å boble fram. I Oslo var for eksempel egenenergi oppe som tema i valgkampen ved forrige kommunevalg, foreslått av Rødt. En tilsvarende debatt har tidligere vært ført i Trøndelag.

Mangler generell debatt

Det er viktig å forstå på bakgrunn av EØS-avtalen at dette er et enten-eller-spørsmål. Enten må busstrafikken organiseres gjennom konkurranse, det vil si anbud, eller kollektivtrafikken må drives i offentlig regi. Noen mellomløsninger finnes ikke. Gjennom flere internasjonale rettssaker har ulike grensetilfeller blitt forsøkt håndtert, men hovedprinsippet er åpenbart enten egenregi eller konkurranseeksponering.

Verdt å merke seg er også at vi i Norge mangler en generell debatt om hvilke sektorer i samfunnet som egner seg for konkurranseeksponering, i motsetning til hva som fant sted i mange andre europeiske land. Hvor går grensen – ved barnehagedrift eller eldreomsorg, eller kanskje innen kollektivtrafikk?

I kjølvannet av korona-pandemien og siden krigen i Ukraina og påfølgende utfordringer vedørende energi og matforsyning, er behovet for slike avklaringer på nytt blitt aktuelt. På hvilke områder er det viktig å ha nasjonal beredskap og demokratisk styring? Transport kan åpenbart være et slikt felt.

Negative til anbud

Et motiv for å vurdere egenregi på buss er hensynet til å styrke sjåførens lønns- og arbeidsforhold. Dette er bra! Noe må åpenbart gjøres for å rekruttere sjåfører. Det mangler mer enn en halv million yrkessjåfører i Europa, deriblant flere tusen i Norge, noe som

er kritisk for å få samfunnet til å gå rundt. Regjeringen har også et mål om å rydde opp i arbeidslivet, noe som også har betydning i vår bransje.

Bussjåfører har aldri vært begeistret for anbudssystemet. De aller fleste valgte ikke dette yrket fordi de var glade i å konkurrere, tvert imot, og opplever at arbeidshverdagen gradvis forverres og blir mer presset for hver ny anbudsrunde.

Slik anbudssystemet praktiseres, blir tidspresset stadig verre, og flere og flere sjåfører ansettes på utilfredsstillende deltidskontrakter. Situasjonen er nå så alvorlig at det er vanskelig å rekruttere nye og unge bussjåfører. Blant de som er igjen i bransjen, er gjennomsnittsalderen høy, og frustrasjonen over arbeidsforholdene stor.

Vil ha gode eiere

Blant YTFs medlemmer er altså holdningen til anbudssystemet svært negativ. Det betyr ikke at alle nødvendigvis



«Blant YTFs medlemmer er altså holdningen til anbudssystemet svært negativ. Det betyr ikke at alle nødvendigvis omfavner egenregi med begeistring»



omfavner egenregi med begeistring. Her er meningen mer nyansert. Størstedelen av bussnæringen i Norge har historisk vært privat eiet, og dette har til dels fungert bra, ikke minst innen mindre, lokalt forankrede selskaper med nær tilknytning både til passasjerer og ansatte.

YTF-sjåførene oppfatter derfor ikke at offentlige eiere nødvendigvis er bedre for de ansatte enn private eiere. De er opptatt av å ha gode eiere, eiere som ser de ansatte og som satser på de ansatte. Eiere som gir god opplæring innen gode ramme- og arbeidsbetingelser slik at de kan utføre jobben sin på best mulig måte og bidra til flere fornøyde kunder.

Fylkeskommunale hindringer

Fylkeskommunale administrasjonsselskaper har til nå ofte vist seg å fungere suboptimaliserende gjennom at hver fylkeskommune har prioritert sitt eget fylkes busstilbud på bekostning av fylkesgrensekryssende eller nasjonale ekspressbussruter. Bussbehovet følger som kjent ikke fylkeskommunale grenser.

Manglende standardisering av innkjøp har ført til manglende fleksibilitet til hvor materiell kan settes inn og vansker med å få busser solgt på brukmarkedet. At alle administrasjonsselskaper skal ha hver sin tunge kompetanse på bussinnkjøp eller for den slags skyld utvikling av anbudsgrunnlag, billettsystemer og informasjonsløsninger med mer, virker overdrevent og byråkratiserende. Bussbransjen skriker etter nasjonale standarder.

Grensesprengende samarbeid

En løsning der enkelte fylkeskommuner driver i egenregi og andre ikke, virker å gjøre slike utfordringer enda vanskeligere og mer uoversiktlig. For eksempel: Hvem skal kunne konkurrere med hvem, og hvor? Satsingen på busstrafikken vil dessuten lett bli gjenstand for ulike politiske prioriteringer og skiftende økonomiske rammer i den enkelte fylkeskommune.

I denne forbindelse kan det være viktig å kjenne bakgrunnen for dannelsen av Ruter. Noen hevder at Ruter kunne ble dannet som et anbudsorgan, men

dette er langt fra sannheten. I flere tiår hadde det eksistert et ønske om å samordne kollektivtrafikken i Osloregionen – problemet var bare at mens Oslo drev mye av tilbudet i egenregi – trikk, T-bane og halvparten av busstrafikken, satte Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) i Akershus all sin transport ut på kontrakt til private. Det var altså snakk om å sammenlikne «epler og pærer» i de to fylkene, og Ruter ble løsningen på dette problemet.

Også andre har sett behovet å samordne kollektivtransporten utover fylkesgrensene. I 2005 etablerte Buskerud, Telemark og Vestfold Vestviken Kollektivtrafikk (VKT) med ansvaret for all kollektivtrafikk i regionen. Etter noen år valgte imidlertid fylkene å avvikle samarbeidet. Eksempelene understreker imidlertid godt begrensningene i den fylkeskommunale administreringen.

Statlig paraply?

Når det gjelder eventuell egenregi står vi dermed igjen med en mulig statlig løsning. At kollektivtrafikken samles under en samlet statlig paraply vil

«Når det gjelder eventuell egenregi står vi dermed igjen med en mulig statlig løsning»

kunne gjøre det lettere å sikre felles lønns- og arbeidsforhold, sikre et best mulig nasjonalt rutetilbud, sikre en klar rolledeling og redusere dobbeltarbeid og overlappende funksjoner, etablere en felles standardisert innkjøpsfunksjon og håndtere førersikkerheten – som kjent er et svært aktuelt tema - enklere med en standardisert sentral beslutningstaker og ekspertise.

Samferdselsministre har ofte toet sine hender når det gjelder ansvaret for busstransporten, kun henvist til kommuner og fylkeskommuner. Samtidig dekker et statlig eid busselskap om lag en tredjedel av all kollektivtrafikk med buss i Norge. Vi tenker selvfølgelig på Vy Buss, som er Norges desidert største busselskap. Nå er ikke vår mening å foreslå at Vy skal overta all busstrafikk, bare vise at Staten ikke opererer med blanke ark. Her kommer vi tilbake til Innlandet fylkeskommunes diskusjon rundt egenregi – faktisk kjøres i dag mer enn halvparten av all busstrafikk i Innlandet allerede av det statlige busselskapet Vy. Et tankekors?

✉ redaksjonen@ytf.no

Ruter er et grensesprengende eksempel på at fylkeskommunal organisering av kollektivtransport langt fra er tilstrekkelig.



JUBILEUM I SANGER- HALLEN

YTF SPORVEIEN INVITERTE ALLE MEDLEMMER OG PENSJONISTER TIL JUBILEUMSFEST LØRDAG 24. SEPTEMBER, MED SERVERING AV GOD MAT OG DRIKKE I FESTLIG LAG. DET VAR AVDELING 72, SOM ORGANISERER ANSATTE PÅ T-BANE OG TRIKK I OSLO SOM HER FEIRET SITT 25-ÅRSJUBILEUM.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Her var hyllesttaler av blant andre forbundsleder Jim Klungnes og avdelingsleder gjennom 18 år, Bjørn Nytrø, før nåværende avdelingsleder Michelle Nilsen kunne dele ut diplom til Safdar Hussain som har vært medlem i avdelingen siden starten. Tre andre kan skryte av tilsvarende karriere, men var ikke til stede på festen, nemlig Bjørn Ø. Carstensen Hoff, Afzal Muhammad Mir og Per Gunnar Furnes. Mange av festdeltakerne kunne skilte med lang fartstid i Sporveien, rekord innen festlyden var å være ansatt i 1966.

Festlokalet har enda lengre fartstid. Sangerhallen, som ligger ved T-banestasjonen på Majorstuen, ble oppført alt før krigen, antakelig i forbindelse med tilkomsten av Sognsvannsbanen og forlengelsen til Røa. I mange

år har den siden vært benyttet til forsamlings- og festlokale. Avdeling 72 serverte her både tradisjonelt koldtbord og indiskinspirert varmmett med tilhørende drikke til de glade gjestene fordelt på tre langbord.

Forhistorie fra åttitallet

Forløperen til foreningen, en avdeling av Kommunalansattes Fellesorganisasjon (KFO), ble etablert i Sporveien allerede tidlig på åttitallet, men hadde ikke mange medlemmer. Fart i rekrutteringen skjedde først da Sporveisbusenes Fagforening (SBF) ble etablert i 1995 etter en hard organisasjonsstrid i Kommuneforbundet (nå Fagforbundet), der klubbleder Geir Anthonsen ble ekskludert som tillitsvalgt.

Våren 1996 meldte så SBF seg inn i Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAAF, nå YTF), som i likhet med KFO var medlem av Yrkesorganisasjonens Sentralforbund (YS). I KFO-avdelingen startet en diskusjon om overgang til NRAAF, og inviterte forbundet

til et medlemsmøte 29. oktober 1996. NRAAF virket viktig å samle seg i, i og med at forbundet ivaretok alle typer ansatte innen kollektivtrafikken og hadde et etterlengtet faglig miljø og forhandlingsstyrke.

Blomstrende alternativ

Resultatet var at KFO-avdelingen vedtok å legge seg selv ned og gå inn i NRAAF. Gjenoppstandelsen fant sted 18. mars 1997, da konstitueringen av Oslo Sporveiers Fagforening – OSF avd. 72 NRAAF ble gjennomført. På møtet ble det valgt styre samt diverse utvalg og komiteer. Trond Magne Schultz ble valgt til foreningens første leder. Det er denne begivenheten som nå ble feiret i Sangerhallen på Majorstuen.

Avdelingen har gjennom årene vokst seg til en maktfaktor med sine godt over 200 medlemmer. På T-banen har den lenge vært solid representert, men gledelig er det at medlemstallet også på Trikken er i solid vekst. I tillegg

«Forbundet ivaretok alle typer ansatte innen kollektivtrafikken og hadde et etterlengtet faglig miljø og forhandlingsstyrke»

er søsterorganisasjonen på Unibuss dominerende i både medlemstall og innflytelse. Også i avdeling 301 Ruter kommer mange av medlemmene fra Sporveiens rekker.

Fagforbundets forening OSA har historisk sett vært dominerende i Sporveien. I dag betraktes ledelsen i denne foreningen av mange som nær sagt integrert i Sporveiens ledelse, til tross for radikale politiske fraser. I denne sammenhengen framstår YTFs avdeling 72 Sporveien som et forfriskende jordnært og uavhengig alternativ.



Like mange gjester som år. Stemningen var god da YTF Sporveien feiret sitt 25-årsjubileum.



God mat hører med når sporveisansatte har fest. Her en del av et bugnende koldtbord.



Mange av festdeltakerne kunne skilte med solid ansiennitet.



Avdelingsleder Michelle Nilsen gratulerer Safdar Hussain med 25 års medlemskap, bivaanet av tidligere avdelingsleder gjennom 18 år, Bjørn Nytrø.

INNHALDSRIKT TREFF I STAVANGER

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING AVHOLDT SITT ÅRSMØTE OG TODAGERS FAGLIGE OG SOSIALE SAMLING I STAVANGER I SLUTTEN AV SEPTEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Årsmøtet ble raskt gjennomført. Det eksisterende styret bestående av Ove Hellesest (leder), Trine Hagen Hellesland, Olav Nergård og Lars Harein Sæther ble alle gjenvalgt. Styret ble supplert med et femte medlem, Marina Heyerdahl fra Ruter.

Den årlige funksjonærsamlingen har blitt en tradisjon etter å ha vært arrangert i Oslo 2018, Bergen 2019 og Trondheim 2021. I 2020 gjorde koronana at årsmøtet måtte avvikles digitalt. Samlingen er et viktig møtepunkt for funksjonærene, som representerer mange ulike stillingstyper, ofte fåtallige og spredt geografisk med liten sjans til å treffe likesinnede. Årets møte var godt besøkt, med rundt 25 funksjonærer.

Fagbrev og kurs

Etter årsmøtet gikk organisasjonsse-

kretær Håvard Galtestad via skjerm gjennom alle medlemsfordelene man får som YTF-medlem. Alle disse finnes på forbundets hjemmesider, men vi merket oss spesielt tilskuddsordningen på inntil 10 500 kroner for støtte til privatistordninger eller andre personlige utgifter i forbindelse med fagbrev. Verdt å merke seg er at støtteordningen ikke bare gjelder sjåfører, men alle relevante fagbrev, som for eksempel innen kontorlag eller lager og logistikk.

Håvard ønsket også alle funksjonærer velkommen til kurs, det er ingen forutsetning å være tillitsvalgt. Det er mulig å lage skreddersydde kurs etter ønske, både i sentral og lokal regi, for eksempel om funksjonæravtalen. Han redegjorde også for et nytt Trinn 3-kurs som arrangeres nå i høst som erstatning for det tidligere oppfriskningskurset. Her vil konflikter, forhandlinger og protokollførslere være sentrale, og kursdeltakerne vil få prøve seg i rollespill mot «vriene motparter». Kursplanene finnes under fanen «Tillitsvalgt» på hjemmesidene.

Lokale forhandlinger

Forhandlingssjef og advokat Marius Træland overtok deretter – også på skjerm – med å snakke om lokale forhandlinger og frontfagmodellen. Han forklarte den ofte vanskelig forståelige mixen av sentrale tillegg, lønnsglidning og overheng som til sammen utgjør lønnstillegget ved et oppgjør. Hvis man vil vite hva økningen er reelt, må man sammenlikne lønna 1. januar med lønna ett år tidligere, opplyste han.

Marius opplyste også om at tillitsvalgte hadde krav på fire typer opplysninger fra arbeidsgiver før man går i lokale forhandlinger: 1. Oversikt over alle medlemmenes lønn. 2. Lønnsutviklingen hos andre i bedriften. 3. Rammen for oppgjøret. 4. Medlemmene vurdert opp mot NHOs lønnsstatistikk.

Gjensidige og Kolumbus

Deretter informerte Gjensidiges lokale representant Solveig Østerhus om fordelene med forsikringsordningene gjennom YTF og YS, før representanter fra Kolumbus fortalte om nye betalingsløsninger og avvikshåndtering.

«Verdt å merke seg er at støtteordningen ikke bare gjelder sjåførere, men alle relevante fagbrev, som for eksempel innen kontorlag eller lager og logistikk»

Kolumbus er Rogaland kommunes administrasjonsselskap, som i tråd med moderne begrepsbruk ikke lenger regner seg som et kollektivselskap, men et mobilitetselskap. Strategi- og utviklingssjef Audun M. Solheim forklarte hvordan tidligere betalingsløsninger var basert på gamle tekniske billetteringsløsninger, men at nye digitale løsninger gjorde at man nå mer rettferdig kunne basere betalingen på forbruk. Rådgiver Ingrid Bjander og grafisk designer Steffen Håversen snakket deretter om håndtering av ulike avvik i trafikken, både planlagte og ikke planlagte.

Funksjonærsamlingen kulminerte med et besøk på Stavangers selvkjørende store buss som kan ta mer enn femti passasjerer og visstnok er den første i sitt slag i verden. Bussen, som driftes av Vy, ble satt i trafikk i mai og skal gå i to års prøvedrift mellom Breiavatnet, Konserthuset og Finansparken.



Oppmerksomt tilstedeværende forsamling i Stavanger.



Funksjonærene fikk være med i den selvkjørende bussen i Stavanger sentrum, visstnok verdensledende i sitt slag.



YTF-funksjonærenes nyvalgte styre, fra venstre: Trine Hagen Helleland, Lars Harein Sæther, Ove Helleseth (leder), Olav Nergård og Marina Heyerdahl.

✉ redaksjonen@ytf.no

KREVER MINSTELØNN FOR VAREBILSJÅFØRER

YRKESTRAFIKKFORBUNDET SER MED URO AT VAREBILBRANSJEN UNDERGRAVER KONKURRANSE- OG ARBEIDSFORHOLD FOR HELE VARETRANSPORTMARKEDET. YTF HAR BLANT ANNET FREMMET KRAV OM ALLMENNGJORT MINSTELØNN FOR VAREBILSJÅFØRER.

Fungerende partileder i SV Kirsti Bergstø inviterte Yrkestrafikkforbundet til innspillsmøte på Stortinget. SV ønsket innspill om tiltak mot sosial dumping i transportsektoren, med vekt på budbilbransjen, og YTF la fram følgende krav for å rydde opp i bud- og varebilbransjen:

- **Kjøre- og hviletidsbestemmelser må gjelde også for bud-/varebil**
- **Transportkjøper må ansvarliggjøres for lovbrudd (påseplikt for Bring/PostNord mv.)**

- **Norge må innføre et transportregister**
- **Det må opprettes en gruppe som «transportpoliti» for å etterleve regelverket**

27. oktober behandler tariffnemnda spørsmålet om allmenngjøring av turbil- og godsbilavtalen. YTF har her krevd landets bredeste og mest ambisiøse allmenngjøring, blant annet med minstelønn for sjåfører på biler helt ned til 2,5 tonn.



Fungerende partileder i SV Kirsti Bergstø inviterte YTF-leder Jim Klungnes til innspillsmøte på Stortinget. Foto: Marius Træland

TIDE KJØPER KEOLIS

INVESTERINGSSELSKAPET DSD AS, EIER AV BUSSELSKAPET TIDE AS, HAR KJØPT KEOLIS NORGE AS, DET NORSKE DATTERSELSKAPET TIL KEOLIS GROUP. DERMED OVERTAR TIDE DRIFTSANSVARET FOR BUSSKONTRAKTEN FOR BERGEN SENTRUM MED 138 BUSSER OG DRIFT AV BYBANEN I BERGEN MED 28 BYBANEVOGNER.

Keolis har vært til stede i Norge siden den første bybanelinjen ble åpnet i Bergen i 2010. Keolis ble også tildelt kontrakten som operatør av den største elektriske bussparken i Norge, som startet opp i desember 2020. I dag har Keolis Norge om lag 550 medarbeidere og fraktet i 2021 mer enn 29 millioner reisende.

Tide er Norges nest største busselskap og også ett av de største i Danmark, med totalt 4.900 medarbeidere og 2.100 busser. TIDEs eierselskap kontrolleres av Stavanger-familien Hermansen.

Keolis' to anbudskontrakter kjøres i dag på oppdrag for Vestland fylkes kollektivselskap Skyss. Kontrakten på



TIDE overtar nå også Bybanen i Bergen. Foto: Arne Danielsen

Bybanen har en lengde på 8 år, med to års opsjon og består av 109 vognførere og 28 bybanevogner. Oppstarten var juli 2019.

Busskontrakten har en varighet på 10 år, med to ettårige opsjoner, og hadde oppstart i desember 2020. Kontrakten består i dag av 373 bussjåfører og 138 busser, hvorav 102 er el-busser, 10 er elektriske trolleybusser og 26 er dieslbusser.

NOBINA KJØRER EBUSCO

NOBINA VANT I SOMMER EN KONTRAKT OMFATTER 14 BUSSLINJER MED I ALT 56 RUTEBUSSER I OSLO SØR-ØST. I SLUTTEN AV SEPTEMBER UTVIDET RUTER SAMARBEIDET MED EN TILLEGGSBESTILLING PÅ 14 ELEKTRISKE LEDDBUSSER SOM SKAL GÅ PÅ LINJE 23 MELLOM LYSAKER OG SIMENSBRÅTEN.

For å operere den nye kontrakten har Nobina bestilt 54 leddbuss og 22 tolv metersbusser fra den nederlandske elbussprodusenten Ebusco. Ordren er et gjennombrudd for Ebusco på det norske markedet. Ebusco er ett av de nye bussmerkene som har oppstått som følge av at bussene blir elektriske.

Unibuss og Nobina vant hver sin kontrakt i Oslo på til sammen 137 elektriske busser, som vil bli satt i trafikk i desember neste år. I tillegg vil det bli satt ytterligere 183 elbusser i trafikk

i indre by. Til sammen vil dette gjøre kollektivtrafikken i hovedstaden utslippsfri allerede i 2023.

Alle bussene tilfredsstiller de siste EU-kravene knyttet til sikkerhet. De har blant annet forsterkninger med ekstra beskyttelse for fører med sterkere A-stolpe og forsterkninger langs førerkabinen. Bussene er også utstyrt med aktive sikkerhetssystem som øker sikkerheten for både fører, passasjerer og andre trafikanter.



Til neste år vil Oslo-beboerne bli transportert av elbusser fra nederlandske Ebusco. Foto: Ebusco.

NORDISK FAGLIG SAMLING

NORDENS FAGLIGE SAMORGANISASJON (NFS) VAR SAMLET TIL KONGRESS I OSLO I SLUTTEN AV SEPTEMBER FOR Å FEIRE SITT FEMTIÅRSJUBILEUM OG DISKUTERE FELLES UTFORDRINGER I DE NORDISKE ARBEIDSMARKEDENE OG HVORDAN VI BEST KAN SIKRE ARBEIDSTAKERNES RETTIGHETER OGSÅ DE NESTE 50 ÅRENE. NORDENS Plass i Europa sto også sentralt i diskusjonene.

NFS er verdens eneste regionale samorganisasjon for faglige hoved- og sentralorganisasjoner. Unik er også samlingen av både landsorganisasjoner, tjenestemanns- og akademikerorganisasjoner. Stort sett alle yrkesgrupper på det nordiske arbeidsmarkedet er representert under NFS-paraplyen. Gjennom medlemsorganisasjonene representerer NFS mer enn 8,5 millioner arbeidstakere og er dermed den største folkebevegelsen i Norden.

Også YTF var representert med leder Jim Klungnes som del av delegasjonen til YS. Den øvrige YS-delegasjonen besto av leder Erik Kollerud, 1. nestleder Hans-Erik Skjæggerud - YS, 2. nestleder og forbundsleder i Negotia, Monica A Paulsen, samt Vigdis Mathisen fra Finansforbundet, Hilde-Marit Rysst fra SAFE samt Phillip Charles og Lin Andrea Gulbrandsen fra YS sentralt.



Lederne for LO, YS og Unio samlet på podiet. Foto: YS

FREMTIDENS BILLETTERING ER KONTAKTLØS

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

MÅTEN VI BETALER FOR VARER OG TJENESTER HAR ENDRET SEG RADIKALT DE SISTE 20 ÅRENE, OG OVERGANGEN BORT FRA KONTANTLØSNINGER HAR AKSELERERT UNDER COVID. NÅR VÅRE BETALINGS-, ARBEIDS- OG REISEVANER HAR ENDRET SEG, MÅ OGSÅ OFFENTLIG TRANSPORT TILPASSE SEG DENNE OMSTILLINGEN.

Innføringen av kontaktløs betaling har endret måten folk kjøper det meste på – fra en kaffe til å gå ut og spise lunsj og til og med handle dagligvarer. Det er lett. Det er raskt. Det er enkelt. Folk kan nå betale for nesten alt med kort eller en enhet som alltid er klar og venter i vesken, i lommen eller på håndleddet.

Kollektivtrafikken har også til en viss grad sluttet seg til evolusjonen der et lavere antall kontanttransaksjoner finner sted og flere kontaktløse betalingsalternativer blir innført. Alternativet som kollektivtransport kanskje ikke har holdt tritt med, er å tilby passasjerene muligheten til å betale med kontaktløse bankkort. Passasjerene har allerede for vane å bruke bankkortet til å betale for alt annet – så hvorfor skal kollektivtrafikken være annerledes?

Raskere og enklere

En mobil app kan fungere bra for pendlere som kjøper månedskort eller et årskort, men når turene til kontoret blir færre, og det ikke lønner seg med

et månedskort lenger, kan et raskere og enklere betalingsalternativ være å foretrekke. Folk ønsker å reise uten å planlegge hvordan de skal betale for reisen, derfor rulles kontaktløsbetaling ut i flere store byer i Norden og Europa.

Over hele verden forventes kontaktløse transaksjoner å vokse med over 1700 prosent i løpet av de neste to årene. Kollektivtrafikken må holde tritt med denne revolusjonen, ellers risikerer den å miste passasjerer på grunn av de opplevde hindringene som blir lagt i veien for å gjøre reisene enkle.

Teknisk standard

Begrepet “kontaktløs billettering” refererer ganske enkelt til bruken av en kontaktløs betalingsmetode for å tæppe på en billettautomat eller en validator for å få reise på offentlige transportsystemer. De kontaktløse transaksjonene for billettbetaling kan gjøres via forskjellige metoder, slik at betalingene belastes bankkontoen tilknyttet et bankkort. De forskjellige typene kontaktløse billettbetaling

gjøres med bankkort, app på mobil eller bærbare smartenheter som klokker og armbånd.

Kontaktløs EMV (Contactless EMV - cEMV) er en teknisk standard som sørger for at alle chip-baserte og kontaktløse betalingskort, samt betalingsterminaler er kompatible over hele verden. Forkortelsen «EMV» står for Europay, Mastercard og Visa, de tre selskapene som utviklet denne betalingsstandarden allerede i 1994. På verdensbasis har EMV-standarden hatt en enorm innvirkning, først i detaljhandelen og nå fortsetter denne trenden inn i kollektivnæringen. Det er imidlertid andre behov og krav til kontaktløse betalinger i offentlig transport sammenlignet med hva du ser i tradisjonell detaljhandel.

Nye reisevaner

Antall personer som reiser med offentlig transport har gått betydelig ned i Norden på grunn av Covid. Over hele verden førte dette til et påfølgende skifte til å jobbe hjemmefra, og forskning viser at hybridarbeid for

«Hvis en passasjer bare kan tæppe med kortet sitt og vite at de får den beste prisen for reisen, er det ikke lenger nødvendig å planlegge reisen på forhånd»



Hvis passasjerene får en sømløs billettering og pålitelig informasjon i sanntid, sikres en lav terskel for reiser, mener FARA. (Foto: FARA)

mange er det foretrukne alternativet på lang sikt. Bransjen utfordres nå på de tradisjonelle måtene å operere på.

Selv om reisemønstrene har endret seg, vil passasjerene trenge den samme fleksibiliteten også når det gjelder å kjøpe billetter, som de har med å velge når de skal reise. Endringen i reisemønster har også gjort både årlige og månedlige billettalternativer mindre attraktive. Med cEMV PAYG-teknologien kan passasjerene få tilsvarende fordeler ved reduserte priser jo mer de reiser, men uten de høyere utgiftene til tradisjonelle sesongkort som bare gir verdi med sikkerhet i reisemønstrene.

- Hvis en passasjer bare kan tæppe med kortet sitt og vite at de får den beste prisen for reisen, er det ikke lenger nødvendig å planlegge reisen på forhånd. Det er ingen grunn til å forhåndskjøpe en billett, og det er ingen grunn til å tenke på hva som er den mest kostnadseffektive billetten den dagen du vil reise. Du trenger ikke å vite hvordan du skal planlegge

reisen din, noe som er hele poenget. For å få folk ombord igjen vil dette være en game changer i å åpne rutetilbudet for alle, sier Josef Salpeter, daglig leder i FARA.

Kommet for å bli

Kontaktløse billettsystemer gir betydelige fordeler. Systemet tilbyr raske, sikre og friksjonsfrie betalingsløsninger som oppfyller gjeldende passasjerforventninger. Ifølge Future of Urban Mobility Survey forventer 88 prosent av de reisende at deres lokale transportssystemer tilbyr et kontaktløst alternativ for betalinger og billettering, så kundene forventer at kontaktløs billettering er kommet for å bli. I tillegg er cEMV til stor fordel for operatører når det gjelder tids- og kostnadsbesparelser, samt for å holde sjåførene trygge.

- For å bidra til å tilrettelegge endringen som kreves for å tilpasse oss nye reisemønstre, må vi gi passasjerene en sømløs billett løsning, som kombinert med et pålitelig informasjonstilbud i sanntid, vil sikre en lav

terskel for reiser, konkluderer Josef Salpeter.

Vil du ha flere detaljer om denne løsningen, kan du scanne QR-koden:



FARA

- er et Trondheim-basert norsk IT-selskap som utvikler produkter innen kollektivtransport
- ble etablert i 1998 som en del av Q-Free, men ble skilt ut som eget selskap i 2005
- er ledende innen elektronisk billettering i Norden.
- har til nå stått for salg av seks milliarder reiser på 34 000 busser i 14 land i Europa.
- er et gammelnorsk ord for «reise»

EKSKLUSIV LOKKEDUE

«ER DETTE NOE DERE GJØR FOR Å REKRUTTERE FLERE TUNGBILSJÅFØRER?» SPØR VI REPRESENTANTEN FRA DAIMLER FORAN DEN NYE LUKSURIØSE MERCEDES-BENZ ACTROS L EDITION 3. «JA, DETTE ER VÅRT BIDRAG», NIKKER SELGEREN BEKREFTENDE. «MEN MAN MÅ VÆRE RASK TIL Å BESTILLE. VI PRODUSERER KUN 400 BILER I DENNE SERIEN.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Det handler kun om eksklusivitet. Actros L Edition 3 tilbyr lidenskaplige sjåførere en ekstraordinær kjøreepplevelse», heter det i presentasjonen. Denne spesielle modellen kombinerer det aller beste fra sine suksessfulle forgjengere med luksuriøs komfort og design.

Yrkestrafikk besøker messa IAA Transportation i Tyskland, der Mercedes-Benz lanserer sin nye luksusdoning. Og her er virkelig mange luksuriøse detaljer som kan få sjåføren til å føle seg som en greve.

Interiør i lær

Her er seter og armlener i lyst mandelfarget lær med tilsvarende sømmer. Dørhåndtakene har trekk av titaniumgrå nappa med broderte sømmer i

mandelbeige, det gjelder også instrumentpanelet. Takluka er vakkert lyssatt på begge sider, og senga er hele 90 centimeter bred med myk madrass.

Her finnes selvfølgelig også en kaffemaskin, dessuten en oppbevaringsskål på førerplass med 24 volts stikkontakt. I en skuff under senga finnes et kjøleskap. Med på kjøpet følger en svippetursekk med spesialskriften «Edition 3».

Stål, krom og aluminium

Utvendig er ikke bilen mindre jålete. Bilen har solskjerming i hvit metallic aluminium med bokstavene «Edition 3» og to tilhørende ledlamper. Grillen er i dyp sort rustfritt stål, med Mercedes-stjerna i fronten i mørk krom på dypsort bunn. Det samme er faktisk tilfelle for hjulkapslene.

Foretrekker du andre farger og løsninger? Actros L Edition 3 tilbyr mer enn 30 spesialutgaver både for eksteriør og interiør med en fritt valgt grunnfarge.

Produsenten lokker både med den mest effektive motoren i historien til Mercedes-Benz Trucks, gode sikkerhetsløsninger og et omfattende kundespesifikke servicetilbud. «Mer er rett og slett mer», heter det, men det presiseres at slagordet ikke gjelder for bruk, der målet er «minst mulig». Actros L har en finslipt aerodynamikk, sparsommelig Euro VI-motor og avstemte drivlinjekonfigurasjoner med 12-trinns sjalteautomatikk og optimert akseloversetting.

Mennesker – ikke gods

Så mye om reklamen fra Daimler. Yrkestrafikkforbundet opererer som kjent med slagordet en lønn og leve av og et arbeid å leve med. I så måte er selvfølgelig forholdene på førerplassen for langtransportssjåførene svært viktig. Selv om selvfølgelig nær sagt alle bilfabrikanter konkurrerer også når det gjelder komfort for sjåførene, er det slett ikke alle i bransjen som har et bevisst forhold til viktigheten av dette.

«Grillen er i dyp sort rustfritt stål, med Mercedes-stjerna i fronten i mørk krom på dypsort bunn. Det samme er faktisk tilfelle for hjulkapslene»



Krom, stål og aluminium

Tvert om meldte den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF om at transportselskap var klare til å hoppe på ideen om å la sjåfører sove i containere. Slike «hotellrom» er allerede under bygging i Europa, dette som et forsøk på å omgå hvilebestemmelsene i EU-reglene. Sjåførenes kontante svar er: «Vi er mennesker – ikke gods.»

Antakelig er det nødvendig å minne om følgende, så fint oppsummert om yrkessjåfører av utdanning.no: «Som yrkessjåfør må du være ansvarsbevisst og nøyaktig. Det er viktig å ha gode samarbeidsevner, være serviceinnstilt og ha evne til å planlegge egen arbeidsdag. Som yrkesbilsjåfør utfører du mye selvstendig arbeid og det kan i noen tilfeller forekomme skiftarbeid og ubekvem arbeidstid. Du må ha sosiale ferdigheter og være flink til å kommunisere med andre.»

Så da fortjener du vel heller ei fet mærsje snarere enn en container?



Her snakker vi virkelig om fører plass



Dashbord på høyde med en personbil



Design i toppklasse

LASTEBIL- MESSE MED BEKYMRINGER

ELEKTRISK DREVNE TUNGE LASTEBILER OGSÅ PÅ LANGE DISTANSER VAR EN HOVEDTREND PÅ HØSTENS STORE TRANSPORTMESSE I TYSKLAND. HVOR MAN SKAL HENTE STRØMMEN FRA TIL BÅDE PRODUSERE OG DRIFTE ALLE DISSE BILENE FANTES DERIMOT INGEN KLARE SVAR PÅ. VI GÅR EN SPENNENDE TID I MØTE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk har vært på den store transportmessa i Hannover, som selv regner seg som ledende i verden. Trendene her er viktig å følge med på, synes vi, ikke minst for sjåførene. Messa har 75 års tradisjon, og het tidligere «IAA Nutzfahrzeuge» - nyttekjøretøy.

Nå er de nye stasordene «Transportation» og «Logistics», noe som signaliserer en mer helhetlig (og moteriktig) tilnærming til faget. I et slikt helhetsperspektiv er selvfølgelig sjåførene en særdeles vesentlig faktor. Likevel fant vi ingen fagorganisasjoner blant utstillerne.

Arrangørene ønsket mer enn 1 400 journalister fra 57 land velkommen. Om det var flere fagforeningsblader til stede enn Yrkestrafikk, vites ikke, men vi har så langt ikke møtt noen.

Visittkortene som forsvant

Først en personlig erfaring: Jeg har deltatt på denne tradisjonelle nyttekjøretøymessa, som arrangeres annethvert år, mange ganger, lenge før jeg begynte å skrive for Yrkestrafikk. En erfaring er at det for journalister er nødvendig å ha med en skikkelig bunke visittkort. Dette har blitt krevd av utstillerne for å gi fra seg pressemateriell, da har de nemlig kontaktinfo og kan bygge opp et nett for distribusjon av pressemeldinger og brosjyrer. Ofte har de også hatt en liten gave på lur, kanskje en liten bussmodell eller noe annet barnslig populært småstæs-

som forårsaket de rene oppløp blant motorjournalistene.

Derfor var jeg i år nøye med å bestille nye visittkort. På grunna av koronaen var det jo også fire år siden forrige messe, og jeg hadde flyttet i mellomtiden, så det var nyttig å oppdatere. Stor var overraskelsen da ingen på messa lenger spurte etter visittkort. Nå var det bare QR-koder som gjaldt. Her var heller ingen akrobater eller gjøglere eller musikanter eller lett-kledte italienske vertinner, som så ofte før. Messa var i det hele tatt på alle måter rimelig neddempet.

Stormessenes tid forbi?

Er ikke nettopp slike effekter med på å gjøre ei messe til ei messe, undret vi. Og fikk bekymringen bekreftet da vi ble invitert på den norske Bilimport-

«Volvo refererte en undersøkelse som viste at 78 prosent av kundene var villige til å betale mer for en utslippsfri løsning, og at 60 prosent oppga at de risikerte å tape kunder om de ikke kunne innfri kravene om nullutslipp»



Storfolket vises rundt på messa. President Hildegard Müller fra den tyske bilprodusentforeningen VDA flankert av Hannovers overborgermester Belit Onay og Niedersachsens ministerpresident Stephan Weil med sosialdemokratisk slips.



Europeiske bussjournalistveteraner vinker et endelig farvel til Hannover med kurs for InnoTrans i Berlin. De dukker nok opp igjen på «BusWorld» neste høst i Brüssel.

tørenes Landsforenings tradisjonelle middag kvelden etter pressedagen.

- Når det gjelder personbiler virker de store messenes tid å være ugjenkallelig over, fortalte teknisk direktør Tore Lillemork.

Den tilsvarende personbilmessa hadde blitt arrangert i Frankfurt i alle år, men denne var nå flyttet til München og skrumpet inn til en ubetydelighet. Og en annen personbilmesse som tidligere har vært å regne med, Geneva International Motor Show, skal til neste år av alle steder flyttes til Qatar.

- Snart er det siste gang slike messer avholdes, spådde Lillemork.

- Før var vi på messe år etter år og bygget vennskap og utviklet langsik-



Demonstrasjon i Hannover sentrum, der blant andre YTFs tyske søsterorganisasjon Ver.di deltok. Uroen vokser i Tyskland foran en antatt tøff vinter med dyrtid og energimangel.

«Det lå i kortene allerede for fire år siden at bussprodusentene ville trekke seg fra denne messa fordi de følte at de druknet i alle lastebilene»



tige tillitsforhold med bilprodusenter og selgere, forklarte en annen veteran blant bilimportørene. – Men nå gjøres alt over internett. Han som kjøper vet at han antakelig vil ha byttet jobb innen tre år, det vil sannsynligvis også selgeren i andre enden gjøre. Dermed er ikke lenger betydningen av å bygge relasjoner ansikt til ansikt viktig.

Digitalisering kalles dette, og vi – begge godt voksne – var enige om at denne utviklingen ikke bare var positiv.

Bussene forduftet

Likevel virket jo denne messa livskraftig nok. Men hvor var det blitt av alle bussene som tidligere pleide å være så tungt representert? Vi hadde forbedret oss på å stille nådeløse spørsmål om kollisjonssikkerhet, men her var få å spørre. Mange av de store europeiske bussprodusentene var rett og slett fraværende, eller stilte kun med en og annen buss.

- Det lå i kortene allerede for fire år siden at bussprodusentene ville trekke seg fra denne messa fordi de følte at de druknet i alle lastebilene, fortalte en meget erfaren internasjonal bussjournalist meg. – At tyrkerne er relativt godt representert, skyldes antakelig at de ikke har fulgt med i timen, la han til.

De europeiske bussjournalistene samlet seg på pressedagen for å få med kåringen av «Bus of the Year», som

denne gangen gikk til MAN Lion's City E. Lederen for den europeiske journalistjuryen er norsk, redaktorkollega Tom Terjesen fra Bussmagasinet. Tom var også med på å lede YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet i fjor, og fortalte at førersikkerhet var et viktig moment i utvelgelsen av vinneren.

- Bussen har et moderne design og har kanskje det beste førermiljøet på markedet. Den har også en rekke innebygde sikkerhetsløsninger som trykker hverdagen for sjåføren og for passasjerene, poengterte jurylederen.

Dagen etter reiste bussjournalistene fra Hannover.

- Her er ikke mer å rapportere om, oppsummerte de, før de ble hentet i flokk av en buss fra VDL og kjørt direkte til kollektivmessa InnoTrans i Berlin, der VDL skulle vise fram sin nye Citea Electric. For de nederlandske bussprodusentene var altså denne opprinnelige messa for skinnegående løsninger et mer attraktivt utstillingsvindu enn IAA i Hannover.

- Vi sees i Brussel neste år, hilste bussjournalistene adjø og siktet til den rene bussmessa «Busworld».

Elektrisk langtransport

Vi ble igjen for å finne trenden blant lastebilene, som det var flust av, og startet selvfølgelig med tyskernes

flaggskip, Daimler. De kunne presentere sin nye elektriske langdistansebil Mercedes-Benz eActros LongHaul med en rekkevidde på rundt 500 kilometer med en enkel ladning. Daimler hevdet at bilen, som vil være i produksjon fra 2024, vil ha en levetid på mer enn ti år og 1,2 millioner kjørte kilometer. eActros Long Haul vant også prisen «Truck Innovation Award» på messa, mens DAF ble vinner av «International Truck of The Year».

At elektromobilitet nå er i ferd med å bli et alternativ også innen langkjøring, var en tydelig trend. Volvo Trucks skrøt av å være de første til å sette elektriske tungbiler i serieproduksjon, noe som vil skje allerede i år. De kunne opplyse å ha solgt tusen bilder på forhånd før produksjonen startet. Volvo understreket at trenden med elektrifisering for tunge lastebiler akselererer, og ønsker å lede overgangen til elektriske lastebiler. Målet er at i 2030 skal halvparten av svenskens globale lastebilleveranser være elektriske.

Også den tyske konkurrenten MAN understreket at «e is the name of the game». At tyskerne, som lenge har melket dieselmotoren for alt den har vært verdt, nå omfavner elektromobiliteten, er en sikker bekreftelse på at denne teknologien er på full fart inn. De tre store lastebilfabrikantene Volvo, Daimler og Traton (Volkswagen) har nå også gått sammen om å sette



Stor interesse på Daimlers pressekonferanse. Arrangørene oppgir at 1400 journalister fra 57 land var representert på messa. Vårt inntrykk er at vel så mange tilskuere kom fra konkurrerende bilprodusenter.



Valgkampen var i full gang i delstaten Niedersachsen, som skulle ha valg i oktober. Her de grønne, sosialdemokratene og kristeligdemokratene side om side.

opp og drifte et høykapasitets nettverk med 1 700 ladestasjoner i Europa.

Produsentene har antakelig ikke noe valg. Volvo refererte en undersøkelse

som viste at 78 prosent av kundene var villige til å betale mer for en utslippsfri løsning, og at 60 prosent oppga at de risikerte å tape kunder om de ikke kunne innfri kravene om nullutslipp.

Hydrogen på vei?

De tyske bilprodusentene hadde ulike syn på brenselceller og hydrogen. Daimler satser, mens MAN/Volkswagen har droppet denne teknologien. Argumentene mot hydrogen er at i et samlet «well to wheel»-perspektiv, er effekten langt dårligere enn for elektrisitet. På den annen side, om hydrogenet for eksempel utvinnes av søppel, gir dette en tilsvarende fordel. Regnestykket, som er komplisert og inneholder mange ukjente, er altså avhengig av hvordan hydrogenet produseres.

Et annet poeng er lagring av energi. På en stand fikk vi høre at det for eksempel produseres mye elektrisitet ved vindmøller i Nord-Tyskland, mens problemet var å distribuere denne

«Både pandemien og krigen i Ukraina ble nevnt, samt behovet for å gå i klimanøytral retning, uten at man gikk spesielt inn på hvordan de tyske bilprodusentene skulle løse vinterens påkommende energikrise»



sørover i landet. I mange år har det vært snakk om å sette opp en hundre mil lang kabel for å frakte strømmen, men dette har aldri blitt gjennomført. I så måte kan flytende hydrogen være en alternativ måte å lagre og transportere energi.

Vårt inntrykk er at hydrogen- og brenselcelleteknologien er langt fra gravlagt, men at vi tvert om kan være på springbrettet til en blomstring.

Hva med energimangelen?

Likevel, det meste på messa handlet uansett om elektrisk drift. Det store spørsmålet blir da hvor strømmen skal hentes fra? Vi deltok på den offisielle åpningen av «IAA Transportation» med taler av delstaten Niedersachsens ministerpresident Stephan Weil, Hannovers overborgermester Belit Onay og president Hildegard Müller fra arrangøren VDA (Verband der Automobilindustrie).

Müller understreket hvor viktig det var at industrien nå endelig kunne møtes igjen ansikt til ansikt etter pandemien, spesielt tatt i betraktning hvor mange utfordringer man sto

overfor. Både pandemien og krigen i Ukraina ble nevnt, samt behovet for å gå i klimanøytral retning, uten at man gikk spesielt inn på hvordan de tyske bilprodusentene skulle løse vinterens påkommende energikrise. Niedersachsen sto foran et valg i oktober, som i lesende stund er gjennomført, og plakater av blant andre ministerpresident Weil fra Sosialdemokratene var hengt opp på alle lyktestolper i Hannover. Her var energiforsyning det viktigste temaet i valgkampen.

Da vi besøkte Tyskland i slutten av september, var været fortsatt rimelig mildt og stemningen ditto sorgløs, men mye tyder på at det vil bli en tøff vinter, også for den tradisjonsrike bilindustrien, blant annet Volkswagens fabrikker i nærmiljøet. Overborgermesteren fortalte om hvor mye byen blomstret av messevirksomheten, både når det gjaldt handel, vitenskap og byutvikling, og vi tenkte at om messene skulle skrumpe inn, vil byen gjøre det samme. Fortsatt kunne IAA smykke seg med å være verdensledende, med sine 1 402 utstillere fra 42 land, og har allerede flagget en ny messe om to år.

På messa i Hannover kunne vi se mange optimistiske slagord på veggene: «Vi transporterer suksess, frihet og framtid», «Klare for en bedre framtid», «Framtid nå – ut av denne verden» og «100 prosent elektrisk». Få dager etter at vi kom hjem igjen til Norge, eksploderte gassrørledningene Nord Stream 1 og 2 utenfor Bornholm. Tyskerne står i sannhet foran en spennende vinter.



IAA i Hannover bar mer og mer preg av å være en ren lastebilmesse. DAF ble vinner av «International Truck of The Year».



Messa var full av alle typer leverandører som markedsførte lure løsninger på alt fra kraner til data. Her demonstrasjon av en ny metode for å hekte på og av ei tralle.



Som alltid var en av utstillingshallene forbeholdt fete amerikanske snutebiler og historiske tyske kjøredoninger. Men i år var antallet svært beskjedent.



Hydrogenløsninger er langt fra dødt. Her en ny bussmodell fra den tyrkiske produsenten Karsan.



Mercedes-Benz eActros LongHaul. Et eksempel på at elektriske løsninger nå er aktuelle på strekninger inntil 50 mil uten lading, en hovedtrend på messa.

MIDLERTIDIGE ANSETTELSE

ER DU MIDLERTIDIG ANSATT HOS DIN ARBEIDSGIVER? LURER DU PÅ HVILKE RETTIGHETER DU HAR SOM MIDLERTIDIG ANSATT? ARBEIDSGIVERS ADGANG TIL Å ANSETTE MIDLERTIDIG ER FASTSATT I LOV, OG DERSOM DET IKKE FORELIGGER ET LOVLIG MIDLERTIDIG ANSETTELSESGRUNNLAG, KAN DU HA RETT PÅ FAST ANSETTELSE.

Når er det lovlig for arbeidsgiver å ansette midlertidig?

Hovedregelen i arbeidsmiljøloven er at man skal ansettes fast, som vil si at midlertidige ansettelser i utgangspunktet er ulovlig. Det finnes enkelte unntak fra denne hovedregelen som gir arbeidsgiver adgang til bruk av midlertidig ansettelse. De mest brukte og relevante unntakene er dersom man utfører arbeid av midlertidig karakter eller ved vikariat (arbeid i stedet for en annen eller andre).

Hva er arbeid av midlertidig karakter?

Dersom man skal utføre arbeid av midlertidig karakter er det en forutsetning at behovet for arbeidskraft er tidsbegrenset. Dersom du utfører arbeid som normalt og løpende utføres i den ordinære driften vil det normalt ikke være grunnlag for midlertidig ansettelse. Arbeidet skal ha et tidsbegrenset preg og skille seg fra det som ellers løpende utføres.

Typiske eksempler på arbeid som kan være av midlertidig karakter er ekstrahjelp som tilkallingshjelp og ringevikarer, sesongarbeid, og prosjektarbeid.

Sesongarbeid vil knytte seg til sesongmessige svingninger i arbeidsmengden, eksempelvis i forbindelse med arrangementer, høytider og arbeid som må utføres til bestemte tider av året.

Bruk av ekstrahjelp må forutsette at det oppstår behov for hjelp som ikke kan planlegges på forhånd, eksempelvis ved en ekstraordinær og forbigående arbeidstopp. Du skal ikke være midlertidig ansatt om du fyller et permanent deltidsbehov som eksempelvis helgevakt.

Prosjektarbeid vil være tidsavgrenset arbeid som ikke er knyttet til virksomhetens normale drift.

I hvilke tilfeller kan man være vikar for en annen?

En vikar skal fylle en bestemt stilling eller utføre bestemte arbeidsoppgaver ved fravær av en eller flere bestemte arbeidstakere. Vikarer vil typisk benyttes i forbindelse med sykdom, permisjoner eller ferie.

Det er ikke en forutsetning at man vikarierer for en bestemt person, man kan eksempelvis også være vikar i for-

bindelse med generell ferieavvikling. Det er imidlertid ikke lov å dekke et konstant og stabilt behov for vikartjenester med midlertidig ansettelse.

Hvordan finner jeg ut på hvilket grunnlag jeg er midlertidig ansatt?

Grunnlaget for den midlertidige ansettelsen din skal stå i arbeidsavtalen din.

Hva bør du tenke over for å vurdere om den midlertidige ansettelsen din er lovlig?

Den midlertidige ansettelsen vil være ulovlig om du ikke reelt sett utfører arbeid som er av midlertidig karakter eller om du som vikar fyller et permanent vikar- eller bemanningsbehov.

Dersom du er ansatt for å utføre arbeidsoppgaver av midlertidig karakter, men over en lengre periode har en stabil arbeidsmengde knyttet til virksomhetens kjerneoppgaver, kan dette tale for at du er ulovlig midlertidig ansatt.

Det samme vil gjelde dersom du er ansatt som vikar og du fyller et varig og stabilt vikarbehov uten at

«Har arbeidsgiver mange midlertidig ansatte, og fornyes de midlertidige kontraktene løpende? Dette kan tyde på ulovlig bruk av midlertidig arbeidskraft»

det kan konkretiseres hvem du vikarierer for.

Ved disse vurderingene kan det være lurt å gjøre undersøkelser på arbeidsplassen din. Har arbeidsgiver mange midlertidig ansatte, og fornyes de midlertidige kontraktene løpende? Dette kan tyde på ulovlig bruk av midlertidig arbeidskraft.

Det kan også være lurt å snakke med tillitsvalgte på arbeidsplassen. Tillitsvalgte skal drøfte bruk av midlertidige ansettelser en gang i året med arbeidsgiver og vil derfor ha informasjon om bemanningssituasjonen på arbeidsplassen.

Hva skjer dersom jeg er ulovlig midlertidig ansatt?

Dersom man er ulovlig midlertidig ansatt har man som utgangspunkt krav på fast stilling. Du kan kreve fast ansettelse når som helst under ansettelsesperioden.

Dersom ansettelsesforholdet tar slutt er det viktig å merke seg at det løper frister for å kreve fast ansettelse. Innen *to uker fra din siste arbeidsdag*



Er du kun midlertidig ønsket velkommen på arbeidsplassen? Det kan være ulovlig. (Foto: Arne Danielsen)

må det fremsettes krav om forhandlingsmøte på bakgrunn av den ulovlige midlertidige ansettelsen.

Hva bør jeg gjøre om jeg mistenker at jeg er ulovlig midlertidig ansatt?

Dersom du er medlem i YTF kan vi bistå deg med å vurdere grunnlaget for den midlertidige ansettelsen. Vi kan også bistå deg med å kreve forhandlingsmøte og delta i dette. Du kan sende saken din til arbeidsliv@ytf.no for å få en vurdering av saken din.

Dersom du har sluttet å få vakter hos arbeidsgiver er det viktig at du sender oss saken så fort som mulig, slik at vi kan overholde fristene som løper fra din siste arbeidsdag.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

MARIUS TRÆLAND
Avdelingsleder,
forhandlings sjef
og advokat



ANNIKEN AUNE
Advokat-
fullmektig



JEANNETTE KVAMME
Advokat-
fullmektig



NORA ARNKVÆRN
Juridisk rådgiver



SIRI DANNEVIG
Advokat-
fullmektig



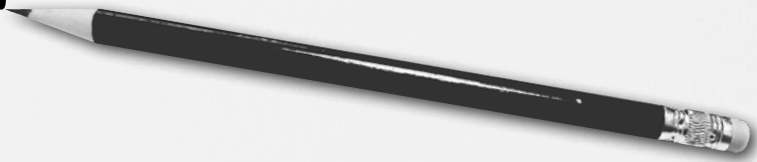
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

Gladiola

SLAVEDRIVER

Jeg er en av dine viktigste arbeidere, herr Kwartbas. Jeg er svett over ryggen og sliter med øresus. Det smeller i hodet og blodtrykket er høyere enn før. Arbeidsforholdene blir verre for hvert år. Den varme oljen renner ned over hattebremmen. Sydvesten lekker. Det hjelper ikke med hverken oljehyre eller arbeidshansker. Det spruter olje oppunder beina og det kiler i kranken. Rett etterpå blir jeg kald på ryggen. Jeg har aldri likt pauser på fjellet. Det trekker oppunder stakken, samtidig som det kiler oppunder topplokket.

Jeg liker det jevne arbeidet, herr Kwartbas. Jeg liker meg når Gladiola presser meg sånn akkurat passe. Han vet når han skal holde meg tilbake. Han trækker til på de rette plassene.

Det er flere av oss som arbeider her nede. På dette arbeidslaget er vi åtte. Det er fire av oss på hver side. Vi er slaver, herr Kwartbas. Vi sliter. Vi kan arbeide helt uten pause. Du forstår ikke hvor varmt det blir her nede, herr Kwartbas. Tidligere kunne det bli noe deilig tomgangskjøring. Nå skal det spares diesel.

De gamle kollegene hadde en enda verre jobb enn oss. De kunne bli vekket av iskald diesel rett i hatteforet. Sotet krabbet ned i lungen og maskineriet harket. Det ble ikke varmt i panna før ungene var på skolen.

Det er et forferdelig liv her nede, herr Kwartbas. I arbeidslivet snakkes det varmt om individualisme. Her er det et rått diktatur. Det er den samme slavedriveren som styrer oss alle. Det er helt umulig å snike seg unna. Om vi flytter oss en millimeter blir det bråk. Hvis en av oss skifter takt får vi sparken. Det blir lockout på oss alle. Hele lokalet må bygges om.

«I arbeidslivet snakkes det varmt om individualisme. Her er det et rått diktatur. Det er den samme slavedriveren som styrer oss alle»

Pensjonistparet Angela og Silvio sier vi skal fases ut i løpet av noen år. Jobben vår blir erstattet av elektriske kabler, viklinger, magnetfelt og dioder. Du må på butikken og kjøpe strøm, herr Kwartbas. Diesel kan bare brukes til å fyre opp i vedovnen med. Vi kommer på skraphaugen. Vi blir stående til ingen nytte mens huset omkring oss ruster. Vi er av aluminium og holder oss godt, selv i alderdommen.

Jeg er en av dine viktigste arbeidere, herr Kwartbas. Jeg er et stempel i en av dine dieselmotorer.

Det er vi som holder hjulene i gang.

Lykke på reisen!

Gladiola

ENIGHET OM FUNKSJONÆRAVTALEN NHO

Tekst:
Synne Pernille Jacobsen

I forhandlingene ble partene blant annet enige om:

- Ny bestemmelse om likestillings- og ikke-diskriminering. Ordlyden er nå i samsvar med de nye bestemmelsene om forbud mot diskriminering. Bedriftens konkrete plikt til å ivareta likestillingsperspektivet i personalpolitikken er beholdt, sammen med en fremheving av plikten til å sikre lik lønn for arbeid av lik verdi.

- Ny bestemmelse om hjemmekontor. Ved bruk av hjemmekontor har bedriften drøftelsesplikt med de tillitsvalgte om rammen for slikt bruk.

- Kompetansebestemmelsen er oppdatert. Det er gode og omfattende bestemmelser om partenes plikter til kompetanseheving i hovedavtalen. Det ble i forhandlingene enighet om et større utvalgsarbeidsarbeid, hvor kompetanse vil være en del av dette.

- Økte matpenger til kr 96.

- Utvalgsarbeid i perioden. Det er enighet om større utvalgsarbeid med

sikte på å oppdatere avtalens begrepsbruk som blant annet *arbeidstaker* og *funksjonær*, og avtalens innhold.



Forhandlingsjef Marius Træland innleder på YTF-funksjonærenes fagdag.
Foto: Arne Danielsen

ANNONSE



Gjensidige 

Lad opp på høstfjellet

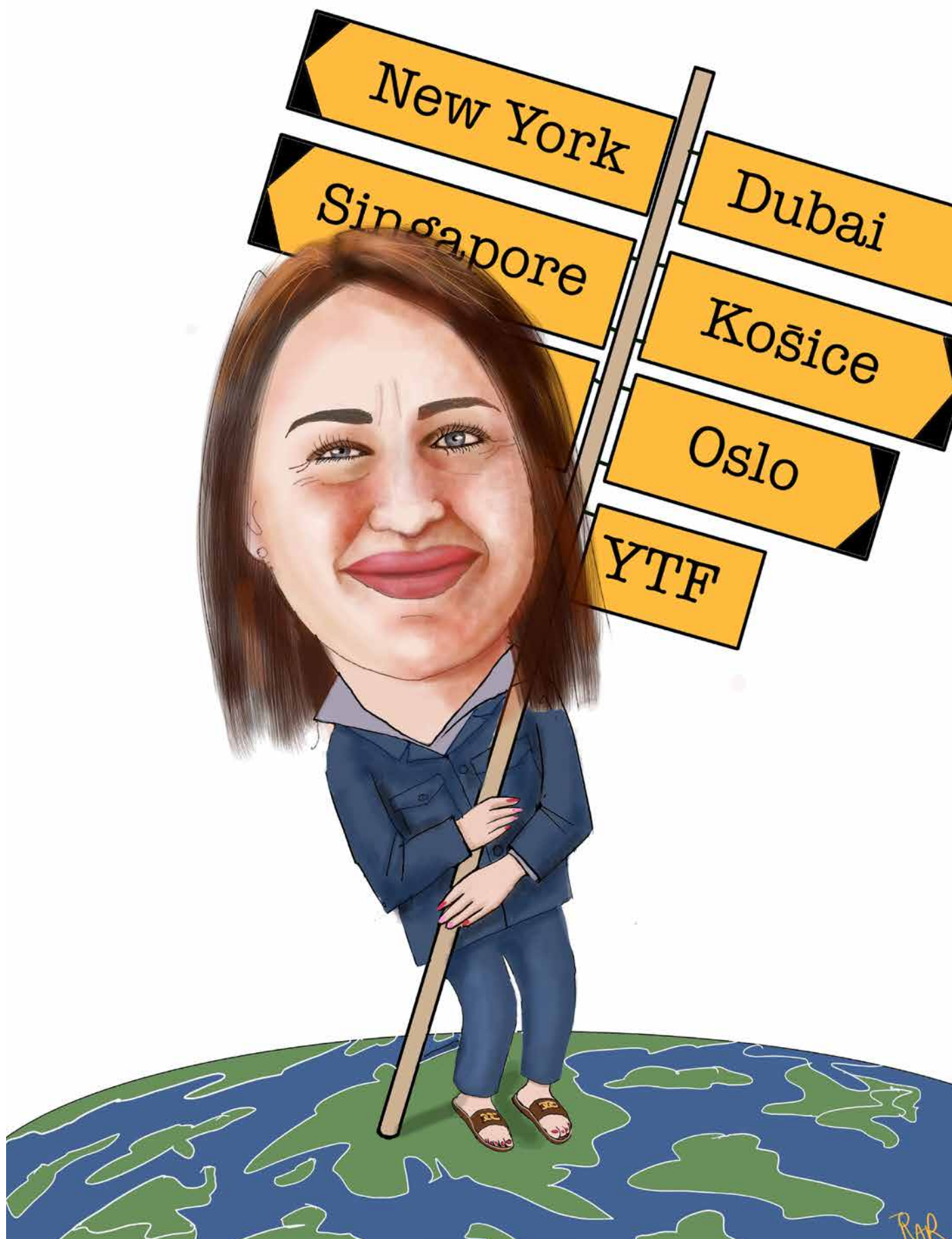
Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du **24 % rabatt** på bilforsikring hos Gjensidige, uansett om du har el-, hybrid-, bensin- eller dieselbil. Og er du under 30 år, får du **32 % rabatt**.

Gjensidiges bilforsikring for elbil gir deg blant annet

- Vei hjelp hvis du går tom for strøm
- Erstatning for skader på batteri
- Erstatning for stjålet eller skadet ladekabel

Les mer om dine medlemsfordeler på gjensidige.no/ys





ALENA, MEN IKKE ALENE

Grøestrafikkforbundet lanserer denne høsten en kampanje for å få sjåførere til å ta fagbrev, og tilbyr inntil 10 500 kroner til refusjon av personlige utgifter rundt denne utdannelsen. På forsiden av en brosjyre om dette tilbudet ser vi et foto av ei flott dame i uniform med rank holdning, djervt blikk og et blankt YTF-merke på kraven. Man tenker først på en modell hyrt inn av et reklamebyrå. Men så viser det seg å være Alena Lukošiková, bussfører og sekretær i YTFs avdeling 38 Unibuss.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Alena Lukošiková kommer fra Košice, den nest største byen i Slovakia med om lag en kvart million innbyggere. Som så mange steder i Mellom-Europa, har Košice en broket historie med krig og invasjon og mange herrer, derfor har byen også hatt mange navn: Tyskerne kalte den Kaschau, ungarerne Kassa, kroatene Kašava og polakene Koszyce. Grensen til Ukraina er dessuten kun ti mil unna.

- Jeg har vært i Ukraina mange ganger, og uavhengig av krigen synes jeg synd på folket der. Det er et trist og fattig samfunn, minner om hvordan det var i Slovakia for femti år siden, forteller Alena.

Reiseglad som få

Kanskje er det nettopp hjemstedets brokete og urolige historie som har gjort Alena til en globetrotter. I hvert fall kan kollegene fortelle at hun er viden kjent for sin store reiselyst.

- Jeg elsker å reise. Drar ikke på ferie for å ligge på stranda og sole meg, for det er ikke noe spennende. Nei, jeg vil oppleve nye verdener og kulturer, finne ut hvordan folk lever, hva slags mat de spiser og sette meg inn i historien. Jeg har besøkt mange land over hele kloden, fra Singapore i øst til New York i vest, pluss en rekke europeiske stater.

Så kjører hun dessuten buss hos Unibuss i Oslo, tilhører et miljø som sannelig er internasjonalt nok. Mange forskjellige årsaker har brakt med sjåfører fra alle verdensdeler til den norske hovedstaden. Alena hadde det for så vidt greit nok i Slovakia, med fire eldre brødre som kunne bane vei

for henne. Hun tok høyskoleutdanning innen økonomi og informatikk og arbeidet siden fem år som eieningsmegler.

- Men så kom jeg til et punkt der jeg følte meg litt utslitt. I tillegg var jeg blitt enslig mor og ønsket å få noe mer ut av livet. Mulighetene i Košice var ikke all verden, vi har riktignok et enormt stålverk her, men byen lever på mange måter i skyggen av hovedstaden Bratislava. Jeg var derfor klar for en endring, men hva skulle jeg finne på?

Slovakiske sjåfører

Her må skytes inn at en del år tidligere, i 2007, begynte Unibuss – den gang under navnet Nexus Trafikk – å rekruttere bussjåfører nettopp fra Slovakia. Som nå manglet den norske bussbransjen sjåfører, og hadde alt støvsugd markedet i Baltikum. Nexus valgte å gå nye veier, noe som altså førte dem til Slovakia. Her fant de



«Mange er svært dyktige sjåførar – ikke minst østeuropeerne – de kjører prikkfritt uten skader og er aldri syke - men snakker dårlig norsk. Jeg har tenkt at hva om vi tenker nytt og gjør som for eksempel i serveringsbransjen der servitører tillates å bare snakke engelsk?»



dyktige sjåførar med bred internasjonal erfaring, og de satte i gang norsk-kurs i Bratislava og kunne også lokke med hybler til de nye sjåførene i Oslo. Rekrutteringen ble en suksess. Alena hadde kjentfolk blant disse sjåførene, og de anbefalte henne å komme etter.

- Dermed bestemte jeg meg for å prøve, tok busslappen i egen regi og begynte på norsk-kurs hos de samme lærerne som Unibuss brukte. Jeg var i trettiårene da jeg solgte jeg bilen, leiligheten og ellers alt jeg eide for å flytte til Norge med sønnen min, som da var sju år gammel. Alt var nytt! Vi hadde all familie tilbake i Slovakia, hadde snudd opp ned på livet og var helt alene i et fullstendig ukjent land.

Hva med språket?

- Alt var veldig rart, og jeg forsto straks at hvis jeg ville leve her måtte jeg lære meg språket skikkelig. På norsk-kurset i Slovakia hadde jeg vært flittig, men her var likevel alt nytt. Så meldte jeg meg på kurs hos Folkeuniversitetet, og havnet i ei veldig fin gruppe med folk fra hele verden, vi pratet norsk med hverandre hele tida. Ikke lenge etter ble jeg innkalt til intervju hos Unibuss. Det språklige gikk bra, men så foreslo de at vi skulle ta en tur med bussen i oslotrafikken med meg bak rattet. Jeg var vett-skremt, hadde jo bare kjørt buss på kjøreskolen i Slovakia. Men kjøringen gikk fint, og så fikk jeg begynne på kurs. Jeg husker ennå datoen, det var

14. september 2015. Nå har jeg altså arbeidet sju år i Unibuss!

Alena tilhører en ny generasjon bussførere, i overveiende grad bestående av ikke-«norskinger». Da intervjueren redigerte Unibuss' internavis «Primus Motor» for en del år siden, lagde vi en fast spalte kalt «Nasjonsstafetten», der vi presenterte en ansatt fra en ny nasjon i hver utgave. Vi kom til rundt femti, men det fantes sannsynligvis langt flere. Hva kjennetegner så denne nye generasjonen sjåførar fra hele verden? spør vi Alena.

- Først og fremst er de veldig ulike. Kulturforskjellene kan være enorme. Mange kommer dessuten direkte fra NAV, og det er ofte vanskelig, ikke minst med tanke på språket. Mange er svært dyktige sjåførar – ikke minst østeuropeerne – de kjører prikkfritt uten skader og er aldri syke - men snakker dårlig norsk. Jeg har tenkt at hva om vi tenker nytt og gjør som for eksempel i serveringsbransjen der servitører tillates å bare snakke engelsk? Det er et vanskelig tema, for jeg forstår jo at folk i Norge vil ha sjåførar som snakker norsk. Men bransjen mangler folk...

Nye tillitsvalgte

Uansett er det også viktig for YTF å finne tillitsvalgte som representerer de nye sjåførgruppene. Alena er selv en av disse.

- Daværende avdelingsleder Leif Arne Myhre ringte meg i fjor og spurte om jeg kunne tenke meg å erstatte Steinar Olsen som sekretær. Nå har det aldri vært noen drøm for meg å sitte på kontor, men noen tilbud kan man ikke si nei til, så nå fungerer jeg vel både som sekretær, kasserer, regnskapsfører og verneombud. Det har ikke vært så vanskelig, siden jeg har god utdanning. Fordelen er at jeg nå får høre og snakke norsk hver eneste dag, sånn at jeg blir stadig bedre språklig. Men det er et problem å rekruttere nye tillitsvalgte. Mange kvier seg.

Kvinner mot trakassering

Hun forteller at det heller ikke er så enkelt å være kvinnelig sjåfør eller tillitsvalgt, siden enkelte kolleger rett og slett ikke vil snakke med kvinner.

- Vi er kun rundt fem prosent kvinner her, det burde vært mange flere. Mange av oss opplever trakassering på jobben, jeg har selv opplevd en del ufint snakk og «tilbud». Derfor har jeg startet ei gruppe mot trakassering på arbeidsplassen. Målet vårt er å få etablert skikkelige prosedyrer for hva som bør gjøres når slike ting oppstår. Hva skal man gjøre? Hvem skal man kontakte? Hvordan skal klagen utformes?

Organisering hjelper

Uansett: Alena er et levende bevis på at en innvandrers kan skaffe seg et godt liv i Norge og i Unibuss. Også sønnen,

«Vi er kun rundt fem prosent kvinner her, det burde vært mange flere. Mange av oss opplever trakassering på jobben, jeg har selv opplevd en del ufint snakk og «tilbud». Derfor har jeg startet ei gruppe mot trakassering på arbeidsplassen»

som nå er fjorten, er godt integrert som en vanlig dyktig norsk skolegutt. Hun mener at å organisere seg og aktivisere seg i YTF er et godt hjelpemiddel for å lykkes.

- Jeg fikk råd fra slovakiske arbeidskamerater om å organisere meg straks, noe jeg aldri har angret på. Her er mange tilbud og sosiale aktiviteter, som for eksempel handleturer til Strømstad. Ved å være med på dette får du hjelp, gode råd, lærer bedre norsk og får nye venner. Jeg har mange venner og et godt nettverk her i landet nå, bedyrer Alena Lukošíková, men får raskt et drømmende uttrykk:

- Neste år planlegger jeg å dra på ferie til Japan, ler hun og bobler av eventyrlyst etter altfor lenge å ha vært holdt tilbake av koronaen.



Reiselysten dame, Alena. Her fra et fiskevær i Lofoten (Foto: Privat)



Bussjåfør og tillitsvalgt hos Unibuss (Foto: YTF)



Alena fronter YTFs støttekampanje for å ta fagbrev (Foto: YTF)



Fotostunt i «The Big Apple» (Foto: Privat)



Strandliv i Spania er heller ikke å forakte. (Foto: Privat)



Klassisk turistmotiv på Brooklyn Bridge i New York (Foto: Privat)

ELISABETHS ETTERMÆLE

DERE SOM HAR SAVNET KONGESTOFF I YRKESTRAFIKK, KAN NÅ GLEDE DERE. HER KOMMER VÅR KOMMENTAR TIL DET BRITISKE TRONSKIFTET. VISSTE DERE FORRESTEN AT DET BRITISKE IMPERIETS VOGGE STO I TYSKLAND?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Som dere kan lese andre steder i bladet, har Yrkestrafikk besøkt Hannover i Tyskland. På bymuseet her fikk vi historien til det britiske imperiet, som startet på begynnelsen av sekstenhundretallet med etableringer i Amerika og i Østen. Kong Charles I, født i 1600, var barnebarnet til Maria Stuart, og ble halshugget av Oliver Cromwell i 1649. (Hans sønn ble Charles II da kongedømmet ble gjeninnført etter Cromwells død.)

Rød lapp

Charles' storesøster Elisabeth slapp billigere unna, da hun ble gift med Friedrich V, «Vinterkongen av Bøhmen». Deres datter Sophie fant seg også en tysk stormann nemlig selve kur-

fyrste Ernst August, hertug av Hannover. Deres etterkommere hersket over både Storbritannia og Hannover ned gjennom en lang rekke generasjoner, faktisk helt ned til Elisabeth II. Museet i Hannover hadde en stamtavle hengt på veggen, og nederst hadde noen hengt en rød håndskrevet post it-lapp med teksten «Charles III» og en beskjed på tysk om at en oppdatert stamtavle var under utarbeidelse.

Det britiske imperiet vokste på 1700- og 1800-tallet til det største imperiet i verdenshistorien og verdens mektigste stormakt. Så sent som i 1921 dekket imperiet rundt en tredjedel av verdens totale landområde og en fjerdedel av jordas befolkning. Britene var til dels svært brutale koloniherrer og drev omfattende slavehandel. Mesteparten av koloniveldet gikk imidlertid i oppløsning etter den

«Nederst hadde noen hengt en rød håndskrevet post it-lapp med teksten «Charles III» og en beskjed på tysk om at en oppdatert stamtavle var under utarbeidelse»

andre verdenskrigen, da USA overtok som Vestens sterkeste makt.

Europeisk innavl

Hva har så dette med Norge og transportbransjen å gjøre? Jo, Norges kong Haakon VII var opprinnelig en danskfødt prins med navnet Christian Fredrik Carl Georg Valdemar Axel, og var faktisk den som Storbri-tannias nye konge Charles III er oppkalt etter. Han giftet seg med sin kusine, den britiske prinsesse Maud Charlotte Mary Victoria av Sachsen-Coburg-Gotha, samme slekt som Hannover-noblessen. Det norske kongehuset er altså nær forbundet med det britiske – og med fyrstedømmet Hannover.

Elisabeth IIs ektemann, prins Philip hadde også tyske aner, og en av hans eldre søstre var inngiftet prinsesse av Hannover. Man kan

vel si at det eksisterte mye innavl i de europeiske kongehus. Så havnet Hannover og Storbritannia på hver sin side under den andre verdenskrigen, og Hannover ble teppebombet en rekke ganger av Royal Air Force med fatale konsekvenser. Byens «gamleby» er derfor svært liten i omfang.

De kongeliges bane

Så til en mer oppbyggelig del av kongehusets oppgaver: Kong Haakon VII åpnet i sin tid undergrunnsbanen mellom Nationaltheatret og Majorstuen, kong Olav V åpnet T-banen mens kong Harald V gjenåpnet Holmenkollbanen med full T-banestandard. Kronprins Haakon Magnus åpnet T-baneringen, og sannelig dukket ikke også prinsesse Märtha Louise opp som lastebilsjåfør i filmen «Lange flate ballær 3». Kan vi ikke da si at verden tross alt har gått framover?



«Britain – Master of the world». Fra museumsutstillingen i Hannover.



Kronprins Haakon Magnus hilser på T-baneansatte på Majorstuen under åpningen av T-baneringen 21. august 2006. Kronprinsen har også blått Hannover-blod i årene.



Aegidienkirche fra fjortenhundretallet i sentrum av Hannover ble bombet av de allierte i 1943. Ruinene står igjen som et håndfast minnesmerke over krigens forferdeligheter.



Landsfader Ernst August er fortsatt til stede i sentrum av byen.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDE
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



MISTA KOMPASSET?

Man kan lure på hvor det er blitt av kompasset til NHO logistikk og transport? Mener NHO LT at de uakseptable forholdene er et lite problem for dem, mens å betale minste tarifflønn for de ansatte i varebilbransjen er et stort problem?

Sosial dumping er ingen tilfeldighet. Tvert imot er det fristende å påstå at det er en forretningside der personer, selskaper eller nasjoner ser mulighet til å gjøre penger på å utnytte underbetalt arbeidskraft. Ofte ligger bevisste handlinger og nitid planlegging bak gjennomføringen. En slik «modell» er mildt sagt problematisk. Den semenerer lønnsforskjeller og utnyttning. Så lenge billig arbeidskraft er tilgjengelig motvirkes også en utvikling mot mer kompetanse og utdanning, bedre teknologi, økt sikkerhet og bedre velferdsordninger. Det er tydeligvis mer å tjene på å utnytte mennesker uten andre alternativer.

Uregulert bransje

Varebilbransjen er en uregulert bransje. Det stilles få krav og det er nesten ingen lovreguleringer. Hvem som helst kan kjøpe varebil og starte «budbilfirma». Uten regler blir det meste «lovlig», i motsetning til innen lastebil- og bussmarkedet. Der må du ha løyve, betale tarifflønn eller allmenngjort tarifflønn, følge kjøre- og hviletidsbestemmelser og dokumentere kompetanse, YSK, økonomi mm. Resultatet taler for seg. I varebilbransjen er det avdekket uverdige forhold der sjåførene må ta all økonomisk risiko mens oppdragsgiver bestemmer inntekten, lange arbeidsdager nærmest døgnet rundt, biler i dårlig teknisk tilstand med overlast og innslag av ren kriminalitet av ulikt slag

YTF viser veien ut av uføret. Vi fremmer nå kravet om allmenngjort lønn og vi vil også innføre fartsskriver (kjøre- og hviletid) for varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Det siste punktet støttes av flere andre parter, inkludert treparts bransjeprogram for transportsektoren og arbeidsgiverne.

Økokrim støtter YTFs krav om allmenngjort lønn for varebilmarkedet.

De peker på de mange regelbruddene som registreres i andre bransjer, men ikke i varebilsegmentet. Der for eksempel en lastebilbedrift kan straffes, slipper varebilebedriftene unna fordi de samme reglene «ikke gjelder» for dem. Dette fører til en ujevn og urimelig konkurransesituasjon, der det lønner seg å være «kriminell» noe som bidrar til å overføre markedsandeler fra lastebil til varebilmarkedet.

NHO LT tar feil

Advokat Thor Christian Hansteen fra NHO LT ga derimot på Dagsnytt 18 uttrykk for at allmenngjøring ikke kommer til anvendelse, som følge av «deres juridiske fortolkning». Dette må være en underlig fortolkning. Hensikten med allmenngjøringsinstituttet er å hindre urimelig forskjellsbehandling av utenlandske arbeidstakere i forhold til innenlandske. I så måte er allmenngjøring velegnet som virkemiddel.

Blant NHO LTs medlemsbedrifter finner man Bring, Schenker, PostNord og DHL, som alle indirekte er eid av nasjonalstater. Disse setter i stor grad bort transportoppdragene sine til såkalt «selvstendige» underleverandører, selv om det er de som oppdragsgivere som bestemmer når, hvor, og hva de kjører og sjåførene i stor grad gir uttrykk for at de heller ønsker fast ansettelse. Begrepet «selvstendig» er derfor ganske fiktivt.

Kan det være slik at medlemsbedriftene til NHO LT ser seg tjent med at transporten skjer med underbetalte sjåfører fordi det gir større inntjening for medlemsbedriftene? Jeg bare spør.

Opprydning nødvendig

Klassekampen avslørte at de såkalt «selvstendige» som kjører for Bring, for egen regning må Bring-profilere bilen,

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



bruke Bring-uniform og ikke ta oppdrag for andre. Dersom de takker nei, frykter sjåførene å ikke få nye oppdrag. Det er nesten ikke til å forstå at NHO LT ikke er mer opptatt av å rydde opp i disse uverdige forholdene. NHO LT sine medlemsbedrifter bør umiddelbart ansette alle som ønsker det og de må betale minimum allmenngjort lønn til sjåførene, for tiden kr 185,50/t. Dette er ingen høy lønn.

Tariffnemnda avgjør allmenngjøringskravet 27. oktober. Når kravet om fartsskriver (kjøre- og hviletid) avgjøres av politikerne og samferdselsmyndighetene, er mer uklart.

Som varebilsjåfør står du alene. Men det kan du endre. Dersom du ønsker forandring, større trygghet og selv kunne bidra til forbedringer i bransjen, bør du organisere deg i en fagforening. Vil du melde deg inn i YTF, kan du gjøre det på www.ytf.no.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Arbeidsmiljø-
portalen

Skap et godt arbeidsmiljø på din arbeidsplass

Arbeidsmiljø handler om arbeidet og hvordan man organiserer, planlegger og gjennomfører oppgavene.

Sjekk ut Arbeidsmiljøportalen.no med gratis råd og verktøy for deg som jobber i rutebuss og persontrafikken.

arbeidsmiljøportalen.no

