

YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

04/2023



ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



EN GANG PÅ SLUTTEN AV
ÅTTITALLET BLE VIKTIGHETEN
AV SERVICE INTRODUSERT
FOR SJÅFØRENE I KOLLEKTIV-
TRAFIKKEN. NOEN AV DE
IVRIGSTE SERVICEPROFETENE
HEVDET AT Å YTE PERSONLIG
SERVICE VAR VIKTIGERE ENN
Å KJØRE BUSSEN. MEN HVILKE
RAMMEBETINGELSER FINNES
FOR SLIK SERVICE I DAG?



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Til sammen utgjør disse to historiene et solid vitnesbyrd om viktigheten av at en bussførers jobb ofte handler om mer enn å kjøre»

DEN MENNESKELIGE FAKTOREN

I denne utgaven av Yrkestrafikk intervjuer vi to kvinnelige bussjåfører med en aldersforskjell på nesten femti år, Silje Nerland (20) på side 4 og Unni Pedersen Rongved (67) på side 28. Selv om de befinner seg i hver sin ende av en yrkeskarriere, er det noe fascinerende som binder dem sammen.

Omsorg for passasjerene

Bussfører Unni var en strålende glad og blid personlighet med omsorg for passasjerene sine. Hun har tatt vare på nydelige tekster og tegninger fra skoleelever i Nittedal: «Jeg synes du er aller best av alle bussjåfører» og «Unni er best». Hun forteller om en unggutt som en gang tok henne i handa: «Det er første gang noen har sett meg!»

Så kan man undres, hvilken betydning hadde det for guttens videre liv at han endelig ble sett? Kanskje tok det ham ut av en depresjon? Kanskje ga det ham energi til å våge seg på et studium eller tørre å ta kontakt med jenta han drømte om? Det får vi antakelig aldri vite. Slike verdier registreres ikke i regnskapet til busselskapene.

Mer enn å kjøre

Men her er Siljes historie så illustrerende. Tjueåringen forteller at de ikke hadde bil hjemme, så hun var henvist til å ta bussen. Der kom hun i snakk med de lokale sjåførene og de ble godt kjent, noe som ga henne en trygg havn i barndommen og førte til at hun valgte å bli faglært bussjåfør. Dere kan selv lese om hennes videre karrierplaner innen bransjen.

Til sammen utgjør disse to historiene et solid vitnesbyrd om viktigheten av at en bussførers jobb ofte handler om mer enn å kjøre. Sjåførene (som Unni) som i sin tid tok seg av de unge passasjerene (Silje), kan glede seg over at omsorgen allerede har gitt en dedikert kollega. Det gir tilværelsen mening.

Penger er ikke alt

Mange andre yrker opplever det samme. Min sønn er vaktmester på en skole i Oslo. Der har han en funksjon langt utover å skifte lyspærer og teste brannalarmer, han er også et fast punkt i tilværelsen for små rampegutter som trenger voksne mannsroller.

Og det er da jeg begynner å lure på hvor klokt det er med all denne såkalte «effektiviseringen» som predikeres. Innsparing, sentralisering, konkurranseeksponering og overvåking. Ja, kanskje man sparer noen kroner i ene enden, men hva taper man av menneskelig omsorg i den andre? Alt lar seg ikke tallfeste i et regneark. Det er Silje og Unni beviser på. Kanskje bør vi ta et skritt tilbake?

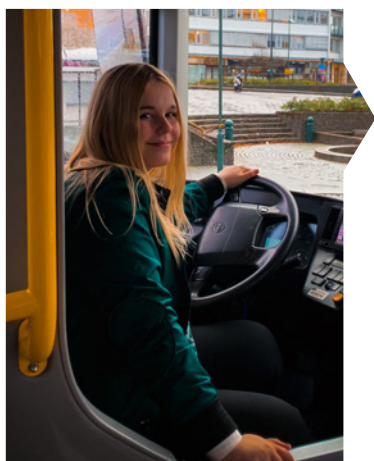
Arne

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.



Med fagbrev i førersetet	4
Rett i dødvingelen	6
Bør 75-åringer få kjøre buss?	10
«Villkattstreiker» gjør inntrykk	12
Storseier for amerikanske sjåførere	14
YTF på Arendalsuka	16
Løftemusklene på fem akslinger	19
Meld deg opp nå!	22
Er måling av kjørestil tillatt?	24
Unnikum bak rattet	29
En sommer er over...	33

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 36



Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
☎ 40 60 37 00
✉ post@ytf.no - www.ytf.no

Redaksjon:
Arne Danielsen, redaktør
Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,
☎ 474 00 989
✉ arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset
✉ post@a-o.no

Prepress og layout:
Silja Digranes
☎ 401 79 194
✉ silja-d@frisurf.no

Annonsealg:
Mona Svenning
☎ 400 13 909
✉ mona.svenning@gmail.com

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

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

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

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



Fagpressen

MED FAGBREV I FØRERSETET

TJUE ÅR GAMLE SILJE NERLAND TOK FAGBREVET SOM BUSSJÅFØR I MAI, SOM EN AV DE YNGSTE JENTENE I HISTORIEN. NÅ OPPFORDRER HUN ALLE ARBEIDSKAMERATER SOM DVELER VED SAKEN TIL Å FØLGE HENNES EKSEMPEL.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: FRANK MOAN

For drøyt halvannet år siden, på nyåret 2022, oppsto betraktelig medieoppmærksomhet rundt Silje Nerland, som bor i Molde. Årsak: Hun var atten år og to måneder og hadde akkurat tatt førerkort for buss.

Nyhetsoppslagene i Romsdals Budstikke, NHO Transports hjemmeside, NRKs distriktssendinger og «Norge i dag» fortalte om regionens – og kanskje landets – yngste bussjåfør, en liten sensasjon i seg selv, i og med at det ikke finnes så mange jenter fra videregående som velger å utdanne seg til bussjåfør.

Trygg havn

Så, hvorfor valgte da Silje å satse på bussyrket?

- Vi hadde ikke bil hjemme, så fra jeg var ganske liten var jeg henvist til å ta bussen. Der kom jeg i snakk med sjåførene og vi ble godt kjent med hverandre. Dette ga meg en trygg havn i barndommen, og etter hvert ble jeg med for å hjelpe til med å vaske bussene. Da jeg så begynte å kjøre, kjente jeg allerede arbeidskameratene, noe som gjorde oppstarten lettere.

Vyer i Vy

I TV-innslaget fortalte Silje at drømmen hennes var å bli konsernsjef i Vy. Kanskje er det lett å ha vyer i en bedrift som heter Vy, men nåværende konsernsjef Gro Bakstad hørte om ønsket, og bestemte seg like godt for å besøke den mulige etterfølgeren.

- Det ble bestemt at jeg skulle hente henne med buss på flyplassen i Molde, og derfor måtte jeg kjapt lære meg å håndtere en av de nyeste turistbusserne. Men det gikk bra, og jeg fikk ros for kjøringa.

En vanlig dag

26. mai i år fikk så Silje fagbrev, som en av de yngste jentene i historien, besto fagprøven med Meget Godt som karakter. Hun anbefaler alle kolleger å gjøre det samme.

- Jeg har snakket med en del sjåfører som dveler, som sier at de er nervøse for selve prøven – men egentlig er det bare en vanlig, trivelig dag på jobben, det eneste som er annerledes er at noen følger med på hva du gjør. Og fagbrevet gir deg stor trygghet, viser at du er faglært og gir mer lønn.

Det er bare å kaste seg ut i det, mener Silje, som selv ble kastet ut i det da hun kjørte opp til buss-sertifikatet i Kristiansund. «Nå kjører du rett ut i snøværet», kommanderte mentor og opplæringsansvarlig Bjarne Sønslie etter det gamle, men kloke ordtaket om at «det er bedre å hoppe i det enn å kripe i det». Og Silje kjørte. Bjarne var også den som rådet henne til å

«Jeg har snakket med en del sjåfører som dveler, som sier at de er nervøse for selve prøven – men egentlig er det bare en vanlig, trivelig dag på jobben, det eneste som er annerledes er at noen følger med på hva du gjør»

organisere seg i YTF. Hun fulgte også dette rådet og er vel fornøyd med det.

Ringvirkning å merke seg

Nå setter hun seg atter på skolebenken, tar påbygg etter fagbrevet. Senere er planen å studere økonomi og administrasjon. Hun snakker også om å prøve seg innen jernbane, hun mener virkelig alvor i å innta førerstedet som konsernsjef i Vy.

Det finnes et uttrykk for å illustrere ringvirkninger, om at en sommerfugls vingeslag et sted i verden kan starte en orkan et annet sted. Uansett hvor langt Silje måtte komme karrieremessig, er det verdt å merke seg at historien hennes er et vitnesbyrd om viktigheten av at bussførerens jobb ofte handler om mer enn å kjøre. Sjåførene som i sin tid tok seg av den lille passasjerer, kan glede seg over at omsorgen allerede har gitt en dedikert kollega. Det gir tilværelsen mening!



Her er en av landets yngste kvinnelige bussjåfører med fagbrev, og framtidig konsernsjef i Vy.

RETT I DØDVINKEL

TRE BUSSKAMERAER DOKUMENTERER EN STYGG NESTENULYKKE I SOGNDAL, DER EN RACERSYKLIST STUPT INN I DØDVINKEL PÅ EN BUSS MED LIVET SOM INNSATS. DESSVERRE VAR IKKE DETTE NOEN ENKELTHENDELSE. I EN UNDERSØKELSE OPPGIR TRE FJERDEDELER AV YTFS MEDLEMMER SYKLISTER SOM HOVEDÅRSAKEN TIL FARLIGE SITUASJONER I TRAFIKKEN.



YTFs plasstillitsvalgte Einar Flåten viser stedet der rås syklisten ville presse seg inn mellom bussen og rekkverket.

«At syklisten kom fra det uten skade, var ikke hans fortjeneste»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Like ved sentrum av Sogndal finnes to rundkjøringer, en på hver side av Sogndalselva. Det er et moderne veianlegg med autovern og to gang- og sykkelveibroer, en på hver side parallelt med hovedbroa. Gjennom rundkjøringen der Riksvei 5 passerer, ikke langt fra Sogndal Skysstasjon, kjørte en dag bussfører Gunnar Orrestad.

Villmann på racersykkel

Han hadde en stor buss, og bilene ved påkjøringen over broa stoppet forskriftsmessig i henhold til vikepliktbestemmelsene. I det Gunnar skal ut av rundkjøringen og inn i det som i saftbygda har navnet Gravensteingata, ble han oppmerksom på en bevegelse på utsida av framdøra på bussen. Det var en racersyklist i kondomdrakt som på høyre side i full fart hadde forsert den ventende bilkøen og presset seg fram mellom bussen og rekkverket på broa, fortsatt på «innern».

Gunnar sto på bremsen.

- At syklisten kom fra det uten skade, var ikke hans fortjeneste, oppsummerer Orrestad.

Noe som er pent sagt. Mellom bussen og autovernet ville det, om sjåføren bare hadde fortsatt, knapt vært plass til en flatpakke fra Ikea, og Gravensteingata ville lett måtte døpes om til Gravsteingata. Da ville man i så fall også fått vite navnet på den suicidal villmannen, som sorgløst trakk videre uten å registrere hvor nær han var døden.

I virkeligheten var det på hengende håret. Ulykken ble kun avverget takket være en særlig oppmerksom bussjåfør.

Tre kameraer

Hverdagslig hendelse? Ja, det kan dessverre virke sånn. I en fersk medlemsundersøkelse oppgir YTF-sjåførene at syklist i særklasse utgjør årsaken til at farlige situasjoner oppstår i arbeidsdagen. Og som i dette tilfellet handler det som regel om dødsvinkelen til høyre for bussen eller lastebilen.

Det som imidlertid skiller denne aktuelle episoden fra så mange andre, er at den er så utrolig godt dokumentert takket være hele tre filmkameraer. Gunnar viser oss filmene på sitt kontor i Skysstasjonen, der han også arbeider som trafikkleder for Tide. Med på forestillingen er også YTFs lokale plassstillingsvalgte for 60 medlemmer tilhørende avdeling 2, Einar Flåten.

Det første kameraet er på en buss som kom bak Gunnars inn i rundkjøringen, den får med seg dødsrytterens ville ferd på høyre side av bilene som hadde stoppet for vikeplikten inn i rundkjøringen. Syklisten brød seg selvfølgelig ikke om å vike. Så er det kameraet ved bakkdøra på Gunnars buss som fanger opp galningen i det han forsvinner inn i blindsonen. Uten Orrestads oppmerksomme reaksjon ville syklisten blitt kjeplet mellom bussiden og autovernet. Det tredje kameraet i fronten på bussen viser hvordan delinkventen raser ubekymret videre nedover Gravensteingata og Riksvei 5.

Nok å passe på

- Her har vi å gjøre med en gruppe



«Hvis det er sånn at syklistar har lov til å foreta forbikjøringer på høyre side og ignorere vikeplikten, er det ikke syklistene det er noe galt med, men lovverket»

»

som ikke oppfører seg som gode medtrafikanter. Dessverre ser det ut til at det hos politiet er stor aksept for at en syklist kan gjøre som han vil uten at det får noen konsekvens i form av en reaksjon. Selv om en syklist bryter vikeplikten er det sjåføren som fort får skylden om uheldet skulle være ute, slår Gunnar fast.

– Hvis det er sånn at syklistar har lov til å foreta forbikjøringer på høyre side og ignorere vikeplikten, er det ikke syklistene det er noe galt med, men lovverket. Da må dette gjøres noe med. Uansett har vi nok å passe på som bussjåfører, uten å måtte forholde oss til en trafikantgruppe som ikke følger reglene, men bare er opptatt av «seg selv og sin egen tid». Ingen andre trafikanter kan legge ut på langtur og bestemme seg for at på denne turen skal jeg bare ha fokus på å komme meg fortest mulig fra A til B uten å ta noe hensyn til noen av de andre på veien. Fokuset er bare å sette en ny personlig løyperekord.

Karene har mange eksempler på hensynsløs sykling, som inn og ut av busslommer uten å se seg for, grupper som blokkerer veien til og fra fergeleier, og grupper som ikke tør å kjøre fort nok i nedoverbakker i det bratte landskapet rundt Sognefjorden og blir liggende og blokkere trafikken bak. Her bør det nevnes hvor utfordrende veinettet er i distriktet, med smale

og uoversiktlige veier, der det ofte er uråd å gjennomføre trygge forbikjøringer. Resultatet blir gjerne at man enten blir liggende bak eller blir så provosert at man etter ei tid fort blir fristet til å foreta en stygg eller farlig forbikjøring.

Flere slags syklistar

Einar Flåten skyter inn at bussjåførene på ingen måte er motstandere av syklistar, tvert imot.

- Vi har mange syklistar her, til og fra skole, arbeid og barnehage pluss mosjonister. De fleste oppfører seg rimelig greit. Ofte handler det om å gjøre litt klokere valg, for eksempel når det gjelder tid og sted. Jeg opplever at treningssyklistene, som hele tiden konkurrerer med seg selv på tid, utgjør de største utfordringene.

Han viser oss den flotte tofelts sykkeltraseen gjennom Sogndal sentrum, som er atskilt fra bilvei og som fylket sikkert har brukt mange millioner på, men som dessverre altfor få benytter seg av.

- Racersyklistene mener selv at de ikke vil bruke sykkelstien av hensyn til fotgjengerne. Så klager de på at de dårlige veiene er en utfordring, men det er de jammen for oss andre også som kjører bil eller buss. De klager på at bilistene ikke tar hensyn, men tar de hensyn sjøl?

- Har dere sparkesykler her også?

- Å, ja da...

Belastning for førerne

- Hva med helsa til oss bussførere? spør Gunnar Orrestad.

- Politiet, som ikke virket altfor interessert i hendelsen, fortalte meg at jeg nok ville sluppet straff om jeg hadde knerta den syklisten. Men jeg er ikke like sikker på at det ville skjedd uten videobevis. Å kjøre på noen ville uansett plage samvittigheten resten av livet, uavhengig av formell skyld. Hvis du i tillegg får førerkortet inndratt, får du tid nok til å gå og gruble. Det er lite som skal til før du ikke orker å kjøre mer, det finnes det mange eksempler på. Også nestenulykker utgjør belastninger som du drar med deg.



En tofelts sykkelvei i ypperste klasse løper gjennom Sogndal sentrum. Men ikkje alle tohjulingar benytter den.



Fra filmen til frontkameraet til bussen som kom bak Gunnars buss. Vi ser rås syklisten forsvinne i det fjerne takket være at Gunnar bremsset. Vi ser også tydelig hvor forsvinnende liten plass han ellers ville hatt mellom buss og rekkverk.



Rås syklisten fanget opp i kameraet ved bakdøra på Gunnars buss.



Syklister og gående har to egne broer til disposisjon over Sogndalselva, uavhengig av biltrafikken.



Einar Flåten er plasstillitsvalgt for majoriteten av bussjåførene på skysstasjonen i Sogndal.



Bussfører og trafikkleder Gunnar Orrestad har tre filmer som på unikt vis dokumenterer noe som lett kunne blitt en svært stygg trafikkulykke.

SYKLISTER = FARLIGST

I YTFS SISTE MEDLEMSUNDERSØKELSE BLE BLANT ANNET FØLGENDE SPØRSMÅL STILT:

«HVLKE AV DISSE OPPLEVER DU OFTEST ER GRUNNEN TIL FARLIGE SITUASJONER I DIN ARBEIDSDAG?»

HER SKÅRET KATEGORIEN «SYKLISTER» I SÆRKLASSE HØYEST.

Mer enn 72 prosent av svarene på landsbasis oppga syklistene som hovedårsaken til farlige situasjoner, det var mer enn dobbelt så mange som neste årsak som ble oppgitt. Alle grupper mente at syklistene var årsaken til flest farlige situasjoner. Blant de som kjørte i større byer var tallet hele 81 prosent, og i Oslo hele 86 prosent.

Det var lov å velge inntil tre kategorier. Hele rankinglista så da sånn ut:

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. Syklister (72 prosent) | 5. Feilparkerte biler (24) |
| 2. Privatbiler (37) | 6. / 7. El-sparkesykler og Elbil i kollektivfeltet (20) |
| 3. Fotgjengere (31) | 8. Andre større kjøretøy (15) |
| 4. Dårlige kryss (30) | 9. Annet (7) |

BØR 75-ÅRINGER FÅ KJØRE BUSS?

SKAL MAN TILLATE SJÅFØRER OVER 75 ÅR Å KJØRE BUSS MED PASSASJERER? OM DETTE FINNES FLERE OPPFATNINGER, MEN VI VET AT SPØRSMÅLET OPPTAR MANGE AV YTFS VETERANMEDLEMMER. LEDVIN UGLANE ER EN AV DISSE. HAN HAR FØRT SAKEN SÅ LANGT SOM MULIG ER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Ledvin Uglane er bussfører uten plett og lyte. Han er utdannet lektor og har arbeidet i skoleverket i Bergen i 34 år.

Sogningen kjørte trailer for Lærum og turistbuss mellom Bergen og Oslo i studiedagene, og etter at han ble pensjonert fra skolen fikk han lyst til å kjøre mer buss.

Olje i maskineriet

Han fikk jobb på tilsigelse, null til tre dager i uka, sto til disposisjon når det

trengtes. En kveld ringte de på selve fødselsdagen, han skulle akkurat til å åpne «en liten brun» men trakk i stedet i uniform. For busselskapet var han olje i maskineriet, en de kunne tilkalle og stole på i et knipetak.

Ledvin er frisk som en fisk, og framstår som kjernesunn og i høyeste grad arbeidsfør. Han har bare en heftelse: Han har fylt 75 år. Dermed får han ikke lenger kjøreseddel.

Økt aldersgrense

Formålet med aldersgrensen er å redusere risiko for ulykker med førere i løyvepliktig persontransport som på grunn av alder er uskikket til å føre motorvogn. Fram til 2009 var grensen 70 år. Da ble den i samråd med helsemyndighetene hevet til 75 begrunnet med en generell og bred vurdering av helsetilstanden til aldersgruppen.

Logikken er forståelig nok. Når man blir eldre, skranter gjerne helsa. Derfor er reglene sånn at etter fylte 70 må gyldig legeattest ikke eldre enn ett



Ville noen ha reagert negativt på at denne karen kjørte bussen? Ledvin Uglane er en særdeles sprek 75-åring.

«Kravet er at det må foreligge «særskilde høve». Spørsmålet er da om for eksempel sjåførmangel kan være et slikt «særskilt høve»?»

år foreligge for at kjøreseddelen skal være gyldig. Dersom spesielle helseforhold tilsier det, skal perioden settes kortere. Det virker rimelig å holde et ekstra øye med eldre sjåførere.

Leger får holde på

Men etter 75 er man altså per definisjon ikke frisk nok, okke som. Spørsmålet er: Trenger vi en generell aldersgrense? Leger får i Norge for eksempel autorisasjon til de fyller 80, og kan etter det søke om lisens for ett år av gangen.

Autorisasjonskravet for leger ble hevet fra 75 til 80 år av Stortinget i 2015, og det ble vist til at det aldri er dokumentert at eldre leger er en større fare for pasientsikkerheten enn yngre og uerfarne, og at eldre helsepersonell utgjør en betydelig ressurs med solid kompetanse. I mange land – som USA – har ikke legene noen aldersgrense.

«Særskilde høve»

Så hva med bussjåførene: Det finnes en viss mulighet for at Politidirektoratet kan gi unntak fra aldersgrensen i Yrkestransportloven. Kravet er at det må foreligge «særskilde høve». Spørsmålet er da om for eksempel sjåførmangel kan være et slikt «særskilt høve»?

NHO Transport sendte i 2018 et forslag til Samferdselsdepartementet

om å gjøre den øvre aldersgrensen mer fleksibel, på bakgrunn av mangel på sjåførere. I et svar satte departementet døra på gløtt: «Slik vi ser det må næringens nåværende utfordringer knyttet sjåførrekruttering i forhold regelverket om kjøreseddel søkes løst gjennom eventuelle dispensasjoner.»

Avslo søknaden

Ledvin Uglane fylte 75 år i november i fjor, og søkte om dispensasjon for å få fornyet kjøreseddel. Vedlagt søknaden la han en fersk helseattest og en anmodning fra arbeidsgiver på bakgrunn av stor mannskapsmangel. Vest Politidistrikt og Politidirektoratet avslo likevel søknaden, blant annet for at Keolis (Tide) ikke hadde dokumentert godt nok om sjåførmangel, til tross for store oppslag i Dagsrevyen og TV2 om mange kansellerte turer i Bergensområdet.

Uglane ga seg likevel ikke og anket avgjørelsen til endelig avgjørelse hos Det

Kongelige Justis- og Beredskapsdepartement. I klagen la han vekt på både god helse og sjåførmangel, og påpekte at dispensasjonsmuligheten i praksis er verdiløs når så godt som hundre prosent av søknadene avslås.

«Skal svært mye til»

Justisdepartementet kjøpte imidlertid ikke argumentasjonen. De avslo klagen, og slo fast at «kravet om at det må foreligge «Særskilde høve» innebærer etter departementets syn at det skal svært mye til før en dispensasjon kan innvilges». Generell sjåførmangel var ikke tilstrekkelig.

Der står altså saken. De to departementene virker ikke å være helt enige. Så må det også tilføyes at kjøreseddel kun kreves om man driver persontransport mot vederlag. Om man driver gratistransport kan Ledvin Uglane fortsatt fylle opp en buss med for eksempel glade pensjonister eller kjøre vogntog med gods.

VISSTE DU AT...

For kun 450 kroner i året kan du bli medlem i YTFs pensjonistforening, der du kan få en rekke fordeler og dele minner med likesinnede.

For å få mer informasjon eller bli medlem, ta kontakt med leder

Karsten A. Larsen, karsten.a.larsen@gmail.com, tlf. 480 83 510

«VILLKATT-STREIKER» GJØR INNTRYKK

EN SPONTAN, SÅKALT VILLKATTSTREIK BLANT 130 LASTEBILSJÅFØRER PÅ EN RASTEPLASS I GRAFENHAUSEN I TYSKLAND HAR FØRT TIL FORNYET OPPMERKSOMHET OM DE UTBREDETE PROBLEMENE SOM HERJER VEITRANSPORTBRANSJEN I EUROPA, IKKE MINST RETTIGHETENE TIL SJÅFØRER FRA LAND UTENFOR EU-SYSTEMET.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto: **ETF/ITF**

De streikende sjåførene samlet seg på rasteplassen for å kreve lønn de har til gode fra det polske lastebil-sammenslutningen Mazur Group eller Agmaz-Lukmas-Imperia. Mer enn 130 lastebiler og sjåfører fra land som Georgia, Usbekistan, Ukraina, Kasakhstan, Filippinene og Tadsjikistan, var samlet på rasteplassen.

Ikke fått lønn

En liten gruppe sjåfører hadde motatt betaling etter noen dager takket være støtte fra Road Transport Due

Diligence Foundation (RTDD) og Fair Mobility, sammen med den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF, den internasjonale transportarbeiderføderasjonen ITF og de tyske fagorganisasjonene ver.di og DGB.

Men flertallet av de streikende lastebilsjåførene hadde ikke fått den lønna de hadde til gode fra selskapet. I tillegg til å få utbetalt pengene, krevde også sjåførene slutt på umenneskelige arbeidsbetingelser inkludert lange arbeidsdager, ved å bli tvunget til å leve utelukkende i lastebilene.

Profitt framfor mennesker

Under en tilsvarende streik på den samme rasteplassen i mars og april ble det klart at Mazur-konsernet frakter varer til store multinasjonale kunder

og logistikkelskaper over hele Europa, inkludert IKEA, Volkswagen, CH Robinson og Sennder. En tysk lov forplikter selskapene til å forebygge og redusere menneskerettighetsbrudd og sikre at arbeidstakernes rettigheter beskyttes i leverandørkjedene.

- Den nåværende forretningsmodellen for veitransport opprettholder brudd på arbeidstakernes rettigheter, uttaler Livia Spera, generalsekretær i ETF.

- I europeisk veitransport prioriterer multinasjonale selskaper profitt fremfor mennesker, noe som gjør at de mest sårbare arbeidstakerne i leverandørkjedene utsettes for umenneskelig behandling, forsinket betaling og mye mer. Det er avgjørende at myndighetene holder disse selskapene ansvarlige

«Merkevarer og transportselskaper har nå et valg. De kan samarbeide med fagforeningene for å få slutt på utnyttelsen av grensekryssende transportarbeidere, eller akseptere at spontane streiker vil bli den nye normalen i europeisk trailertransport»



Flere lengre spontanstreiker har blitt gjennomført fordi godssjåfører ikke har fått ei lønn å leve av og et arbeid å leve med. Her fra en rasteplass ved Grafenhausen i Tyskland.

og håndhever eksisterende forskrifter for å sikre full implementering av sosial lovgivning for alle sjåfører, uavhengig av nasjonalitet.

Samarbeid eller trøbbel

- Dessverre florerer problemene som disse sjåførene så modig har avslørt i europeisk veitransport, påpeker Stephen Cotton, generalsekretær i ITF.

– Merkevarer og transportselskaper har nå et valg. De kan samarbeide med fagforeningene for å få slutt på utnyttelsen av grensekryssende transportarbeidere, eller akseptere at spontane streiker vil bli den nye normalen i europeisk trailertransport. Vi vil fortsette å jobbe med ansvarlige selskaper for å hjelpe dem med å kontrollere og fjerne menneskerettsbrudd

i virksomheter og forsyningskjeder, men de selskapene som fortsetter å utnytte transportarbeidere, bør forvente mer av det vi har sett i Grafenhausen.

Utnyttelsen av tredjelandsborgere

ETF og ITF kjemper for å avslutte utnyttelsen av tredjelandsborgere i veitransportsektoren. Som tredjelandsborgere regnes statsborgere av andre land enn de som omfattes av EØS-avtalen eller EFTA-konvensjonen. Ikke-europeere og folk fra europeiske stater som Belorussia, Ukraina, Russland, Moldova og Tyrkia regnes som tredjelandsborgere.

Det er vanlig praksis at disse arbeiderne – som hentes inn for å avhjelpe den generelle sjåførmangelen i bransjen – utsettes for svært diskriminerende

forhold, og gjerne nektes grunnleggende rettigheter som rettferdig lønn og anstendige arbeidsforhold. For å løse disse systemiske problemene oppfordrer fagorganisasjonene til bedre håndheving av gjeldende regler, konkret riktig implementering av EUs mobilitetspakke med særlig vekt på å sikre arbeidstakernes rettigheter uavhengig av hvor de kommer fra.

Fagorganisasjonene samarbeider dessuten med Road Transport Due Diligence Foundation, en uavhengig organisasjon som overvåker brudd på arbeids- og menneskerettsstandarder i europeiske leverandørkjeder innen veitransport.

STORSEIER FOR AMERIKANSKE SJÅFØRER

DEN AMERIKANSKE SJÅFØRORGANISASJONEN TEAMSTERS HAR FÅTT PÅ PLESS EN HISTORISK AVTALE MED UPS FOR SINE 340 000 MEDLEMMER OVER HELE USA. AVTALEN, SOM BLE VEDTATT AV MEDLEMMENE VED ELEKTRONISK URAVSTEMNING, ER DEN STØRSTE ENKELTSTÅENDE KOLLEKTIVE FORHANDLINGSAVTALEN I PRIVAT SEKTOR I NORD-AMERIKA.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
TEAMSTERS

UPS Teamsters nasjonale forhandlingskomité godkjente i juli enstemmig avtaleutkastet. Den 31. juli møttes representanter for de 176 lokale UPS Teamster-representantene i USA og Puerto Rico for å gjennomgå

avtalen. Lokalavdelingene gjennomførte så medlemsmøter og stemte over tilbudet elektronisk i august.

Beste i historien

Teamsters Union representerer 1,2 millioner medlemmer som ofret alt for å få Nord-Amerika gjennom pandemien. Sjåførene holdt hjulene i gang og gjorde det mulig for UPS å høste rekordstore profitter. Nå var tiden inne til å få noe igjen for innsatsen.

- Vi krevde å få den beste kontrakten i UPS' historie, og det fikk vi, sa Teamster-president Sean M. O'Brien.

- UPS har lagt 30 milliarder dollar i nye penger på bordet som et direkte resultat av forhandlingene. Vi har endret spillet og kjempet dag og natt for å sikre at medlemmene våre fikk en avtale som betaler sterke lønninger og belønner arbeidskraften uten å kreve en eneste innrømmelse. Kontrakten setter en ny standard i arbeiderbevegelsen og hever listen for alle arbeidere.



De fagorganiserte hos UPS i USA krevde rettferdige lønns- og arbeidsbetingelser, og fikk disse innfridd!

«Jeg har aldri sett en nasjonal kontrakt som forbedrer spillereglene for arbeidere så dramatisk som denne. Avtalen legger mer penger i medlemmene lommer og etablerer et bredt spekter av nye beskyttelsesordninger»

Farlig nær streik

UPS aksepterte i ellevte time kravene fra de 340 000 medlemmene, og unngikk dermed så vidt en streik som ville ha lammet virksomheten deres over hele USA med globale konsekvenser. UPS-arbeiderne hadde ikke streiket hittil i dette århundret, og derfor var Teamsters' trussel betydelig, noe som også understreket arbeidernes raseri over dårlig behandling de siste årene.

Det amerikanske budbilfirmaet United Parcel Service (UPS) er verdens største pakkefraktselskap og sender bare i USA 24 millioner pakker daglig, omtrent en fjerdedel av alle landets pakker. Et estimat fra konsulentfirmaet Anderson Economic Group viste at en 10-dagers arbeidsnedleggelse kunne kostet den amerikanske økonomien mer enn USD 7 milliarder og utløst «betydelig og varig skade» for virksomheten.

- UPS var farlig nær å utløse en streik, men vi holdt fast på kravene våre. I

mine mer enn 40 år i Louisville som representant for medlemmer i Worldport – det største UPS-knutepunktet i landet – har jeg aldri sett en nasjonal kontrakt som forbedrer spillereglene for arbeidere så dramatisk som denne. Avtalen legger mer penger i medlemmenes lommer og etablerer et bredt spekter av nye beskyttelsesordninger, uttalte Teamsters hovedkasserer Fred Zuckerman.

Nådde alle mål

- Lokale medlemmer på grunnplanet satt i komiteen for første gang, og vi møtte opp hver dag for å støtte Teamsters andre steder og dele historiene deres, fortalte Brandy Harris, deltidsansatt i UPS Teamster hos Local 174 i Seattle og medlem av Teamsters nasjonale forhandlingskomité.

- Vårt harde arbeid lønte seg – både fra de medlemmene og lederne som forhandlet ved bordet, til mine søstre og brødre som etablerte en troverdig streiketrussel rundt om i landet. Vår



fagforening var velorganisert, og vi var nådeløse. Vi har nådd alle mål som UPS Teamster-medlemmer har ønsket og bedt om med denne avtalen. Det er en ja-stemme for den mest historiske kontrakten vi noen gang har hatt.

Avtalen innebærer blant annet at eksisterende full- og deltids UPS Teamsters vil få \$ 2,75 mer i timen i 2023, og \$ 7,50 mer i timen over kontraktens lengde. Lønnsøkningene vil forbedre den gjennomsnittlige toppsatsen for heltidsansatte til \$ 49 per time. Sikkerhet og helsevern bedres, inkludert klimaanlegg og last-ventilasjon. Martin Luther King Day (15. januar) vil for første gang bli en ekstra full feriedag. Sjåfører kan ikke lenger tvinges til overtid på planlagte fridager. Opprettelsen av mange tusen nye heltidsstillinger vil gi flere muligheter for deltidsansatte til å gå over til heltidsarbeid.

YTF PÅ ARENDALSUKA

I MIDTEN AV AUGUST GIKK SOM VANLIG ARENDALSUKA 2023 AV STABELEN. YTF HADDE I ÅR TO EGNE ARRANGEMENTER MED TEMAENE PERSONVERN OG VAREBILBRANSJEN.

Tekst:
ØYVIND OLUFSEN
Foto:
ANNELI NYBERG

Arendalsuka har blitt en viktig møteplass for politikere, organisasjoner, bedrifter og media. I år ble det avholdt over 1700 arrangementer, der alle mulige temaer ble drøftet og debattert. For YTF er det viktig å være til stede for å sette våre saker på dagsorden og møte politikere og andre som jobber med transport og samferdsel.

Foredrag om personvern

Mandag 14. inviterte YTF til et praktisk rettet miniforedrag om personvern fra et arbeidstakerperspektiv. Sjåfører er blant de mest overvåkede ansatte i landet, med GPS-sporing, kameraer, sanntidssystemer og loggføring av kjørestil.

I 2018 klaget en gruppe sjåfører ett av tiltakene til Datatilsynet. Josefine Wærstad og Siri Dannevig fra juridisk avdeling i YTF delte sine erfaringer fra klagesaken og delte en sjekkliste for tillitsvalgtes drøftelser med arbeidsgiver. (Se artikkel på side 24-25.)

Uregulert varebilbransje

På tirsdag var det tid for debatt om varebilbransjen. YTF er opptatt av all transport av gods og mennesker skal være underlagt et regelverk som ivaretar hensynet til sikkerhet, trygghet og arbeidsforhold for sjåfør og passasjerer, og rettferdig konkurranse mellom seriøse aktører. Varebilbransjen er nærmest fullstendig uregulert og preges av kriminalitet, sosial dumping og prispress.

I politiets trusselvurdering for 2023 er arbeidslivskriminalitet i varetransportbransjen én av åtte kriminalitets-trusler som politiet mener er «særlig alvorlige». Vi inviterte Pål Lønseth, sjef for Økokrim, Tom Kalsås, statssekretær i samferdselsdepartementet og Hans Øyvind Ryen, konserndirektør i Posten Bring og vår egen Jim Klungnes til debatt om hvordan vi kan få bukt med problemene i denne bransjen.

Regelverk må innføres

Jim var tydelig på at dette er et ansvar som må deles mellom transportørene, myndighetene og pakkesenderne. Myndighetene er nødt til å få på plass et regelverk på samme måte som det er for annen godstransport med større biler.

De store transportørene, som Posten Bring, må gå foran og sørge for at de har flest mulig egne ansatte, og dersom de bruker underleverandører, må de sikre at underleverandørene er seriøse og følger lover og regler. I dag er mange slike underleverandører selvstendig næringsdrivende, og det er lite eller ingen kontroll med kjøretøy, lønns- og arbeidsvilkår og hviletid.

Sist, men ikke minst må nettbutikkene og andre som sender mange pakker ta sin del av ansvaret og kun bruke seriøse selskaper.

Fire konkrete tiltak

Jim trakk frem særlig fire konkrete tiltak som må på plass dersom varebilbransjen skal bli seriøs:

1. Innføre løyveplikt etter svensk modell for alle som driver varetransport i Norge, ikke bare biler over 3,5 tonn som i dag.
2. Strengere straffer for de som bryter reglene. I dag er sjansen for å bli tatt så liten og sanksjonene så milde at lønner det seg å drive kriminalitet.
3. Større ressurser til Arbeidstilsynet,

«Ved å løfte denne saken så tydelig som vi gjør, håper vi også at tariffnemnda i neste runde allmenngjør tariff også for varebil. Allmenngjøring er et viktig verktøy for å gjøre utsatte bransjer mer seriøse ved at det blir ulovlig å drive sosial dumping»

Statens Veivesen og politiet for å avdekke og påtale ulovlige forhold

4. Allmenngjør tariffavtalen slik den er for godsbransjen. Det vil gjøre det ulovlig å drive sosial dumping og gi politiet et nytt verktøy i kampen mot useriøse aktører.

Stor enighet

I debatten var det stor enighet om at tiltak måtte på plass. Økokrim var helt enig i YTFs forslag til tiltak. Det er sjelden at politiet er så tydelig på hvilke politiske grep som må tas. Det vitner om hvor stort problemet i denne bransjen faktisk er.

Posten Bring var også tydelig på at de ønsket strengere regler for å få bort useriøse aktører som presser prisene så lavt at det er vanskelig for de seriøse å konkurrere. De ble utfordret på egen bruk av underleverandører og tidligere tiders uheldige praksis. De forsikret om at de nå hadde ryddet opp og kastet ut useriøse underleverandører, og ville ansette flere faste fremover.

Statssekretæren viste til regjeringens handlingsplan mot sosial dumping i



Det var stor enighet om tiltak innen varebilbransjen. Fra venstre: Hans Øyvind Ryen, konserndirektør i Posten Bring; Tom Kalsås, statssekretær i samferdselsdepartementet; Pål Lønseth, sjef for Økokrim; YTFs forbundsleder Jim Klungnes og artikkelforfatteren, fungerende kommunikasjonssjef Øyvind Olufsen i YTF.

transportbransjen som ble lagt frem i fjor, og at det ble jobbet med regler for nasjonal varebiltransport i tillegg til reglene som uansett kommer i 2026 gjennom EUs mobilitetspakke. Jim var tydelig på at dette ikke var godt nok, og at YTF forventer at regjeringen kommer raskt på banen med konkrete tiltak.

Allmenngjøring viktig

Ved å løfte denne saken så tydelig som vi gjør, håper vi også at tariffnemnda i neste runde allmenngjør tariff også for varebil. Allmenngjøring er et viktig verktøy for å gjøre utsatte bransjer

mer seriøse ved at det blir ulovlig å drive sosial dumping. Det gir kontrollmyndighetene mulighet til å reagere og straffe useriøse selskaper. Men, som Jim påpekte i debatten, det nytter ikke med strengere regler dersom ikke Arbeidstilsynet, veivesenet og politiet gis større ressurser til å kontrollere og bøtelegge.

Det ble ikke gitt noen lovnader om hverken tidspunkt for nye regler eller større ressurser. YTF kommer til å følge saken tett i tiden fremover og holde myndigheten og bransjeaktørene i ørene.

MOBILKRANFØRERE

En 140 tonns Demag med tilhenger er langt fra noen småtass.



LØFTE- MUSKLER PÅ FEM AKSLINGER

KRISTIAN LANGSETH ER EN ERFAREN MOBILKRANFØRER MED NITTEN ÅRS FARTSTID, FOR DET ALLER MESTE HOS NORDIC CRANE KYNNINGSRUDS STØRSTE AVDELING I NORGE PÅ BERGER NORD FOR OSLO. HAN KJØRER EN FAST MOBILKRAN AV IMPONERENDE DIMENSJONER, EN 140 TONNS DEMAG MED FEM AKSLINGER.



Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto: PRIVAT

En 140 tonns Demag er et drog av et kjøretøy. Først: Demag er opprinnelig en tysk maskinprodusent som har bygget kraner i mer enn hundre år. Etter diverse fusjoner og internasjonale oppkjøp er selskapet endt opp i japansk eie (Tadano), men produserer fortsatt mobilkraner under sitt opprinnelige navn og fortsatt i tyske Zweibrücken.

Mobilkraner finnes i mange størrelser og fasonger, alt etter behov for løftekapasitet. Vi leser på hjemmesidene at Nordic Crane Kynningsrud tilbyr alt fra småtasser på 10 tonn til giganter på vanvittige 750 tonn. Kristian Langseth kjører en av de større utgavene som er så omfangsrik at den ikke uten videre kan rulle ut på landeveien.

Plukkes i biter

- Alle mobilkraner større enn fireakslinger må vi plukke fra hverandre før vi kjører, gjerne et par trailerlass med utstyr og ikke minst motvekt. Det er særlig vekta som er problemet, kjøretøyet har ikke lov til å veie mer enn 60 tonn på veien, forklarer Kristian.

- Jeg kjører på disp., både når det gjelder vekt og bredde, har et 15 meter langt chassis og er den største modellen som kan kjøre uten følgebil. Når de enda større modellene skal ut på veien, som er opptil 22 meter lange, kan det være litt av et sirkus.

Sirkus kan det likevel bli med Kristians strippede femaksling.

- Ved omkjøring på grunn av veiarbeid for eksempel, beregnes kun en veibredde på 2,5 meter, tilpasset en semitrailer. Men våre mobilkraner er mer enn tre meter breie. Jeg har nok

kjørt i hjel en del kjegler underveis, humrer vår mann.

Løfter betongelementer

Så sier det seg selv at denne typen mobilkraner ikke farter landet rundt for å utføre småjobber. Ofte benyttes de på anlegg og byggeplasser, der de kan stå permanent i flere måneder.

- Vi driver mye med elementhåndtering, vi er alltid flere kraner som samarbeider på slike prosjekter. Den oppgaven jeg liker aller best er likevel å sette opp og demontere tårnkraner.

Byggebransjen har lenge blitt beskyldt for å være ineffektiv og ha et stort potensial for forbedringer. Løsningen er større grad av prefabrikasjon, noe som gjør at selve byggeriet på plassen reduseres eller fjernes og at framtidens bygg kun monteres. Effektiv elementbygging er imidlertid åpenbart avhengig av kraftige mobilkraner, sånn at

«Vi har lokal forhandlings-rett, og vi sysler litt med reforhandling av særavtaler. Så er det ofte spørsmål om tolkninger av avtalene i lønsspørsmål. Vi har en jobb med store variasjoner når det gjelder arbeidstid, så vi er reint timelønnbaserte»



mengden av slike oppdrag sannsynligvis bare vil øke.

Initiativ til organisering

Kristian Langseth ble nylig gjenvalgt som YTFs plasstillitsvalgte på Berger og vara hovedtillitsvalgt hos Nordic Crane Kynningsrud som er en av Nordens største leverandører av mobilkrantjenester med flere hundre medarbeidere i Norge, Sverige og Danmark. Han forteller at han var med på å ta initiativet til organisering for 11-12 år siden. De arrangerte et møte og inviterte representanter både fra LO og YS for å innlede.

- For å si det som det var, så virket representanten fra YS litt slapp og imponerte ikke direkte. LO stilte derimot med hele tre mann, og resultatet ble at de fleste meldte seg inn der. Styrkeforholdet endret seg da selskapet K. Bull ble en del av konsernet, der var de fleste organisert i YTF. Siden har vi vært de største, med 60-70 medlemmer. Her finnes imidlertid

ingen rivalisering mellom forbundene, vi har et rundt og godt forhold.

Lønnsnivå på retur

Hva er så utfordringene som tillitsvalgt i mobilkranbransjen?

- Vi har lokal forhandlingsrett, og vi sysler litt med reforhandling av særavtaler. Så er det ofte spørsmål om tolkninger av avtalene i lønsspørsmål. Vi har en jobb med store variasjoner når det gjelder arbeidstid, så vi er reint timelønnbaserte.

Lønnsnivået har tapt seg, mener han.

- På 80-90-tallet var vi lønnsledende, men nå ligger vi langt etter. Det er få firmaer i bransjen, som i mange år har underbydd hverandre og drevet pris-krig for å få oppdrag. Vi har også dyrt utstyr, og da blir marginene lave.

Rekruttering og språk

Som i andre sjåføryrker, opplever også mobilkranførerene forgubbing.

- Da jeg tok kranførerbeviset, sa den opplæringsansvarlige som var kjent i hele landet: «Dette er de gråhårede herrers yrke». Og ja, snart vil vi trenge rullatorer hele gjengen, minner mest om geriatrik avdeling. Et generasjons-skifte er sterkt ønskelig, vi trenger å få flere unge inn i yrket.

En annen utfordring, ikke innad i selskapet, men ute på anlegg og byggeplasser, er språkproblemer som ofte kan føre til misforståelser..

- Jeg arbeidet mye på Follobanen, som ble drevet etter tre entrepriser. Hovedentreprenøren var spansk, betongarbeiderne var portugisiske pluss rumenske leiearbeidere. På fabrikkene på Åsland, der massene fra tunneldrivingen ble brukt til fabrikkering av betongelementene i tunnelen, var visstnok over 30 nasjoner representert, det ble til og med bygget et hindualter der. Språk er en utfordring, ikke minst når det gjelder sikkerhet, men det virker ikke som om disse proble-

«På 80-90-tallet var vi lønnsledende, men nå ligger vi langt etter. Det er få firmaer i bransjen, som i mange år har underbydd hverandre og drevet priskrig for å få oppdrag. Vi har også dyrt utstyr, og da blir marginene lave»

mene tas på alvor av oppdragsgiverne, forteller Kristian Langseth.

Mobilkranførere i Yrkestrafikk

Vi fikk en melding fra organisasjonssekretær Håvard Galtestad. Han skrev at han hadde snakket med en tillitsvalgt for mobilkranførerne. De syntes det var mye buss i bladet. Jo da, de skjønnte hvorfor, men syntes det ville være veldig gøy om det også sto noe om mobilkraner og mobilkranførere.

Og etter å ha sett etter når vi sist skrev om denne yrkesgruppa, er det lett å innrømme at vi nok har forsømt oss. Men da har vi en oppfordring til leserne: Er det en yrkesgruppe, eller en sak dere savner, så gjør som Kristian og ta kontakt. I all beskjedenhet mener vi at redaksjonen er ganske brukbar til å reagere på innspill.



Kristian Langseth er plasstillitsvalgt for YTF hos Nordic Crane Kynningsrud på Berger.



Stemningsbilde med elementløfting.



Det kan være trangt på anlegg når tre kraner er i virksomhet samtidig. Her gjelder det å ha tunga rett i munnen.



Her var det så bratt at en liten reklameleke-kranbil fikk plass under den store.



Morgenstemning. Å være mobilkranfører er ingen ni til fire-virksomhet.

FAGBREV: MELD DEG OPP NÅ!

TENKER DU Å TA FAGBREV NÅ I HØST. DA MÅ DU FÅ UT FINGEREN! OPPMELDING TIL HØST-EKSAMEN SKJER NEMLIG NÅ I DISSE DAGER, I TIDSROMMET 1. TIL 15. SEPTEMBER.

SJEKK STRAKS [HTTPS://YTF.NO/FAGBREV](https://ytf.no/fagbrev) FOR DETALJER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Gjør som Lillian, Tonje, Bror, Eskil, Lukas, Silje og et hundretall andre YTF-medlemmer: Ta fagbrev. Noen tar fagbrev etter skole og læretid, mens andre velger å gå opp til fagprøven etter fem års fartstid som yrkessjåfør.

Høsteksamen for døra

Med fagbrev kan en bussjåfør i gjennomsnitt øke årslønna med 27. 000 kroner, noe som vil monne i dagens dyrtid med renter og høyere priser å bale med. YTF har som mål å få alle medlemmene til å ta fagbrev. Derfor har de satt i gang programmet «I rute» der medlemmene oppfordres til å ta fagbrevet og der YTF stiller med veivisere som skal støtte medlemmene i prosessen. I vår meldte nærmere 130 yrkessjåfører seg til «I rute».

Til eksamen kan man melde seg opp to ganger i året. Et stort antall sjåfører meldte seg opp i vår. Nå står høsteksamen får døra, og der haster det altså å melde seg opp innen 15. september.

Om man ikke rekker fristen, er neste sjanse våren 2024.

Mange har klart det!

Bussjåfør og tillitsvalgt Bror Karlsen fra Asker tok fagbrev for yrkessjåfører i vår. Da hadde han allerede kjørt buss i over 20 år. «Jeg har tapt mye penger på å ikke ha tatt fagbrev. Hvis du begynner å regne på det, tenk hvor mye penger du har gått glipp av i løpet av så mange år.»

Han forteller at han ikke så seg nødt til å lese så mye teori før han skulle opp til eksamen, ettersom han hadde mye kunnskap fra før og allerede følte seg rimelig trygg på det stoffet han skulle testes i.

52-åringen tror at mange av dagens sjåfører sliter med å komme i gang, men slår fast at når man først er i farta er det ikke så vanskelig. Det er også kjekt å huske på at det er mange som har gått foran med gode resultater. Her er et lite knippe:

Jentene går foran

Ekspressbussjåfør Tonje Langeland fra Kristiansand hadde kjørt buss i fem år da hun i mai bestemte seg for å ta

fagprøven: «På den store prøvedagen var jeg utrolig nervøs, hadde høy puls og gjorde småfeil som jeg ikke pleide å gjøre i det daglige. Heldigvis hadde jeg kjekke sensorer som jeg hadde truffet før, så de var ikke særlig skumle. Vi hadde en forberedende samtale som fikk meg til å slappe av. Resultatet ble bra både i teori og praksis.»

Lastebilsjåfør Lillian Hersvik fra Egersund gikk aldri i lære, men begynte rett i jobb som yrkessjåfør: «Jeg var 21 år, tok eksamen og kjørte opp til tungbil-lappen. Det var ganske enkelt. Fagbrevet tok jeg først seks år senere.»

Her kommer de unge

Seksten år gammel valgte Førde-gutten Eskil Raad å begynne på Transport- og logistikklinja på videregående skole i hjembygda. Han fikk lærlinjeplass i Firda Billag, og etter to års læretid kunne han gå opp til fagprøven. Da var han nitten og kunne skilte med å være Norges yngste bussfører med fagbrev. Lukas Skrede fra Os var også tidlig ute med å ta fagbrev etter læretid. Og i dette bladet kan du lese om Silje Nerland fra Molde, en av våre yngste kvinnelige fagarbeidere.

«Jeg har tapt mye penger på å ikke ha tatt fagbrev. Hvis du begynner å regne på det, tenk hvor mye penger du har gått glipp av i løpet av så mange år.»



Bror Yngve Karlsen: Tok fagbrev! (Foto: YTF)



Tonje Langeland: Tok fagbrev!



Eskil Raad: Tok fagbrev! (Foto: Privat)



Lillian Hersvik: Tok fagbrev! (Foto: Privat)



Silje Nerland: Tok fagbrev! (Foto: Frank Moan)



Lukas Skrede: Tok fagbrev!

ER MÅLING AV KJØRESTIL TILLATT?

EN SJÅFØRGRUPPE I NOBINA HAR SENDT KLAGE TIL DATATILSYNET PÅ ETT AV SYSTEMENE I BUSSENE. SYSTEMET MÅLER SJÅFØRENS KJØRESTIL OG HETER DEN GRØNNE REISEN. EN DEL AV DE ANSATTE MENTE AT SYSTEMET FUNGERTE DÅRLIG OG FOR INNGRIPENDE OVERFOR DE ANSATTE, OG FØLTE SEG OVERVÅKET.

Nobina har hovedbase i Sverige. Saken er derfor sendt til det svenske Datatilsynet og vi forventer et vedtak i løpet av høsten. Vedtaket kan ha betydning for andre liknende systemer.

Personvern på jobb

Retten til personvern og privatliv gjelder også på arbeid. Det betyr at all lagring må være lovlig og at de ansatte skal få god og oppdatert informasjon om hvilke opplysninger som behandles og hvorfor.

Dette gjelder også systemer som Den Grønne Reisen. De ansatte må få informasjon om hvordan systemet fungerer, hva det brukes til, hvor lenge resultatene lagres og hvem som skal ha tilgang til opplysningene. Sjåførene har også rett til å få kopi av resultatene sine og til å få slettet eventuelle feil. Informasjonen skal være så konkret at det er lett for sjåføren å se for seg hvordan systemet vil bli brukt.

Hva gjør Datatilsynet?

Datatilsynet er tilsynsmyndighet etter personvernloven, på tilsvarende måte som Arbeidstilsynet er etter arbeidsmiljøloven og har som ansvar å sikre personvernet og personopplysningenes integritet i Norge.

Tilsynet fører tilsyn med at både

offentlige og private virksomheter overholder personvernlovgivningen, spesielt den europeiske personvernforordningen (GDPR) og den nasjonale personopplysningsloven. Målet er å sikre at personopplysninger behandles lovlig, rettferdig og gjennomslutlig, samtidig som enkeltpersoners rettigheter og personvern beskyttes.

Alvorlige brudd på personvernet skal meldes inn til datatilsynet av den som er ansvarlig for bruddet. Datatilsynet skal også ta stilling til klager dersom enkeltpersoner mener at personvernet deres er krenket.

Gode hensikter

For at et tiltak som Den Grønne Reisen skal være lovlig må det være **nødvendig** for å oppnå et **berettiget formål**. Tiltaket må også være rimelig sett i forhold til inngrepet i de ansattes personvern, altså **forholdsmessig**.

Formålene er veldig gode. Nobina hevder at de har redusert CO₂-utslippet med over 85 000 tonn på grunn av Den Grønne Reisen, som i tillegg fremmer en mer defensiv, trafikk-sikker og behagelig kjørestil. I tillegg er tiltaket kostnadsbesparende fordi bremsene ikke slites så fort og drivstofforbruket reduseres.

Sjåførene hevder likevel at tiltaket har en rekke negative effekter som arbeidsgiver ikke har tatt hensyn til. Noen opplever at scoren er urettferdig fordi den ikke tar høyde for om man har kjørt i rushtrafikk eller er nødt til å bremse en del. Enkelte spør også om sikkerhetsgevinsten er så positiv fordi skjermen til Den Grønne Reisen kan ta fokus vekk fra trafikken.

Nobina har forsøkt å avhjelpe forskjellene ved å differensiere by- og landeveiskjøring, men enkelte melder likevel at informasjonen gir liten verdi med mindre man fysisk kan se hvorfor sjåføren bremses.

Er det nødvendig?

Datatilsynet skal som sagt også vurdere om Den Grønne Reisen er **nødvendig**, eller om formålet kan oppnås med andre og mindre inngripende metoder, som at:

- resultatene ikke lagres. Hvis det er godt nok at sjåføren ser resultatene i sanntid er det ikke lov å lagre opplysningene.
- resultatene lagres kun på gruppenivå. Opplysninger som lagres anonymt er mindre inngripende. Arbeidsgiver kan likevel følge trender over tid, og se om generell

SJEKKLISTE FOR TILLITSVALGTE

– for drøfting, innføring og evaluering av kontrolltiltak der personopplysninger lagres
Ideelt sett bør del 1 og 2 gjennomgås med arbeidsgiver allerede før tiltaket innføres, men det er aldri for sent å reparere. Hele listen kan brukes på et tiltak som allerede er innført hvor drøftelsene ikke har skjedd, eller hvor man ønsker å gjennomføre dem på nytt.

Del 1	Før innføring av tiltaket
1	Hva går tiltaket ut på? Hvilke opplysninger samles inn?
2	Er flomålet med tiltaket tilstrekkelig spesifisert?
3	Hvor inngripende er tiltaket? Påvirker det arbeidsmiljøet negativt?
4	Er tiltaket nødvendig?
5	Har man garantier for at tiltaket ikke kan bli brukt til annet? Kan informasjonen havne på avveie?
6	Hvor lenge skal opplysningene lagres?
7	Vurder totaliteten – er tiltaket eller summen av overvåkning for mye?
Del 2	Når tiltaket innføres
8	Hvordan skal effektene av tiltaket måles?
9	Er formålet nedfelt skriftlig, og lett å finne frem til for ansatte?
10	Sjekk avtalen med leverandøren – stemmer den med det som er bestemt?
11	Har arbeidsgiver en plan for opplæring til de arbeidsledere som skal bruke informasjonen?
12	Blir de ansatte godt nok informert?
13	Har arbeidsgiver gode avviksrutiner på plass?
14	Lag et system for å dokumentere erfaringer underveis – særlig avvik
Del 3	Evaluerings – minst årlig
15	Fungerer tiltaket?
16	Skjer avvik/sikkerhetsbrudd?
17	Kan det samles inn færre opplysninger, og/eller kan færre ha tilgang til disse?
18	Er tiltaket fortsatt strengt nødvendig?
19	Samles det inn opplysninger som ikke brukes?

opplæring av de ansatte på kjørestil har effekt.

- Den Grønne Reisen gjøres prosjektbasert og avgrenset i perioder med økt oppmerksomhet på kjørestil. Dette er mindre inngripende enn å ha kontinuerlig loggføring.

Hvis Nobina kan oppnå det samme med en eller flere av disse metodene, må de justere tiltaket for å være innenfor regelverket.

Behandlingen vil også være ulovlig hvis Datatilsynet mener at sjåførene er utsatt for så mange inngrep i person-

vernet, gjennom videoovervåkning, gps-sporing og liknende, at tiltakene samlet sett blir for inngripende.

Hva skal man passe på?

Ved innføring av kontrolltiltak skal tiltaket drøftes med de tillitsvalgte, som regel sentrale tillitsvalgte fordi tiltakene gjelder hele virksomheten. Vi har laget en sjekkliste til bruk når tiltakene skal drøftes og evalueres. Tillitsvalgte trenger innspill fra de ansatte til disse drøftelsene, så bruk gjerne sjekklista som utgangspunkt for å diskutere kontrolltiltakene på din arbeidsplass.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

MARIUS TRÆLAND

Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat

**JOSEFINE WÆRSTAD**

Leder juridisk avd.
og advokat

**JEANNETTE KVAMME**

Advokat-
fullmektig

**NORA ARNKVÆRN**

Juridisk rådgiver

**SIRI DANNEVIG**

Advokat



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 6,5 %

Søk lån til bil, MC og caravan på
nordea.no/billån

Priseksempel: Eff. rente 8,19 % kr 150.000 o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.000,- Tot. Kr 182.046,-



TAKK TIL TORMUND!

YTFS KOMMUNIKASJONSSJEF TORMUND HANSEN SKINNARMO SA TAKK FOR SEG PÅ FORSOMMEREN OG GIKK OVER I TILSVARENDE STILLING I MESTERBREVNEMNDA.

Øyvind Olufsen har fungert som kommunikasjonssjef i sommer, inntil en ny fast informatør kommer på plass i oktober.

Tormund kom til YTF fra Forbundet for ledelse og teknikk 1. september 2017, og avløste Ida Langdalen Kristiansen som reiste hjem til stedet der hun vokste opp, Brumunddal. Han har mye av æren for at forbundet har blitt

langt mer synlig både på internett, gjennom nyhetsbrev og i media. I 2022 hadde for eksempel YTF imponerende 490 oppslag, det er i snitt nesten 10 i uka.

Yrkestrafikk takker Tormund for samarbeidet, og ønsker ham lykke til videre. På bildet er han i aksjon under grenseundersøkelsen på Svinesund i 2019.

ANNONSE

TRETTI TUSEN FINE TING

YS Innboforsikring

Vi forsikrer alt du har. Innboforsikringen dekker blant annet tyveri, brann og vannskader. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du forsikringen til en ekstra lav pris. Og er du under 30 år – får du 30 % rabatt. **Les mer på gjensidige.no/ys**

YS Innbo
til medlemspris



Foto: Arne Danielsen



UNNIKUM BAK RATTET

Hvor ble det av bussjåføren med det gode humør? Les historien om Unni Pedersen Rongved, en enestående bussjåfør av den sorten som burde forgylles, men som skammelig nok ikke alltid blir belønnet etter fortjeneste.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: PRIVAT

Mail fra passasjer til busselskap, en førjulsdag for mange år siden:

«Dere har mange hyggelige bussjåførere, og en av dem er en liten nett nordlending som ofte kjører 301-bussen til Nittedal som går ca 16.30 fra Kirkeristen. Om hun er liten og nett av størrelse er hun en STOOOOR bussjåfør!! Hun yter service utover det man forventer og sjelden opplever!

Jeg blir alltid glad når jeg ser at det er hun som kjører bussen, og det er mange med meg! Hun er alltid blid og hjelpsom og svært opptatt av at vi passasjerer har det bekvemt og trygt. Hun er særlig oppmerksom på at barn, eldre og funksjonshemmede har det bra. Er det noen som ikke helt vet hvor de skal av, passer hun på at disse sitter foran så hun kan gi beskjed når de skal gå av. Vi får alltid den informasjon vi behøver om bord, og sommer som vinter sørger hun for at vi har det passe varmt eller kaldt. Hun går foran

med et godt eksempel og bruker alltid bilbelte og hun kjører mykt og sikkert i trafikken. Vi føler oss alle svært trygge med henne i front. Mange setter seg foran hos henne for å veksle noen ord. Hun er en bussjåfør med yrkesstolthet! En dag i bussen med henne burde være obligatorisk i Oslo Sporveiers opplæring av sine sjåførere! Skulle man fått betalt etter innsats burde hun bli spesielt tilgodesett ved neste lokale lønnsforhandling!! En førjulshilsen til denne flotte dama fra Sandnessjøen(?!!)»

Du er den beste

Kan man få noen bedre attest? De må i så fall være tegninger sendt inn fra takknemlige skoleelever med tekster som: «Du er den beste buss-sjåføren i Nittedal», «Jeg synes du er aller best av alle bussjåførere» og «Unni er best» fulgt av det bekymrende: «Må du slutte og kjøre skolebussen?»

Nå er Unni Pedersen Rongved pensjonist, men tegningene har hun tatt vare på, beviset på at hun ble sett og verdsatt som bussjåfør, fordi hun på tilsvarende vis så og verdsatte passasjerene sine.

- Barna ble sett, jeg tok vare på dem og prata med dem, slik at de følte seg trygge. De små turte å reise alene når

de visste at jeg kom. Tilsvarende med full ungdom på kveldstid, flere ganger lot jeg dem sove ut rusen en ekstra tur før jeg slapp dem av, eller kjørte dem hjem i privatbilen min etter vakta. En unggutt tok meg i handa: «Det er første gang noen har sett meg!»

Skrinlagt bolledrøm

Tydeligvis var hun rett kvinne til jobben. Men i utgangspunktet var bussfører det siste hun ønsket å bli. Hun var tiltenkt å bli baker hjemme i Sandnessjøen, hos «Pedersen & sønn», der «Pedersen» var bestefaren hennes og «sønn» var far. Bakeriet var såpass til hjørnestein i nordlandsbyen at vise-gruppa Mannskapet mange år senere skrev mimresangen «Bolledrøm»:

«Så æ la veien ned gata til Pedersen & sønn og kjøpte en pose med bolledrøm, full av rosiner og kardemomme, og med nasen nedi det mjuke og varme, lærte vi lukta av æventyr, hos Pedersen & sønn.» Visa kan høres i sin helhet på Youtube.

Familien Pedersen bodde i etasjen over bakeriet, og det var uunngåelig at både mor og tre døtre ble mobilisert i virksomheten. Unni var den midterste av søstrene, og da hun fikk lappen ble hun et livlig ærendsbud i lørdags-



«Jeg forsvant nesten i førersetet. En gang ble det gitt beskjed om at en buss kjørte uten fører ved Nationaltheatret. Det var meg»



rushet i Torolvs gate, bevæpnet med bakeriets varebil. Faren ordnet derfor lærlingeplass for henne i Bergen innen konditorfaget, med planen at datteren skulle overta familiebedriften, men skjebnen grep inn i form av venninnen Harriet som overtalte Unni til i stedet bli med til hovedstaden. Dermed var bolledrømmen skrinlagt en gang for alle, til farens fortvilelse.

Nordnorsk arbeidsmoral

To unge nordnorske tøtter gjorde Oslo by på midten av syttitallet, og nokså typisk fikk Harriet jobb i Posten, mens Unni fikk vaskejobb og hybel på Ullevål sykehus. Livet smilte, og dansen gikk heftig på Down Town Key Club, noe som førte til at Unni en dag forsov seg.

- Lederen min unnskyldte meg med at det er jo sånn som skjer, men det likte jeg dårlig. Jeg var nøye med å tilstå at dette utelukkende var min egen skyld, jeg hadde jo vært på fest dagen i forveien. For meg var det viktig å vise at jeg hadde fått med meg arbeidsmoral sørover fra butikken hjemme.

Sett deg og kjør!

En dag averterte Schøyen Bilcentraler etter bussjåfører, lokket med gratis opplæring i klasse 2. Hun meldte sin interesse, men busskarrieren holdt på å ta slutt alt før den begynte.

- Jeg var elev med en sjåfør fra Nittedal, da jeg feilberegnet og tok hele fronten på en privatbil nede på Grønland. Da jeg gikk ut og så hvilken skade jeg hadde gjort, sa jeg: «Her vil jeg ikke være

mer.» Men instruktøren ville ikke høre noe sånt: «Sett deg ned og kjør!»

Det var en lykkelig kommando, for Unni fortsatte å kjøre buss, og i løpet av førti år fikk hun ingen klager og hadde ikke annet på skadelista enn et avkjørt speil. Selv de mest inngrodde skeptikerne ble overbevist, som mannen som ved påstigning sa at «jeg vil ikke kjøre med deg, din jentunge», men som likevel ble med og da han skulle gå av kom fram til henne: «Beklager det jeg sa, du kjører bra!» På denne tiden var det nemlig ikke så mange damer som kjørte.

Buss uten fører

Verre var at datidens busser ikke alltid var tilpasset ei spinkel ungjente.

- Når jeg skulle kjøre en av de eldste busstypene, en sånn der man måtte dobbelkløtsje for å gire, møtte jeg til avløsning nedi Skippergata med ståltråd i veska og ekstra ryggstø under armen. Ståltråden brukte jeg til å feste setet i laveste posisjon mens han jeg skulle avløse holdt det nede. Fjæringen var nemlig tilpasset en fører på 75 kilo, og uten ståltråden ville jeg ikke nådd ned til pedalene.

Det ekstra ryggstøet hadde hun for å komme langt nok fram på setet til å få tilstrekkelig sikt ut av den smale frontruta.

- Jeg forsvant nesten i førersetet. En gang ble det gitt beskjed om at en buss kjørte uten fører ved Nationaltheatret. Det var meg.

Den som følger

21-åringen var usikker i begynnelsen, men ble snart mer dreven. En periode hadde hun en kjæreste som var godssjåfør, og da ble det også en del langtransport med lastebil. I tillegg har hun faktisk flere fortellinger som tyder på at noen holder ei hånd over henne i trafikken, et fylgje som det het i folketroen, eller kanskje en form for intuisjon, tro det dere vil. Uansett kunne det skje som barndomsvenninnen Hanne fortalte om en biltur på E6 sørover mot Grong:

«Vi er på vei inn mot en litt uoversiktlig venstresving, med tett buskas og trær på venstresida av veien. På hvitstripa ved buskaset ser vi plutselig en sortkledd mann gående. Akkurat da kommer det en trailer med henger rundt svingen mot oss på samme side. Plutselig får sjåføren øye på mannen og vrenger traileren helt over i vårt, motgående, kjørefelt.»

Vi stopper her, sa Unni.

«Jeg møtte blikket til trailersjåføren, som lettet hilste oss med hånda idet vi så vidt unngikk en front mot front-kollisjon. Jeg priser meg lykkelig over at det var min rutinerte venninne som satt ved rattet akkurat da. Hun reagerte instinktivt som om bilen var en del av kroppen hennes.»

Streik og splittelse

Særlig politisk har hun aldri vært, men har fagorganisert seg i erkjennelsen av nødvendigheten ved å stå sammen. I praksis har ikke det alltid vært like

«Første gang fikk jeg bare tilbud som ringevikar – «vi ringer – du springer». Det holdt jeg på med i to år, inntil jeg fikk hjelp av YTF-advokatene til en femti prosents fast stilling»

enkelt. I februar 1980 ble så å si all busstrafikk utenfor Oslo sentrum rammet idet sjåførene i de private busselskapene gikk til tariffstridig, såkalt «ulovlig» arbeidsnedleggelse. Unni arbeidet da hos Oslo og Follo Busstrafikk, der sjåførene var uenige i streiken og innstilt på å kjøre. De møtte opp som vanlig, men streikevakter sperret veien, og bedriftsledelsen bestemte seg for ikke å forsøke å kjøre ut.

- Slik unngikk vi å bli sett på som streikebrytere, forteller Unni.

Etter at hun fikk barn var hun borte fra sjåføryrket noen år, jobbet en periode i barnehage, men var tilbake bak rattet hos Sporveisbussene på Bjølsen på begynnelsen av nittitallet. Der seilte hun rett inn i den voldsomme splittelsen blant betjeningen som førte til at klubblleder Geir Anthonsen ble forsøkt ekskludert fra Kommuneforbundet og flere hundre sjåførkolleger brøt ut i solidaritet og dannet sin egen fagforening.

- Jeg følte jo på at splittelsen ikke var så god for oss sjåfører, men det var likevel ikke vanskelig å bestemme meg for hvor jeg ville være medlem. Geir Anthonsen var nemlig en fin kar og en veldig god tillitsvalgt.

Bedre før

Erfaringen etter en menneskealder bak rattet er at utviklingen etter hennes mening ikke har vært god, med hardere og hardere skift, dårligere regulering og mildt sagt problematiske toalettforhold.

- Da jeg startet i 1976, hadde vi en halvtimes regulering på Hvervenbukta, det var bare å nyte. I 2015 hadde jeg et skift med et femtimers strekk uten pause. Jeg måtte løpe inn på en bensinstasjon ved Carl Berners plass for å tisse og måtte spise mat mens jeg satt og kjørte og med folk i bussen.

Vi snakker litt om hvordan anbudssystemet kanskje har ført til noen kroner spart, men samtidig har ført til at det er noe helt annet man får igjen, noe mindre menneskelig, uten rom for den typen personlig service som Unni utviste og fikk så mye honnør for, som virkelig gjorde at «bussjåfør» rimte på «godt humør».

Medfødt hjertefeil

Dessverre fikk hun også selv svi som følge av et umenneskelig arbeidsklima. Hun var gjennom anbudsrunder med nye arbeidsgivere.

- Første gang fikk jeg bare tilbud som ringevikar – «vi ringer – du springer». Det holdt jeg på med i to år, inntil jeg fikk hjelp av YTF-advokatene til en femti prosents fast stilling.

Utfordringen var at hun var mye sykemeldt de siste årene.

- Jeg har alltid følt uro i kroppen, bare ikke når jeg kjørte buss, for da beholdt jeg stort sett roen. Men en dag sa det stopp, det var noe som var galt med hjertet og jeg ble innlagt på sykehus. Etter hvert fant legene ut at jeg blant annet hadde Wolff-Parkinson-White-syndrom, en medfødt hjertefeil som

skyldes en ekstra ledning i hjertet og som kan føre til anfall med unormalt hurtig hjertebank.

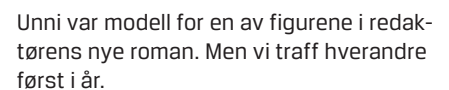
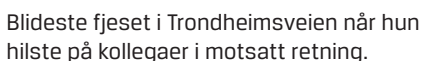
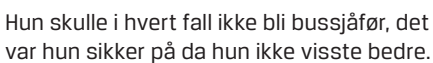
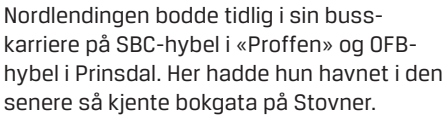
For å få bukt med feilen måtte hun gjennom tre inngrep fra Rikshospitalet. I denne perioden, da hun var mye sykemeldt, følte hun at hun ikke fikk noen oppfølging eller medfølelse fra arbeidsledelsen. Ikke et spørsmål, ikke en blomst, og kanskje verst av alt: mistenkeliggjøring.

«Vil ikke jobbe»

«Har du planlagt dette?» «Du vil ikke kjøre mer, du!» «Hun vil ikke jobbe» Slike ting fikk jeg høre da jeg kom tilbake. Men jeg ville jobbe. De ønsket at jeg skulle si fra meg stillingen, men det ville jeg ikke. Da fikk jeg oppsigelse, det var i 2017. Det ble en dårlig avskjed, fikk ikke engang beholde frikortet. Jeg gråt hele veien hjem, men orket ikke å ta opp kampen.

Vi nevner ingen navn verken på selskap eller arbeidsledere, for dette handler om mer enn dette enkelte tilfellet, men må innrømme at vi får vondt i hjertet når vi får høre hvordan denne bussjåførenes solstråle – som alltid var så blid og serviceorientert, aldri ufin på noen måte og uten skade eller klage – ble behandlet etter mer enn tretti års tjeneste. Vi kommer i hug refrenget til en gammel skillingsvis: «Sådan er kapitalismen, utak er de armes lønn, det' de riges paradys, men jeg syn's fá me det er synd».





EN SOMMER ER OVER...

DA HAR KIRSTI SPARBOE ATTER EN GANG SUNGET SIN LITT TRISTE AVSLUTNINGSSANG PÅ REISERADIOEN OG VI ER PÅ VEI INN I HØSTEN. MANGE AV OSS SETTER PRIS PÅ Å BO ET STED MED FIRE TYDELIGE ÅRSTIDER, DER HVER ÅRSTID INNEHAR SIN SÆREGNE KULTUR.

Tekst & foto:
ARNE DANIELSEN

Her er YTFs funksjonæravdeling 301 Ruter på sommerlig utfukt til Gressholmen i Oslofjorden. Ruter er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og tidligere Akershus. Ruter administrerer faktisk halvparten av landets kollektivtransport målt i antall reiser. I 2019 var tallet 398 millioner. De fagorganiserte i Ruter er samlet i fire ulike forbund, deriblant YTF.

Ett av tilbudene som Ruter administrerer er fergene ut til øyene innerst i Oslofjorden, deriblant Gressholmen. Vi vil påstå at en tur ut hit til hører med til Oslos sommerlige kulturopplevelse, gjerne med et bad i fjorden først kombinert med en matbit og noe godt i glasset på Gressholmens idylliske kro. På store utfartsdager kan rundt tjue tusen



Fergene i indre Oslofjord betjenes av Boreal Sjø med fem nye elektriske ferger. De nye båtene, som er universelt utformet, har hver plass til 350 passasjerer.



Idylliske Gressholmen Kro har plass til mer enn 200 glade gjester i friluft. Visste du at Oslos første flyplass lå på Gressholmen? Sjøflyhavna åpnet i 1927, og det første flyet som landet der kom fra Berlin via København og Gøteborg.

passasjerer fraktes til og fra øyene, en full sommerseong innebærer opp mot åtte hundre tusen reiser.

Avdeling 301s tur til Gressholmen fant sted i midten av juni, en tid for tradisjonelle sommeravslutninger

på skoler og i bedrifter. I tillegg til en hyggelig utfukt, fikk de også testet tilbudet de selv har ansvar for i forkant av baderushet. Nå senker høstmørket seg atter en gang over øyene, og kun hyttefolket holder stand enda en stund...

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



**WENCHE
NYJORDET**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



**NJONIZA
HAZIRI**
Kontor- og
regnskaps-
medarbeider
njoniza@ytf.no



**LIANE
THOMASSON**
Konsulent
medlemsregister
og tariff
liane@ytf.no



**RAMEEN
SHEIKH**
Kontor-
medarbeider
rameen@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



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



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



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



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



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



**JOSEFINE
WÆRESTAD**
Leder juridisk avd.
og advokat
josefine@ytf.no



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



**JEANNETTE
KVAMME**
Advokat-
fullmektig
jeannette@ytf.no



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

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



**ØYVIND
OLUFSEN**
Fungerende
kommunikasjons-
sjef
414 61 610
oyvind@ytf.no



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



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

RING DIREKTE TIL DISSE



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



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



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



BRUK STEMMERETTEN!

11. september er det kommune- og fylkestingsvalg. YTF støtter ikke noen partier, men oppfordrer hvert enkelt medlem til å engasjere seg, uavhengig av parti. Det er viktig å delta, det er viktig å stemme.

YTF er partipolitisk uavhengig. Men det betyr ikke at YTF ikke er politisk. Vi mener mye i mange saker, og snakker med alle som vil snakke med oss. Det ønsker stadig flere politikere, noe som gir oss større innflytelse og bedre resultater for medlemmene.

Voldsomt etterslep

Fylkeskommunene har ansvar for fylkesveiene, som har stor betydning for arbeidshverdagen til yrkessjåførene. Dessverre har disse et enormt vedlikeholdsetterslep. Beregningene varierer fra 90 til 700 milliarder. Enkelt forklart skyldes det store spriket hvordan man definerer etterslepet.

90 milliarder er hva man kommer frem til hvis man bare flikker på dagens standard for å beholde den uforandret. Teorien er at da vil ikke etterslepet fortsette å øke. Dessverre tyder mye på at det ikke er korrekt. Ifølge en ny rapport som Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) ved hjelp av Rådgivende Ingeniørers forening (RIF) la frem under Arendals-uka, vil etterslepet tvert om øke med mellom en og to milliarder årlig med en slik strategi. Årsaken er at mange fylkesveier har så dårlig fundamentering, bredde, kurvatur, drenering og plassering i terrenget at det kreves en mer helhetlig oppgradering.

Det er da vi kommer frem til beløpet 700 milliarder, som gir et oppgradert og velfungerende fylkesveinett, mer trafiksikkert, effektivt og miljøvennlig pluss billigere å drifte og vedlikeholde per løpemeter. Dit bør vi komme. Selv om det ikke lar seg gjøre på ett eller fire år, må vi komme i gang.

Inntektsbortfall i distriktene

Fylkeskommunene har også ansvar for kollektivtrafikken, som blant annet er avgjørende for om vi skal lykkes med å nå klimamålene. I mange byer er passasjerene på vei tilbake etter pandemien, men i distriktene ligger antall passasjerer godt under hva det var i 2019.

Det betyr at mange fylkeskommuner lider av store bortfall av billettinntekter, som de sliter med å finne inndekning for. Et sannsynlig resultat blir da rutekutt og/eller dyrere billetter. Noe som fører til enda færre passasjerer og reduserte inntekter. Det vil også bety flere deltvakter og deltidsstillinger, noe som gjør det enda vanskeligere å rekruttere og beholde bussjåfører i distriktene.

Hva med egenregi?

I sommer har Fagforbundet gjort drift i egenregi til valgkampsak. Diskusjonen er legitim, spørsmålet er komplisert med mange uavklarte problemstillinger og det er tillatt å ha ulike oppfatninger. Skal man få en god og informativ debatt må alle argumenter på bordet. Dessverre kan det virke som om Fagforbundet kun ser fordeler med egenregi og ulemper med andre løsninger.

Det første spørsmålet vi kan stille oss er om bussjåførene ønsker å bli ansatt i for eksempel AtB, Ruter, Skyss eller i en fylkeskommune der din nåværende buss-arbeidsgiver gradvis fratas kjøringen og kanskje forsvinner helt? Blir Fylket en bedre arbeidsgiver? Så langt tyder lite på det. Tvert imot er ikke offentlig ansatte mer fornøyd enn ansatte i private bedrifter.

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



Og hva med pensjonen? Slik reglene er i dag, kan du ikke jobbe så mye du vil samtidig som du tar ut AFP i offentlig sektor. Offentlig ansatte skal også ha offentlig pensjon. Den er bra, men de fleste av dagens bussførere har så høy gjennomsnittsalder at denne vil utgjøre en liten andel.

Alle fylker kommer ikke til å velge egenregi, avhengig av politisk flertall. Dermed risikerer Bussbransjeavtalen (BBA) å bli splittet opp i ulike tariffavtaler, noe som vil svekke makten til bussjåførene. Vi vil ikke kunne streike samlet. Kan man så forvente bedre lønnsutvikling i offentlig sektor enn i privat? Så langt tyder lite på det.

I lokal- og regionalpolitikken er partiskillelinjene mer variable enn på riksplan. Andre konstellasjoner oppstår, og lokale saker får større betydning. Det viktigste er: Vær med og bestem! Bruk stemmeretten!

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

FREDSMEKLER

Jeg må ha fri noen dager, her Kwartbas. Det skal ikke ta lang tid.

Jeg skal skape fred mellom Russland og Ukraina.

En uke er nok, og jobben er gjort.

Så Kwartbasen tror det har rablet for Gladiola.

Nei, så langt i fra. Jeg skal arrangere kjendisfarmeren for de store herrer. Skuespillere, bloggere og programledere er ikke store nok kjendiser for meg. Nå skal stor-politikerne inn på gården og settes 100 år tilbake i tid. Det viser seg at slips-geriljaen ikke skaper fred. Da må vi ty til langt enklere metoder.

De skal samarbeide om å drive en gård. De får ukesoppdrag de må klare om de skal få noe å kjøpe korn og poteter for. Klarer de ikke ukesoppdraget blir de sultne.

I løpet av denne uken må de vise at de klarer å finne gode løsninger om de skal få mat på bordet. Jeg skal fortelle deg hvordan oppholdet går, herr Kwartbas. Det er ikke sikkert jeg rekker trondheimsturen på fredag.

Putin og Zelenskyj sitter på hver sin side av kua og drar i spenene for å få nok melk til frokosten. De må vise ro og beherske seg, ellers sparker kua melkebøtta over ende. De har ikke klart ukesoppdraget på gården. De har vært uenige. De har kjeftet hverandre opp i trynet, som de ofte gjør på denne Farmen-gården. Putin har irritert seg over at Zelenskyj reiser på ferie til Gran Canaria i stedet for til Krim. Det plager han at Zelenskyjs venner stemmer Høyre i stedet for Rødt.

Situasjonen har ikke blitt bedre av at Jens von Nato og Bustenskjold von Biden sitter på gjerdet på samme gård og koser seg med egg de har lurt unna

«Putin og Zelenskyj sitter på hver sin side av kua og drar i spenene for å få nok melk til frokosten. De må vise ro og beherske seg, ellers sparker kua melkebøtta over ende»

fra klukkheona. Her sitter de og lur på hvordan de skal vinne konkurransen, uten å løfte en finger. Det ser ut som om de har tenkt å sabotere hele oppdraget.

Kinas Li Qiang og Nord-Koreas Kim Jong-un prøver å temme en vill hest. Kim Jong-un trodde alle lystret hans kommando, mens Kinas Li Qiang har fått med seg såpass mye gårds lærdom at han vet at det er mulig å bli venn med en hest, om en legger godviljen til.

Putin og Zelenskyj har startet separatoren. Putin slår melken opp i separatoren og Zelenskyj har startet turboen. Den fete fløten renner opp i bollen. Klarer de to krankefantene ukesoppdraget blir det husfred. Til kvelds får de spekeskinke på storbonde-loftet og alle hopper i høyet.

Gladiola