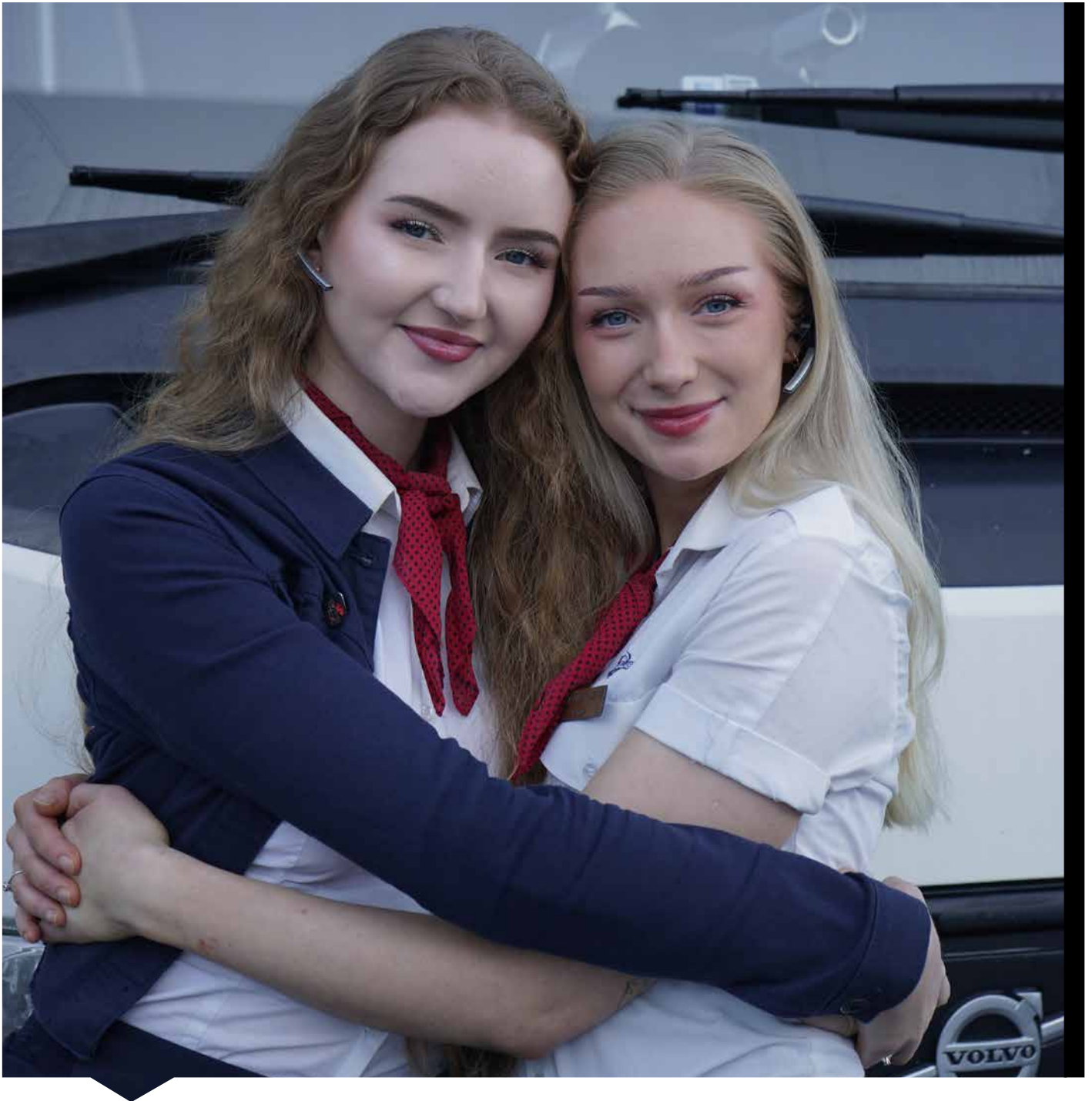


YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

06/2023



SØSTERSKAP I SÆRKLASSE

S 28


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



JEG SKREV I YRKESTRAFIKK
#4 OM «DEN MENNESKELIGE
FAKTOREN», VIKTIGHETEN AV
PERSONLIG SERVICE. DENNE
GANGEN VIL JEG SKRIVE OM DEN
UMENNESKELIGE FAKTOREN.

Den umenneskelige faktoren i vår bransje presenteres gjerne som «førerassistanse». Her finnes en hel familie, fra cruisekontroll, fjernlyskontroll og ryggekamera, til parkeringsassistent, bremseassistent og overvåking av at du holder deg våken. Nyttige verktøy, mange av disse. Andre er mest forstyrrende.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

DEN UMENNESKELIGE FAKTOREN

Men, som dere kan lese mer om i dette bladet, er den strategiske iveren IKKE førerassistanse, men «førererstating». En våt drøm virker å være at en enkeltperson sitter foran en dataskjerm og styrer en hel flåte med ubemannede kjøretøy.

Quo vadis?

Å spå om framtida er vanskelig, særlig når endringene skjer med så stor hastighet og kraft som i dag. Vi ser allerede i dag ubetjente kjøretøy. Ubemannet rangering av busser i depoter og godskonvoier nattetid er nærliggende. Veien fram til ubemannede kjøretøy i snøstorm på dårlige norske fylkesveier, er nok atskillig lengre.

Om dette er ønskelig. For hvordan ønsker vi at framtida skal være? Er alle tekniske nyvinninger av det gode? Er det bare å kjøre på uten reserverasjoner? Den strategiske diskusjonen rundt slike spørsmål virker ofte mangelfull eller direkte fraværende. Mange eksempler finnes på en overentusiasme for at alle slags duppeditter er nærmest en naturlov.

Isolasjon gir lidelse

En historie som verserer på sosiale medier, er om den gamle mannen som hver uke går i banken for å betale regningene sine. «Hvorfor bruker du ikke bare nettbanken?», spør sønnen. Da svarer den gamle at han søker den menneskelige kontakten på turen, hos bankfunksjonæren, i kiosken på hjørnet og hos damen på bakeriet der han kjøper ferske rundstykker –

en liten rutine, et fellesskap til glede og trygghet.

Historien maner til ettertanke. Hva slags samfunn ønsker vi? Ønsker vi at alt skal være automatisk og «lettvinnt»? Eller trenger vi hverandre i form av service og tjenester? Er ikke en lærdom fra pandemien at sosial isolasjon fører til psykiske lidelser?

Det magiske smilet

Kanskje er dette nostalgiske tanker fra en gammel mann i ferd med å gå ut på dato. Dessuten er det påvirket av en nylig reise til India. Der var det ansatte overalt, de klatret nesten oppå hverandre i iveren etter å yte service. India er et fattig land og lønningene lave. Men smilene folkene der leverte, gikk rett i hjertet. Slike smil får du aldri fra en automat.

Nok om det. Fellesskapet gjennom fagorganisering blir uansett bare viktigere. Jeg benytter anledningen til å ønske alle leserne en fredfull jul og et løfterikt nytt år!

Arne

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste fem årenes utgaver finner du her:

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

Også flere av hjemmesidene til lokale YTF-avdelinger har egne arkiver, blant annet avdeling 1 og avdeling 2.





Døgnhvilesurr i Bodø	4
Barnslig i Finnmark	6
Nordnorsk julieventyr	8
Yrkessjåførenes fremtid	10
Europa informeres	12
Null fysisk førersikkerhet	14
Skikkelig bra!	16
Kampen om batteriene	19
Arbeidstaker i juletiden	24
Årsmøtetid	26
Søsterskap i særklasse	28
Bergenstrikken ruller igjen!	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 transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter.

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

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



Fagpressen

DØGNHVILE- SURR I BODØ

HVORDAN FORSTÅ ET SKILT? HVORDAN TOLKE ET PIKTOGRAM? OG HVORDAN STAGGE
IVRIGE PARKERINGSVAKTER? DET SKAL IKKE ALLTID VÆRE LETT Å KJØRE LASTEBIL.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

ASBJØRN SOLLI

- Den 15. august parkerte jeg på den eneste døgnhvileplassen i Bodø. Her er det totalt ni plasser for vogntog til disposisjon. Jeg oppfatter det slik at man også kan parkere en lastebil uten slepevogn på disse plassene. Det kan man tydeligvis ikke, sier tankbilsjåfør og YTF-medlem Asbjørn Solli, som opplevde at et brev etterpå ble sendt til arbeidsgiveren hans, med følgende tekst:

«Feilparkering på plass reservert for vogntog. Tirsdag 15. august cirka kl.18:30 ble det observert at ZAXXXXX (Volvo lastebil) stod ulovlig parkert i på kaiområdet i Bodø. Lastebilen stod parkert på et område som tydelig er skiltet med PARKERING RESERVERT FOR VOGNTOG! Vi kunne ha skrevet en kontrollsanksjon på kr. 660,-, men vi velger i dette tilfellet å gi en advarsel, og håper at det kan medføre at lastebilen ikke blir feilparkert flere ganger på dette stedet.»

Ikke spesielt miljøvennlig

I brevet var et foto av tankbilen til Solli og et annet foto av et soneparkerings-skilt med et piktogram av en lastebil med tilhenger.

- Dette er jo helt tulle, mener Solli. – Man kommer for eksempel til Fauske med vogntog og lossere hele innholdet i tilhengeren, før man reiser videre til Bodø med innholdet i selve bilen. Men for at man skal få benytte den oppmerkede parkeringsplassen for vogntog, må man altså slepe med seg en tom tilhenger 12 mil tur-retur bare for å kunne parkere lovlig.

Plasser for døgnhvile

Han viser til behovet for å ha døgnhvileplasser for å ta døgnhvile eller redusert ukehvile, noe som gjelder alle sjåførere som har behov for å ta lovpålagt døgnhvile.

- Om man har påkoblet slepevogn eller ikke så er man vel underlagt de samme bestemmelsene? Skal man være pirkete, så er underskiltet slik utformet at heller ikke semier kan parkere her, da det er tydelig merket med lastebil påkoblet slepevogn.

Statens Vegvesen beskriver en «Døgnhvileplass» som et sted der man kan ta 45 minutters pause, 11 timers døgnhvile eller redusert ukehvile med inntil 45 timer. Den aktuelle parkeringsplassen er imidlertid merket med et forbudsskilt for parkering over 24 timer. Forvirringen blir ikke mindre når man vet at det normalt blant annet står utenlandske bobiler på plassen, som alltid får stå i fred for parkeringsvaktene fra Bodø kommune.

Under revisjon

Spørsmålet blir da: Er dette virkelig å regne som en døgnhvileplass? Absolutt, ifølge Vegvesenets egen nettside: «Rv. 80 Bodø havn, Nordland, 9 plasser» står på oversikten over døgnhvileplasser for tungtransport i Norge.

Svein Roger Skoglund, leder for YTF region Nordland, tok opp saken med Statens Vegvesen og fikk svar fra rådgiver Sissel Carlsen Tverli, Transport nord, transportforvaltning Nordland. Hun forklarte at skiltingen av døgnhvileplasser er under revisjon.

- Vi har døgnhvileplasser over hele landet. Skal få avklart hvilken skilting

«Skal man være pirkete, så er under-skiltet slik utformet at heller ikke semier kan parkere her, da det er tydelig merket med lastebil påkoblet slepevogn»



Det aktuelle skiltet. Foto i brevet til Asbjørn Solli fra Bodø kommune, Vei og Trafikk.

plassene skal ha med symbol, tid med mer før vi gjør eventuelle endringer, skriver Tverli og legger til:

- I påvente av nærmere avklaring har jeg bedt parkeringsenheten i Bodø kommune om at de ikke håndhever parkering av lastebiler på døgnhvileplassen i Bodø havn. Har fått bekrefte at de ikke vil gjøre det.

Per november kan det se ut som om



Utenlandske bobiler er tydeligvis greit på Døgnhvileplassen i Bodø. Men altså ikke en singel lastebil.

det mest aktuelle forslaget er å fortsette å benytte dagens vogntogsymbol. Rådgiveren lover å prøve å finne ut mer med hensyn på tid og håndheving, og gi tilbakemelding til Svein Roger Skoglund.

Klare regler, men...

Egentlig en merkelig sak, der problemet tydeligvis ligger i skiltingen, mens reglene for døgnhvileplasser burde være krystallklare. YTFs regionleder

for gods og logistikk Jan Arne Laberget har fasiten:

- Døgnhvileplasser er for deg som er pålagt døgnhvile, uansett om du kjører med eller uten henger eller tralle. Å parkere henger eller tralle uten trekkvogn er i utgangspunktet ikke tillatt på en døgnhvileplass. Campingbiler er heller ikke tillatt.

Kan dette være så innmari vanskelig?

BARNSLIG I FINNMARK

«VAR DET INGEN VOKSNE HJEMME HER?» SPØR TRUDE SANDE, NESTLEDER I YRKESTRAFIKKFORBUNDET I FORBINDELSE MED INNFØRINGEN AV NYE ANBUD I LANDETS NORDLIGSTE FYLKE. DET ER DEN SENTRALE LEDELSEN I DET TAPENDE KONSERNET BOREAL SOM HUN MENER FRAMSTÅR SOM DÅRLIG TAPER OG SOM TOTALT HAR MISFORSTÅTT ANSVARET OG ROLLEN SOM ARBEIDSGIVER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det nye anbudet i Finnmark trådte i kraft 1. oktober. Fylket ble delt inn i tre områder; Øst-, Midt- og Vest-Finnmark, og kontraktene ble vunnet av tre forskjellige busselskap. I Øst, som inkluderer region- og ekspressbuss samt bybuss i Vadsø og Kirkenes, vil Boreal fortsatt drifte rutene. Connect vant Vest-Finnmark, med Alta, Kautokeino og Loppa; mens Tide opererer Midt-anbudet, som inkluderer bybussene i Hammerfest og Nordkapp.

Kjørte bare på

To nykommere – Connect og Tide – vant altså hvert sitt område, noe som selvfølgelig er en utfordring å gjennomføre, en utfordring fylket virker å ha undervurdert.

- Fylket kjørte bare på. Bussene ble ikke levert når de skulle, infrastrukturen var ikke klar, heller ikke verksted- og vaskehaller eller kontorer og

oppholdsrom, forteller Fred O. Nibe, som er YTFs lokale avdelingsleder i Finnmark.

- Fylkeskommunen synes å ha blitt overveldet over arbeidsmengden i den prosessen de satte i gang. Blant annet hadde bussanlegg som skulle vært på plass til anbudsoppstart 1. oktober knapt forlatt arkitektkontorene. Fylket måtte derfor ut på bygda for å finne provisoriske løsninger, supplerer Trude Sande.

Kjeeper i hjulene

En stor del av forklaringen finnes i en full konflikt mellom fylket og Boreal, som tidligere kjørte i hele Finnmark, men nå hadde tapt to av tre områder. En ting var at konkurranseresultatet ble bestridt av Boreal, som brakte saken inn for rettsvesenet. Dette er langt fra det første rettslige oppgjøret mellom partene, men resultatet ble uansett at gjennomføringen ble forsinket, noe som gjorde at tida for å bestille busser og annet materiell ble altfor knapp.

- Langt verre var at Boreal gjorde sitt

beste for å stikke kjepper i hjulene for oppstarten, blant annet ved å nekte tilgang til kontorlokaler før midnatt på selve oppstartdagen. Det ble mye som skulle utføres på noen få timer før bussene rullet ut en søndag morgen, forteller Fred O. Nibe.

Dårlig taper

- Bussmateriell som Boreal hadde til overs, ble også nektet brukt av de som overtok kjøringen. Sjåførene kunne brukt de samme bussene på søndagen som de parkerte lørdagen. Nå ble de henvist til midlertidig materiell som det nye selskapet skaffet til veie, som de måtte læres opp i på nytt. Dette er bare et eksempel på en lang og broket historie, opplyser Trude Sande, som presiserer at lokal ledelse, tillitsvalgte og verneombud har samarbeidet svært godt.

- Det er sentral ledelse i Boreal-konsernet som totalt har misforstått ansvaret og rollen som arbeidsgiver. YTF ser på en slik oppførsel som uprofesjonell, uansvarlig og direkte barnslig. Det er aldri hyggelig å tape en kontrakt, men en skal ikke framstå

«Bussene ble ikke levert når de skulle, infrastrukturen var ikke klar, heller ikke verksted- og vaskehaller eller kontorer og oppholdsrom»

som en dårlig taper. Det er sjåførene og lokalt administrativt ansatte, som trofast har tjent en arbeidsgiver i mange år dette i første rekke har gått ut over, de ble gislene i denne krangelen. Det ble litt av en avskjedshilsen, sukker YTFs nestleder Trude Sande.

«Godt samarbeid»

- Bakgrunnen for at fylkeskommunen ønsket en tredeling av anbudet var et ønske om større mulighet for konkurranse, samt gjøre det mulig for flere å levere tilbud når kontraktene er mindre i omfang. Dette var ikke forsøk på hevn mot tidligere operatør. Angående påstander om sabotasje eller trenering har jeg ingen kommentar til det. Det må Boreal eventuelt svare på, sier fylkesråd for samferdsel Agnete Masternes Hanssen i Troms og Finnmark fylkeskommune.

- Vi forholder oss til lover og regelverk for offentlige anbud. Vi har et godt samarbeid med Troms og Finnmark fylkeskommune, og har hatt en god dialog gjennom denne prosessen, betyr på sin side Jon Kristian Fadnes, kommunikasjonsansvarlig i Boreal.



Striden i Finnmark sto blant annet om bybusskjøringen i Hammerfest.



Verksted- og vaskehaller var ikke klare til gjennomføringen av det nye anbudet.



Boreal gjorde sitt beste for å stikke kjepper i hjulene for oppstarten, forteller Fred O. Nibe, YTFs avdelingsleder i Finnmark.



Var det ingen voksne hjemme her? spør nestleder Trude Sande i Yrkestrafikkforbundet.

NORDNORSK JULIEVENTYR

NÅR VI NÅ GÅR INN I JULETIDEN, BRINGER VI TIL GLEDE FOR ALLE ET LITE JULIEVENTYR, SOM HANDLER OM HVORDAN GODSSJÅFØRER I NORD-NORGE FIKK BEHOLDE DE FAGLIGE RETTIGHETENE SINE. SUKSESSFAKTORENE VAR ORGANISERING, TILLITSVALGTE, AVTALER OG SAMARBEID PÅ VERS AV FORBUNDSGRENSENE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det skjedde i lyse vårdager at to tidligere konkurrenter slo seg sammen for å etablere et slagkraftig logistikk-selskap i Nord-Norge. Det ene var SB Transport AS, et hundre prosent eid datterselskap av Salten Gruppen, en nordnorsk veteran etablert tilbake i 1937 som et rutebilselskap under navnet Saltens Bilruter. Partneren var atskillig yngre, Svenns Transport AS startet opp i 2002.

Fusjonen ble foretatt ved at Salten Gruppen overtok 53 prosent av aksjene hos Svenns, som beholdt navnet på det nye forente selskapet, men som i slutten av april var å regne som opp-tatt i Salten Gruppen.

Dårligere vilkår?

Nye Svenns Transport ville ha 45

ansatte, som alle ble ønsket med videre. Selskapet bedyret at de også i fremtiden ville være en god og trygg arbeidsplass. Bedriften var innstilt på å gjennomføre en virksomhets-overdragelse som sikret at de ansatte beholdt sine lønnsbetingelser og ble overført til det overtakende selskapets pensjonsavtale. Problemet var at de signaliserte at de ikke ønsket å videreføre den eksisterende tariffavtalen. Svenns Transport hadde i motsetning til SB Transport heller ikke AFP-ordning, men ifølge ledelsen «bedre vilkår knyttet til ordinær tjenestepensjon».

Fagforeningene hadde imidlertid mistanke om at de nye betingelsene ville være dårligere enn de gamle, og ga sterkt uttrykk for at tariffavtalen og AFP-ordningen måtte videreføres. Siden de ansatte var organisert både i Yrkestrafikkforbundet og Fellesforbundet, ble det opprettet et nært samarbeid disse imellom, både lokalt og sentralt.

Ullen situasjon

Den 23. mai ble det avholdt et informasjonsmøte for de ansatte ved SB Transport i Bodø. Der ble de ansatte oppfordret til ikke å signere noen ny arbeidsavtale, da gammel avtale følger med over med henvisning til Arbeidsmiljølovens §16-2 som slår fast at «Tidligere arbeidsgivers rettigheter og plikter som følger av arbeidsavtale eller arbeidsforhold som foreligger på det tidspunkt overdragelsen finner sted, overføres til den nye arbeidsgiver.»

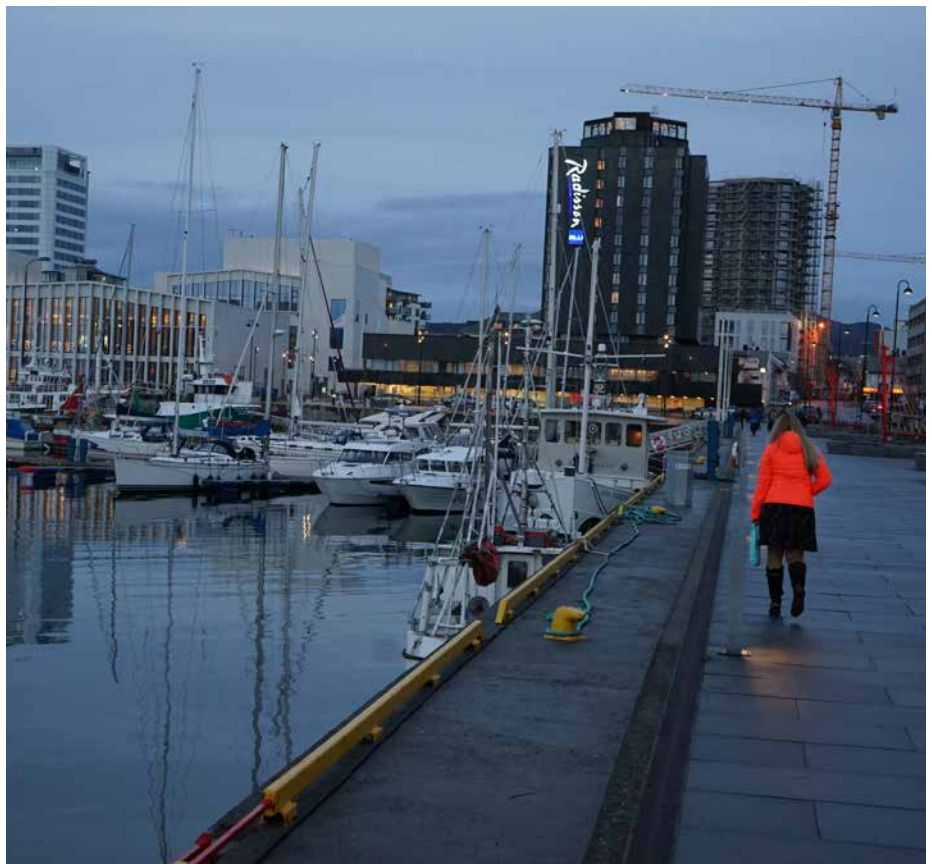
Fra et møte mellom administrerende direktør i Salten Gruppen Anders Mjaaland og hovedtillitsvalgte Marius Moe og YTFs Svein Roger Skoglund, ble det opplyst at alle ansatte som tar ut AFP innen to til tre år, skal fortsette å være ansatt i SB Transport inntil dette er på plass. Etter dette ville ledelsen at de ansatte ville bli overført til Svenns Transport og at ansettelsesforholdet i SB Transport opphører.

«Fagforeningene hadde imidlertid mistanke om at de nye betingelsene ville være dårligere enn de gamle, og ga sterkt uttrykk for at tariffavtalen og AFP-ordningen måtte videreføres»

Kravene godtas

Vel, i begynnelsen av juni ble et lite krigsråd avholdt mellom fagforbundene, som ble enige om at FF og YTF skulle sende et samtidig krav om videreføring av tariffavtalen i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen fra SB Transport til Svenn's Transport som ble gjennomført 1. juni. Avdelingen i FF opplyste at Svenn's Transport var medlem i arbeidsgiverorganisasjonen Norsk Lastebileier Forbund NLF. Dermed ble det også fra YTF framsett krav om tariffavtale for Svenn's Transport til NLF.

6. juli fikk fagforeningene en bekreftelse fra NLF om at «det innsendte tariffkravet overfor vårt medlem Svenn's Transport AS aksepteres». Non dager senere kom bekreftelsen fra AFP-ordningen: «Vi bekrefter at vi har registrert innmeldingen av Svenn's Transport AS med virkning fra 19. 06. 2023. Nevnte bedrift er bundet av Overenskomsten mellom NLF og YTF.» Og alle hjerter gledet seg!



Nei, vi skrev ikke «juleeventyr», men «julieventyr», en positiv historie som ender godt, noe å glede seg over i mørketida som ei lysende jakke i skumringens Bodø.

YRKES- SJÅFØRENE FREM-TID

I DEN PULSERENDE KYSTBYEN BODØ, NORD FOR POLARSIRKELEN, SAMLET ENGASJERTE YRKES-SJÅFØRER OG BRANSJELEDERE SEG FOR YRKESTRAFIKKFORBUNDETS REGIONMØTE I NORD OG NORDLAND. MED ET BAKTEPPE AV PÅGÅENDE STORM OG KRAFTIG VIND, VAR TEMAENE BRENNAKTUELLE: BUSSJÅFØRENE ARBEIDSVILKÅR OG SIKKERHET.

Tekst og foto:
ADRIAN PRACON

Regionleder Svein Roger Skoglund åpnet sammen med Tommy Wisth fra Bodø kommune samlingen med kraft og optimisme, og la grunnlaget for dypdykk i sektorens mest presserende utfordringer.

Forsiktig optimisme

Diskusjonene tok av da Nordlandsbuss' ledelse påpekte den kritiske mangelen på rekruttering til yrket. «Hvordan gjøre bussjåførjobben mer attraktiv?» var spørsmålet på alles lepper. Det var et klarere behov for handling, for nytenkning og for tiltak som både ivaretar dagens sjåfører og tiltrekker seg nye talenter.

Fylkesråd Joakim Sennesvik lot det ikke være tvil om at det nye byrådet

vil satse tungt på kollektivtrafikk og samferdsel. Med fokus på utdanning og kompetanseheving, skisserte han en fremtid hvor kollektivtrafikken er hjørnesteinen i regionens utvikling.

Fremtidsrettet

Et blick inn i fremtiden ble gitt under utflukten til det nye busstopet, hvor deltakerne fikk et innblikk i drift og de ansattes fasiliteter. Elektriske busser representerte innovasjon, men også utfordringer, spesielt i det tøffe nordiske vinterklimaet.

Etter en velfortjent lunsj, gikk denne referenten, YTFs kommunikasjons-sjef Adrian Pracon, på scenen med et lynkurs i kommunikasjon. «I et tett mediebilde, hvordan kan vi gjøre våre stemmer hørt?» var sentralt.

Linda Jæger forklarte betydningen av YTFs fagbrevkampanje, og hvordan

fagbrev potensielt kunne øke lønnsnivået for bussjåfører, noe som kan være nøkkelen til rekrutteringsutfordringen.

Sikkerhet på agendaen

Videre belyste Ole Moen hvordan økt skjermbruk er en voksende utfordring for sjåfører. Skoglund rundet av dagen med et dypdykk i kollisjonssikkerhet - et felt der det er et konstant behov for forbedring og innovasjon.

Kvelden ble avrundet med middag og underholdning på hotellet, hvor samhold og fellesskap ble feiret.

Søndagens årsmøter la grunnlaget for det kommende årets arbeid og initiativer, med fornyet energi og dedikasjon mot sikkerhet og bedre arbeidsforhold for regionens bussjåfører. Dette møtet var ikke bare en samling, men et springbrett mot en ny æra for yrkestrafikken i Nord-Norge.

«Hvordan gjøre bussjåførjobben mer attraktiv?» var spørsmålet på alles lepper. Det var et klarere behov for handling, for nytenkning og for tiltak som både ivaretar dagens sjåførere og tiltrekker seg nye talenter.



Over: Mange kjente ansikter fra regionene Nord og Nordland, representanter for bussjåførere som geografisk dekker halve Norge.

Til høyre: Regionleder Nord, Fred Nibe og regionleder Nordland, Svein Roger Skoglund står sammen på talerstolen.



EUROPA INFORMERES

FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES PRESENTERTE NYLIG EN RAPPORT OM KOLLISJONSSIKKERHET PÅ ET SOSIAL DIALOG-MØTE I REGI AV EU I BRÜSSEL. PÅ MØTET DELTOK REPRESENTANTER FRA EU-KOMMISJONEN, ETF, IRU, ARBEIDSTAKERORGANISASJONER OG ARBEIDSGIVERORGANISASJONER. PRESENTASJONEN VAR UTARBEIDET SAMMEN MED DAG EINAR SIVERTSEN FRA FELLESFORBUNDET.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
LINDA JÆGER

Yrkestrafikkforbundet har arbeidet for å bedre den fysiske kollisjonssikringen av bussførere siden 2016: Saken går i korte trekk ut på at sjåførene i moderne busser, i motsetning til i tidligere tider, sitter i «glass og ramme» uten beskyttelse ved kollisjoner. Dette har ført til flere stygge ulykker som ikke ville skjedd om bussførerne hadde hatt den samme beskyttelse som i personbiler eller lastebiler. En tilstand som er uakseptabel.

Seminaret på Busworld

En milepæl i arbeidet var den store sikkerhetskonferansen som YTF arrangerte i Bodø i november 2021, som i praksis forente hele den norske

bussbransjen om at situasjonen var uholdbar og at noe må gjøres. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård ga i sin hilsning til Bodø-konferansen uttrykk for nødvendigheten av å få på plass internasjonale krav.

Neste store milepæl var seminaret om sjåfører og trafikksikkerhet som ble arrangert på verdens største bussmesse «Busworld» i oktober i år, og som vi skrev om i forrige utgave av Yrkestrafikk. Til stede var et femtital representanter fra en samlet norsk bussbransje, og TØI presenterte en forskningsrapport om sjåfør- og trafikksikkerhet i Europa.

Medarrangør var Busworld Foundation, som representerer bussbransjen internasjonalt. Den tar høyde for å være en plattform der alle interessenter og beslutningstakere møtes for å diskutere, lære og utvikle seg. Gjennom Busworld Foundation ble budskapet spredt til kollektivselskap og bussprodusenter over hele verden.

Europeisk fagbevegelse

En annen viktig samarbeidspartner var Den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF, der representanten Guy Van Huftte, selv bussfører, innledet på seminaret. Dagen etter besøkte en delegasjon fra YTF, med bussførerne i forbundets sikkerhetsgruppe i spissen ETF, og presenterte grundig det norske synet for Conor Farrell, som arbeider spesielt med kollektivtrafikkspørsmål.

YTFs forbundsleder Jim Klungnes og Dag Einar Sivertsen fra Fellesforbundet er nå invitert til å holde et innlegg om teamet på neste møte i ETFs veitransportseksjon, som samler tilknyttede fagforeninger innen veitransport fra mer enn 30 land.

EUs sosiale dialog

I slutten av november fikk altså Klungnes og Sivertsen anledning til å informere om nødvendigheten av kollisjonssikkerheten på et såkalt Sosial Dialog-møte i regi av EU i Brussel. Eu-

«YTFs forbundsleder Jim Klungnes og Dag Einar Sivertsen fra Fellesforbundet er nå invitert til å holde et innlegg om teamet på neste møte i ETFs veitransportseksjon, som samler tilknyttede fagforeninger innen veitransport fra mer enn 30 land.»

ropakommisjonen har den senere tid tatt til orde for å styrke dialogen med arbeidslivets parter i Europa gjennom denne typen dialogmøter.

På møtet deltok følgelig også representanter for Europakommisjonen og IRU – International Road Transport Union, som er verdens transportorganisasjon. IRU representerer hele industrien; busser, turbiler, lastebiler og taxi, og målbærer mer enn 3,5 millioner selskaper innen mobilitet og logistikk i mer enn hundre land i verden. IRU responderte også at temaet var interessant og at de ville se nærmere på problemet.

Dermed burde både arbeidstaker-, arbeidsgiverorganisasjonene og EUs myndigheter være tydelig informert over den manglende sikringen av bussjåfører.

At EU trenger denne formen for innsikt, kan dere bla om til neste side for å få et tydelig eksempel på.



YTFs forbundsleder Jim Klungnes, omtrent midt i bildet, fikk anledning til å informere både myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakere i Europa om kollisjonssikkerhet for bussførere.



YTF og Fellesforbundet står sammen i arbeidet for bedre kollisjonssikkerhet.

NYE EU-REGLER:

NULL FYSISK FØRERSIKKERHET

SOMMEREN 2024 VIL EUS NYE SIKKERHETSREGLER GJELDER ALLE NYE KJØRETØY, OGSÅ BUSSE. MEN FYSISK KOLLISJONSSIKKERHET FOR BUSSJÅFØRER ER IKKE TATT MED, SNARERE TVERT IMOT KAN VI SI.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Et femtitalls representanter fra norsk bussbransje, med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i spissen, møttes på «Busworld» i Brussel 10. oktober blant annet for å sikre en europeisk standard for akseptabel kollisjonssikkerhet for bussførere. Dette var en viktig milepæl.

Likevel registrerte vi at for bussprodusentene var en ganske annen standard lengst fremme i pannebrasken. Det dreier seg om EUs General Safety Regulation (EGSR) som innføres på alle nye kjøretøy fra og med 7. juli neste år, og som det derfor hastet med for fabrikantene å få på plass.

Vekk med førerne

EGSR innfører altså en rekke obligatoriske avanserte førerassistan-

sesystemer med et uttrykt mål om å «forbedre trafikksikkerheten og etablere det juridiske rammeverket for godkjenning av automatiserte og fullstendig førerløse kjøretøy i EU». Allerede her slippes katta ut av sekken: Førerne er ikke med i kabalen, de skal nemlig vekk.

En annen formulering gnir det enda dypere inn: «De nye sikkerhetstiltakene vil bidra til å bedre beskytte passasjerer, fotgjengere og syklister over hele EU.» Altså skal ingen førere beskyttes. Noe som enda en gang understreker betydningen av den norske delegasjonens budskap i Brussel. Det er nemlig ikke sånn at bussførere forsvinner over natta. Det vil i beste (?) fall ta mange år. I mellomtiden må de sikres mot kollisjoner.

Glass og ramme

En åpenbar mistanke er at beslutningstakerne i EU har som utgangspunkt at sjåfører allerede er godt sikret. Det gjelder jo i stor grad både

privatbilister og lastebilsjåfører. De har også standarder og gjeldende sikkerhetsregler. Men det har altså ikke bussjåfører, som fortsatt i stor grad sitter ubeskyttet i «glass og ramme». Noe selvfølgelig også bussprodusentene er klar over. Men disse må først og fremst konsentrere seg om å få på plass EU-reglene.

Som kjent finnes to type sikkerhetsregler: Aktive og passive. Hva vi i YTF er mest opptatt av er de passive, altså et fysisk kollisjonsvern i form av blant annet forsterkninger rundt førerplass, altså noe som verner føreren om ulykken først er ute. De aktive tiltakene er der for å hindre at ulykker skal skje, noe som selvfølgelig i hovedsak er bra, for all del.

Livsfjern teori

Men utgangspunktet virker å være at det menneskelige element utelukkende er en risiko: «Reglene adresserte behovet for å forbedre kjøretøy- og trafikksikkerheten, gitt at studier har

«Allerede her slippes katta ut av sekken: Førerne er ikke med i kabalen, de skal nemlig vekk»



En representant for spanske Irizar viser fram et snertent kamera som overvåker blindsonen mot syklister og fotgjengere.

vist at menneskelige feil anslås å spille en rolle i 95 prosent av ulykkene.» Ergo, tar du vekk menneskene, fjerner du også ulykkene.

For folk som tilbringer tiden foran en dataskjerm, og som et framtidsscenario, kan dette kanskje virke logisk. Men det er den samme logikken som går ut fra at du tror det kan gå bra å sette filippinske sjåførere som aldri har sett snø, bak rattet på et vogntog i folk og kulde i Nord-Norge. En erfaren og dyktig sjåfør skaper ikke ulykker, men forutser og hindrer at noe galt skjer. I enkelte tilfeller kan det også være fatalt om automatikk slår inn og overstyrer sjåføren.

Og om ulykken likevel skulle være ute, er sjåføren på pletten for å håndtere situasjonen som har oppstått, og som han eller hun er opplært til å mestre. Eller skal man ha en robot til å ta seg av slikt?



Solaris viser fram de nye sikkerhetsfunksjonene som blir obligatoriske på alle nye busser neste sommer.

Dette er de åtte nye obligatoriske sikkerhetsfunksjonene i EUs General Safety Regulation:

1. Nødstoppsignal som blinker og viser at kjøretøyet plutselig bremses kraftig
2. Dekktrykksystem som advarer føreren når et dekk har for høyt eller lavt trykk.
3. Blindsonesystem som advarer føreren om fotgjengere eller sykler ved siden av kjøretøyet.
4. Ryggekamera eller sensorer som viser om det er noe i veien bak kjøretøyet.
5. Frontinformasjon som advarer føreren om en mulig kollisjon med fotgjengere eller syklister som er i nærheten av blindsonen forover.
6. Alkolås, standard grensesnitt, slik at sjåfører over promillegrensa ikke får kjørt.
7. Advarsel hvis systemet mistenker at sjåføren ikke er helt våken og oppmerksom.
8. Fartsassistanse som advarer sjåføren mot å overskride fartsgrensen ved hjelp av kameraer og GPS-koblede kartdatabaser.

SKIKKELIG BRA!

50 TILLITSVALGTE DELTOK PÅ «YTF-KONFERANSEN 2023», DER YTF ØNSKET Å GI TILLITSVALGTE, SOM ELLERS IKKE PLEIDE Å VÆRE MED PÅ KURS ELLER SAMLINGER I FORBUNDET, ET PAR DAGER MED SOSIALT OG FAGLIG PÅFYLL. DET VAR GOD STEMNING OG MANGE POSITIVE TILBAKEMELDINGER UNDERVEIS.



Forbundsleder Jim Klungnes åpnet «YTF-konferansen 2023».

Tekst og foto:
SYNNE PERNILLE JAKOBSEN

Den 31. oktober til 1. november inviterte YTF til konferanse i Sandvika. Her kunne deltakerne nyte to dager med et bredt spekter av foredrag og sosialt samvær med andre tillitsvalgte.

- Vi er opptatt av å ta vare på alle våre tillitsvalgte, at de skal føle nærhet til organisasjonen. For en del tillitsvalgte kan det være flere år siden de deltok på noe sentralt. Vi mente at tiden var inne for å invitere disse på noe, og dermed ble ideen om YTF-konferansen skapt, sier generalsekretær i YTF, Linda Jæger.

Startskuddet ble satt med Jonas Bals' foredrag om fagforeningshistorie. Bals er forfatter og politisk rådgiver, og engasjerte salen med sitt innlegg. Han trakk de historiske linjene fra den spede fagforeningsstarten i Europa til dagens organiserte arbeidsliv. Dette var blant temaene som berørte mest, og som flere trakk frem som et høydepunkt. En deltaker fortalte at tårene kom etterpå, og at det ble tydelig hvor viktig tillitsvern og engasjement i fagforeninger er.

– Dette var skikkelig bra, og sterk kost.

Engasjerende om pensjon

Den første dagen snakket også YTFs advokat Josefine Wærstad om hvorfor det ofte er best å forsøke å løse saker

lokalt, og når det er hensiktsmessig å involvere den juridiske avdelingen i YTF. Deretter snakket sjefsøkonom i YS, Merete Onshus, om frontfagsmodellen, dens fordeler og ulemper.

Dagen ble avsluttet med et dypdykk i pensjon og hva man bør være obs på med Alexandra Plathe, jurist og leder for Formuesforvaltning Pensjonsrådgivning. Mange av deltakerne fortalte at de fikk seg noen åpenbaringer, og det manglet ikke på spørsmål til Plathe i pausene. Det er nok flere som tar en runde på egen pensjon etter foredraget.

Arbeidsgivers perspektiv

Neste dag startet med et innlegg om hvordan tillitsvalgte kan jobbe på en god måte – sett fra arbeidsgivers per-

«Mange av deltakerne fortalte at de fikk seg noen åpenbaringer»

ANNONSE

spektiv. Advokat i NHO Transport, Johannes Straume, sto for innlegget. Deretter innledet YTFs nestleder, Trude Sande, om viktigheten av rollen som tillitsvalgt. Hun tok salen med gjennom sin egen vei fra medlem til at hun i dag er nestleder i YTF, og hvorfor hun brenner for vervene sine.

For å si noe om tingenes tilstand i arbeidslivet anno 2023, var forsker Mari Ingelsrud invitert for å snakke om YS Arbeidslivsbarometer. Avslutningsvis presenterte YTFs kommunikasjons-sjef, Adrian Pracon, resultatene fra både turbussundersøkelsen og grenseundersøkelsen 2023.

Fornøyd gjeng

Målet med konferansen var å motivere og engasjere til videre tillitsvalgтарbeid, og gi alle to dager med påfyll. YTF-konferansen 2023 var den første av sitt slag i forbundet, og tilbakemeldingene underveis var gode. Kombinasjonen av informative og dyktige forelesere og muligheten til å møte andre tillitsvalgte, ble trukket frem som positivt.

- Vi opplevde at det var en fornøyd gjeng som reiste hjem fra konferansen, og er glade for de positive tilbakemeldingene vi har fått hittil. Vi håper og tror at vi har oppnådd det vi ønsket med konferansen, oppsummerer generalsekretær Linda Jæger.



For medlemmer som rammes av yrkesskader, yrkessykdom eller trafikkskader har YTF en samarbeidsavtale med advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig

Simonsen Vogt Wiig har mer enn 40 års erfaring innen personskadeerstatning, og følger opp hele saken overfor forsikringsselskap.

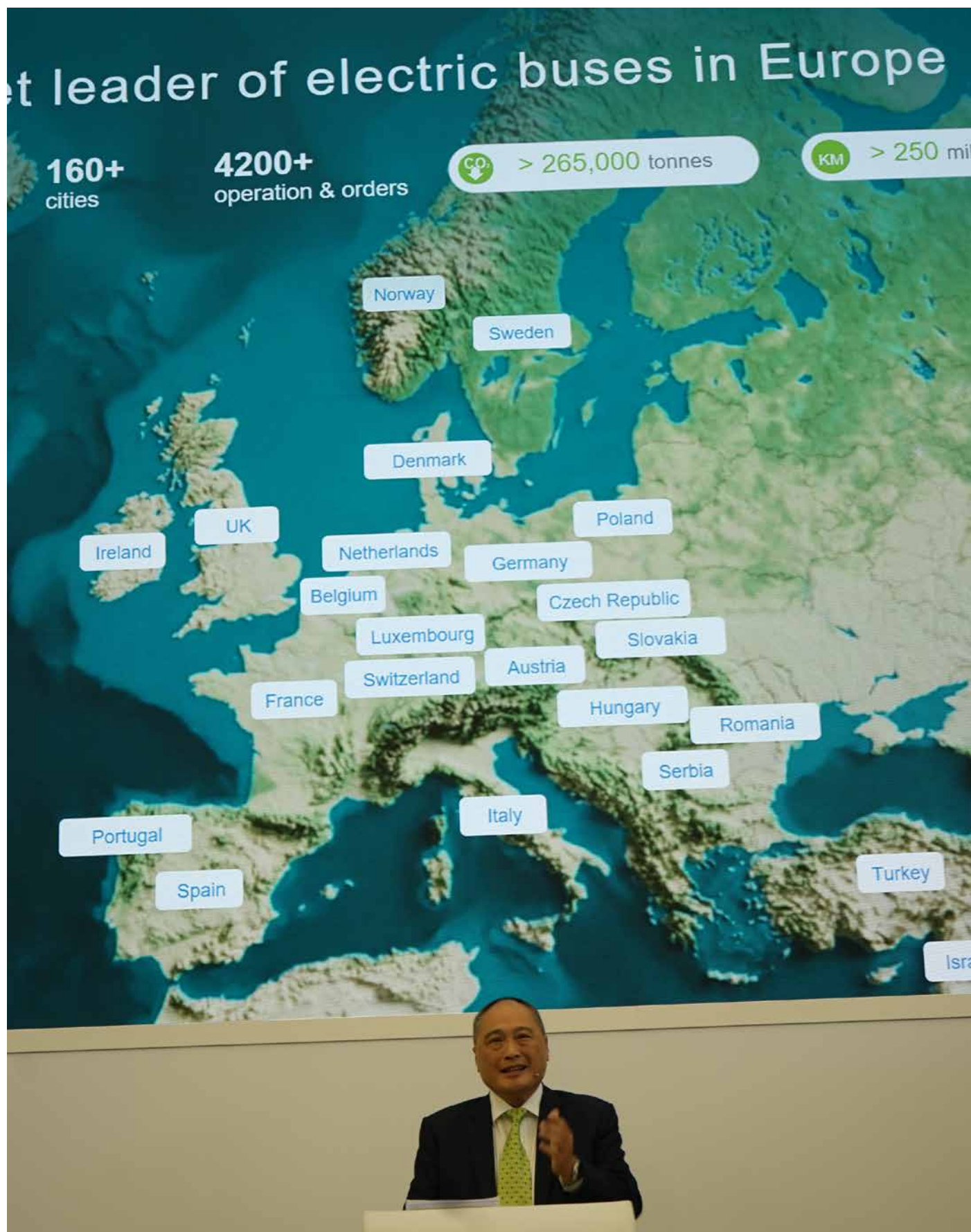
Kontakt:
E-post: ovi@svw.no • Tlf. 959 36 154

Mer om personskadetekniet i Simonsen Vogt Wiig kan du lese på:

www.personskadeadvokat.no

ELEKTRISKE BUSSE

Isbrand Ho fra BYD har vært med på bussmessa «Busworld» i mange år, og kan nå rulle med enorme markedsmuskler.



KAMPEN OM BATTERIENE

DET FORNØYDE FJESET PÅ FOTOET TIL VENSTRE TILHØRER ISBRAND HO, GENERAL-DIREKTØR FOR HANDEL MED KOMMERSIELLE KJØRETØY I EUROPA FRA DEN KINESISKE BILPRODUSENTEN BYD - «BUILD YOUR DREAMS». ISBRAND HAR ALL GRUNN TIL Å VÆRE TILFREDS: BYD ER MARKEDSLEDER I SALG AV ELEKTRISKE BUSSE I EUROPA, MED OVER 4200 ORDRER I MER ENN 160 BYER I 26 EUROPEISKE NASJONER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- BYD har en profitt på 1,4 milliarder dollar. Ikke inntekter, men profitt, hevder Marc Mültin, grunnlegger av mykvareresselskapet Switch, som arbeider spesielt med ladeløsninger for elektriske kjøretøy.

Mültin sier at resultatene er en følge av at kineserne startet en dedikert utvikling alt for mange år siden. Om ikke den øvrige bilbransjen henger med, vil de tradisjonelle produsentene gå under i løpet av dette tiåret.

- Det vil bli en massakre. Merk mine ord, advarer Mültin.

Kineserne har altså et formidabelt teknologisk forsprang, noe som gjør at for eksempel BYD har tiltrukket seg amerikanske investeringsguruer som Warren Buffet. Dette setter muligens norske batterifabrikkplaner i et mer-

kelig lys. Med norsk gasskompetanse, burde man kanskje heller satse på hydrogen?

Kinesisk slavelønn?

Utfordringene begrenser seg dessverre ikke «bare» til å være teknologisk i bakleksa. Kina har også et helt annet lønnsnivå man skal være rimelig produktiv for å konkurrere med. Representanter for kjente europeisk bussmerker fortalte Yrkestrafikk på «Busworld» i Brussel i oktober at de alle er i trøbbel fordi ingen kan hamle opp med kinesiske arbeideres utrolig mye lavere lønnsnivå.

Det er når det gjelder lønnsnivået at vi kommer fram til en svensk rapport som ble offentliggjort i sommer. Den hevder nemlig at det er stor risiko for at kinesiske elbusser og batterier produseres gjennom tvangsarbeid.

Svært høy risiko

Rapporten, som er utarbeidet av det ideelle svenske konsultentselskapet Globalworks, er bestilt av ETI (Etisk

Handelsinitiativ Sverige) i samarbeid med Sveriges største bussoperatører. Den peker blant annet på mulig tvang mot nasjonale minoriteter som uighurer og tibetanere. Også i kinesiskkontrollerte koboltgruver i Den demokratiske republikken Kongo er det ifølge rapporten stor sjanse for at det benyttes tvangsarbeid.

BYD startet opp som en ren batteriprodusent, og bygde kjøretøyene opp rundt disse. En annen kinesisk bussgjant, Yutong, med en årlig produksjon på 30 000 elbusser, produserer ikke selv sine egne batterier, men kjøper de fleste fra batteriprodusenten CATL. Sammen med BYD og Panasonic er CATL en av verdens største leverandører av ulike batterityper, og samarbeider med en rekke bilmerker, blant annet Tesla. Rapporten konkluderer med «svært høy risiko» for at både BYD og CATL benytter seg av tvangsarbeidskraft.

Vanskelig å dokumentere

Problemet er at påstandene i liten



«Rapporten konkluderer med «svært høy risiko» for at både BYD og CATL benytter seg av tvangsarbeidskraft»



grad lar seg dokumentere fullt ut, siden «informanter og etterforskere kan bli utsatt for trusler, represalier eller forfølgelse». Rapporten baserer seg derfor på informasjon publisert på nettet av myndigheter, aviser og selskap, og konsulentene forklarer at disse opplysningene må tolkes på bakgrunn av hva man vet fra før om tvangsarbeid fra vitner og andre typer lekkasjer.

Globalworks ser seg derfor nødt til å ta forbehold om at de ikke kan garantere riktigheten i dokumentene som er benyttet i studien. Ansvar må ligge på dem som måtte benytte seg av materialet, presiserer konsulentene. Likevel virker det som mange uten særlig forbehold tar rapporten som et bevis på at det er noe alvorlig galt med arbeidsforholdene i Kina.

Skjerpede lovkrav

Både BYD og Yutong er å se på norske veier. Kravene om å pålegge virksomheter å sjekke internasjonale storleverandører for å stanse, forebygge og begrense negative konsekvenser for menneskerettigheter og sikre anstendige arbeidsforhold, ble skjerpet betraktelig i Norge gjennom den såkalte «Åpenhetsloven», som ble vedtatt av Stortinget 1. juli i fjor.

Åpenhetslovens krav gjelder alle bedrifter med en årlig omsetning større enn 70 millioner kroner og skal sikre at allmennheten har tilgang til informasjon om hvordan virksomheter håndterer reelle og mulige negative konsekvenser som kan knyttes til virksomheten, enten direkte eller gjennom leverandørkjeder og forretningspartnere. Norske forhandlere av kinesiske busser kan dermed være omfattet av loven.

Etisk Handel

- Etter etableringen av åpenhetsloven, økende fokus fra våre kunder og våre kunders oppdragsgivere jobber YES-EU aktivt med å redusere risiko for negativ påvirkning på mennesker, klima og miljø i egen leverandørkjede, skriver administrasjonssjef Eirik Robert Christiansen i YES-EU (Yutong Eurobus Scandinavian – Europeiske Unionen) i en epost til Yrkestrafikk.

- I tillegg til å oppfylle kravene i åpenhetsloven er vi medlem av Etisk Handel Norge. Medlemskapet forplikter oss til å jobbe for handel som fremmer menneske- og arbeidstakerrettigheter, samfunn og miljø. Som medlem er rapporteringskravene strengere enn i åpenhetsloven.

Etisk Handel er en medlemsorganisa-

sjon og et ressursenter for bærekraftig handel. Formålet er å fremme ansvarlig forretningspraksis i leverandørkjeder slik at handel bidrar til å ivareta menneske- og arbeidstakerrettigheter, dyr, samfunn og miljø. Retten til fagorganisering er en grunnpilar, og både YS og LO er medlemmer.

Yutong: Unyansert rapport

Når det gjelder den svenske rapporten, forteller Christiansen at den tydeligvis har blitt lagt merke til, og at selskapet har fått flere henvendelser om saken.

- Vi synes rapporten er unyansert ved at den ser på selskaper generelt og ikke spesifikt kontrollerer opp mot leverandørkjeden til Yutong-bussene som går i Norden. Å kartlegge leverandørkjede og innsatsfaktorer er noe av poenget med åpenhetsloven.

Et eksempel er CATLs utvinning av kobolt i Kongo.

- Yutongs busser leveres med batteritypen LFP som ikke bruker råmateriale kobolt. Vi har dokumentert bekreftelse fra CATL om at batteriene ikke inneholder kobolt eller andre råmaterialer fra Kongo, forklarer Christiansen.

«Vi har dokumentert bekreftelse fra CATL om at batteriene ikke inneholder kobolt eller andre råmaterialer fra Kongo»

Åpne leverandører

Kartlegging av hovedkomponentene, inkludert batteri og råmaterialer til batteri for modellene som går i Norden, viser også at de ikke kommer fra områdene rapporten nevner som høyrisikoområder, presiserer Yutong-representanten.

- Vi er klar over at YES-EU kan være små overfor CATL og Yutong. Vårt fokus er naturligvis på egen leverandørkjede før vi eventuelt kan utvide til generelt for selskapene. Når det er sagt så opplever vi samarbeidet med leverandørene som godt. De har hittil vært åpne, levert alt vi har forespurt om og vært samarbeidsvillig når det kommer til blant annet revisjoner. Vi har allerede etablerte mål og handlingsplaner som vi kommer til å jobbe videre med for å forbedre aktsomhetsvurderingene og styrke risikokartleggingen. Som en del av vår handlingsplan gjennomfører vi i disse dager via eksternt revisjonsselskap revisjon av fabrikkene til CATL og Yutong, skriver Christiansen.

Storpolitisk dimensjon

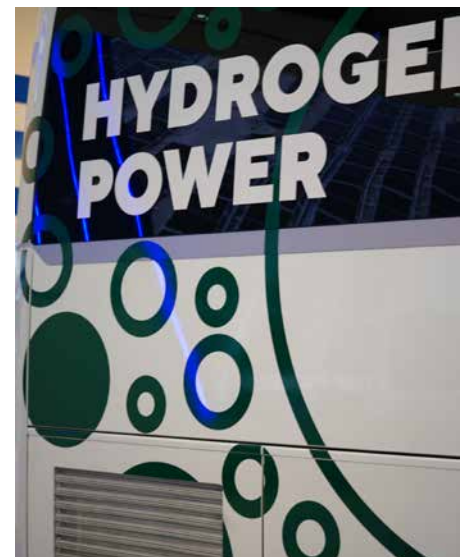
Kampen om batteriene har åpenbart en storpolitisk dimensjon, mellom Vesten og Kina. Slik markedet framstår i dag, med større og større etterspørsel etter elektrisk drevne kjøretøy,



Yutong klipper snor på «Busworld» høsten 2019. På samme tid skrives kontrakt om levering av 102 elbusser til Skyss/ Keolis i Bergen.

er Kina så desidert i førersetet. Noen spår altså en «massakre» for vestlig bil- og bussindustri.

Påstanden om tvangsarbeid kan imidlertid stikke kjepper i hjulene for denne utviklingen. Et Kina som framstår som rovdyrkapitalistisk vil lett kunne utløse proteksjonistiske handelskrav fra Vesten, i arbeidervernets navn. Den beste løsningen er at kineserne kan dokumentere at alt er på stell. Alternativt kan arbeidervernet i vestlige land forsøkes svekket «av hensyn til konkurransen og arbeidsplassene». Her er viktig, både for norsk og internasjonal fagbevegelse, å henge med i svingene!



Hydrogen – vestlige bussprodusenters trøst? Er batterikampen tapt mot kineserne?

STARIKLAR

Mercedes-Benz Startklar:

Klar, ferdigspekket, gå!

**Ønsker du deg en komplett bil til fast pris med kort levering?**

Nå har vi flere Actros Startklar for umiddelbar levering, samt flere tilsvarende i produksjon med enten skap, krok eller tipp. Startklar-bilene har riktige spesifikasjoner og utstyr for norske transport- og anleggsfirmaer, samt komplette løsninger for finansiering og service. Vi har utstyrt bilene med funksjonene de fleste ønsker seg, og krydret dem med litt ekstra som du ikke visste at du ønsket deg. Kort sagt: Godt utstyrte biler, som på kort tid er klare til start.

Les mer på [Startklar.no](https://www.startklar.no) og [boslb.no](https://www.boslb.no)

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Yrkestrafikk ønsker alle sine
bidragsyttere, lesere og annonsører en

riktig god jul
og et
vakkert nytt år!



YS Innbo
til medlemspris

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**



ARBEIDSTAKER I JULETIDEN

DENNE ARTIKKELEN GIR SVAR PÅ NOEN VANLIGE SPØRSMÅL SOM OPPSTÅR I FORBINDELSE MED JULEN. VI GÅR IGJENNOM HVA DU HAR KRAV PÅ ETTER REGELVERKET OG DE STØRSTE TARIFFAVTALENE VÅRE. HUSK AT ARBEIDSAVTALEN DIN KAN GI DEG BEDRE RETTIGHETER ENN LOV OG TARIFFAVTALE, MEN IKKE DÅRLIGERE. ADVOKATENE I YTF ØNSKER DEG EN GOD JUL!

Jeg har ferie igjen i år. Har jeg krav på å avvikle den i jula?

Du har faktisk både rett og plikt til å avvikle all ferien din i år, med mindre du og arbeidsgiver blir enige om at inntil to uker overføres til neste år.

Hvis du har ferie igjen, bør du ta opp med arbeidsgiver hvordan dere skal løse det.

Hvis du er over 60 år, har du en ekstra ferieuke, som du selv bestemmer når du vil ta ut. Arbeidsgiver må få minst to ukers varsel.

All annen ferie er det til syvende og sist arbeidsgiver som bestemmer når du skal ta ut. Du kan kreve at ferien skal gis sammenhengende, i stedet for som enkeltdager. Du kan også kreve to måneders varsel før ferie.

Under ser du en oversikt over hvilke dager du uansett har fri. Dersom du skal ha fri utover disse dagene må du bruke av feriedagene dine. Du kan ha ferieønsker, men til syvende og sist

er det arbeidsgiver som bestemmer hvilke dager du har ferie.

Har jeg krav på fri i helligdagene?

Hvis driften kan innstilles, har du krav på fri på røde dager.

Disse dagene er røde:

24. desember:

Julaften er rød dag fra kl. 15:00.

25. og 26. desember:

Første og andre juledag er røde dager

1. januar:

Første nyttårsdag er rød dag

(31. desember:

Nyttårsaften er IKKE en rød dag)

Selv om dagene er helligdager, er det mange som må på jobb, eksempelvis fordi bussdriften ikke kan innstilles. Hvis du må jobbe en helligdag, har du rett på fri den neste søndagen eller helligdagen, avhengig av hva som kommer først. Du kan altså ikke jobbe

to søn- eller helligdager på rad (jmfør AML §10-8 fjerde ledd). Det kan inngås egne avtaler med tillitsvalgt om å gjøre unntak, eksempelvis ved at man åpner for at ansatte jobber flere helligdager på rad i julen, for å få mer sammenhengende fri i påsken, eller omvendt.

Har jeg krav på lønnstillegg hvis jeg må jobbe på helligdag?

Hvis du har tariffavtale, gir denne rett på helligdagstillegg. De ulike bestemmelsene finner du i din tariffavtale. Hvis du ikke har tariffavtale, og arbeidsavtalen ikke sier noe om dette, har du ikke krav på ekstra betalt for helligdager du eventuelt må jobbe i julen.

Godsbil- og Bussbransjeavtalen gir eksempelvis rett på 100 prosent tillegg på helligdagene i jula, samt på nyttårsaften etter 15:00. Bussbransjeavtalen gir rett på 200 prosent tillegg for arbeid etter kl. 18:00 på jule- og nyttårsaften.



Får jeg lønn for helligdagene hvis jeg har fri?

Hvis du har tariffavtale, har du rett på lønn på helligdager som ellers ville vært arbeidsdager.

Hvis du ikke har tariffavtale avhenger det av hva som er avtalt. De som har månedslønn vil få samme lønn i desember som de pleier, uavhengig av at de har flere fridager i desember enn i andre måneder. For arbeidstakere som får timebetalt blir det annerledes. Hvis du får timebetalt kan dette indikere at avtalen er at du ikke skal ha betalt for helligdager i julen. Dette bør man be om å få spesifisert i avtalen ved ansettelsen, for å sikre seg mot lønnstrekk i julehøytiden.

Hva skjer med ferie som er igjen ved årsskiftet?

Som sagt ovenfor, så er det etter ferieloven lov å avtale at inntil to uker av ferien overføres til neste år. Det betyr ikke at ferien ellers forsvinner. All ferie som ikke er avviklet ved ferieårets

utløp overføres uansett til neste år.

Muligheten til å avtale overføring er bare en mulighet for å flytte ferien lovlig fra et år til et annet. Hvis ferien ikke er avviklet, og heller ikke flyttet lovlig til neste år, og det i tillegg er arbeidsgiver sin feil at man ikke har fått feire, så kan arbeidstaker i henhold til ferieloven kreve oppreisningserstatning.

Er det halv skatt i desember?

I desember får man halvt skattetrekk på lønnslippen. Det betyr ikke at man får halv skatt, men at selve trekket i desember er halvparten av det de pleier å være. For å dekke opp for halvt skattetrekk i desember trekkes det i stedet litt mer skatt de andre månedene i løpet av året. Du som arbeidstaker vil likevel se på lønnslippen for desember at skatten er lavere enn den pleier å være. Arbeidsgiveren kan velge om de vil gi halvt skattetrekk på november- eller desemberlønnen.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat



MARIUS TRÆLAND

Forhandlingsjef
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat



NORA ARNKVÆRN

Advokat-
fullmektig



SIRI DANNEVIG

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

ÅRSMØTETID

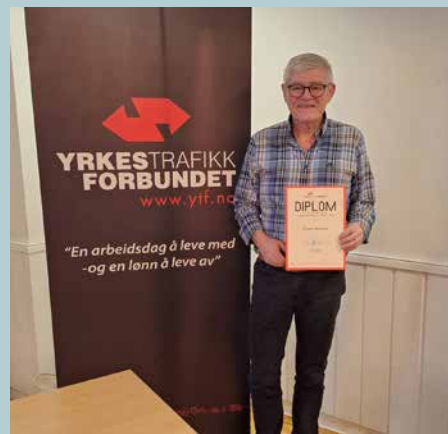
TIDEN DA DET LAKKER MOT NYTT ÅR ER OGSÅ ÅRSMØTETID I YTF. I TILLEGG TIL HØYSTEMTE DISKUSJONER OG VALG, GJERNE PARRET MED EN BEDRE MIDDAG, HEDRES OGSÅ VETERANENE MED 25 ELLER 50 ÅRS MEDLEMSKAP I FORBUNDET.

Vi har fått bidrag fra Ole Moen, som har besøkt regionårsmøtet i Møre og Romsdal i tillegg til sin egen avdeling og ditto logistikk i Trøndelag nord; Tor Nikolai Pedersen som ikke bare er avdelingsleder i Salten, men også selv 25-årsjubilant; samt forbundsleder Jim Klungnes som har vært på besøk hos sin gamle avdeling i Åndalsnes.

Yrkestrafikk takker og bukker for referat og fotos. Selvfølgelig er det umulig å få med alle i bladet, men vi benytter anledningen til å ønske alle gode årsmøter og en fredfull jul!



Avdeling 17 Trøndelag nord: 29 medlemmer møtte opp og deltok aktivt i en god faglig debatt.



Avdeling 17 Trøndelag nord: Frank Hammer ble hedret med diplom og merke etter 25 års medlemskap i YTF.



Avdeling 16 Åndalsnes: Vellykket og godt besøkt årsmøte på Grand hotell på Åndalsnes. Etter gode diskusjoner ble alle saker og valg vedtatt enstemmig. En samlet og motivert gjeng, med gjenvalgt avdelingsleder Barny som fremst til høyre og ditto sekretær Svein fremst til venstre. Kanskje avdelingen skal vurdere å bestille et større møterom neste år?



Avdeling 17 Trøndelag nord: Ole Moen takker Anne Katrine Rønning for hennes gode innsats som teamtillitsvalgt for YTF på Rissa/Fosen



Avdeling 17 Trøndelag nord: Det nye styret. Stående fra venstre Kaare Solem, Jostein Kruken, Ove Olsen, Yvonne Dyrstad og Tegene Bedada. Foran på kne Ole Moen og Ola Viktil.



Avdeling 21 Salten: To jubilanter. Til venstre er Artur Enok Pettersen med hele 50 år i YTF. Til høyre avdelingsleder Tor Nikolai Pedersen, som kan skilte med 25 års medlemskap.



Avdeling 21 Salten: Årsmøtet ble avholdt 11. november. Leder Tor Nikolai Pedersen hedret jubilantene, her Tor-Bjørnar Johansen med 25 års medlemskap.



Avdeling 690 logistikk Trøndelag nord: Logistikkfolkene holdt sitt årsmøte parallelt med bussavdelingen. Nordtrønderne samlet seg om en felles utsøkt julemiddagsbuffet før de igjen fortsatte hver til sitt med medlemsmøter.



Avdeling 21 Salten: Tor-Bjørnar Johansen hedres for 25 års medlemskap i YTF.



Avdeling 21 Salten: Geir Ståle Freding ble også overrakt diplom og blomster for 25 års medlemskap i forbundet.



Region Møre og Romsdal: Leder Kjell Arne Myrvoll (foran) og sekretær Stig Vinjevoll ble begge gjenvalgt i regionstyret. Barny Nakken tok en ny periode som vara, mens Martin Dyrseth og Roy Hatlehol ikke var på valg.



Region Møre og Romsdal: 11. og 12. november ble det avholdt årsmøte i Region Møre og Romsdal på Vestnes Fjordhotell sør for Molde.

PORTRETT



SØSTERSKAP I SÆRKLASSE

«Det eksisterer mange fordommer mot bussføreryrket. Mange unge setter seg «store mål», og det er vel og bra, men viktigere er å finne en jobb man behersker og kan slappe av med», sier Kamilla og Frida Strømmen, begge læringer hos Firda Billag i Førde.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Unge må følge hjertet når de velger jobb, gjøre det de selv vil, ikke bare følge det som virker vanlig eller greit. Ingen andre kjenner deg fra innsiden. Derfor er det heller ikke nødvendig å tvinge eller overtale noen til å skulle «bli» det ene eller andre. Selv tenkte jeg først at det ville bli flaut å sette seg bak et bussratt, men jeg ble ikke flau, men stolt, forteller Frida Strømmen (22) med løftet hode.

Søster Kamilla (24) har like godt etablert sin egen TikTok-profil, der hun gjennom videoglimt fra jobben gir sju tusen unge følgere et positivt forhold til bussføreryrket.

- Det går faktisk godt an å være kul, ung bussjåfør. Det eneste som jeg var flau over eller redd for, var at Frida eller andre skulle tro at jeg herma etter henne, ler Kamilla, som ligger et halvt år bak i læringsløpet mot fagbrevet.

- Men jeg er ikke flau lenger, bare stolt!

Selvfølger har de begge valgt å organisere seg i YTF. Ikke nok med det, de har også meldt seg på forbundets ung-samling.

- Vi håper og tror at en slik samling vil være sosial og interessant. Så får vi se om dette er noe for oss.

Det skulle ikke forundre oss om de også snart er å finne med tillitsvern.

Begge har tro på at de kan inspirere mange unge.

Familien avgjørende

Kamilla og Frida kunne figurert i en roman av Anne Cath Vestly, de er nemlig nummer seks og sju i en søskenflokk på åtte. Slike barnekull er ikke vanlig i Norge lenger, forklaringen er familiens tilknytning til den kristne menigheten som på folkemunne kalles Smiths venner. «Barn er en gave fra Herren» heter det i denne evangeliske forsamlingen, som legger avgjørende vekt på familien og har store barneflokker som sitt viktigste kjennetegn.

- Det har alltid vært trygt og godt å ha mange eldre søsken, sier Frida, og

søsteren nikker enig.

- Vi har nærmest blitt oppdratt av eldre søsken.

Noe som skulle forklare det sterke båndet mellom søstrene.

Familien vokste opp på Askvoll, en kommune «ved botnen av bukter og vik» lengst ute i havgapet ved Sunnfjord, en times vei fra Førde, mest kjent for fjelltoppen Alden med tilnavnet «Den norske hest». Mange barndomsminner er også fra Menighetens senter på Brunstad i Stokke i Vestfold, der det fantes mange aktiviteter for barn og ungdom. Så vil noen kanskje tenke at en slik barndom vil være snever og begrenset?

- Nei, slik er det ikke, vi har fått med oss flere forventninger enn begrensinger, sier Frida, som understreker at Menigheten har bidratt med mange gode verdier.

- Som at man ikke skal stresse eller være bekymra over livet.

Klar for å kjøre

Frida, som likte å tegne og male,



«Jeg har alltid elsket å kjøre bil, men hadde fordommer mot bussjåføyrket, tenkte at det var for vanskelig. Men da en kollega oppfordret meg til å søke sjåføyrket, falt brikkene på plass»



begynte på kunst-, design- og arkitektlinje på videregående. Hvilket yrke hun skulle velge etterpå, var hun likevel usikker på.

- Jeg begynte å arbeide i bu- og miljøtjenesten. Der var det mye kjøring til pasienter, noe som ga mersmak. Jeg har alltid elsket å kjøre bil, men hadde fordommer mot bussjåføyrket, tenkte at det var for vanskelig. Men da en kollega oppfordret meg til å søke sjåføyrket, falt brikkene på plass. Resultatet var at hun via opplæringskontoret for transport og logistikk i Førde fikk plass på et fem måneders kurs på Os for å ta busslappen.

- Det ble litt fnising hjemme når jeg fortalte om beslutningen, fordi jeg i en periode kom hjem med en ny plan på hvert besøk. Men jeg fikk full støtte da de forsto at jeg mente alvor.

Intuitiv spontan

Storesøster Kamillas vei var litt annerledes. Hun reiste først til Bergen for å begynne på fotolinje på en yrkesskole. Etterpå arbeidet hun som helsesekretær i ett år og gikk deretter ett år på Nordhordland Folkehøgskule på fotolinja.

- Jeg fant tidlig ut at det var ikke noe for meg å sitte inne på et kontor i samme bygget hele året.

Livet førte henne deretter til Oslo, der hun jobbet ett år hos Meny på Alnabru.

- Fin jobb, men ikke noe jeg kunne tenke meg å drive med resten av livet.

Alt ble så mye klarere da hun besøkte Frida på Os, og lillesøsteren la ut om hvor kjekt hun skulle få det som bussjåfør.

- Vi hadde så mange drømmer felles fra vi var små, om at vi skulle bo på samme sted og ha samme jobb. Vi har alltid inspirert hverandre, begge veier. Derfor har vi begge gått på Folkehøgskole og kjører begge Volvo. Resultatet denne gangen var at jeg etter to uker ringte og fikk plass på trafikkskolen i Os, jeg også. Det var veldig spontant. Jeg er temmelig spontan av meg, men har god intuisjon.

Gullfuglene til Firda

Og slik gikk det til at begge nå er å finne som lærlinger i Firda Billag, lillesøster Frida med et halvt års forsprang.

- Det var kjekt å kjøre buss, men ble enda kjekkere da Kamilla kom, sier Frida med ettertrykk.

Søstrene har blitt svært godt mottatt av arbeidskameratene og fått mye positiv oppmerksomhet, fordi de er unge, søstre og feminine, pene jenter og gode ambassadører.

- Sjefen kaller oss for «Gullfuglene» og sier at vi har blitt ansiktet til Firda Billag utad, ler de to.

Firda Billag virker å gjøre mye riktig.

På bussterminalen treffer vi også Eskil Raad, den unge YTFeren som i fjor sommer kunne skilte med å være Norges yngste bussfører med fagbrev, og som vi presenterte i en tidligere utgave av Yrkestrafikk.

Busselskap på gamlemåten

Som så mange andre unge transportlærlinger, snuste begge også på muligheten for å kjøre lastebil.

- Å være lastebilsjåfør virket så slitomt, sier Frida. – Jeg vil ha det kjekt på jobb, sitte rolig på setet og slappe av, ha energi til resten av dagen. Da er det best å være på bussen. Der er det ryddig og oversiktlig.

En del av leserne vil muligens ha problemer med å følge denne logikken, for mange framstår bussførerjobben som både stresset og slitsom. Men sånn er arbeidet åpenbart ikke i Førde, her foregår kjøringen fortsatt på gamlemåten, med brukbar kjøretid og nærhet både til passasjerene og sjefen.

- Det kommer jo et nytt tilbud her etter hvert. Får håpe at vi ikke får det sånn som de har det i de større byene, presiserer Frida, som liker at Førde har et visst bypreg, men samtidig ikke er så langt hjemmefra.

Begge jentene har en sort jubileumsknapp på uniformskjorta, som viser at Firda Billag fylte hundre år i 2020 og er ett av landets eldste innen vegtransport. Det er et viktig bakteppe i denne søstersagaen at det

«Vi hadde så mange drømmer felles fra vi var små, om at vi skulle bo på samme sted og ha samme jobb. Vi har alltid inspirert hverandre, begge veier»

lokale busselskapet virker å ha klart seg gjennom anbudsvesenet uten å kaste hevdvunne prinsipper ut med badevannet. Dermed klarer de fortsatt å trekke til seg unge kandidater, noe som burde være verdt å merke seg for alle som er opptatt av sjåførmangel og rekrutteringsutfordringer i bussbransjen.

Mannejobb?

- I Førde er det perfekt å være buss-sjåfør, det har både med veiene og selskapet Firda Billag å gjøre. Jeg hadde i utgangspunktet også lyst til å prøve meg i lastebilen, hadde en kompis som lot meg få prøvekjøre. Det var kjekt å trone høyt der oppe i førerhuset, men jeg opplevde det likevel mer som en mannejobb, sier Kamilla.

- De fleste bussjåførene her har tidligere vært lastebilsjåfører, men har endt opp bak bussrattet. En del av dem kunne for lengst ha gått av med pensjon, men gjør det ikke.

Derimot har begge jentene skaffet seg lastebilsjåfører som kjærester. De har dessuten to onkler som er bussjåfører, og far og en bror har førerkort for lastebil.

- Vi er også et forbilde for tantebarna våre, som aldri hadde sett jenter kjøre buss før. Nå er forresten kanskje enda en av søstrene våre på gli for å bli bussjåfør, avslører Kamilla og Frida forventningsfullt.

Søsterskap i særklasse, dette!



Har alltid likt å kjøre bil. (Alle foto s 31: Privat)



Så ble de ikke de yngste likevel.



Kunne figurert i en roman av Anne Cath Vestli.



Vi har alltid inspirert hverandre, begge veier.



Har fått med oss flere forventninger enn begrensinger.



Man skal ikke stresse eller være bekymra over livet.



Hadde så mange drømmer felles fra vi var små.



Likte å tegne og male.



Barn er en gave fra Herren.

BERGENSTRIKKEN RULLER IGJEN!

NEI, VI SNAKKER IKKE OM BYBANEN, MEN DEN ÅRNTLIGE TRIKKEN.
YRKESTRAFIKK FIKK VÆRE MED PÅ EN TIDSREISE FRA ENGEN I BERGEN
SENTRUM UT TIL «TRIKKEBYEN» OG VOGNHALLEN PÅ MØHLENPRIS.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Bergens desidert største stridstema, årsaken til byråds vekst og fall, er hvorvidt man skal legge en trasé av Bybanen over Bryggen. Frontene er av en steilhet du må være bergenser for å begripe, skjellsordene hager og valgløfter brytes.

Alle er kanskje ikke like klar over at de aller første trikkeskinnene i vestlandshovedstaden var ment å skulle gå over, ja nettopp, Bryggen. I 1882 fikk nemlig en ingeniør Jacobsen velsignelse fra bystyret til å legge skinner til en hestetrukken sporveislinje, fra Torget over Bryggen til Mariakirken. Like etter døde imidlertid Jacobsen, og planene ble ikke noe av.

Trikkebyens vekst og fall
Trikk fikk imidlertid Bergen fem år etter, i 1887.

Operator var AS Bergens Elektriske Sporvei. Byen var i kraftig vekst og landlige Møhlenpris var i ferd med å etablere seg som Bergens første drabantby. I 1911 åpnet en ny trikkelinje dit, og to år senere en kom vognhall på plass. Vognhallen ble i mange år hovedbasen for Bergens Sporvei. Fagforeningen etablerte et eget byggelag som tilbød rimelige leiligheter for sporveisansatte, og "Trikkebyen" ble en egen bydel i bydelen.

Bergenstrikken led imidlertid en svært ublid skjebne. Nyttårsaften 1965 gikk den siste avgangen fra sentrum til Minde. Ordføreren hengte en krans på den siste rutevogna, mens Sporveiens musikkorps spilte Chopins sørgemarsj. De utrangerte trikkene ble samlet på Møhlenpris, tatt over på lektere og slept til opphugging. Mange ble uhyrlig nok rett og slett senket i byfjorden.

«Nyttårsaften 1965 gikk den siste avgangen fra sentrum til Minde. Ordføreren hengte en krans på den siste rutevogna, mens Sporveiens musikkorps spilte Chopins sørgemarsj»



Museumstrikken foran kafé Opera i Engen. Veteran frå Øst-Berlin.

Reddet vognhallen

Kun én av de gamle sporvognene ble bevart, og det er Nummer 10 - en av de opprinnelige 16 som kom til Bergen fra Berlin i 1897. Vognhallen på Møhlenpris ble i mange år brukt som verkstedlokale for kommunen, og ble til slutt vedtatt revet. DA – da – kun timer før det historiske bygget skulle legges i grus, grep en gruppe aktivister inn og okkuperte vognhallen ulovlig.

Slik ble lokalene sikret for etableringen av Bergens Teknisk Museum (BTM). Museet fikk først lokalene vernet, deretter fredet av Riksantikvaren i 1994. 14 frivillige organisasjoner med mer enn 1200 medlemmer drifter nå museet, som også fungerer som et slags teknisk kulturhus med møtevirksomhet og dugnader nesten hver eneste kveld. Og mange gjester besøker museet på Møhlenpris, der både trikker, busser og

diverse biler illustrerer viktige epoker i den bergenske historien.

Veien mot juletrikken

En av disse organisasjonene har tatt hevd på arven etter og også navnet Bergen Elektriske Sporvei (BES). Sporveisnavnet i Bergen hadde i mellomtiden gått fløyten etter først samkjøring med Pan Trafikk som ble til Gaia Trafikk, før Gaia fusjonerte med Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap og ble Tide.

Ideen om å reetablere museumstrikkelinje mellom Møhlenpris og Engen ble lansert tidlig blant ildsjelene, men tok mer enn tjuen år å realisere. Nå i høst kunne imidlertid stolte trikkeentusiaster med superpropell Carl Harbitz-Rasmussen i spissen invitere YTFs forbundsleder og redaktør på en skikkelig veterantrikketur. Vogna som ble benyttet var en Reko TZ69



Den vakre sporvogn nummer ti.

fra tidligere Øst-Berlin, en slektning av de første bergensstrikkene.

Årets siste stunt er den populære Juletrikken, som kjøres fra kafé Opera på Engen lørdag 16. desember. Nissen kjører trikken og det serveres julegrøt, gløgg og pepperkaker så langt beholdningen rekker. Om været tillater, blir det mulighet for grilling på bålpanne, mens Fjellsdalen barnekor synger julen inn.



Her en gammel skjønnhet.



Busser kan også beskues på Møhlenpris.



Det hendte studentene fikk lettere sjokk da veterantrikken skranglet gjennom universitetsområdet.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



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



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



NORA ARNKVÆRN
Advokatfullmektig
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
Kommunikasjonsjef
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



EU: LITT AV EN GJENG

Vi i Europa bør ha råd til å satse på utdanning, kvalitet og arbeidsforhold som gjør at ungdommer vil jobbe i bransjen. Løsningene som EU og næringen nå legger opp til, er direkte skremmende og kommer ikke til å løse utfordringene på sikt. Tvert om vil rekrutteringsutfordringene bli verre.

Den siste mobiltetspakken var et stort skritt i riktig retning for sjåfører, europeisk fagbevegelse og demokrati. Dette var EU systemet på sitt beste. Dessverre ser vi nå en annen side: Forsøk på å utvanne, motvirke og uthule håndhevingen av de nye reglene.

Siden pakken ble vedtatt har det pågått en dragkamp mellom liberale politikere, nasjonalstater, store transportører og deres interesseorganisasjoner pluss store vareprodusenter og varekjøpere med felles interesse i billigst mulig transport på den ene siden, mot blant andre ETF, YTF og flertallet som vedtok pakken på den andre siden.

Hvor er «hjem»?

I den nye mobilitetspakken skal sjåfører og bil regelmessig «hjem» - sjåføren hver fjerde uke og bilen hver åttende. Hvor «hjem» er, er det imidlertid uenighet om. For bedriftens del, er «hjem» bedriftens lokaliteter i hjemlandet, en postboksadresse i et vest-europeisk land der et fiktivt selskap er registrert eller andre lokasjoner? Når det gjelder sjåføren burde dette IKKE være gjenstand for diskusjon, det må være vedkommende sitt hjemsted, hvis ikke er kravet meningsløst.

Hva er en «tur»?

Så foregår det en tautrekking om kontroll av bilene. Et forslag fra EU-kommisjonen legger opp til at slik kontroll kun skal kunne gjøres i bilens hjemland. Altså: at en rumensk bil kun kan kontrolleres av rumenske myndigheter i Romania. Det som også har vært diskutert er at hver bil kun skal kunne kontrolleres en gang per «tur». Men «tur» er ikke nærmere definert. I praksis vet vi at en tur kan vare i månedsvis. Da sier det seg selv at én kontroll ikke er nok. Det eneste som virker noenlunde

sikkert, er at slike kontroller som det legges opp til ikke vil bidra til vesentlig forbedringer.

Truende turbilregler

Som YTF har skrevet om tidligere, har vi deltatt i demonstrasjoner mot nye kjøre- og hviletidsregler for buss, som heller ikke er endelig vedtatt. Også her virker det rimelig sikkert at de nye reglene kommer til å bli en forverring.

I skrivende stund ligger følgende på bordet: 12 dager sammenhengende kjøring uten fridag. Pausen på 45 minutter skal kunne deles opp i minst to pauser på minimum 15 minutter. Pausen kan utsettes med en time en gang etter nærmere regulering. Avgjørelsen faller trolig omkring midten av desember.

Slike regler vil kunne innebære dårligere konkurransevilkår for norsk turbilbransje og true arbeidsplassene, for mens utenlandske selskap som kjører i Norge vil kjøre etter de nye reglene, er norske turbilsjåfører og bedrifter underlagt Arbeidsmiljøloven (AML) og forskrift for arbeidstid i vegtransportsektoren (FATS).

Grov utnyttelse

Strengt tatt er også alle som utfører kabotasje fast i Norge underlagt AML, men dette kontrolleres knapt og kunnskapen om lover, regler og rettigheter blant utenlandske sjåfører er lav. Dermed kan utenlandske sjåfører være av den oppfatning at de kan holde det gående 15-16 timer i døgnet i 12 dager og at de kan jobbe 180 timer eller mer på tolv dager, mens norske sjåfører kun har lov til å jobbe under det halve.

Dette vil også være sosial dumping på sitt verste, en grov utnyttelse av sårbare sjåfører. En annen effekt vil bli utslitte

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



og overarbeidede sjåfører på norske veier. Dette vil være en trussel mot trafikksikkerheten og føre til flere og alvorligere ulykker på norske veier.

At Norge benytter «handlingsrommet» til å begrense disse forslagene, er vel lite sannsynlig, men vi kan alltid håpe. Dersom de gjør som vanlig vil de nye reglene kunne innarbeides i FATS og derved etter hvert også påvirke norske bussjåførers kjøring og hviletid og arbeidshverdag.

Det vi derimot må kunne forvente av myndighetene er flere og bedre kontroller. Tekniske kontroller, trafikk-sikkerhetskontroller og kontroller av lønns- og arbeidsforhold. Det vil redde liv og sikre viktige norske arbeidsplasser. Minimum allmenngjort lønn skal betales når det kjøres turbuss internt i Norge. På disse områdene er det et stort forbedringspotensial hos kontrollmyndighetene!

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

BOT OG BEDRING

Dette må vi få slutt på, herr Kwartbas. Vi kan ikke leve med at vi skal slå hverandre i hjel. Hvordan skal det gå med rekrutteringen til transportbransjen om vi skal fortsette slik. Kommuniste bomber nasjonalister og diktatoren vil ikke høre på noen. Hatet har bitt seg fast.

Vi hater vi også. Og vi fører vår egen krig. Vi kaster verbale granater fra kafébordet og teppebomber kontrollørene langs vegen.

Vi glemmer aldri urettferdigheten da vi ble tatt i vektkontroll. Får vi muligheter skal vi hevne oss. Vi glemmer heller aldri da en gresk sjåfør hadde satt tralla si på tvers av veien, midt i den bratteste bakken. Han skal få igjen. Også alle de tullingene og idiotene som stikker kjepper i hjulene våre. De skal få igjen med høye renter, alle sammen. Slik er vi. Vi er krigshissere alle som en, herr Kwartbas.

Vi fører vår egen krig.

Verdens nasjoner kan krige hvor mye de vil, bare jeg rekke kolonnekjøringen over fjellet. Masseskyting, massakre og bombing av sivile er ille, men det kan ikke måle seg med at jeg ble presset av veien. Doningen måtte rettes opp og jeg fikk en ripe i lakken. Slik svir, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen mener vi må få slutt på den krigen og alt dette hatet.

Vi kan tilgi de store transportgigantene som kommer inn i landet om vi får tilbake utenlandskjøringen. De stjal fra oss kremen av transporten og frarøvet oss netter på Kielferja. Dette skal vi ha tilbake, herr Kwartbas. Vi skal også ha tilbake all innlandskjøringen, ellers fortsetter vi å sende verbale brannfakler. Vi skal bli størst, lengst og farligst. Vi skal bli transportbransjens stormakt.

«Det blir hardt å møtes på kroa uten å drite ned tullingene og idiotene, og ikke minst sjefen, befrakterne og de brysomme kundene»

Så Kwartbasen mener vårt uvennskap fører til krig, og nå vil Kwartbasen si noe.

Nå må du møte ditt eget speilbilde, Gladiola. Alle de verbale våpnene dere har skutt ut fra kafébordene vil før eller senere lande. Det hjelper lite å sende ut droner for å skyte de ned.

Selvgodheten havner i grøfta og hånfliret stivner.

Så Gladiola og disiplene lover bot og bedring.

Jeg lover deg en ting, herr Kwartbas. Vi skal være snille mot hverandre. Vi skal innføre en midlertidig våpenhvile.

Det blir hardt å møtes på kroa uten å drite ned tullingene og idiotene, og ikke minst sjefen, befrakterne og de brysomme kundene. Det har blitt en vane, herr Kwartbas. Vi skal forsøke å snakke om oss selv, selv om det er vanskelig.

Vi skal innføre en midlertidig våpenhvile i julehelga. Føles det godt skal vi forlenge den.

God jul.

Gladiola