

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

05/2024



YTF-FUNKSJONÆRENE SAMLES

S 18



ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



De to første paragrafene i vedtektene forklarer i klartekst hva vi er, og hva vi ikke er:

«Yrkestrafikkforbundet - YTF - er en landsomfattende fri og partipolitisk uavhengig fagorganisasjon tilsluttet Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund (YS). Yrkestrafikkforbundet har som formål å arbeide for medlemmenes faglige, økonomiske og sosiale interesser. Forbundets virkeområde er primært ansatte i privat og offentlig eide virksomheter med tilknytning til samferdsel, transport eller tilstøtende virksomheter.»

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste 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.

«Mange ferske og gode eksempler finnes på hvordan YTF går foran i viktige politiske spørsmål, som kollisjonssikkerhet, allmenngjøring eller sykefravær, avgjørende saker for medlemmene.»

HVA VI ER OG IKKE ER

Partipolitisk uavhengig

Først: YTF er *«fri og partipolitisk uavhengig»*. Dette i motsetning til LOs nære slektskap med Arbeiderpartiet.

Arbeiderpartiet ble stiftet i 1887 av fagbevegelsen, og den sentrale samarbeidskomiteen – som utgjør det formaliserte samarbeidet mellom LO og Arbeiderpartiet – har fungert siden 1928 og eksisterer den dag i dag. Historisk har mange søkt seg til NRAF/YTF i opposisjon til denne tette forbindelsen.

I høyeste grad politisk

Å være partipolitisk uavhengig er likevel ikke det samme som å være upolitisk. YTF er i høyeste grad politisk, noe som er en forutsetning for å kunne *«arbeide for medlemmenes faglige, økonomiske og sosiale interesser»*. Mange ferske og gode eksempler finnes på hvordan YTF går foran i viktige politiske spørsmål, som kollisjonssikkerhet, allmenngjøring eller sykefravær, avgjørende saker for medlemmene.

Derimot er ikke YTF noen resolusjonskvern som skal mene noe om politiske spørsmål som ikke har noe direkte med medlemmene å gjøre, noe som vil kunne fungere splittende. For å ta opp saker som ikke har med *«samferdsel, transport eller tilstøtende virksomheter»* å gjøre, finnes andre organisasjoner. En slik sak, som YTF har valgt å ikke mene noe om, er krigen i Midt-Østen.

Både offentlig og privat

Den tredje saken, som også er verdt å merke seg, er at forbundets virkeområde primært er *«ansatte i privat og offentlig eide virksomheter med tilknytning til samferdsel, transport eller tilstøtende virksomheter»*. Hvorvidt arbeidsgiver er offentlig eller privat, er altså i utgangspunktet ikke avgjørende.

Selvfølgelig er diskusjoner om hvordan transport organiseres viktig, men vi slipper unna enhver rivalisering om medlemmene som man for eksempel opplever mellom LO-forbund som organiserer henholdsvis offentlige og private ansatte.

Arne

LITT ANNEN SIDEFORDELING

Forandring fryder, heter det som kjent. Denne utgaven av Yrkestrafikk er litt uvanlig. For det første er portrettet denne gangen erstattet med annet stoff. For det andre har forbundslederen fått to sider til å skrive om sykefravær, noe som igjen har gjort at vår faste side for kontakt og informasjon har måttet flytte på seg. Vi kan berolige med at vi i neste utgave satser på å være tilbake i kjente spor.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Veivisere har hjulpet mer enn 1000	4
«Fri frakt» – en saga blott?	6
YTF styrker seg i Sporveien	8
Ny giv på Vestby	10
Verkstedbesøk i Sporveien	11
Sjøfarten seiler i front	12
Regning uten vert	14
Det går likar no	16
Lærerikt i Bergen	18
Smått og stort	22
Arbeidsavtaler	24
Strøm, vann og Kina	29
«Kollektivtrafikkens juvel»	32

Forsidefoto: Marina Heyerdahl

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

VEIVISERE HAR HJULPET MER ENN 1000

I TREDJE RUNDE AV YTFS FAGBREVKAMPANJE MELDTE 259 MEDLEMMER SEG PÅ PROGRAMMET «I RUTE». TIL SAMMEN HAR OVER TUSEN MEDLEMMER ØNSKET Å BLI GUIDET GJENNOM TEORI OG PRAKSIS FRAM TIL FAGBREV AV ERFARNE VEIVISERE, SOM SELV HAR BLITT KURSET I ÅLESUND.

Tekst:
HÅVARD GALTESTAD
Foto:
KARSTEIN RINGSTAD

Kampanjen er et tilbud til medlemmer som ønsker å ta fagbrev i sitt fag. YTFs medlemmer arbeider innenfor følgende lærefag: Yrkessjåfør-, logistikk-, renholds-, og kontorlag. Det finnes medlemmer som er mekanikere også, men det vanlige er at disse har fulgt skoleløpet og fått fagbrev etter læretiden.

Arbeidstakere som ønsker fagbrev, går opp som praksiskandidater til fagbrevprøven. For å kunne ta fagbrev som praksiskandidat, må en ha jobbet fem år i sitt fag.

Viktig med veivisere

Den som melder seg på YTFs fagbrevkampanje, blir tildelt en veiviser som hjelper praksiskandidaten fram til fagbrevprøven. Veiviseren kan bistå når praksiskandidatene har spørsmål til oppgaver og forberedelser til fagbrevprøven, og når og hvor en skal melde seg opp.

De som tar på seg oppgaven med å være veivisere, gjør en god og viktig jobb. YTF ønsker å hjelpe veiviserne, og samler dem derfor til kurs en gang i året.

Veiviserkurs i Ålesund

Denne gangen ble veiviserkurset arrangert i Ålesund, 27.-28. august. På dagsorden står hva veiviserne kan gjøre for praksiskandidatene, med tanke på utfordringer. Temaer på programmet var: Verktøykassen til veiviserne, hva er nytt, og hvilke

endringer er ønskelige? Forventninger til veiviseren, oppgaver og erfaringer.

I år var kurset så heldig å få besøk av Andreas Almås fra Transportbransjens opplæringskontor for Møre og Romsdal – TOK, som redegjorde for veien til fagbrev. Et mål her er å bli bedre kjent med hverandre med tanke på fremtidig samarbeid. Praksiskandidater som ønsker fagbrevkurs, anbefales kurstilbud gjennom opplæringskontorene.

Trenger flere

Dessverre finnes det ikke nok veivisere, slik at det noen ganger kan bli lang avstand mellom praksiskandidat og veiviser. Da holdes kontakten via elektronikken. Dette fungerer bra. En trenger ikke alltid å treffes fysisk, det holder å ha en å prate med som kan svare på spørsmål. Om leseren har lyst til å bli veiviser, ta kontakt med YTF.

«De som tar på seg oppgaven med å være veivisere, gjør en god og viktig jobb. YTF ønsker å hjelpe veiviserne, og samler dem derfor til kurs en gang i året.»



På kurset i Ålesund ble verktøykassen til veiviserne diskutert. Hva er nytt, og hvilke endringer er ønskelige?



Har du også lyst til å bli veiviser? Ta kontakt med YTF.

TO GANGER I ÅRET

GJENNOM YTF ER DET MULIG Å MELDE SEG OPP TIL FAGBREV TO GANGER I ÅRET – ENTEN FRA 1.-15. SEPTEMBER ELLER 1.-15. FEBRUAR. DETTE GIR MEDLEMMENE GOD FLEKSIBILITET TIL Å STARTE VEIEN MOT FAGBREV NÅR DET PASSER BEST.

Gjennom YTFs veiviserprogram får deltakerne individuell oppfølging av erfarne veivisere som guider dem gjennom både teori og praksis. Dette gjør veien til fagbrev enklere for medlemmene, enten de jobber som yrkessjåfører eller i logistikksektoren.

For yrkessjåfører og logistikkarbeidere betyr fagbrev ikke bare en solid lønnsøkning, men også styrket faglig kompetanse og bedre arbeidsmuligheter. Som yrkessjåfør får man bredere kunnskap om sikker transport av mennesker og gods, og med fagbrev får man også bedre forståelse for planlegging og logistikk.

Fagbrev i logistikk gir formell kompetanse som er avgjørende i en bransje der både sikkerhet, økonomi og effektivitet står sentralt. Med fagbrev kan du jobbe med alt fra ordrebehandling til vareflyt og tollbehandling, og det åpner dører for flere karrieremuligheter.

- Det er fantastisk å se at så mange medlemmer ønsker å formalisere kompetansen. Fagbrev gir både bedre lønn og faglig trygghet, og bidrar til å løfte hele bransjen. Vi er stolte av at over 1000 personer har meldt seg opp til vårt fagbrevprogram og gleder oss til å hjelpe enda flere med å ta fagbrev i årene som kommer, sier generalsekretær i YTF, Linda Jæger, som er svært fornøyd med responsen.

- Vi vil fortsette å jobbe for at medlemmene våre skal få økt lønn og faglig utvikling. Fagbrev er ikke bare en fordel for den enkelte, men også for bransjen som helhet, ved å heve statusen og sikre bedre kompetanse.

For mer informasjon om neste oppmøttingsrunde, besøk ytf.no/fagbrev.

Adrian Pracon

«FRI FRAKT» – EN SAGA BLOTT?

YTF HAR KREVD EN ALLMENNGJORT MINSTELØNN PÅ 222 KRONER TIMEN FOR VAREBILSJÅFØRER. SAKEN HAR VÆRT TIL BEHANDLING I TARIFFNEMNDA NÅ I SEPTEMBER, DER TUNGTVEIENDE ARGUMENTER ER LAGT FRAM FOR ALLMENNGJØRING. MINSTELØNN VIL GI NØDVENDIG FØRSTEHJELP TIL EN BRANSJE I FRITT FALL.

«Mange varebilsjåfører har i dag ei lønn som knapt er til å leve av, noen er helt nede på 50 kroner i timen. Derfor er det på høy tid at vi innfører minstelønn for varebilsjåførene.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Når du får «gratis frakt» i nettbutikken, er det andre som betaler en høy pris. GRATIS? De som sørger for at du får levert nettbestillingen din hjem, jobber ofte for minimal lønn og blir grovt utnyttet.» Slik satte YTFs nestleder Trude Sande saken på dagsorden i en kronikk som tidligere i høst ble offentliggjort av NRK.

Oversett og utnyttetf

«Vi elsker fri frakt og raske leveringer. Det har blitt en selvfølge i netthandelen – varene skal frem, raskt og gratis. Men bak fasaden av effektivitet og komfort finnes det en gruppe arbeidstakere som blir oversett og grovt utnyttet», skrev Sande i kronikken, og pekte på en uregulert bransje der det er fritt fram for useriøse aktører som betaler sine sjåfører langt under det som er akseptabelt i det norske arbeidslivet.

Ofte er det utenlandske arbeidere som utnyttes, folk som kanskje ikke kjenner rettighetene sine i Norge. Når disse sjåførene står igjen med 16.000 kroner i måneden og ofte jobber 12 timer om dagen, blir det tydelig at vi har et problem. Mange varebilsjåfører har i dag ei lønn som knapt er til å leve av, noen er helt nede på 50 kroner i timen. Derfor er det på høy tid at vi innfører minstelønn for varebilsjåførene.

Kriminell virksomhet

Så er det ikke bare fagbevegelsen som ser behovet for endring. A-krim-senteret i Oslo, som er et tverretattlig samarbeid mellom Skatteetaten, Poli-

tiet, Arbeidstilsynet, NAV og Tolletaten, har for eksempel gjennomført en rekke kontroller av bransjen i Oslo, og avdekket et bredt spekter av arbeidslivskriminalitet.

Stikkord er svart arbeid, svart omsetning, unndragelse av skatter og avgifter, indikasjoner på trygdesvin-del, brudd på arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter og utnyttelse av sårbare arbeidstakere. Varebilbransjen er rett og slett en risikobrandsje for arbeidslivskriminalitet, konkluderer A-krim-senteret.

Skeptiske arbeidsgivere

Hittil har det imidlertid vært stor motstand fra arbeidsgiversiden mot å allmenngjøre en minstelønn i varebilbransjen, kanskje på autopilot?

NLF har uttrykt bekymring for at



Nye «Renault Master» har etablert en ny suveren standard på markedet og vant prisen «Van of the Year 2025». Nå må varebilsjåførene opp på samme nivå.

varebilsjåførene vil begynne å tjene det samme som lastebilsjåførene, selv om kravene til kompetanse og ansvar er ulike. Bekymringen kan være forståelig, men er ikke riktig. Gjennomsnittslønnen for godsjåfører var i vår 252 kroner, godt over minstelønnsatsen. Tungbilsertifikatet henger høyt, og gir dermed høyere lønn.

Mer anstendig bransje

Heldigvis kan det se ut som at også arbeidsgiverne har begynt å innse at en rettferdig lønn ikke bare vil løfte sjåførene, men også bidra til mer like konkurransevilkår i bransjen, der de seriøse aktørene ikke lenger blir utkonkurrert av dem som utnytter arbeidskraften. Minstelønn vil være et steg mot en mer anstendig varebilbransje. Minstelønn er også det eneste tiltaket som ansvarliggjør selskapene som kjøper transport.



YTFs nestleder Trude Sande satte varebilsjåførenes sak på dagsorden gjennom en kronikk i NRK.

Allmenngjøringsloven har som formål er å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår norske arbeidstakere har. Dette for å hindre at arbeidstakere utfører arbeid på vilkår som samlet sett er påviselig dårligere enn hva som er fastsatt i gjeldende landsomfattende tariffavtaler for vedkommende fag eller bransje, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke.

Tariffnemnda er et uavhengig forvaltningsorgan, der de mest representative partene i en sak er representert. Tariffnemnda kan etter krav fra en arbeidstaker- eller arbeidsgiverorganisasjon fastsette at lønns- og arbeidsvilkår som følger av en tariffavtale skal gjelde for alle arbeidstakere som utfører arbeid av den art som avtalen omfatter, også for utenlandske arbeidstakere og uorganiserte norske arbeidstakere.

YTF STYRKER SEG I SPORVEIEN

YTFS NYSTIFTETE AVDELING 172 HELGEDAGSBETJENINGENS FORENING HAR NÅ
GODT OVER HUNDRE MEDLEMMER, NOE SOM UTGJØR MER ENN HALVPARTEN AV
FAGORGANISERT HELGEDAGSBETJENING I OSLO SPORVEIER. LIKEVEL NEKTER
BEDRIFTEN Å OVERFØRE HEVDVUNNE RETTIGHETER TIL DEN NYE FORENINGEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I forrige utgave av Yrkestrafikk kunne vi fortelle om hvordan hele styret i den tidligere klubben i Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) i Fagforbundet la ned vervene sine og i stedet etablerte seg som interimsstyre i en nyopprettet YTF-avdeling. Etter dette har det vært – og er fortsatt – en jevn pågang av medlemmer. Nå forberedes foreningens første ordinære årsmøte med valg som et hovedpunkt.

Tvist om permisjon

Samtidig ønsker foreningen å videreføre den kontortiden som helgedagsbetjeningen har hatt i flere tiår. I tariffavtalen heter det at: *Lørdager og søndager gis en av foreningens tillitsvalgte permisjon med lønn for å utføre administrasjonsarbeid for foreningen.* OSA-klubben (HBK) har ut fra dette i mange år fått permisjon med lønn hver helg til en av helgedagsbetjeningens tillitsvalgte.

YTFs overenskomst er identisk med OSAs overenskomst. Etter overgangen til YTF ønsker likevel ikke Sporveien å videreføre ordningen, noe som selvfølgelig er uakseptabelt. Om ikke Sporveien gir seg, er YTF innstilt på å tviste saken, om nødvendig helt til Arbeidsretten.

Brudd med tradisjon

Sporveiens håndtering av helgedagsbetjeningen virker i det hele tatt uprofesjonell, og innebærer dessuten et åpenbart brudd med innarbeidet praksis og tradisjoner. Et eksempel: Da helgedagsbetjeningen i 2016 ga ut sin 70-års jubileumsbok som fagorganiserte, ble de hilst varmt av daværende sporveisdirektør Cato Hellesjø, som understreket positivt at *«fortsatt har helgedagsbetjeningen egne særbestemmelser med konsernet som sikrer gode lønns- og arbeidsforhold».*

Mens daværende OSA-leder Rune Aasen påpekte at *«sammen forsvarer vi de spesielle særbestemmelsene som dere har i vår felles overenskomst, og som gjør at dere*

som gruppe har en spesiell status i forhold til andre deltidsgrupper».

Siden den gang er imidlertid både Hellesjø og Aasen ute av bildet. Nye koster i bedriften ønsker åpenbart et nytt regime, uten at OSA har satt seg særlig til motverge. Det er denne situasjonen som har jaget helgedagsbetjeningen over til YTF.

Samrøre med konsernledelsen

Helgedagsbetjeningen har fått sterk støtte fra mange andre medlemmer og grupper innen OSA, og i en protokoll fra et medlemsmøte i foreningen i slutten av august, publisert på OSAs hjemmeside, fortelles det at *«flere medlemmer uttrykte misnøye med styrets håndtering, kommunikasjon og Sporveiens innblanding. Det ble uttrykt bekymring for at betingelsene som ble avtalt da HBK kom inn i OSA i 2014, ikke lenger gjelder i dag.»*

I boka *«Kollektivkameratene – Oslo Sporveiers Arbeiderforening 1994-2019»* gjengis en observasjon fra valgdebatten under OSAs årsmøte på Håndverkeren

«Flere medlemmer uttrykte misnøye med styrets håndtering, kommunikasjon og Sporveiens innblanding. Det ble uttrykt bekymring for at betingelsene som ble avtalt da HBK kom inn i OSA i 2014, ikke lenger gjelder i dag.» (Protokoll fra medlemsmøte i OSA 26. august)

i januar 2018. Der ble det poengtert at «kritiske innspill til ledelsen om at en frisk og radikal verbal stil kunne underspille hvor tett og nært samarbeidet med konsernledelsen på Tøyen og politisk ledelse i Rådhuset var blitt etter hvert.»

Helgedagsbetjeningen har på flere områder stått for alternative forslag og ideer. Kanskje har de unge, aktive og oppegående medlemmene og tillitsvalgte fra helgedagsbetjeningen blitt et utålelig uromoment i idyllen mellom foreningsledelse og bedriftsledelse?

Sporveisansatte trenger YTF

I våres portretterte Yrkestrafikk Lars Peder Fotland, lederen for YTFs avdeling 72 Sporveien, avdelingen som organiserer de heltidsansatte arbeidskameratene til helgedagsbetjeningen. Fotland fortalte der hvordan bedriften insisterte på at de tillitsvalgte som skulle delta på jobbintervjuer måtte være medlem av OSA.

Samrøret har åpenbart uheldige utslag. I mai 2016 kom konsernsjef Hellesjø

med følgende jubel i Dagens Næringsliv: «Ja, vi har tynt de ansatte. Vi er litt som Ryanair.» OSA hadde ingen innvendinger. Først etter at Yrkestrafikk skrev om saken et år senere, så OSA seg tvunget til å reagere, og Hellesjø måtte stå skolerett og ta selvkritikk i bedriftsforsamlingen.

YTF er kanskje ikke alltid så store i kjeften, men har samtidig ikke en ledelse som sitter rolig på bedriftenes fang og lar motparten få avgjøre hvordan medlemmene skal organisere seg.



Flesteparten av interimsstyret i YTF avdeling 172 Helgedagsbetjeningens forening. Fra venstre: Stian Haldrud, Snorre Johansen, Nils Reichelt, Maja Andersen og Jan Egil Ødegård.

NY GIV PÅ VESTBY

FLERE MELDTE SEG INN PÅ STEDET DA DET NYE STYRET I YRKESTRAFIKKFORBUNDETS LOGISTIKKAVDELING 635 BRING LINEHAUL I VESTBY, INVITERTE ARBEIDSKAMERATENE TIL ÅPEN DAG MED GRILLING I SLUTTEN AV SEPTEMBER.

Tekst og foto:
HÅVARD GALTESTAD

Etter en regntung formiddag, klarnet det opp og ble sol da grillingen startet klokka 13:00 onsdag 25. september. Mange Bring-ansatte fant veien til nattparkeringen, der det ble servert hamburgere med tilbehør.

Flott tiltak

Alle var hjertelig velkomne, både YTF-medlemmer og ikke-medlemmer, og det var god stemning og spennende samtaler. Det ble gitt informasjon om Yrkestrafikkforbundet og hva som gjøres der. Mange syntes dette var interessant og ønsket å melde seg inn på stedet eller i løpet av kort tid.

Leder i avdelingen, Fredrik Singdahl-Larsen, hadde gjort en formidabel jobb i forkant. Alt av tilbehøret hadde han gjort klart på formiddagen. Ikke lite salat og løk var skjært opp. Selv hadde han tatt en feriedag for å få alt på plass, og fikk behørig ros for godt utført oppdrag.

Da sekretæren i avdelingen, Bård Stian Mathisen, var ferdig på jobb, tok han over grillingen av hamburgerne.

Nytt fungerende styre

Siden flere i det tidligere styret had-

«Det ble gitt informasjon om Yrkestrafikkforbundet og hva som gjøres der. Mange syntes dette var interessant og ønsket å melde seg inn på stedet eller i løpet av kort tid.»

de sluttet i bedriften, var nå et nytt fungerende styre i aksjon hos Yrkestrafikkforbundet avd. 635 Bring Linehaul. Styret fungerer fram til neste årsmøte, og flere ønsker å fortsette i vervene sine. Det er betryggende.

Styret har flere gode planer. Før årsmøtet ønsker de å avholde et medlemsmøte til å informere og spørre om det er noen som ønsker å stille til valg, og få opp hvilke saker som medlemmene er opptatt av. Vi gleder oss til fortsettelsen med denne bra gjengen.



Det nye styret i avd. 635 Bring Linehaul fikk fart både på grillen og vervingen.



Solskinn, servering og stemning da YTF avd. 635 Bring Linehaul inviterte til åpen dag på Vestby i slutten av september.

VERKSTEDBESØK I SPORVEIEN

TIRSDAG 24. SEPTEMBER INVITERTE YTFS AVDELING 72 SPORVEIEN MEDLEMMENE TIL OMVISNING PÅ T-BANEVERKSTEDET PÅ RYEN OG SPORVOGNVERKSTEDET PÅ GREFSEN. AVDELINGEN ORGANISERER I ALL HOVEDSAK FØRERE PÅ TRIKK OG T-BANE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Hovedverkstedet for T-banen i Oslo, som i et normalår frakter mer enn 120 millioner passasjerer, ble kraftig oppdatert og til dels ombygget våren 2022. I tillegg til et utvidet verksted og fire helt nye spor for vedlikehold av T-banevognene, fikk vi også se en helt ny og svært moderne lakkeringshall.

Togene som serves her er av typen MX og ble levert mellom 2006 og 2014 fra Siemens i Østerrike. Togene er på opptil 110 meter med seks vogner og har kapasitet til å frakte inntil 800 passasjerer.

Veteranbuss langs ringveien

Etter å ha vært høyt og lavt og inspisert både kantine, vognhall og verksteder i det imponerende anlegget, ble deltakerne fraktet med veteranbuss langs Ring 3 til trikkeverkstedet på Grefsen. Veteranbussturen var en begivenhet i seg selv.

Den gamle skjønnheten ble i sin tid bygget på Vestfold Bil & Karosseri A/S og lakkert dyprød i Oslo og Follo Busstrafikks klassiske design med rund OFB-logo og blågrå stripe. Avdelingsleder Lars Peder Fotland førte klenodiet trygt gjennom ettermiddagsrushet.

«Etter å ha vært høyt og lavt og inspisert både kantine, vognhall og verksteder i det imponerende T-baneanlegget, ble deltakerne fraktet med veteranbuss langs Ring 3 til trikkeverkstedet på Grefsen»

Nye vogner på Grefsen

På Grefsen ble avdelingen møtt av Willy Gregersen, tillitsvalgt og fagmann på verkstedet. Han viste fram de forskjellige områdene, også nede i grava. Superveteran Kjell Johansson var med i gruppa og kunne vise og forklarte hvordan stillverket fungerte.

Til slutt var det mulig å prøvesitte førerrommet i den nye SL18, som er en forkortelse for «Sporvogn Ledd bestilt i 2018». Fabrikkbetegnelsen er CAF Urbos. Den første trikken ble avduket nettopp på Grefsen verksted 12. oktober 2020, og SL18 er nå i ferd med å erstatte alle gamle trikker som har rullet i hovedstaden.

Kvelden ble avsluttet på Peppes Pizza i Nydalen der flere medlemmer som nettopp var ferdig på jobb sluttet seg til laget. Avdeling 72 Sporveien opplever et tilslag av nye medlemmer for tiden, som ringvirkning av uroen rundt helgedagsbetjeningen med massiv utmelding av Fagforbundet.



Trikkeførere og T-baneførere på verkstedbesøk for å bli bedre kjent med Sporveien.



Avdelingsleder Lars Peder Fotland satt bak rattet i veteranbussen som fraktet alle fra Ryen til Grefsen.



Omringet av SL18-vogner på Grefsen verksted. Foto: Lars Peder Fotland.

BATTERI- OG HYDROGENSIKKERHET: SJØFARTEN SEILER I FRONT

«DET GRØNNE SKIFTET» MED OMLEGGING TIL NULLUTSLIPPSLØSNINGER TYPE BATTERI- OG HYDROGENDRIFT ER PÅ FULL FART INN I TRANSPORTBRANSJEN. UTVIKLINGEN INNEBÆRER NYE FARER OG RISIKOVURDERINGER, DER BUSSBRANSJEN I NORGE SÅ LANGT KNAPT KAN SIES Å HENGE HELT MED. VI KAN IMIDLERTID HENTE VERDIFULL LÆRDOM FRA SJØFARTEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Norrønafolkene det vil fare, det vil føre kraft til andre» skrev Bjørnstjerne Bjørnson tilbake på attenhundretallet. Norge har alltid vært å regne med blant verdens ledende sjøfartsnasjoner, og også når det gjelder innføringen av nye energiformer om bord er vi helt i front. I våres var hele 328 norske skip drevet med elektrisitet satt i drift, mens 223 var under konstruksjon.

Batteribranner på skip

Som en naturlig konsekvens har også sjøfarten hatt sine ulykker på området, heldigvis uten at mennesker har kommet til skade. I oktober 2019 oppsto en batteribrann på passasjerfergen MF Ytterøyningen rett før den la til kai på Halsnøya på Vestlandet. Etter at den var evakuert, oppsto en voldsom eksplosjon.

«Omleggingen til batteridrift eller hydrogen går så mye fortere enn vi trodde, og bransjen henger ikke helt med. Bussføreren er heller ikke verken brannkonstabel eller ambulanselege.»

Og i mars 2021 ble hybridkatamaranen Brim Explorer tilsvarende rammet av en batteribrann utenfor Vestfold. Katamaranen er en populær turistbåt med plass til hele 140 passasjerer, men var heldigvis kun bemannet av et mannskap på fire da brannen oppsto. Etter at den var tauet i land utenfor Tønsberg opprettet brannvesenet en sikkerhetssone rundt skipet på 300 meter.

Først i masta

31. mars 2023 ble verdens første hydrogendrevne ferge – MF Hydra – satt i drift på sambandet Hjelmeland til Nesvik i Vestland fylke. Under dåpen snakket den lokale ordføreren

om «vår månelanding», mens samferdselsministeren talte høystemt om landets ambisiøse klimamål og Norge som «verdensledende innen det grønne skiftet til havs».

Ekspertene møttes

Dette var bakteppet for en konferanse som ble arrangert i begynnelsen av september i Kunnskapsbyen Lillestrøm på Kjeller. Arrangør var prosjektgruppa MoZEES (Mobility Zero Emission Energy Systems) som samler eksperter innen batteri- og hydrogendrift i Norge.

På MoZEES-konferansen ble det på sin side understreket hvordan ny



YTF-leder Jim Klungnes var den eneste som innledet om sikkerhetsutfordringer innen veitrafikk under et nasjonalt sikkerhetsseminar på Kjeller, og gjorde inntrykk på konferansedeltakerne.

teknologi medfører ny usikkerhet og at et fungerende regelverk mangler. «Vi er på overtid med tanke på den neste store ulykken», understreket en representant for NHO.

Konferansen bød på innledere fra Forsvarets forskningsinstitutt, Det norske Veritas, Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap, Sjøfartsdirektoratet, Sintef, Universitetet i Sør-Norge, Institutt for Energiteknikk samt representanter for rederinæringen og batteriprodusenter, kort sagt det meste som kunne kripe og gå av norsk ekspertise. Også YTFs forbundsleder Jim Klungnes innledet.

Skipsfartens utfordringer

Ulike erfaringer og beredskapsløsninger ble drøftet i detalj. Det er lett å forstå at batteribrann om bord på skip i rom sjø kan være fatalt. Heldigvis viser statistikken at sjansen for at noe slikt vil oppstå er svært liten, men om det først skjer er faren blant annet til stede for at en batteribrann kan utvikle seg til en ukontrollert «termisk rusing»

(thermal runaway).

Sjøfarten har imidlertid lært av erfaring, blant annet at saltvann kan være dårlig egnet til å slokke brann i elektriske anlegg, fordi det leder strøm. Også at et nasjonalt regelverk lett kan omgås ved at rederier bytter flagg. Men regelverk og sikkerhetsrutiner begynner å komme på plass.

Bussførerens betydning

YTF-leder Jim Klungnes var den eneste som innledet fra veitransporten, og gjorde inntrykk på konferansedeltakerne da han fortalte om den elendige kollisjonssikkerheten bussjåførene hadde på førerplass i «glass og ramme» og andre sikkerhetsutfordringer som følge av endrede busskonstruksjoner.

Så kan man kanskje tro at en batteribrann vil være mindre risikabel på landeveien enn på sjøen, men Jim understreket hvilke konsekvenser det kunne ha om bussføreren ble satt ut av spill ved en kollisjon. Da vil nemlig passasjerene være overlatt til seg selv,

det være seg rullestolbrukere eller blinde, det være seg ved velt eller i tunnel.

- Omleggingen til batteridrift eller hydrogen går så mye fortere enn vi trodde, og bransjen henger ikke helt med. Bussføreren er heller ikke verken brannkonstabel eller ambulanselege. Det jeg vil utfordre alle på er å hjelpe til for å få på plass et skikkelig regelverk, presiserte YTF-lederen.

Saken vil ellers bli videreført på YTFs store sikkerhetskonferanse i Bodø i slutten av oktober.



Konferansen samlet det meste av norsk ekspertise på risiko innen batterielektrisk drift. Her representert ved Sverre Eriksen fra Det Norske Veritas.

REGNING UTEN VERT

DET MANGLET IKKE PÅ GODORD OM BUSSJÅFØRENE INNSATS UNDER SAMFERDSELS- OG MILJØUTVALGETS HØRING OM FORRIGE VINTERS TRAFIKKAOS I OSLO, HELLER IKKE PÅ HYPPIGE UNDERSTREKINGER AV VIKTIGHETEN AV Å LYTTE TIL SJÅFØRENE ERFARINGER. LIKEVEL VAR IKKE YTF, SOM REPRESENTERER MAJORITETEN AV BUSSJÅFØRENE, INVITERT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det var et tungt lag av direktører og toppsjefer som var invitert til å tale under Oslo kommunes samferdsels- og miljøutvalgs høring om busskaoset i hovedstaden sist vinter, deriblant Ruter-direktøren, direktørene for Sporveien, Unibuss, Vy Buss, Connect og Nobina, lederen for Kollektivtrafikkforeningen og Bymiljøetaten.

Til tross for det imponerende antallet, savnet vi særlig tidligere sporveisdirektør og styreleder i Unibuss, Cato Hellesjø og avgått Unibuss-direktør Øystein Svendsen, begge i posisjon i forkant av busskaoset. For etterfølgerne er det lett å «toe sine hender» og fraskrive seg ansvaret for hva som skjedde.

Applaus til de fraværende

Mange av direktørene benyttet uansett

anledningen til å takke bussjåførene for sin flotte innsats, litt på samme måte som applausen som ble gitt fra balkongene under pandemien. En viktig lærdom som flere understreket, var også betydningen av at alle gode krefter måtte samarbeide for å løse vinterutfordringene. Ikke minst måtte sjåførene – som vet hvor skoen trykker – trekkes bedre med.

Vel og bra, men som kjent veier handling langt tyngre enn ord. Merkelig var derfor at YTF, som organiserer majoriteten av bussjåførene, både i landet og hovedstadsregionen, ikke var invitert og dermed heller ikke fikk glede av denne rosen.

Kun én bussfører

Av talere som skulle representere sjåførene var først Ola Floberg, leder av Oslo Sporveiers arbeiderforening (OSA), som kun organiserer en liten minoritet av sjåførene i Unibuss. Floberg har selv aldri kjørt buss, og kunne derfor ikke bidra med egne erfaringer.

Dermed ble den eneste bussjåføren i salen Per Ole Melgård, leder for Oslo og omegn bussarbeiderforening i Fellesforbundet. Melgård gjorde en god innsats, understreket at fokus i fremtiden måtte være på kvalitet i samarbeid med sjåførene, men ble altså en sørgelig enslig svale.

Utfordring med oppvarming

Så, hva var de viktigste lærdommene direktørene kunne varte opp med? Jo, at ikke drift med elektriske busser i seg selv er noe problem, selv om overgangen fra gammel til ny driftsteknologi viste seg å være for dårlig tilrettelagt i de aktuelle anbudsoppstartene i Oslo-regionen. Altså er det ingen grunn til å ønske seg tilbake til dieselbusser, som ugjenkallelig er på vei ut.

Kjøreegenskapene til de aktuelle bussene var likevel oppe til debatt, særlig de 183 leddbussene fra Solaris som ble satt i drift i april i fjor. En utfordring her var at bussene skulle være fullstendig utslippsfrie, altså at også kupevarmen skulle forsynes av batteriene, noe

«Unibuss-direktør Rønning kunne fortelle at leddbussene fra MAN i Oslo-øst-anbudet hadde langt bedre framkommelighet og ble en umiddelbar suksess, ikke minst fordi de har drift på to akslinger. Han spådde at denne typen busser ville bli langt vanligere i kommende anbud.»

Til venstre: Vinteren i hovedstaden kommer før man aner det, med det samme bussmateriellet som ikke akkurat imponerte sist.

Til høyre: Til tross for store ord om bus-sjåførenes innsats fra talerstolen i Oslo Rådhus, slapp YTF kun til på utsiden.



som reduserte kapasiteten og dermed rekkevidden i kalde dager. Resultatet var økt ladebehov, kombinert med til dels uakseptabelt kalde busser.

Unibuss-direktør Atle Rønning kunne fortelle at alle disse bussene nå ville få montert dieseldrevne varmeapparater. Montasjen var allerede startet opp, og ville pågå fram til neste vår før alt var på plass. Denne nyheten, at man på sett og vis må vende tilbake til dieselbasert drift, selv i minimal form, har selvfølgelig medført betydelig morskap blant skeptikere til «det grønneste skiftet».

Drift på bakakselen

Et annet problem med Solaris-bussene var at de kun hadde drift på den bakre akselen, på «hengeren» bak leddet, noe som medførte busser i ren Bokløv-stil på det glatte føret i fjor. Denne løsningen der bussen bokstavelig talt skyves fram, har dårligere virkning på elbusser på grunn av vektfordelingen. Hva ingen imidlertid tok opp som et problem, er at disse 183 «Bambi på

isen»-bussene fortsatt vil være i drift kommende vinter.

Unibuss-direktør Rønning kunne fortelle at leddbussene fra MAN i Oslo-øst-anbudet hadde langt bedre framkommelighet og ble en umiddelbar suksess, ikke minst fordi de har drift på to akslinger. Han spådde at denne typen busser ville bli langt vanligere i kommende anbud.

Fagforeningene over hele landet bør være årvåkne for denne typen problematikk ved kommende anbud. Olov Grøtting fra Kollektivtrafikkforeningen, som organiserer administrasjonsselskapene i alle fylker, poengterte nemlig at selv om drift på to akslinger gir bedre framkommelighet, er busserne tyngre, har mindre lastekapasitet i antall passasjerer og krever mer energi. I kampen for de billigste løsningene kan derfor noen i framtidige anbud lett bli fristet til å gamble på Bambi. Så er det nevnt.

UNIBUSS' TILTAK FOR KOMMENDE VINTER:

- Skifte ut ladere med feil og mangler
- Installere flere hurtigladere på alle depotene – tredoble antall hurtigladere
- Installere biodieseldrevne tilleggsvarmere på alle 183 Solaris-bussene i indre by.
- Installere ekstra batteripakke på alle 76 MAN-bussene på Oslo øst.
- Bruke dieselbusser som reserve-løsning når det er kaldt.

DET GÅR LIKAR NO

ITJ'NO KARRAVOLIN OG TRONDOVERRA I VERDAL, DERIMOT KAFFE OG RUTATKAK DA AVDELING 690 LOGISTIKK TRØNDELAG NORD OG BUSSAVDELING 17 TRØNDELAG NORD ARRANGERTE FELLES ÅRSMØTE-DAG PÅ VERDAL HOTELL I BEGYNNELSEN AV OKTOBER, TO AVDELINGER I KLAR FRAMGANG OG VEKST.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Etter årsmøte i hvert sitt værelse møttes nordtrønderne til felles buffet og så en samling i plenum. Her var også gjester invitert til å holde hver sin korte innledning: Forbundsleder Jim Klungnes, logistikkhøvding Jan Arne Laberget og Yrkestrafikks redaktør. Avdelingsleder Ole Moen var også framme i egenskap av forbundsstyremedlem. I tillegg var YTFs regionleder i Trøndelag, Eva Andersson, med på plenumsmøtet.

Samling av godssjåfører

Avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord, som ble etablert for fem år siden, er et resultat av et arbeid som ble satt i gang i YTF for bedre å organisere lastebilsjåfører lokalt.

Over hele landet var det nemlig i mange år utfordrende å samle lastebilsjåførene. I noen bedrifter var

mange nok ansatt til at det gikk an å etablere en egen avdeling, men mange steder var sjåførene spredt tynt ut over i mindre enheter, ofte enkeltvis i mindre bedrifter der heller ikke alle arbeidsgiverne var like positivt innstilt til fagforeninger. Løsningen var lenge å samle opp disse «løse» sjåførene i en egen samlegruppe, såkalte «800-medlemmer», noe som hadde sine klare begrensninger.

Først etter landsmøtet i 2016 ble det tatt skikkelig grep for å gjøre noe med situasjonen. Omkring 20 nye fagforeninger ble etablert, de fleste geografiske avdelinger innen gods og logistikk. Resultatet var at mange som tidligere var direkte medlemmer uten egen forening eller tillitsvalgte, nå ble med i en avdeling der de kunne møtes, ta opp saker og være med å bestemme.

Stadig vekst

Avdeling 690 er en av disse lokale logistikkforeningene, og startet med 32 medlemmer i 2019. I dag har foreningen vokst til en vital og levedyktig enhet med 77 medlemmer, og er i

stadig vekst. Bare siste året har sju nye medlemmer sluttet seg til rekkene.

Under ledelse av veteranen Bjørn Arne Saur har avdelingen bistått flere medlemmer i spørsmål om arbeidsforhold. Noe er løst lokalt og noe oversendt YTF sentralt. Saur har også deltatt på representantskapsmøte, og foreningen sikter seg nå inn mot landsmøtet i september. Slik ivaretas medlemmenes interesser i forbundet. I juni arrangerte avdelingen sommeravslutning i Steinkjer, og i august var medlemmene invitert til grilling hos Litra Termo i Malvik.

Storebror på buss

Logistikkavdelingen har et nært samarbeid med bussavdeling 17 Trøndelag Nord, som kan betraktes som en slags storebror med nesten 200 aktive medlemmer og pensjonister. Også bussavdelingen kan notere seg for jevn og solid medlemsvekst, og kan smykke seg med å være den klart største avdelingen i Trøndelag. Ingen avdelinger i Trøndelag har vokst så mye som avdeling 17 hittil i år.

«Avdeling 690 er en av disse lokale logistikkforeningene, og startet med 32 medlemmer i 2019. I dag har foreningen vokst til en vital og levedyktig enhet med 77 medlemmer, og er i stadig vekst.»

Dette til tross for at organisasjonsområdet er stort. Avdelingen har lokale tillitsvalgte fordelt på mange steder, som i Kolvereid, Grong og Namsos og har i tillegg en egen klubb på Fosen. Verveaksjoner har siste året vært gjennomført i Stjørdal, Rissa og Åfjord, og på slutten av året står også Leksvik for tur.

Selve propellen i avdelingen er den aldri hvilende Ole Moen, som også sitter i forbundsstyret. I tillegg til «vanlige» fagforeningssaker har Ole Moen blant annet involvert avdelingen i et samarbeidsprosjekt med Sintef og Universitetet Nord om måling av sjåførstress. Avdelingen har forbilledlig nok alt også så smått begynt å forberede seg på anbudsrunder som vil komme i 2031, og vil påvirke denne til det beste for medlemmene.

(Referenten, som er innbarka Oslo-gutt, forsøkte å krydre innledningsvis med noen kraftfulle nordtrønderske glosser, i hovedsak inspirert av DDE. Dere får unnskyld!)



Veteranen Bjørn Arne Saur leder årsmøtet til avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord.



Mer enn tjue medlemmer møtte opp på årsmøtet til avdeling 17.



Lastebilsjåfører fra ulike selskaper i Nord-Trøndelag samlet til årsmøte.



Nordtrønderske høvdinger: Ole Moen og Bjørn Arne Saur.

LÆRERIKT I BERGEN

FERSK MEDLEMSUNDERSØKELSE, ERFARINGER FRA ÅRETS HOVEDOPPGJØR, LIKELØNSDIREKTIVET OG DIALOG OM SISTE VINTERS UTFORDRENDE DRIFT STO PÅ PROGRAMMET DA YTF-FUNKSJONÆRER FRA HELE LANDET SAMLET SEG I BERGEN. FORSAMLINGEN GIKK OGSÅ I TUNELLEN FRA FYLLINGSDALEN TIL MINDE, VAR PÅ ARKITEKTURBEFARING PÅ HAUKELAND STASJON, OG REISTE MED VETERANTRIKK.

Tekst og foto:
MARINA HEYERDAHL

Men først skulle årsmøtet for Landsammenslutningen for funksjonærene gjennomføres. Styremedlem Lars Harein Sæther ledet oss stødig igjennom regnskap og årsmelding, og ga ordet videre til valgkomiteens Erik Bauge.

Styret i Landssammenslutningen for funksjonærer består nå av leder Ove Helleseeth (Tide) og styremedlemmene Lars Harein Sæther (Nobina), Kai Anton Ibsen Johansen (Vy), Olav Nergård (Vy) og Nora Dahl (Vy).

Skuta er snudd

Advokat og forhandlingssjef Marius Træland delte erfaringer med oss fra årets hovedoppgjør, og skolerte oss i Teknisk beregningsutvalg (TBU), som hadde estimert forventet prisvekst til 4,1prosent tidligere i år, men nå har landet på 3,9 prosent.

- Nå tror vi at skuta er snudd og at det blir noen gode lønnsoppgjør fremover, oppsummerte Træland.

Vi fikk en nærmere forståelse av frontfagene, industrien og konkurransesituasjonen med utlandet, årets lønnsramme på 5,2 prosent og overheng – og at det årlige oppgjøret tar hensyn til at lønnen i januar-mars følger av fjorårets lønnsoppgjør.

Tre viktige gjennomslag i år var løsningen for korte deltskift, helgetillegg/natt for ekspressbussjåfører som er økt til 40 prosent, og økt nattillegg fra klokka 01.30 til 04.30. Disse gjennomslagene kom i bussbransjeavtalen, men funksjonærene kan la seg inspirere og kreve tilsvarende! Verdt å merke seg.

Vi fikk med oss tre viktige tips på veien:

- Krav til snittlønn i bedriften, også for funksjonærer, baseres på alle tillegg som fagbrevtillegg og

kveldstillegg, bortsett fra overtidstillegg. *Snittlønn fra bedriften har du som tillitsvalgt krav på å få fra arbeidsgiver.*

- Send forslag til YTF sentralt som beregner nøyaktig lønnsprosent for medlemmene.
- YTF sentralt diskuterer med tillitsvalgte hvordan videre forhandlinger bør være.

Lik lønn for mann og kvinne?

Likelønnsdirektivet, som ble vedtatt i EU i 2023, skal implementeres i alle land innen tre år. I denne seksjonen fikk vi lære hvorfor omsorgsoppgaver, som sykepleieryrket, alltid er blitt hengende lønnsmessig etter tekniske fag, som ingeniører. Hvorfor?

Historisk er omsorgsoppgavene blitt løst ulønnet, og kvinner er gjerne de som oftere henter i barnehage, er hjemme med syke barn og tar lengre permisjoner.

«Tre viktige gjennomslag i år var løsningen for korte deltskift, helgetillegg/natt for ekspressbussjåfører som er økt til 40 prosent, og økt nattillegg fra klokka 01.30 til 04.30. Disse gjennomslagene kom i bussbransjeavtalen, men funksjonærene kan la seg inspirere og kreve tilsvarende!»



Direktivet har til hensikt å løse likelønn mellom kjønnene innenfor felles og like stillinger, men løser ikke skjevhetene mellom *forskjellige* stillinger. Det er likevel interessant å se om lønnsgapet mellom sykepleiere og ingeniører på 12 prosent kan løses gjennom Likelønnsdirektivet.

Fersk medlemsundersøkelse

Vi var så heldige å være første gruppe ut som fikk presentert resultatene fra medlemsundersøkelsen. Det var riktignok en del færre av funksjonærene som svarte i år enn i fjor, men nok svar til å se trender. Nå får vi innblikk i følgene av hjemmekontor, der trenden går i to retninger: Både til at flere får og forventes å ta hjemmekontor der arbeidsgiver sier opp leie av kontorlokaler, samtidig som antall hjemmekontordager strammes inn. Dette blir interessant å følge videre!

Nytt i årets medlemsundersøkelse var en sekvens om mangfold; Om nasjonal og kulturell bakgrunn, språk og opphold i Norge, videreutvikling og



Fire av fem i det nye styret i Landssammenslutningen for funksjonærer, fra venstre: Olav Nergård (Vy), Lars Harein Sæther (Nobina), Ove Helleseeth (Tide) og Nora Dahl (Vy). I tillegg sitter Kai Anton Ibsen Johansen (Vy) i styret.



Forhandlingssjef Marius Træland oppfordret funksjonærene til å la seg inspirere av resultatene i bussbransjeavtalen.

«Nå får vi innblikk i følgene av hjemmekontor, der trenden går i to retninger: Både til at flere får og forventes å ta hjemmekontor der arbeidsgiver sier opp leie av kontorlokaler, samtidig som antall hjemmekontordager strammes inn.»



YTFs kommunikasjonschef Adrian Pracon kunne vise resultater fra en fersk medlemsundersøkelse. (Foto: Olav Nergård)



språkkompetanse, arbeidslivskunnskap og inkluderende arbeidsplass. Her var det mange nyttige resultater og svar som vi kan gjøre mer dybdykk i i tiden som kommer.

Media og medietrening

Vi ble flere ganger gjennom samlingen oppfordret til å ta kontakt med redaksjonen i Yrkestrafikk og kommunikasjonssjefen om saker fra egen arbeidsplass som kan og bør deles med flere. Har du en idé så ta kontakt! Du trenger ikke å ha en fiks ferdig tekst – det hjelper redaktør Arne Danielsen og kommunikasjonssjef Adrian Pracon deg med, men ideene er det dere som har.

YTF kan vise til god synlighet i nasjonale og sosiale medier, men det viser seg at medlemmer i hovedsak forholder seg til lokalaviser som sitt foretrukne medium. Og der er YTF – både i papirutgaver og i digitale kanaler. Derfor er oppfordringen: bring frem historier fra jobbhverdagen din!

Vinteren i osloregionen

Vinters tøffe og krevende vær- og kjøreforhold i osloregionen var et eget tema. Lars H. Sæther fra Nobina og

tidligere Unibuss og Marina Heyerdahl fra Ruter delte erfaringer om hvordan det hadde vært for sjåførene, hvor feil det gikk med kundeinformasjonen, hva som er gjort i løpet av året for å møte kommende vinter langt sterkere, og om høringen i Oslo rådhus noen få dager før funksjonærsamlingen.

At sjåfører i langt større grad må få delta i anbudsprosesser ble påpekt av flere, og erfaringer som operatører i nord har bygget opp over tid er helt klart noe som må deles med resten av landet. Så herved en oppfordring om særlig å snakke med tillitsvalgte og medlemmer i avdeling 11.

Tur i tunellen

Planen var å sykle gjennom tunellen fra Fyllingsdalen til Minde, men kommunen hadde plutselig bestemt seg for at syklene skulle fjernes. Dermed tok flere av oss bena fatt og spaserte de tre kilometerne gjennom fjellet, mens øvrige tok Bybanen.

Vi stoppet på Haukeland stasjon, der Sølvi Myrseth fra Vestland fylkeskommune fortalte om arkitektløsninger og design av stasjonen som åpnet i

november 2022. Her kan du se en nydelig gulvmosaikk laget på Voss, og åpningen i toppen som slipper dagslyset 30 meter ned til plattformene. Er du i Bergen, legg turen innom stasjonen som nærmest er som en katedral!

Sjarmerende veterantrikk

På tampen fikk vi en flott snikopplevelse med veterantrikk fra Engen i sentrum til Bergen tekniske museum som rommer vognhall for trikker og også de fleste andre transporttyper. Trikken vi reiste med er over 100 år gammel, og skapte oppmerksomhet der den snirklet seg gjennom gatene via universitetsområdet frem til museet. Der fikk vi kjennskap til hvordan ildsjelene i Bergen har klart å få til dette sjarmerende tilbudet til byens befolkning.

Takk til gjengen som har nedlagt iver og timer og tålmodighet for å få til et verdifullt kulturtilbud til Bergen by, og som satte av formiddagen sammen med oss.

Den formelle åpningen av trikkelinjen skjedde 28. september av selveste kulturminister Lubna Jaffery!

<https://www.bergenstekniskemuseum.no/>



Veterantrikken var over 100 år gammel, og skapte oppmerksomhet der den snirklet seg gjennom gatene fra Engen via universitetsområdet fram til Bergen tekniske museum. (Foto: Olav Nergård)



Nydelig gulvmosaikk laget på Voss på Haukeland stasjon.



Bergen tekniske museum rommer vognhall for trikker og også de fleste andre transporttyper.



Mange av funksjonærene spaserte de tre kilometerne gjennom fjellet fra Fyllingsdalen til Minde. (Foto: Lars Harein Sæther)



Haukeland stasjon er som en katedral, med en åpning i toppen som slipper dagslyset 30 meter ned til plattformene.



Sølvi Myrseth fra Vestland fylkeskommune fortalte om arkitektløsninger og design av Haukeland stasjon som åpnet i november 2022.



Midtveis i tunellen mellom Fyllingsdalen og Minde dukket denne «båten» fram, egentlig en optisk illusjon av piler som er satt sammen, men som gir et maritimt inntrykk på avstand. (Foto: Lars Harein Sæther)

«FUNKSJONÆR» – UTDATERT BEGREP?

HELT SIDEN JEG MELDTE MEG INN I YTF HAR JEG INNIMELLOM STILT SPØRSMÅLET OM ORDET «FUNKSJONÆR» ER ET GODT BEGREP, OG OM DET ER REPRESENTATIVT FOR ARBEIDSLIVET I DAG.

Funksjonær blir i Store norske leksikon beskrevet som «*en eldre betegnelse på arbeidstaker som utførte kontorarbeid*». Skal vi være relevant i dagens og fremtiden arbeidsmarked med stadig mer digitalisering, kunstig intelligens og hybride samarbeidsstrukturer, tenker jeg at vi bør vurdere om funksjonær er den beste samlebetegnelsen for oss.

Jeg oppfordrer derfor funksjonærmedlemmer til å benytte tiden frem til landsmøtet neste høst og diskutere om tiden er inne for en navneendring, og i så fall sende inn forslag til endring.

Vi som er organisert under betegnelsen «YTF Funksjonær» er trafikkledere, driftsledere og administrativt

personell som for eksempel jobber med kundekommunikasjon, økonomi, anskaffelser, virksomhetsstyring, HR, sentralbord, IT osv. Vi er medarbeidere og ledere på forskjellige nivåer og med ulik grad av ansvar.

Hva kan være et mer dekkende navn enn funksjonær? For å starte debatten er mitt forslag «**YTF Personal og ledelse**». Hva tenker du? Bli med i debatten? Send gjerne en e-post til en av medlemmene i funksjonærstyret, eller direkte til Marina Heyerdahl: marina.heyerdahl@ruter.no

Marina Heyerdahl

YTFS

2. KVINNESAMLING

DEN 3. OG 4. SEPTEMBER SAMLET YTF 21 KVINNELIGE TILLITS-
VALGTE TIL FORBUNDETS ANDRE KVINNESAMLING I BERGEN.

OVER TO DAGER FIKK DELTAKERNE DISKUTERT EN REKKE
TEMAER, OG INNLEDERNE VAR OGSÅ KVINNER.

Etter at Linda Jæger og Trude Sande hadde ønsket velkommen, snakket Eli Hetlevik om hvorfor hun påtok seg vervet som avdelingsleder, Linda Myhre fortalte om erfaringer med å håndtere vanskelige situasjoner, Josefine Wærstad drøftet juridiske spørsmål, Kristine Martinsen tok for seg Hovedavtalen, mens Rameen Sheikh holdt «Bøllekurs».

Deltakerne virket storfornøyd, og på Facebook kunne vi lese følgende

kommentarer: «Gode jenter med engasjement, kunnskaper og stå på vilje. Vi trenger dem virkelig i å forme ett godt arbeidsliv.» «En super samling.» «En super kurshelg med flotte engasjerte damer» og «tusen takk for kjempefine dager med dere nydelige og knalltøffe damer. Sees snart igjen.»

Den første kvinnesamlingen til YTF ble avholdt i januar 2023, og alt ligger til rette for at den andre ikke vil være den siste.



«Nydelige og knalltøffe damer» samlet i Bergen. Foto: YTF.

ITF: INSPIRASJON FRA «DOWN UNDER»

En delegasjon fra YTF med forbundsstyret i spissen besøkte i september hovedkontoret til ITF - selve verdensorganisasjonen for transportarbeidere. ITF holder til i London, med ETF som sin europeiske gren i Brussel og NTF som den nordiske i Stockholm.

YTF er norsk medlem, men har hatt tetttest kontakt med ETF, fordi mye av reglene innen norsk transportbransje klemmes ut innen EU-systemet. Men også andre fagorganisasjoner rundt om i verden kan være verdt å bli inspirert og lære av.

Et eksempel som ITF presenterte YTF-delegasjonen for, var de nasjonale regelendringer som Transport Workers Union hadde fått gjennomslag for i Australia, som sikret fagforeningene bedre innflytelse på minimumsvilkår og håndheving av reglene innen godstransportbransjen.

Samtidig som Yrkestrafikk er i trykken, arrangerer ITF ellers for første gang i historien sin globale kongress i den arabiske verden, nærmere bestemt i Marrakesh i Marokko. Her møtes fagorganisasjoner som representerer 18,5 millioner transportarbeidere fra mer enn 150 land. YTF deltar også i verdenskongressen.



«Vi beveger verden!» YTF-delegasjonen lot seg inspirere hos ITF i London.

EU-DEMO MOT SOSIAL DUMPING

17. september trådte det nyvalgte EU-parlamentet sammen for første gang, uten at tiltredelseserklæringen fra president Ursula von der Leyen med et ord tok opp utfordringene knyttet til sosial dumping eller behovet for et mer rettferdig arbeidsliv.

Derfor samlet fagforeninger fra hele Europa seg utenfor parlamentet for å demonstrere mot urettferdig behandling i arbeidslivet, arrangert av blant annet ETF.

YTF var også på plass, representert ved forbundsleder Jim Klungnes og generalsekretær Linda Jæger. Blant kravene som ble reist var flere faste ansettelser og strengere regulering av underleverandører.



Forbundsleder Jim Klungnes var med og markerte kampen mot sosial dumping foran EUs hovedkvarter i Brussel. Foto: YTF

YTF I «DEBATTEN» OM SYKELØNN

YTFs NESTLEDER OG BUSSJÅFØR TRUDE SANDE PLUSS FORHANDLINGSLEDER OG ADVOKAT MARIUS TRÆLAND DELTOK I NRKS DEBATTPROGRAM «DEBATTEN» TIRSDAG 24. SEPTEMBER FOR Å SNAKKE OM KAMPEN FOR Å BEHOLDE EN RETTFERDIG SYKELØNN.

Begge gjorde en strålende innsats. Trude var en av flere representanter for de yrkesgruppene som bokstavelig talt holder hjulene i gang i samfunnet, men som samtidig utsettes for de største konsekvensene ved en innstramning av sykelønnsbestemmelsene.

Marius hadde på sin side en skarp kommentar rundt det usosiale i de

framlagte forslagene. Den solide deltakelsen fra YTF vitner om forbundets sterke evne til å gå foran i aktuelle fagligpolitiske spørsmål.

Les ellers forbundsleder Jim Klungnes kommentar om sykelønnsproblematikk på side 34-35 i dette bladet, der han går grundig gjennom YTFs posisjon i saken.



Trude Sande og Marius Træland var sterke stemmer for rettferdig sykelønn i NRKs «Debat-ten». Foto: YTF

ARBEIDSAVTALER

DEN 1. JULI 2024 TRÅDTE NYE REGLER I KRAFT OM INNHOLDET I ARBEIDSAVTALER.

REGLENE INNEBÆRER EN UTVIDELSE AV KRAVENE TIL HVILKE OPPLYSNINGER OG REGULERINGER EN ARBEIDSAVTALE SKAL INNEHOLDE. FORMÅLET ER Å SIKRE ARBEIDSTAKERE MER FORUTSIGBARE OG TRYGGE ARBEIDSFORHOLD.



YTF er opptatt av både nasjonale og internasjonale arbeidsavtaler.
Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen

Endringene innebærer at det stilles nye krav til hvilken informasjon som skal stå i den skriftlige arbeidsavtalen, herunder pålegges arbeidsgiver en utvidet plikt til å opplyse om flere forhold i avtalen. De nye reglene innebærer også kortere tidsfrister for når en skriftlig arbeidsavtale skal være på plass, og begrensninger i reglene om prøvetid.

Skriftlighet og frist for når arbeidsavtalen skal foreligge

En arbeidsavtale skal være skriftlig, jmfør Arbeidsmiljøloven § 14-5. Skriftlighet er imidlertid ikke et gyldighetskrav, og et arbeidsforhold kan være etablert uten skriftlig avtale. En muntlig avtale er like bindende som en skriftlig, men en skriftlig avtale sikrer klarhet og forutsigbarhet og reduserer risikoen for uenigheter. Det er i rettspraksis slått fast at det er arbeidsgiver som har tvilsrisikoen om hvilke arbeidsvilkår som faktisk er avtalt om skriftlighetskravet ikke er oppfylt.

En skriftlig arbeidsavtale skal foreligge senest syv dager etter at arbeidsforholdet begynte. Ved utleie av arbeidskraft og ved arbeidsforhold med kortere varighet enn en måned, skal skriftlig

arbeidskontrakt være på plass umiddelbart, det vil si ved arbeidsforholdets begynnelse.

Minimumskrav til innholdet i den skriftlige avtalen

Arbeidsavtalene skal inneholde opplysninger om forhold av vesentlig betydning for arbeidsforholdet. Arbeidsmiljøloven § 14-6 regulerer hvilke opplysninger arbeidsavtalen skal inneholde. Endringene som gjelder fra 1. juli 2024 er merket i kursiv. En arbeidsavtale skal som et minimum inneholde informasjon om:

- Arbeidsplassen
- En beskrivelse av arbeidet eller arbeidstakerens tittel, stilling eller arbeidskategori.
- Tidspunktet for arbeidsforholdets begynnelse.
- Ved midlertidig ansettelser skal arbeidskontrakten angi forventet varighet og grunnlaget for ansettelsen, for eksempel om det er et vikariat. *Dersom arbeidsgiver ikke opplyser om at arbeidsforholdet er midlertidig i arbeidsavtalen innen syv dager etter arbeidsforholdets begynnelse, skal det legges til grunn at arbeidstakeren*

«En skriftlig arbeidsavtale skal foreligge senest syv dager etter at arbeidsforholdet begynte. Ved utleie av arbeidskraft og ved arbeidsforhold med kortere varighet enn en måned, skal skriftlig arbeidskontrakt være på plass umiddelbart, det vil si ved arbeidsforholdets begynnelse.»

har fast ansettelse om ikke noe annet gjøres overveiende sannsynlig.

- Eventuell prøvetid. Ved midlertidige ansettelser kan prøvetiden ikke overstige halvparten av ansettelsesforholdets varighet.
- Rett til ferie og feriepenger, og fastsettelse av ferietidspunkt. Informasjon om eventuell rett til annet fravær betalt av arbeidsgiver.
- Oppsigelsesfrister, og informasjon om fremgangsmåte ved opphør av arbeidsforhold.
- Avtalt lønn, og eventuelle andre tillegg og godtgjøringer som ikke inngår i lønnen, som for eksempel pensjonsinnbetalinger. De ulike elementene som utgjør lønnen, som tillegg og andre godtgjøringer skal angis særskilt.
- Lengde og plassering av den daglige og ukentlige arbeidstiden. Om arbeidstiden vil variere, skal arbeidsavtalen opplyse om dette. Om arbeidsgiver ikke har gitt informasjon om stillingens omfang, skal arbeidstakerens påstand om stillingsomfang legges til grunn om ikke noe annet gjøres overveiende sannsynlig.
- Pauser og pauselengde.
- Eventuelle avtaler om særlig

arbeidstidsordninger, som for eksempel fritak fra nattarbeid, eller redusert arbeidstid på grunn av helse.

- Opplysninger om ordninger for vaktendringer, samt om ordninger for arbeid utover avtalt arbeidstid, herunder betaling for slikt arbeid.
- Evt. tariffavtaler som regulerer arbeidsforholdet.
- Innleiers identitet om arbeidstaker leies ut fra bemanningsforetak.
- Informasjon om rett til kompetanseutvikling om arbeidsgiver tilbyr dette.
- Opplysninger om ytelser i regi av arbeidsgiver til sosial trygghet, samt navn på institusjoner som mottar innbetalinger fra arbeidsgiver i denne forbindelse, som for eksempel informasjon om bidrag ved sykdom-, fødsel ol.

Må alle arbeidsavtaler endres?

De nye kravene gjelder for nye arbeidsforhold og arbeidsavtaler. Eksisterende arbeidsavtaler trenger ikke å oppdateres, med mindre arbeidstaker ber om det. Om arbeidstaker ber om en oppdatert avtale, har arbeidsgiver en plikt til å oppdatere avtalen innen to måneder.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat



MARIUS TRÆLAND

Forhandlingssjef
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat
(i permisjon)



NORA ARNKVÆRN

Advokat-
fullmektig



SIRI DANNEVIG

Advokat



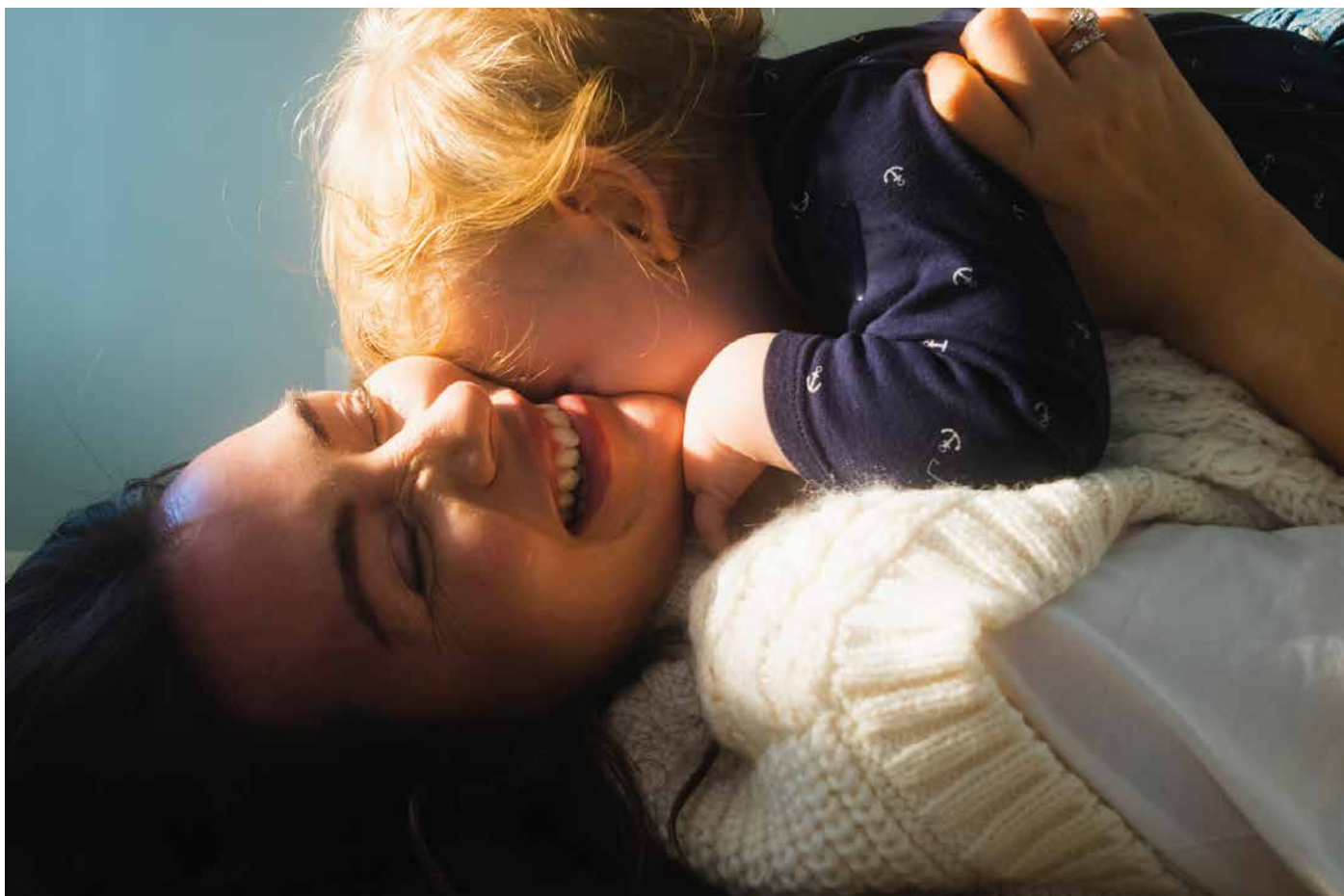
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



YS Livsforsikring – sikrer dem du er glad i

Livsforsikring

En livsforsikring er ikke noe man kjøper for seg selv, men for dem man er glad i. Den bidrar til at familien din får det enklere økonomisk hvis du dør av sykdom, eller i en ulykke. YS Livsforsikring kan gi en skattefri engangsutbetaling på inntil 4 millioner kroner ved dødsfall - uansett årsak.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet, får du YS Livsforsikring til en veldig god pris.

Samboeren, eller ektefellen din, kan kjøpe forsikringen til samme gode pris. Forsikringen varer til du er 75 år.

Sjekk pris og kjøp på gjensidige.no/ys



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



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



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



**NORA
ARNKVÆRN**
Advokat-
fullmektig
nora@ytf.no



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



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



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



**JEANNETTE
KVAMME**
Advokat
(i permisjon)
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
(i permisjon)
993 65 058
synne@ytf.no



**TOR ARNE
KORSMOE**
Verve- og organisasjons-
rådgiver
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



Helelektriske Mercedes-Benz eActros 600 ble kåret til årets beste nye lastebil av en jury bestående av 24 eksperter.



STRØM, VANN OG KINA

BATTERIELEKTRISKE LASTEBILER MED STØRRE REKKEVIDDE, LANGT MER SATSING PÅ HYDROGEN OG ET MEGET KRAFTIG KINESISK INNSLAG VAR HOVEDTRENDENE PÅ ÅRETS NYTTEKJØRETØYMESSA I HANNOVER. MEN BUSSBRANSJEN VAR KNAPT TIL STEDE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Hvert annet år i september arrangerer den tradisjonsrike tyske bilorganisasjonen IAA den digre messa for såkalte nyttekjøretøy – i stor grad tunge biler – i Hannover. Messene gir et tydelig bilde på trender og utviklingstrekk i bransjen. Som eneste fagforeningstidskrift var Yrkestrafikk som vanlig flue på veggen.

Lengre rekkevidde

Daimler Trucks var først ute til å presentere sin nye batterielektriske trekkvogn eActros 600, som de blant annet har prøvekjørt på strekningen Frankfurt – Nordkapp. Bilen er klar for serieproduksjon i november, og Daimler hadde allerede 2000 bestillinger på blokka.

Et hovedpoeng er at en rekkevidde på minst 500 kilometer før lading er nødvendig, nå kan garanteres. Dette gjør at batterielektriske lastebiler nå i mye større grad kan benyttes også i langt-ransport. Som et stønt hadde Daimler sendt en eActros 600 på en snartur fram og tilbake til Berlin for å hente ferske berlinerboller til pressemøtet.

Volvo har kommet enda lengre i produksjonen av langtrevkende batteridrevne lastebiler. Produsentenes budskap er: El-bilene er klare. Nå må infrastrukturen – altså ladestasjoner – komme på plass.

Mye mer hydrogen

Et svært solid innslag av biler drevet av hydrogen viser en annen kraftig trend. Lenge har det hersket usikkerhet om hydrogendrift egentlig har noe for seg, men i år virker det bekreftet at i hvert fall bilprodusentene har stor tro på denne typen driftsmiddel.

Det interessante er en god dose nytenkning på området. Tidligere har hydrogendrift i stor grad kun vært koblet til bruk av brenselceller, en i utgangspunktet fantastisk oppfinnelse som leverer pålitelig og kraftfull energi gjennom en kjemisk reaksjon mellom hydrogen og oksygen, og der det eneste «avfallsproduktet» er gullende rent vann. En bil drevet av brenselceller kan bygges på samme lesten som en batterielektrisk bil.

Som med alt, finnes det likevel utfordringer, som i stikkordsform blant annet handler om renhet og kjøling. Derfor har tanken vokst om at hydrogen like lett kan benyttes i en «vanlig» forbrenningsmotor, typ diesel. Her kan altså velprøvd og moden teknologi ligge til grunn. En slik løsning kan for eksempel utnytte bremseenergi gjennom en hybridløsning med en elektromotor med batteri.

Ulike kombinasjoner av motor- og fylleteknologi prøves nå ut av ulike bilfabrikanter, men også her er det avgjørende at infrastrukturen for fylling av drivstoff må forbedres.

Veldig mange kinesere

Vi var til stede på tilsvarende messer på 2000-tallet da det kinesiske

«Produsentenes budskap er: El-bilene er klare. Nå må infrastrukturen – altså ladestasjoner – komme på plass.»



«Lenge har det hersket usikkerhet om hydrogendrift egentlig har noe for seg, men i år virker det bekreftet at i hvert fall bilprodusentene har stor tro på denne typen driftsmiddel.»



innslaget virket ganske hjelpeløst stablet inn i et mørkt hjørne på en av hallene, og knapt ble lagt merke til utover medfølelse smil. Slik er det definitivt ikke lenger. Vårt inntrykk er at kinesiske utstillere nå nærmest utgjorde majoriteten. I tillegg oppsummerte arrangøren at av internasjonale besøkende på messa var kineserne de mest representerte sammen med svensker og nederlendere. I antall reportere var også kineserne i føringen, sammen med journalister fra Tyskland, USA og Tyrkia.

I likhet med privatbiler og busser, er kineserne nå også i full fart på vei inn på det europeiske markedet for lastebiler, og noen av bilene som ble presentert så også riktig fine ut. Dette har fått europeiske bilfabrikanter til å skjelve i buksene. Oppsiktsvekkende er at Volkswagen, symbolet på selve det tyske industrieventyret – «wirtschaftswunder» - for første gang i historien har sett seg nødt til å stenge ned fabrikker. Volkswagen er dessverre ikke den eneste.

Utvandring til USA

Når Volvo Trucks på sin side kan rapportere om to veldig gode år og det største lanseringsåret i historien, er en viktig del av forklaringen på suksessen

satsingen deres i Nord-Amerika. Deres nye snutetrekkvogn, utelukkende beregnet på det amerikanske markedet, vakte berettiget oppsikt på messa. I 2026 vil Volvo Trucks åpne en ny stor fabrikk i Monterrey i Mexico.

USA lokker bilprodusentene til seg gjennom sin såkalte «Inflation Reduction Act», som formelt sett skal stimulere klimavennlig produksjon, men som lederen for fjorårets G20-møte i India, Amitabh Kant, i et intervju med Time karakteriserte som «den mest proteksjonistiske loven som noen gang har vært vedtatt i verden». Uansett kan det virke som om europeiske bilprodusenter blir skviset mellom Kina og USA.

Bussene som ble vekk

Og da er det naturlig å komme inn på bussleverandørene, som med noen få unntak var totalt fraværende på messa i Hannover. Denne tendensen var også tydelig for to år siden, da et nærmest samlet korps bussjournalister i fellesskap demonstrativt reiste sin vei etter en dag fordi det ikke fantes mer å skrive om der. I år glimret også bussjournalistene i stor grad med sitt fravær.

Årsakene til dette kan sikkert være flere, men vårt inntrykk er at buss-

markedet, som i antall enheter er mye mindre enn lastebilmarkedet, i enda større grad er preget av å bli skviset i konkurransen.

Volvobussenes triste skjebne

Et trist eksempel er Volvo Bussar, som jo i mange år har vært selve nestoren i Norge. Nå skalerer de kraftig ned produksjonen, begrunnet med at det ikke er penger å tjene. I fjor vår stengte Volvo ned sin fabrikk i Wrocław i Polen, og annonserte at de nå ikke ville bygge komplette busser, men konsentrere seg om bare å bygge understell. (Også Scania trapper ned bussproduksjonen.)

Andre fikk være påbyggere, nærmere bestemt egyptiske MCV i Kairo for elektriske bybusser og intercitybusser. Turistbussene av type 9700 og 9900 skulle utføres av de spanske påbyggerne Sunsundegui, men i sommer trakk Volvo seg fra samarbeidet. Svenskene begrunnet dette med at prosjektet krevde så store tilleggsinvesteringer at det ikke var mulig å tjene penger på samarbeidet.

Kinesiske europeere

Konkurransesituasjonen har ført til vestlige reaksjoner, for å beskytte bilindustrien særlig mot konkurransen fra Kina, både i form av proteksjonistisk



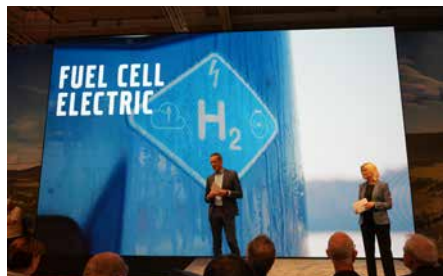
Semitrailer med lekker formgivning fra **China National Heavy Duty Truck Group Co. Ltd.**, alias **Sinotruk**, statseid lastebilfabrikant som har samarbeidet tett både med Volvo og MAN.



Kineserne var høyt oppe på lista både over utstillere, besøkende og reportere. Her en av delegasjonene.



MAN H4576, hydrogendrevet forbrenningsmotor med null utslipp, men ellers 90 prosent lik en dieselmotor.



Volvos Trucks administrerende direktør Roger Alm kunne også tilby en løsning med brenselcelle.



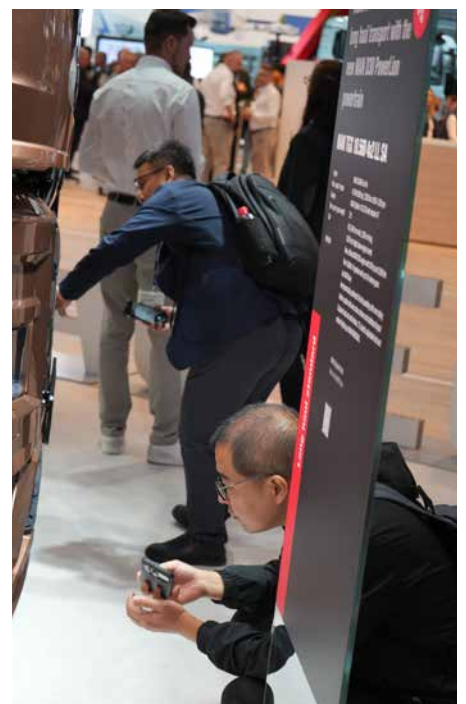
Teslas meget omtalte trekkvogn fikk mye oppmerksomhet, og køene var lange for å få prøvekjøre. Spørsmålet er om den noen gang blir særlig mer enn et «clickbait»



Til høyre: Volvos nye elektriske flaggskip i USA, VNL860 med karakteristisk amerikansk lang snute.



Busser var det i det hele tatt svært få av på årets messe. Her et hederlig unntak fra kinesiske King Long.



Kinesiske «spioner» fotograferte mer åpenlyst enn noen gang. Noen kinesiske bilprodusenter har fortsatt mye å lære, eller plagiere.



Toyotas brenselcelle-modul som produserer elektrisitet gjennom en kjemisk reaksjon mellom hydrogen og oksygen, og som kan kombineres med ulike typer motor-drivstoff-løsninger.

avgiftspolitik og ulike politiske sanksjoner og beskyldninger. Kinesernes naturlige mottrekk er å etablere sine egne fabrikker i Europa.

På messa kom vi i snakk med Alex Bai fra den kinesiske fabrikanten CRRC, og ba om en kommentar til at en avtale om leveranse om busser til Unibuss ble hindret av politiske motforestillinger, blant annet fordi CRRC eies av den kinesiske staten, en sak vi har beskrevet inngående i Yrkestrafikk.

Bai ga oss da visittkortet sitt, som viste at han også representerte den tradisjonsrike ungarske bussprodusenten Ikarus. Heretter vil CRRC markedsføre og selge bussene sine via Ikarus, forklarte Bai. Dermed vil Unibuss og andre mulige kunder heretter slippe å måtte forholde seg til kinesiske statsbusser, men ungarske og europeiske. Bussene vil imidlertid antakelig være akkurat de samme ...

Ei slik messe inneholder mye informasjon, og vi vil følge opp med flere saker i neste utgave. Følg med, og husk at Yrkestrafikk antakelig er det eneste bladet til stede som konsekvent lyttepost for yrkessjåførene!

«KOLLEKTIV-TRAFIKKENS JUVEL»

EI BOK OM EKSPRESSBUSSRUTENE HER TIL LANDS LIGG NO FØRE.
FORFATTAR ER TIDLEGARE DIREKTØR I NOR-WAY BUSSEKSPRESS,
ERLING SÆTHER. DET ER PRISVERDIG AT HISTORIA, ELLER MEIR PRESIST
HISTORIER, OM EKSPRESSBUSSTRAFIKKEN ER BLITT SAMLA OG PUBLISERT.

«Boka inneheld elles ei orientering om transportopplegget under dei olympiske vinterleikane på Lillehammer i 1994. Sæther var leiar for dette. Avsnittet fungerer som eit nyttig tilbakeblikk, særleg for dei mange sjåførane som deltok i køyringa i samband med OL.»

Tekst:
SVEIN ELLING AUSTBØ
Foto: FRA **BOKA**

Ekspressbussen har i fleire tiår utgjort eit vesentleg element i norsk samferdsel, og er framleis eit attraktivt alternativ når det gjeld kollektivtransport, trass i at tilbodet delvis har endra karakter og utforming i dei seinare åra.

Ny kvardag

Bransjefolk kjempa lenge for å overtyda det politiske miljøet om nytten av lange ruter med buss, som gjerne kryssa ei eller fleire fylkesgrenser, og framveksten av ekspressbussrutene frå midten av 1980-talet gjorde bussen meir ettertrakta som transportmiddel, samtidig som nye reisemønster vart etablerte.

Oppstartinga av ekspressbussruter medførte også ein ny kvardag for mange YTF-medlemmer, som frå å køyra lokale bussruter og skuleruter, plutselig fekk i oppdrag å vera sjåførar på lange, fylkesoverskridande ruter innmelde i paraplyorganisasjonen Nor-Way Bussekspress. Arbeidsdagen vart gjerne snudd opp ned for sjåførane, og stundom måtte somme overnatta utanfor heimen.

Boka inneheld elles ei orientering om transportopp- legget under dei olympiske vinterleikane på Lillehammer i 1994. Sæther var leiar for dette. Avsnittet fungerer som eit nyttig tilbakeblikk, særleg for dei mange sjåførane som deltok i køyringa i samband med OL.

Kurs og perfeksjonering

Forteljninga om sjåføren som



På 1990-talet kunne mange ekspressbussar vera samla i Åmot i Vinje på same tid.



Etter at eit privat tiltak hadde gitt opp, etablerte Firda Billag, saman med dei dåverande selskapa Bergen – Nordhordland Rutelag og Nordfjord og Sunnmøre Billag, eit samarbeid om nattbuss Bergen – Trondheim. Ruta kom i gang på ettermiddagen 1986, men er no innstilt i si opphavlege form.

nøkkelperson i ekspressbussaktivitetane står sentralt i framstillinga til Sæther. Han skriv utførleg og engasjert om kurs og opplæringsprogram i regi av Nor-Way Bussekspress, der eit hovudpoeng var å få sjåførane til å reflektera over sin eigen funksjon og veremåte i møte med passasjerane. Andre tema i opplæringsfasen var køyreteknikk, og noko så trivielt som handtering av mobiltelefon.

Den hyppige kursverksemda og perfektjoneringa av sjå-

førane var effektive bidrag frå Nor-Way Bussekspress si side til å sikra høg standard på ekspressbusskonseptet.

Bok i ekspressfart?

Sæther kallar ekspressbussen for kollektivtrafikkens juvel, og i tekst og foto presenterer han ei rekkje ekspressbussruter, både slike som ikkje eksisterer lenger og ruteopplegg som framleis finst. Men oversynet er ikkje fullstendig, og kapittelet inneheld dessutan tilfelle av misvisande informasjon. Eksempelvis får nokre av

personane som er omtalte namna sine feilstava, og det er ei openlys minusside.

Det er uventa at ein solid bransjemann som Erling Sæther ikkje greier å gi ut eit bokprodukt fritt for feil. Han har jo dei beste føresetnadene for å kunna laga ei påliteleg bok om ekspressbussens tilsynekomst i norsk samferdsel. Kanskje har forfattaren i sin iver etter å formidla ekspressbusshistoria gått for fort fram, og skrive ei bok i ekspressfart?

Tanken bak utgjevinga er avgjort den beste, og boka til Sæther har absolutt sin verdi som ei oppsummering av dei første tiåra med eit landsdekkande ekspressbussnett. Eit nytt opptrykk, der misvisingane var blitt retta opp, ville ha styrkt Sæthers prosjekt og gjort det meir tillitvekkjande.



Valdressekspressen er ei av dei første ekspressbussrutene som kom i gang her i landet, med oppstarting 2. juni 1985. Ruta trafikkerer strekninga Årdal – Fagernes – Oslo. Enkelte turar går til Beitostølen.



Materiellet i systemet til Nor-Way Bussekspress har hatt ulik design gjennom åra, men ekspressbussen skal alltid vera lett å kjenna igjen.

ERLING SÆTHER:

«Ekspressbussen - kollektivtrafikkens juvel»
Transnett 2024
151 sider
Digital utgåve finnes
Boka kan bestillast på tlf. 901 84 444

KLUSS IKKE MED SYKELØNNSORDNINGEN!

DE SOM VIL ENDRE DEN NORSKE SYKELØNNSORDNINGEN FORESKRIVER FEIL MEDISIN, LEGER ELLER IKKE. DERSOM VI HELLER KAN FÅ EN FAKTABASERT DEBATT BASERT PÅ REELLE PROBLEMSTILLINGER, KAN VI DERIMOT FÅ NED SYKEFRAVÆRET VESENTLIG.

En del av økningen i sykefravær skyldes korona. Luftveisdiagnoser under og etter pandemien står for omkring en tredjedel av diagnosene. En annen forklaring kan være at Norge har høyere sysselsetting enn land vi sammenligner oss med. Sykefraværet blir rett og slett høyere fordi så mange er i arbeid.

Utfordringen er langtidsfraværet

Langtidsfraværet øker mest og står for den største delen av de offentlige sykefraværskostnadene. Langtidsfraværet er høyt fordi det blir mange sykemeldingsdager (inntil 365 dager pr. sykemeldt) mens korttidsfraværet bare er noen få dager per sykemeldt (44 prosent er avsluttet etter 7 dager).

Alle som har vært alvorlig syk vet at det er en stor nok utfordring i seg selv. Er du syk så har du mer enn nok med å klare deg gjennom sykdommen, dagene og timene. Mange klarer ikke å forholde seg til annet enn sykdommen. Derfor bør vi være stolte over å ha verdens beste sykelønnsordning, ikke gjøre det til et problem. Langtidssykemeldte er reelt syke, noe som rett og slett gjør hele diskusjonen skammelig.

Slår skjevt ut

Det er store forskjeller mellom bransjer, kjønn og individer. Noen bransjer har høyt sykefravær, andre veldig lavt. At sykefraværet har med bransjene og arbeidsmiljøet der å gjøre, er godt dokumentert.

Høyest sykefravær er det gjerne i sliteryrker med lav lønn og skiftarbeid

som medfører uregelmessig døgnrytme, dessuten påvirkes sykefraværet av ensidig belastende arbeid som igjen fører til muskel- og skjelettplager. Det høye sykefraværet skyldes altså i stor grad forhold på arbeidsplassen. Ikke sykelønnsordningen.

Lavest sykefravær er det i yrker med normal kontortid, minst belastende fysisk arbeidsmiljø, med de høyeste lønningene, mulighet for hjemmekontor og ofte en fleksibel arbeidssituasjon. Mange av disse gruppene har også sikret seg bedre ordninger enn loven gjennom tariffavtaler med arbeidsgiver, noe som sikrer dem selv om sykelønnsordningen skulle bli endret.

Derfor vil en endring av sykelønnsordningen slå skjevt ut. Den vil ramme dem som har de mest belastende yrkene, er mest syke og ofte har de laveste lønningene.

Får det dobbelte

Derfor blir det også provoserende når representanter for den gruppa som selv har sikret seg, tar til orde for at de som trenger ordningen mest skal få det dårligere økonomisk i tillegg til belastningen ved å være syk. En av de ivrigste talsmennene for å redusere vilkårene for vanlig folk er Sveinung Rotevatn. Han er stortingsrepresentant, en gruppe som har bevilget seg selv 100 prosent sykelønn i inntil fire år. Stortingsrepresentantene tjener 1.1 millioner i året og får altså en sykelønn på 1.1 millioner.

En buss- eller lastebilsjåfør kan maksimalt få utbetalt 711.000, - (6G), men de fleste tjener vesentlig mindre og vil derfor få mindre i sykelønn. I realiteten vil en stortingsrepresentant få utbetalt minst det dobbelte av en yrkessjåfør det første året og deretter tre ganger så mye de neste tre årene, da yrkessjåføren må over på AAP (66 prosent av lønn).

Vil ramme ulikt

Så til det individuelle. Vi er født med forskjellige forutsetninger og ulik helse. Styrken ved den norske sykelønnsordningen er at (nesten) alle blir behandlet likt. Når du er syk, behøver du ikke å bekymre deg over økonomien det første året. Ordningen fungerer som en slags forsikring og gir trygghet. En forverring av ordningen vil derfor ramme de med dårlig helse hardere enn de med god helse.

Kvinner er i snitt mer syke enn menn. Det har antagelig å gjøre med flere forhold, blant annet fordi kvinner oftere jobber i omsorgsbransjer med skift og belastende arbeid. Det kan også ha med biologiske forskjeller å gjøre. En forverring av sykelønnsordningen vil uansett ramme kvinner hardere enn menn.

Sykefraværet øker også som regel med alder. Til sammen understreker dette viktigheten av en generell raus ordning. Vi ønsker vel ikke forskjellsbehandling mellom bransjer, eller at de med dårligst helse eller kvinner skal få lavere sykelønn enn andre?

«Derfor vil en endring av sykelønnsordningen slå skjevt ut. Den vil ramme dem som har de mest belastende yrkene, er mest syke og ofte har de laveste lønningene.»

**JIM
KLUNGNES**

YTF-leder
jim@ytf.no
932 41 125

Hvem tar regningen?

En viktig årsak til at sykelønnsordningen ikke fungerer godt nok på langtidsfraværet, er at arbeidsgiver ikke har noen incitamenten til å få langtidssykemeldte tilbake i arbeid. Slik systemet er i dag så betaler arbeidsgiver de første 16 dagene. Resten av det første året betaler fellesskapet (NAV) 100 prosent sykelønn.

Svært mange av sykemeldingene er jobbrelatert, for eksempel muskel- eller skjelettplager, en typisk bussjåførdiagnose. Derfor er sjansen stor for at arbeidstakeren som kommer tilbake pådrar seg nye slitasjeproblemer. Sjansen for ny sykemelding øker også jo mer vedkommende jobber.

Dersom arbeidsgiver jobber godt og lykkes med å få en langtidsykemeldt tilbake i jobb, er risikoen stor for å få nye «regninger» på 16 dager. Slik systemet og arbeidslivet fungerer i dag, «lønner» det seg for arbeidsgiver å slippe taket i medarbeideren og overlate sykelønnskostnadene til fellesskapet for godt når de først har tatt en 16 dagers periode.

Vårt felles mål

I stedet må vi få en ordning der det lønner seg for arbeidsgiver å holde kontakten med langtidsykemeldte, og la de få jobbe litt, gå på gradert sykemelding eller deltid hvis det passer bedre for hva vedkommende ønsker og klarer. Dette handler om å ta i bruk den arbeidsevnen den enkelte har på

en slik måte at vedkommende ikke ender opp på en ny sykemelding.

Mange av våre medlemmer gir uttrykk for at de ønsker å jobbe noe, men ikke får muligheten. Det er store rekrutteringsutfordringer blant annet for yrkessjåfører, noe myndighetene kan løse med et regelverk som fungerer. Slik er det ikke i dag.

Dersom det skal lønne seg for arbeidsgiver å få folk helt eller delvis tilbake i jobb, må det offentlige være villig til å ta regningen i de tilfellene der dette ikke fungerer. Det offentlige må ta risikoen, fordi det er samfunnet som tilsvarende vil «tjene» på å få de langtidsykemeldte tilbake i jobb, noe som vil redusere kostnadene til sykefravær. Er ikke vårt felles mål nettopp å redusere både kostnadene og sykefraværet?

Merkelig oppfatning

Til slutt litt om misbruk av sykelønnsordningen. I andre sammenhenger der enkeltindivider ikke følger lover og regler, straffer vi ikke alle for at noen misbruker systemet. Nei, vi forsøker som samfunn å ta den enkelte misbruker og sørge for at bruddene stopper og eventuelt straffes. Slik må det også være når det gjelder sykelønnsordningen. Man straffer ikke de syke (det store flertall) og fratar dem ordningen. Det vil være å straffe de som opptrer korrekt og er egentlig en dobbeltstraff. De som argumenterer for noe slikt har etter mitt syn en underlig retts- og rettferdighetsoppfatning.



Jeg anbefaler ellers Trude Sandes glimrende innlegg i Dagsavisen om hva Brenna kan gjøre:

<https://www.dagsavisen.no/de-batt/2024/08/10/du-kan-senke-sykefravaeret-enkelt-brenna/>

Jim



«Vi ønsker å forebygge typiske sjåførsykdommer som diabetes og hjerte/karsykdommer, og legger opp en strategi med den enkelte sånn at de skal unngå disse lidelsene.» Slik begrunnet Unibuss at de i 2007 tilbød alle ansatte over 50 år gratis helsesjekk med betalt tjenestefri. (Foto: Mona Svenning/ Primus Motor)



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



FEILFRI

Bedriften vil ha feilfrie ansatte. De vil ha ansatte som stryker vaskekluten med hårene. Det skal ikke lugge noen steder. Det skal være behagelig. Kjøretøyene skal ligge i bomull om natta og sjåførene skal håndtere kringla med silkehansker. Det skal ikke etterlates en ripe i lakken. Passasjerene får utlevert tøfler når de går på bussen og jekketralla får gummihjul.

Det ansettes kun feilfrie folk. Skader koster for mye. Det spises av sjefens smørbrød og ferieturene blir kortere og kortere. I fjor var det så mange skader at Kvarbasen måtte feriere på Gran Canaria. Han hadde ikke råd til annet.

Det skal ansettes mange, og kun sjåfører som er feilfrie. Kvarbasen har ikke råd til flere skader.

Det skal ansettes unge folk. De skal være så unge at de aldri har gjort en feil. De skal være feilfrie. Kvarbasen ansetter bare unge sjåfører. De nye sjåførene må være under 25 år og ha minst 30 års erfaring.

Så Kvarbasen har ikke fått med seg at det er skader man blir klok av?

Man blir veldig klok av skader. Man blir så klok at en sjåfør kan utnytte utstyret til det maksimale. Man blir så klok at en styrer unna de største farene. På erfaringskontoen er det masse skader, ulykker og nestenulykker.

Så Kvarbasen har ikke fått med seg at det å lære av egne og andres feil er den største kapitalen i bedriften? Penger kan du låne i banken, men erfaring får du ikke kjøpt på Rema 1000.

Kvarbasen må nok forandre annonsen om bedriften skal blomstre. Annonser heller etter sjåfører som har gjort masse feil. Folk som har veltet, kjørt i grøfta og som vet hvor grensen går. Sett som et krav

«Det skal ansettes unge folk. De skal være så unge at de aldri har gjort en feil. De skal være feilfrie. Kvarbasen ansetter bare unge sjåfører. De nye sjåførene må være under 25 år og ha minst 30 års erfaring.»

at de har sklidd baklengs ned Kirkebakken og har fått kjettingene mellom tvillingen. Ikke ansett dem om de ikke har feid ned en bilist med overhenget. De må ha feilvurdert føret minst to ganger om de skal ansettes. Om de ikke har sklidd på isen og sakset vogntoget må du aldri ansette dem. Det er livsviktig erfaring, herr Kvarbas.

Så Kvarbasen vil premiere de feilfrie med bløtka-ke i kantina. Det er én gruppe som gjør svært få feil. De har jobbet lenge i bedriften og går med kaffe til sjefen. De kunne tenke seg å rykke opp i gradene. De har jo ikke gjort noen feil.

Det er mulig å komme seg fram om en ikke gjør feil. Den beste måten er å lure seg unna og unngå alle vanskelige oppgaver. «Den som gjør mye gjør mange feil, den som gjør lite gjør få feil, og den feilfrie blir forfremmet».

Gladiola