

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

02/2021



ÅRETS TILLITSVALGTE

S 18


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

**ARNE
DANIELSEN**
Redaktør
arne@ytf.no

«Allerede lavtlønte
har værsgod å
fortsette med det»



LØRDAGSREVY

«For å være ærlig er vi ikke i stand til å håndtere noe tillegg i det hele tatt», slo han fast og la til: «Og det er trist å si det på vegne av de ansatte i næringsen». Selv om det var snakk om små summer per time, ble det mange timer til sammen.

Hvem tar regningen?

Vår første reaksjon rettet seg mot NRK, som vi der og da døpte om til NHOs Rikskringkasting. Men så skal det i anstendighetens navn sies at de klemte inn en tillitsvalgt før selve NHO-direktøren gned budskapet ytterligere inn.

Den tillitsvalgte satte egentlig det hele på plass i en enkelt setning: «Vi som har tjent minst har fått koronaregningen.» For akkurat det er spørsmålet: Hvem skal betale? De lavtlønte eller toppsjefene som vanligvis usjenert bevilger hverandre millionlønninger og eierne utbytte?

Planlagt politikk

Så kan man selvfølgelig synes synd på pub- og restauranteiere som sliter med å få endene til å møtes. Men det er ikke disse NHO er spesielt opptatt av, holdningen deres er strategisk:

I dokumentet «NHOs forhandlingsposisjon» kan vi lese følgende: «Et høyt innslagspunkt for eventuelle «lavlønns-tillegg» knytter lønnstakere i andre

tariffområder for nært industriens lønnsnivå. Derfor bør innslagspunktet settes lavere enn det som har vært vanlig de siste årene.»

Og i et annet sentralt dokument – «Norsk næringsliv foran mellomoppgjøret 2021» slås fast at «Sammenhengen mellom kompetanse og avlønning må bli tydeligere, og et lavere innslagspunkt for eventuelle «lavlønns-tillegg» enn det som har vært praksis de siste årene vil bidra til dette. Årets lønnsoppgjør må problematisere dette forholdet.»

Lavtlønnet for alltid

Avskreit blårussens nytale leser vi følgende: Allerede lavtlønte har værsgod å fortsette med det. Det samme gjelder folk uten høyere utdanning – for kompetansen det er snakk om presiseres i klartekst at skal være av typen «formalkompetanse».

For moro skyld googlet vi den aktuelle hotelldirektøren – og hvorfor ble vi ikke overrasket: Fyren var selvfølgelig ikke hvilken som helst bekymra leder, men styremedlem i sin lokale NHO-avdeling.

Arne

LØRDAGSKVELDEN 10. APRIL
BENKET VI OSS FORAN FJERN-
SYNSSKJERMEN FOR Å SJEKKE
OM NRK HADDE NYTT Å MELDE
OM DEN PÅGÅENDE MEGLINGEN
I TARIFFOPPGJØRET. DET
HADDE DE.

Alvorstungt ble det meldt at et hovedproblem i forhandlingene var det såkalte lavtlønntillegget.

Ordet ble gitt til direktøren for et hevdvunnet hotell med restaurant i Drøbak, der de ansatte nå var permittert. Med ansiktet i sørgmodige folder kunngjorde hotelldirektøren at ekstra utgifter til et lavtlønntillegg var det absolutt ikke rom for. Han hadde ingenting å gi.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



En av fire brøyt karantenekrav	4
Døden i langsom kino	6
Postbud fikk medhold i overtidssak	8
Tariffenighet på overtid	10
Aktivitet i unntakstilstand	14
Et svært annerledes år	16
Via kamp til forsoning	18
Stor bil – stort ansvar	22
Mobilbruk kan føre til tap av førerrett	24
Historien i én person	27
To vinklinger	32

Forsidefoto: Privat

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@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

EN AV FIRE BRØYT KARANTENEKRAV

HAR DITT TRANSPORTSELSKAP KORONA-TILTAKENE PÅ DET TØRRE? VI SPØR FORDI ARBEIDSTILSYNET BLANT ANNET HAR AVDEKKET AT UTENLANDSKE LASTEBILSJÅFØRER SOM FLYS TIL NORGE ETTER FERIE ELLER AVSPASERING, PLASSERES SAMMEN I PRIVAT INNKVARTERING ÉN NATT, FOR DERETTER FÅ EGNE BILER SOM DE KJØRER GODS RUNDT I LANDET MED. NOE SOM VERKEN ER LOVLIG ELLER FORSVARLIG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Arbeidsgiverne har unnskyldt seg med at karantenetiden tilbringes i egen bil, men det mener verken Arbeidstilsynet eller Helsedepartementet holder. Tvert om presiserer departementet at i slike tilfeller skal arbeiderne likestilles med andre reisende, det vil si tilbringe 10 døgn i karantene og krav om test på grensa.

Ingen oversikt

Arbeidstilsynet opplyser til Yrkestrafikk at per 11. april er det gjennomført 162 tilsyn med smittevern og/eller innkvartering innen landtransport og rørtransport. I 25 av tilsynene ble

bestemmelser knyttet til innkvartering kontrollert, og det ble avdekket brudd på disse i sju. Dette tilsvarer at 28 prosent, det vil si at mer enn en av fire ikke oppfylte kravene.

Tilsynet har ikke gjennomført noen kartlegging som gir grunnlag for å svare på hvordan situasjonen er i dag, hvorvidt man har oversikt eller hvorvidt problemet siden er løst.

Hva kreves så av arbeidsgiverne? Arbeidsgiverne har ansvaret for å sørge for at nødvendige tiltak blir gjennomført i forbindelse med faren for koronasmitte. Det er viktig å merke seg at forutsetningen er at alle tiltakene gjøres i samarbeid med verneombud eller andre representanter for de ansatte. Konkret er det minst følgende

forhold Arbeidstilsynet sjekker ved et tilsyn:

Risiko for eksponering

Risikoen for eksponering av covid-19, herunder helsekonsekvenser for arbeidstakerne ved eksponering, skal kartlegges og vurderes. Kartleggingen skal gjentas regelmessig og dokumenteringen oppbevares slik at opplysningene kan anvendes på senere tidspunkt.

Eksempler på hva som skal kartlegges kan være: Definisjon av hvilke ansatte som tilhører en risikogruppe, plassering av desinfeksjonsutstyr og håndvask, tiltak ved påvist smitte, opplæringstiltak for bruk av smitteutstyr basert på risiko samt risikovurdering av vask av sengetøy og liknende i bilene.

«I 25 av tilsynene ble bestemmelser knyttet til innkvartering kontrollert, og det ble avdekket brudd på disse i sju»

Ikke alle sjåfører kan defineres som å utføre samfunnskritisk funksjon og dermed få unntak fra gjeldende bestemmelser, det gjelder bare de som frakter gods som defineres som samfunnskritisk. Uansett er hovedregelen at turnusen skal planlegges slik at de generelle reglene for karantene og testing etterleves.

Tiltak mot spredning

Tiltak og planer skal utarbeides for å fjerne eller redusere spredningen av koronaviruset. Turnusplaner og rutiner skal ivareta hovedregelen i paragraf 6 i covid19-forskriften, og tiltak skal så langt som mulig overholde forskriftens regler for innreisekarantene, smittekarantene og isolasjon.

Det er her spørsmålet om hvordan karantene av arbeidstakere som er bosatt i utlandet og arbeider i turnus skal foregå. Om bedriften leier hybler for disse i hybelhus, skal dette i så fall være tilrettelagt for personer i karantene.

HMS-rutiner og smittevern

Arbeidsmiljøet skal være fullt forsvarlig ut fra både enkeltvis og samlet vurdering av faktorer som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd. Og her holder det ikke med fine planer, bedriften må



Egnet karantenehotell?

også kunne dokumentere rutiner for å følge opp at tiltakene iverksettes og er effektive slik at overtredelser avdekkes, forebygges og rettes opp systematisk.

I tillegg kan nevnes:

Ventilasjon

Funksjon og kapasitet på ventilasjonsanlegg i arbeidslokaler skal kartlegges og vurderes. Alle arbeidslokaler der arbeid eller prosesser kan medføre luftforurensning, skal ha mekanisk ventilasjon og avsug slik at konsentrasjonen av kjemikalier holdes på et forsvarlig nivå med hensyn på helse

og eksplosjonsfare. Arbeidsgiver skal sørge for sakkyndig bistand når dette er nødvendig.

Aktiv bedriftshelsetjeneste

Arbeidsgiver skal sørge for at bedriftshelsetjenesten består ved gjennomføring av pålegg som er gitt. Her er det viktig å merke seg at det ikke er tilstrekkelig at bedriften har en samarbeidsavtale med en bedriftshelsetjeneste. Bedriftshelsetjenesten skal aktivt bistå arbeidsgiver, arbeidstakere, arbeidsmiljøutvalg og verneombud med å skape sunne og trygge arbeidsforhold.

DØDEN I LANGSOM KINO

SÅ SMALT DET IGJEN, PÅ STANGE 11. MARS, OG NOK EN BUSSJÅFØR SATTE LIVET TIL. ULYKKEN HAR FELLESTREKK VED KOLLISJONEN PÅ NAFSTAD I 2017. UTFALLET BEGGE STEDER BLE FATALT, OG I BEGGE ULYKKER SKJEDDE SAMMENSTØTET RETT FORAN FØRERPLASSENE FORKLARER STATENS HAVARIKOMMISJON, SOM HAR SATT I GANG EN UNDERSØKELSE OGSÅ AV DENNE HENDELSEN.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

JAN MORTEN FRENGSTAD,
HAMAR ARBEIDERBLAD

Rett etter klokka 15 torsdag 11. mars ble det meldt om en møte-kollisjon mellom to busser i Oustadsvingen på fylkesvei 222 ved Tangen i Stange kommune. Føreren av den sørgående bussen, en mann i trettiårene omkom på stedet. Begge bussene var i rute-transport for Innlandstrafikk med Vy Buss som operatør.

Ekstreme forhold

Oustadsvingen er et beryktet ulykkessted, der beboerne i nabolaget river seg i håret over alle kollisjonene. I tillegg var det skikkelig utfordrende vær den dagen, der store mengder snø hadde falt på kort tid. Hastighetsbegrensningen på stedet er 60 km/t, en fart erfarne bussførere regner som nesten umulig selv på bar asfalt.

Kollisjonen førte til materielle skader konsentrert foran på venstre side av begge bussene, skader som altså førte til at den ene bussføreren mistet livet.

I motsetning til ulykken på Nafstad i november 2017, var de involverte bussene denne gangen ikke lavgulvbusser, men 2012-modeller av typen Volvo 8900 med normal innstigningshøyde. Reposest for sjåføren virker imidlertid å gi like lite beskyttelse for treff i hjørnet.

Klare fellestrekk

- Vi ser fellestrekk ved ulykken på Nafstad. Begge steder har førere omkommet selv om skadene på bussene indikerer at hastighetsendringene i kollisjonen har vært moderate. På bakgrunn av hendelsesforløp, alvorlighetsgrad og læringspotensial har vi satt i gang en undersøkelse, sier avdelingsdirektør Rolf Mellum i Statens Havarikommisjon.

I øyeblikket er Havarikommisjonen i ferd med å samle inn fakta. Under-

søkelsen vil klarlegge hendelsesforløpet og peke på mulige årsaksforhold. Eventuelle bakenforliggende forhold som kan ha bidratt til hendelsen vil bli kartlagt og analysert. Svaret får vi ikke før om flere måneder.

Havarikommisjonens konklusjon etter Nafstad-ulykken var svært tydelig: Deformasjonene og skadeomfanget ved denne ulykken kunne vært redusert dersom det hadde vært et godt internasjonalt regelverk for kollisjonsbeskyttelse for fører i buss, som også var gjenspeilt i de norske forskriftene til denne type kjøretøy.

Ny standard

YTF, Fellesforbundet og NHO Transport sendte på bakgrunn av den siste ulykken et felles brev til samferdselsminister Hareide i april der de påpekte at «det bør utformes og innføres én, felles internasjonal standard for kollisjonsbeskyttelse for førere av buss. En standard utformet for busser.» Organisasjonene mener at ansvaret for dette bør være nasjonalt.

«Norge og Norden må gå foran med vår egen standard, vi må fortsette med å holde HMS-fanen høyt, så får resten av verden komme etter»

Hovedverneombud Harald Sehm hos Vy Buss er enig i denne målsettingen, men mener likevel at situasjonen er for kritisk til å vente til 60 land skal bli enige om en standard.

- Norge og Norden må gå foran med vår egen standard, vi må fortsette med å holde HMS-fanen høyt så får resten av verden komme etter.

Sehm uttalte før denne siste ulykken at det er feigt at arbeidsgiverne via NHO Transport står på at det IKKE må lages særkrav i Norge likt det som Ruter nå har gjort.

-SÅ mye er vi verdt på kort sikt, sier en oppgitt Sehm.

Han oppfattet samferdselsminister Hareide på et møte i fjor høst som klar på at dagens standard er for dårlig, og går inn for en norsk eller nordisk standard.

- En forutsetning er imidlertid at de ansatte må være representert i utvalget som utarbeider en slik standard, avslutter HVO Harald Sehm.



Svingen var beryktet og været ufyselig på ulykkesstedet.

KONFERANSE OM FØRERSIKKERHET

YTF har tidligere annonsert en stor konferanse for å samle alle gode krefter for å bedre kollisjonssikkerheten for bussførerne. På grunn av korona-situasjonen har konferansen blitt utsatt flere ganger, men er nå berammet til **Bodø lørdag 6. november 2021**. Ønsker du å delta, ta kontakt med YTFs forbundsstyremedlem Svein Roger Skoglund, srogskog@online.no

POSTBUD FIKK MEDHOLD I OVERTIDSSAK

POSTEN FORLANGTE AT YTF-MEDLEMMET SKULLE BETJENE EN LENGRE POSTRUTE. POSTBUDET MENTE AT RUTA VAR FOR LANG OG IKKE MULIG Å FULLFØRE INNEN NORMAL ARBEIDSTID OG TOK KONTAKT MED YTF-ADVOKAT JOSEFINE WÆRSTAD. NÅ HAR HALLINGDAL TINGRETT DØMT POSTEN TIL Å BETALE OVERTID FOR MER ENN HUNDRE TIMER.

Tekst:
ARNE DANIELSEN

I forbindelse med en omorganisering ble i 2017 postbudet pålagt å kjøre en ny postrute, som arbeidsgiveren forventet at kunne håndteres innen fastsatt arbeidstid. Kun hvis det var snakk om en særlig stor postmengde eller at noe uforutsett skjedde var det aksept for overtid.

Det viste seg i praksis at budet måtte arbeide ekstra for å klare ruta, noe arbeidsgiver ble gjort oppmerksom på blant annet gjennom daglig førte timelister. Posten valgte likevel ikke å korte ned ruta eller be budet om å stanse arbeidet etter endt arbeidstid, selv om budet ga aktivt uttrykk for at han ikke ønsket å arbeide overtid.

Variierende praksis

YTF-medlemmet mente dermed at han hadde krav på overtidsbetaling

for ekstraarbeidet. Posten godtok ikke dette, og hevdet at budet ikke hadde avtalt overtiden med arbeidslederen i forkant og heller ikke fulgt rutineene for registrering av overtid. Postrutene var lagt opp slik at de kunne fullføres innen vanlig arbeidstid, og Posten hadde aldri uttrykt noe påbud om å fullføre ruta om dette tidsskjemaet sprakk.

Retten kom imidlertid fram til at de rutineene som det ble henvist til ikke har vært varig fulgt opp i praksis. Tvert om hadde det vært varierende praktisering av rutiner. En tillitsvalgt forklarte i retten at det hadde vært et generelt problem med mangel på informasjon til de ansatte.

På denne bakgrunn fant retten at arbeidstakeren hadde krav på betaling og overtidsbetaling for til sammen 107,04 timer, i tråd med saksøkerens påstand, mens Posten ble idømt sakskostnader.

Lønn for utført arbeid

- Dommen slår fast noe som for mange er en selvfølge, nemlig at man skal ha betalt for arbeid som er utført. Mange ansatte kan kvie seg for å melde inn overtidskrav, og jobber heller gratis både før arbeidets start, etter arbeidstidens slutt, og i pausene, for å tilfredsstille arbeidsgivers effektivitetskrav, sier YTFs advokat Josefine Wærstad i en kommentar.

- Prinsipielt mener vi at så lenge arbeidsgiver vet om og aksepterer at det utføres overtidsarbeid så skal det ikke ha noe å si om man har fulgt rutineene for å varsle dette eller ikke, så lenge man fremmer krav innenfor de ordinære foreldelsesfristene på tre år. Dette er imidlertid ikke rettslig avklart, så vi anbefaler alle å melde overtidskrav løpende. Man må også kunne dokumentere at man rent faktisk har utført overtidsarbeidet, noe som blir vanskeligere desto lengre tid som går, sier Josefine Wærstad, som bisto det YTF-organiserte postbudet i rettsaken.

«Dommen slår fast noe som for mange er en selvfølge, nemlig at man skal ha betalt for arbeid som er utført»

Yrkestrafikk kommenterer:

POSTEN SKAL FRAM, ELLER?

*Viddens hvinende skarpe blæst
velter sig nedover lien.*

*Postmanden går med sin blakke hest;
blindet av fokket, tung på sin fot
stavrer han opefter stien.*

Uveiret ryker dem rakt imot.

Slik lyder første vers i Nordahl Griegs heftige dikt «Posten skal frem» fra 1929, en hyllest til postbudets verdenskjente yrkesstolthet, der ikke et eneste brev skulle gå tapt eller ikke nå fram til mottakeren.

Den gang var brevet den viktigste måten å kommunisere på. Slik er det ikke lenger. Elektronisk postgang har overtatt. Postgangen er tydeligvis ikke like viktig lenger. Tydeligvis er det heller ikke så viktig lenger at Posten skal fram, i hvert fall ikke i ledelsens øyne.



Vakre Hallingdal har i århundrer vært preget av småbruk og seterdrift, og postombæringen har sikkert vært en utfordring. Ingen tvil om at postbudet fortjener sin lønn.

Rettsaken i Hallingdal viser forskjellen i moral mellom et postbud som insisterte på å fullføre ruta uavhengig av tidsbruk, mens ledelsen mente at det bare var å avbryte når klokka var slagen.

Det kan lett se ut som om Posten har spekulert i arbeidstakerens faglige ærekjærhet og pliktfølelse for å tyne

ut mer arbeid av ham uten ekstra betaling. Denne gang lyktes ikke listen takket være oppegående medlemmer og tillitsvalgte støttet av en skarpskodd advokat fra YTF.

*Manden og hesten er sunket til buken.
Tar til at kjæmpe, mens snekôvet biter.
Posten skal frem.*

✉ redaksjonen@ytf.no

TARIFF- ENIGHET PÅ OVERTID

YS OG NHO KOM PÅ ETTERMIDDAGEN SØNDAG 11. APRIL TIL ENIGHET UNDER MEKLINGEN I MELLOMOPPGJØRET, BASERT PÅ EN SKISSE LAGT FRAM AV RIKSMEKLEREN. DET VAR LENGE FARE FOR STORSTREIK, SOM BLANT ANNET VILLE OMFATTET FLERE TUSEN BUSSJÅFØRER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Mellomoppgjør er en revisjon av [tariffavtaler](#) med gyldighet over flere år. I motsetning til [hovedoppgjør](#), omfatter mellomoppgjørene som regel bare lønnsjusteringer. I Norge har det siden midten av 1970-tallet vært vanlig å ha mellomoppgjør hvert oddetallsår, og streik har knapt forekommet.

Frontfagsmodellen

Modellen der industrien forhandler først og danner en mal for øvrige oppgjør, er kjernen i den norske samfunnsmodellen. Tanken bak er at lønnsutviklingen i Norge ikke må være svært mye høyere enn hos våre handelspartnere i et langt perspektiv.

Danmark og Sverige har tilsvarende modeller.

Avtaleområder med stort innslag av konkurranseutsatt virksomhet (frontfagene) går inn i tariffoppgjøret først, og utfallet av disse tariffoppgjørene er veiledende for andre tariffområder. Dette premisset ligger også til grunn for årets mellomoppgjør.

Resultatet i kroner:

Avtalen innebærer at det blir gitt et generelt tillegg til alle på kr 2,25 pr time og et lavlønns tillegg på kr 1 pr time. Lavlønns tillegget gjelder for overenskomster (tariffavtaler) hvor gjennomsnittslønnen for avtalen ligger under 90 prosent av industriarbeiderlønnen. Alle tillegg gis med virkning fra 1. april 2021.

Selv om 2,25 ikke er all verden, er det historisk ikke så aller verst. Ofte har de generelle tilleggene ved mellomoppgjørene faktisk vært lavere.

For Yrkestrafikkforbundets overenskomster som er omfattet av oppgjøret betyr resultatet følgende:

Bussbransjeavtalen NHO og VY:

Ansatte som er omfattet av BBA NHO og BBA VY får kr 2,25 i timen i generelt tillegg. For rutebussjåfører gis det ytterligere et tillegg på kr 2,50 per time, som avtalt i hovedoppgjøret 2020. Totalt blir det dermed gitt kr 4,75 i lønns tillegg for rutebilsjåfører fra 1. april.

For renholdere, verkstedarbeidere og turbilsjåfører på BBA-overens-

«For alle overenskomster, foruten for rutebilsjåfører på BBA, skal det i tillegg gjennomføres lokale lønnsforhandlinger»



I september i fjor sto bussene som følge av lønnskonflikt. Det var nære på at det samme skjedde også i år.

komsten, skal det gjennomføres lokale forhandlinger om ytterligere tillegg.

Transportoverenskomsten og miljøoverenskomsten: Sjåfører på Transportoverenskomsten og ansatte på Miljøoverenskomsten vil få både det generelle tillegg og lavlønns tillegg. Det betyr totalt kr 3,25 i lønnstillegg pr time.

Grossistoverenskomsten, speditør-overenskomsten og bergverksoverenskomsten (Norsk Stein): Alle får det generelle tillegg på kr 2,25.

NB! For alle overenskomster, foruten for rutebilsjåfører på BBA, skal det i tillegg gjennomføres lokale lønnsforhandlinger.

Hva er 2,7 prosent?

Hvordan har man så kommet frem til 2,7 prosent? Kort forklart består tallet av tre elementer, som er grunnlaget som forhandlingene bygger på. Det det forhandles om er et likt tillegg for alle avtalene i privat sektor (NHO-området) pluss et eventuelt lavlønns tillegg:

Sentrale tillegg – Det generelle tillegg og lavlønns tillegg.

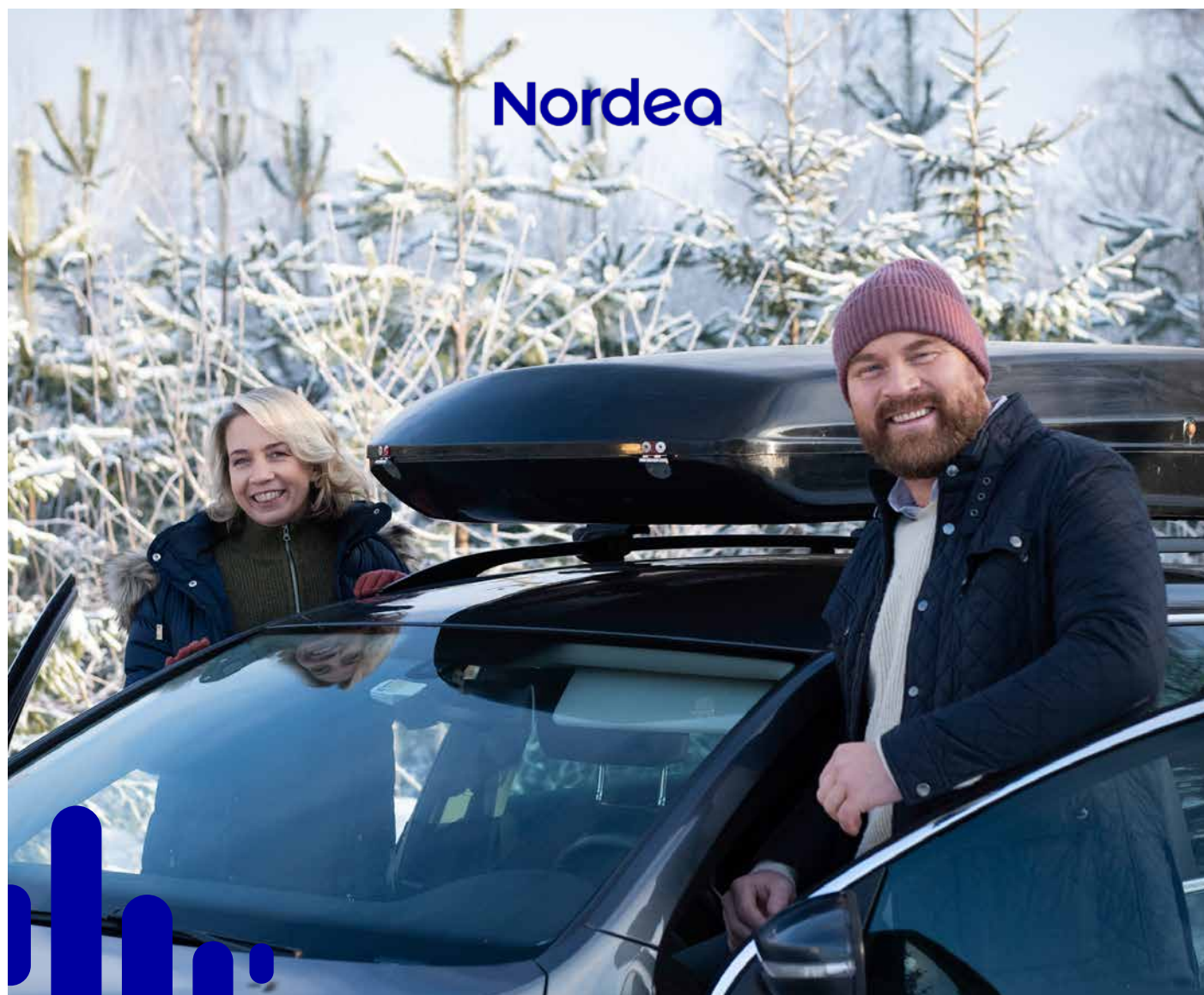
Overheng – Den delen av lønnsøkningen som ble gitt i 2020, men som får full virkning i år.

Glidning – Den delen av lønnsøkningen som skjer i lokale lønnsforhandlinger, økning i ansiennitet, økning i utbetalte ubekvemstillegg med mer.

I ramma på 2,7 prosent er overhengen beregnet til 1 prosent og glidningen også anslått til 1 prosent. De resterende 0,7 prosent, er verdien av tilleggene som ble gitt sentralt, altså det generelle tillegg og lavlønns tillegg. Regnestykket blir dermed slik: 1 prosent overheng + 1 prosent glidning + 0,7 prosent generelle tillegg + lavlønns tillegg = 2,7 prosent.

Ramma på 2,7 prosent betyr heller ikke at alle nødvendigvis får 2,7 prosents økning. Noen vil havne under dette, andre over. Hva som faktisk ble lønnsdannelsen i 2021, samlet og for den enkelte overenskomst, får vi først svaret på neste år.

✉ redaksjonen@ytf.no



Medlemstilbud på billån fra Nordea!



Som medlem av YTF får du et av Norges beste billån. Nå med en rente fra 2,85%.

Priseksempel: Eff.rente 4,36 % kr 150.000 o/5 år, etableringsgebyr kr 2.000,-. Tot. Kr 166.860,-

Sjekk andre medlemsfordeler på nordeadirect.no





Forsikring gjennom jobben er ofte ikke nok

Lurer du på hvilke forsikringer du har gjennom arbeidsgiver og hvilke du selv bør ha i tillegg? Da kan du avtale telefon- eller videomøte med en av Gjensidiges rådgivere. Sammen kan dere vurdere økonomien din, familiesituasjonen og ønskene dine, slik at du får forsikringene som passer for deg. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet kan du blant annet kjøpe YS Livsforsikring og YS Uføreforsikring Pluss til svært lav pris. Se gjensidige.no/ys

Avtal video- eller telefonmøte med en av rådgiverne våre på gjensidige.no/radgivning eller ring oss på **915 03100**.




YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

Gjensidige

VERV MEDLEMMER OG VÆR MED I TREKNINGEN!



I 2020 FIKK 1200 AV VÅRE MEDLEMMER JURIDISK BISTAND. OM DU SKULLE HAVNE I EN KNIPE, HJELPER VÅRE ADVOKATER DEG.



YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

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

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

AKTIVITET I UNNTAKS- TILSTAND

I ÅRSMELDINGEN FOR 2020 SOM BLE LAGT FRAM PÅ YTFS REPRESENTANTSKAPSMØTE I MARS, BLE DET PRESISERT AT DET HAR VÆRT KREVENDE Å OPPRETTHOLDE AKTIVITETEN I ORGANISASJONEN GJENNOM ÅRET. DET SISTE ÅRET ER DET DERFOR BLITT JOBBET MED Å FINNE ALTERNATIVE MÅTER Å DRIVE MEDLEMSAKTIVITET OG VERVING PÅ.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

De fleste fysiske kursene har vært utsatt eller avlyst. Reiseaktiviteten og tilstedeværelsen fra YTF sentralt på arbeidsplassene har i tillegg vært mager, og de lokale tillitsvalgte har hatt sterke restriksjoner i hva de kan gjøre på arbeidsplassene.

Plaster på såret

– Vi har i stedet laget en digital kursrekke for tillitsvalgte, hvor man leverer inn en oppgave i emner som oppsigelse, styringsrett eller førerkort-beslag, for å nevne noe, sier rådgiver Synne Pernille Jacobsen.

– Vi gleder oss masse til å kunne samles på kurs igjen, men enn så lenge kan dette fungere som et lite plaster på såret. I tillegg holder vi mange digitale medlemsmøter utover våren med di-

verse temaer som våre medlemmer er opptatt av. På møtene har deltakelsen vært god og det samme har tilbakemeldingene vært. I slutten av mars lanserte vi en serie som heter «Fra sak til rettssak», her kan du lytte på historier om saker som våre advokater har hatt og hva som ble endelig dom i saken.

Har du spørsmål om digitale kurs og medlemsmøter, nettbutikken eller serien; ta kontakt med Synne.

Gode verktøy for aktivitet

– Våre mange gode og dyktige tillitsvalgte rundt i landet er YTFs ansikt utad, men med alle begrensingene som følge av koronaen har den tradisjonelle medlemsaktiviteten blitt vanskeligere. Da er det viktig å finne andre gode måter å jobbe på, sier Synne.

Hun presiserer at dette ikke kun gjelder de tillitsvalgte, men alle som er opptatt av å få opp aktiviteten på arbeidsplassen. På tross av unntakstil-

standen, finnes det likevel flere måter å drive med medlemsaktivitet. De siste månedene har for eksempel mange avholdt årsmøtene digitalt.

– Stadig flere tar kontakt og ønsker bistand til å avholde årsmøter. Jeg tror det er flere, inkludert meg selv, som har hatt en bratt læringskurve på det digitale feltet. I tillegg til digitale årsmøter, kan man også avholde digitale medlemsmøter, oppfordrer Synne.

Penger ingen hindring

– Det er flere som har handlet inn litt ekstra materiale fra nettbutikken til utdeling blant medlemmene. Dårlig økonomi i avdelingene skal ikke være noe hinder. Søk ekstra midler fra generalsekretær Trond Jensrud om avdelingsmidlene ikke strekker til.

Synne understreker at tingene fra nettbutikken er gode verktøy for å gjøre YTF synlig i disse korona-tider der aktiviteten overfor medlemmene ofte har blitt vanskeligere.

«Jeg tror det er flere, inkludert meg selv, som har hatt en bratt læringskurve på det digitale feltet»



Ta kontakt med Synne, hun har mye å bidra med!

- Selv om vi har opplevd restriksjoner på reising og arrangementer, skal dere vite at vi er her for dere og har materiale vi kan sende ut. Ønsker dere noe til å gi bort eller legge ut på stasjonene? Brosjyrer – de har vi på mange språk – eller en bunke Yrkestrafikk? Det er bare å bestille.

Vær oppdatert!

Synne minner om at tida kan være inne for å bytte ut gammelt og utdatert materiell som ofte har blitt hengende rundt på hvilerommene i måneder og år.

- Det er viktig at vi viser folk at vi er oppdatert. Informasjon som ikke lenger er relevant gir ofte dårligere inntrykk enn ingenting. Ta kontakt, så sørger vi for nytt infomateriale på arbeidsplassen din.

- Alle på kontoret savner å være mer ute blant medlemmer og tillitsvalgte, og vi ser virkelig frem til samfunnet er mer normalisert, avslutter rådgiver Synne Pernille Jacobsen.

TIPS FOR AKTIVITET TIL DE TILLITSVALGTE:

Det kan være vanskelig å drive med ordinært verve- og medlemspleiarbeid i disse tider. Likevel er det flere ting man fortsatt kan gjøre.

Kontakt med medlemmene: Hva med å sende en sms eller en e-post med en hilsen? Har dere prøvd å arrangere et digitalt medlemsmøte? Vi kan innkalle for dere, og deltar gjerne på møtet.

Lokal synlighet: Bestill oppdaterte brosjyrer, flere blader og en tillitsvalgtplakat.

Nettbutikk: [Sjekk](#) hva du kan bestille som en fin oppmerksomhet til dine medlemmer. Har dere ikke økonomiske midler i avdelingen, kan det søkes om tilskudd til dette.

Spørsmål?

Ta kontakt med Synne Pernille Jakobsen på synne@ytf.no / 993 65 058

ET SVÆRT ANNERLEDES ÅR

SELV OM KORONAEN HERJET HELE SISTE ÅR, NOE SOM HAR GÅTT TIL DELS STERKT UTOVER ENKELTE MEDLEMSGRUPPER, SER YTF LIKEVEL UT TIL I HOVEDSAK Å HA KOMMET BRUKBART FRA DET. MEDLEMSTALLET HAR ØKT OG ØKONOMIEN ER STERK, VISER EN OPPSUMMERING PÅ ÅRETS REPRESENTANTSKAPSMØTE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk refererte fjorårets representantskapsmøte under tittelen «siste dag med gjengen», da samlingen ble avsluttet 12. mars og delegatene kunne vandre ut i et nedstengt Norge. Unntakstilstanden har nok vart lenger enn de fleste kunne tenke seg. Derfor måtte årets representantskapsmøte avholdes digitalt.

Møtet ble ledet fysisk fra sekretariatet i Lakkegata av Hanne Hareide Skårberg og Petter Sommervold, mens Tor Arne Korsmoe med sikker hånd styrte avstemningene og det øvrige tekniske. Delegatene var på sin side koblet opp via internett. For dem som ikke var vant til den digitale møteformen, var det i forkant tilbudt kursing.

Seire og utfordringer

Forbundsleder Jim Klungnes innledet med å slå fast at det koronapregede året hadde synliggjort noe vesentlig, nemlig at YTF-medlemmenes samfunnskritiske betydning er omvendt proporsjonalt med lønna.

Selve pandemien har slått ut ulikt. Mest dramatisk har nok situasjonen vært for sjåfører på ekspressbuss, turbil, flybuss og taxi med omfattende permitteringer og oppsigelser.

Europeisk seier

For lastebilsjåførene utgjør EUs nye vedtatte mobilitetspakke en seier av stor betydning. YTF har jobbet i flere år for dette i samarbeid med den øvrige fagbevegelsen i Europa.

Jim advarte imidlertid mot å tro at kampen var vunnet. I EU er det allerede tendenser til omkamp. Motparten er både østeuropeiske land og vestlige

selskap som spekulerer i postboksselskaper i øst og sosial dumping.

Samlet streik

Busstreiken ble oppsummert som vellykket. De streikende vant sympati både i befolkningen og media, mens arbeidsgiverne åpenbart manglet gehør. YTF sto samlet og enig under streiken, noe som var imponerende, og resultatet ble så bra som det kunne bli oppsummerte forbundslederen.

Klungnes la vekt på at Bussbransjeavtalen er vår avgjørende styrke, og advarte mot forsøk mot å splitte denne opp, direkte eller indirekte, for eksempel med snakk om «rekommunalisering».

Solid medlemsvekst

YTF kunne i sommer ønske medlem nummer 12.000 velkommen, og kan faktisk i koronaåret oppsummere en solid medlemsvekst. Dette er ingen

«Aktiviteten i forbundet har vært høy, selv om den har vært til dels annerledes på grunn av pandemien»

selvfølge, og generalsekretær Trond Jensrud minnet om at ute i Europa står mange uten jobb og mange europeiske søsterorganisasjoner blør medlemmer og svekkes.

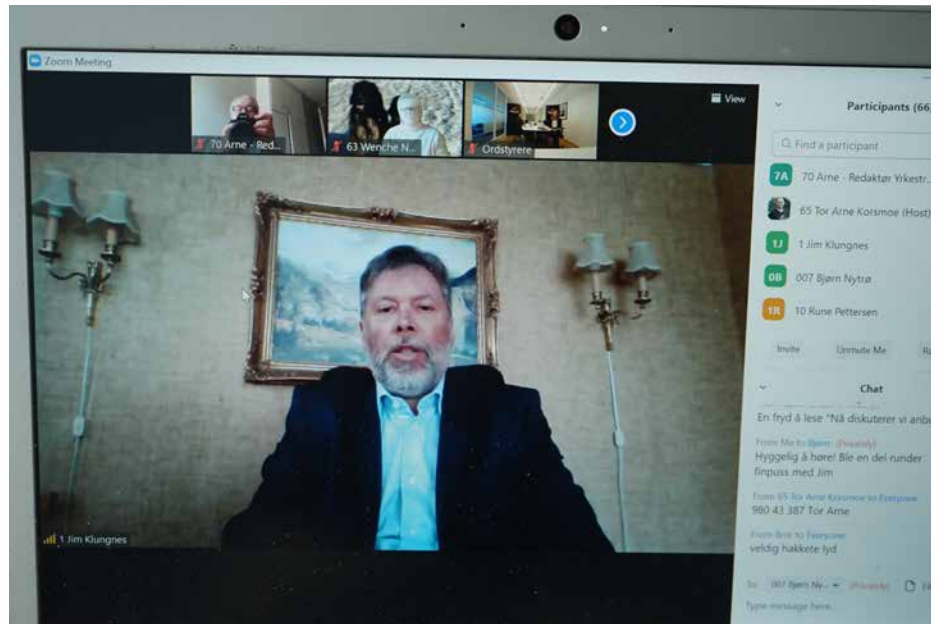
Aktiviteten i forbundet har vært høy, selv om den har vært til dels annerledes på grunn av pandemien. Rekordmange saker har vært behandlet, både juridiske, tariffmessige og av typen rådgivning. Kursvirksomheten har riktignok lidd under nedstengningen, noe som forsøkes motvirket gjennom digitale tilbud, for eksempel ved såkalte webinarer.

Landsmøtet neste!

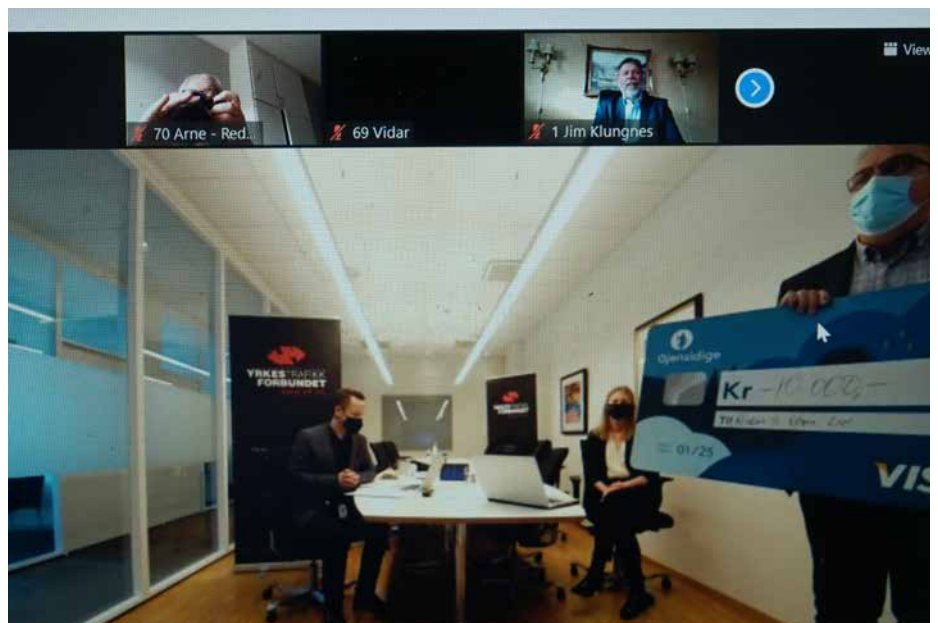
Forbundet ser fram til et fysisk landsmøte og høyere aktivitet utover høsten. Økonomien er også ved god helse, og alle spekulasjoner om at forbundet har «streiket seg til fant» er gjort til skamme.

Representantskapsmøtet sluttet seg også til forslag fra medlemmene, som forbundsstyret fikk i oppdrag å gå videre med. Stikkord er sidelys og blinklys på buss, samt et spørsmål om bruk av underleverandører ved bussanbud som ikke forholder seg til Bussbransjeavtalen. I tillegg ble en ny valgkomité valgt til landsmøtet i Trondheim i september.

Forbundsleder Jim Klungnes avsluttet møtet med å oppfordre til å stille på landsmøtet. Selv deltok han på sitt første landsmøte i 1996, noe som påvirket ham mer enn han trodde. Der ble han bitt av basillen, og siden har han vært tillitsvalgt for YTF.



Forbundsleder Jim Klungnes kunne oppsummere et annerledes år, denne gangen typisk nok via internett fra stua hjemme i Romsdal.



Hanne Hareide Skårberg og Petter Sommervold ledet representantskapsmøtet fra møterommet i Lakkegata. Per Kristian Larsen fra Gjensidige var til stede for å presentere den tradisjonelle sjekken til Årets tillitsvalgte.

ÅRETS TILLITSVALGTE: VIA KAMP TIL FORSONING

«ET TIPS FOR Å SKAPE GODE RELASJONER: STREKK UT EN HÅND TIL ARBEIDSGIVER. HVIS FORHOLDET ER SÅRT ELLER BETENT, VÆR DEN SOM BEGRAVER STRIDSØKSEN», OPPFORDRER KRISTIAN OLSEN LID, SOM BLE KÅRET TIL «ÅRETS TILLITSVALGT 2020» PÅ YTFs REPRESENTANTSKAPSMØTE I MARS. FØR HANS EGEN FORSONING MED ARBEIDSGIVEREN KUNNE SKJE, MÅTTE IMIDLERTID TO VIKTIGE KAMPER VINNES.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kristian leder YTF-avdelingen hos VVS-grossisten Brødrene Dahl på Langhus, og var både ydmyk og rørt over å bli utropt til årets tillitsvalgt. I og med at hederen kun utdeles en gang hvert år, er jo utnevnelsen å regne som svært eksklusiv, og Kristian la i sin takketalte vekt på at det sikkert var mange som fortjente prisen like mye som ham.

- Det er mange som har det vanskelig på arbeidsplassen sin, men noe av det som gjør det så utrolig fint å være med i YTF er å kunne møte så mange fine tillitsvalgte, understreket Kristian.

Enstemmig avgjørelse

Kåringen av «Årets tillitsvalgte» skjer

vanligvis høytidelig under middagen på YTFs årlige representantskapsmøte, men måtte i år foregå digitalt. Utmerkelsen går til en tillitsvalgt som har gjort en ekstraordinær innsats for medlemmene i lokalforeningen, og vinneren plukkes ut blant innsendte forslag fra hele forbundet. Prisen består av et diplom samt gavekort på ti tusen kroner overrakt av forbundslederen samt den alltid nærværende Per Kristian Larsen fra Gjensidige forsikring. Begge understreket at dette var et svært trivelig samarbeid.

Forbundsleder Jim Klungnes understreket også at det fantes mange gode og verdige kandidater. Juryen hadde likevel vært enstemmig i sin avgjørelse.

- Vinneren er en kunnskapsrik og nysgjerrig lagspiller som sammen med arbeidskameratene har bygget opp en sterk fagforening. Han har vært svært markant på arbeidsplassen og særlig

gått i spissen for kampen for innleide kolleger, en kamp som ble kronet med seier i 2020, fortalte Jim før han offentliggjorde navnet på vinneren.

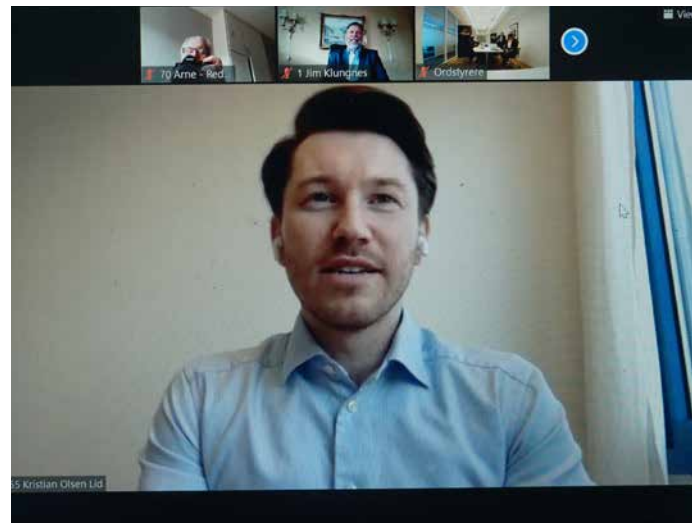
Null til hundre

Kristian Olsen Lid meldte seg inn i YTF som den eneste på arbeidsplassen. Ikke lenge etter var de seksti. Hovedårsaken var ønsket om å komme innunder den såkalte grossistavtalen, som ikke omfattet lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl. Andre i bedriften arbeidet i butikk og var organisert i Handel og Kontor, som aldri klarte å få medlemmene over på den gode tariffen. Det var ingen samlet overgang, så mye tid gikk med til å verve en for én.

YTF visste at det ikke var noen enkel sak å få sine nye medlemmer over på grossistoverenskomsten, og var nøye med ikke å love noe til sine nye medlemmer. Men sensommeren 2019, etter



Sensommeren 2019, etter to års strid, fikk lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl beskjed om at de fikk gå over på grossistoverenskomsten. Her tillitsvalgt Kristian Olsen Lid og YTFs forhandlingsjef Linda Jæger utenfor Brødrenes Dahls lokaler rett etter at avtalene ble underskrevet



En ydmyk og rørt Kristian Olsen Lid kunne motta hederen som Årets Tillitsvalgte på YTFs representantskapsmøte i mars.

to års strid, fikk lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl beskjed om at de fikk gå over på grossistoverenskomsten. I mellomtiden hadde medlemstallet i YTF-avdelingen vokst til mer enn 130 medlemmer.

Innleide blir faste

Et annet hovedmål for fagforeningen var å få innleiesituasjonen under kontroll. Rundt en fjerdedel av arbeidsstokken var nemlig innleid. Våren 2018 tok tre innleide kontakt med YTF. De hadde alle, med to adagers varsel eller mindre, fått beskjed om at de ikke lenger hadde en jobb å gå til. De tre var ansatt i Manpower, men utleid til Brødrene Dahl sitt sentrallager på Langhus.

YTF satte advokat Josefine Wærstad på saken, og hun var ikke i tvil om at lovverket var på de ansattes side. De tre innleide i Brødrene Dahl vant frem i tingret-

ten, som blant annet la til grunn at «innleiepraksisen til Brødrene Dahl tilsier at det foreligger et reelt alternativ å øke grunnbemanningen». Resultatet ble at de tre fikk erstatninger på sammenlagt mer enn syv hundre tusen kroner, og de to som hadde krevd fast ansettelse fikk jobben tilbake.

Bedre samarbeid

Siden har YTFs advokater ført flere rettssaker som har sørget for at over hundre lageransatte og sjåfører har gått fra å være vikarer til å få fast stilling. Derfor har også stadig flere lageransatte valgt å melde seg inn i YTF.

«Vinneren er en kunnskapsrik og nysgjerrig lagspiller som sammen med arbeidskameratene har bygget opp en sterk fagforening»

- Vi tok kampen mot innleie, og nå har vi lagt det hele bak oss, noe som har ført til at det er så mye bedre å være tillitsvalgt her nå. På flere kurs deltar nå arbeidsgivere og tillitsvalgte sammen, og det er så utrolig mye bedre enn vi opplevde i 2017, oppsummerer årets tillitsvalgte Kristian Olsen Lid.

Kristian ble portrettert i Yrkestrafikk i 2017. Les intervjuet her: <https://online.flowpaper.com/759do737/Yrkestrafikk-52017tilnett/#page=28>

✉ redaksjonen@ytf.no

KOMPIS-AKSJON PÅ GANG – HILSEN TIL FORBUNDETS PENSJONISTER

Styret i YTF-Pensjonistforening ønsker å sende en hilsen til sine pensjonistkollegaer i forbundet. Kanskje noe sent, men vi ønsker dere alle et fortsatt GODT NYTT ÅR, og håper alle er friske og har det bra i disse "ulvetider". Samtidig beklager vi den manglende kontakt styret burde hatt med dere som vi er valgt til å ivareta.

Vi er klar over muligheten vi har med å benytte Yrkestrafikk til å formidle kontakt med dere, for eksempel med nyhetsbrev. Uten at det er noen god unnskyldning, har vi nok vært preget og litt "bakpå" i likhet med andre av COVID19 situasjonen.

Og slik det ser ut nå er nok muligheten for ett eller flere treff ikke til stede ennå. Den eneste muligheten for å treffe noen av dere er på landsmøtet (om det blir) i september.

Mange fordeler

Imidlertid har vi et sterkt ønske om at dere fortsatt finner fordeler med å være medlem i YTF-Pensjonistforening.

Og fordeler er det mange av. Vi nevner spesielt bidrag til briller og fysioterapi, til sammen 1000 kroner per år.

Dere har anledning til å snakke med forbundets dyktige advokater, og dere er automatisk med i Pensjonistforbundet.

Og selvsagt kommer Yrkestrafikk i postkassen.

Ser vi så på at medlemskapet i YTF-Pensjonistforening koster p.t. 350 kroner per år, er det en særdeles fornuftig investering.

«Styret i YTF-Pensjonistforening ønsker å sette i gang en KOMPIS-aksjon til deg som allerede er medlem»



Kjente bautaer i pensjonistenes rekke så hverandre stevne under landsmøtet i Bergen i 2016. Fra venstre Erling Bakken, Kolbein Totland, Arnold Stenehjelm og Harald Sigmund Eilertsen. Nytt møte i Trondheim i september?

Verving gir flax

Og som sagt, vi ønsker deg fortsatt som medlem, og styret i YTF-Pensjonistforening ønsker å sette i gang en KOMPIS-aksjon til deg som allerede er medlem i YTF-Pensjonistforening.

KOMPIS-aksjonen går ut på å verve et YTF-medlem som ikke er medlem i YTF-Pensjonistforening.

Den som verver, og den som blir vervet får her muligheten til å bli millionær gjennom 1stk. flaxlodd til både verver og den som blir vervet.

Så dersom du trenger en million, prøv å få den gjennom KOMPIS-aksjonen som varer hele 2021.

Dersom du finner en KOMPIS som vil bli medlem i YTF-P, tar du kon-

takt med en av oss i styret. Vi trenger medlemsnummer eller navn på den du verver og deg som verver.

Arnold: 92498299

Karsten : 48083510

Leif: 93285091

Harald: 91163200

RETTELSE:

Yrkestrafikk har dessverre gjort pensjonistforeningens styremedlem Harald Sigmund Eilertsen urett ved å oppgi feil mail-adresse i forrige utgaves oversikt over tillitsvalgte. Riktig mailadresse til Harald er:

haraldseilertsen@online.no

(Det var S-en som hadde falt ut.)

Vi beklager!

BUSSFØRERE SLIPPER MUNNBIND

Flere kommuner innførte egne Covid19-forskrifter der de påla bussførerne å bruke munnbind når det var passasjerer i bussen. Etter henvendelse fra YTF presiserte Helsedirektoratet at et slikt påbud ikke bør pålegges mens sjåføren kjører, gitt at en avstand på to meter til passasjerene overholdes.

I henvendelsen fra YTF ved generalsekretær Trond Jensrud ble det påpekt at det for bussjåfører som bruker briller kan et munnbind føre til dogg på brillene slik at man ikke har til-

strekkelig syn til å kjøre i henhold til vegtrafikkloven.

YTF påpekte at en hovedregel under pandemien er at fordøra og de fremste setene skal være avstengt. Ut fra dette er det fullt mulig å holde to meters avstand til passasjerene når man kjører bussen.

Helsedirektoratet sa seg enig i dette, men påpekte at under omgang med passasjerene mens bussen står stille, kan munnbind pålegges som for passasjerene.



I kontakt med passasjerer og på fritiden kan med hell YTF-munnbindet spre beskyttelse og glede. Foto: Arne Danielsen

INGEN VÅKEN- MELDING I FINNMARK

Yrkestrafikk fortalte i forrige utgave om hvordan Boreal var i ferd med å innføre en ordning der bussførerne måtte registrere seg via sms eller en app en time før vakta starter, noe YTF-medlemmene reagerte negativt på.

Nå er ordningen lagt vekk, og bussførerne kan fortsatt registrere seg når vakta begynner. De som velger å benytte telefon får 80 kroner i måneden i kompensasjon, som en midlertidig ordning fram til august. Da skal visstnok alle få sitt eget nettbrett.

SVENSKER KJØPER TORGHATTEN

I slutten av februar ble det klart at det svenskbaserte oppkjøpsfondet EQT har kjøpt aksjemajoriteten i Torghatten ASA, ett av Norges største transportkonsern.

Torghatten driver transport på sjø, på land og i luften, fordelt på ruter for ferje, hurtigbåt, buss og flytrafikk i hele Norge. Konsernet har rundt 7000 ansatte og en omsetning på om lag 10 milliarder kroner med en flåte på rundt 100 fartøy, 1500 busser og 43 fly.

EQT er et såkalt formålsdrevet, globalt oppkjøpsfond med mer enn 84 millioner euro i reist kapital og rundt

52 milliarder euro i forvaltningskapital fordelt på 17 aktivt forvaltede fond med porteføljeselskap i Europa, Asia og Nord-Amerika med rundt 159000 medarbeidere.

Det statlige norske investeringsselskapet Nysnø er medeiere med en mindre aksjepost. Nysnø investerer i selskaper og fond med teknologi for reduserte klimagassutslipp.

EQT, som blant annet er bygget opp av Wallenberg-familien, vil gjennom eierskapet i Torghatten mellom andre eier Norgesbuss, som overtar kjøringen i Oslo sør i januar 2022.

STOR BIL – STORT ANSVAR

NORGE HAR OMTRENT 35 PROSENT FLERE DREPTE PER INNBYGGER I ULYKKER MED TUNGE KJØRETØY ENN GJENNOMSNIITTET I EUROPA. I 2019 VAR EN TUNGBIL INVOLVERT I 28 PROSENT AV DØDSULYKKENE PÅ NORSKE VEIER. SÅ LANGT I 2020 HAR TUNGBIL VÆRT INVOLVERT I 6 AV 13 ULYKKER.

Det er kanskje overraskende for mange at Norge, som er blant landene med færrest trafikkdrepte per innbygger generelt, har en helt annen statistikk på ulykker med tungbil. Hvis vi sammenligner oss med nabolandene, viser det seg at Sverige og Danmark har omtrent halyparten så mange drepte som Norge per million innbyggere i ulykker med tunge kjøretøy, mens Finland er blant landene i Europa med høyest dødsrate i denne typen ulykker.

Kilde: <https://www.toi.no/publikasjoner/tunge-kjoretøy-og-trafikku-lykker-norge-sammenlignet-med-andre-land-i-europa-article33871-8.html>

Trenden i antall drepte i ulykker med tunge kjøretøy er nedadgående, som for alle kjøretøy de siste årene, men den prosentvise reduksjonen i Europa har sett under ett vært dobbelt så stor som i Norge. Blant ulykker med tunge kjøretøy er det generelt fem ganger så mange drepte som involverer lastebil enn buss.

- I Norge har vi et veinett som ikke er dimensjonert for en så stor andel tungbiltrafikk som vi har. Det er mer

«70 prosent av dødsulykkene som involverer tunge kjøretøy er møteulykker»

tungbiltrafikk på kontinentet, men de har også et helt annet veinett. Der er problemet mer framkommelighet og kø, mens i Norge møtes vi i 80 km/t med svært liten sikkerhetsmargin på vekslende føre, sier Bård Morten Johansen i Trygg Trafikk.

Møteulykker dominerer

70 prosent av dødsulykkene som involverer tunge kjøretøy er møteulykker. Det er en konsentrasjon av alvorlige møteulykker med tunge kjøretøy på den delen av hovedveinettet som har mest trafikk, men rundt 40 prosent av disse ulykkene skjer på fylkesveiene. Det skjer mange flere ulykker med tunge kjøretøy i sving enn på rette veistrekkninger. Ni av ti som omkommer i møteulykker med lastebil sitter i person- eller varebil, og et klart flertall er yngre og middelaldrende menn.

- Det er mange møteulykker med tungbil, men tallene viser også at

vogntogførere sjelden er den utløsende årsak til ulykken. En tungbil-sjåførs største skrekk er å få

en personbil rett i fronten, for du har ikke noe sted å gjøre av deg. Terrenget og topografien langs veien har også stor betydning. I Norge bygges veier mellom knatter og knauser, og det er store høydeforskjeller mellom veien og omgivelsene. Ofte har vi en elv på den ene siden og en bergvegg på den andre – da må du være svært årvåken for alt som kan skje i trafikken. Det er ikke vanskelig å forstå at dette er krevende, sier Johansen.

Tenk sikkerhet - alltid

Selv om personbilførere ofte er den utløsende årsak i ulykker som involverer tungbil, er det helt nødvendig at tungbilsjåfører jobber systematisk for å ivareta trafikksikkerheten. Det bør alltid være en fast rutine å ta en sikkerhetskontroll for å avdekke farlige feil og mangler før avreise. Overtar man et vogntog eller en tilhenger som andre har kjørt, er det ekstra viktig med en skikkelig sikkerhetskontroll.



Sverige og Danmark har omtrent halvparten så mange drepte som Norge per million innbyggere i ulykker med tunge kjøretøy. Foto: Colourbox/Trygg Trafikk.

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

- Rollen du har innebærer et stort ansvar for å redusere risiko. Dekkustyring og bremsesystem må sjekkes jevnlig. Gode bremses og dekk kan bidra til å redusere både ulykker og skadeomfang.

Johansen understreker også at det å kjøre en stor, tung bil der du sitter høyt over alle andre og nesten har med deg hjemmet ditt på hjul, kan gi følelsen av å sitte i din egen lille boble. Det er helt avgjørende at oppmerksomheten hos den som kjører, retter seg mot det som er viktig, nemlig kjøringen.

- Det hjelper lite å være erfaren og rutinert hvis du ikke benytter deg av den kunnskapen. Ha fokus på selve



I Norge møtes vi i 80 km/t med svært liten sikkerhetsmargin på vekslende føre, sier Bård Morten Johansen i Trygg Trafikk. Foto: Trygg Trafikk

TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er en uavhengig og ikke-kommersiell landsdekkende medlemsorganisasjon. Vårt samfunnsoppdrag er best mulig trafikk-sikkerhet for alle trafikanter. Vi er en aktiv pådriver for trafikk-sikkerhet på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå og et bindeledd mellom det frivillige og offentlige trafikk-sikkerhetsarbeidet. Vår policy er basert på kunnskap og uavhengighet. Vi engasjerer oss i relevante politiske prosesser og har et tverrsektorielt perspektiv på trafikk-sikkerhet.

hovedoppgaven din når du sitter bak rattet - som er å kjøre bil - hele tida. Unngå kontorarbeid og avansert underholdning bak rattet. Hør på P10 med flott countrymusikk i stedet, smiler Bård Morten Johansen.

Følg fartsgrensene

Bård Morten Johansen har erfaring både som kjørelærer, MC-fører og bilfører, han kjører mye på hovedveinettet og er godt over gjennomsnittet interessert i trafikk. Han vil gjerne formidle et lite hjertesukk:

- De fleste tungbiler har fartssperre på 90 km/t og dette bidrar til et relativt trygt sikkerhetsnivå. Det gjør at det

er lite behov for å kjøre forbi, men man kan ligge bak i samme hastighet. Det jeg likevel har lagt merke til, er at farten til tungbilen litt for ofte ikke reduseres når trafikken kommer inn i lavere fartssoner. Det er ikke sikkert at årsaken er åpenbar til at fartsgrensen er satt ned på stedet, det kan være en skole i nærheten eller at man kjører gjennom en liten bygd. Poenget er at farten alltid er redusert av en grunn, og det er helt nødvendig at også tungbilsjåfører tar dette alvorlig og senker farten i soner med lavere fartsgrenser, avslutter Johansen.

Ingrid Trømborg,
Kommunikasjonssjef, Trygg Trafikk

MOBILBRUK KAN FØRE TIL TAP AV FØRERRETT

BRUK AV MOBILTELEFON UNDER KJØRING ER IKKE BARE FARLIG,
DET KAN OGSÅ KOSTE DEG DYRT.

Hvis du blir observert av politiet vil en enkelt overtredelse gir en bot på 5 000 kroner. Hvis du har 5 prikker på førerkortet fra før kan førerkortet beslaglegges på stedet. Regelverket gjør heller ikke forskjell på om du «bare» har tatt imot en samtale ved å trykke på telefonen, eller om du har skrevet en hel SMS.

Mobilbruk under kjøring kan altså få alvorlige konsekvenser. Likevel viser en undersøkelse (*TØI rapport 1661/2018, Bruk av mobiltelefon blant bussjåfører – En sosioteknisk tilnærming*) at nesten hver femte bussjåfører innrømmer å bruke telefonen under transport innimellom.

Rødt lys og køkjøring

Den 22. oktober 2020 var to saker oppe for høyesterett som begge gjaldt spørsmålet om sjåføren kunne straffes for å ha brukt telefonen når bilen stod i ro.

Den første saken gjaldt en sjåfør som hadde begynt å skrive en melding

mens bilen sto stille i kø, og la fra seg telefonen når køen begynte bevege seg. Høyesterett fant at det var ulovlig bruk, og sjåføren fikk kr 2 000 i bot fordi bøtesatsen var lavere før 1. januar 2021.

Den neste saken gjaldt en sjåfør som tok frem telefonen fra bilens midtkonsoll og trykket på skjermen slik at skjermen lyste opp mens han stod på rødt lys. Høyesterett legger til grunn at det ikke er lov å bruke telefonen under trafikal stans. Sjåføren fikk 2 000 kroner i bot.

Etter dette er altså all bruk av telefon ulovlig for sjåføren, selv om kjøretøyet står i ro. Hvis man skal bruke telefonen må man vente til kjøretøyet er stanset **utenfor** veibanen.

Hva regnes som «bruk?»

Det er ikke straffbart å bare passivt holde telefonen. Da bruker man den ikke. Det ble klart etter høyesteretts avgjørelse i Rt. 2015 s. 1008. Det skal

på den annen side **veldig** lite til for at man vil si at telefonen er i bruk.

Som vi ser av den andre dommen fra 2020 er det nok at man plukker den opp og trykker på den for at skjermen skal lyse opp. I en annen sak for høyesterett var spørsmålet om det å bare løfte mobilen *uten* å trykke på den var straffbart.

Dom i saken ble avsagt 15 februar 2021. Saken gjaldt en sjåfør som under kjøring hadde tatt opp telefonen fra passasjerstet og holdt den i hånden, mens skjermen lyste opp. Retten la til grunn at skjermen lyste opp av seg selv, som telefoner gjør hvis det eksempelvis kommer inn en melding. Selv om sjåføren ikke hadde trykket på telefonen kom retten til at sjåføren hadde brukt telefonen. Det å bevege telefonen for å se tekst på skjermen var nok. Det var noe utover å bare passivt holde telefonen og resulterte i at beslaget av sjåføren førerkort ble opprettholdt.

«Etter dette er altså all bruk av telefon ulovlig for sjåføren, selv om kjøretøyet står i ro»



Mobiltelefonen – genialt redskap, men også besværlig. Fingrene av fatet under kjøring! (Foto: Arne Danielsen)

UTDRAG FRA LOVDATA:

§ 1. Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

- a) *Mobiltelefon*: radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett.
- b) *Bruk av mobiltelefon*: enhver betjening av mobiltelefonens funksjoner.

§ 2. Førers bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

Fører av en motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøring. Fører kan likevel bruke mobiltelefonen til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale når mobiltelefonen under kjøringen er håndfri eller er plassert i en holder.

Holderen skal være forsvarlig fastmontert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.

Når mobiltelefonen brukes håndfritt, kan den også benyttes til å styre og avspille lydfiler.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat-
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett



MARIUS
TRÆLAND
Advokat



JEANNETTE
KVAMME
Juridisk
rådgiver



HANNE
**HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat



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



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



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



HISTORIEN I ÉN PERSON

*Han startet å kjøre buss i 1943 og satt bak rattet i 45 år.
Han var også en av de aller første medlemmene i NRAF (YTF).
2. februar fylte Thomas Rødne hundre år.*

Tekst:
**SVEIN ELLING AUSTBØ/
ARNE DANIELSEN**
Illustrasjon:
IVAR SMITH-NILSEN

Vi fikk en hyggelig telefon fra Svein Elling Austbø, brennende transportentusiast fra Vestlandet som blant annet har hatt dikt på trykk i Yrkestrafikk. Austbø hadde portrettert en hundreåring til lokalavisa Grannar i Rogaland. Hundreåringen Thomas Rødne hadde kjørt buss siden 1943(!), og Austbø tilbød teksten til Yrkestrafikk.

For oss var det selvfølgelig vesentlig å finne ut om Rødne hadde vært medlem av YTF, eller NRAF som det het den gang han var aktiv. I sekretariatet kunne YTFs dyktige forhandlingssekretær Kjellrun opplyse at jovisst – Thomas Rødne sto oppført som medlem siden 1975. «Voksen kar», var Kjellruns kommentar.

Altså all grunn til å trykke portrettet. Vi var likevel ikke helt tilfredse, har en viss skepsis til om YTFs registre går langt nok tilbake i tid. Dessuten, Thomas Rødne var fra Ølen og hadde kjørt for Hauge-sund-Sunnhordland-Ryfylke billag (HSR), på mange måter selve arnestedet for NRAF.

Her var Peder O. Landa sjåfør, som alt på slutten av førtitallet reiste ideen om å danne en egen organisasjon for bussførere. Dette ble ikke tatt nådig opp i Transportarbeiderforbundet, som 6. januar 1955 vedtok å ekskludere Landa og andre tillitsvalgte, noe som førte til at rutebilarbeiderne i Haugesund meldte seg ut i protest. To måneder senere ble NRAF stiftet med Landa som formann. I mange år ble forbundet nedlatende titulert som «Landaforbundet» fra LO-hold.

Hva så med Thomas Rødne? Han måtte jo vært midt i denne striden. Vi tok kontakt med Karsten A. Larsen som leder YTFs avdeling 1 i Haugesund. På kontoret til avdeling 1 finnes nemlig den første medlemsoversikten noensinne i NRAFs historie. Med sirlig skjønnskrift står navnene i nummerrekkefølge, med Peder O. Landa øverst.

Og jada, blant disse aller første finner vi også Thomas Rødne fra Ølen, innmeldt i forbundet 9. januar 1955, allerede to måneder før NRAF ble stiftet! Når vi nå kan glede leserne med portrettintervjuet til Austbø, får dere altså del i erfaringene fra

«Etter ein kort periode som hjelpemann, fekk eg ei ledig stilling som sjåfør på bussruta mellom Haugesund og Odda, enda om eg var ung»

«Han laut stundom køyra i ståande stilling for å få bussen rundt svingane. Servostyring vart ikkje standardutstyr før langt ut på 60-talet»



et unikt tidsvitne med busshistorikk helt tilbake fra krigen og YTF-historie helt fra den spede begynnelse.

Vær så god, her har dere intervjuet gjengitt i sin helhet under tittelen: «Hundre-åring med godt minne og glimt i auget». Tekst: Svein Elling Austbø.

Thomas Rødne i Ølen kan sjå tilbake på ein førtifemårig karriere som sjåfør. Men i ein dryg treårsperiode på 1960-talet var han ute av førarsettet, etter ei dramatisk ulukke i Åkra-fjorden i 1965.

Tysdag 2. februar fylte den tidlegare bussjåføren hundre år. Rødne vart tilsett i Haugesund-Sunnhordland-Ryfylke billag, HSR, i 1943, midt under andre verdskrig. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, HSD, hadde aksjemajoriteten i HSR, og Gustav Høyekvam frå Sandeid var disponent.

I første omgang var Thomas Rødne medhjelpar på godsrutene til HSR, både til Odda og Sauda. Han vikarierte gjerne for tvillingbroren hjelpemannen Johannes, når han var fråverande. Men den unge ølensbuen hadde ønske om å sitja bak rattet på dei store køyretøya, interessert i bil og motor som han var.

- Etter ein kort periode som hjelpemann, fekk eg ei ledig stilling som sjåfør på bussruta mellom Haugesund

og Odda, enda om eg var ung, fortel hundreåringen i Ølen.

I om lag tjue år var Rødne fast sjåfør på strekninga mellom kystbyen Haugesund og industristaden Odda. Han delte køyreplan med jamaldringen Jørgen T. Haugland, også han frå Ølen.

Trivsel

Thomas Rødne understrekar at han treivst godt som bussjåfør, jamvel om det kunne vera vanskelege køyreforhold, særleg vinterstid, på den fjorten mil lange strekninga frå Odda til Haugesund. Men det sosiale aspektet ved sjåføryrket appellerte til han på ein særskild måte.

- Eg ville gjerne koma ut blant folk, møta kjende og ukjende menneske, og gjerne spøkja litt med dei som kom om bord i bussen, seier den pensjonerte sjåføren, som legg til at det aldri var aktuelt å skifta yrke, heller ikkje etter at ein tømmerstokk brasa inn i bussen han køyrde, og skadde beina hans, særleg høgrefoten (sjå eiga sak om den dramatiske hendinga).

Vidare har Rødne mykje positivt å seia om sin arbeidsgjevar. I 1955 fall namnet (og selskapet) HSR billag vekk, og vert erstatta av nemninga HSD Bilane, avdelingskontor Haugesund, etter ei større omorganisering. Den hundre år gamle sjåfør Rødne rosar HSD-avdelinga i Haugesund, under leiing av John Økland, for omsorgsfull hjelp og

tildeling av høvelege arbeidsoppgåver i tida etter det lange skadeavbrekke.

- Då eg kom tilbake til HSD, arbeidde eg tidvis på verkstaden i Ølen, samtidig som eg køyrde kortare ruter. I helgane vinterstid var eg ofte sjåfør på skibussen frå Haugesund til Olalia, minnest han.

Rullestadiuset og Jøsendal

Sjåførveteranen nøler ikkje med å karakterisera Rullestadiuset som det verste partiet å handskast med på strekninga Haugesund-Odda, både sommar og vinter. Han peikar på at her var det bratt, svingete og smal vegbane, slik at det vart vanskeleg å passera møtande trafikk. Rødne nemner at han stundom laut køyra i ståande stilling for å få bussen rundt svingane. Servostyring vart ikkje standardutstyr før langt ut på 60-talet.

Rødne seier ellers at det også kunne vera problematisk innanfor den dåverandre Odda kommunes grenser.

- I Jøsendal sette eg meg fast i snøen ein gong. Eg måtte spa bussen laus, og leggja på fleire kjettingar. Då vart eg ein time forseinka, fortel han.

Dessutan hugsar den mangeårige sjåføren at han ofte var stivfrosen då han kom ned til Fjæra.

- Det kunne vera ei kald oppleving å køyra strekninga over Vintertun i

PORTRETT



Thomas Rødne fekk bildebladet NÅ sin statuett for edel dåd og kvardagsmot etter ulykka med tømmerstokken. Her helten i sjukehussenga i Odda etter overrekkinga av statuetten av Odda-ordfører Sverre Indrebø. Foto: Rødne-familien sitt eige



Thomas Rødne var på veg til Odda med L 9016 då han opplevde sitt livs mareritt. Mellom Markhus og Viskjer kom ein tømmerstokk brått farande inn i bussen, og påførte sjåføren frå Ølen alvorleg skade i høgrefoten. Foto: Svein Elling Austbø/ Grannar

65	Arvid Woldum	12-31		24-52
66	Odd England	12-27		13-52
67	Alagnius Sandema	1-1-52	Sandem	13-52
68	Anders Os Sane	11-20	blue	16-52
69	Tomas Gidus	11-20	Plan	11-52
70	Trine Braudsgård	11-30	Brasvillagst	1-52
71	Peder Ber	11-32	Ljor	11-52
72	Arne Tøftell	11-25	Ljor	11-52
73	Ola Gunde	11-24	Engelmann	11-52
74	Arne Tøftell	11-24	Engelmann	11-52

Fra NRAFs første protokoll, der Thomas Rødne født 2/2-21 står oppført som medlem nr. 69 med innmeldelsesdato 9. januar 1955. Foto: Karsten A. Larsen.



Alle ansatte i Haugesund-Sunnhordland-Ryfylke billag (HSR) ved utgangen av 1942. NRAFs første formann Peder O. Landa som nummer fire fra venstre i andre rekke ovenfra, og NRAFs kommende hovedkasserer Josef Vik som nummer seks fra venstre i øverste rekke. Blant denne flokken kommende opprørere begynte Thomas Rødne året etter. Foto: Arne Danielson



Faksimile Haugesunds Avis 2. mars 1965/Nasjonalbiblioteket

«Stokken for inn i bussen via ei lita siderute mellom frontglaset og døra, vidare over motorkassen og mot beina til sjåfør Rødne»

vinterhalvåret, tidleg om morgonen og utan særleg varme i bussen, seier Rødne, som starta frå Odda rundt klokka fem.

Så lenge han køyrde rutebuss mellom Odda og Haugseund, måtte han sova annakvar natt på ein hybel i Odda som HSD disponerte.

Friluftsliv og familie

Yrket som bussjåfør har vore den alt-oppslukande interessa til hundreårs-jubilanten i Ølen. Men i sine yngre år likte Rødne godt å gå på ski, og han deltok endåtil i konkurransar, som representant for Ølen Idrettslag. Dessutan har han hatt glede av turar og opphald i fjellet til alle årstider.

Thomas Rødne gifta seg i 1944 med Elisabeth, fødd Haugland, som også var oppvaksen i Ølen. I eit samliv som varte i syttifire år, fekk dei sonen Georg, med bustad i Australia, og dottera Herdis Gunn, som er busett i Haugesund.

Familien slo seg etter kvart ned i eit nybygd hus på Nerheim i Ølen, med ein hage som fekk ord på seg for å vera velstelt. Som enkjemann har Thomas Rødne tilhald på Ølen omsorgsenter.

Blant mange minne frå sin førtifem år lange karriere som sjåfør i HSR billag/HSD Bilane, er det særleg eitt han vil nemna.

- Ei tid etter ulukka i Åkrafjorden fekk eg brev frå ei lita jente, som eg ikkje kjende. Saman med mor si hadde jenta vore passasjer i bussen då tømmeerstokken kom deisande, og ho ville forhøyra seg om korleis det gjekk med meg. Dessutan kom ho med nokre trøystande ord. Det gjorde inntrykk, avsluttar Thomas Rødne, som fylte hundre år 2. februar.

Dramatikk i Åkrafjorden

På jobb midt på 1960-talet var Thomas Rødne utsatt for ei ulykke som fekk nasjonal merksemd.

Om ettermiddagen den første marsdagen i 1965 var bussjåføren frå Ølen på veg til Odda i si faste rute med femten passasjerar om bord, og med sin faste buss L 9016. Mellom Markhus og Viskjer i Åkrafjorden hende det noko uventa og dramatisk, som fekk alvorlege følger for den då førtifire år gamle sjåføren.

Oppe i fjellsida heldt nokre arbeidsfolk på med løyping av tømmer. Plutsleg spratt ein tømmerstokk ut av løypefestet, og rasa av garde nedover mot vegen og fjorden.

Dramatikken blei blant anna omtalt i Dagbladet og Haugesunds Avis.

Tilfeldigvis kom Odda-bussen forbi akkurat på det tidspunktet, og stokken for inn i bussen via ei lita siderute mellom frontglaset og døra, vidare

over motorkassen og mot beina til sjåfør Rødne.

Det var uråd for han å kunna stoppa bussen, som skrensa langs betongkanten på venstre side, og kom stadig nærare eit tjue-tretti meter høgt stup ned mot Åkrafjorden. Men Rødne ropte ut at einkvan måtte prøva å berga bussen, og ein ung mann frå Kristiansand, med namnet Per Pøler, var snarrådig nok til å freista å få handa på bremspepedalen. Han lukkast etter eit par forsøk, og bussen vart ståande på skrå i vegbanen. Ingen av dei femten passasjerane kom fysisk til skade, men sjåfør Rødne vart alvorleg skadd i den høgre foten.

Ein ambulanse frakta han til Odda sjukehus. Sidan kom han til Kysthospitalet Hagavik, i den tidlegare Os kommune, og i den første tida etter ulukka hadde han fleire opphald der.

Sjåføren frå Ølen måtte gjennom fem operasjonar, og etter godt og vel tre års avbrekk, tok han til å køyra buss igjen. Rødne heldt fram i HSD til han gjekk av for aldersgrensa i 1988, 67 år gammal. Men også som pensjonist tok han enkeltoppdrag dersom det var behov.

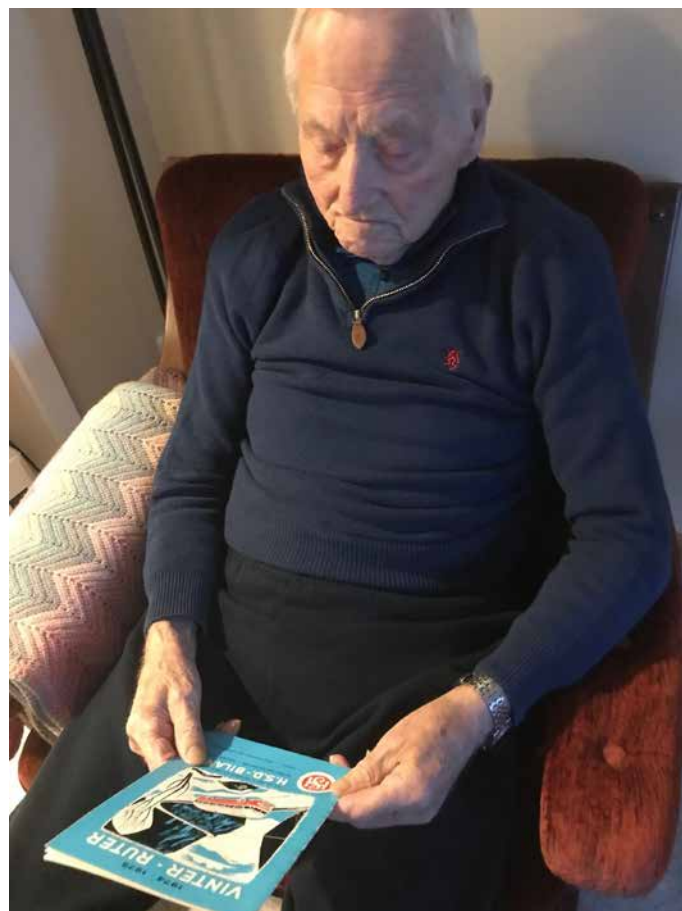
Etterord

Den spreke hundreåringen valgte å invitere noen yngre kollegaer til bursdagsfeiringen, jyllinger på sytti-åtti.



Thomas Rødne fylte hundre år 2. februar. Som bussjåfør gjennom eit langt yrkesliv kom han i kontakt med mange folk. Foto: Privat

Hundreåringen Thomas Rødne hugsar godt då rutehefta til HSD si avdeling i Haugesund hadde ei slik utforming.
Foto: Svein Elling Austbø/ Grannar



Fargerike billetter var vanleg fram til HSD gradvis på 1960-talet tok i bruk mekaniske billettapparater av typen Almex. I 1965 var billettprisen frå Odda til Haugesund 23 kroner og 80 øre. Å reisa med buss mellom Ølen og Odda kosta 15 kroner og 30 øre.
Foto: Svein Elling Austbø/ Grannar



Rutebileierne viste også å hedre en solid sjåfør. Rutebileierforbundet er imidlertid for lengst historie, ble i 1990 til Transportbedriftenes Landsforening og i 2011 NHO Transport.

TO VINKLINGER

IKKE MANGE ANDRE SEKTORER HAR DET VÆRT FORFATTET SÅ MANGE HISTORIEBØKER OM SOM KOLLEKTIVTRAFIKKEN. NEST ETTER SEKSUALDRIFTEN KOMMER JERNBANEDRIFTEN, HETER DET JO. BØKENE HAR IKKE NØDVENDIGVIS VÆRT FAGHISTORIKERNES BEITE, MEN HAR I VEL SÅ STOR GRAD VÆRT SKREVET AV ENTUSIASTER.

«Det menneskelige og tekniske utfyller hverandre og påvirker hverandre gjensidig»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

To hovedvinklinger finnes blant fortellingene. Noen er mest opptatt av menneskene. Slike bøker utgis gjerne av fagbevegelsen, som YTFs to historiebøker. Andre er utgitt av bedriftene, som Oslo Follo Busstrafikks legendariske lovsang til eierfamilien: «Livsverk på hjul».

Den andre, vel så toneangivende trenden, retter søkelyset mot det tekniske; linjekart, takster, billettslag og aller mest: vogner. Bøkene kan ha titler som «Trolleybussene i Norge» eller «Trondheims glemte trikker».

Pornosider

Undertegnede har for det meste levert til den første kategorien, med to fagforeningshistorier og en bedriftshistorie fra Sporveisbussene på samvittigheten. Som redaktør av bedriftsbladet «Sporveisnytt» var jeg også i hovedsak opptatt av menneskenes skjebner.

Samtidig innså jeg at interessen for teknikk var umettelig. Derfor opprettet jeg det som spøkefullt ble benevnt som « pornosider », (porno = nakne vogner). Vår egen pornoredaktør Nils Carl Aspenberg gjorde pornosidene til en stor suksess, blant annet ved sin unike trikkereportasje fra Nord-Korea.



Foretrekker du historier om menneskelig kontakt, som her på servicelinje 59 i Oslo?

Godtepose

Da jeg for noen år siden ble hyret inn som prosjektleder og redaktør for T-banens 50-års jubileumbok, var jeg bevisst på at både det menneskelige og tekniske måtte presenteres som en legering for å kunne fortelle en mest mulig fyllestgjørende historie.

T-banens mangfold ble her beskrevet ved å skape en godtepose med 50 blandede smaker; arkitektur, kunst, poesi, skjønnlitteratur, kunstfoto og tegneserier – det siste i form av et unikt samarbeid med Donald Duck & co.

Glemte spor

Det menneskelige og tekniske utfyller hverandre og påvirker hverandre gjensidig.

For eksempel var utvidelsen av Oslo med sine geografisk spredte drabantbyer en forutsetning for T-banen, som igjen var en forutsetning for ny utbygging.

Ikke alltid er disse forbindelsene like åpenbare, og noen ganger er forhistorien nærmest glemt. For eksempel kunne Sporveiens bussanlegg på Bjølsen skilte med to rapportverksteder øremerket hver sin busstype. Årsaken var at to verkstedledere i sin tid foretrakk hver sin bussfabrikant, og ikke kunne bli enige om hvilken som var best. Den salomoniske løsningen ble at de organiserte hvert sitt verksted, en ordning som varte mange år etter at forhistorien var glemt.



Eller synes du en estetisk veteranvogn er det ultimate, som denne bussen fra Haugesund?

VOGNPORNO

Sporveisdirektør Knut Skuland var vel kjent med at reportasjer om «nakne vogner» ble kalt «porno». En gang hadde markedsstaben kommet over et mykporno-blad der en kjødelig nakenmodell turnet i pjolterstengene på en trikk – altså en slags poledancing.

Markedsstaben pleide å trykke såkalte presseklipp med alt som sto på trykk

om Sporveien, men var usikre på om akkurat denne reportasjen ville egne seg. Da sporveisdirektøren kom forbi i korridoren, ble han spøkefullt spurt om hva han syntes.

Direktøren tenkte seg om vel og lenge, før han kommenterte:

«Jeg ser jo at det er en HØKA-vogn.»

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



**LINDA
JÆGER**
Forhandlings-
sjef/advokat
linda@ytf.no



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



**JAN ARNE
LABERGET**
Rådgiver gods
jan.arne@ytf.no



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



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



**JOSEFINE
WÆRESTAD**
Advokat -
fagansvarlig
individuell
arbeidsrett
josefine@ytf.no



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



**JEANNETTE
KVAMME**
Juridisk
rådgiver
jeannette@ytf.no



**HANNE
HAREIDE
SKÅRBERG**
Advokat
hanne@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



**TROND
JENSRUD**
Gen. sekretær
913 10 960
trond@ytf.no



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



LØNNSOM BANDITTVIRKSOMHET

DET LØNNER SEG Å VÆRE KRIMINELL. DET LØNNER SEG STORT.
STRAFFENE STÅR IKKE I FORHOLD TIL FORSEELSENE. OG SÅ LENGE
DET LØNNER SEG Å VÆRE KRIMINELL VIL UVESENET FORTSETTE. DET
KAN VI IKKE AKSEPTERE.

Ifølge en NLF-artikkel på lastebil.no er oppdagelsesrisikoen for ulovlig godstransport anslått til 0,03 prosent. Det er naturligvis knyttet usikkerhet til et slikt tall. Ingen vet helt sikkert omfanget av ulovlig kabotasje og annen kriminalitet, men NLF forklarer og sannsynliggjør beregningene sine på en god måte. Interessant i denne sammenheng er at tallet antagelig er like godt som hvilket som helst annet tall. Om det er 0,1 prosent sjanse for å bli tatt eller 0,01, spiller nesten ingen rolle. Det er uansett ALT for liten sjanse til å bli tatt og konsekvensene er altfor små.

De kriminelle får derved et konkurransefortrinn. Hvis de som bryter reglene lykkes med 999 eller 9999 turer uten å bli avslørt, og kun blir kontrollert den tusende eller titusende gangen med kun en liten bot som konsekvens samt at foretaket unntaksvis kanskje må etterbetale allmenngjort lønn i det ene tilfellet, så har den kriminelle bedriften sluppet unna de 999 eller 9999 andre gangene og derved spart enorme beløp på alle de turene. Det blir mange kroner.

Straffen må svi

Derfor må det kunne gis foretaksstraff mot selskaper som ikke oppfyller kravene om allmenngjort lønn eller andre norske regler. Kanskje ikke de kraftigste reaksjonene første gangen et selskap avsløres, men definitivt andre eller tredje gang. Slike bøter bør

også være progressive, det vil si at de bør bli større og større ved gjentatte forseelser.

Gjentatte forseelser vil være tegn på at det ikke er tilfeldige brudd. En slik foretaksstraff bør kanskje også være i forhold til selskapets størrelse. Fordi de store selskapene som bryter reglene har mest å vinne på grunn av store volumer og fordi de største selskapene også har mest ressurser til å holde seg oppdatert og derved må kunne forventes å opptre i tråd med loven i de landene de opererer.

Se til Danmark

En slik ordning har de nå fått på plass i Danmark. Hensikten er å forhindre skeiv konkurranse og sosial dumping. Der skal godssjåfører (og bussjåfører) som kjører kabotasje i Danmark ha dansk lønn (etter den «toneangivende overenskomst» som vil si cirka 168 DKK/t). Betaler ikke bedriften tilsvarende dansk lønn, bøtelegges de med DKK 35.000 for første gangs forseelse, 70.000 for andre gangs forseelse og 140.000 for tredje gangs forseelse. Det stilles også krav til at sjåfører skal kunne dokumentere lønn ved kontroller. Selv om disse bøtestørrelsene må kunne sies å være «noe» høyere enn norske satser, er spørsmålet likevel om dette er avskrekkende nok. Kanskje burde det vært enda flere bøteetrinn?

I tillegg stilles det krav om at hvert enkelt transportoppdrag i Danmark

**JIM
KLUNGNES**

YTF-leder
jim@ytf.no
932 41 125



skal registreres hos danske myndigheter før transporten starter. Dette gjelder kabotasje med gods eller buss, og veitransporten ved kombinerte transporter. Gjøres ikke dette følger en bot på 10.000 DKK.

Etappevis opptrapping

De nye danske reglene gjelder fra 1. januar i år, men med en overgang i to etapper, først perioden frem til 1. april som var en informasjons-/tilvenningsperiode uten at brudd blir straffet. Etter 1. april kan utenlandske transportselskaper straffes og fra og med 1. juli gjelder også reglene for danske transportforetak (vognmand), for det er heller ikke alle danske transportbedrifter som betaler tariff lønn. Det skal bli interessant å følge med på utviklingen i Danmark fremover. Hvis danskene som EU-medlemmer kan gjøre det, så kan vi i Norge også gjøre det!

Jim Klungnes



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



VANN OG BRØD

Du kan bli straffet, her Kvartbas. Du har brutt loven. Det er alvorlige lovbrudd du har begått. Det er grove overtramp du er skyldig i.

Du har brutt loven som skal beskytte dine arbeidere og kolleger. Du har kjeftet og smelt, spredt eder og galle ut over kontorpulten og sjikanert dine ansatte. Du har øst din frustrasjon ut over junior og hakket på befrakteren.

Det er ikke en statusforbrytelse du blir straffet for. Det er heller ikke en forbrytelse du kan fortelle om i festlige lag. Det er ingen typisk kvitsnippforbrytelse.

Kvartbasen har så absolutt ikke vært saklig i sine utrop mot sjåfører og kolleger.

Du har tråkket på junior fordi han er liten. Du har sjikanert Igor fordi han bøyer verbene feil vei. Pjoter har du gruset i alles påsyn og Abdul kjefter du på fordi han har feil fargekode.

Du har gjort deg skyldig i alvorlige forbrytelser. Du har vært usaklig på det groveste, herr Kvartbas.

Du har kommet med det loven kaller hatefulle ytringer. Du hater selv, og har fått andre til å hate.

Så Kvartbasen visste ikke at det var noe som heter diskrimineringsparagrafen?

Loven skal beskytte alle dine ansatte, herr Kvartbas. De tykke, tynne, gravide og de med slengete gange. Loven skal beskytte de som bedriver seksuell aktivitet på skeive. De som følger malen og de som tar pallene på tvers.

Loven skal beskytte bønder, småbrukere og de som ber til høyere makter. Den skal beskytte samer,

«Du har sjikanert, forfulgt og hånet; akkurat det loven forbyr deg, herr Kvartbas»

søringer og indianere. Loven skal også beskytte kolleger som stammer, snakker som en foss, eller tier. Loven skal beskytte de som er i mindretall og de som tilhører en liten flokk. De andre klarer seg selv.

Du har sjikanert, forfulgt og hånet; akkurat det loven forbyr deg, herr Kvartbas.

Du har gått i den samme fella som de fleste av dine sjefskolleger.

Så Kvartbasen visste ikke at det var straffbart å trække på kolleger, sverte andres navn, og forfølge noen han ikke liker. Kvartbasen kan forberede seg på et år på enkel diett. Vann og brød og kanskje litt kjøtt om du er heldig.

Ha et godt opphold!

Gladiola