

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2022



**ARNE
DANIELSEN**

Redaktør
arne@ytf.no



NOEN GANGER STØTER JEG PÅ FOLK SOM SIER: «FYTTIRAKKERN FOR EN MØKKABEDRIFT. HER HAR JEG JOBBA I TJUE ÅR OG ALT ER BARE DRITT.» JA VEL? MEN HVA HAR SÅ DU GJORT FOR Å BEDRE FORHOLDENE?

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.

«Det er lov å klage på resultater og kritisere forhandlere, men å tro at man står sterkere aleine er en åpenbar feilkobling»

ORGANISERING - ALFA OG OMEGA

I skrivende stund vet jeg ikke hva resultatet blir av uravstemningen om Bussbransjeavtalen, men innen dere får bladet i posten vet dere om forslaget er godtatt eller om vi er på vei ut i en ny busstreik. Slike situasjoner kan gjøre redaktøren fortvilet i et blad som kun publiseres seks ganger i året, men sånn er livet – det vil si utgivelsesplanen.

Jeg har fulgt med på noen av debattene som har oppstått rundt forhandlingsresultatene, både innen buss og gods. Friske diskusjoner der ulike oppfatninger brynes mot hverandre er en viktig og nødvendig del av demokratiet, på samme måte som uravstemninger. Takhøyden bør være stor, samtidig som det er viktig å opptre kameratslig blant arbeidskamerater.

Åpenbar feilkobling

Imidlertid er det særlig ett argument jeg liker dårlig: Noen påstår at tariffoppgjørene kaster så lite av seg at man like godt kan stå uorganisert, «så sparer man de kontingentpengene».

Det er lov å klage på resultater og kritisere forhandlere, men å tro at man står sterkere aleine er en åpenbar feilkobling. Problemet er aldri at det finnes for mange fagorganiserte eller at fagforeningene er for sterke, vit at de som hevder dette ikke vil oss vel. Sannheten er stikk motsatt, problemene oppstår når fagforeningene er for svake og fåtallige.

Alene er du prisgitt arbeidsgiverens velvilje, eller mangel på sådan. Det er nemlig ikke slik at fagforeningslederne bestemmer lønnsnivået. Disse må forholde seg til en motpart, arbeidsgivere som dessverre altfor ofte tror at det er i deres interesse å holde lønna lavest mulig.

Vær aktiv!

Derfor: Viktigst er om man er organisert eller uorganisert. Er man organisert er sjansen langt større for å oppnå gode resultater, selvfølgelig med den forutsetningen at medlemmer og tillitsvalgte agerer aktivt og demokratisk slik at foreningen blir levende og dynamisk.

Er du misfornøyd med tingenes tilstand: Organiser deg. Verv arbeidskamerater. Reis krav aktivt i fagforeningen. Ta tillitsverv. Spill en positiv rolle. Gjør noe, ikke bare sitt for deg selv og sutre!

Jeg vil oppfordre alle til å lese og bruke aktivt reportasjen fra Prime Cargo på side 14-15. Den er et skoleeksempel i hvor stort utbytte man får av å organisere seg og opprette tariffavtale.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Enighet om bussbransjeavtalen	4
Ukrainske slaver?	6
Europeisk transport i knestående	8
For dårlig kollisjonsvern	10
Flere krever bedre sikkerhet	12
Tariffavtale ga 80 000	14
Ikke mørkt før i september	18
Tid for ferie	24
Åpen dag på Alnabru	27
Forholdsvis sta person	29
Buss i Åkrafjorden	33

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 26



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

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

Trykk: Ålgård Offset
✉ post@a-o.no

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

Annonsealg:
Mona Svenning
☎ 400 13 909
✉ mona@ytf.no

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

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

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

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



Fagpressen

ENIGHET OM BUSSBRANSJE- AVTALEN

PÅ OVERTID LØRDAG 7. MAI BLE PARTENE ENIGE I MEKLINGEN OM BUSSBRANSJEAVTALEN (BBA). SIDEN HAR RESULTATET VÆRT UTE TIL URAVSTEMNING. RESULTATET VAR IKKE KLART DA YRKESTRAFIKK GIKK I TRYKKEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kravene i forbindelse med kjøpekrafta har vært svært vanskelig å beregne denne gangen, på grunn av mange flytende eksterne faktorer: prisstigning, rentenivå, frontfag etc. Fasiten har man ikke før på slutten av året. Det positive er at man i oppgjøret har fått på plass flere viktige tekniske bestemmelser, som de fagorganiserte har kjempet for i flere år.

- Vi har fått på plass forskuttering av sykepenger. I tillegg har vi fått gjennomslag for at sikkerhetssjekk av bussen er en del av den ordinære arbeidstiden og kommet et stort skritt på veien i kampen mot gratisarbeid i bransjen, oppsummerer YTFs forhandlingsleder, Linda Jæger.

Forskuttede sykepenger

Ved sykemelding i mer enn 16 dager er ikke lenger bedriften pliktig å betale lønn. De fleste bussjåfører som blir

langtidssykemeldt opplever at det kan ta opptil flere måneder før neste lønnsutbetaling kommer fra NAV. Arbeidsgiver forplikter seg nå til å forskuttede lønnen fra NAV i inntil ett år. Manglende lønnsutbetaling vil dermed ikke lenger være en ekstra bekymring ved langtidssykemelding.

Timinuttersregelen

Til nå har det vært slik at når sjåførene er inntil ti minutter forsinket inn til matpause eller arbeidstidens slutt, får de ikke betalt for dette. Nå er de ti minuttene redusert til fire, et skritt på veien i kampen mot gratisarbeid. Når bussjåføren er fire minutter eller mer forsinket, vil det medføre overtid minutt for minutt frem til 30 minutters overtid. Deretter beregnes overtid for hver påbegynt halvtime. Dette erstatter ordningen der man ikke fikk noe ekstra før ti minutter, men en halvtimes overtid om forsinkelsen var lenger enn ti minutter.

Sikkerhetssjekken

Tida satt av til sikkerhetssjekk har ikke alltid vært tilstrekkelig til en forsvarlig gjennomføring. Det har derfor

vært vanlig at bussjåfører har kommet tidligere på jobb og sjekket bussen på fritida. Nå skal sikkerhetssjekk av bussen være del av den ordinære arbeidstiden og det skal settes av nok tid til å gjennomføre denne. En liste er utarbeidet over hvilke elementer som skal inngå i sjekken, og denne skal holdes oppdatert.

Midlertidige og lærlinger

Lærlinger, midlertidige ansatte og tilkallingssjåfører får godskrevet tida i bedriften med tanke på turnustildeling. Lærlinger får godskrevet ett år av lærlingtiden.

Lønn

Bussjåfører og bybaneførere får et generelt tillegg på 4 kroner og et fagbrevtillegg på 3 kroner fra 1. april. I tillegg gis det et normallønnstillegg på 4,50 fra 1. juli. Fra 1. april 2023 gis det et regulerings tillegg på 4,50 på toppen av det sentralt avtalte tillegg.

Minstelønnssatsen på turbil er hevet med 20 kroner. Fagbrevtillegget er på ytterligere 3 kroner.

«Vi har fått på plass forskuttering av sykepenger. I tillegg har vi fått gjennomslag for at sikkerhetssjekk av bussen er en del av den ordinære arbeidstiden og kommet et stort skritt på veien i kampen mot gratisarbeid i bransjen»
YTFs forhandlingsleder Linda Jæger

Bestillingskjøring

Partene er blitt enige om å ta inn et nytt kapittel for bestillingskjøring. Et viktig mål er å sørge for flere hele stillinger i de delene av landet der det ikke er nok rutekjøring til å oppnå dette. Innlemming av bestillingskjøringen i BBA bidrar til å gjøre dette markedet mer seriøst.

YTF forhandlet sammen med Fellesforbundet, Fagforbundet og Jernbaneforbundet. Avtaleforslaget ble anbefalt av et overveldende flertall av delegatene.



YTFs forhandlingsleder Linda Jæger under den store streikemarkeringen på Youngstorget høsten 2020. I år var det ingen grunn til å gå like drastisk til verks, mener hun.

OGSÅ ENIGHET FOR LASTEBILSJÅFØRENE

Onsdag 11. mai kom Yrkestrafikkforbundet til enighet i lønnsforhandlingene med Norges Lastebileierforbund og NHO Logistikk og Transport. Oppgjøret havnet dermed ikke på Riksmeklerens bord.

Forhandlingsleder for Yrkestrafikkforbundet Linda Jæger er fornøyd med løsningen partene kom frem til.

- Vi har gjennomslag for at lønssystemet på langtransport harmoniseres med avlønningen på nærtransport. Vi har fått et godt økonomisk oppgjør, hvor blant annet minstelønssatsene øker med kr 11 i 2022. I tillegg har vi fått inn bestemmelser om dekking av arbeidstøy og vernebriller, konkluderer Jæger.

Yrkestrafikkforbundet forhandlet sammen med Fellesforbundet med Norges Lastebileierforbund (Godsbilavtalen) og NHO Logistikk og Transport (Transportoverenskomsten) på arbeidsgiversiden.

Slik ble resultatet:

- Det gis et generelt tillegg på 4 kroner fra 1. april. I tillegg gis et fagbrevtillegg på 2 kroner.
- Minstelønssatsene økes med 4 kroner fra 1. april og en ytterligere økning med 7 kroner fra 1. juli.
- I tillegg skal det avholdes lokale forhandlinger. Det er satt av sentrale midler til dette.
- Dagens lønssystem for langtransport opphører fra 1. juli og erstattes av lønssystemet for nærtransport. For perioden april til juni økes satsen for produktiv tid med kr 4.
- Diett ved overtid/matpengesatsen økes til kr 96.

Arbeidsgiver skal holde nødvendig arbeidstøy tilpasset kvinner og menn hvor det ikke er standardsortiment og unisex modell ikke er tilfredsstillende. Bedriften skal videre tilby vernebriller med styrke til arbeidstakere som har behov for det.

UKRAINSKE SLAVER?

UTTRYKKET «SLAVA UKRAINI» - ÆRE TIL UKRAINA - ER ET VELBRUKT SLAGORD UNDER DEN PÅGÅENDE KRIGEN. MEN NÅR VI SER HVORDAN UKRAINSKE LASTEBILSJÅFØRER BEHANDLES I DANMARK, ER KANSKJE «UKRAINSKE SLAVER» ET MER DEKKENDE UTTRYKK?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I 2018 avslørte fagbladet til YTFs danske søsterorganisasjon 3F hvordan rundt 200 sjåfører fra Filippinene arbeidet for sultelønn og ble innkvartert under umenneskelige forhold i en slumleir bestående av utrangerte traller i Padborg på grensa til Tyskland. Fire og fire sjåfører delte skitne og uhygieniske avlukker med mugne skumgummimadrasser på gulvet kun avgrenset med presenninger. Saken førte til stort oppstyr i Danmark, og Yrkestrafikk refererte saken i nr. 2 2019 under tittelen «Grenseløs grådighet».

Enda verre nå

Etter at Europaparlamentet sommeren 2020 vedtok den såkalte mobilitetspakka som skal regulere godstransporten i Europa, trodde mange at det var satt en stopper for slike uverdige tilstander. De nye reglene innførte

nemlig en rekke tiltak for å bekjempe sosial dumping og fremme rettferdig transport. Det enkle prinsippet at alle godssjåfører skal ha mulighet til å arbeide i hele Europa med like rettigheter ble stadfestet. I Danmark fulgte Folketinget opp med å beslutte at utenlandske sjåfører skulle ha dansk lønn når de kjørte i Danmark.

Men i år er forholdene tvert om enda verre enn for fire år siden, melder Fagbladet 3F. De kan rapportere om utenlandske sjåfører som blir betalt så lite som 15 kroner timen. Mange av disse sjåførene kommer fra Ukraina. En ukrainsk sjåfør fortalte også at han hadde bodd sammenhengende i lastebilen i Danmark i to år og åtte måneder, bare avbrutt av ferie. «*Det har ikke sket en skid*», er våre danske fagforeningskameraters bitre oppsummering.

Polen transittland

Som også YTFs norske grenseundersøkelse har vist, er de mest underbetalte og utnyttede sjåførene gjerne østeuropeere. Mange er ansatt i polske

selskap. Dette er ikke tilfeldig. I 2020 utstedte Polen 650 000 arbeidstillatelser til arbeidere utenfor EU. Gjennom arbeidstillatelse i Polen, fikk arbeidsinnvanderne åpning for å arbeide i hele EU/EØS-området. Tusenvis av sjåfører som har kommet inn i EU denne veien, arbeider derfor ikke i Polen, men spres utover i hele Schengen-området.

Ikke minst gjelder dette sjåfører fra Ukraina. Beregninger fra 2019 anslø at det befant seg mer enn en million ukrainske fremmedarbeidere bare i Polen. Og en av de største gruppene var lastebilsjåfører, som forlot Ukraina i så store mengder at det forårsaket store logistikkutfordringer i hjemlandet. Bedre lønninger var årsaken til utvandringen. Mens gjennomsnittslønna per måned i Polen i 2018 var 790 Euro, var den i Ukraina kun 210.

Svikter vi ukrainerne?

Ifølge den polskbaserte nettavisa «trans.info» mistet Ukraina bare i året 2015 rundt 12 prosent av sin samlede arbeidsstyrke. Og FN estimerte at

«Mange danske arbejdsgivere har været nogle temmelig store røvhuller over for ukrainerne. Penere kan det ikke siges»

befolkningen i Ukraina ville kunne krympe fra 44,2 millioner til 36,4 millioner i 2050, nesten bare på grunn av arbeidsutvandring. Nå har flyktningstrømmen satt ytterligere turbo på utvandringen, forhåpentligvis midlertidig.

«Sviker vi dem igjen?» spør Fagbladet 3F og påpeker at ukrainere i årevis har blitt misbrukt og underbetalt på det danske arbeidsmarkedet. Nå frykter eksperter at flyktningene vil bli utnyttet på samme vis, advarer våre danske fagforeningsvenner. «Mange danske arbeidsgivere har vært nogle temmelig store røvhuller over for ukrainerne. Penere kan det ikke siges», konstaterer danskene.

Hva så med Norge? Her har det blitt satt søkelys på busemenn som vil misbruke ukrainske kvinner og barn til prostitusjon. Hva med en tilsvarende advarsel om misbruk i form av sosial dumping? Det vil være ille om vi blir kjent for å gi med ene handa og ta med den andre.

✉ redaksjonen@ytf.no



Den ukrainske godssjåføren Sergej traff YTFs utsendte Synne og Natalja på Fugleåsen døgnhvileplass en sensommerdag for fem år siden. Der viste han fram fasilitetene i ei luke i trekkvogna: Tannbørste, vannkanne og primus. Klesvaska hang til tørk under panseret. Tanken slår oss: Hvordan går det med Sergej nå?

EUROPEISK TRANSPORT I KNESTÅENDE

PRISENE STIGER, OG EUROPA SLITER MED LEVERANSER AV VARER. KORONA OG KRIG HAR SATT PROBLEMENE PÅ SPISSEN, MEN KRISA HAR I REALITETEN UTVIKLET SEG OVER MANGE ÅR. LØSNINGEN INNEBÆRER IKKE MINST Å ELIMINERE SOSIAL DUMPING OG SIKRE ANSTENDIG LØNNINGER OG ARBEIDSFORHOLD INNEN TRANSPORTSEKTOREN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk skrev i forrige utgave om den voldsomme mangelen på yrkes-sjåfører i Europa. Den europeiske transportarbeiderunionen (ETF), der YTF er aktivt medlem, legger fram tall som viser at det er behov for 75 000 flere sjåfører i Storbritannia, 120 000 i Polen og 70 000 i Tyskland. I Norge er det også snakk om tusener. Sjåførmangelen har bygget seg opp over mange år, men har i liten grad blitt tatt hensyn til.

ETF advarer om at problemet bare vil øke, ettersom 42 prosent av eksisterende lastebilsjåfører vil gå av med pensjon i løpet av de neste ti årene. Uten anstendige lønns- og arbeidsforhold er det heller ikke trolig at unge kvinner og menn vil stille seg i kø for å velge sjåføyrket. Samtidig er det vanskelig å holde på de eksisterende sjåførene.

Kork på havnene

Forsyningskrisa handler likevel ikke kun om mangel på godssjåfører. Covid-19 førte til at europeiske havner opplevde en bortimot halvering av vareleveranser på handelsruta mellom Europa og fjerne Østen. Skipskapasiteten ble knappere, og speditorene

kunne ikke garantere levering for containerne.

Tidsplaner ble ikke overholdt, noe som førte til at for mange containere ankom samtidig og hopet seg opp. Terminalene, som i stor grad er automatisert, har ikke kapasitet og fleksibilitet til å øke hastigheten på lossing og lasting, noe som igjen påvirker lastebiltrafikken til og fra havnene.

Stressede arbeidsforhold

Alle disse uregelmessighetene har økt belastningen på og stressnivået for den altfor lave bemanningen av havnearbeidere og sjøfolk. Også innen luftfarten er det mangel på folk, noe som

«Et konstant kappløp mot bunnen og fravær av effektiv overvåking og håndheving av eksisterende regler har gitt uholdbare tilstander»



YTF møtte tyske havnearbeidere fra fagforbundet ver.di og den litauiske godssjåførunionen LVPS på havna i Hamburg i forbindelse med den store europeiske transportarbeiderdemonstrasjonen i Brussel våren 2019. Transporten i Europa henger sammen, det gjør også problemene.

fører til at flyfrakt på samme måte hoper seg opp.

ETF spår at en tilsvarende mangel på arbeidstakere snart også vil forekomme også innen jernbanesektoren, som følge av økende press gjennom intensivert og økende liberalisering. En nylig studie viser en reell risiko for framtidig bemanningsmangel etter hvert som eldre arbeidstakere går av med pensjon.

Anstendige vilkår

Krisen rammer altså hele forsyningskjeden og alle transportformer. Korona og krig forverrer gamle problemer, der en hovedårsak er at transporten lenge har vært for billig. I flere tiår har

ikke fraktprisene reflektert de reelle kostnadene for arbeidskraft basert på anstendige lønns- og arbeidsforhold. Et konstant kappløp mot bunnen og fravær av effektiv overvåking og håndheving av eksisterende regler har gitt uholdbare tilstander.

Det er transportarbeiderne som har betalt prisen i form av lavere lønn, utrygt arbeid og dårlige forhold som følge av tiår med utnyttelse, oppsummerer ETF. De påpeker at løsningen må innebære at EU og de nasjonale regjeringene må trappe opp og håndheve gjeldende lovgivning – som EUs mobilitetspakke – og sørge for at sosial dialog og tariffavtaler inngås og respekteres. Bedriftene må inngå bin-

dende avtaler med fagbevegelsen som forbedrer arbeidsforholdene og tilbyr tilstrekkelig lønn, sikkerhet og opplæring. Et tenkesett der alle sosiale og miljømessige kostnader innarbeides i alle typer transport må være rettesnoren.

YTF møtte tyske havnearbeidere fra fagforbundet ver.di og den litauiske godssjåførunionen LVPS på havna i Hamburg i forbindelse med den store europeiske transportarbeiderdemonstrasjonen i Brussel våren 2019. Transporten i Europa henger sammen, det gjør også problemene.

✉ redaksjonen@ytf.no

ULYKKEN PÅ STANGE: FOR DÅRLIG KOLLISJONSVERN

HAVARIKOMMISJONENS RAPPORT ETTER MØTEULYKKEN MELLOM TO BUSSETER PÅ STANGE I FJORD
VISER AT BÅDE OPPDRAGSGIVER INNLANDET FYLKESKOMMUNE OG OPERATØR VY BUSS BØR
SKJERPE SEG BETYDELIG NÅR DET GJELDER KOLLISJONSSIKKERHET.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

JAN MORTEN FRENGSTAD,
HAMAR ARBEIDERBLAD

11. mars var det ett år siden ulykken på Stange der nok en bussjåfør satte livet til. Meldingen om en møtekollisjon mellom to busser i den ulykkeutsatte Oustadsvingen på fylkesvei 222 ved Tangen i Stange kommune kom rett etter klokka 15 torsdag 11. mars 2021. Føreren av den sørgående bussen, en mann i trettiårene, omkom på stedet. Begge bussene var i rutetrafikk for Innlandstrafikk og med Vy Buss som operatør.

Tre tilrådinger

Kollisjonen førte til materielle skader konsentrert på venstre side av begge bussene, som i motsetning til

det involverte materiellet i ulykken på Nafstad i november 2017, ikke var lavgulvbusser, men 2012-modeller av typen Volvo 8900 med normal innstigningshøyde. Yrkestrafikk skrev om ulykken i nr. 2 2021 under tittelen «Døden i langsom kino».

Statens Havarikommisjon (SHK) er et organ som gjennomfører undersøkelser for å forbedre trafikksikkerheten, men fordeler ikke rettslig skyld og ansvar. I våres kom SHK med sin rapport om ulykken på Stange, og fremmer tre sikkerhetstilrådinger:

Forsterket oppfølging

Den første tilrådingen rettes til Vy Buss. Det viser seg at føreren av nordgående buss kun hadde kjørt en sesong på vinterføre, og undersøkelsen viser at det kan være et gap mellom operatørens «forventning til kompetansen til bussførere etter førerkortervelse, og førernes faktiske kjøreferdigheter og risikoforståelse».

SHK anbefaler forsterket opplæring og oppfølging av bussførerne, samt systematisk vurdering av dekkutrustning og kritiske punkter på den enkelte rute.

Rutiner for vei og vær

SHK oppsummerer i tillegg at selv om Innlandet fylkeskommune var kjent med at kurven hadde høy utforkjøringsrisiko, var ikke dette formidlet til Vy Buss. Kontrakten dem imellom omtalte i liten grad trafikksikkerhet og hadde ingen informasjon om veinettets vinterdriftsklasser. Det fantes ingen etablerte rutiner for å følge opp operatøren ved farevarsler om værforhold.

Havarikommisjonen tilrår derfor at Innlandet fylkeskommune må legge økt vekt på trafikksikkerhetsfaktorer i sine kontrakter og i den forbindelse benytter «hele sitt kompetanse- og ansvarsområde som veieier og byggherre».

«Statens Havarikommisjon understreker at de gjeldende kravene i regelverket for kollisjonsegenskaper i buss ikke kan anses tilstrekkelig for å ivareta førernes sikkerhet»

Forsterket kollisjonsvern

Til slutt påpekes at kollisjonen førte til at A-stolpen i nordgående buss trengte inn i førerplassen i sørgående buss og påførte føreren der fatale skader, til tross for relativt lave hastigheter i kollisjonsøyeblikket.

Følgelig understreker SHT at de gjeldende kravene i regelverket for kollisjonsegenskaper i buss ikke kan anses tilstrekkelig for å ivareta førernes sikkerhet. Havarikommisjonen presiserer at Innlandet fylkeskommune som transportbestiller har direkte påvirkning på trafiksikkerheten gjennom sine kontrakter, særlig i tilfellene hvor det kreves mer enn nasjonalt og internasjonalt regelverk.

Statens Havarikommisjon tilrår derfor at Innlandet fylkeskommune inkluderer forsterket kollisjonsvern for bussførere som et krav i kontraktene for kollektivtransport utover gjeldende regelverk.



Svingen var beryktet og været ufyselig på ulykkesstedet. Slike forhold bør Innlandet fylkeskommune forholde seg aktivt til, mener Statens Havarikommisjon, som også legger vekt på opplæringen av bussførerne og standarden på bussmateriellet.

FLERE KREVER BEDRE SIKKERHET

NORDLAND FYLKESKOMMUNE STILLER KLARERE KRAV TIL KOLLISJONSSIKKERHET FOR BUSSFØRERE I SIN NYE ANBUDSUTLYSNING, OG VISER DIREKTE TIL YTFS SIKKERHETSKONFERANSE I BODØ. YTF APPLAUDERER DEN POSITIVE UTVIKLINGEN, MEN UNDERSTREKER LIKEVEL AT SIKKERHETEN IKKE MÅ VÆRE AVHENGIG AV HVILKEN FYLKESKOMMUNE MAN KJØRER I.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Vi snakker her om bussanbudet på ytre Helgeland. Helgeland er den sørligste delen av Nordland fylke og omfatter nitten kommuner. Ytre Helgeland omfatter elleve av disse kommunene. Dagens kontrakt for busstrafikken i området utløper 31. mars 2023, og Nordland fylkeskommune har utlyst en anbudskonkurranse for en ny kontaktperiode over ti år.

I konkurransen stilles det krav til innføring av nullutslippsløsninger innen tre år. Det foreslås også en del mindre endringer i rutetilbudet samt en ny løsning for tilbudet i Sandnessjøen. Mest bemerkelsesverdig og gledelig er imidlertid at det for nye busser settes

skjerpede krav til førersikkerhet både gjennom passive og aktive sikkerhetstiltak.

Viser til YTF

Fylkesrådet i Nordland viser i sin enstemmige innstilling direkte til arbeidet som YTF har utført over år mot sentrale beslutningsorganer for endring av regelverket knyttet til sikring av førerplass i buss. Den nasjonale sikkerhetskonferansen som YTF arrangerte i Bodø i november blir fyldig referert.

Nordland fylkeskommune innfrir dermed løftet som ble gitt av Svein Øien Eggesvik, fylkesråd for transport og infrastruktur i sin innledning på sikkerhetskonferansen. Her lovet han at fylkeskommunen ville sette krav tilsvarende Ruters UNECE R29, og at dette i første omgang ville gjøres nettopp i anbudet for Ytre Helgeland.

I tillegg til å kreve frontkollisjonssikring R29 og anbefale underkjøringshinderet R93, stilles på nye busser også krav til aktive sikkerhetssystemer som alkolås, oversiktskamera, elektronisk stabilitetskontroll, styrehjelpssystem, trafikkskiltgjenkjenning samt distanse-, kollisjons- og blindsonervarsling.

Staten følger opp

- Dermed viser vi at spørsmålet om kollisjonssikkerhet blir tatt på høyeste alvor, understreket fylkesråd Svein Øien Eggesvik fra Senterpartiet, som på sikkerhetskonferansen lovet å følge opp saken med samferdselsministeren.

Og statsråd Jon-Inge Nygård var raskt på ballen. På nyåret sendte Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet ut et forslag om strengere sikkerhetskrav for buss ut på høring. Forslaget fulgte tilrådingen fra Statens havarikommisjon om å heve

«Fylkesrådet i Nordland viser i sin enstemmige innstilling direkte til arbeidet som YTF har utført over år mot sentrale beslutningsorganer for endring av regelverket knyttet til sikring av førerplass i buss»



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har sendt et forslag om skjerpede sikkerhetskrav ut på høring.



Fylkesråd for transport og infrastruktur i Nordland fylkeskommune, Svein Øien Eggesvik, viser til YTFs sikkerhetsarbeid i sin innstilling til nytt anbud på Ytre Helgeland. (Foto: Susanne Forsland, Nordland fylkeskommune)

kollisjonssikkerheten ved å forsterke konstruksjonen i front.

Ikke langt nok

Nå har YTF sendt sitt innspill til høringsrunden. Forbundet stiller seg positivt til at det endelig innføres nasjonale krav, og understreker at det er viktigere at man får regler på plass enn at alt nødvendigvis skal være perfekt.

- Det er langt på overtid at søkelyset settes på sjåførens sikkerhet på et nasjonalt nivå. Likevel synes vi ikke at forslaget går langt nok. Det er ikke tilstrekkelig å forsterke fronten i midten, for dette gir dårlig beskyttelse hvis kjøretøyene ikke kolliderer direkte front mot front, men med en mindre overlapp. Derfor må forsterkningen følge hele bussens front og videre rundt førersiden, sier YTF-leder Jim Klungnes.

Sterkere A-stolpe

- I tillegg må det stilles krav til at A-stolpene kan tåle sammenstøt, slik at disse ikke trenger inn på førerplassen ved kollisjon. Det må også kreves underkjøring, slik det allerede er for lastebil i henhold til internasjonale krav, presiserer forbundslederen.

A-stolpen er den fremre stolpen i et bilkarosseri, festet bak skillet mellom forskjerm og fordør. Stolpen er i personbiler gjerne meget kraftig og har en slik profil at den kan motstå svært store kollisjonskrefter. Bussjåfører har på sin side påpekt at de tvert om sitter svært dårlig beskyttet i «glass og ramme».

YTF peker dessuten på at andre sikkerhetsutfordringer bør gjøres til gjenstand for regulering: bedre sikringsanordninger for rullestoler, barnevogn og tung bagasje, forbedring

av gjeldende krav til hybridbusser som i dag ikke er tilpasset norske forhold, samt krav om flere fluktteier.

Felles regelverk

- Vi er glade for at oppdragsgivere som Ruter og Nordland fylkeskommune nå går foran som gode eksempler. Det viser at det arbeidet som ikke minst YTF-tillitsvalgte har gjort begynner å bære frukter. Likevel er det viktig at ikke sikkerheten avhenger av hvilken fylkeskommune man kjører i. Kravene til sikkerhet bør derfor så langt som mulig fastsettes i felles regelverk, avslutter Jim Klungnes.

Les hele YTFs hørings svar vedrørende kollisjonssikkerhet her: [YTF-2022-04-27-horingssvar-1651579615.pdf](#)

TARIFFAVTALE GA 80 000

TILLITSVALGT PÅ PRIME CARGO, TROND KARLSEN, FORTELLER AT HAN GIKK OPP RUNDT 80 000 KRONER I LØNN DET FØRSTE ÅRET ETTER AT BEDRIFTEN INNGIKK TARIFFAVTALE. DETTE KOM BÅDE SOM RESULTAT AV AT SELVE AVTALEN GA ET LØNNSHOPP PLUSS LØNNSFORHANDLINGENE LIKE ETTERPÅ.

Tekst og foto:
SYNNE PERNILLE JAKOBSEN

Trond Karlsen er glad for at de organiserte seg på arbeidsplassen.

- Med tariffavtalen er alle trygge, og med den hjelpen det enkelte medlemmet kan få er vi godt sikret, både individuelt og kollektivt på jobb gjennom medlemskapet.

Startet med infomøte

På nyåret 2020 tok flere ansatte i gods- og fraktselskapet Prime Cargo kontakt med Yrkestrafikkforbundet, og det ble holdt et informasjonsmøte like etter. Bedriften ble etablert noen år tidligere. På møtet stilte forhandler Petter Sommervold, og etterpå var det nok medlemmer til å starte arbeidet med å kreve tariffavtale. I dag er det i underkant av 40 YTF-medlemmer i bedriften med totalt 90 ansatte.

- Vanligvis kreves at minst 10 prosent av de ansatte som tariffavtalen er ment å gjelde for er

«I tillegg til at lønna gikk opp, fikk vi en god dialog med arbeidsgiver om innholdet i tariffavtalen og at det skulle følges. Tidligere var det for eksempel uforutsigbarhet på når vi skulle jobbe»
YTF-tillitsvalgt Trond Karlsen

organisert dersom man ønsker å få på plass en tariffavtale, men jo flere man er dess sterkere står man, både lokalt i bedriften og når Yrkestrafikkforbundet sentralt skal forhandle tariffavtalene, sier Sommervold.

Tillitsvalgt Karlsen forteller at det var en del som meldte seg inn allerede før møtet, og at flere meldte seg inn underveis. De aller fleste hadde ikke vært organisert tidligere.

- På møtet kom det 30-40 stykker, og vi stiftet en lokal avdeling i Yrkestrafikkforbundet. Etter noen små uker senere var tariffavtalen på plass, sier han.

Fordeler med medlemskap

Karlsen har vært tillitsvalgt i Yrkestrafikkforbundet i to år, og har ambisjoner om å stille til valg som leder.

- Men det er helt jo avhengig av at medlemmene ønsker meg da, ler han.

De er tre tillitsvalgte på Prime Cargo, med ansvar for hver sin avdeling. Karlsen forteller at han selv stort sett har vært organisert gjennom sitt arbeidsliv. Det startet med at han jobbet på steder der alle andre var organiserte, og at når det er gode lokale tillitsvalgte, samt en kultur for å være organisert, er det lett å bli med.



Tariffavtaler er det fremste middelet man har for å ha reell innflytelse og medbestemmelse på egen arbeidsplass, sier forhandler i YTF, Petter Sommervold, som hjalp til med å få på plass tariffavtalen i Prime Cargo.



YTF-tillitsvalgt Trond Karlsen hos Prime Cargo forteller at han gikk opp 80 000 kroner i lønn som resultat av at det ble opprettet tariffavtale i bedriften.

- Vi begynte tidlig å snakke om å organisere oss, og da var det en kollega som anbefalte at vi tok kontakt med Yrkestrafikkforbundet. Vi så også på pris, og der kom Yrkestrafikkforbundet godt ut, sier han. Vi ville ha en fagforening med på laget for å sikre rettighetene våre, og for å få på plass en tariffavtale. Vi syns det var lite orden og at vi tjente dårlig. Vi ville ha fordelene man kan oppnå ved medlemskap, og da spesielt en tariffavtale.

Tariffavtaler viktigst

- Tariffavtaler er det fremste middelet man har for å ha reell innflytelse og medbestemmelse på egen arbeidsplass, sier forhandler i Yrkestrafikkforbundet, Petter Sommervold, som hjalp til med å få på plass tariffavtalen i Prime Cargo.

- Det var særlig to elementer som gjorde at forholdene lå spesielt godt til rette for å få på plass tariffavtale i Prime Cargo. Det ene var at det på kort tid ble organisert mange ansatte i YTF, noe som gjorde forhandlingstygden større og dermed forutsetningene for å få på plass en overenskomst bedre.

Det andre var at bedriften var i en vekst- og omstillingsfase som gjorde det viktig å få på plass et sett med felles spilleregler som bedriften og de ansatte kunne støtte seg til i tiden fremover.

Avtalene skaper likere konkurransevilkår mellom bedrifter, og forutsigbarhet for både ansatte og virksomhet, presiserer han.

Det ble store endringer i lønns- og arbeidsvilkårene når tariffavtalen var innført. Karlsen forteller at han gikk opp rundt 80 000 kroner det første året. Både fordi selve avtalen ga et lønnshopp, og fordi det var lønnsforhandlinger like etterpå.

Likeverdige parter

- Mange bedrifter har lønnsforhandlinger for de ansatte hvert år, men det er kun gjennom det å ha tariffavtale at man faktisk er sikret å få noen kroner hvert år. I tillegg til at det skal gjennomføres reelle lokale forhandlinger om lønn og andre betingelser der dette måtte være relevant, istedenfor at alt blir diktert av ledelsen

alene. Man snakker om likeverdige parter i arbeidslivet. Det er gjennom organisering av bedrifter og ansatte og gjennom gode tariffavtaler man virkelig får satt dette inn i et system som begge parter kan nyte godt av, forklarer Sommervold.

- I tillegg til at lønna gikk opp, fikk vi en god dialog med arbeidsgiver om innholdet i tariffavtalen og at det skulle følges. Tidligere var det for eksempel uforutsigbarhet på når vi skulle jobbe, og det kunne endres så sent som dagen i forveien, forteller Karlsen.

- Vi har opplevd at arbeidsgiver har ønsket tariffavtale og fagorganisering velkommen, og han som er direktør her er tidligere tillitsvalgt og vet hva det går i. De vet hva de har forpliktet seg til og forholder seg til det. Og selv om vi har måttet adressere enkelte ting vi mener de ikke har fulgt godt nok opp, som overtid og hviletid, så tar de det til seg og beklager. Vi som er tillitsvalgte, er opptatt av at medlemmene er trygge på at vi passer på.

Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea!

Som medlem av YTF får du et av Norges
beste billån. Med rente fra 3,10 %



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



Priseksempel:
Eff.rente 4,62 %
kr 150.000,- o/5 år,
Etabl.geb. kr 2000,-
Tot.: kr 167.880,-

VERV MEDLEMMER OG VÆR MED I TREKNINGEN!

For hvert medlem du verver mellom **1. og 30. juni 2022** er du med i trekningen av to gavekort á **3000 kr** og ti gavekort á **300 kr.***

* Du får uansett vervepremie for hvert medlem du verver. Vinnerne av gavekort på 3000 kr. og 300 kr. blir kontaktet.



Gjensidige 

28% medlemsrabatt på en av markedets beste reiseforsikringer

Blir du syk mens du er på ferie, er det godt å vite at du både kan få snakke med noen som forstår deg, og hjelp til alle nødvendige utgifter og kostnader. Reise Pluss gjelder hele året, både i inn- og utland.



Reise Pluss gir deg blant annet

- fri tilgang til Online lege – videosamtale med skandinavisk lege når du er på ferie i utlandet
- svært god dekning ved forsinkelse av bagasje eller ved transport
- ingen egenandel ved skade

Se alle fordelene dine på gjensidige.no/ys

IKKE MØRKT FØR I SEPTEMBER

FOR GLADE PENSJONISTER GÅR SOLEN ALDRI NED. YRKESTRAFIKK VAR MED PENSJONISTFORENINGEN PÅ STRANDHOGG I LOFOTEN, VESTERÅLEN OG HARSTAD. HER VAR DET MYE Å LÆRE FOR NOEN OG ENHVER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Planen oppsto i styret til pensjonistforeningen: Vi må ut til avdelingene for å fortelle mulige medlemmer om hvorfor de bør bli med i pensjonistforeningen. Nestleder Harald S. Eilertsen foreslo at de kunne besøke hans hjemtrakter med ham selv som cicerone, og det ble dermed bestemt å besøke YTFs avdelinger 51 Lofoten, 22 Vesterålen og 24 Harstad i rekkefølge. Med på ferden ble pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen, Nord-Norges representant i YTFs forbundsstyre, Svein Roger Skoglund samt Yrkestrafikks redaktør som flue på veggen.

Klassisk boknafisk

«Det er fint flyvær bortsett fra bittelitt stiv kuling ved landing», beroliget Widerøe-flygeren på ferden fra Bodø mot Leknes. Med unntak av en noe brutal landing, gikk flygingen fint, men været i Lofoten viste seg ikke fra sin mest medgjørige side. Regnet silte og skylaget dekket de majestetiske fjelltoppene som ellers får turistene til å gispe. Harald beklaget dette på vegne av værgudene, han hadde gledet seg til å vise oss hjemtraktene i all sin glitrende prakt.

Uansett bød den gjestfrie 84-åringen og frue Torunn gjestene på et klassisk nordnorsk måltid hjemme i stua på Leknes: Boknafisk, en halvveis tørr fisk som henges til tørk i et par ukers tid før den vannes ut, kokes med litt

salt og serveres med baconfett, stuert kål og gulrøtter. Behandlingen gir fisken en spesiell konsistens og nydelig smak, virkelig en delikatesse.

Veteraner i ungdomshus

Ferden gikk deretter til ungdomshuset «Ørnen» på Leknes, det var søndag ettermiddag med konfirmasjonsfest i storstua, samtidig som YTFs avdeling 51 Lofoten så hverandre stevne i underetasjen. Og selv om ikke antallet var så voldsomt, var til gjengjeld ansienniteten blant de oppmøtte svært imponerende. Avdelingsleder Roger Jonny Hansen brukte anledningen til å dele ut erkjennelser for femti års medlemskap.

Honorert ble bautaer som tidligere avdelingsleder og æresmedlem Aslak

«Honorert ble bautaer som æresmedlem Aslak Riise og 86-årige Tore Emil Liland som hadde arbeidet som bussjåfør inntil nylig, riktignok uten passasjerer etter fylte syttifem. Det må da være en slags rekord?»



Riise og 86-årige Tore Emil Liland som hadde arbeidet som bussjåfør inntil nylig, riktignok uten passasjerer etter fylte syttifem. Det må da være en slags rekord? I tillegg til sin utrolige stayerevne med å inneha buss-sertifikat i sammenhengende 54 år, har Tore Emil også bidratt aktivt til rekrutteringen. På møtet hadde han følge av sin datter Bente, som også kjører buss, og sønnen Bjørn-Inge har tidligere ledet Lofoten-avdelinga.

Sjøsau og lofotku

Også Harald fikk sitt velfortjente 50-årsmerke og diplom, etter å ha vært medlem i forbundet siden 1961. «Her blir ikke mørkt før i september», sa æresmedlemmet og tilbød en sightseeing i sin 28-årige Volvo, som gikk som ei klokke og etter sigende kun



Glede på turné! Fra venstre: Karsten A. Larsen, Arne Danielsen, Svein Roger Skoglund og Harald S. Eilertsen på Hurtigrutemuseet i Stokmarknes. Foto: en serviceinnstilt servitør.



Karsten forteller om fordelene ved å være medlemmer av pensjonistforeningen for avd. 51 på ungdomshuset «Ørnen» på Leknes.



Avdelingsleder Roger Jonny Hansen i avd. 51 hedrer superveteran og æresmedlem Aslak Riise.



Tørrfisk på hjell på Ballstad, lengst sør på Vestvågøy.

«Kontingenten er beskjeden, for tida kun 400 kroner i året, noe som lett tjenes inn igjen om man får behov for fysioterapi eller nye briller, som i begge tilfeller støttes med 500 kroner»

»

hadde hatt service av kun en eneste utvalgt mekaniker i alle sine leveår.

Harald opplyste at Leknes ligger meget sentralt midt på Lofoten, og derfor utgjør et knutepunkt for både flytrafikk, cruisebåter og bussruter. Hovedveien E10 går dessuten like utenfor byen. Her er også mange sentrale funksjoner for Vestvågøy kommune plassert. Vi kjørte sydover til Ballstad, et tusen år gammelt fiskevær på sydspissen av Vestvågøy, fortsatt aktivt med tusenvis av tørrfisk hengende på hjell. Mange nye rorbuer er også bygget til utleie, men stedet er ikke like overtatt av turismen som det mer kjente Henningsvær, fortalte Harald.

Etter et langt liv i bransjen har han mange historier å fortelle, ikke minst

om lettlorde internasjonale turister. Som om den spesielle lofotkua som vegeterte i bratthenget, som kom seg greit fram i terrenget fordi beina på venstre side var tjue centimeter kortere enn på høyre. «Hva hvis de skal gå andre veien?» spurte en oppvakt turist. «Den går aldri andre veien, den bare rygger», lød svaret. En annen historie handlet om lansering av den sjeldne rasen sjøsauer, som også ble godtatt av naive gjester fra kontinentet.

Vikinger og hurtigrute

Neste dagen reiste vi videre mot Vesterålen. Underveis passerte vi Kabelvåg og Svolvær, dessuten vikingmuseet Lofotr, der et 83 meter langt langhus var rekonstruert. Lofotr var vikingenes navn på Vestvågøy. Grensa mellom

Lofoten og Vesterålen er likevel ikke alltid lett å forstå, i og med at Vesterål kommunen Hadsel faktisk siger innover typisk lofotland på Austvågøy. Først etter å ha tatt ferge over fra Fiskebøl til Melbu følte vi likevel at vi udiskutabelt hadde forlatt Lofoten.

Vi spanderte et par timer på hurtigrutemuseet i Stokmarknes, der den hevdvunne farkosten MS Finnmarken i sin helhet er bygget inn i glass og ramme, sannsynligvis en av verdens største museumsgjenstander. Plasingen er langt fra vilkårlig, for nettopp her i Stokmarknes ble den første hurtigruta etablert i 1893 i regi av Vesteråls Dampskibsselskab, hvis logo fortsatt finnes på bygningen rett overfor museet. Hurtigruta har i alle år vært avgjørende for transport



Signe vårt dyre fedreland!



86-årige Tore Emil Liland kjørte buss fram til jul i fjor. Her i følge med datteren Bente, også sjåfør.

av gods og personer i Nord-Norge, også for busstrafikken. Fortsatt kjøres turister med buss mellom Hurtigrutas destinasjoner for å kunne oppleve ekstra eventyr på landjorda.

Diner og hvile

På Sortland hadde avdeling 22 trommet sammen til møte i en *diner* tilhørende en Best bensinstasjon. Lokalet hadde en stilig og typisk amerikansk

innredning, med sjakkbrettrutet gulv og bilsilt fra Statene som pynt. Både vegger og tak var av glass, og når regnet trommet ned fikk det hele preg av campingferie. Avdelingsleder Odd-Martin Åsheim ønsket velkommen før pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen startet med å si at mens de aktive sjåførene var opptatt av kjøre- og hviletid, la pensjonistene mer vekt på ren hviletid.

Han understreket at som medlem av pensjonistforeningen, som i dag teller drøyt 1460 medlemmer, fortsetter man som en del av YTF-familien, og kan glede seg over det gode fellesskapet man forhåpentligvis har opplevd gjennom medlemskapet i YTF. Kontingenten er beskjeden, for tida kun 400 kroner i året, noe som lett tjenes





Bussdepotet på Leknes.



Vakkert i Lofoten, selv om været ikke var det beste.



Vanskelig å klare seg uten ferger.

«Pensjonistforeningen har fått blod på tann og allerede er i gang med å planlegge nye strandhogg rundt i landet»

»

inn igjen om man får behov for fysioterapi eller nye briller, som i begge tilfeller støttes med 500 kroner.

Pensjonistmedlemskapet sikrer dessuten fortsatt abonnement på Yrkestrafikk og Pensjonistforbundets blad «Pensjonisten», samt en hærskare andre rabatter og tilbud, innen alt fra bank og forsikring til drivstoff til bilen, båtreiser og hotellpriser. Karsten sitter til alt overmål i landsstyret til Pensjonistforbundet, som en garantist for at også YTF-pensjonistenes kår ivaretas nasjonalt. (Mer om Karsten i portrettet på side 28.)

Kreve risikotillegg?

Siste stopp for turneen var i Harstad, der avdeling 24 hadde trommet sammen et godt besøkt medlemsmøte på Peppes Pizza. (Pizza ble servert på alle tre medlemsmøtene vi besøkte, overalt velsmakende.) Her hadde endelig Svein Roger Skoglund, leder for avdeling 60 Glomfjord og medlem

av YTFs forbundsstyre, fått skikk på datahjelpemidlene, og kunne lettere redegjøre for kollisjonssikkerhetsarbeidet for bussførerne og om gangen i tarifforhandlingene.

Det oppsto en livlig, men konstruktiv diskusjon, der en av deltakerne slo sammen de to aktuelle temaene med å foreslå at bussjåførene burde kreve risikotillegg for å kjøre usikker redskap. Begge temaene er ellers behandlet i andre artikler i bladet. Svein Roger understreket at han skulle ønske det var mulig å få noen kroner ekstra i lønn, men følte at resultatet var så langt man kunne komme i forhandlingene.

Møtet ble avsluttet med at avdelingsleder Steinar Olsen holdt et lærerikt og tydelig innlegg om turkjøring og diett. Deretter var det bare å få seg en god natts søvn, før Harald fyrte opp sin strøkne Volvo neste morgen for å kjøre oss til flyplassen på Evenes.

Nye strandhogg

Yrkestrafikk redaktør hadde som nevnt kun intensjon å rapportere fra møtene, men ble sterkt oppfordret fra Harald om også å si noen ord om bladet, noe det ikke var aktuelt å avslå. For en tidligere trikkefører fra hovedstaden var det inspirerende og lærerikt å være med rundt til steder der trafikken bokstavelig talt ikke gikk på skinner, da tenker jeg særlig på værutfordringer der en buss rett og slett risikerer å bli blåst av veien og på sjøen om man ikke passer på.

Det var tilfredsstillende å se at YTF er representert overalt i vårt langstrakte land, ut til «den ytterste nøkne ø», for å si det med Ibsen. I tillegg er nordlendinger også usedvanlig trivelige! Nå fikk vi i tillegg opplyst at pensjonistforeningen har fått blod på tann og allerede er i gang med å planlegge nye strandhogg rundt i landet.

✉ redaksjonen@ytf.no



Bussterminalen på Sortland.



Karsten ber karene i avd. 22 på Sortland prioritere hviletid.



Svein Roger snakker sikkerhet og tariff.



Harald og Karsten diskuterer hvordan verve flere medlemmer til pensjonistforeningen.



Godt frammøte på Peppes hos avd. 24 i Harstad.



Karsten stiller et grunnleggende spørsmål.



Svein Roger møter en oppmerksom forsamling i Harstad.



Medlemmene hadde mange spørsmål.



Avdelingsleder Steinar Olsen avsluttet møtet i Harstad.

TA KONTAKT MED PENSJONISTFORENINGENS STYRE OM DU ØNSKER Å BLI MEDLEM ELLER DET ER NOE ANNET DU LURER PÅ:

Leder Karsten A. Larsen	tlf: 480 83 510
Nestleder Harald S. Eilertsen	tlf: 911 63 200
Sekretær Leif O. Westerheim	tlf: 932 85 091
Styremedlem: Arnold Tveit	tlf: 924 98 299

TID FOR FERIE

HVILKE RETTIGHETER HAR DU I FORBINDELSE MED FERIEAVVIKLING? ETTER TO SOMMERSESONGER PREGET AV KORONAPANDEMIEN GLEDER MANGE SEG I ÅR EKSTRA TIL SOMMERFERIE MED FÆRRE RESTRIKSJONER. EN OPPFRISKNING KNYTTET TIL REGELVERKET RUNDT FERIE ER DERFOR PÅ SIN Plass.

Denne artikkelen vil ta for seg de mest sentrale reglene knyttet til ferie, og gå nærmere inn på hvilke rettigheter du som arbeidstaker har ved ferieavvikling.

Ferielengde

Hvor mye ferie har du krav på? Det følger av ferieloven at alle arbeidstakere har rett på 25 virkedager ferie. I praksis utgjør dette fire uker og en dag, fordi lørdager er omfattet av virkedagsbegrepet.

Dersom du har tariffavtale hos din arbeidsgiver har du i tillegg krav på ytterligere fire dager, slik at du i praksis har fem ferieuken. Arbeidsgiveren kan også velge å gi deg fem uker ferie selv om det ikke er innført en tariffavtale på arbeidsplassen.

Dersom du er nyansatt før 30. september i ferieåret vil du ha krav på full ferie, så lenge du ikke har tatt ut ferie hos tidligere arbeidsgiver. Om du ble ansatt etter 30. september vil du kun ha krav på seks virkedager ferie.

Fra året du fyller 60 år har du rett på 6 virkedager (1 uke) ekstra ferie hvert år. Dette gjelder uavhengig av om du

kun har lovfestet ferie eller om du også har rett på ekstra ferie som følge av tariffavtale.

Du har både rett og plikt til å avvikle feriedagene dine hvert år. Det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at du får tatt ut alle feriedagene dine. Det er ikke lenger lovlig for arbeidsgiver å «betale ut» feriedager som ikke blir brukt.

Unntak

Det finnes imidlertid et par unntak.

For det første plikter ikke nyansatte å ta ut flere feriedager enn hva feriepenge-ene dekker.

For det andre åpner ferieloven for at 12 feriedager kan overføres til påfølgende år. Dette må gjøres gjennom en skriftlig avtale mellom arbeidsgiver og den enkelte ansatte.

Dersom du har rett til fem uker ferie på din arbeidsplass, kan ekstradagene også overføres til påfølgende ferieår. Dette fordi disse feriedagene følger av avtale og dermed ikke er regulert av ferieloven.

Ferietidspunkt

Vi får mange spørsmål fra medlemmene om hvem som fastsetter ferietidspunktet og hvordan dette skal gjøres.

Utgangspunktet i ferieloven er at arbeidsgiver kan fastsette ferietidspunkt, dersom man ikke kommer til enighet. Arbeidsgiver har altså siste ordet i spørsmål om når ferie skal avvikles.

Arbeidsgiver skal imidlertid drøfte fastsetting av ferietid med den enkelte arbeidstaker eller tillitsvalgt i god tid før ferien. I tillegg kan arbeidstaker kreve å få beskjed om feriefastsettelse tidligst mulig og senest to måneder før ferien skal avvikles, så lenge ikke særlige grunner er til hinder for dette.

Det finnes også flere begrensninger i fastsettelse av ferietidspunkt som arbeidsgiver må forholde seg til. For det første kan arbeidstaker kreve at hovedferien, som omfatter 18 virkedager (i praksis tre ferieuken), gis samlet i hovedferieperioden. Hovedferieperioden strekker seg fra 1. juni – 30. september.

«Hvor mye feriepenger du har krav på vil avhenge av om du har tariffavtale hos arbeidsgiver eller ikke»

I tillegg har du krav på at restferien på syv virkedager gis samlet. For de som har tariffestet rett til ekstra ferie gir tariffavtalen svar på om denne kan kreves avholdt sammenhengende. Der- som det ikke er regulert i tariffavtalen gjelder avtalefrihet, og arbeidsgiver vil ha siste ordet.

Feriepenger

Hvor mye feriepenger du har krav på vil avhenge av om du har tariffavtale hos arbeidsgiver eller ikke. Ferieloven sier at du minimum skal ha 10,2 prosent av brutto månedslønn, men etter tariffavtale har du krav på 12 prosent. Enkelte arbeidsgivere velger å gi en høyere feriepengesats selv om de ikke er omfattet av tariffavtale.

Feriepengene skal kompensere for inntektsbortfall i ferien. Du har ikke krav på lønn i ferien, men får ferie- penger istedenfor.

Vanlig praksis er at arbeidsgiver utbetaler feriepenger i forbindelse med lønning i juni, og samtidig foretar lønnstrekk for alle ferieukene. Dette gjøres da istedenfor løsningen som ferieloven har lagt opp til, som er å foreta lønnstrekk og utbetale en for-

holdsmessig del av feriepengerne hver gang arbeidstaker tar ferie.

Dersom din arbeidsgiver praktiserer ferielovens løsning, vil du ha krav på å få utbetalt feriepenger siste vanlige lønnsdag før ferien og senest en uke før ferien tar til.

Sykdom og ferie

Dersom du blir 100 prosent sykemeldt før ferien, kan du kreve at ferien utsettes. Du må dokumentere sykdommen med legeerklæring og gi beskjed om at du ønsker ferien utsatt senest siste arbeidsdag du skulle hatt før ferien. Vi anbefaler at dette gjøres skriftlig.

Dersom du blir 100 prosent sykemeldt i løpet av ferien, kan du kreve at dagene du var sykemeldt utsettes og blir gitt som ny ferie senere samme år. Dette må også dokumenteres med legeerklæring, og du må gi beskjed til arbeidsgiver om at du ønsker å utsette ferien straks du er tilbake på jobb. Beskjed bør også her gis skriftlig.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



**JOSEFINE
WÆRSTAD**
Fagsjef for
advokatene



**MARIUS
TRÆLAND**
Advokat



**ANNIKEN
AUNE**
Advokat-
fullmektig



**JEANNETTE
KVAMME**
Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

Gladiola

SPASERSTOKK OG LESEBRILLER

Jeg er født i verktøykassa og oppvokst mellom turboen og dieselpumpa på en motor. Før skolestart satt jeg på motorkassa på bussen og visste at coldstarten kunne erstatte både turbo og intercooler. Før jeg lærte prosentregning visste jeg at en kunne halvere girene med two-speeden, og selve mirakelet skjedde i kardangen.

Jeg trådte mine barnesko over toppdekselet på en rekkesekeer. Vi hang i viftereima og slo hjul over turboen. Vi holdt oss unna dynamoen. Det var motorens kraftverk og der kunne vi få en rapp over fingra. Vi fikk heller ikke røre mer enn en batteripol om gangen.

Det var langt fra en trygg oppvekst. Vi var omgitt av kokende kjølevæske og støy og banking som overgikk dagens tungrock.

Vi var utsatt for kjemikaler og brennbare væsker. Den første smaken av mekanikk som sitter i den dag i dag, var da en som 13-åring ble fristet til å suge opp bensinrøret på mopeden. Til helgen lyste vi opp de mørke kveldene med startgass.

Vi kom oss gjennom den dramatiske og motorserte barndommen og ungdommen, men bensinmaken satte seg fast. Nå trenger vi lærdommen. Vi trenger all den mekaniske kunnskapen vi har i sjåførstaben. Russerne og ukrainerne kriger og vi får ingen motordeler derfra. Resten av verden holder pusten og får gjort lite.

Nå må vi ta redskapen i egne hender, herr Kvartbas. Verkstedet klarer bare å stille diagnoser og skifte deler. De finner ingen kode for å åpne girkasse. De tør heller ikke åpne en turbo. De gamle mekanikere kunne overhale en girkasse med 40 i feber, men

«Jeg trådte mine barnesko over toppdekselet på en rekkesekeer. Vi hang i viftereima og slo hjul over turboen»

de er på tur med rullatoren. De kunne få en dynamo til å virke før lunsj.

Vi må finne fram den gamle kunnskapen i sjåførstaben.

Junior i bedriften, herr Kvartbas, han som er en racer på data, han kan lodde kretskort. Han forstår seg på dioder og vet hvilken retning strømmen går. Han kan både koble og tjuvkoble, med og uten overledning.

Det begynner å haste, herr Kvartbas. Nå må du samle sammen den kunnskapen som finnes bak gamle spaserstokker og lesebriller. Støvsug hver krok på gamlehjemmet for å finne mannen bak unbrakonøklene og de avklipte kablene. Sett de bak kateteret på skolen og finn lærenemme elever. Det begynner å haste.

Gi meg en turbo, herr Kvartbas, så skal du få den igjen over helgen med nye lager og glaserte kanaler.

Den tilpasningsdyktige overlever!

Gladiola

ÅPEN DAG PÅ ALNABRU

MANDAG 13. MAI VAR DET ÅPEN DAG PÅ ALNABRU GARASJE I OSLO, OG YTFS AVDELING 38 UNIBUSS FIKK BESØK AV FORBUNDETS GENERALSEKRETÆR OG FORHANDLINGSLEDER LINDA JÆGER FOR Å PRATE MED MEDLEMMENE OM LØNNSOPPGJØRET OG DEN KOMMENDE URAVSTEMNINGEN.



Fra venstre Eli Hetlevik, Per Petterson og Linda Jæger. På plakaten til venstre skimter vi Alena Lukosikova.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
AVDELING 38

- Vi fikk pratet med en del og anbefalte å stemme ja til oppgjøret, forteller avdelingsleder Per Petterson.

Spesiell historie

Avdeling 38 er en av Oslos sterkeste YTF-avdelinger, men med en spesiell historie. 15. juni 1995 ble en helt ny frittstående fagforening konstituert under navnet Sporveisbussenes fagforening, og foreningen meldte seg inn i Norsk Rutebilarbeiderforbund (nå YTF) ett år etter.

Tidligere hadde stort sett alle bussjåførene i Sporveisbussene (nå Unibuss) vært medlemmer i Norsk Kommuneforbund (nå Fagforbundet). Men etter at daværende leder i Bussklubben, Geir Anthonsen, ble ekskludert fordi han gikk inn for å forberede en ny forsvarslinje om man skulle tape kampen om anbud, valgte bussførerne å følge sin tillitsvalgte ut av Kommuneforbundet.

YTF seiret

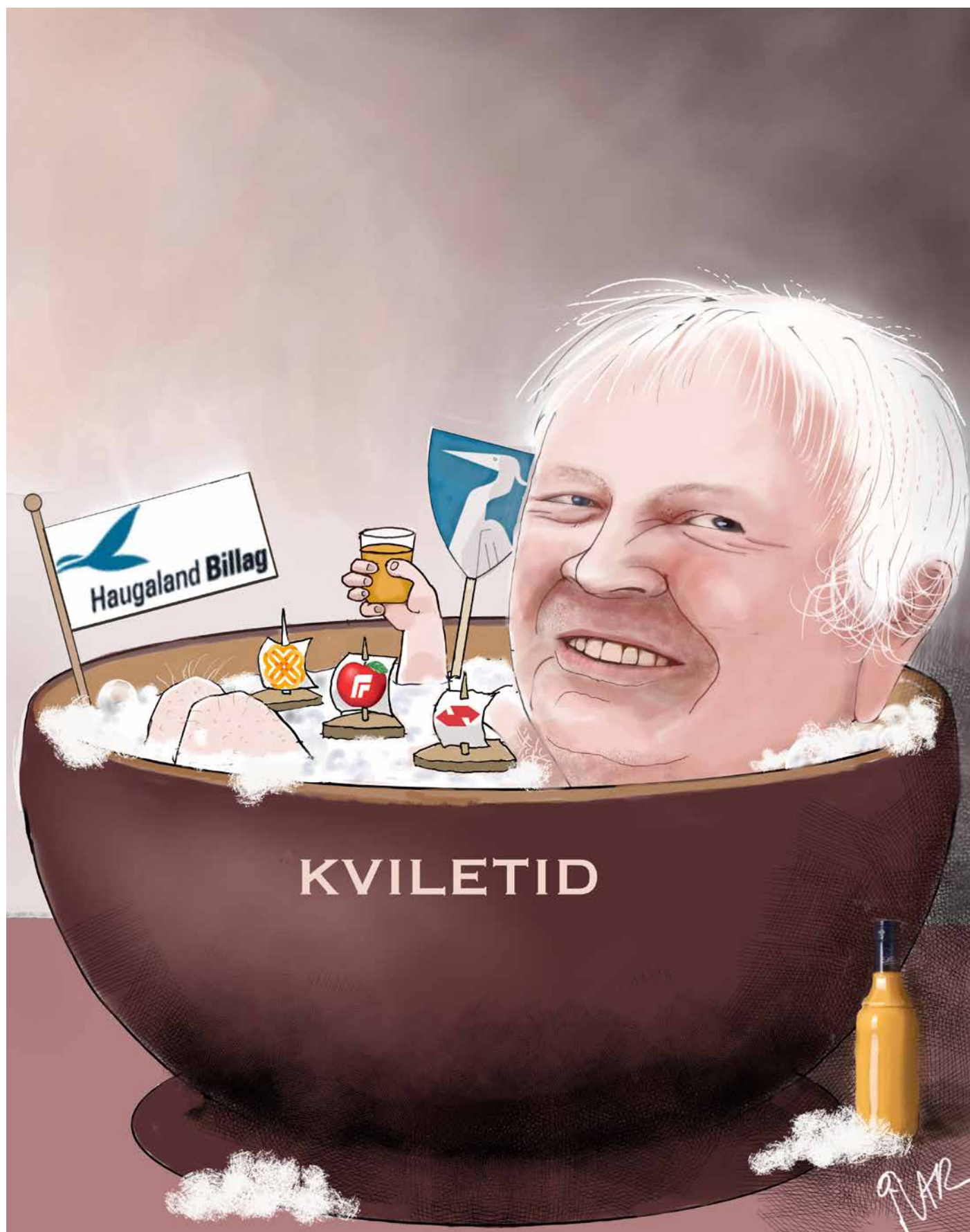
Ett av stedene der kampen om medlemmene sto sterkest, var nettopp på Alnabru. Og YTF seiret. I følge «YS-nytt» sommeren 1996 hadde YS plutselig fått 420 medlemmer i Sporveien, etter tidligere å ha vært en marginal og ubetydelig organisasjon.

Siden den gang har YTF vært dominerende innen Unibuss. Mens bussklubben til Fagforbundet ifølge egne tall kun mønstrer om lag 80 medlemmer, og i tillegg har måttet gi fra seg forhandlingsretten innen LO-familien til Fellesforbundet.

Markante tillitsvalgte

YTF-avdelingen har siden bidratt med mange av forbundets mest markante tillitsvalgte. Nevnes kan Jim Klungnes, Geir Anthonsen, Leif-Arne Myhre, Steinar Olsen og mange flere.

Nå er avdelingen inne i et generasjonskifte, der Per Petterson og Terje Hagen ivaretar kontinuiteten, mens Eli Hetlevik og Alena Lukosikova er blant de nyere kreftene i avdelingsstyret.



FORHOLDSVIS STA PERSON

En sliten blå tatovering på høyre underarm vitner om ungdomssynd på sjøen, en laurbærkrans omgitt av bokstavene KAL. «Kommunistiske Arbeideres Lag?» erter vi, vel informert om eierens politiske bakgrunn fra Fremskrittspartiet. «Gjett en gang til», repliserer han blidt. Rett svar er selvfølgelig: Karsten Arne Larsen.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

I 1965, femten år gammel mønstret Karmøy-gutten på sin første skute fra et lokalt rederi som fraktet gods over Nordsjøen. Karstens far drev med kull, koks og ved om vinteren og turbil om sommeren, med samme lastebil, en Volvo snutebil som i tursesongen fikk montert hus på planet. For den nest yngste i søskenflokket på fem var det naturlig å hjelpe faren med brenselet i vinterhalvåret, og ellers være på sjøen.

- Jeg ødela benet i en motorsykkelulykke våren 66, hadde åtte brudd fra kneet og opp og fikk valget mellom å bli gipset fra brystet og ned eller være sengeliggende med beinet i strekk i fire måneder. Jeg valgte det siste, forteller Karsten.

«Borte en tid»

- Da jeg var frisk igjen, skulle jeg bare følge en kamerat til Haugesund, der han skulle mønstre på. Da vi kom

fram til rederikontoret fikk jeg høre at det var en ledig jobb som dekksgutt, så om jeg var interessert? Jeg slo til på direkten, fortalte bare mor at jeg ble borte en tid.

Han gikk om bord i Sneland i Rotterdam, og ferden gikk over Atlanteren til Montreal i Canada og videre opp Saint Lawrence Seaway til De store sjøer, «Leikene» som Karsten kaller dem.

- En fantastisk tid med masse opplevelser for en syttenåring, forteller han, opplevde blant annet en livekonsert med countrystjernene Skeeter Davis og Bobby Bare i Cleveland Ohio.

(For de som ikke kjenner artistnavnene, er det bare å søke på eviggrønne slagere som «The End of the World» og «Detroit City».)

Sammen med en kamerat lyktes dekksgutten også å bli arrestert i Cleveland.

- Vi gikk rundt og kikket nærmere på de flotte amerikanske bilene på en parkeringsplass, da en politipatrulje

syntes vi oppførte oss mistenkelig. Vi ble kjørt til båten for å vise papirer, og det ble oppstyr da politibilen ankom kaia. Heldigvis fikk vi overbevist dem om at vi bare hadde gode hensikter, og det endte med at de kjørte oss til en kino.

Begynne i mårå?

Etter ni begivenhetsrike måneder vendte tenåringen tilbake til Karmøy, der han avtjente verneplikten og dessuten ble gift. Allerede den gangen hadde han et ønske om å kjøre buss, men som familiefar med etter hvert to barn, nytt hus og hjemmeverende kone, fant han rett og slett bussførerlønna for dårlig.

- Hvis man ikke hadde lyst til å reise ut på plattform, var det lite arbeid å få i distriktet. Jeg fikk jobb som hjelpe-mann for rørleggerne i kobbersmia på Haugesund Mekaniske Verksted, men trusselen om oppsigelse hang over hodene våre. Jeg hadde tatt førerkort klasse to i militæret, og søkte jobb som sjåfør på frysebil for Findus. «Kan du begynne i mårå?» spurte de, og det kunne jeg, måtte bare rekke å levere verktøyet på verkstedet.



«Dessuten synes jeg at å være tillitsvalgt ga meg så mye mer enn politikken»

»

Dermed begynte Karstens første sjåførhistorie, som bare varte en kort stund før han innledet en broket yrkeskarriere innen salg og markedsføring, blant annet som salgskonsulent, kjøpmann og bilselger. Først i 1998 startet karrieren som bussfører, da ble han ansatt i Haugaland Billag og ble ganske raskt organisert i YTF. Siden har han vært der.

Gysla tilfeldig

Så var det dette med Fremskrittspartiet, da.

- Det hele var gysla tilfeldig. Jeg meldte meg inn fordi jeg syntes at Anders Lange var så tøff.

(Historisk bemerkning fra intervjueren: Lange stiftet i 1973 «Anders Langes Parti til sterk nedsettelse av skatter, avgifter og offentlige inngrep (ALP)», som siden ble Fremskrittspartiet. Lange var en svært fargerik og uortodoks politiker på høyresida, som blant annet hadde med seg sverd og eggelikør på møtene.)

- På Etnemarknaden kom jeg i snakk med den meget aktive fremskrittspartipolitikeren Terje Halleland. «Du må engasjere deg», oppfordret han. Så ballet det på seg, jeg havnet på ei valgliste og kom inn i kommunestyret i Tysvær kommune. Der satt jeg først i teknisk utvalg i fire år, siden ble jeg gruppeleder og medlem i formannskapet i en tid da vi utgjorde det største opposisjonspartiet. Hva jeg likte best med FrP er at det er et folkelig parti, som kaller en kaffekopp for en kaffekopp og en spade for en spade.

Etter åtte år fikk han nok av aktiv partipolitikk. Da hadde han i mellom-

tiden begynt å engasjere seg for alvor som tillitsvalgt i YTF.

- Til sammen ble det for mye. Dessuten synes jeg at å være tillitsvalgt ga meg så mye mer enn politikken, understreket han,

Forholdsvis sta

- I dag er jeg partiløs. Det skyldes først og fremst at jeg er en forholdsvis sta person, har mine meninger som jeg forfekter aktivt. I Tysvær var vi to sånne, og det viste seg å være én for mye. Derfor valgte jeg å melde meg ut etter et årsmøte.

En annen historie bekrefter at «en forholdsvis sta person» antakelig er dekkende. I 1978 opplevde nemlig Karsten noe som også så mange andre av oss har opplevd: Etter en fuktig kveld led han bakrusens fryktelige kvaler og lovet seg selv som så mange andre både før og etter at «jeg skal aldri drikke mer!» Men i motsetning til de aller, aller fleste, tok han sitt eget indre løfte på alvor og har siden aldri rørt en dråpe alkohol.

Stabukken har likevel vist seg å også kunne være spontan. Som turbilsjåfør til den franske rivieraen fikk han med seg en ganske mye yngre, fager guide, som det raskt oppsto søt musikk med. Resultatet ble et nytt ekteskap og ytterligere tre barn.

Broket medlemsmasse

I forbindelse med YTFs 60-årsjubileum i 2015, besøkte Yrkestrafikk Karsten A. Larsen i Haugesund, der han satt som leder for forbundets første avdeling, der eventyret startet. Her hadde foreningen oppnådd fantastiske

lokaler på Flotmyr Bussterminal, midt i smørøyet både overfor passasjerer og administrasjon. Her var det god plass til å møtes og være sosial. Serveringen av lapper var alt viden kjent og satt pris på blant medlemmene.

- Vi har alle slags medlemmer blant sjåførene, fra pensjonerte lensmenn til misjonærer som tar permisjon for å spre evangeliet via motorsykkkel i Bolivia, betrodde Karsten oss. Selv trivdes den omgjengelige avdelingslederen seg aldeles utmerket i den brokete forsamlingen.

På venstre hånd bærer han YTFs fagring, en utmerkelse som vitner om solid innsats for medlemmene. På representantskapsmøtet i 2020 ble han utnevnt til Årets tillitsvalgt, en enda høyere utmerkelse. Forslagsstilleren hadde følgende begrunnelse:

Godt synlig

«Vil gjerne berømme Karsten A. Larsen. Hans innsatsvilje for medlemmene er ubeskrivelig! Han bruker all sin tid på medlemmene, morgen eller kveld. Er det spørsmål en lurar på så er han på plass for å svare. Der han ikke har øyeblikkelig svar, er han rask til å gi tilbakemelding når han har forhørt seg med YTF i Oslo. Han steller i stand mye for å pleie medlemmene. Medlemsmøtene kan inneholde oppfriskningstur på glattkjøringsbanen, repetisjon av kjøre- og hviletid, kjettingkurs etc. Alt etter hva medlemmene etterlyser og ønsker seg.»

Karstens sommergrilling og servering av lapper og komler ble også holdt fram. Også at medlemmene kan style privatbilene med YTF-logo, mot at de

«Nå må du roe deg ned, har jeg sagt til meg selv, noe jeg delvis har lyktes med»

får reise på minicruise til Danmark. «Alt Karsten A. Larsen gjør, viser at YTF er godt synlig her i vårt område», avsluttet forslagsstilleren.

- Sannheten er at jeg har vært svinaktig heldig med de andre tillitsvalgte, derfor har vi også fått til mye for medlemmene.

Nesten pensjonist

- Nå har jeg for lengst rundet sytti, og har endelig begynt å innse at jeg er pensjonist. «Nå må du roe deg ned», har jeg sagt til meg selv, noe jeg delvis har lyktes med. Jeg har overtalt andre gode folk til å overta, både i avdelingen og regionen, og kan reise rundt som jeg vil med to gode kamerater i hver vår bobil.

Helt fri har han likevel ikke klart å ta seg. Han kjører fortsatt turbil, fordi der treffer han så mange kjekke folk. Så er han pådriver for kjøre- og hviletidskurs i nært samarbeid med selskapet Transportrådgivning AS, har fortsatt ansvaret for dette i regionen. Ja, og så er han sekretær i avdelingen – sann bare for kontinuitetens skyld. Pluss at han altså leder YTFs pensjonistforening og i egenskap av dette også sitter i landsstyret til Pensjonistforbundet – noe dere kan lese mer om annet sted i bladet.

Bare småtterier, altså.

- Jeg tenker ikke over dette som arbeid, for det er så utrolig lystbetont, sier «pensjonisten». Familien kjøpte godstol til ham da han rundet sytti, vi tipper at den ikke er direkte nedslitt.

✉ redaksjonen@ytf.no



Unge Karsten var smart da han meldte seg frivillig som frisør i militæret. Salongen ga gode inntekter, til tross for at han aldri tidligere hadde klippet noen. (Foto: Privat)



Som hjelpegutt for faren som solgte brensel om vinteren og kjørte turbil om sommeren. (Foto: Privat)



Over: På tur til Flensburg. Under: Velferdstur til Ålborg. (Foto: Privat)



Karsten på det lille bussmuseet vegg i vegg med fagforeningskontoret i Haugesund. (Foto: Arne Danielsen)



Turbilsjåfører får være med på så mye, som audiens hos paven. (Foto: Privat)



Karsten ledet i mange år YTFs avd. 1. (Foto: Arne Danielsen)



Styret i YTFs pensjonistforening, forevige på forbundets landsmøte i september. Fra venstre: Arnold Tveit, Leif O. Westerheim, Harald S. Eilertsen og Karsten A. Larsen. (Foto: Arne Danielsen)



Frokostdate med Siv Jensen. Karsten var lenge aktiv i Fremskrittspartiet. (Foto: Privat)



Utnevnt til Årets tillitsvalgt i 2020 av forbundsleder Jim Klungnes. (Foto: Arne Danielsen)

En Dodge som i sine unge dager sikkert opplevde halsbrekkende turer langs gamleveien rundt den pittoreske Åkrafjorden, før den kunne puste ut og nyte sine pensjonistdager som veteranbuss for turistene i Haugesund i sommersesongen. Åkrafjorden er en fjordarm av Skånevikfjorden i kommunene Kvinnherad og Etne i Hordaland, med innløp ved Vannes i vest og strekker seg 32 kilometer østover til bygda Fjæra i fjordbunnen. Fjorden er 650 meter på det dypeste. Foto: Arne Danielsen.



BUSS I ÅKRAFJORDEN

Kvar gong bussen kom,
kasta han glans over Fjæra,
og fargela bygda raud.
Passasjerar frå Haugesund pusta ut,
etter turen langsmed fjorden,
og reisande motsett veg
stålsette seg
til møtet med det blå elementet,
som låg langt der nede,
farleg og truande.
Uniformerte sjåførar svinga på rattet,
og skifta gir,
med kirurgisk presisjon.
Dei kjende vegen,
og visste kva bussen var god for,
med og utan kjettingar på hjula.
Men tre mil kunne opplevast som seks,
når ishinna låg oppå vegdekket,
og snøen skjulte asfaltkanten.
Avstanden var kort mellom liv og død
på gamlevegen i Åkrafjorden.
Nærkampen med døden måtte sjåførane vinna.
Dei hadde ikkje noko val.

Svein Elling Austbø



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



**KJELLRUN
MØRCH**
Forhandlings
Sekretær
kjellrun@ytf.no



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

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



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



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



**PETTER
SOMMERVOLD**
Forhandler
petter@ytf.no



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



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



**JOSEFINE
WÆRSTAD**
Fagsjef for
advokatene
josefine@ytf.no



**MARIUS
TRÆLAND**
Advokat
marius@ytf.no



**ANNIKEN
AUNE**
Advokat-
fullmektig
anniken@ytf.no



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

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



**TORMUND
HANSEN**
SKINNARMO
Kommunikasjons-
sjef
977 11 550
tormund@ytf.no



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



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

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



BBA: VIKTIGE FRAMSKRITT

SELV OM VI ELLERS HAR REIST MASSE TEKNISKE KRAV VED HVERT ENESTE TARIFFOPPGJØR, HAR DE STORT SETT HANDLET OM LØNN OG ULEMPETILLEGG. ÅRETS BUSSOPPGJØR ER I DEN SAMMENHENG EN STOR FORBEDRING.

Historien om bussbransjeavtalen (BBA) strekker seg tilbake til 80-tallet. Vi i YTF (den gang NRAF) så blant annet til Sverige der anbud ble innført tidlige. Bussbransjeavtale er derfor ikke en ren norsk idé.

Tidlig på 2000-tallet fantes flere ulike tariffavtaler. TL (NHO) var den største, NSB hadde sin og så var det flere ulike kommunale og fylkeskommunale avtaler. Alle hadde ulike vilkår og avlønningsnivåer. Faren var at den billigste avtalen over tid kom til å vinne frem. Målet vårt var derfor å skape en felles tariffavtale slik at lønns- og arbeidsvilkår ikke skulle bli en konkurransefaktor.

Et viktig moment var også å samle bussjåførene i en felles tariffavtale for å oppnå felles kampkraft. BBA er etter min mening blant de viktigste seirene vi bussjåfører har oppnådd.

Radikal forbedring

Men helt siden avtalen ble utformet har et problem vært at vi ikke har lyktes med å utvikle den videre. Lønnsoppgjørene har endt med å dreie seg om penger, andre bestemmelser har vært vanskelige å endre. Riktignok finnes unntak. Viktigst var at vi i 2012 fikk inn reguleringsbestemmelsen som lar oss forhandle om ekstra tillegg for neste års mellomoppgjør utover det som gis i sentrale forhandlinger. Men selv om vi ellers har reist masse tekniske krav ved hvert eneste tariffoppgjør, har de stort sett handlet om lønn og ulempetillegg.

Årets bussoppgjør er i den sammenheng en diger forbedring. Aldri tidligere har vi fått så omfattende endringer. Det har kommet et helt nytt kapittel om bestillingskjøring, nye bestemmelser om økt opplæring og innflytelse

i planprosesser kombinert med overoppfylling av turnuser, forbedringer ved sikkerhetssjekk og forsinkelser og tariffesta forskuttering av sykepenger, for å nevne noe.

Økte pensjoner

Slike rettigheter er viktig å få inn i en tariffavtale. At noe er tariffesta betyr at arbeidsgiver ikke ensidig kan endre vilkårene uten å bli enige med oss. Dette kan selvfølgelig også være en ulempe, i og med at heller ikke vi kan endre avtalte bestemmelser som vi ønsker uten at arbeidsgiver er enig. Dermed må det forhandles og partene bli enige, hvis ikke fortsetter gjeldende bestemmelser.

I årets oppgjør ønsket arbeidsgiver å endre pensjonsordningen til å bli «kostnadsnøytral». Bakgrunnen er en lovendring som fører til at alle vil opparbeide pensjon fra første krone (minimum 2 prosent fra 1. juli). «Kostnadsnøytral» ville kunne bety lavere pensjonssats (nå 5 prosent) eller at kostnaden ble tatt fra ramma i årets oppgjør, noe som hadde betydd mindre lønnsøkning. I de fleste pensjonsordninger kan arbeidsgiver endre vilkårene ensidig. Men i vår bransje er pensjon tariffestet. Derfor kunne vi si NEI. I praksis betyr det at alle bussførere får økt sine fremtidige pensjoner. Slik kommer det ikke til å være for alle andre arbeidstakere.

Tillit avgjørende

Endringene som er gjort i dette oppgjøret er større enn vanlig og kan være vanskelig å overskue alle konsekvenser av. Derfor skal blant annet kapittelet om bestillingskjøring evalueres i et eget utvalgsarbeid i perioden. Det samme gjelder omfangsbestemmelsen.

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



Årets oppgjør viser at det er mulig å få til endringer dersom partene ønsker det og evner å bli enige.

Partene har vist hverandre tillit. Nå hviler det et stort ansvar på partene til å bygge videre på det vi har oppnådd. Da kan vi fortsette å videreutvikle og forbedre avtalen, noe som bør være ønskelig både for arbeidsgiverne og oss. Men hvis resultatet skulle bli forsøkt utnyttet av noen av arbeidsgiverne, vil det være et tillitsbrudd som vil gjøre det krevende å fortsette å utvikle tariffavtalen.

Jeg forventer at arbeidsgiverne viser seg denne tilliten verdig. Hvis ikke øker risikoen for konflikt og misnøye ved neste korsvei. Det vil være skadelig for bransjen, for omdømmet og rekrutteringen. På arbeidstakersiden ligger styrken i vår evne til å stå sammen og til å løse problemene. Er tiden nå inne til å vise at vi kan få til tilsvarende i topartssamarbeidet?

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Nordea Scandic  release

Gjensidige 

 ColorLine

 Gudbrandsdal Energi

 Tannhelseforsikring
En bekymring mindre!

 DFDS

 Pensjon

AVIS®

IN FLOW²⁴

 Milrab

 THON
HOTELS

 Comfort QUALITY Clarion
NORDIC CHOICE HOTELS

 Esso

Fordelsrabatter lønner seg

Yrkestrafikk er et YS-forbund. Det gir deg tilgang til alle YS Fordel sine rabatter. Bruker du fordelsrabattene, kan de betale for medlemskontingenten og vel så det.

Les mer på ysfordel.no




YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

 Fordel