

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2023



GRENSEUNDERSØKELSEN

S 20


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



DA VI ANKOM BRÜSSEL
TORS DAG 5. OKTOBER,
DUMPET VI RETT OPP I EN
MASSIV DEMONSTRASJON AV
FAGFORENINGSFOLK. YTF HAR JO
SELV DEMONSTRERT I BRÜSSEL,
OG VI UNDRET PÅ HVA ÅRSAKEN
VAR DENNE GANGEN. EN
VETERAN VI KOM I SNAKK MED
FORKLARTE AT DE PROTESTERTE
MOT ET LOVFORSLAG SOM VILLE
INNSKRENKE RETTEN TIL Å
DEMONSTRERE.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Lovens uttalte hensyn var å stoppe folk som benyttet protester som unnskyldning for å bruke vold, men fagbevegelsen var redd for at den lett kunne føre til komplett forbud mot demonstrasjoner.»

KAMP FOR YTRINGSFRIHET

Fagbevegelsen nasjonalt i Belgia streiket og demonstrerte mot det såkalte Van Quickenborne-lovforslaget, oppkalt etter den belgiske justisministeren. Lovens uttalte hensyn var å stoppe folk som benyttet protester som unnskyldning for å bruke vold, men fagbevegelsen var redd for at den lett kunne føre til komplett forbud mot demonstrasjoner.

Strengt fengselstraffer

Vi fulgte demonstrantene et stykke i retning av justisdepartementet, rundt ti tusen, for det meste kledd i røde, grønne og blå trøyer – fargene til landets største fagforeninger. De bar flagg og bannere med slagord som «Aktivist – ikke terrorist» og «Kriminell? Nei, fagforeningsmedlem!»

Loven skal ramme dem som kommer bare for å ødelegge ting, ha moro med å kaste stein eller banke opp uskyldige tilskuere, forklarer regjeringen, som foreslår strenge fengselsstraffer. For en del år siden var vi selv vitne til en bondedemonstrasjon i den belgiske hovedstaden, der demonstrantene kastet grillkyllinger ladet med kinaputter mot politiet, som virket å reagere med fatning og tok imot kjøttspruten på skjoldene. Alt er relativt, dette var ganske unorsk, men hvor går grensa?

Skremmende eksempler

Vi tenker på tilsvarende saker andre steder i verden. I Canada erklærte

regjeringen unntakstilstand mot lastebilsjåførenes «Freedom Convoy» i februar i fjor. Og i Nederland brukte politiet tåregass og hunder for å bryte opp en bondedemonstrasjon. Og grasrotbevegelsen «De gule vestene» i Frankrike ble til dels utsatt for voldsom politivold.

Ja, demonstrasjoner lokker ofte til seg folk som bare er ute etter bråk, det har vi eksempler på også i Norge. Men vold og hærverk finnes det allerede lover mot, antakelig i alle land.

Demonstrantene, som virket svært fredelige og ordentlige, satte etterpå muntert preg på uterestaurantene i Brüssel sentrum. Vi tok avskjed for å dra til messa «Busworld», som dere kan lese mer om utover i bladet. Dit kom vi likevel ikke denne torsdagen. Den aktuelle T-banelinja var nemlig i streik! Da «streiket» vi også – i sympati.

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.



Hydrogen erstatter elbuss?	4
Brüssel - en messe verdt	6
Milepæl for sikkerhet	8
Militær løsning?	10
«Vær interessert, ikke interessant»	12
Bærekraftig verdenspremiere	14
Medlemsfiske på transportmesse	16
Hva skjer med ukrainerne?	19
Sikkerheten først	22
Bli tillitsvalgt!	24
For pen til å bli skutt	29
Mirakelet i Virginia	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 36



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

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

Trykk: Ålgård Offset
✉ post@a-o.no

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

Annonsealg:
Mona Svenning
☎ 400 13 909
✉ mona.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

HYDROGEN ERSTATTET ELBUSS?

PRODUKSJONEN AV ELBUSSER VIL FALLE. HYDROGENBUSSENER VIL OVERTA STORE DELER AV
MARKEDET. DENNE NOE OPPSIKTSVEKKENDE SPÅDOMMEN KOMMER FRA JEAN LUC DEFLANDRE,
EN BELGISK VETERAN MED MER ENN FEMTEN ÅRS FARTSTID I MARKEDET FOR BÅDE ELEKTRISKE
OG HYDROGENDREVNE BUSSENER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kineserne sitter med alle kortene på hånda og vil avgjøre hvilken vei markedet kommer til å utvikle seg, sier Deflandre, som selv har sittet tett på de kinesiske beslutningstakerne som rådgiver for styret i BYD i tidsrommet 2010 til 2014. Yrkestrafikk møtte belgieren under bussmessa «Busworld» i Brussel i oktober.

Kinesisk monopol

Deflandre underbygger påstanden med at kineserne har en overlegen del av markedet for batterier og at de også har full kontroll med det meste av nødvendige råvarer til batteriproduksjon, som for det meste finnes i Afrika der kinesernes innflytelse er tung. Eksisterende batterier har en levetid på rundt seks år, da må de skiftes ut.

- Jeg tror at kineserne trenger de fleste nye batteriene til sin produksjon av privatbiler, og vil kanalisere ressursene dit. Da vil hydrogen komme inn som erstatning på bussiden. Sol og vann finnes jo overalt, sier Deflandre, som understreker at han som innovatør selvfølgelig kan ta feil.

Kineserne størst

Perspektivet ble imidlertid underbygd på pressekonferansen til BYD – «Build Your Dreams», som nå har passert Daimler som verdens største kjøretøyprodusent. Det kinesiske selskapet, som «bare» har eksistert i 28 år, har nå 600 000 ansatte og solgte i fjor 1 860 000 kjøretøy. I år runder de to millioner med god margin.

Selv om de også er størst på buss, med 70 000 produserte enheter i fjor, ser vi at de produserer et vanvittig antall privatbiler – alle elbiler som trenger hver sine batterier. Derfor ser vi ikke

bort fra at Jean Luc Deflandre absolutt kan ha et poeng.

Hydrogen for fullt

Uansett ble det på Busworld vist fram et langt større antall hydrogenbusser enn noensinne, det kunne virke som om alle bussfabrikantene hadde satt sin ære i å både vise fram minst en elbussløsning og en hydrogenbuss. Noe liknende har denne journalisten aldri opplevd i sine besøk på slike messer i innpå tjue år.

Inntrykket ble bekreftet av nestoren blant svenske bussjournalister, Ulo Maasing:

- Hydrogensatsingen minner om da elbussene slo igjennom for fullt for om lag ti år siden, presiserte Maasing.

Teknologiske skifter

Inntrykkene våre minner om to lærdommer. At intet tre vokser inn

«Jeg tror at kineserne trenger de fleste nye batteriene til sin produksjon av privatbiler, og vil kanalisere ressursene dit. Da vil hydrogen komme inn som erstatning på bussiden.»



Stort presseoppbud da Iveco avduker sin nye hydrogenbuss.

i himmelen. Og at det er vanskelig å spå, især om framtida. I løpet av de siste årene har vi vært gjennom to store faser innen motor- og drivstoffteknologi.

Først kampen for å optimalisere dieselmotoren til å møte stadig strengere utslippskrav. Her delte produsentene seg i to forskjellige metoder, for så å måtte gå sammen om en fellesløsning basert på begge metodene.

Deretter kom kampen mellom diesel og elektrisitet, der elbussene til slutt har seiret totalt. De eneste dieselbussene som var utstilt på årets messe var noen veteranbuss fra før krigen.

Uansett: Mer hydrogen

Så, står vi foran et nytt skifte, der elbuss erstattes av hydrogen? Eller kanskje de vil fungere godt side ved side, bare med en forskyvning av markedsandeler i hydrogens favør?



Jean Luc Deflandre, belgisk innovatør med lang erfaring innen el- og hydrogenbuss, spår at hydrogen vil overta en stor del av bussmarkedet.

Her finnes flere ukjente faktorer for begge, både når det gjelder utbygging av infrastruktur og produksjon av elektrisitet versus hydrogen. På selve bussene er teknologien relativt lik, der også brenselceller kan benyttes på begge løsninger.

Bussprodusentene er selv usikre på hvilken vei pendelen vil svinge. Vi snakket med representanter for den spanske produsenten Irizar, som lanserte sin hydrogenbuss. Spanjolene spådde at hydrogenbuss på slutten av tiåret ville utgjøre om lag en femtedel av det totale bussmarkedet, særlig



Tyrkiske Otokar sto for kammermusikk da deres nye hydrogenbuss ble lansert. Water Music?

på langdistansebuss der det foreløpig ikke finnes et fullgodt alternativ.

Hva prisene på drift av hydrogenbuss vil utgjøre er foreløpig usikkert. Her finnes også mange ukjente eksterne faktorer, som for eksempel utbygging av fyllestasjoner et cetera. Foreløpig er produksjonsprisen høyere enn for elbuss, men denne vil synke ettersom antallet produserte enheter vil øke. Det er godt mulig at det alt i alt vil bli rimeligere å kjøre på hydrogen, var Irizar-folkene noe forbeholdne oppsummering.

BRÜSSEL - EN MESSE VERDT

SÅ VIDT VI VET ER YRKESTRAFIKK DET ENESTE FAGFORENINGSBLADET REPRESENTERT PÅ VERDENS STØRSTE BUSSMESSE «BUSWORLD» I BRÜSSEL I OKTOBER. «DET ER JO DERE SJÅFØRER SOM UTGJØR SYRETESTEN FOR OSS BUSSPRODUSENTER, SOM SKILLER KLINTEN FRA HVETEN», UTBRØT EN REPRESENTANT FOR DEN TYRKISKE FABRIKANTEN OTOKAR. EN GOD FORMULERING FOR HVORFOR DET ER SÅ VIKTIG Å VÆRE TIL STEDE.



Også gamle lokalbusser fra Brussel var representert på Busworld – et minne om hvordan verden forandrer seg.



Tyrkiske Karsan skrøt av sin førerløse buss i rutetrafikk i Stavanger. Flere andre produsenter hadde også norske referanser.



Det fyldige journalistkorpsset representerte store deler av verden. Men Yrkestrafikk var det eneste fagforeningsbladet.



Egyptiske Geyushis Luxor-utgave. Luxor – det antikke Theben med de syv portene – regnes av mange som verdens største utendørs museum.

«På slutten av dieseltiden ble antall bussprodusenter i stor grad redusert til en håndfull europeiske giganter. Nå, i de elektriske bussenes epoke, er trenden motsatt: Flere nye leverandører blir presentert enn noen gang før, fra nær sagt hele verden og med preg av et omfattende samarbeid over landegrensene.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Tittelen er en lett omskriving av den franske kongen Henri IV, som lot seg omvende til katolisismen med begrunnelsen «Paris er en messe verdt». Og det er vel verdt å være til stede for YTF for å få med seg hvilke trender som rører seg i bussmarkedet.

Post covid

I fjor meldte vi at den tradisjonelle tungebilmesse i Hannover hadde sviktende interesse. Ikke slik på bussmessa i Brüssel, som virket større og mer potent enn noen gang. Så var det også fire år siden sist. Vanligvis arrangeres Busworld annet hvert år, men pandemien satte en midlertidig stopper.

Bussfabrikantene virket også å være hemmet av pandemien. Tom Terjesen, redaktør av Busmagasinet og leder for komiteen som annethvert år deler ut henholdsvis «Bus Of The Year» og «Coach Of The Year», fortalte at kun en coachfabrikant innfridde juryens kriterier om nyvinning, og at det derfor ikke ble delt ut noen coachpris for 2024.

Det betyr likevel ikke at messa ikke byr på spennende nyheter. Vi nevner YTFs deltakelse på seminaret om kolisjonssikkerhet i en annen artikkel,

likeså den økte oppmerksomheten rundt hydrogen. Vi vil bringe flere aktuelle saker også i neste utgave av Yrkestrafikk

Langt mer enn Europa

En ting som er verdt å merke seg er endringen på leverandørsiden. På slutten av dieseltiden ble antall bussprodusenter i stor grad redusert til en håndfull europeiske giganter. Nå, i de elektriske bussenes epoke, er trenden motsatt: Flere nye leverandører blir presentert enn noen gang før, fra nær sagt hele verden og med preg av et omfattende samarbeid over landegrensene.

Denne vridningen fra europeisk til globalt perspektiv viste seg også i journalistkorpset, der vi kom i snakk med gode kolleger fra for eksempel Japan og Taiwan.

De tradisjonelle storhetene er i år noe nedskalert, ja, Volvo glimrer med sitt totale fravær, i stedet har nye fylt opp de 75 000 kvadratmeter store utstillingshallene. Her fant vi for eksempel Tyrkias Karadag og Indias JBM Group, begge messedebutanter. Kineserne dominerer mer og mer, med etter hvert velkjente merker som Yutong, BYD, Golden Dragon og Higer, med debutanten Zhongtong på slep. Og tyrkiske Karsan skrøt av sin førerløse buss i Stavanger, visstnok verdens første i ordinær rutetrafikk.

Alle vil vest

En sjarmerende nykommer var egyptiske Geyushi, et selskap etablert i hjemlandet i 1944, og nå i et partnerskap med tyske MAN. Egypternes bussmodeller, som hadde stolte navn fra faroenes storhetstid som Luxor og Nubia, ble presentert av Egypts EU-ambassadør. Han uttalte stolthet over å kunne lansere et egyptisk produkt, og inviterte EU til å investere i Egypt. Tatt i betraktning at Egypt også er i ferd med å bli medlem av BRICS, har dette storpolitiske overtoner.

Tilsvarende signaliserte flere av de tradisjonelle europeerne at de også ville «gå vest» og satse på det amerikanske markedet. En av disse produsentene er polsk-spanske Solaris. USA har sterke proteksjonistiske krav om hjemmeproduksjon, det vil si at tre fjerdedeler av en buss må fabrikkeres «over there». Det blir også sagt at Biden-administrasjonen forsøker å lokke til seg europeisk industri, blant annet med rimeligere energipriser.

- For Solaris er snarveien via Canada, som gjerne importerer fra Polen, fortalte en Solaris-representant, men innrømmet at målet var USA. Han la til at en av grunnene til at Statene er så forlokkende, er at de hjemlige bussene der regnes som temmelig dårlige.

MILEPÆL FOR SIKKERHET

ET FEMTITALLS REPRESENTANTER FRA NORSK BUSSBRANSJE MED SAMFERDSELSMINISTER JON-IVAR NYGÅRD I SPISSEN, MØTTES PÅ «BUSWORLD» I BRÜSSEL 10. OKTOBER FOR Å KREVE STRENGERE SIKKERHETSLØSNINGER FOR SJÅFØRER, PASSASJERER OG MYKE TRAFIKANTER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikkforbundet har arbeidet aktivt med kollisjonssikkerhet siden 2016, med arrangeringen av den store sikkerhetskonferansen i Bodø i november 2021 som et foreløpig høydepunkt. I sin hilsmingstale til den bredt sammensatte konferansen, ga

samferdselsminister Jon-Ivar Nygård uttrykk for nødvendigheten av å få på plass internasjonale krav til kollisjons-sikring i buss.

Framstøt mot Europa

Som en videreføring av denne målsettingen ble et større seminar om sjåfør- og trafikksikkerhet arrangert på verdens største bussmesse «Busworld» i Brussel. Til stede var et femtitalls representanter fra en samlet norsk bussbransje: Kollektivtrafikkforeningen,

Ruter, KS, NHO Transport, Spekter, Yrkestrafikkforbundet, Fellesforbundet, Fagforbundet og Norsk Jernbanearbeiderforbund.

«Busworld Foundation» var medarrangør og stilte med innledere fra kollektivselskaper i London, Madrid, Brussel og Oslo pluss bussprodusentene Scania og Van Hool. Guy Van Hufte, fra den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF og selv buss-sjåfør, presenterte den samlede norske fagbevegelsens syn.

YTF stilte med sin sikkerhetsgruppe, bestående av tre bussjåfører i aktiv tjeneste: Eli Hetlevik som kjører bylinjer, Marianne Nattestad som dekker regionale linjer og Svein Roger Skoglund som frakter folk over store avstander. Med var også leder Jim Klungnes og nestleder Trude Sande fra forbundsstyret samt organisasjonssekretær Håvard Galtestad.

Som i privatbil

På seminaret la Transportøkonomisk institutt frem en ny rapport om sjåfør- og trafikksikkerhet i Europa og Norge. Målet med rapporten er å gjøre det enklere for innkjøpere og myndig-



Den europeiske transportarbeiderføderasjonens representant Guy Van Hufte er selv bussfører: «Jeg ble skremt da jeg hørte om de norske dødsulykkene. Vi har ingen bussførere å miste.» Her sammen med YTFs forbundsleder Jim Klungnes, som også har kjørt buss i en årrekke.

«For å sikre akseptabel kollisjonssikkerhet for alle, er det nødvendig med en europeisk standard. Mens vi venter på denne, er det nødvendig med strenge norske krav»



Mange bussprodusenter, her representert ved tyrkiske Tamsa, virker mest opptatt av såkalt «aktive» førerstøtteordninger. Men ulykker og uforutsette hendelser skjer dessverre uansett...



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård var så heldig å få møte sikkerhetsgruppa til YTF, fra v: Eli Hetlevik, statsråd Nygård, Marianne Nattestad og Svein Roger Skoglund.

heter å stille gode sikkerhetskrav i buss, blant annet til fysisk kollisjonsvern for sjåførene.

- I dag finnes ikke egne sikkerhetsstandarder for buss. Vi anbefaler at det bør utvikles en egen europeisk standard for kollisjonssikkerhet i buss, spesifikt tilpasset bruken av slike kjøretøy, uttalte TØIs forskningsleder Tor-Olav Nævestad.

- Vi krever den samme kollisjonssikkerheten som i privatbiler og lastebiler, supplerte YTFs forbundsleder Jim Klungnes, og poengterte at standarden må innebære beskyttelse foran sjåføren, på hjørnet av bussen og på veggen til venstre for sjåføren.

- For å sikre akseptabel kollisjonssikkerhet for alle, er det nødvendig med en europeisk standard. Mens vi venter på denne, er det nødvendig med strenge norske krav, poengterte Jim Klungnes.

Lydhøre europeere

- Sjåfør- og trafikksikkerhet er et svært viktig tema for bussindustrien. Vi tror at samarbeid på tvers av aktører vil gi et viktig bidrag til å gjøre

busstransport enda tryggere for sjåfører og andre brukere fremover, sier Jan Deman, daglig leder for Busworld Foundation.

Dagen etter seminaret besøkte YTF-delegasjonen ETF, og la fram det norske synet for Conor Farrell, som arbeider spesielt med kollektivtrafikkspørsmål. Europa er nå godt informert, både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden.

Aktive og passive tiltak

Dette innebærer likevel ikke noe automatisk gjennomslag. Hva bransjen nemlig virker mest opptatt av for tiden er innføringen av EUs nye generelle sikkerhetsbestemmelser for buss, som vil bli innført for alle nye busser fra og med juli 2024. Her stilles krav om nye systemer for å unngå ulykker og beskytte både sjåfører og andre vegfarende.

Selv om målet på papiret er å innføre både «aktive og passive tiltak» («aktive» er ulike førerstøttesystemer, mens «passive» er fysisk kollisjonsvern), noterer vi at bestemmelsene i stor grad handler om «aktive» tiltak, slik disse ble framlagt av

Filip Van Hool på seminaret:

Kollisjonsvarsel for fotgjengere og syklist, systemer for informasjon fra blindsoner, ryggekameraer, overvåking av lufttrykk i dekk, beskyttelse mot cyberangrep (!), intelligent hastighetshjelp, nødstoppsignal, alkohol og varsling av sjåførene ved tegn på søvnighet. Også TØI-rapporten holdt fram flåtestyring som kanskje det mest vesentlige.

Vesentlig milepæl

Alt dette er vel og bra, så lenge det ikke tar oppmerksomheten vekk fra at det må bli slutt på at bussjåførene, uansett graden av duppeditter og hjelpesystemer, fortsatt blir sittende utsatt i «glass og ramme». Som en amerikansk sikkerhetsekspert presiserte under besøket hos ETF: «Det går ikke an å lage regler for å håndtere kaos. Kaos er og blir kaos!»

Arbeidet med kollisjonssikkerhet er fortsatt en seig oppgave. Likevel vil vi oppsummere seminaret på «Busworld» som nok en viktig milepæl. Norsk bussbransje står samlet med statsråden i spissen, og budskapet er nå levert Europa.

SIKKER FØRERPLASS: MILITÆR LØSNING?

«VI HAR INGEN PROBLEMER MED Å INNFRI ETHVERT ØNSKE OM BUSSFØRERSIKKERHET. VI HAR DATAPROGRAMMER SOM KAN UTVIKLE ALLE TYPER LØSNINGER, OG PRODUSERER OGSÅ MILITÆRE KJØRETØY DER FØRERPLASSEN MÅ TÅLE MYE», FORTALTE EN ENTUSIASTISK ERDAL USTA, DIREKTØR FOR UTVIKLING AV KJØRETØY HOS DEN TYRKISKE BUSSPRODUSENTEN OTOKAR.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Otokar har produsert busser i femti år, og eksporterer alle typer busser til mer enn femti land, de fleste europeiske. Men fabrikken lager altså i tillegg militære kjøretøy, blant annet panserbiler på gummihjul. Et sted i midten kan en løsning finnes som ivaretar den fysiske sikkerheten for bussførere, bedyrer Erdal Usta.

«Overlevelsessevne»

- Militære kjøretøy må tåle mange utfordringer rundt førerplass, for eksempel trykk fra eksplosjoner, så det er ingen problemer for oss å konstruere en løsning som tilfredsstiller sjåførenes krav, forsikret utviklingsdirektøren, som satte pris på å kunne snakke med et magasin som representerte nettopp sjåførenes organisasjon.

Usta startet selv som testingeniør, leder nå et team bestående av tjue ingeniører og atten teknikere på det største og mest moderne biltestsentret i Tyrkia, altså på alt fra buss til tanks når det ifølge hans egen LinkedIn-side «gjelder ytelsesaspekter som holdbarhet, overlevelsessevne, sårbarhet og ildkraft». Og er det ikke nettopp overlevelsessevne vi diskuterer?

Simulering eller ekte?

Yrkestrafikk møtte Erdal Usta under pressedagen før Busworld åpnet for publikum, og da YTFs sikkerhetsgruppe ankom noen dager senere, tok vi med dem til Otokar-standen. Da hadde ingeniøren reist tilbake til tegnebrettet, men salgs- og markedsansvarlig for Norden, svenske Martin Edberg, tok oss imot og sørget for at fronten på en av de nye hydrogenbussene ble åpnet slik at sjåførene våre kunne granske sikkerhetsforanstaltningene for førerne, som ikke så helt gjerne ut.

Edberg sendte oss også filmer som viste datasimulering av pendelslagstesten R29 og veltetesten R88. Og uten at det handler om Otokar spesielt, men om hele bransjen, så gjennomfører så å si ingen virkelige pendelslagstester, kun datasimuleringer. Unntaket er Daimler, som kun aksepterer en fysisk prøve. Statens Vegvesen forlangte visstnok også at fysiske tester skulle gjennomføres, men skrinla kravet etter hardnakkete protester fra bussprodusentene. Om dette er viktig eller ikke, vites ikke, men vi synes det er verdt å nevne.

Skrog av kompositt

Siden vi altså berører temaet panser, har flere fabrikanter gått motsatt vei, ved å erstatte stål og aluminium i overbygningen på bussene med kompositt. Ebusco, som er i ferd med å levere en mengde busser til Norge, hevder at denne løsningen reduserer vekten på bussene med inntil fire tonn, og at tester med både front-

«Militære kjøretøy må tåle mange utfordringer rundt førerplass, for eksempel trykk fra eksplosjoner, så det er ingen problemer for oss å konstruere en løsning som tilfredsstiller sjåførenes krav»

og sidekollisjoner viser at kompositten reagerer bedre enn stål.

Kompositt er en samlebetegnelse for faste blandingsmaterialer som utnytter de gode egenskapene til hver av bestanddelene, som styrke, slitasjemotstand, stivhet og seighet. Kompositten i buss-skrogene kan være karbonløsninger som blant annet benyttes i flyindustrien.

En annen teknologisk nyvinning for elbusser som ble presentert på Bus-world, blant annet av Ebusco og BYD, er å legge batteriene under gulvet i stedet for oppå taket på bussen. Fordelen er åpenbar: Lavere tyngdepunkt. Men hva med brann og utvikling av giftige gasser? Dette er spørsmål vi må komme tilbake til, og som sikkerhetsgruppa til YTF alt har begynt å diskutere.



Marianne Nattestad, bussfører og medlem av YTFs sikkerhetsgruppe, undersøker fronten på en av Otokars nye hydrogenbusser, flankert av Svein Roger Skoglund og Håvard Galtestad.



Overbygning av kompositt med lettere vekt er noe av det nye hos bussprodusentene, etter sigende sikrere enn stål og aluminium.



YTFs sikkerhetsgruppe, fra venstre Marianne Nattestad, Svein Roger Skoglund og Eli Helevik, alle bussførere i daglig tjeneste. Gruppen forsterkes av Jim Klungnes og Trude Sande fra forbundsstyret, og Håvard Galtestad som fungerer som sekretær.

«VÆR INTERESSERT, IKKE INTERESSANT»

TITTELEN ER EN OPPFORDRING FRA DIREKTØR FOR MENNESKER OG ORGANISASJON I RUTER, AGNETHE ELLINGSEN, EN AV FLERE SPENSTIGE INNLEDERE PÅ YTF-FUNKSJONÆRENE'S ÅRLIGE ÅRSMØTE OG FAGSAMLING. PROGRAMMET VAR BEDRE ENN NOEN GANG, MENTE DELTAKERNE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Hvordan skape et godt arbeidsmiljø? Og hvordan unngå trakassering og mobbing på arbeidsplassen? Dette var temaene som Agnethe Ellingsen skulle foredra om i den noe utfordrende siste bolken før middag første dag. Det skulle vise seg at det ikke var noe problem med oppmerksomheten. Deltakerne ble to og to raskt involvert i en rekke praktiske dialogøvelser etter tilfeldige utvalg: «Finn en med samme frisyre,» «en med samme type sko» og så videre.

Hvordan håndtere uenighet?

Åpenhet skaper bånd, prediket Ellingsen, og deltakerne fikk prøve seg på å by på seg selv privat og prate med noen man ikke kjenner så godt i utgangspunktet. Innlederen understreket at dette ikke bare handlet om hvordan man snakket sammen, men

hvordan vi møter hverandre i det hele. «Vær interessert, ikke interessant» handler jo brutalt sagt om å bruke øra mer enn munnen.

Ikke minst er det avgjørende hvordan man møter uenighet, noe som både gjelder på jobben og i privatlivet. For å bygge en kultur er det viktig å begynne med oss selv, og være bevisst på å spre glede, poengterte Ruter-direktøren, og fikk gehør. I vårt stille sinn tenkte vi at er det noe mange av YTFs tillitsvalgte har mye av, så er det evne til å kommunisere konstruktivt. Men Agnethe Ellingsen har skrevet bøker og undervist på høyskolenivå i emnene organisasjon, ledelse og karriere, og var utvilsomt engasjerende og verdt å lytte til.

Samordnet tariffoppgjør?

Funksjonærsamlingen fant sted i Lillestrøm søndag 17. og mandag 18. september, og startet med at de 27 deltakerne gjennomførte et kjøpt regionårsmøte. Så var det YTFs forhandlingsjef Marius Træland sin

tur. Han snakket først om prosedyrer ved nedbemanning, der drøfting på et tidligst mulig stadium var et clou.

Så foredro han om hva som var sannsynlig å vente seg i neste års tariffoppgjør. Marius fortalte om friske kranter, særlig innen LO-familien, om AFP, mellom de som vil en kvalifiseringsordning slik den er i dag, som han karakteriserte som «fantastisk, men nådeløs» og de som vil ha en type opptjeningsløsning, som vil være breiere, men samtidig gi lavere ytelse. NHO har på sin side understreket at om flere skal med, må ytelsen ned.

Staten har på sin side understreket at de ikke vil ta hele regninga. Mye tyder på at LO vil i neste års tariffoppgjør til et nytt slag om AFP-ordningen, fordi situasjonen må benyttes mens landet ennå har en arbeiderpartiregning som man venter vil være mer samarbeidsvillig enn en borgerlig. Dessverre for YTF, innebærer det i så fall at tariffoppgjøret blir samordnet, noe som betyr at YTF mister forhand-

«Funksjonærsamlingen fant sted i Lillestrøm søndag 17. og mandag 18. september, og startet med at de 27 deltakerne gjennomførte et kjapt regionårsmøte»

lingsretten og må rette seg etter hva de store gutta og jentene måtte komme fram til.

Matnyttig program

YTFs nye kommunikasjonssjef Adrian Pracon refererte fra forbundets siste medlemsundersøkelse, der egne funksjonærrelaterte spørsmål var tatt med for første gang.

Mandagen var funksjonærene på besøk hos Vegtrafikksentralen til Statens Vegvesen i Oslo, der Birte Roverud-seter og Kåre Ivar Kverneng hadde tunnelsikkerhet som særlig tema. Sentralen overvåker 641 tunneler som er lengre enn 500 meter, og viste videoer fra politiet om en tunnelbrann og om hasardiøs kappkjøring.

Dagen ble rundet av på Ruters kundesenter, der skiftansvarlig Lina Zhou fortalte om hvilke servicebehov kundene for tiden etterspør. Alt i alt virket funksjonærene svært fornøyd med et matnyttig og spennende program.



YTFs forhandlingssjef Marius Træland er god til å forklare kompliserte sammenhenger på forståelig vis, her om bakteppet for neste års tariffoppgjør.



Ruters direktør for mennesker og organisasjon, Agnethe Ellingsen, fikk fart på forsamlingen i spørsmålet om hvordan skape et godt arbeidsmiljø.



Oppmerksomme YTF-funksjonærer på galleriet til den imponerende Vegsentralen på Akershusstranda i Oslo sentrum, en av fem nasjonale sentraler.

BÆREKRAFTIG VERDENS- PREMIERE

VERDENS FØRSTE ELEKTRISKE LASTEBILER MED BATTERIKAPASITET PÅ 1000 KWH
TAS I BRUK I NORGE. TREKKVOGNEN, SOM MED 50 TONNS LAST HAR EN BEREGNET
KJØRELENGDE UNDER NORSKE FORHOLD PÅ HELE 60 MIL, BLE VIST FRAM PÅ MESSA
TRANSPORT & LOGISTIKK I LILLESTRØM I SLUTTEN AV SEPTEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN



Med en egen trinnløs pedal kan sjåførene tilføre ekstra energi til batteriene i bratte utforkjøringer, viser Michal Hak fra importøren CHSnor.

Det er det norske transportfirmaet Litra som vil ta i bruk verdens to første trekkvogner i sitt slag, basert på norske spesifikasjoner. Bilene skal gå i matvaretransport for Nortura mellom tre terminaler: Rudshøgda i Innlandet, Malvik i Trøndelag og Sem i Vestfold og kan nå kjøre mellom terminalene uten å måtte lade underveis.

På Norturas anlegg er det montert høykapasitetsladere, og når sjåførene ankommer, setter de bare tralla ved lasterampa og trekkvogna til lading. Det blir to sjåfører på hver bil, og bilene skal kjøre 140 000 kilometer i året, noe som er beregnet til å gi en besparing på 280 000 kg CO₂.

Nortura er en av landets største matprodusenter, et samvirke eiet av 17 000 norske bønder. Selskapet er svært klimabevisst og har som målsetting å innen 2030 redusere utslipp fra transport med 80 prosent.

Endelig bærekraftig

- Med en rekkevidde på inntil 60 mil, tilsvarer dette et fullt skift for en sjåfør. Dermed kan bilene lades på langsomt og billig vis over natta. Langt-ransport kan endelig bli bærekraftig, understreker Michal Hak, direktør for e-Mobilitet hos importøren CHSnor overfor Yrkestrafikk.

Jan Arne Laberget, regionleder for gods og logistikk i YTF og mangeårig godssjåfør er langt på vei enig.

«Dette er uten tvil de første elektriske lastebilene i verden som leveres for bærekraftig langtransport»



Noe langt mer enn en ordinær Volvo.

- Med slike kjørelengder begynner det å monne. Det er interessant å notere seg at en ny generasjon batterier virker å være på vei, sier Laberget.

Bedre batterier

En morsom opplysning er at Litra, et tradisjonsrikt transportselskap som ble etablert allerede i 1917 under navnet Gausdal Bilselskap, startet opp med en amerikanskprodusert elektrisk lastebil. Med en relativt beskjeden motor på 3,5 hestekrefter, toppfart på 15 km/t og maksimal rekkevidde på 6-7 mil hvis været var godt, var den ikke utpreget praktisk.

I de fossile brennstoffers tidsalder, sto utviklingen av ny batteriteknologi lenge på stedet hvil. Men i klima- og

miljøproblematikkens tidsalder har forskningen på ny skutt fart. I noen år har det vært fantasert om en ny generasjon batterier med faste elektrolytter, kalt «Jesus-batterier» fordi de skal være mirakuløst trygge, sikre og billige. Vi ser i hvert fall ut til å ha kommet et stykke på vei.

Sveitsisk Volvo

Trekkvognene er tradisjonelle Volvo FH «Front High» Globetrotter, bygget om til elektrisk drift med fire batterier under merkenavnet Designwerk. Designwerk Technologies er et sveitsisk-basert selskap som fungerer både som tenketank for elektromobilitet og som et utviklings- og produksjonsselskap.

I flere år har sveitserne bygget om lastebiler til elektrisk drift, de produserer både ladesystemer og batterier og er også et ingeniørstudio som utvikler e-mobilitet for andre selskaper. I 2021 kjøpte Volvo Trucks 60 prosent av aksjene for å få nytte av sveitsernes spisskompetanse, og står i tillegg for vedlikeholdet av de norske bilene.

- De aktuelle trekkvognene har norske spesifikasjoner når det gjelder isolering av førerhus, akselavstand, ni tonns foraksel, oppvarming vinterstid og kjøling på varme dager. Og dette er uten tvil de første elektriske lastebilene i verden som leveres for bærekraftig langtransport, sier teknisk direktør Henrik Kolsrud i Litra konsern i en pressemelding.

MEDLEMSFISKE PÅ TRANSPORT- MESSE

«JEG TROR VI HAR REKRUTTERT ÅTTE NYE MEDLEMMER TIL NÅ», FORTELLER ISABELL BUKLEV, AKTIV VERVER PÅ YTF-STANDEN PÅ TRANSPORT & LOGISTIKK-MESSA LØRDAG FORMIDDAG. YTF SATSET PÅ KVALITET FRAMFOR KVANTITET, OG SELV OM STANDEN IKKE AKKURAT RUVET, BLE DEN GODT BESØKT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Isabell, til daglig bussjåfør og tillitsvalgt hos YTFs avdeling 99 Minibuss 24-7 er, bevæpnet med løpesedler og en eske sjokolade med forbundslogo,

imponerende aktiv overfor forbipasserende messebesøkende.

- Vi har fått kontakt med alle slags folk, sjåførere, studenter og skoleelever, forteller forbundets rappkjefte framskutte, og får anerkjennende nikk fra tilsluttede ringrevere Tor Arne Korsmoe og Jan Arne Laberget,

henholdsvis verveansvarlig og regionleder for gods og logistikk.

Alle var der

Vi befinner oss på messa Transport & Logistikk på NOVA Spektrum i Lillestrøm, tidligere kjent som Norges Varemesse. Messa er transportbransjens største møteplass med 250 utstillere fordelt på 40 000 kvadratmeter gulvflate. Transport & Logistikk er en sammenslåing av NLFs Transportmesse og NHO/ Norsk Industris konferanse Transport og Logistikk og ble arrangert de tre siste dagene i september.

Og alle var der. Alle de åtte tungbilimportørene i det norske markedet: Volvo, Scania, Mercedes, MAN, DAF, Iveco, Renault og SISU, i tillegg til en rekke leverandører av alt fra kjettinger og dekk til kraner og bilglass. Transporthistorisk Forening sto for utstilling av rundt førti strøkne veteranbiler og Forsvaret stilte med et pansret personellkjøretøy på tralla. En og annen buss var det også rom for.



Glad bemanning og bekvinning på beskjeden YTF-stand. Fra venstre: Isabell Buklev, Tor Arne Korsmoe, Vårin Bornøy og Jan Arne Laberget.

«Bransjen anslår et behov for oppimot 2000 nye sjåførere hvert år fram til 2030, og det var forventet besøk av mellom 1000 og 1500 skoleelever i løpet av de tre messedagene»



Foredrag på løpende bånd. Her intervjujes representanter fra Volvo, Scania og Mercedes.



Felleskjøpet er selvsagt representert. Vi befinner oss tross alt i Lillestrøm!



Aktiviteter for store og små. Her skytes på blink med luftgevær.

Tilsyn og sjåførmangel

Så deltok et vell av organisasjoner, fra høyskoler til interesseorganisasjoner, samt kollegaer og konkurrenter. Yrkestrafikk slo av en prat med to blide representanter for Arbeidstilsynet, som var til stede for blant annet å fortelle om kontroll av kjøre- og hviletid i transportforetak og om hvor viktig det er å sjekke at sjåførene får en lønn som minst utgjør allmenngjort minstelønn og et overtidstillegg på minst førti prosent.

SOTIN, som består av opplæringskontorer og arbeidsgiverorganisasjoner innen transport- og logistikkbransjen i Norge, hadde en større stand for å lokke til seg nye sjåførerekrutter. Bransjen anslår et behov for oppimot to tusen nye sjåførere hvert år fram til 2030, og det var forventet besøk av mellom 1000 og 1500 skoleelever i løpet av de tre messedagene.

Elektrisk utfordring

På messeområdet kunne man også høre på interessante foredrag og

intervjuer. En stor fagkonferanse ble avholdt for 65. gang. Her var også ting av interesse for små og store; simulatorer, kule klær og mulighet til å teste framtidens verktøy og utstyr. Samt gode muligheter til å la seg beverte av gratis vafler og andre småkulinære gleder hos de ulike utstillerne eller ta en inne- eller utepils med gode venner og forretningsforbindelser.

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård hadde gleden av å åpne konferansen, som utgjorde den norske bransjens siste stormøte før en ny nasjonale transportplan rulles ut våren 2024. Han ble overrakt en plan for ladestasjoner og utfordret på at saksbehandlingstid er blant de største hindringene for elektrifisering av tungtransporten i Norge.

At YTF var til stede på messa var en selvfølge, som en tydelig bransjepolitisk aktør og med et femsifret antall yrkessjåfører og logistikkmedarbeidere som medlemmer.



Sjokolade er kontaktskapende! Isabell Buklev i aksjon.



Tidlig krøkes! Kanskje blir han yrkessjåfør.

YTFS FEMTE GRENSEUNDERSØKELSE

YTFS regionleder for gods og logistikk, Jan Arne Laberget, er selv langtransportsjåfør med solid fartstid og kollegial omtenksomhet.



HVA SKJER MED UKRAINERNE?

«NÅ TROR VI AT KRIGEN I UKRAINA KANSKJE HAR PÅVIRKET BÅDE ANDELEN
BELORUSSERE OG UKRAINERE SOM KJØRER HER, OG DET ER VI SPENTE PÅ Å FÅ
SE, MEN OGSÅ HVORDAN ETTERVIRKNINGENE AV PANDEMIEN OG DEN GLOBALE
SITUASJONEN HAR PÅVIRKET LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLDENE, LØNNSUTVIKLINGA.»



Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Slik kommenterte forbundsleder Jim Klungnes YTFs femte grenseundersøkelse overfor NRK, som var til stede på Svinesund i slutten av august. Jim var en av seks YTFere som intervjuet om lag to hundre utenlandske sjåførere som passerte grensa inn i Norge den 29. august.

Inspektørene fra Statens Vegvesen fortalte at passeringene over grensa har tatt seg opp igjen etter litt mindre trafikk under pandemien. Deres inntrykk var også at den tekniske standarden på lastebilene var blitt stadig bedre de seinere årene, en gledelig tendens.

Et vandrende hjerte

Nå var det likevel sjåførenes lønns- og arbeidsforhold YTF ønsket å undersøke. Et spesielt tema var hvordan det gikk med de ukrainske sjåførene i den vanskelige tida landet deres befinner

seg i. Eksakte svar får vi imidlertid ikke før svarene er analysert, noe som vi ta noe tid. Men vårt umiddelbare inntrykk var at langt fra alle ukrainere hadde reist hjem for å krige.

YTFs advokat Jeannette Kvamme var en av dem som innhentet svarskjemaer fra sjåførene, og hun kunne fortelle at en av de ukrainske sjåførene overrakte henne et heklet tøyhjerte i blågule flaggfarger. Hun ble rørt over gaven og ville vise fram hjertet til den neste ukraineren som stoppet, og denne ble veldig glad over hva han trodde var en personlig gave. Jeannette hadde ikke hjerte (!) til å oppklare misforståelsen. Slik ble den symbolske gaven en solidarisk stafett fra sjåfør til sjåfør.

Nasjonalitet og nasjonalitet

Spørreskjemaet YTF delte ut var utarbeidet på atten ulike språk, deriblant både ukrainsk og russisk. I øverste rubrikk skulle sjåføren krysse av for egen nasjonalitet. En tredje ukrainer som Jeannette betjente, pekte spørrende på nasjonalitetsruta og sa noe om «russki». Vi undret på om han ikke forsto spørsmålet, eller ville ha

skjemaet på russisk, men slik var det åpenbart ikke. Språkbarrierene gjorde at vi ikke kunne bore dypere i problemstillingen.

I ettertid gjorde vi imidlertid våre tanker. Hva om karen var fra krigsområdene, for eksempel Donbass, der nasjonalitetsbegrepet har vært flytende, det er jo nettopp noe av bakgrunnen for krigen. Det lever folk i Ukraina som definerer seg som russere og folk i Russland som regner seg som ukrainere. Det eneste de har til felles i vårt tilfelle er at alle er kolleger. Denne sjåføren kunne rett og slett komme fra et sted der statsborgerskapet har skiftet, noe som demonstrerer at et tilsynelatende enkelt spørsmål ikke nødvendigvis alltid er så enkelt...

Førte til allmenngjøring

Undersøkelsen som YTF gjennomførte på kontrollstasjonen til Statens vegvesen Svinesund 29. og 30. august, var den femte i sitt slag. De øvrige ble utført i 2014, 2017, 2019 og 2021. Alle omfattet et signifikant antall på flere hundre sjåførere, og utgjør samlet et enestående statistisk materiale.

«Inspektørene fra Statens Vegvesen fortalte at passeringene over grensa har tatt seg opp igjen etter litt mindre trafikk under pandemien. Deres inntrykk var også at den tekniske standarden på lastebilene var blitt stadig bedre de seinere årene, en gledelig tendens.»



Den første ble foretatt 1. til 4. juli 2014, da 540 sjåfører svarte på 17 spørsmål på skjemaer som den gang var utformet på åtte språk. Målsetningen var å få vite mer om lønns- og arbeidsvilkårene blant lastebilsjåfører på vei inn i Norge og avsløre sosial dumping.

Undersøkelsen viste at mange utenlandske sjåfører faktisk bodde på Svinesund som base for å kjøre internasjonal transport til Norge for derfra utføre kabotasjeoppdrag. Enkelte opplyste at de tjente mindre enn 5000 kroner måneden før skatt. Disse, den gang unike, opplysningene ga grunnlag for å allmenngjøre minstelønn for godssjåfører, noe YTF fikk gjennomslag for året etter, i 2015.

Uvitende om minstesats

I 2017 svarte sjåførene i tillegg også på spørsmål om nasjonaliteten til sjåfør, bil og henger. Slik ble det mulig å analysere i hvor stor grad skandinaviske selskap benyttet sjåfører fra Øst-Europa. Sjåførenes identitet oppgis derimot aldri i disse undersøkelsene.

YTF benyttet anledningen til å informere om rettighetene som følge av tariffallmenngjøringen som var innført. Besvarelsene viste at kun 20 prosent av de utenlandske sjåførene oppga å få utbetalt allmenngjort norsk minstesats ved kjøring i Norge. Hver

tiende ikke-skandinaviske godssjåfører tjente faktisk mindre enn 600 euro i måneden.

På bakgrunn av disse resultatene spilte YTF inn et forslag til Stortinget om at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet ved kontroll på veien kan kreve dokumentasjon fra lastebil- og bussjåfører som viser at arbeidsavtalen er i tråd med allmenngjøringen, men fikk ikke den gang gehør.

Antall ukrainere doubles

Den tredje undersøkelsen i 2019 dokumenterte blant annet en kraftig økning av sjåfører fra Ukraina. Mens andelen to år tidligere var på om lag 6,5 prosent, hadde den økt til 15 prosent, mer enn dobbelt. Mange var ansatt i, eller kjørte for, selskaper i andre land.

Årsaken var enkel: Mens gjennomsnittslønna i Polen var på 790 euro per måned i 2018, var den i Ukraina kun 210 Euro. Anslag tydet på at det i 2019 befant seg mer enn en million ukrainske fremmedarbeidere bare i Polen, og en av de største gruppene var lastebil-sjåfører.

Prinsipp om lik rett

Mens de tidligere undersøkelsene ble gjennomført om sommeren, gikk den fjerde av stabelen i oktober 2021. Her kunne resultatene av koronaepidemi-

en måles, i tillegg til registreringen av den galopperende mangelen på yrkes-sjåfører i hele Europa, som akkurat på den tida var særlig satt på spissen i Storbritannia.

Sommeren 2020 hadde Europaparlamentet vedtatt den såkalte mobilitetspakka for å regulere godstransport i Europa, noe mange trodde ville sette en stopper for sosial dumping og fremme rettferdig transport. Det enkle prinsippet om at alle godssjåfører i Europa skal ha mulighet til å arbeide med like rettigheter ble knesatt, i hvert fall på papiret.

Likevel dokumenterte svarene fra 2021 at kun 14 prosent av de som kjørte kabotasje i Norge, fikk den lønna de skulle ha. Halvparten tjente under 2100 euro i måneden, og hele en av fem tjente mindre enn 1500 euro.

«Temmelig store røvhuller»

I Danmark viste det seg at forholdene tvert om virket å ha blitt verre. Fagbladet 3F kunne melde om sjåfører som ble betalt så lite som 15 danske kroner i timen. Mange av disse kom fra Ukraina.

En ukrainsk sjåfør fortalte at han i Danmark hadde bodde sammenhengende i lastebilen i to år og åtte måneder, bare avbrutt av ferie. «Det har ikke sket en skid», oppsummerte

«Hva om karen var fra krigsområdene, for eksempel Donbass, der nasjonalitetsbegrepet har vært flytende, det er jo nettopp noe av bakgrunnen for krigen. Det lever folk i Ukraina som definerer seg som russere og folk i Russland som regner seg som ukrainere. Det eneste de har til felles i vårt tilfelle er at alle er kolleger.»

det danske fagforeningsmagasinet. «Mange danske arbeidsgivere har været nogle temmelig store røvhuller over for ukrainerne. Penere kan det ikke siges», konstaterte våre danske fagforeningskamerater.

Vår egen samferdselsminister Jon-Ivar Nygård understreket i et intervju med Yrkestrafikk på nyåret 2022 – under tittelen «Starter opprydning» - nødvendigheten av at de ulike aktørene med kontrollfunksjon fant hverandre, slik at kontrollen ble mer effektiv. Han åpnet også for å innføre et transportregister.

Sendes tilbake?

Ikke lenge etter invaderte russerne Ukraina gjennom sin «spesielle militæroperasjon». Spørsmålet blir da: Hva har konsekvensen vært for ukrainske godssjåfører?

Da krigen brøt ut, forbød ukrainske myndigheter alle menn mellom 18 og 60 år å forlate landet. Ifølge den polske avisa Rzeczpospolita, har nesten 2,87 millioner ukrainere i den aktuelle alderen likevel krysset grensa til Polen fra krigen brøt ut og fram til utgangen av august. Mange kvinner, selvfølgelig, men ikke bare. Et nesten like stort antall har antakelig dratt videre vestover. Det er ikke urimelig å tenke at en del av disse livnærer seg ved å kjøre lastebil.



Grenseundersøkerne første dag: Fra venstre Synne Pernille Jakobsen, Jeannette Kvamme, Øyvind Olufsen, Jim Klungnes, Njoniza Haziri og Jan Arne Laberget. Marius Træland var også med. Dagen etter var flere navn i aksjon.

Den ukrainske avisen Kyiv Post meldte 4. september at ukrainske lovgivere foreslår at Kyiv skal iverksette «utleveringsprosedyrer for menn i militær alder som har unnslettet illegalt til Polen og andre EU-land som følge av bestiktelser». De som eventuelt av en slik forordning måtte bli deportert tilbake til Ukraina, vil sannsynligvis bli sendt til fronten med stor fare for den visse død.

Spørsmålet er om denne trusselen vil omfatte ukrainske lastebilsjåfører. Noe som kan bli et tema på YTFs sjette grenseundersøkelse. Det er lov å håpe at krigen innen den tid har funnet sin ende.



Forbundsleder Jim Klungnes intervjujes av NRK, noe som ga flotte oppslag både i Kveldsnytt og distriktssendinga i Østfold.



Forhandlingssjef Marius Træland kunne svare på det meste.

ALKOLÅS: SIKKERHETEN FØRST

DEN SYTTENDE INTERNASJONALE ALKOLÅS-KONFERANSEN BLE AVHOLDT I OSLO I SEPTEMBER, MED DELEGATER FRA ALLE VERDENSDELER. KONFERANSEN HADDE MOTTOET «TEKNOLOGI REDDER LIV». FOR FØRSTE GANG I VERDENSHISTORIEN VAR FAGBEVEGELSEN REPRESENTERT, I FORM AV ET SAMARBEID MELLOM YTF OG FELLESFORBUNDET.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Mange har kanskje aldri hørt om en slik organisasjon, men et internasjonalt arbeid mot promillekjøring har pågått i mange år. Allerede i 2001 kom EU-kommisjonen med anbefalingen om at promillegrensa for lærlinger og profesjonelle sjåfører burde senkes fra 0,2 til nulltoleranse. I 2019 kom nye generelle sikkerhetsbestemmelser for motorkjøretøy og i år foreligger et forslag om revisjon av et førerkortdirektiv som innebærer nulltoleranse for promille.

Nesten alle medlemslandene i EU har nå en promillegrense på linje med EUs anbefalinger. Strengest er det faktisk i en del øst-europeiske land, mens for eksempel våre naboland Danmark og Finland har opprettholdt gamle gren-

ser på 0,5. Det tidligere EU-området Storbritannia har den høyeste grensa på 0,8 i promille.

Norsk trepartssamarbeid

En norsk alkohol-komité ble etablert i 2011. Med på laget var YTF og det daværende Transportarbeiderforbundet, samt taxieierne, lastebileierne, trafikkskolene, banker og forsikrings-selskaper samt leverandører av alkohol-løsninger og bilistorganisasjoner. Man kan si at denne virksomheten er en del av det norske trepartssamarbeidet, der staten, arbeidsgivere og arbeidstakere sammen diskuterer løsninger.

Det politiske arbeidet med saken startet som i EU i 2001, fulgt opp av et seminar i Stortinget i 2007. I 2018 ble alkohol iverksatt i norsk trafikklovgivning, selv om det ble gitt dispensasjon under pandemien. Status per nå er

likevel at alkohol er obligatorisk i alle busser og minibusser. For busser og minibusser registrert før 1. januar 2019 er fristen for å montere alkohol 31. desember. Alternativt må kjøretøyet tas ut av drift. Målsettingen er at alkohol skal bli standardutstyr i alle typer kjøretøy, på linje med sikkerhetsbelte.

Ikke en straff

Håvard Galtestad fra YTF og Geir Kvam fra Fellesforbundet hadde sammen utarbeidet en innledning på den internasjonale konferansen i Oslo. Her understreket de viktigheten av god dialog mellom arbeidsgiverne og fagforeningen på et tidlig stadium ved innføring av alkohol. Et slikt tiltak innebærer et inngrep i arbeidsmiljøet, og det er avgjørende å få aksept for prinsippet om «safety first».

- Vi vil advare mot oppfatninger om at alkohol er en form for straff eller

«Vi vil advare mot oppfatninger om at alkolås er en form for straff eller mistro til yrkessjåførene»

mistro til yrkessjåførene. Om man blåser rødt skal dette ikke være noen automatisk grunn til å miste jobben eller sertifikatet. Blant annet må det tas høyde for feilmarginer i målingene, understreker Håvard Galtestad, og holder i tillegg fram AKA-ordningen for folk med rusproblemer, der man underlegger seg et kontrollregime som alternativ til avskjed.

Dødsfall kan unngås

Hva er vitsen? På konferansen ble det lagt fram EU-statistikk som registrerte 2260 dødsfall ved kollisjoner i trafikken der alkohol var involvert. Antakelig er det betydelige mørketall, ble det opplyst. Tre av hundre oppgis å kjøre etter å ha drukket, og det er regnet ut at 4000 dødsfall ville vært unngått om alle hadde vært edru. Så langt EU. Det viser seg at Norge er blant de landene som faktisk kan skilte med de beste resultatene.



YTFs Håvard Galtestad til venstre og Fellesforbundets Geir Kvam til høyre. I midten Bjarne Eikefjord, som har vært en drivkraft i arbeidet med å få innført alkolås i Norge.



En snerten liten greie. Innen årets utgang skal en slik alkolås være installert på alle norske busser og minibusser.



Flere produsenter av alkolåser demonstrerte sine produkter under den tre dager lange alkolås-konferansen på hotellet The Hub i Oslo sentrum.

BLI TILLITSVALGT!



En viktig opplevelse for tillitsvalgte er også å møte andre tillitsvalgte, fra andre bedrifter og med andre erfaringer, ofte med mye å lære. Her et møte mellom tillitsvalgte for danske og norske gods-sjåførere. (Foto: Arne Danielsen)

TILLITSVALGTE ER DE ANSATTES TALSPERSON, FØRSTELINJEN MOT URETTFERDIGHET I ARBEIDSLIVET OG BEDRIFTENS GODE RÅDGIVERE. SOM TILLITSVALGT HAR DU MULIGHET TIL Å PÅVIRKE EGNE ARBEIDSVILKÅR OG BIDRA TIL ET MER RETTTFERDIG OG INKLUDERENDE ARBEIDSMILJØ.

Det nærmer seg kanskje årsmøte på din arbeidsplass eller i din lokale YTF-avdeling? Det er mange gode grunner til at du skal engasjere deg som tillitsvalgt!

De ansattes talsperson

Tillitsvalgte er de ansattes talsperson. Tillitsvalgte er den som kan ta opp ansattes spørsmål, bekymringer og forslag til ledelsen. Dette gir tillitsvalgte en unik mulighet til å påvirke viktige beslutninger. Og tillitsvalgte kan sørge for at de ansatte blir hørt.

Har du forslag til forbedringer på arbeidsplassen? Som tillitsvalgt blir dine synspunkter hørt.

Beskytter de ansatte

Det er viktig at ansattes rettigheter blir ivaretatt. Her spiller tillitsvalgte en nøkkelrolle. Tillitsvalgte er førstelinje i å se at de ansatte får riktig lønn og trygge arbeidsforhold.

Har du sett urettferdighet på arbeidsplassen? Gjør noe med det!

Bedrer arbeidsforholdene

Som tillitsvalgt vil du delta i forhandlinger om arbeidsvilkår, lønn og fordeler. Tillitsvalgte har derfor en mulighet til å påvirke saker som er viktig for alle ansatte. Din innsats kan føre til bedre vilkår.

Er konfliktløser

Som tillitsvalgt vil du spille en rolle i å løse konflikter og fremme samarbeid. Du kan hjelpe til med å skape et positivt arbeidsmiljø.

YTF-JURISTER BLIR ADVOKATER

YTFs advokatfullmektiger Jeannette Kvamme og Siri Dannevig har nå tatt steget opp i advokatenes rekke. For å si det enkelt er det ikke nok å ta en mastergrad i juss for å bli advokat. Man må i tillegg gjennom omfattende kursing og praksis. Gjennom å virke i YTF tilegner man seg disse ferdighetene, slik Jeannette og Siri har gjort. Som advokater har de nå anledning til å på egenhånd føre rettssaker for medlemmene. Yrkestrafikk gratulerer!



«Tillitsvalgtrollen krever flere viktige egenskaper. Du vil få god trening i forhandlinger, konflikthåndtering og ledelse. Dette er viktige egenskaper å ha med seg videre i arbeidslivet.»

Personlig og faglig utvikling

Tillitsvalgtrollen krever flere viktige egenskaper. Du vil få god trening i forhandlinger, konflikthåndtering og ledelse. Dette er viktige egenskaper å ha med seg videre i arbeidslivet.

Og tillitsvalgte har tilgang til YTFs lærerike kurs.

Fellesskap og støtte

Som tillitsvalgt i Yrkestrafikkforbundet blir du del av et stort og trygt fellesskap av engasjerte medlemmer

og ansatte. Dette fellesskapet av tillitsvalgte vil dele din lidenskap for medlemmenes rettigheter.

Påvirkning

Som tillitsvalgt kan du delta til å påvirke Yrkestrafikkforbundets beslutninger. Dette gir deg en sterk stemme i viktige spørsmål for YTF.

Som tillitsvalgt vil du være med på å gjøre en forskjell. Din stemme vil bli hørt. Still til valg i din bedrift eller din lokale YTF-avdeling!

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat



MARIUS TRÆLAND

Forhandlingssjef
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat



NORA ARNKVÆRN

Juridisk rådgiver



SIRI DANNEVIG

Advokat



[facebook/ytf](https://facebook.com/ytf)



[twitter/ytf](https://twitter.com/ytf)



[instagram/ytf](https://instagram.com/ytf)

EN BRA DAG PÅ JOBB

ENDRINGER, OMSTILLINGER, MONOTONT ARBEID OG AT LEDELSEN BEFINNER SEG ET ANNET STED ENN ANSATTE, ER VANLIGE UTFORDRINGER I GODSTRANSPORTBRANSJEN. VERKTØYET 'EN BRA DAG PÅ JOBB' GJØR DET LETTERE Å TILRETTELEGGE FOR ET GODT ARBEIDSMILJØ.

Innen godstransport er tjuedefem prosent av sykefraværet relatert til jobben. Arbeidsmiljøutfordringer kan føre til at ansatte mistrives, at de får mindre tillit til arbeidsplassen og at de får fysiske og psykiske helseplager. Disse plagene kommer til uttrykk gjennom hodepine, nakke- og skuldersmerter og å føle seg utmattet.

Da kan ansatte miste motivasjonen, slutte i jobben, eller bli sykemeldte. Prestasjonene kan bli dårligere, noe som påvirker kvaliteten på arbeidet. Og det er hverken bra for de ansatte eller arbeidsplassen.

Utfordringer i arbeidsmiljøet

Omorganiseringer kan innebære endrede arbeidsoppgaver og arbeidsmåter, endringer i organisasjonens struktur, hvem man jobber med, eller hvem man jobber for. En positiv konsekvens kan være at arbeidet blir bedre tilrettelagt for arbeidstakerne.

For den enkelte virksomheten kan omstillinger bidra til at ressursene blir brukt mer effektivt, slik at verdiskapningen øker. Samtidig vet vi fra forskning at ansatte kan oppleve økt arbeidsmengde, større uforutsigbarhet, mindre selvbestemmelse og økt jobbusikkerhet.

Over halvparten av ansatte innen godstransport har gjentakende arbeidsoppgaver slik at de gjør det samme time etter time. Hvis arbeidstempoet er høyt og mulighetene for variasjon og pauser er begrenset, kan arbeidssituasjonen påvirke helsen negativt. Pauser, jobbrotasjon og det å gi ansatte utviklingsmuligheter slik at de etter hvert kan gå over til andre arbeidsoppgaver og stillinger, kan minske ensformigheten.

Kontakt med leder

Å bli sett og få støtte av sin nærmeste leder kan forebygge en god del negati-

ve helsekonsekvenser. Støtte handler om å oppleve at ledelsen verdsetter arbeidet, at man får hjelp når man trenger det, og at lederen behandler de ansatte likt og upartisk.

Innen godstransport sitter ansatte og leder ikke sammen på kontoret, men jobber ofte alene og på ulike steder. Det er vanskelig å komme utenom, men kan føre til at ansatte ikke har den kontakten med leder som de gjerne kunne ønske seg.

Det finnes kreative løsninger på å opprettholde tettere kontakt mellom ansatte og leder. STAMI har blant annet vært på besøk på et lager i Sandnes, der arbeidsplassen hadde satt opp såkalte kontorbokser, som er plassert i lagerlokalene. Dette er bokser med skrivebord, der leder kan utføre arbeidsoppgaver på PC.

Bruk av digitale verktøy for å få en



Kristian Olsen Lid, en av YTFs tillitsvalgte i logistikkbransjen som arbeider for bra dager på jobben. (Foto: Privat/ YTF)

«Det finnes gode løsninger på mange av utfordringene i godstransportbransjen. Men for å finne og gjennomføre dem trenger ansatte og ledelsen å skape et rom for å snakke sammen.»

tettere kontakt mellom ledere og ansatte er en annen løsning. Et eksempel er ukentlige Teams-møter eller telefonsamtaler på morgenen, der ansatte har mulighet til å komme med innspill og der begge parter har mulighet til å utveksle relevant informasjon.

Bra for alle

Det finnes gode løsninger på mange av utfordringene i godstransportbransjen. Men for å finne og gjennomføre dem trenger ansatte og ledelsen å skape et rom for å snakke sammen. Det er nettopp dette arbeidsmiljøverktøyet 'En bra dag på jobb' bidrar til. Verktøyet består av plansjer og filmsnutter som visualiserer ulike arbeidsmiljøutfordringer, noe som gir et utgangspunkt for å diskutere utfordringer og tiltak for å forbedre arbeidsmiljøet.

Det er i alles interesse å ha et godt arbeidsmiljø fordi det gir økt motivasjon, bedre kvalitet på arbeidet og

mindre sykefravær. Et godt arbeidsmiljø lønner seg!

Kilder

Innholdet er basert på ulike datakilder. Hovedkilden er Levekårsundersøkelsen om arbeidsmiljø 2019, innhentet av SSB.

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

STAMI

Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) er det nasjonale forskningsinstituttet innen arbeidsmiljø og arbeidshelse, underlagt Arbeids- og inkluderingsdepartementet. STAMIS visjon er at norsk arbeidsliv skal være i stand til å forebygge sykdom, fremme god helse og skape verdier gjennom å utvikle bærekraftige arbeidsmiljøer.

NOA STAMI. Fakta om arbeidsmiljøet innen godstransport, post og lagring. <https://noa.stami.no/yrker-og-naeringer/noa/godstransport-post-lagring/>

Av Sara Skilbred Fjeld,
kommunikasjonsrådgiver hos STAMI

«EN BRA DAG PÅ JOBB»

Hittil har virksomheter i 21 bransjer tatt i bruk 'En bra dag på jobb', og nå finnes verktøyet også for dere som jobber innen godstransport. Verktøyet er en del av IA-avtalens satsing på forebyggende arbeidsmiljøarbeid. Det består av filmer og plansjer som kan brukes av tillitsvalgte og vernetjeneste, som underlag for møter mellom ansatte og mellom ansatte og ledelse. I fem korte filmer forteller forskere, ledere og ansatte om de viktigste utfordringene i bransjen og hvordan det er mulig å håndtere dem.



FOR PEN TIL Å BLI SKUTT

«Han så ganske høyreorientert ut.» Slik lød forklaringen terroristen ABB oppga for å spare Adrian Pracon på Utøya. Så ble han skutt likevel, som den aller siste, men overlevde. Tolv år etter overtar Adrian som YTFs nye kommunikasjonssjef.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: PRIVAT

Adrian hadde gjort et mislykket forsøk på å svømme fra øya. Han sto med vann til lårene og kom seg ingen steder da terroristen rettet geværet mot ham. «Nei! Ikke skyt» ropte Adrian. Og barnemorderen senket virkelig våpenet, snudde på hælen og forsvant.

- Det er to øyeblikk som sitter dypest igjen fra den gang, forteller Adrian. – Først og fremst hvordan jeg stirret inn i munningen på geværet og stålsatte meg på å bli skutt og drept. Det var ubeskrivelig. Der og da oppsto et absurd forhold mellom ABB og meg, undringen om hvorfor han sparte meg og siden hvordan han husket episoden og serverte sin forklaring i retten.

Det siste skuddet

Dessverre kom drapsmannen tilbake for å forsikre seg om at ofrene virkelig var livløse. Adrian lå på bakken og spilte død med en jakke over hodet da han ble skutt. Meningen var nok å treffe ham i tinningen, men på grunn

av stillingen han lå i under jakka, traff kula «bare» skulderen.

I boka «Hjertet mot steinen» forteller Adrian at «i trykkbølgen som fulgte, kjentes det som hele hodet mitt eksploderte. Hørselen min forsvant fullstendig på det venstre øret. Selve kula, derimot, kjente jeg nesten ikke. Den var som et knips mot skulderen. Jeg ble liggende urørlig og vente på neste skudd. Men det kom aldri.»

Et filmopptak fra fastlandet som TV2 hadde fått tilgang til, viste at dette skuddet var det siste som ble avfyrt på Utøya. Og det var Adrian som tok det imot.

- Jeg har nok brukt opp flakskvoten min for alltid, sier han stille.

Arven fra Solidarność

Foreldrene til Adrian er polske. Faren, Zygmunt, arbeidet som maskinoperatør på en stålfabrikk i industribyen Stalowa Wola – «Stålvilje» – og var på åttitallet aktivt med på å bygge opp fagorganisasjonen Solidarność – «Solidaritet». Myndighetene følte seg truet, erklærte unntakstilstand og arresterte flere av lederne, inkludert Lech Waleś. Politiske drap forekom også.

- Far var utsatt, men ble tipset av andre foreningsmedlemmer, tre dager før unntakstilstanden trådte i kraft. Mor og far kom seg over grensa til Østerrike i tide, der de bodde i to år sammen med inntil tjue andre flyktninger i en liten leilighet.

Til slutt endte de i Gulset, et arbeiderstrøk på østkanten av Skien i Telemark. Der ble Adrian og storesøsteren Katharina født.

Den barmhjertige

- Jeg har alltid vært inspirert av pappa, understreker Adrian. - Han har vært min venn og mentor, og er årsaken til at jeg har engasjert meg i politikken og nå i fagbevegelsen gjennom YTF. Å ha en jobb med samfunnsansvar er viktig.

Vi vet at dette perspektivet veiet tungt da YTF valgte å ansette akkurat Adrian Pracon som ny kommunikasjonssjef. Det fantes så mange velutdannede og velkvalifiserte unge mennesker der ute, og da var det viktig å finne en kandidat som ikke bare hadde hjerne, men også hjerte for saken.

- Målet for engasjementet mitt er å få



«Jeg stirret inn i munningen på geværet og stålsatte meg på å bli skutt og drept. Det var ubeskrivelig»



til en endring til det bedre, ikke for at folk skal få færre rettigheter eller få det verre. Det er viktig å tale på vegne av de sårbare. Jeg ønsker å være «den barmhjertige kommunikasjonssjef».

1062 sykedager

«Barmhjertighet» er ikke et ord mange unge tar i sin munn i disse dager, og skyldes kanskje i Adrians tilfelle at han etter Utøya forsvant ned i de dypere psykiske avgrunner og var avhengig av forståelse og omtanke.

- Det var ikke så lett etterpå. Jeg var sykmeldt i 1062 dager. For meg sto tida stille, og det var lenge tungt å observere hvordan livet gikk videre for alle. Til slutt måtte jeg innse at prosessen tok den tida den måtte, at det ikke var noen hast. Den dummeste tanken var at «alt skulle bli bra igjen». Jeg måtte akseptere endringene som var skjedd i livet, tingenes tilstand, at ingenting kom til å bli som før.

I dag oppsummerer han at temaer han engasjerer seg i også er personlige. Han har erfart og forstått nødvendigheten av å få god og riktig hjelp i tide. Derfor begynte han å arbeide i Mental Helse, en medlemsorganisasjon for folk med psykiske helseutfordringer. «Alle mennesker har rett til et meningsfullt liv og en opplevelse av mestring og egenverd» er en av parolene deres. Denne innstillingen førte ham også videre til YTF.

Dypdykk i konflikt

Før Mental Helse reiste han imidlertid til Oxford for å studere internasjo-

nal sikkerhet. Slik ville han foreta et dypdykk i terrorstudier som et ledd i bearbeidelse av egen mestring og egenverd.

- Studiene hjalp veldig for å kvitte meg med indre uro. Nå er jeg ikke veldig redd lenger. Fortsatt er jeg lite begeistret for store folkemengder, skriking og hyling, men har forstått at det er større sjanse for at jeg blir dobbelt lottomillionær enn at noe slikt som på Utøya vil skje meg igjen. Livet leves normalt og jeg ser lyst på tilværelsen, understreker han, men blir straks ettertenksom:

- Jeg skulle faktisk vært der masseskytingen skjedde i forkant av Oslo Pride ved London pub den 25. juni i fjor. Bare tilfeldigheter gjorde at jeg ikke kom meg dit.

Pride er viktig for Adrian. Selv bor han sammen med en mann, en lokal engelsk gutt han ble kjent med under studiene i Oxford.

- Han ble med meg tilbake til Norge etter at vi kun hadde vært kjæresten i seks måneder. Det var tøft av ham, så jeg skylder ham mye. I år fikk vi også endelig deltatt i Pride-toget, noe som blir stadig viktigere for oss. Vi kan ikke overlate til andre å definere hvem vi skal være.

Livet på Langhus

Etter å ha bodd noen år i Oslo, flyttet Adrian og samboeren for fire år siden til Langhus i Nordre Follo kommune, sørøst for hovedstaden. Motivet var å

komme nærmere naturen.

- Vi har en hund, en Alaska Husky, og før pleide vi å reise ut på lufteturer, for eksempel til Svartskog. Vi trenger begge å luftes hyppig. Batteriene mine lades best ute i naturen, der vinner jeg krangler med meg sjøl og får nye ideer. Derfor er jakt og fiske blant yndlingene. Og nå bor vi midt uti det grønne.

Han legger til at han også finner velbehag i å lage mat, det er for eksempel mye god terapi i gjærbakst. Etter mange års fravær har Adrian også vendt tilbake til politikken, nå som nybakt kommunestyrerepresentant for SV i Nordre Follo.

- Jeg har blitt mer radikal når det gjelder miljø og rettferdighet, føler at vi lever på lånt tid med hensyn til klima og miljø. Jeg trives med å drive med politikk, selv om jeg har et elsk-hat-forhold, ikke minst til tafatte politikere. Hvor blir det av politikken der arbeiderstemmene høres, der man lytter til fagbevegelsen og sikrer anstendige lønninger? På papiret har vi en arbeiderregjering, men de er mest opptatt av å slukke egne interne branner.

Brennende opptatt

Adrian Pracon har bare vært på plass i YTF noen få dager da vi intervjuet ham i september, men har på den korte tiden allerede blitt bombardert med inntrykk.

«Jeg er imponert over bredden i YTF, over hvor mange medlemmer som er engasjert på så mange områder. Folk er ærlig og redelig brennende opptatt av jobben, og jeg registrerer enorm yrkesstolthet»

- Jeg er imponert over bredden i YTF, over hvor mange medlemmer som er engasjert på så mange områder. Folk er ærlig og redelig brennende opptatt av jobben, og jeg registrerer enorm yrkesstolthet. Bransjen er utsatt, har gjennomgått store endringer og mange utfordringer, noe som ikke er så kjent blant folk flest på utsiden. Og enkelte sektorer, som varebil, er svært uregulert.

Alle disse utfordringene har han klødd i fingrene og gledet seg til å ta fatt på etter han fikk vite at han hadde fått jobben. Nå er han alt godt i gang.

- Mitt personlige mål er at YTF skal få større politisk gjennomslag, konkluderer han.

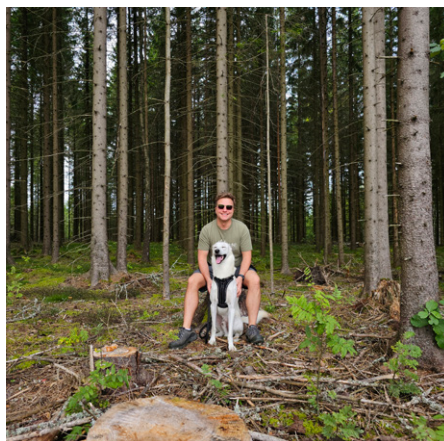
Om han ikke alt har dukket opp vil han snart være å treffe på et sted nær deg!



Kjæresten traff han under studier i Oxford, og han ble med til Norge.



Adrian ble nå i høst valgt inn som kommunestyrerepresentant i Nordre Follo, sydøst for hovedstaden. Her på nye Ski jernbanestasjon.



«Batteriene mine lades best ute i naturen, der vinner jeg krangler med meg sjøl og får nye ideer.»



Hunden er en Alaska Husky, og begge trenger de å bli luftet hyppig.

MIRAKELET I VIRGINIA

DEN AMERIKANSKE COUNTRYSANGEREN OLIVER ANTHONY BLE EN KJEMPESENSASJON I AUGUST. HVORFOR? HAN LAGDE RETT OG SLETT EN SANG FRA HJERTET OM ARBEIDSFOLK. DEN HETER «RICH MEN NORTH OF RICHMOND», BLIR SPILT OVER HELE VERDEN OG HAR HAVNET HELT OPPI PRESIDENTVALGKAMPEN I USA.

«Forresten er det ikke bare amerikanske arbeidsfolk som har trykket sangen til sitt hjerte. Over hele verden har han høstet bravur med sitt sorgfulle krigsrop på vegne av vanlige arbeidende mennesker – «A Working Class Anthem».»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Vel, jeg har solgt sjela mi, jobba hver dag, overtid for dårlig betaling sånn at jeg kan sitte her ute og drukne sorgene. Det er en fordømt skam, hvordan verden har blitt for folk som meg og folk som deg», synger Oliver Anthony, som vet av bitter erfaring hva han synger om.

Harde tider

Selv droppet han ut av videregående skole sytten år gammel og begynte å jobbe som industriarbeider, skift

med dårlig betaling og brutale arbeidsforhold. For ti år siden ble han utsatt for ei arbeidsulykke som ga ham brudd på hodeskallen slik at han ikke kunne jobbe på et halvt år. Han har siden slitt med både rusmisbruk og depresjon.

Så kjøpte han en eiendom på hjemstedet i Appalachia, kjent for Snøfte Smith og andre moonshiners, der han bor i en bobil kjøpt på billigsalg. Oliver Anthony er forresten bare et kunstnernavn lånt fra bestefaren, som vokste opp i samme distrikt med «jordguly, sju unger og harde tider». Selv er han døpt Christopher Anthony Lunsford, og var



En rødhåret jordnær trubadur tok i august verden med storm. Bildet er fra videoen Oliver Anthony la ut på Youtube, filmet med sin egen mobiltelefon og som satte i gang et voldsomt oppstyr.

inntil i august fullstendig ukjent. Han spilte inn sangene på mobiltelefon og holdt konserter for tjuetilhørere.

Krigsrop for arbeidsfolk

Først da han la ut «Rich Men» på Youtube ble det vei i vellinga. I løpet av tre dager hadde brått mer enn fem millioner lyttet til sangen. Plutselig var han nummer en på Billboard Hot 100, som den første artisten noensinne som gikk direkte til topps uten å ha vært kjent fra noen Billboard-liste tidligere.

Hva skjedde egentlig?

Mange kommentatorer legger vekt på at sangen ga

utløp for det sinnet og den frustrasjonen som hadde bygget seg opp hos vanlige amerikanske arbeidsfolk i årevis, over at levestandarden har blitt dårligere for hvert år og rikdommen samlet på stadig færre hender. Hvis man studerer kartet over Virginia, ser man at nord for Richmond finner vi Washington, det er mot elitene der Oliver Anthony retter sin anklagende finger.

Ikke la seg splitte

Sangen har laget et politisk rabalder uten like i USA. Noen har forsøkt å ta ham til inntekt, andre har gått til angrep. Selv understreker han at han verken er republikaner eller demokrat,

de er for det meste samme søpla. Statistikken viser at han har sine klare poenger, for eksempel når ti prosent av befolkningen eier nesten nitti prosent av alle aksjer. Da er det ikke mye igjen til røkla.

Forresten er det ikke bare amerikanske arbeidsfolk som har trykket sangen til sitt hjerte. Over hele verden har han høstet bravur med sitt sorgfulle krigsrop på vegne av vanlige arbeidende mennesker – «A Working Class Anthem». Selv understreker han at selve budskapet er nødvendigheten av å stå sammen og ikke la seg stappe ned i «ei politisk bønne». Det kan jo være en

moral å ta med seg etter vidervedigheten rundt kommunevalget her i Norge.

«Disse rikfolka nord for Richmond, Gud veit de vil ha total kontroll, vil vite hva du tenker, vil vite hva du gjør, og de tror ikke du veit det, men jeg veit at du gjør...» Oliver Anthony avviste forresten et «oppkjøp» som ville gi ham åtte millioner dollar, men har nok uansett gjort løkka si. Så langt har han så langt fortsatt klart å virke velsignet jordnær. Dere kan jo høre på sangen sjøl, den er ikke vanskelig å finne på nettet.

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

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



**RAMEEN
SHEIKH**
Rådgiver
rameen@ytf.no



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



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



**MARIUS
TRÆLAND**
Forhandlingssjef
og advokat
marius@ytf.no



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



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

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



**ADRIAN
PRACON**
Kommunikasjons-
sjef
934 04 436
adrian@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



FELLES LØFT!

Bussjåfører i resten av Europa har akkurat like kollisjonssvake busser som hos oss. De er akkurat like ubeskyttet som vi er i Norge. Det er et globalt problem. Derfor er det ubetinget positivt at hele bransjen setter søkelys på temaet, drar i samme retning og løfter saken til et europeisk nivå.

Den 10. oktober var et samlet buss-Norge i Brussel for å rette oppmerksomheten mot trafikksikkerhet generelt og den dårlige kollisjonssikkerheten i bussene spesielt. Arbeidsgiverne, oppdragsgiverne, Ruter og sentrale myndigheter med samferdselsministeren i spissen var der. Fra fagforeningene stilte alle fire bussforbund. Enigheten er brei om at den beste løsningen er felles-europeiske regler.

Rapport fra TØI

I forkant av sikkerhetsseminaret utarbeidet TØI en rapport på oppdrag fra Kollektivtrafikkforeningen. Rapporten, som ble presentert på seminaret, har fire hovedanbefalinger og tolv anbefalinger totalt, graderte etter hvor god effekt de enkelte tiltakene forventes å ha. De fire hovedforslagene, som forventes å gi best resultat, er:

- 1) Flåtestyringssystemer for å legge til rette for myk kjørestil,
- 2) Sikkerhetskulturtiltak,
- 3) Sikkerhets- og styringssystemer,
- 4) Kollisjonsvern for bussjåfører.

Jeg ville ønsket at fysisk kollisjonssikkerhet sto øverst på lista. Det er godt mulig at prioriteringsrekkefølgen i rapporten lar seg forklare vitenskapelig, men jeg stiller meg likevel undrende til rekkefølgen. Fysisk kollisjonssikkerhet burde vært nr. 1 og sikkerhetskulturtiltak nr. 2. Der er hovedutfordringene i bransjen størst, og der er det mest å oppnå.

Overvåke og forstyrre?

Det er flere utfordringer med at flåtestyringssystemer, systemer som skal «overvåke» eller kartlegge sjåførene og deres adferd, får høyest score i rapporten. For det første er det utfordringer

med GDPR og personvern. Bussjåfører er allerede antakelig den mest overvåkede yrkesgruppen i Norge. Vi trenger ikke flere systemer som overvåker oss.

Og som forstyrrer oss. Det blir stadig flere skjermer og systemer og varslinger med lyd, lys og vibrasjoner som forstyrrer sjåførens konsentrasjon og tar bort oppmerksomheten fra trafikken foran og rundt bussen. Trygg Trafikk, SINTEF og Nord Universitet har gjennomført et pilotprosjekt på skjermbruk og hvor mye oppmerksomhet det stjeler i personbiler, og der er det kun én skjerm. Resultatet er ikke offentliggjort enda, men noen eksempler ble presentert under Arendalsuka. I de verste tilfellene stirret bilføreren på skjermen omkring 60 prosent av tiden.

Kvalitet og praksis

Dessuten er systemene for dårlige, de skiller ikke mellom tøffe og rolige ruter, de skiller ikke mellom ruter med god og dårlig kjøre- og reguleringsstid, de skiller ikke mellom god og dårlig kjørestil hos sjåførene. Veldig få av oss bremser hardt fordi vi har lyst. Vi gjør det fordi vi prøver å unngå uhell eller farlige situasjoner. Dette er ønsket trafikksikker oppførsel, men gir likevel sjåføren dårlig score.

I tillegg har selskapene forskjellige systemer og praktiserer bruken av systemene forskjellig. Noen gjør det på en slik måte at sjåførene blir skeptiske til å bruke systemet. Måten dette følges opp på, og om det brukes med eller mot sjåførene, vil være avgjørende for om innføring av slike systemer blir vellykket eller ikke.

Hold trykket oppe

Mye tyder nå på at det kommer et UNECE-regulativ for busser neste år. Dessverre ser det ut til at kun aktive systemer – som flåtestyring – blir kra-

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

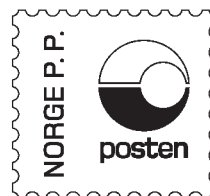


vet, noe som vil være uheldig dersom det blir en hvilepute for bussprodusenter, myndigheter, oppdragsgivere og arbeidsgivere. Da kan de påberope seg at de oppfyller internasjonale krav, men i verste fall kan det nye direktivet redusere trafikksikkerheten hvis det ikke blir praktisert på en god nok måte.

Arrangementet i Brussel er bare et startskudd. Selv om det forhåpentligvis bidrar til større oppmerksomhet, får det ingen umiddelbar effekt på kollisjonssikkerheten til nye busser. Bussene kommer til å være like kollisjonssvake neste år og kanskje året etter. Hvis alle de norske organisasjonene får sine respektive europeiske kontakter til å pushe saken øverst på agendaen, kan det hende at vi får snøballen til å begynne å rulle. Derfor er det viktig at vi fra norsk hold holder trykket på fysisk kollisjonssikkerhet oppe. Slik at flere bussjåfører slipper å dø på jobb.

Her finner du TØI-rapporten: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=76323>

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

SMALERE VEIER

Du har vel hørt det?

Regjeringen vil at det skal bygges smalere veier.

De nye motorveiene er for brede. De er jo også altfor lange. Det er så kjedelig at vi holder på å sovne. Hadde det ikke vært for at vi kunne kjøre i høy hastighet hadde Ole Lukkøye overtatt rattet.

Regjeringen mener de nye motorveiene er for brede. De er så brede at du kan kjøre to lastebiler i hvert felt uten å være redd for at speilet skal ryke. Det er også en vegskulder som er så bred at det er mulig å ta et oljeskift der, uten å stoppe trafikken. Du forstår det vel du også, her Kvartbas, at veiene våre er for brede. Vi har ikke råd til å ha så brede veger.

Regjeringen mener vi bygger veger der vi skulle dyrket poteter. I tillegg lager vi diesel av oljevekstene som vokser på naboåkeren. Nå har Regjeringen strammet livreima på Moder Norge.

Det er også bygget døgnhvileplasser hvor trailer-folket kan fråtse i forskjellige matretter på grillen på bensinstasjonen.

Maken til sløseri!

Det holder ikke å bare bygge smalere veier, herr Kvartbas. Om vi skal redde verdens befolkning må vi frese opp igjen halve motorveien gjennom stangebygda. Gårdbrukerne må få dyrke sine kålhoder og knoller. Vi må også frese opp igjen halve motorveien som er bygd mellom Oslo og Kristiansand.

Så Kvartbasen lurer på hvordan vi skal klare å avvikle trafikken?

Du har vel hørt uttrykket: Heller brødløs enn rådløs?

Løsningen er så enkel at vi ikke har kommet på den. Den har vært der hele tiden, men vi har ikke sett den. Vi har rett og slett hatt det for travelt. Vi har ikke hatt klare tanker. Stresset og jaget etter penger, og enda mer penger har ropt ørene våre fulle.

«Vi skal innføre envegs-kjøring på alle de store gjennomfartsveiene. Da trenger vi bare halve veien.»

Vårt land er skapt for denne løsningen. Vi skal være foregangslandet for denne måten å løse problemet på.

Vi er ikke rådløse.

Kunne Gladiola være så snill å presentere den geniale løsningen?

Vi skal innføre envegskjøring på alle de store gjennomfartsveiene. Da trenger vi bare halve veien.

Du kan kjøre fra Bergen til Oslo på mandag, onsdag og fredag. Du kan kjøre tilbake på tirsdag, torsdag og lørdag. På søndag skal det bare være syklistene på vegen.

Tenkt så genialt!

Vi kjører fra Bergen til Oslo over Hardangervidda på mandag og tilbake på tirsdag. Det er en ordning som er skapt for norsk langtransport. Vi møter ingen, og vi trenger bare halve veien. Om du har det så travelt at du må kjøre tilbake samme dag kan du velge Filefjell eller Haukeli, for de har envegskjøring på andre dager.

Det er også bygd store døgnhvileplasser som må dyrkes opp igjen. Her kan sjåførene dyrke sin egen middagsmat og slå leir ved bålet.

Vi sender røyksignal når det er klart.

God framtid!

Gladiola