

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2023



«TREERN» PÅ Plass I OSLO

S 4


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



SOM DERE KAN LESE Lenger bak, var jeg så heldig å få være med og besøke tre YTF-avdelinger i Møre og Romsdal. Ja, jeg var virkelig heldig, for å møte så mange trivelige sjåførere og høre hvordan disse arbeidets helter holder fedrelandet sammen på kryss og tvers over fjell og fjord, er et herlig privilegium.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Andre gjennomfører et masterstudium innen økonomi uten å gå gjennom et eneste praktisk tilfelle. Siden er veien kort til lederjobb, der man gjerne styrer etter et «narrativ» - et annet moteord som betyr «fortelling» - eller like gjerne «eventyr».»

PRODUKTIVE OG UPRODUKTIVE

Samtidig er kontrastene til den «virkeligheten» vi til daglig serveres gjennom mediene påfallende. Her dominerer den såkalte skravleklassen, hvis viktigste bidrag er – ja – nettopp: skravl. Dagsorden er langt unna hva som diskuteres rundt bordene på Averøy, i Spjelkavik og Åndalsnes.

Produktive og uproduktive

Noe som får meg til å minnes en roman – «Glassperlespillet» som den tysksveitsiske forfatteren Herman Hesse vant nobelprisen for i 1946. Handlingen foregår i fremtiden i «Kastalien», der en intellektuell elite dyrker Glassperlespillet - høydepunktet av menneskelig dannelse - uavhengig av verden rundt, der arbeidende mennesker må betale livsoppholdet til skjønnåndene.

Dessverre får Josef Knecht, selve stormesteren, den formastelige ideen å bevege seg ut blant folket utenfor Kastalien, og da er ikke veien lang til død og fordervelse. Splittelsen mellom produktive og åndfulle er satt på spissen i romanen, men aner vi ikke at tendensen er i ferd med å gå i oppfyllelse – at noen yter, mens andre høster?

Narrativets regime

En utfordring her er at du står som du sitter. Er du produktiv, leverer et konkret produkt eller tjeneste, må også løsningene du tenker ut også være av praktisk art. Du er «løsningsorientert», som det heter. De fleste YTF-medlemmer er av denne typen.

Andre gjennomfører et masterstudium innen økonomi uten å gå gjennom et eneste praktisk tilfelle. Siden er veien kort til lederjobb, der man gjerne styrer etter et «narrativ» - et annet moteord som betyr «fortelling» - eller like gjerne «eventyr».

Hvem bør styre?

Vi er tilhengere av kunnskap og utdanning, men det er en grense for hvor mange glassperlespillere et samfunn bør holde seg med. De som rådet da Norge ble en selvstendig nasjon, var i stor grad ingeniører som sto i spissen for utbygging av vannkraft, industri, jernbane og veier.

Det kan være lurt å tenke etter hva ulike begreper egentlig betyr. Ingeniør kommer av latin *ingenium*; begavelse eller oppfinnerevne. Vi i fagbevegelsen bruker ord som forening, forbund eller union, som bringer oss over på *demokrati*, et ord fra gresk og betyr folkestyre. Til slutt har vi *byråkrati*, som på sin side betyr kontorstyre. Trenger vi å si mer?

Arne

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

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



«Treern» på plass i Oslo	4
Et varselskudd	8
Bli med på fagdag	10
Overtid for lastebilsjåfører, sa du?	12
Kontroll uten kontroll?	16
Der Hårfagre ble frisert	18
Nye regler for innleide og midlertidige	24
Lukas' løsning	29
«Sporvogn i øyet» anbefales	32

Forsidefoto:

Fra venstre bussførerne Krishnakumar Kandasamy, Alena Lukošiková og Eric Leon, alle medlemmer av YTFs nye avdeling 3 Oslo. Arne Danielsen tok bildet.

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

«TREERN» PÅ PLASS I OSLO

I MIDTEN AV APRIL ÅPNET NORDENS STØRSTE HELELEKTRIFISERTE BUSSANLEGG PÅ STUBBERUD I OSLO NORDØST MED Plass til hele 165 LEDDBUSSER. IKKE LENGE ETTER ARRANGERTE YTF ÅPEN DAG PÅ ANLEGGET, DER DEN NYE STORFORENINGEN AVDELING 3 OSLO BLE PRESENTERT.



Solid tilstedeværelse på Stubberud; fra venstre forbundsleder Jim Klungnes, Alena Lukošiková, Azhar Mahmood, Per Petterson og Eli Hetlevik, alle styremedlemmer i den nye avdeling 3 pluss Petter Sommervold fra sekretariatet.

«Det hersker ingen tvil om at den nye avdeling 3 absolutt vil ende opp som en formidabel og slagkraftig avdeling»



Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Bussanlegget i Verkseier Furulunds vei på Stubberud - mellom gravlunden på Alfaset og motorveien ut av byen nordover - er gedigent, med førti tusen kvadratmeter oppstillingsplass med ladestolper og kabler for elektriske leddbusser av type Solaris. Grunn-eier er Oslo kommune og anlegget disponeres av Ruter til anbudsvinner Unibuss.

I tillegg til oppstillingsplassene med tilhørende ladere er det oppført en moderne vaske- og verkstedhall og et administrasjonsbygg med spiserom, toaletter og kontorer – fagforeningskontoret til YTF er lokalisert i «anden etage». I spiserommet har Ruter diskett opp med bløtkake for å feire innflyttingen.

To blir til en

Foran administrasjonsbygget har YTF satt opp stand, der tillitsvalgte serverer frukt, bagetter, kaffe og mineralvann. De fleste Stubberud-fø-

rerne stanser, ivrige etter å bli bedre kjent med sin nye arbeidsplass med nye og gamle kolleger, dessuten få informasjon om den nye, store YTF avdeling 3. «Treern» er i første omgang etablert som en fusjon av avdelingene 38 Unibuss og 52 Jernkroken, altså sjåfører som inntil nylig arbeidet i ulike selskap, avdeling 52 organiserte som kjent Nobina-sjåfører.

Fusjonen har nå blitt behandlet og behørig godkjent i begge de fusjonerende avdelingene pluss i forbundsstyret, og det nye styret med representanter fra begge de gamle avdelingsstyrene, var til stede på Stubberud sammen med forbundsleder Jim Klungnes.

Hvor stor avdelingen blir til syvende og sist er ennå ikke klart. I Unibuss-avdelingen var tidligere sjåfører med fra blant annet Vestfold og Bærum, men nå vil avdelingen etter hvert kunne bli en ren Oslo-avdeling i tråd med YTFs organisasjonsstruktur. Ulike datoer for gjennomføring av anbud gjør også prosessen en smule komplisert, men det er ingen tvil om at den nye avdeling 3 absolutt vil ende opp som en formidabel og slagkraftig avdeling.

Hvorfor «treern»

Avdelingsnumrene i NRAF/YTF ble i utgangspunktet delt ut fortløpende etter når de ble opprettet. Da forbundet ble dannet i 1955, utgjorde avdeling 1 Haugesund og omegn, mens de tre neste avdelingene organiserte sjåfører på Vestlandet. Følgelig tilhørte avdeling 3 opprinnelig Odda og Omegn.

I 2001 gikk en rekke avdelinger sammen i landets største YTF-avdeling, som ble hetende Avdeling 2 Vestland. Fusjonen medførte at en mengde avdelingsnumre ble ledige, deriblant nummer 3, som nå gjenoppstår som bussavdelingen for hele Oslo.

Vestlands-avdelingen er historisk et resultat av store endringer blant busselskapene over mange år. Oppkjøp og fusjoner av små og store busselskap førte til en tilsvarende utvikling hos YTF-avdelingene. På sett og vis kan man si at Oslo nå går gjennom den samme organisatoriske utviklingen som i Vestland.

Selskap og stasjon

For å holde styr på vekslende selskap og stasjoner er ikke enkelt. Anbud kommer og går. Dessuten skal all



Oppstillingsfeltet for elbusser på Stubberud er enormt.



Nytt spiserom for sjåførene. Ruter har sin vane tro spandert marsipankake i anledning åpningen av stasjonen.



busstrafikk i hovedstaden legges om til helelektrisk drift, i henhold til byrådets ambisiøse målsettinger om nullutslipp.

I Oslo sør vant Norgesbuss anbuds-konkurransen i 2020, og overtok slottet på Rosenholm som i sin tid ble bygget på oppdrag av Gjestang-familien i Oslo Follo Busstrafikk finansiert av offentlige tilskudd. Men vent, Norgesbuss heter jo ikke Norgesbuss lenger, nå er det en del av det nordiske selskapet Connect Bus.

Oslo øst ble i fjor delt mellom Unibuss og Nobina. Nobina har etablert seg i et splitter nytt anlegg for elektriske busser på Mortensrud, ikke langt unna det eksisterende anlegget på Klemetsrud (Kg). Kg skulle etter planen avvikles og benyttes til CO₂-fangst på resirkuleringsanlegget ved siden av, men nå blir visst denne «månelandin-gen» utsatt av økonomiske grunner.

Unibuss vant anbudsområdet «Indre by», som de har delt opp i to ruteom-

råder: Nord-sør som trafikkeres fra Alnabru, og øst-vest som kjører ut fra den nye stasjonen på Stubberud. Kjøringen startet i midten av april. Derimot vil anbudet til Unibuss i Oslo nordøst, som starter opp i desember, driftes fra Brubakkveien bussanlegg på Grorud. Stasjonen på Jernkroken er en saga blott.

Ikke borrelås

Henger dere med? I dette virvaret i stadig forandring skal man altså organisere en fagforeningsstruktur. Historisk har avdelingene i stor grad fulgt selskapene. Det finnes selvfølgelig gode grunner til at det har vært sånn.

Men: Mens man har fleipet med at det greieste er å ha firmalogo med borrelås på grunn av hyppige operatørskifter, er ikke borrelås noen god løsning når det gjelder hvilken fagforening man skal tilhøre. Da blir det lett forvirring både med tanke på medlemsoverføringer, tillitsvalgte og økonomi. Samtidig er det et poeng å

beholde sine tillitsvalgte, som man forhåpentligvis har opparbeidet et godt og tillitsfullt forhold til.

Det sosiale limet

Et resultat av de omstillingene bussbransjen har vært igjennom, er også at busselskapene har sluttet med stort sett alle sosiale lagbyggingsaktiviteter. Derfor er det i dag fagforeningene som er det sosiale limet på arbeidsplassen. Det er de som arrangerer møter, julebord, turer med mer. Derfor er det et viktig poeng at man kan beholde sin fagforening gjennom livet. Det ideelle er å forholde seg til en og samme forening «fra vogge til grav», mener YTF.

Derfor etableres nå én stor forening for det relativt beskjedne geografiske området Oslo, der ingen får urimelig lang fysisk reisevei til møter, uavhengig av hvilket selskap man kjører for. Dermed er YTF avdeling 3 Oslo nå etablert for alle sjåførere som har sitt arbeid i hovedstaden, uavhengig av ansettelsesforhold og stasjoneringsted.

«Det ideelle er å forholde seg til en og samme forening «fra vogge til grav», mener YTF»

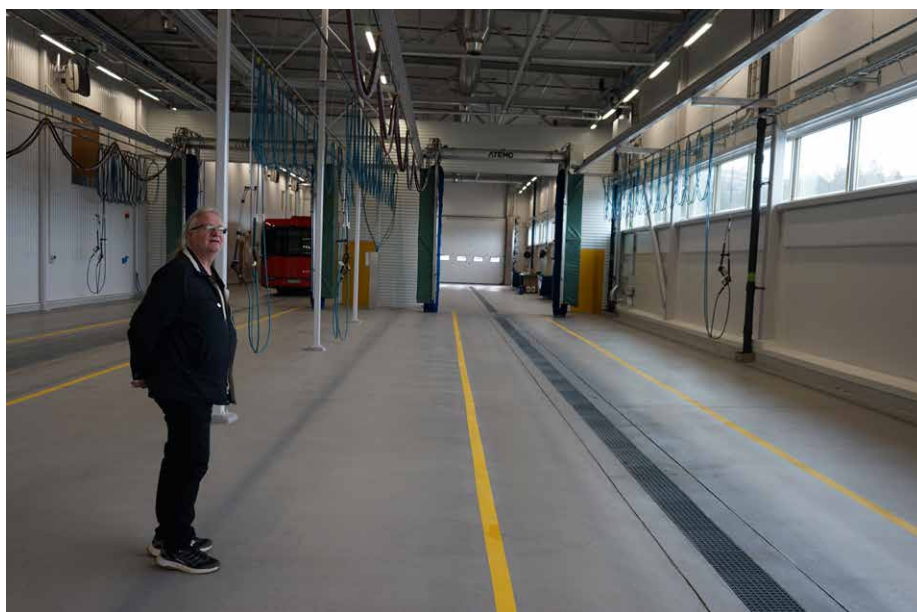
Strategisk valg

Hvordan man organiserer avdelingene er av strategisk betydning, har stor betydning for arbeidet framover og er avhengig av utviklingen innen bransjen. Da anbudskonkurransen endevendte kollektivtrafikken, førte dette for eksempel til store rivninger mellom LO-forbundene som organiserte henholdsvis private og offentlige sjåførere. I Danmark ble denne striden så fiendtlig at den endte i rettsvesenet.

NRAF/ YTFs organisering skilte ikke mellom offentlige og private buss-selskaper, og forbundet slapp derfor unna uten denne typen indre konflikter. Eksempelet viser imidlertid hvor viktig det er å organisere seg riktig. For bussjåførene, der arbeidsgiver og lokasjoner endrer seg hyppig, slik som i Oslo, virker en overordnet geografisk løsning logisk. Så kan man i tillegg spe på med klubber, konsernutvalg, samarbeidsutvalg og plassstillitsvalgte.



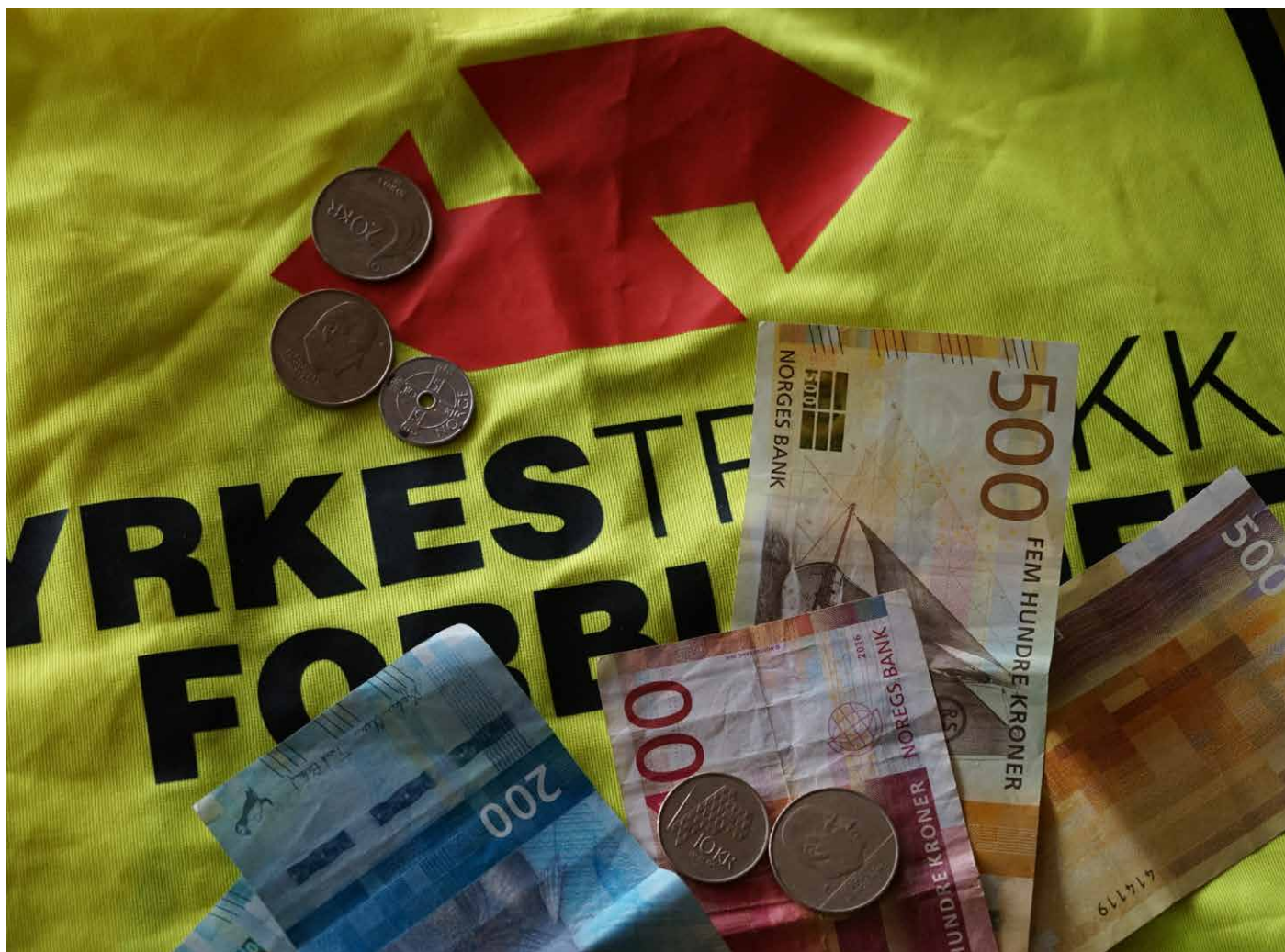
Eli Hetlevik på plass i det splitter nye fagforeningskontoret i «anden etage» på Stubberud. Det viktigste er allerede på plass.



Per Petterson viser fram den nye vaskehallen på Stubberud.

ET VARSELSKUDD

DEN KORTE STREIKEN SOM BLE GJENNOMFØRT I APRIL I FORBINDELSE MED MELLOMOPPGJØRET, BLE ET NØDVENDIG VARSELSKUDD MOT ARBEIDSGIVERNE. RUTEBUSSJÅFØRENE FIKK ET HISTORISK HØYT KRONETILLEGG. INGEN YTF-MEDLEMMER RAKK Å VÆRE UTE I STREIK.



Mer penger i lønningsposen for YTF-medlemmene, men hvor mye man får kjøpt for pengene er ikke avklart.

«Streiken var nødvendig, oppsummerte YS-lederen Hans-Erik Skjæggerud, som påviste at YS fikk et resultat som er mye bedre enn skissen som lå på bordet da streiken startet»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Siden oppgjøret var samordnet, var det YS og LO som forhandlet sentralt. YTF deltok altså ikke som forbund, men som en del av YS Privat, der vår forbundsleder Jim Klungnes, nestleder Trude Sande og forhandlingsleder Josefina Wærstad var med i delegasjonen og Jim i det «engere» forhandlingsutvalget.

- Streiken var nødvendig, oppsummerte YS-lederen Hans-Erik Skjæggerud, som påviste at YS fikk et resultat som er mye bedre enn skissen som lå på bordet da streiken startet.

- Vi har fått en god lønnsramme, en mye bedre balanse mellom sentrale og lokale tillegg og har sørget for at de lavtlønnede kommer bedre ut, understreket Skjæggerud, som var imponert over samholdet YS-familien viste under streiken.

Historisk godt

Etter streiken var avsluttet, ble YTF og NHO Transport enige om et generelt tillegg for rutebussjåførene på til sammen 13 kroner timen (7,50 generelt tillegg + 1,00 normallønnstillegg + 4,50 som ble forhandlet i fjor og i år), med virkning fra 21. april. Dette gjelder også for sjåførene i Vy Buss.

- Dette er et historisk godt oppgjør for bussjåførene. Når vi får til dette

er det blant annet fordi vi har høy organisasjonsgrad, og at vi har klart å utvikle bussbransjeavtalen over tid, kommenterte YTFs forbundsleder Jim Klungnes.

Andre grupper innen Bussbransjeavtalen, som turbussjåførene, får et generelt tillegg på kr. 8,50. Det gjennomføres lokale forhandlinger om eventuelle tillegg utover dette.

Andre resultater

De som er på overenskomster med Virke (grossist, kontor og parkering) får et generelt tillegg til alle på kroner 7,50 pluss at minstelønnsatsene heves med kroner 3,00.

Innen Spekter-området (Vy funksjonær, Sporveien, Posten, Bring Linehaul, Bring Warehousing og Ruter) gis et generelt tillegg til alle på kroner 7,50. I tillegg får alle med årslønn lavere enn 490 242,- (med unntak av læringer og unge arbeidstakere) kroner 3,50. Alle tillegg gjelder fra 1. april.

NHO-overenskomstene for grossist, logistikk, havn og speditør gis et generelt tillegg på 7,50 pluss at det skal gjennomføres lokale forhandlinger.

For Transportoverenskomsten og tariffavtalen for miljøbedrifter i Norge gis et generelt tillegg til alle på 10,50.

Eksterne faktorer

Lønnsoppgjøret innebærer avtaler mellom partene i arbeidslivet. Men som vi har vært inne på flere ganger,

kan eksterne faktorer nasjonalt og internasjonalt ha mye å si for resultatet. Spørsmålet er også i hvor stor grad vi kan påvirke disse faktorene.

Ramma for årets lønnsoppgjør ble satt til 5,2 prosent, noe som ifølge beregningene til det regjeringsoppnevnte tekniske beregningsutvalget skulle innebære reallønnsvekst, i og med at prisveksten per februar var beregnet til 4,8 prosent. Konsumprisindeksen for perioden april 2022 til april 2023 viser imidlertid en prisvekst på hele 6,4 prosent, noe som kan indikere at vi også i år går mot en generell real-lønnsnedgang.

Andre faktorer spiller imidlertid også inn, som rentenivå, inflasjon i Vesten og utviklingen innen krigen i Ukraina. Regjeringens politikk i Norge på ulike områder har selvfølgelig også betydning, en god nyhet i så måte er at Regjeringen økte skattefri diettsats fra 300 til 350 kroner dagen for langtransportsjåfører, noe som for enkelte kan bety 10 000 ekstra kroner i året.

Slapp med skrekken

Alle slike faktorer må vurderes samlet før vi kan gi noe endelig svar på hvilken vei det går med lønningene våre. Streik i et mellomoppgjør var unikt, og tok nok arbeidsgiverne på senga. I ettertid oppsummerte NHO streiken som «unødvendig». Likevel tok de nok budskapet om at streiken var et varsel-skudd og at de denne gangen slapp med skrekken.

FUNKSJONÆRER: BLI MED PÅ FAGDAG

ÅRETS FAGDAG OG ÅRSMØTE GÅR AV STABELEN PÅ THON HOTELL ARENA PÅ LILLESTRØM
SØNDAG 17. OG MANDAG 18. SEPTEMBER.

Tekst og foto:
**MARINA HEYERDAHL &
ARNE DANIELSEN**

Lillestrøm ligger mellom Oslo lufthavn Gardermoen og Oslo sentrum.

På programmet står blant annet hvordan skape et godt arbeidsmiljø, seniorpolitikk og bedriftsbesøk i Oslo. Det blir god anledning til nettverksbygging, hvor vi deler erfaringer fra vår arbeidshverdag med hverandre.

For det endelige programmet tar vi utgangspunkt i medlemsundersøkelsen som gjennomføres i disse dager.

Sett av dagene – informasjon med påmelding sendes ut etter hvert.

Håper å se deg og kollegamedlemmene dine!

Sto opp for funksjonærene:

Visste du at NRAF (YTF) var villig til å streike for at funksjonærene skulle få tariffavtale? Slik fortelles det i boka «Bussjåførene tok styringa» som ble utgitt til forbundets 40-årsjubileum i 1995:

«For å kunne ivareta lønns- og arbeidsvilkår for de medlemmer som etter hvert ble ansatt i selskapenes administrasjon som funksjonærer, måtte vi ha en funksjonæravtale. Men, dette var ingen enkel sak å løse. Arbeidsgiverforeningen nektet konsekvent å opprette funksjonæravtale med forbundet. Først etter at vi hadde organisert de første funksjonærgruppene ble saken satt på spissen. Vi var villig til å slåss for våre funksjonærer, og det ble gjort på den måte at vi nektet å fornye tariffavtalen for 4000 medlemmer (rutebiloverenskomsten) og ville gå til plassoppgjørelse for disse.»

Resultatet ble at forbundet fikk avtale for funksjonærene.



YTFerne utgjør en solid gruppe i Ruter, administrasjonsselskapet for kollektivtrafikken i Oslo-regionen.



Også trafikkbefal er organisert som YTF-funksjonærer. Her trafikkledere hos Unibuss på Alnabru.

MEDLEMSMØTE I BRØNNØYSUND

MANDAG 8. MAI VAR VI SAMLET TIL MEDLEMSMØTE I AVDELING 31 BRØNNØYSUND. VI HADDE FÅTT BESØK AV SVEIN ROGER SKOGLUND, LEDER AV REGION NORDLAND OG TOR ARNE KORSMOE FRA YTF SENTRALT.

Tekst og foto:
ALF EGIL ANDREASSEN,
Leder YTF avd. 31

Medlemmene fra Slåttøy transport og Connect Bus Nord (tidligere Torghatten Buss) som hadde møtt fram, stilte spørsmål til Tor Arne om alt de hadde på hjertet. Det gikk mye i tanker om det gode lønnsoppgjøret som var landet, og om hvordan man ved fremtidige forhandlinger kunne komme med innspill og være med å påvirke for å få til endringer.

Videre hadde Svein Roger framvisning på skjerm og fortalte om det gode arbeidet som legges ned av region Nordland og hele YTF med å få bygd inn bedre sikkerhet i bussene. Han hadde med seg en del av en A-stolpe på en buss som i svært liten fart hadde hatt et ublidt møte med en betongvegg. Det var skremmende å se hvor tynt materiale som omgir oss som sitter og kjører.

At det stilles krav i nye anbud til forbedring av sikkerheten rundt sjåførene er på høy tid. Selv om det som innføres fra høsten kanskje ikke er fullgodt, så er det fint at noe skjer og at YTF vil arbeide videre for å få nye sikkerhetskrav. Vi har ingen å miste!

Takk til Svein Roger, Tor Arne og alle medlemmene for en trivelig kvelds-stund.



Svein Roger Skoglund fra forbundsstyret og Tor Arne Korsmoie fra sekretariatet innledet på møtet.



YTF-medlemmene i Brønnøysund var særlig opptatt av tariffoppgjøret og kollisjons-sikkerheten for bussførerne.

VERVE- KAMPANJE

SPØR EN VENN
ELLER KOLLEGA!

KJENNER DU NOEN SOM BURDE VÆRT MEDLEM AV YTF?

Nå er det snart utsending av gavekort. For hvert medlem du verver*
I juni er du med i trekningen av ekstra gavekort på 3000 kr

EKSTRA
VERVEPREMIE!

Bli med i trekning av
gavekort på 3000 kr*

*Du får fortsatt vanlig vervepremie
for alle du verver!



YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

OVERTID FOR LASTEBIL- SJÅFØRER, SA DU?

NOEN MYTER OM LASTEBILBRANSJEN SER UT TIL Å VÆRE MER SEIGLIVA ENN ANDRE. ÉN MYTE ER AT MAN FALLER NED PÅ MINSTELØNN DERSOM DET INNFØRES TARIFFAVTALE I BEDRIFTEN (FEIL!). EN ANNEN ER AT KONSEPTET OVERTID IKKE EKSISTERER I DENNE DELEN AV TRANSPORTNÆRINGA - OG SPESIELT IKKE FOR DEM SOM KJØRER LANGTRANSPORT.

Tekst:
PETTER SOMMERVOLD
Foto:
ARNE DANIELSEN

Prisen å betale for en viss grad av frihet i jobben ser ut til å være at man frasier seg retten til kompensasjon for å jobbe lange dager og uker. I denne artikkelen skal vi se nærmere på om det er juridisk hold i en slik påstand.

Forskrift om arbeidstid

I likhet med de fleste andre yrkesgrupper vil det være naturlig å tenke at arbeidstidsbestemmelsene følger av arbeidsmiljølovens kapittel 10, men fullt så enkelt er det altså ikke. Yrkes-sjåfører underlagt kjøre- og hviletid er omfattet av et eget sett med regler

som vi finner i *Forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport*, populært kalt FATS.

Rammene for den daglige og ukentlige arbeidstiden er riktignok tilsvarende den som følger av arbeidsmiljøloven (AML). Alminnelig arbeidstid kan etter forskriftens paragraf 8 være inntil 9 timer per dag eller 40 timer per uke. Det er også her et vilkår at det skal være et særlig og tidsavgrenset behov dersom det skal jobbes overtid. Unntaksbestemmelsene og selve definisjonen av arbeidstid er på sin side noe annerledes enn det som følger av AML.

Tilgjengelighetstid

For eksempel finner vi i FATS begrepet tilgjengelighetstid, som forvirrende nok verken regnes som arbeidstid

eller fritid. Dette er ventetid der du verken kjører, utfører annet arbeid i tjenesten eller avvikler hviletiden din. Likevel er det en forventning om at du er tilgjengelig for å påta deg kjøring, til tross for at du ikke nødvendigvis oppholder deg i kjøretøyet til enhver tid. Selv om tilgjengelighetstiden din blir kompensert med lønn, så danner de i likhet med pauser og hviletid ikke grunnlag for beregning av overtid.

Dersom du på forhånd ikke vet når eller hvor lang tilgjengelighetstiden kan forventes å være, skal også denne tiden tas med i overtidsgrunnlaget, på lik linje med kjøring og annet arbeid. Jobber du i en bedrift med tariffavtale, vil det likevel være arbeidsmiljølovens definisjon av arbeidstid som skal legges til grunn. Da skal *ikke* eventuell tilgjengelighetstid trekkes fra over-

«For eksempel finner vi i FATS begrepet tilgjengelighetstid, som forvirrende nok verken regnes som arbeidstid eller fritid. Dette er ventetid der du verken kjører, utfører annet arbeid i tjenesten eller avvikler hviletiden din. Likevel er det en forventning om at du er tilgjengelig for å påta deg kjøring»



tidsgrunnlaget, og ukentlig overtid vil slå inn ved arbeid utover 37,5 timer dersom du har ordinært dagarbeid.

Gjennomsnittsberegning

Som et alternativ til grensene for alminnelig arbeidstid som følger av FATS paragraf 8 kan det inngås avtale om gjennomsnittsberegning, eller utligning av arbeidstiden over en viss periode. Dette betyr i praksis at du kan jobbe mer enkelte dager og uker mot at du tilsvarende får noe mer fri på andre tidspunkt i løpet av en definert periode, men uten at dette nødvendigvis utløser overtidsbetaling eller dermed sagt er ulovlig av den grunn.

Forutsetningen er for det første at det er inngått en skriftlig (og lovlig) avtale om det, og for det andre at den totale

alminnelige arbeidstiden din i løpet av beregningsperioden ikke øker. Hvor mange timer per dag og per uke den alminnelige arbeidstiden i utgangspunktet er og hvor mye den kan utvides til over hvor mange uker, avhenger i sin tur av om det finnes tariffavtale i bedriften eller ikke (se faktaboks for utfyllende informasjon).

Krav om timeregistrering

Samme hvor fritt (eller ufritt) du måtte oppleve å disponere egen arbeidstid, så er et krav fra myndighetene at arbeidstiden din registreres. Arbeidstilsynet er helt tydelige på at fartsskriveren alene ikke oppfyller kravet til timeregistrering. Der fartsskriverens hovedformål er å registrere lovpålagt kjøre- og hviletid som følger av blant annet den europeiske AETR-avtalen og den senere EU-forordningen,

krever arbeidstidsforskriftens paragraf 6 at arbeidsgiver skal sørge for at alt av arbeidstid blir registrert. Hvorvidt dette gjøres med gode gamle timelister og kulepenn eller apper på nettbrett, PC eller mobil, sier forskriften ikke noe om.

Avgjørende er at arbeidsgiver fører en oversikt over arbeidstiden din og oppbevarer denne informasjonen i to år etter at arbeidet har blitt utført, i fall for eksempel Arbeidstilsynet skulle komme på uventet visitt. Samtidig stilles det krav om at disse opplysningene behandles i samsvar med personopplysningsloven. Dette innebærer blant annet at du har rett på oversikt over og innsyn i egne arbeidstimer, men ikke din kollegas. Arbeidsgiver skal heller ikke utlevere informasjonen til uvedkomne tredjeparter.

«Vi ser dessverre at mange venter lenge med å i det hele tatt stille spørsmål om egen lønn eller arbeidstid, ofte av frykt for represalier fra arbeidsgiver»

Overtidstilleggets størrelse

Norske lover og forskrifter behandler i veldig liten grad lønn, da dette i det aller vesentligste er et forhold mellom arbeidslivets parter, med andre ord ikke noe myndighetene skal blande seg inn i (heldigvis!). To viktige unntak er imidlertid den allmenngjorte lønna og dietten som gir alle godssjåfører (også utlendinger som kjører kabotasje i Norge) rett på norsk minstelønn og eventuelt diett ved planlagt overnatting i bil.

Det andre er størrelsen på overtidstillegget. Også her sammenfaller arbeids-tidsforskriften med arbeidsmiljøloven, ved at det i det overtidsarbeid inntreffer skal betales et tillegg til den lønna du har rett på for tilsvarende arbeid i den alminnelige arbeidstiden på *minst* 40 prosent. Har du tariffavtale i bedriften vil du typisk ha rett på 50 eller 100 prosent, alt ettersom når det er snakk om. Ta kontakt med YTF dersom du ønsker hjelp til å få på plass tariffavtale i din bedrift.

Overtid inkludert i lønn

Som en måte å gjøre det enklere for seg selv, ser vi at en del bedrifter praktiserer et lønssystem der overtiden i større eller mindre grad er forsøkt kompensert i timelønna. Selv om dette ikke nødvendigvis er ulovlig, så er det et minimumskrav at den forhøyede lønssatsen eller det faste tillegget synliggjøres, ikke bare i kroner, men også hvor mange timer overtid det er ment å skulle kompensere for.

Overstiger du de avtalte grensene, vil du likevel ha krav på overtidstillegg på toppen. Vi ser også enkelte virksomheter der det jobbes såpass lange dager at det «innbakte» overtidstillegget gir en lavere daglig fortjeneste enn summen av allmenngjort minstelønn med påslag av 40 prosent overtid. Slike ordninger bør man være spesielt oppmerksomme på, da de ikke er i tråd med regelverket.

Mye utestående

Mange medlemmer tar kontakt med YTF fordi de mangler betaling for

feriepengar, arbeidstid, obligatorisk tjenestepensjon (OTP) eller overtid. Vår generelle anbefaling dersom du opplever uregelmessigheter rundt disse tingene, er å ta dette opp med din lokale tillitsvalgt eller med arbeidsgiver direkte. Vi ser dessverre at mange venter lenge med å i det hele tatt stille spørsmål om egen lønn eller arbeidstid, ofte av frykt for represalier fra arbeidsgiver. En del velger også å si opp og begynne et annet sted, før de tar kontakt med oss.

Under forutsetning av at du har vært medlem i hele den aktuelle perioden kan du etter alminnelig foreldelsesfrist i prinsippet kreve utestående lønn 3 år tilbake i tid. Vår erfaring er likevel at jo større kravet er og jo lenger bakover i tid det strekker seg uten at problemstillingen har vært tatt opp med arbeidsgiver, jo mer krevende er det å få hele beløpet utbetalt. Har du et utestående overtidskrav vil forhandlerne og juristene i YTF naturligvis stå klare til å bistå deg, men vi vil likevel gi deg tre råd på veien som vil kunne

øke sannsynligheten for å få utbetalt rett lønn til rett tid:

Tre gode råd

Skal du begynne i ny jobb, be om å få arbeidsavtalen til gjennomlesing i noen dager før du signerer. Ta gjerne kontakt med tillitsvalgt eller YTF sentralt dersom det er noe du føler deg usikker på. En ulovlig avtale er ugyldig, men en dårlig avtale er ikke nødvendigvis ulovlig.

Ta opp spørsmål du måtte ha rundt arbeidstid og lønn med arbeidsgiver så tidlig som mulig i arbeidsforholdet, og gjerne skriftlig (SMS, e-post eller lignende).

Mener du å ha utestående lønn, sett opp en enkel oversikt over hvor mye det kan være snakk om, og send inn nødvendig dokumentasjon i form av arbeidsavtale, timelister, lønsslipper og evt. forutgående kommunikasjon med arbeidsgiver til arbeidsliv@ytf.no.



Det finnes en myte om at lastebilsjåfører ikke har rett til overtid. Noe som er feil, viser denne artikkelen.



EU-regler virker også inn på norske arbeidsforhold. Her italienske lastebilsjåfører som demonstrerer utenfor EU-parlamentet i Strasbourg.

KONTROLL UTEN KONTROLL?

TANKBILSJÅFØR ASBJØRN JOHNSEN SOLLI BLE ILAGT ET GEBYR I ETTERTID UTEN AT HAN PÅ DEN TEKNISKE KONTROLLEN BLE GJORT OPPMERKSOM PÅ AT HAN VILLE FÅ EN SLIK REAKSJON. NÅ ETTERLYSER HAN ET VANNTETT SYSTEM SOM IKKE SÅR TVIL OM HVA SOM AVDEKKES OG SOM EVENTUELT SKAL GIS GEBYR.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto: **PRIVAT**

I slutten av januar ble tankbiljåfør og YTF-medlem Asbjørn Solli vinket inn til teknisk kontroll ved Øyjord kontrollstasjon på E6 like nord for Narvik. Etter en gjennomgang av vogntoget påpekte kontrolløren at mønsterdybden på det venstre boggihjulet var i grenseland og at dekket måtte byttes.

Solli forklarte at dette var planlagt gjort et par dager i forveien, men at et ras hadde gjort at Riksvei 80 var stengt den aktuelle dagen og at det dermed ikke var blitt tid til noe bytte. Han forsikret imidlertid om at dekkbyttet ville bli utført i nærmeste framtid, noe som også skjedde. Uten ytterligere innsigelser ble bilen deretter vinket videre. For Solli virket saken dermed oppe og avgjort.

«Ilegges på stedet»

Stor var overraskelsen da han mange

dager senere mottok et krav pålydende to tusen kroner for å ha «kjørt med mønsterdybde under lovlig minimum».

- Er det virkelig slik at Statens Vegvesens kontrollører i ettertid kan sende ut krav uten at dette er forespeilet meg som fører av vogntoget? Det ble ikke signert eller akseptert noe som helst under den aktuelle kontrollen, og det fremstår for meg som svært underlig at etaten bestemmer seg for å ilegge meg et krav lenge etter at jeg har forlatt kontrollen og uten mitt samtykke, sier Solli.

I en forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovens paragraf 2, heter det at «overtredelsesgebyr kan ilegges på stedet». Noe som altså ikke ble gjort, ifølge Solli.

Påstand mot påstand

Kontrolløren har imidlertid en annen versjon. Han uttaler at Solli ble orientert muntlig om at det ene dekket var under minimum og at dette ville medføre et gebyr. Kontrolløren hevder også at Solli var med på målingen av

mønsterdybde og fikk se hvor mange millimeter mønster som fantes på det aktuelle dekket. Noe Solli nekter for:

- Jeg ble aldri orientert om at det ene dekket var under minimum, heller ikke at det ville medføre et såkalt «dekkgebyr» jeg var heller ikke med på målingen av mønsterdybden og fikk dermed aldri sett hvor mange millimeter gjenværende mønsterdybde hadde. I det øyeblikket kontrolløren foretok målingen, holdt jeg på å løfte ut nye kjettinger fra sideskapet, da vedkommende ba om å få se disse til tross for at vogntoget hadde hele åtte kjettinger synlig fordelt på bil og henger.

Altså ord mot ord og påstand mot påstand. Dokumentasjon finnes ikke, men praksis viser at politiet og rettsvesenet som regel vil tro på kontrolløren.

Vanntett system

Asbjørn Solli mener at det er viktig å få belyst fremgangsmåten under slike kontroller, for å unngå denne type situasjoner.

«Er det virkelig slik at Statens Vegvesens kontrollører i ettertid kan sende ut krav uten at dette er forespeilet meg som fører av vogntoget?»

- Som yrkessjåfører er vi avhengige av å ha et godt og ryddig forhold til de etatene som skal håndheve det regelverket vi til enhver tid er underlagt. Da må man ha et vanntett system som ikke sår tvil om hva som avdekkes og som eventuelt utløser et gebyr. Det redelige hadde vært at begge parter signerer på hva som avdekkes og er i strid med vegtrafikkloven under en teknisk kontroll. I motsatt fall vil det dukke opp tilsvarende saker i fremtiden som vil føre til unødvendige frustrasjoner hos begge parter, konkluderer den erfarne sjåføren Asbjørn Solli, som synes det er nedverdiggende å ikke bli trodd.

Vegvesenets kommentar

- I gjennomføring av kontroll er det et krav om at kontrollvedtak skal meddeles sjåfør på stedet og på en slik måte at dette blir forstått. Deretter sendes vedtaket enten til digital postkasse eller leveres ut fysisk til sjåføren, forklarer seksjonssjef Roy Holm i Fagseksjon Utekontroll hos Statens Vegvesen.

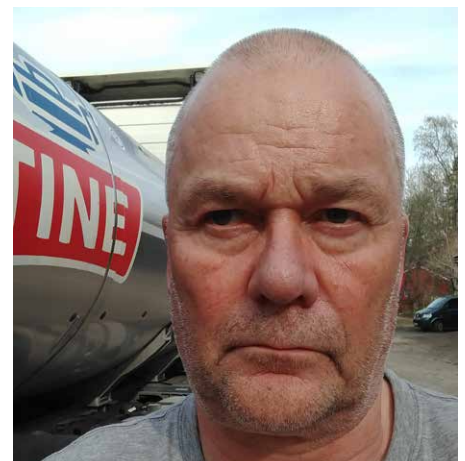
- Vi går ikke inn på denne konkrete saken, men merker oss at det er et



Asbjørn Solli kjører melk for Tine i Nord-Norge.

stort sprik mellom sjåføren og kontrollørens gjengivelse av hva som er det faktiske hendelsesforløpet. Dersom sjåføren er uenig i vedtaket så er vårt råd alltid at en bør sende en skriftlig klage. Statens vegvesen vil uansett bruke denne tilbakemeldingen til å gå gjennom våre kontrollrutiner sammen med våre mannskaper, forsikrer Holm.

Asbjørn Solli opplyser at han faktisk sendte inn en skriftlig klage, men at denne ikke har blitt tatt til følge. Han har liten tro på at det nytter å klage på statlig ansatte i uniform.



Tankbilsjåfør Asbjørn Solli synes det er nedverdiggende å ikke bli trodd.

DER HÅRFAGRE BLE FRISERT

DA VI ANKOM DET NEDLAGTE FERGELEIET PÅ BREMSNES, FORTELLER VÅR KJENTMANN LEIF WESTERHEIM AT VI BEFINNER OSS I SAGALAND. HAN PEKER PÅ ET MAJESTETISK TRE SOM STOLT BRER UT GRENENE SOM DET RENE YGGDRASIL. «HER BLE HARALD HÅRFAGRE KLIPPET», FORKLARER LEIF.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Som så ofte sto det ei kvinne bak. Da Harald i sin tid fridde til kongsdattera Gyda, sverget hun på at hun ikke ville ekte ham før han hadde samlet Norge til ett rike. Og Harald avla på samme måte ed på at han ikke ville klippe håret før oppgaven var utført. Derfor tilnavnet «Hårfagre», eller «Luva» som mer respektløst betyr «bustehue».

Nok om det, Harald vant kongeriket etter å ha seiret i slaget ved Hafrsfjord i år 872. Da reiste han sporenstreks til sin gode venn Ragnvald Mørejarl på Averøy for å bli kjekk og kortklipt. Deretter var han klar for Gyda som han siden fikk tre barn med.

Fire på tokt

Nå skjedde dette noe tid før etableringen av YTFs pensjonistforening. Likevel: Kjentmann Leif Westerheim fra Kristiansund kjørte i sin tid buss her på øya, og kjenner derfor fergeleiet

på Bremsnes som sin egen bukselomme. Det gjør også forbundsleder Jim Klungnes, som hadde besteforeldrene sine her på Averøy, et jordbærsted der han som gutt tilbrakte mang en lykkelig sommerferie.

Sistemann på toktet, pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen, er på sin side i likhet med Hårfagre oppvokst på Karmøy, der kongen hadde sitt maktsentrum på Avaldsnes. I Haugesund, der Karsten ledet avdeling 1 inntil for et år siden, står Haraldstøtten reist til minne om kongen som samlet Norge. Her ble dessuten Norsk Rutebilarbeiderforbund (nå YTF) stiftet for å samle bussjåførene i Norge.

Nok om historiske paralleller, uansett er det oss fire, Leif, Jim, Karsten og Yrkestrafikks skald som har lagt ut på tokt til Møre og Romsdal for å besøke utvalgte avdelinger og særlig informere og verve medlemmer til pensjonistforeningen, inspirert av fjorårets svært vellykkede besøk til Lofoten og Vesterålen, som virkelig fikk medlemstallet til å øke.

Pekaill og snitter

På avdeling 30 Averøys foreningsmøte ble det servert snitter, slik det høver seg i Anne Marits stilfulle selskapslokaler. Vi må tilstå at vi aldri tidligere har fått servert slik festmat tidligere på noe fagforeningsmøte, men tidligere avdelingsleder og lokal allviter Martin Dyrseth trakk sammen trådene ved å fortelle om hvordan bygningen også bugnet av lokal arbeiderkultur; her fantes nemlig innkvarteringen for de som arbeidet på Kristiansunds en gang så blomstrende skipsverft Sterkoder. Navnet er utledet av det gammelnorske «starkadr», som betyr stridsdyktig.

Stridsdyktig har avdeling 30 vært lenge, i hvert fall siden 1970. Før den tid var de fagorganiserte fordelt på to selskap og i to forbund, men etter et opprørende møte med temaet kollektiv hjemforsikring, gikk alle på øya over til NRAF (YTF). Siden har alt som kan krype og gå av «pekailla» holdt seg til vårt forbund.

Pekaill er en betegnelse på folk fra Av-

«Jeg begynte å kjøre buss her på Averøy i 1945. I 1988 ga jeg meg med kjøringen og håpet på å få noen gode år som pensjonist. Nå har det blitt 35.»



Treet som markerer stedet der Harald Hårfagre ble klippet etter å ha samlet Norge til ett rike.



erøy, P-en kan ha noe med Potet å gjøre, fordi averøyværingene i hine harde dager rodde inn til Kristiansund med poteter, akkurat som de bergenske striler. Som ikke så helt sjeldent skjer, er et muligens noe nedlatende tilnavn snudd til heder og verdighet, der også Jim definerte seg som halvveis pekail. I vårt stille sinn lagde vi vår egen betydning, «pensjonist-kaill» etter å ha møtt 102-årige Søren Avset.

- Jeg begynte å kjøre buss her på Averøy i 1945, fortalte den spreke veteranen. – I 1988 ga jeg meg med kjøringen og håpet på å få noen gode år som pensjonist. Nå har det blitt 35, opplyser Avset som følger så godt med i tiden at han i fjor kjøpte seg elbil. Uoppfordret forsikret han om hvor kjekt det var å lese Yrkestrafikk.

Søren kom i følge med sinn sønn Håkon Avset, også garvet bussmann og YTF-er, men «bare» snart sytti. Far og sønn minnet om et morsomt skilt som ofte sto å lese på kassaapparatet i Oslo: «Kreditt gives kun til 70-åringer i følge med sine foreldre».

Flere av deltakerne på møtet var i moden alder og lyttet oppmerksomt Karstens overlegninger om YTFs pensjonistforening. «Jeg trodde man ble automatisk medlem når man gikk av med pensjon», innrømmet én, men sånn er det altså ikke. Oppklaringen av denne misforståelsen førte til at fem av tretten møtedeltakere meldte seg inn på stedet til sekretær Leif som var et eneste stort smil.

På de skrå bredder

Neste dag kjørte vi den storslåtte Atlanterhavsveien med kurs mot foreningsmøtet til avdeling 37 Ålesund som ble avholdt på «Vikascena» i Spjelkavik. Spjelkavik ligger ei mil unna Ålesund sentrum, men er mer og mer integrert som en ren bydel i sunnmørshovedstaden, ikke minst som følge av utbyggingen av butikksenteret på Moa. Vikascena er et tradisjonsrikt lokale, tidligere brukt både som pub og kirke, men som gjenoppsto som kulturhus for halvannet år siden. Her har både teaterforestillinger og konserter inntatt scenen, før den denne dagen ble besatt av YTFs sprudlende

avdelingsleder Linda Myhre som ønsket alle varmt velkommen.

Programmet var det samme som på Averøy. Karsten fortalte om fordelene ved å være medlem i pensjonistforeningen, der årskontingenten på 450 kroner fort viser seg å være en god investering. Da beholder man for det meste de samme medlemsfordelene som ordinære YTF-medlemmer, juridisk førstehjelp, gunstige forsikringer og muligheter for 1200 kroner i støtte annethvert år til briller eller linser, dessuten 700 kroner i årlig støtte til fysikalsk eller kiropraktisk behandling. Karsten hadde dessuten med en hilsen på video fra Pensjonistforbundets leder Jan Davidsen. Som medlem av YTFs pensjonistforening blir man nemlig også medlem i Pensjonistforbundet, som med sine kvart million medlemmer utgjør en politisk maktfaktor, og får i tillegg til Yrkestrafikk også deres blad «Pensjonisten» i postkassa.

Etter at undertegnede holdt en liten innledning om Yrkestrafikk, var det

PENSJONISTER PÅ VERVEREISE

Lydhøre pekailler i flotte selskapslokaler på Averøy.



«Karsten fortalte om fordelene ved å være medlem i pensjonistforeningen, der årskontingenten på 450 kroner fort viser seg å være en god investering.»



forbundsleder Jims tur. Romsdalingen understreket også her sin lokale tilknytning, med familie på Sunnmøre. Jim var åpen for å snakke om de fleste aktuelle emner som medlemmene var opptatt av. Han fortalte stolt om utviklingen i forbundet, som i 1970 hadde 3000 medlemmer og nå snart rundet 13000 som det største sjåførbundet i Norge. Han sa seg i tillegg svært godt fornøyd med et lønnsoppgjør som til sammen ga bussjåførene 13 kroner ekstra i timen, noe som var historisk utrolig godt til mellomoppgjør å være og viste hvor viktig det er å være organisert.

Også her var det Leifs tur til å avslutte og oppfordre til tegning av medlemskap i pensjonistforeningen. Kvelden ble avsluttet med pizza og mineralvann.

Krig og kamp

Siste forening på turneen var avdeling 16 Åndalsnes. Det lave avdelingsnummeret sladrer om at denne avdelingen er en av forbundets eldste, og protokollene viste at stiftelsesdatoen var så tidlig som 1. januar 1957. Åndalsnes har en blodig krigshistorie. Like ved Klungnes, gården til forbundslederen, gjorde flere hundre skotske leiesoldater strandhogg i 1612, og led deretter en ublid skjebne. Og under siste krig

foregikk det kamper i området og tyskerne bombet Åndalsnes så grundig at det knapt finnes et fjøs av eldre dato enn 1945.

Denne dagen var eneste kampen som foregikk en damefotballkamp, gjennom vinduene registrerte vi at de ble oppildnet av tonene til White Stripes' massive hymne «Seven Nation Army». YTFs lokale drivkraft Barney Nakken kunne nemlig ønske velkommen til foreningsmøte i klubbhuset til Åndalsnes idrettsforening, der den mest berømte og aktuelle lokalt fostrede fotballspilleren må være Leo Skiri Østigård, som nylig ble italiensk seriemester med Napoli til formidabel jubel. Lokalene i Åndalsnes var ellers prydet med vimpler og pokaler.

Åndalsnes er sterkt preget av turisttrafikk, og sjåførene var blant annet opptatt av kjøreforholdene opp Trollstigen. En aktuell problemstilling var at det var avholdt ulike anbud for buss, ferge og tog, uten at noen hadde tenkt på fornuften i at det burde være samkjøring av de ulike ruteoppleggene.

Karsten dro til med å spissformulere at «i pensjonistforeningen slutter vi å snakke om kjøretid, men kun om hviletid», men her var det vanskeligere å nå igjennom, gitt at medlemmene

ennå ikke var «gamle nok» til at de lot seg friste med slike tanker. Men et par frø ble sådd...

Hurra for YTFp

Uansett var både pensjonistforeningens leder og sekretær, forbundslederen og redaktøren fornøyd med lærerike møter med noen av de flotte medlemmene YTF har rundt i det vakre landet vårt, der våren så vidt var i ferd med å trenge seg fram, mens de fantastiske fjellformasjonene fortsatt glitret i hvit vinterskrud. Overalt virker det å være en YTF-avdeling, som lokalt opererer som fisken i vannet og slik sørger for å binde fedrelandet sammen og bedrive «samfunnskritisk aktivitet». Bravo!

Så var det i Møre og Romsdal at den norske busshistorien startet for langt over hundre år siden, en begivenhet vi lover å komme tilbake til ved en annen anledning. Imens har pensjonistforeningen fått blod på tann og planlegger en ny turné, denne gangen til sydlige landsdeler. Det er bare å glede seg.

For mer informasjon om YTFs pensjonistforening, ta kontakt med leder Karsten A. Larsen, e-post: karsten.a.larsen@gmail.com, telefon: 480 83 510.



Øverst: Oddvar Veбенstad melder seg inn i pensjonistforeningen hos Leif Westerheim, og får følge av flere arbeidskamerater.

Midten: Fint skal det være. Avdeling 30 serverer medlemmene selskapssnitter på foreningsmøtet.

Nederst: Far og sønn Avset på Averøy. Far Søren er 102 år og kjøpte seg ny elbil i fjor. Sønnen Håkon er «bare» 70.



Avdelingsleder Linda Myhre ønsker velkommen til avdeling 37 Ålesund fra scenekanten på «Vikascena» i Spjelkavik.



Pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen får stadig flere medlemmer og kan lokke med mange goder.



Tett og god diskusjon rundt langbordet i klubbhuset til Åndalsnes IF.



De spesielle lysforholdene på Vikascena gir assosiasjoner til Adolph Tidemands klassiske maleri «Haugianerne».



Forbundsleder Jim var på hjemmebane i Åndalsnes, og fikk haik med ett av medlemmene i avdeling 16 hjem til gården på Klungnes etter møtet.

NYE REGLER FOR INNLEIDE OG MIDLERTIDIGE

ER DU MIDLERTIDIG ANSATT ELLER JOBBER SOM INNLEID GJENNOM BEMANNINGSBYRÅ?

DISSE ENDRINGENE I ARBEIDSMILJØLOVEN KAN HA BETYDNING FOR DEG.

Vi får ofte inn saker fra medlemmer som er midlertidig ansatt hos sin arbeidsgiver eller jobber som innleid gjennom et vikarbyrå. Det kan være vanskelig å vurdere hva som er lovlig og når man kan ha krav på fast ansettelse. Arbeidsmiljøloven er stadig under utvikling, og i disse dager gjennomføres det endringer i loven som får betydning for nettopp dette. Det kan derfor være nyttig med en kort gjennomgang av reglene og av de lovendringene som er verdt å merke seg.

Først litt om utgangspunktet:

Arbeidsmiljølovens hovedregel er at arbeidstaker skal ansettes fast. Arbeidsmiljøloven har som formål å verne arbeidstakernes interesser, og skal blant annet sikre trygge ansettelsesforhold for de ansatte. Det er bred enighet om at faste stillinger gir størst grad av trygghet for arbeidstaker.

Av og til vil det likevel være behov for midlertidige ansettelsesforhold, og loven oppstiller derfor noen unntak for når det lovlig kan inngås midlertidige ansettelser. De mest praktiske eksemplene på lovlig midlertidig ansettelse er dersom:

- den midlertidig ansatte utfører *arbeid av midlertidig karakter* (typisk når bedriften har et tidsbegrenset ekstra behov for arbeidskraft i forbindelse med høysesong)
- den midlertidig ansatte er *vikar* for andre ansatte

Frem til 1. april 2023 kunne bedrifter også leie inn arbeidstakere fra bemanningsbyrå i begge disse situasjonene (a og b). Mer om endringen av dette under punkt 2.

Selv om du utfører arbeid av midlertidig karakter eller vikarierer for andre, finnes det en maksimal grense for hvor lenge du kan være sammenhengende midlertidig ansatt eller innleid hos samme bedrift. I dag er denne grensen 4 år for midlertidig ansettelse og 3 år for innleie fra bemanningsbyrå.

Dersom den midlertidige ansettelsen/innleien ikke er lovlig begrunnet, eller overskrider de maksimale grensene, er det snakk om en ulovlig midlertidig ansettelse/innleie. Arbeidstakeren har da krav på fast ansettelse. Ulovlig innleide arbeidstakere har krav på fast ansettelse hos innleiebedriften.

Viktige endringer i adgangen til midlertidig ansettelse og innleie fra vikarbyrå:

1. Det finnes ikke lenger noen generell adgang til midlertidig ansettelse. Tidligere kunne det avtales midlertidig ansettelse i en periode på 12 måneder uten at det måtte oppgis noen videre begrunnelse for hvorfor ansettelsen ikke var fast. Den 1. juli 2022 ble denne adgangen fjernet. Dersom du er midlertidig ansatt uten lovlig begrunnelse, har du krav på fast stilling.
2. Det kan ikke lenger benyttes vikarer fra bemanningsbyrå til å utføre arbeid av midlertidig karakter. Den 1. april i år ble adgangen til å leie inn arbeidstakere fra bemanningsbyrå begrenset. Etter dette kan det ikke lenger benyttes innleie for å utføre arbeid av midlertidig karakter. Dette betyr at innleie i all hovedsak bare kan brukes dersom den innleide arbeidstakeren er vikar for andre ansatte. Dersom du som arbeidstaker for eksempel blir innleid på grunn av midlertidig økt arbeidsmengde i innleiebedriften, vil dette nå være en ulovlig innleieavtale. Du vil da ha krav på fast ansettelse i innleiebedriften.

«Den 1. april i år ble adgangen til å leie inn arbeidstakere fra bemanningsbyrå begrenset. Etter dette kan det ikke lenger benyttes innleie for å utføre arbeid av midlertidig karakter»

De nye reglene gjelder for alle innleieavtaler som er inngått etter 1. april 2023. For innleieavtaler som ble inngått før 1. april 2023, gjelder de nye reglene fra 1. juli 2023.

3. Fra 1. januar 2024 får du rett på fast stilling dersom du har vært sammenhengende midlertidig ansatt i mer enn 3 år

Fra 1. januar 2024 vil den maksimale grensen for hvor lenge du kan være sammenhengende midlertidig ansatt hos samme arbeidsgiver settes ned fra 4 år til 3 år.

Lurer du på om du kan ha krav på fast ansettelse? Ta kontakt med oss på arbeidsliv@ytf.no for å få vurdert saken din.



Arbeiderforeningens staselige bygg i Ålesund – godt symbol for Arbeidsmiljøloven?
Foto: Arne Danielsen.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

MARIUS TRÆLAND

Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat
(i permisjon)



JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat-
fullmektig



NORA ARNKVÆRN

Juridisk rådgiver



SIRI DANNEVIG

Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 5,40 %

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

Priseksempel: Eff. rente 7,02 % kr 150.000 o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.000,- Tot. Kr 177.385,-



IKKE RART DEN ER POPULÆR

Bilforsikring

Bil Kasko

Som medlem av Yrkestrafikkforbundet får du medlemspris på bilforsikring hos Gjensidige – og er du under 30 år får du ekstra rabatt.

Bil Kasko er Norges mest kjøpte bilforsikring, og gir deg blant annet: veihjelp – uansett årsak, 8 års garanti på reparasjoner og 60 % i startbonus.

Les mer og bestill på gjensidige.no/ys



Gjensidige 



Ha en fin og trygg sommer på veien!

Mercedes-Benz har kvalitetsbusser til alle slags transportbehov. Våre kjøretøy setter standarder når det gjelder sikkerhet, kvalitet og fremtidssikker teknologi.

Innovativ teknologi kombinert med velprøvde og slitesterke løsninger gjør den daglige driften til en forutsigbar og komfortabel glede.

Les mer på www.mercedes-benz-bus.com

Mercedes-Benz
The standard for buses.



PORTRETT

Foto: Arne Danielsen



LUKAS' LØSNING

Han er tjue år og har alt skaffet seg sertifikat for det meste som kan rulle på veien. Nå tar Lukas Skrede mål av seg til å bli Norges desidert yngste sjåførlærer for tunge kjøretøy. Hvorfor har vi en følelse av at det absolutt er noe han vil få til?

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: PRIVAT

Vi fikk en entusiastisk oppringning fra Arne Ingar Åkvik, YTF-tillitsvalgt hos Tide på Os, rett sør for Bergen: «Jeg leste i forrige Yrkestrafikk om tjueåringen som var Norges yngste bussjåfør med fagbrev. Hva med å intervju en annen tjueåring som OGSÅ er landets yngste faglærte godssjåfør?»

Er det mulig? Dette måtte vi finne ut av. Og det første vi forlangte da vi møtte Lukas Skrede i bussdepotet på Os, var å få se førerkortet. Lukas var ikke vond å be, og vi tok et nærbilde slik at leserne kan studere det imponerende resultatet selv. Få kan varte opp med noe liknende, i hvert fall ikke når de kun er tjue.

Ombestemte seg

– Du tar som kjent fagbrev som yrkes-sjåfør, noe som omfatter alle tyngre kjøretøy, men må velge om du vil gå læretida på lastebil eller buss. I likhet med de fleste andre i klassen, bestemte jeg meg for å bli godssjåfør, for det virket så grovt for en attenåring å skulle kjøre et stort vogntog. Men underveis kom jeg på andre tanker: Egentlig ville

jeg heller kjøre buss, forteller Lukas.

Å ombestemme seg og bytte viste seg imidlertid ikke å være enkelt for en nesten faglært godssjåfør. Om han i tillegg ønsket å ta busslappen, måtte han vente til han var 24 år, for slik er reglene. Alderskravet fravikes kun for lærlinger, problemet var bare at du ikke kan være lærling på nytt i et fag du allerede har tatt fagbrev i. Å vente i fem år virket som en evighet av en ørkenvandring for en nittenåring.

Tok en sjanse

– Løsningen jeg fant var dristig og finurlig, forklarer Lukas.

Gode råd var dyre, men Lukas er ikke den som tar nei for et svar. Han tok kontakt med Tides avdeling på Os, der Arne Åkvik var YTF-tillitsvalgt. Os-avdelingen har et godt rykte når det gjelder personalbehandling, og viste forståelse for den unge sjåføraspiranten. Resultatet var at Lukas tok den drastiske beslutningen å hoppe av godslæretiden og begynne på nytt som busslærling.

– Folk mente at jeg måtte være gal, siden jeg kun hadde en måned igjen av læretida som godssjåfør. Men jeg orket ikke tanken på å måtte vente i årevis før jeg kunne begynne å kjøre med passasjerer. Ved å på denne måten

begynne på nytt, hadde jeg funnet et smutthull i regelverket som førte til at jeg tilegnet meg alle de nødvendige ferdighetene og praksisen som trengtes for å bli sertifisert både som buss- og tungbilsjåfør.

Sjø eller vei

Hans fulle navn er Lukas Fernando Skrede Pontes, som illustrerer at han er noe så eksotisk som en blanding av brasilianer og sunnmøring. Moren arbeidet som guide da hun møtte faren, som var marinejeger fra Recife, en millionby nordøst i sambalandet. Lukas ble født i Volda, men da han var tre år gammel, flyttet familien til Bergen. Han har likevel beholdt en karakteristisk sunnmørsk språklig schwung.

– To gode, gamle karer ble inspirasjonskilde for mitt kommende yrkesvalg. Morfar var sjømann og kameraten yrkessjåfør. Fra jeg var ganske liten var jeg derfor fast bestemt på enten å dra på sjøen eller sette meg bak et ratt. Da jeg begynte på videregående, valgte jeg teknologi- og industri, noe som la grunnlaget for en rekke tekniske fag. Deretter ble det transport og logistikk og til slutt altså yrkessjåførfaget.

En milepæl er nådd

Gjennom sin uvanlige rokade som



«Underveis kom jeg på andre tanker: Egentlig ville jeg heller kjøre buss»



lærning, endte altså tjuetårningen opp med førerkort både i C-klassene for godstransport og i D-klassene for persontransport.

- Nå har jeg akkurat blitt belønnet med fagbrevet, fikk det for bare en uke siden med karakteren «meget godt bestått», forteller han med et stolt smil.

Dermed er han myndig på mer enn en måte, i fullt arbeid som bussjåfør og finner dessuten glede i å ha gjort seg verdig til å betale full fagforeningskontingent til YTF.

- Å være organisert er viktig. Det gir mulighet til å være med å påvirke lønn og arbeidsmiljø. Dessuten får du noen som kan hjelpe om det skulle oppstå problemer, understreker bussjåføren som heller ikke er fremmed for å påta seg tillitsverv.

Verdien av samspill

- Lukas er en drivandes kar og et naturtalent av de sjeldne, et vidunderbarn, skryter Arne Ingar Åkvik, som er veiviser for fagbrevkampanjen til YTF og dessuten var fadder for Lukas i Tide.

- Jeg er glad i kjøretøy, dessuten veldig opptatt av å alltid gjøre mitt beste, supplerer Lukas med ettertrykk. – Det er gøy å bli god, og jeg konkurrerer hele tiden med meg sjøl: Kunne jeg ha kjørt litt bedre på den forrige turen – kunne jeg ha sluppet gassen litt tidligere?

Perfeksjonist, men ingen egotripper. Som korpsmusiker forstår han verdien av samspill, faktisk har han vært med på å vinne europamesterskapet for brassband med berømte Smørås Skolemusikk. Instrumentet er trombone.

Overmoden for reformer

- Når jeg først har bestemt meg for noe og satt meg et mål, da lar jeg meg ikke stoppe, legger han til og forteller at det neste store målet er å bli Norges yngste kjøreskolelærer for tunge kjøretøy.

- Dette ble klart for meg etter å ha opplevd godsbransjen i praksis. Her er mye som er riv ruskende galt og må røskes opp i. Mange bedrifter utnytter lærlingene, sender attenåringer alene ut på veien med ansvar for et vogntog og gir han eller henne skylda om noe går galt. Alt er dessuten underlagt et så voldsomt tidspress at man bare får gjort ting halvveis. Jeg er ikke typen som klarer å gjøre ting halvveis. Da jeg siden fikk oppleve Tides systematiske oppfølging og gode samtaler med busslærlingene, så jeg tydelig kontrastene til hvordan det fungerte – eller ikke fungerte – i godsbransjen.

Lukas mener at bransjen er overmoden for reformer.

- Budskapet er at det må tenkes nytt! Ingen unge vil bli bussfører når det er så vanskelig å bli det. Om du må vente til du er 24 år for å ta busslappen, har du for lenge funnet deg noe annet å gjøre. Vi må gjøre regler og læreplaner mer fleksible, slik at yngre mennesker

får slippe til på bussen. Og det må bli mulig å ombestemme seg, slik som jeg gjorde, uten å måtte begynne læretida på nytt slik jeg måtte.

Ikke bare prat

Han legger fram problemstillingene modent og overveid, snakker på en langt mer troverdig måte enn de fleste unge drømmere som ønsker å reformere verden. Det er ikke bare ord med ham. Ikke lenge etter at dette intervjuet ble foretatt, reiste Lukas til Stryn for å kjøre som sommervikar på ekspressbusslinjene til Vy mellom Stryn og Oslo og Stryn og Bergen. 1. mai etablerte han seg der, til alt overmål med samboer.

- Nå er det mye kjekkere både å dra på jobb og komme hjem igjen, uttaler en fornøyd tjuetårning, som hos Folke-registeret likevel står registrert med adresse i Stjørdal. Der holder nemlig Nord Universitet til, med det nasjonale ansvaret for utdanning av trafikk-lærere på tungbil. Adressen må være på plass for å kunne søke studieplass.

Klar for studier

Til høsten starter han påbygg i norsk og matematikk til yrkesutdannelsen for å skaffe seg generell studiekompetanse. Når han er ferdig med dette, kan han takket være sine sertifikater og yrkespraksis både på person- og godstransport, komme rett inn på det toårige studiet som trafikk-lærer klasse B og deretter et halvt års tillegg-utdannelse for å bli sjåførlærer på tungbil.

«Hvis alt går etter planen, vil jeg være ferdig utdannet i desember 1926. Da er jeg 24, og jeg tror ikke det finnes andre like unge med tilsvarende utdanning i Norge»

- Hvis alt går etter planen vil jeg være ferdig utdannet i desember 1926. Da er jeg 24, og jeg tror ikke det finnes andre like unge med tilsvarende utdanning i Norge. Enten vil de være for unge til å ha skaffet alle kjøretøyklassene i sertifikatet, eller de mangler antall år med relevant yrkeserfaring. Jeg kan jo nevne at om jeg lykkes, vil jeg være ferdig utdannet ett år yngre enn om man søker seg til studiet på bakgrunn av realkompetanse, understreker Lukas.

Byråkratisk oppmyking?

Som altså kun kan nå målet som følge av at han krøp gjennom et smutthull i regelverket. Vi prater litt om byråkratiske forordninger i det norske utdanningssystemet, om en artikkel intervjueren nylig leste om at man i studiesammenhenger kan bli felt for å plagiere seg selv, noe som for oss begge virket temmelig kokos.

- Vet du, ler Lukas ettertensksomt, - reglene er sånn at hvis jeg klarer å bli tungbilsjåførlærer når jeg er 24, vil jeg kunne undervise i skolesammenheng, men ikke privat. Da er jeg nemlig fortsatt ikke gammel nok.

Heldigvis kan det se ut som også de ansvarlige for styre og stell har begynt å forstå at ikke alle regler er like smarte. På sikt har regjeringen nå begynt å myke opp regelverket og signalisert at målet er å lage en helt ny studiemodell. Vi får se hva det blir til. Foreløpig virker Lukas Skredes noe dristige løsning å være kjappeste vei til mål.



Busskarrieren startet i Tide (!)



Venstre:
Med EM-pokal for brassband.

Høyre:
Trombone i friluft.



Morfar var et forbilde for lille Lukas.



Stolt 20-åring kjører ekspress med dobbeltdekker for Vy.



Med samboer og strøken bil i Stryn.

ARNE DANIELSENS ROMAN «SPORVOGN I ØYET» ANBEFALES

VI BLIR TATT MED PÅ MØTE MED EN UNIK ARBEIDERKULTUR I OSLO SPORVEIER. GODT VOKSNE TRIKKEFØRERE OG KONDUKTØRER MED OPPVEKST ØST I BYEN OG INNFLYTTERE FRA DALEN UTGJORDE ET SPENNENDE MILJØ MED MANGE FLOTTE TYPER. VI FÅR MØTE ET MILJØ MED SPORVEISANSATTE SOM SKILDRES MED VARME OG RESPEKT.

«Vakre og mystiske Emma er 70-tallets radikale innslag som absolutt ikke var fraværende i sporveis-miljøet»

Tekst:
GEIR ANTHONSEN

Fagforeningsbevisstheten sto sterkt og det var en selvfølge å være med i fagforeninga. Dette var folk som nylig hadde gjennomført en såkalt «vill streik» og ikke lot seg plukke på nesa av hverken arbeidsgivere eller Arbeidsretten.

Vi får fortellingen om sporveisarbeidere med varme og generøsitet som tar godt imot et mangslungent knippe ungdom på tidlig 70-tall. Et herlig ungdomsmiljø med samhold og solidaritet. Her er en god blanding av ungdom med et ikke ubetydelig innslag av kommende

professorer, advokater, forfattere og den slags.

Studenter på sommerjobb som skulle vart i seks uker, ble fanget av miljøet og ble sporveisansatte i årevis, i noen tilfeller fram til pensjonsalderen.

Boken er en herlig blanding av autentiske skildringer og fri diktning. Vi blir presentert for personligheter som Sølpuss med lønnsnummer 830, Traviata, Skippern, Ming Fu og flere. Vakre og mystiske Emma er 70-tallets radikale innslag som absolutt ikke var fraværende i sporveismiljøet.

Forfatteren er godt gjenkjennelig som det staute verneombudet Sverre, som stanser trafikken når liv og

helse står på spill. Han drar det kanskje litt langt når han antyder at stansingen av arbeidet burde vært belønnet med medalje fra Carnegies Heltefond. Sverre er søkende og svermer følsomt for Emma og revolusjonen.

Arne er selv en habil sjakk-spiller og man vil kunne kjenne ham som sjakk-kyn-dig gjest i flere av NRKs sjakkprogram. Det er naturlig at vi tas med til verdensmesterskapsduellen mellom Vishy Anand og utfordrerens Magnus Carlsen i indiske Chennai. Her bys vi på gode skildringer av miljøet rundt team Carlsen og interessante skildringer av spillet.

Arne Danielsen har så vidt vites ingen fotballkarriere bak seg, men gjør seg godt

Redaktørenes roman

Normalt ville jeg av habilitetsgrunner aldri brukt Yrkestrafikk til å fortelle om egne bøker. Men akkurat i dette tilfellet fant jeg det riktig å gjøre et unntak. Av to grunner: Fordi mye av handlingen dreier seg om fagforeningsarbeid innen transportbransjen. Derneft: fordi det i tillegg er Yrkestrafikks forrige redaktør, Espen Selmer Torgersen, som har vært redaktør for boka. Espen er en erfaren bokredaktør og manuskonsulent. Dermed har begge Yrkestrafikks redaktører gjennom de siste ti årene vært involvert, og da må det være lov å presentere resultatet for leserne.

Så ble Geir Anthonsen invitert til å anmelde romanen. Dere som har vært med noen år, kjenner Geir både som bussjåfør, tillitsvalgt og senere administrasjonssjef/ generalsekretær i YTF. Som ung var også Geir på trikken, og selv en del av miljøet som beskrives i romanen.

«Sporvogn i øyet» finnes i papirutgave, som eBook og lydbok.

Papirboka kan for eksempel bestilles her: [Kolofon Bokhandel](#)

Bokbad med forfatteren: [\(140\) Sporvogn i øyet - YouTube](#)

Arne Danielsen



Forfatter Arne Danielsen med hustru Marina Heyerdahl (leder for YTFs avdeling 301 Ruter) under boklansering på Sporveismuseet. (Foto: Jørn-Kr. Jørgensen)

bemerket som Vålerenga-supporter på sin hals. Det er derfor naturlig at vi tas med til St. James Park og Newcastle mot elskede Enga. Klanen gjør sine saker godt og det ender bedre på tribunen enn på banen.

Skildringen av miljø og menneskene i Klanen oppleves som ekte og helt uten filter. Her er også sporveisansatte godt representert, både av fagforeninga ved Otto og gutta fra bussverkstedet.

Historien om bussverkstedet og «Hitlers Hevn» er autentisk beskrevet og forfatterens rolle er udiskutabel. Gutta på gulvet står forfatteren nær og er fint skildret.

LESEROPPLEVELSER:

«Sporvogn i øyet ligger tett opp til en selvbiografi, og forfatteren øser fornøylig av sin kunnskap om trikker og livet i Oslo Sporveier, fotball-supporterliv og sjakk. Endring, helst til det verre, står sentralt – Sporveiens innsparinger og effektivisering, Oslos endring fra industriby til kongressby og det frodige arbeiderspråkets fall for å nevne noe. Legg så til en dose filosofering rundt tro og tanke så har Arne skrevet en høyst lesverdig roman.»

Kjetil Lenes

«Du har skrevet en fin roman, Arne. Den fenger – forhåpentligvis også dem som ikke møter like mye gjenkjennelse som oss på innsiden av Sporveien.

Du får ta til deg at jeg normalt ikke synes så mye om romaner (unntatt krim), men at dette er et godt unntak. Det kan også være fordi det kanskje ikke er så mye fiksjon i det du skriver?»

Erik Werner Johansson

«Har lest boken SPORVOGN I ØYET. Godt skrevet og skildret spesielt for oss som er oppvokst i og kjenner miljøet, sikkert også for utenforstående. Har kost meg gjennom sidene med humring og latter. TAKKER»

Johs. Tennøy

«Arne Danielsen skriver et lett og tilgjengelig språk hvor det glir radig gjennom både avsnitt og sider, og hvor det virker som om ønsket er å formidle noe

fra et liv som ikke så mange har levet. Det gir boken en egen berettigelse som leseren vil finne ut av når punktum settes. Den som vil kan bli med Arne Danielsen på en skikkelig trikketur i «Sporvogn i øyet». Billetten er å kjøpe boken.»

Jørn-Kr. Jørgensen

««Sporvogn i øyet» har blitt ei frodig bok. Frodig i språket, frodig i miljøskildringene. Prega av en oppvekst på Oslo øst, og hele tida – alltid og over alt – prega av et miljø der solidaritet og samhold er hedersbetegnelser. Et moderne stykke arbeiderlitteratur? Så absolutt.»

Arild Rønsen

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



**WENCHE
NYJORDET**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



**NJONIZA
HAZIRI**
Kontor- og
regnskaps-
medarbeider
njoniza@ytf.no



**LIANE
THOMASSON**
Konsulent
medlemsregister
og tariff
liane@ytf.no



**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



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



**NORA
ARNKVÆRN**
Juridisk rådgiver
nora@ytf.no



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



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



**MARIUS
TRÆLAND**
Avdelingsleder,
forhandlingsjef
og advokat
(i permisjon)
marius@ytf.no



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



**SIRI
DANNEVIG**
Advokat-
fullmektig
siri@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



GRATIS KOLLEKTIVTRAFIKK – ET BOMSKUDD

Stavanger risikerer med sitt gratisvedtak et uforutsigbart system som fungerer dårlig. Bedre effekt er å forbedre tilbudet kombinert med en gjennomtenkt prisreduksjon som gir flest mulig passasjerer til lavest mulig kostnad. Dette oppnår man ikke med gratis kollektivtrafikk.

Politikerne i Stavanger har bestemt at busstrafikken i kommunen skal være gratis. I alle fall i et år. Det anslår de vil koste rundt 200 millioner kroner. Regnestykket er antakelig basert på dagens trafikkmønster. Er dette lurt?

Hva forskning viser

Kanskje oppfattes det som litt rart at jeg, som leder for den største fagforeningen for bussjåfører i Norge, er skeptisk til gratis buss. Burde jeg ikke applaudere? Tiltaket har åpenbart noen fordeler, men burde i så fall skje over hele landet. Da kan man kvitte seg med kostbar kontanthåndtering og dyre billettsystemer, og spare mange hundre millioner kroner i året. Inntektsbortfallet vil likevel være i mange-milliardklassen. Derfor må det tenkes helhetlig. Hvilke tiltak gir best resultat og minst negative konsekvenser?

Mye forskning finnes rundt hva som skal til for å få flere til å reise kollektivt. Det som teller mest er følgende fire faktorer: FPPP - frekvens, presisjon, plass og pris, i prioritert rekkefølge. Folk reiser mer jo hyppigere bussen går, hvis bussen er i rute, hvis de får sitteplass og hvis prisen er lavere. Ifølge både forskning og erfaring gir kombinasjonen av flere avganger og noe billigere pris størst trafikkvekst.

Potensielt mageplask

Det er flere problemer med «gratis» kollektivtrafikk. Da sier man også at den ikke er verdt noe. Så vet vi at ingenting er gratis, noen må betale regningen. Mest alvorlig er likevel at gratis buss vil endre reisemønster og antall reisende, men ifølge TØI uten at det reduserer biltrafikken nevneverdig.

Antakelig vil gratis buss gi flest reisen-

de på akkurat de samme tidene som nå, altså i rushtrafikken. Men her er kapasiteten allerede sprengt. Det er ikke plass til flere ombord. Da må man sette inn flere busser og sjåfører, slik at kostnadsrammen sprekker, eller hele gratisprosjektet vil bli et gedigent «mageplask». Og om man øker tilbudet, er det da nok penger til andre gode tiltak?

Stavanger må gjerne gjøre billettene billigere utenom rushtidene. Da får man jevnere belastning over hele driftsdøgnet, kostnadene forblir stabile og vil kanskje til og gå litt ned, dersom det får folk til å flytte reisene fra rushtrafikken til billigere tidspunkter.

Buss ombord

Rogaland er et båt- og fergefylke. Båter og ferger koster mye, som følge av store investeringer, blant annet til elektrifisering. Kraftig økning av billettprisene førte til et fergeopprør langs kysten. Fergekostnader er ikke som buskostnader. Å sette inn en ekstrabuss koster lite, å sette inn en ekstraferge koster mye! Derfor er det ikke minst viktig at fergepassasjerene tar bussen om bord.

Buss er den billigste og mest fleksible kollektivtrafikken og billig sammenlignet med alternativene. Veier og vedlikehold er også dyrt, derfor er det ønskelig både fra et samfunnsøkonomisk og et grønt perspektiv at flest mulig reiser med buss og færrest mulig benytter privatbil.

Stabile rammer

Kollektivtrafikken er i dag i en utfordrende situasjon. Under pandemien ble folk av smittehensyn oppfordret til ikke å reise kollektivt. Endrede reisemønstre, som hjemmekontor og flere elbiler, førte til vesentlig lavere billettinn-

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

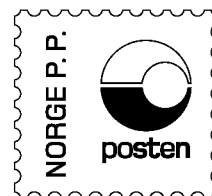


tekter. Inntektene er mange steder fortsatt lavere enn før pandemien, selv om det er store regionale forskjeller.

På samme tid har priser og renter steget mye. For kollektivtrafikken er særlig prisene på strøm og diesel samt renteøkninger utfordrende. Parallelt har altså inntektene blitt lavere mens kostnadene har skutt i været. Mye tyder på at mange fylkeskommuner vil mangle midler til å opprettholde dagens nivå. Dersom dette fører til at prisene blir enda høyere og/eller at tilbudet blir dårligere, kommer færre til å reise kollektivt. Dette er dessverre i ferd med å skje nå.

En suksesshistorie vi kan lære av, er Oslo fram til pandemien, der kollektivtrafikken fikk beholde inntektsøkningen fra passasjerveksten og kunne pløye denne tilbake i et stadig bedre tilbud. I over 30 år tok kollektivtrafikken på denne måten hele trafikkveksten sammen med sykkel og gange. Vi må finne tilbake til slike løsninger!

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

SI DET MED HÅRET

Håret plager meg. Det har vært et problem fra jeg var liten. Da jeg var ung vasket vi håret med fullgjødse. Det skulle bli langt og vokse fort. Det skulle bli så langt at foreldrene revnet av sinne. Da var det langt nok. Håret skulle også være høyt. Som forskaling til den høye sveisen ble det brukt brødsalker med helkorn og fiber. Det var det samme hvordan håret ble, bare det provoserte. Det var slutt på konfirmasjonsveisen, og skautet ble liggende igjen i fjøsgangen. Håret ble som et hodeplagg, herr Kvarbas.

Håret plager meg fortsatt. Nå er det andres hårsveis som plager meg. De roper høyt med håret sitt. Jeg blir helt ute av meg av all denne informasjonen. Jeg klarer ikke å ta innover meg alt.

Så Kvarbasen mener jeg ikke skal bry meg om andres hårpyrd.

Jeg kjenner passasjerene og kundene mine på hårsveisen. Olga fra Toten har blåst opp håret sitt med høytørka på låven før hun kommer på bussen. Blåskjæret skinner gjennom den frodige linåkeren og høystakan holder det hele oppe.

Jeg får ikke øynene min vekk fra hårsveisen til kundene mine, herr Kvarbas. Rosa på Ball har tjuvlånt barberhøvelen til bestefar og skrelt halve hodet. Hun representerer armeen til Biden på den ene siden og hæren til Putin på den andre. Det er ikke enkelt å forholde seg til slik informasjon.

Har du mistet både munn og mæle, kan du si det med hårsveisen. Du har vel forstått det, herr Kvarbas, at de som vil begrense ytringsfriheten til folk nekter dem å vise håret?

Så du forstår ikke hva folk vil si med hårsveisen sin?

Jeg skal også starte opp hårklipperen og kjøre noen runder rundt månen. Det skal bli en veg med sperrelinje, holdeplass og rumlefeld. På holdeplassen

«Rosa på Ball har tjuvlånt barberhøvelen til bestefar og skrelt halve hodet. Hun representerer armeen til Biden på den ene siden og hæren til Putin på den andre. Det er ikke enkelt å forholde seg til slik informasjon.»

skal det stå rutetider og trekkid.

Folk roper høyt med håret sitt. Angela i 70-åra har sovet som en jomfru hele natta. Hun våkner med midtskill og knute i nakken. Før hun kommer på bussen jobbet hun i tre kvarter for å få håret til å se rufsete ut. Det skal se ut som det gjorde etter en heit natt i tjueårsalderen, da ivrige hender hadde rufset i hårbunnen. Det skulle se ut som om hun hadde vært en tur i den syvende Himmel og landet i fritt fall. Slik skulle det se ut, herr Kvarbas.

Jeg blir forvirret av denne feilaktige informasjonen.

Det er enklere å forholde seg til Reima på Fabrikken, herr Kvarbas. Hun svinger seg på rampa, sentrifuge-tørker håret og fester jekkestroppen i nakken.

Livet blir enklere med skaut, turban eller caps fra Felleskjøpet.

Gladiola