

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

06/2022



ENTUSIASTISKE GODSSJÅFØRER

S 12


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



I EN FØRJULSTID DER DET ER
MYE Å BEKYMRE SEG FOR,
KAN DET VÆRE GODT FOR
SJELEFREDEN Å HOLDE FRAM
NOE HYGGE OG POSITIVT.
EN FIN DAG I SÅ MÅTE VAR
ÅPNINGEN AV BYBANENS LINJE 2
TIL FYLLINGSDALEN.

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.

FIN DAG I BERGEN

Nå forbindes gjerne Bybanen i Bergen med konflikt, politiske konflikter av slike dimensjoner at det tvinger byrådet til å gå av og stiller spørsmål ved selve byparlamentarismen. Men da handler det helst om spor over Bryggen.

Vi utelukker likevel ikke at også linje 2 har vært utsatt for sterke synspunkter, men velger å se bort fra det i denne omgang. Vi vil heller fortelle om søndag 20. november, den første dagen Bybanen åpnet sin nye trasé og inviterte alle til å prøvekjøre strekningen gratis.

Litt tilfeldig befant fru og jeg oss i Bergen denne vakre søndagen, og siden vi begge er engasjert i og har en romantisk historie rundt skinnegående kollektivtrafikk, var vi ikke tvil om at dette var et godt sted å tilbringe formiddagen. Det var på alle måter en fin dag.

Gjennomtenkt tilbud

Fyllingsdalen er en klassisk drabantby av syttitallstypen syd for Bergen sentrum, og er med sine drøyt tretti tusen innbyggere på størrelse med mange norske byer. Et problem har vært at Fyllingsdalen er bortgjemt bak Løvestakken, ett av Bergens sju fjell, så er også en teori at navnet Fyllingsdalen er avledet av det norrøne «fela», som visstnok betyr bortgjemt. Så kan man jo tenke seg betydningen av å nå kunne kjøre bybane i tunnel gjennom Løvestakken og være i sentrum på noen få minutter.

Et annet sterkt poeng er Bybanens tilkomst til Haukeland sykehus, med sine tretten tusen ansatte og nesten en million registrerte pasientmøter i året. Nå kan mange ta banen, og ikke minst avlaste det belastede vegnettet i området. For ikke å snakke om Haukeland stasjon, et kunstverk av topp tunnelbanestandard, dypt, dypt under bakken.

Rørende oppslutning

Aller finest var likevel å oppleve bergensernes oppslutning om nyvinningen. Her var stappfulle vogner med hornorkestre som spilte Knutsen & Ludvigsen og blide ungjenter som sang om Fyllingsdalen bravader på håndballbanen. Her var en armada av småbarnsforeldre med barnevogner og pensjonister med stokk og rullator. Tilgjengelig framkomstmiddel dette.

Som gammel trikkefører i Oslo gleder jeg meg ekstra over at Bybanen, som jo i realiteten er en trikk, overalt prioriteres på egen trasé. Dette er den eneste fornuftige måten å drifte sporvogn. Dermed også en gratulasjon til de dyktige og fornuftige bybaneførerene, som selvfølgelig er organisert i YTF.

Vi benytter samtidig anledningen til å ønske alle våre lesere, både i og utenfor Bergen, en velsignet jul og et framgangsrikt nytt år!

Arne



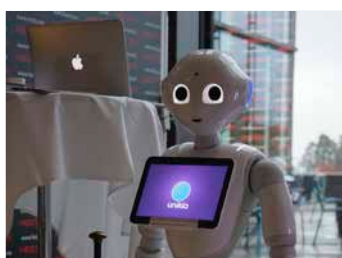
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Veiviser til fagbrev	4
Lær av Nordland	6
Frokostmøter Ruter	8
Logistikk diskuterer verden	10
Livlig i «Okka by»	12
Smått og stort	14
YTF-veteraner restaurerte veteranbuss	16
«Blir rart – må innrømme det!»	18
Automatisert HR-direktør?	21
Advokatene	24
Fraktrater til himmels!	26
Prinsesså	29
De mest vanvittige fortellinger	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 36



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

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

Trykk: Ålgård Offset
✉ post@a-o.no

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

Annonsealg:
Mona Svenning
☎ 400 13 909
✉ mona@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

VEIVISER TIL FAGBREV

ØNSKER DU Å TA FAGBREV, MEN HAR PROBLEMER MED Å «FÅ UT FINGEREN»? DA TILBYR YTF EN VEIVISER – EN ERFAREN KOLLEGA SOM HJELPER DEG PÅ VEI. YRKESTRAFIKK MØTTE DE FLESTE AV DISSE BRAVE VEIVISERNE PÅ EN SAMLING I NOVEMBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det finnes mange gode grunner til å ta fagbrev. En bussjåfør kan for eksempel tjene 27 000 kroner mer i året før overtid og andre tillegg regnes inn. Mange opplever at de lærer mye på veien og blir tryggere i yrket. En bransje der mange har fagbrev øker også statusen og anseelsen til de som jobber der.

Løfte bransjen!

Derfor har YTF satt i gang en kampanje for å øke andelen fagbrev i bransjen. Et hovedgrep har vært å lansere et gratis veiviserprogram for medlemmene som heter «i rute». Veiviserne består av dyktige og dedikerte tillitsvalgte som skal løse andre igjennom. Før kampanjen ble rullet ut i midten av november, deltok flertallet av denne drevne gjengen på en todagers samling.

- Skal vi løfte bransjen? JA! lød det fra forsamlingen, som understreket at de ikke måtte regnes som lærere, verken innen fag eller språk. Men en undersøkelse viser at kun en tredjedel av forbundets medlemmer har fagbrev, men at mange flere ville tatt fagbrevet om noen hjalp dem på veien. Derfor kan man nå på nettsidene til YTF melde seg på programmet «I Rute» og få tildelt en av de rundt 40 veiviserne som hjelper.

Humpete utdanningsvei

- Jeg kan ta meg av Svalbard også, for der har de kun en bussjåfør, fleiper regionleder Fred Nibe fra Nord. Det er ikke bare en spøk. Hjelperne består av erfarne tillitsvalgte fra hele landet som har vært gjennom hele kostebinderiet før, eller som selv er i ferd med å ta fagbrev.

Og hjelp kan være nyttig på en humpete utdanningsvei. Det er fylkeskommunene som administrerer ordningen med fagbrev, og praksisen varierer,

også når det gjelder hvor god informasjonen er og hvor lett det er å finne ut hvordan man skal gå fram. I tillegg til veiviserne, har YTF også laget en nettside – ytf.no/fagbrev der man enkelt finner ut av prosessene over hele landet. I tillegg tilbyr YTF inntil 10 500 kroner til dekning av utgifter i forbindelse med utdannelsen.

Stor interesse

- Kunnskap er makt, og fagbrevet gir stolthet og trygghet. I tillegg er pengene viktig for en sunnmøring, sier Stig Vinjevoll, avdelingsleder for YTFs avdeling 42, Søre Sunnmøre. Vinjevoll blir intervjuet til en av mange film-snutter som sendes ut som en del av kampanjen. Et filmteam var til stede under hele veivisersamlingen.

Etterpå dro alle hver til sitt, vel forberedt og kampanjen ble satt i gang i midten av november. Interessen var stor, bare i løpet av de første timene var hundrevis av besøkende innom ytf.no/fagbrev.

«En undersøkelse viser at kun en tredjedel av forbundets medlemmer har fagbrev, men at mange flere ville tatt fagbrevet om noen hjalp dem på veien»

Noe for deg?

Her fikk man blant annet opplysning om at man med 4-5 års arbeidserfaring kan være kvalifisert til fagbrev gjennom praksiskandidatordningen. Som godssjåfør er kravene skjerpet fra 2023, slik at du i tillegg må ha truckførerbevis og ADR-bevis som praksiskandidat, mens dette kravet for lærlinger først blir gjeldende fra 2025. Første mulighet til å melde seg opp til teoridelen hos fylkeskommunen er i andre del av januar.

Noe for deg? Absolutt! Kjør på!!



«Kunnskap er makt!» Stig Vinjevoll fra Søre Sunnmøre intervjues i forbindelse med fagbrevkampanjen.



«Vi veivisere skal være sparringspartnere og støttespillere, og hjelpe til med å finne info og viktige datoer på telefon eller fysiske samtaler», presiserte gjengen med drevne tillitsvalgte fra hele landet.

LÆR AV NORDLAND

«NORDLAND FYLKESKOMMUNE TAR OSS PÅ STØRSTE ALVOR NÅR DET GJELDER KOLLISJONSSIKRING I BUSS, OG LIGGER OGSÅ LANGT FREMME NÅR DET GJELDER DIALOG MED DE TILLITSVALGTE», FORTELLER YTFS REGIONLEDER I NORDLAND, SVEIN ROGER SKOGLUND. NÅ GJELDER DET Å FÅ DE ØVRIGE FYLKESKOMMUNENE TIL Å INNFØRE DET SAMME.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk har tidligere rapportert om Nordland fylkeskommunes forbilledlige innledning på YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet i buss som ble avholdt i Bodø i november i fjor. Vi har videre fortalt om hvordan fylkeskommunen siden har henvist til sikkerhetskonferansen i sine anbudsutlysninger, og at både passive og aktive sikkerhetskrav er innlemmet i det nye anbudet på Ytre Helgeland.

Nordland har dermed vist at de ligger i front når det gjelder sikkerheten til bussførerne. Men de går også foran på et annet område: Gjennom et dialogforum gjennomfører de systematisk dialog med de tillitsvalgte. Også her har mange andre fylkeskommuner noe å lære.

Positiv dialog

Et eksempel: De tillitsvalgte i YTF ønsket en diskusjon om sikkerhet med Nordland fylkeskommune, og ble innkalt etter kort tid. På møtet stilte fylkeskommunen med fylkesråd for transport og infrastruktur, Monika Sande og rådgiver for mobilitet Bjørnar Klausen. YTF stilte med regionleder Svein Roger Skoglund fra Glomfjord og avdelingslederne Laila Vang fra Sandnessjøen, Rune Pettersen fra Mo i Rana og Magnor Olsen fra Hamarøy.

Møtet startet med at Svein Roger presenterte skadeomfanget på en buss i Harstad etter et møte med en murvegg. Til tross for lav fart ble det store skader blant annet på A-stolpen og bæringen under sideruta. Han rapporterte også om en kollisjon mellom bil og buss på Mørkved i begynnelsen av november, der det også ble store ska-

der på bussen. Eksemplene ga grunnlag for en lang og god diskusjon. En rekke temaer var oppe til diskusjon, om krav til bussprodusentene, veivedlikehold, rutetider og spørsmålet om piggdekk.

- Alt i alt ble dette et hyggelig møte med mye positiv dialog, oppsummerer Rune Pettersen.

Variert praksis

Så langt det positive eksemplet Nordland. Dessverre er ikke samarbeidsklimaet like godt alle steder. Enkelte fylkeskommuner prioriterer førersikkerhet høyt, andre ikke. Noen arrangerer dialogkonferanser med de ansatte, andre ikke.

Dette ønsker YTF å gjøre noe med. Derfor ble det arrangert et internettmøte for alle regionlederne i forbundet i midten av oktober. Her ble blant

«Dessverre er ikke samarbeidsklimaet like godt alle steder. Enkelte fylkeskommuner prioriterer førersikkerhet høyt, andre ikke. Noen arrangerer dialogkonferanser med de ansatte, andre ikke»

annet diverse argumenter og en mal for skriftlig henvendelse til fylkeskommunene presentert. Yrkestrafikk vil følge opp status for dette arbeidet på nyåret.

Arbeidet fortsetter

Nordlendingene oppsummerte at de utelukkende hadde fått gode tilbakemeldinger fra deltakerne på den store konferansen om kollisjonssikkerhet. Denne må oppsummeres som en stor suksess som økte oppmerksomheten rundt kollisjonssikkerheten markant. Derfor planlegges en ny konferanse der man går bredere ut med tanke på deltakerne.

YTF har også en sikkerhetsgruppe som arbeider permanent med alle aspekter rundt sikkerheten til bussjåførene.

✉ redaksjonen@ytf.no



Skjerm bilde fra YTFs regionkonferanse om kollisjonssikkerhet i buss, avholdt 13. oktober.



YTFs nestleder Trude Valle takker Svein Øien Eggesvik fra Nordland fylkeskommune for sitt forpliktende innlegg på YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet i Bodø i november 2021.

DEJA VU HOS RUTER

RUTER INVITERTE TIL FROKOSTSEMINAR RUNDT EMNET «KAN SYSTEMATISK FORBEDRINGSARBEID KNYTTET TIL KJØRESTIL GI MÅLBARE GEVINSTER PÅ FLERE OMRÅDER?» - OG VI SATT IGJEN MED EN KLAR FØLELSE AV AT DETTE HADDE VI HØRT FØR. NÆRMERE BESTEMT FOR HELE 35 ÅR SIDEN.



Partene i arbeidslivet virket ganske enige på ruterfrokosten, fra venstre Tor-Olav Nævestad, TØI; Jofri Lunde, NHO Transport; Jim Klungnes, YTF og Roger Moum fra Fellesforbundet.

«Moralen er: Gjør sjåførene happy, så blir dette bra»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Transportøkonomisk institutt (TØI) skal på vegne av Ruter undersøke hvordan bedre kjørestil kan gi målbare gevinster på flere områder, som sirkulær økonomi, trafikksikkerhetskultur, kundetilfredshet, Nullvisjonen, klima og miljø. Et stikkord er trafikksikkerhetsstandarden ISO:39001, som Ruter har stilt som krav i nye kontrakter. Frokostseminaret markerte starten på undersøkelsen.

En hypotese er at systematisk forbedringsarbeid knyttet til kjørestil kan gi færre skader og ulykker, lavere utslipp, lavere dekkslitasje, lavere kostnader til vedlikehold, mer fornøyde passasjerer og sjåfører

ISO:39001

Bård-Henrik Sørensen fra Ruter fortalte om bakgrunnen for prosjektet, før Tor-Olav Nævestad fra TØI gikk gjennom hva annen forskning har sagt om temaet. Harald Schjølberg fra Scandinavian Certification gikk så gjennom hvordan systematisk

forbedringsarbeid knyttet til kjørestil kan forsterkes ved implementering av ISO:39001.

Partene i arbeidslivet var forbilledlig også invitert med korte innlegg, det vil si næringspolitisk sjef NHO Transport Jofri Lunde, forbundsleder Jim Klungnes i YTF og tariffansvarlig for buss i Fellesforbundet, Roger Moum. Et sentralt spørsmål var om det i det hele tatt er mulig for bussjåførene å kjøre «mykt» i en stressende hverdag?

Må brukes riktig

Jim understreket at nesten ingen var mot programmer for systematisk sikkerhetsarbeid forutsatt at de brukes riktig og er avtalt med tillitsvalgte. Noen opplever det som positivt, mens andre blir stresset ved tanken på at sjefen skal få innsyn i at man kanskje ikke kjører best mulig. Derfor er det viktig at slike systemer kun benyttes i opplæringsøyemed og ikke misbrukes til disiplinære forføyninger.

Han påpekte at bussjåførene er blant landets mest overvåkede yrkesgrupper, og refererte et konkret tilfelle der sjåførene riktignok oppnådde gode resultater når det gjaldt kjørestil, men at dette gikk utover pausene.

Forsiden på
Sporveisnytt fra
jan/feb 1988.
Deja vu?



Moralen er: Gjør sjåførene happy, så blir dette bra, avsluttet Jim.

35 år siden

Så til dette med deja vu: I januar 1988 gjorde jeg en reportasje til Sporveiens bedriftsblad Sporveisnytt med tittelen «Herrer med bart kjører mykt!» Artikkelen fortalte om hvordan flertallet av Sporveiens bussjåfører i 1987 hadde gått gjennom mykkjøringskurset RULLE.

Her ble det oppsummert at en myk kjørestil kunne føre til at «passasjerene opplever bedre reisekomfort; bussførernes arbeidsmiljø forbedres og stress og mas unngås; drivstofforbruket minskes og dermed også utslippet av forurensende avgasser og slitasjen på bussene blir mindre». Dette er vel argumenter til å kjenne igjen?

Sporveien gjorde et viktig pionerarbeid med å utvikle Rulle-kurset, blant annet med en egen video der komikeren Trond Kirkvaag illuderte henholdsvis «kul og avslappa» og «dødsstressa» bussjåfør. Sporveien hadde på den tida ikke en kommersiell fiber, noe som gjorde at andre fritt kunne kopiere kurset og selge pakker videre på markedet.

LOGISTIKK DISKUTERER VERDEN

BÅDE FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES OG FORHANDLINGSSJEF MARIUS TRÆLAND TOK OPP
INTERNASJONALE PROBLEMSTILLINGER I SINE INNLEDNINGER PÅ ET HISTORISK GODT BESØKT ÅRSMØTE I
YTFS REGION LOGISTIKK I SLUTTEN AV OKTOBER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Etter å ha oppsummert at YTF har styrket seg på alle områder, kom Jim inn på at også utfordringene vi møter har blitt større. Han tok opp hvordan uønskede og til dels uforutsigbare hendelser som ekstremvær og naturkatastrofer som følge av klima- og miljøproblemer, pandemier, krig og skjevere fordeling mellom rike og fattige må diskuteres og håndteres.

Situasjonen ute i verden er langt fra oppløftende. Han la fram statistikk som viste at utviklingen innen demokrati og menneskerettigheter går i gal retning. Mens det i 2005 ble registrert at 83 land hadde opplevd forbedringer og 52 forverringer, var tilsvarende tall

i 2019 henholdsvis 37 og 64. Verden opplever økende rivalisering og dårligere fungerende internasjonale institusjoner.

Stormfulle tider

Også i Norge øker utfordringene for eksempel når det gjelder prisstigning, inflasjon og renteøkning. Økt digitalisering og automatisering utgjør kombinert med en stadig eldre arbeidsstokk trender som kan oppfattes som truende også innen transportbransjen. Hvordan skal et relativt lite forbund som YTF best klare seg i denne stormen, ba Jim forsamlingen tenke over.

Jim trakk opp en gjenganger til ny vurdering: bør vi stå alene eller gå sammen med andre til et forbund med større kjøttvekt og ekstern innflytelse og bedre økonomi? Fordelene med å stå alene er på den annen side at man

da vil være et rent bransjeforbund som kan konsentrere oss om våre egne problemstillinger og ikke drukne i andre, at vi bestemmer i eget hus og at det er lettere å være synlig og tydelig. Jim ga ingen fasit.

EU trumfer Norge

Marius la vekt på at YTF har Norges beste advokater innen arbeidsrett og tar et stort antall rettssaker på vegne av medlemmene.

Likevel stammer mye av norsk lov fra Brüssel, slik er det bare under dagens EØS-regime. Forhandlingsjefen trakk fram et eksempel fra Sverige: Det latviske selskapet Laval fikk for noen år siden i oppdrag å pusse opp en skole i Vaxholm. En betingelse var at en kollektivavtale skulle avtales med svensk fagbevegelse, men Laval nektet dette. De insisterte på latviske betingelser.

«Hvordan skal et relativt lite forbund som YTF best klare seg i denne stormen, ba Jim forsamlingen tenke over»



Rekordstort oppmøte og herlig stemning på årsmøtet i YTFs godsregion.

Da blokkerte det svenske Byggningsarbeiderforbundet arbeidsplassen, og sørget for at ingenting kunne leveres, noe som var legalt etter svensk lovgivning. Men EU mente noe annet. Blokkaden var til hinder for EUs prinsipp om fri konkurranse.

Best besøkte

Gledelig var at logistikkårsmøtet, bestående av godssjåfører og terminalarbeidere, var det best besøkte i YTFs historie. Dette lover godt. Utfordringen er at kun om lag 15 prosent av norske godssjåfører er fagorganisert, om man kunne doble denne andelen vil det hjelpe enormt på hvor mye man kan få til av forbedringer.

(Se også portrettintervju med en av delegatene på årsmøtet, Lillian Hersvik på side 28.)



Regionleder Jan Arne Laberget takker Per Kristiansen og Ken Blomkvist for strålende innsats gjennom mange år. Foto: Jim Klungnes



Dette er det nye styret med vara i YTF Logistikk, fra høyre leder Jan Arne Laberget, Bjørn A Saur, Kenneth Langdalen, Willy A Korth, Tor Inge Tvergrov og Jan Inge Lind. Foran sitter Kristian Olsen Lid og Robin Schei. Foto: Jim Klungnes

LIVLIG I «OKKA BY»

SYNES DU ÅRSMØTER ER KJEDELIGE? DA ER DU IKKE MED I YTF AVDELING 613 ROGALAND. YRKESTRAFIKK VAR INVITERT MED TIL HØSTENS VAKRESTE EVENTYR I EGRSUND. DET VAR INGEN TUNG PLIKT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Godssjåfør Willy André Korth er ingen ordinær avdelingsleder. Han har vært avhengig av høreapparat fra han var ganske liten, noe som gjorde at han i oppveksten fikk mye juling. Han fikk tidlig også eneansvar for tre barn. Til sammen har livserfaringen gitt ham mye omsorg for folk som sliter.

Årsmøte avec

Willy er en sønn type som fungerer som olje i maskineriet. Så forstår han også at for å aktivisere folk i fagforeningen er det nødvendig å piffe opp møtene. Derfor avholdes dette årsmøtet i Berentsens Bryggerhus i Egersund, med påfølgende omvisning og ølsmaking.

På kvelden var alle deltakere invitert til julemiddag og påfølgende humorshow med den lokale standupkomikeren Rune Bjerga på ærverdige Grand Hotel, som påberoper å være Norges eldste hotell med drift tilbake til 1878, og der historien satt i veggene. Overnatting var inkludert for alle som trengte det.

Stormende jubel

Men altså først årsmøte, som ledes etter alle kunstens regler av nestleder Kolbjørn Olafsen. Verveansvarlig Tor Arne Korsmoe fra YTF sentralt, som var invitert for å innlede om YTFs pågående fagbrevkampanje, påpekte at det var sjelden vare å oppleve at forretningsorden blir så strengt ivaretatt, dere vet «valg av to til å undertegne protokollen». Styrevalget ble ikke bare foretatt ved akklamasjon, som det heter, men med stående applaus og stormende jubel.

Så var det tid for å hygge seg sammen for de rundt 30 påmeldte årsmøtedeltakerne. Nå er det fjerde generasjon Berentsen som brygger brus og øl i Egersund, der de også har begynt å produsere brennevin. Gjestene fikk blant annet smaksprøve på et knallsterkt juleøl, som viste seg å gå best sammen med en sjokoladebit.

Riktig oppskrift

Også YTFerne ser ut til å ha funnet en god oppskrift. I 2017 møtte kun fem stykker på årsmøte. Neste år gikk ferdien med danskebåten fra Stavanger til Hirtshals, da ble 17 stykker med. Etter koronarestriksjonene var de for første gang hos Berentsen i «Okka by», med

påfølgende happening på Sogndalstrand kulturhotell tre mil sydover. Der startet kvelden med en samling i det lokale fengselet som var gjort om til skjenkested.

Forresten er det ikke bare godssjåførene i Rogaland som kan glede seg over Willys joviale lederegenskaper. Avdeling 625, som organiserer 230 godssjåfører oppover Vestlandet fra Bergen til Ålesund, lå lenge brakk. Da verveansvarlig Korsmoe forsøkte å lokke folk til møte med pizza, dukket ingen opp. Nå har i en overgangsperiode Willy overtatt også denne avdelingen.

- Det tok meg fire timer å få på plass et styre, sier han beskjedent. – Målet er begge steder å bli flere, og så ønsker vi flere damer inn i styret. Vi har også etablert en klubb i Haugesund for å skape mer aktivitet.

Yrkestrafikks utsendte ble kjent med flere trivelig godssjåfører i løpet av besøket, og fikk grundig innføring i både veteranbiler og motorsykelklubber. Noe vi satte stor pris på.

✉ redaksjonen@ytf.no

«Styrevalget ble ikke bare foretatt ved akklamasjon, som det heter, men med stående applaus og stormende jubel»



Så var det julemat og humorshow på flotte Grand Hotel i Egersund.



Willy André Korth og Tor Arne Korsmoe trekker lotterigevinster.



Pizza er hovedretten på mange årsmøter.



Det nye styret i avdeling 613 ble valgt inn under stormende jubel.



Alt klart for årsmøte i avdeling 613.



Meget god stemning.



Alle styrekandidatene ble klappet inn med stor entusiasme.

HEDER OG TILLIT

VI ER INNE I ÅRSMØTETIDEN. MANGE AVDELINGER HAR SOM SKIKK Å INVITERE GJESTER FRA YTF SENTRALT. EN POPULÆR GJEST ER ORGANISASJONSSEKRETÆR HÅVARD GALTESTAD. HER ER NOEN AV HÅVARDS OPPSUMMERINGER I TEKST OG FOTO FRA BÅDE NORD OG SYD:

REGIONENE NORDLAND OG NORD

Det har blitt en tradisjon at Yrkestrafikkforbundets to regioner lengst nord i landet har felles fagdag. Årsmøtene har de hver for seg. Etter årsmøtene møttes de til felles middag. Lørdag 5. november møtte regionene i tradisjonens tro opp til sine gjøremål.

I år ble Kjellrun Mørk og undertegnede invitert. Det var hyggelig. Takk for invitasjonen. Kjellrun innledet om medlemsregisteret, og jeg om temaene endringer i BBA etter årets hovedoppgjør, ferieloven, fagbrev og litt om fagbrevkampanjen, som da var i anmarsj.

Under middagen ble Kjellrun takket for sin innsats og for god jobb i Yrkestrafikkforbundet. Dette fordi Kjellrun dessverre har varslet sin pensjonsavgang. (se også side 18). Hun ble hentet opp på podiet, og som fortjent gjort ære på.

Som fortjent, ble også Magnor Olsen gjort stas på. Magnor har etter mange år som leder i YTFs avdeling 47 Hamarøy og kasserer i region Nordland, takket for seg. Stor takk for innsatsen og for jobben som er gjort for medlemmer og for Yrkestrafikkforbundet, Magnor.



Nordland: Magnor Olsen har «alltid» vært selve hamarøyværingen, og blir her hedret av regionleder Svein Roger Skoglund.

AVDELING 34 NITTEDAL

Lørdag 26. november avholdt avdeling Nittedal sitt årsmøte. Det nye styret består av leder Musa Asani, nestleder Jan Inge Mathisen, kasserer Ion Lucian Ducu samt styremedlemmene Besar Merseli og Singh Jangjit.

Etter årsmøtet ble det informert og snakket om fagbrevkampanjen som Yrkestrafikkforbundet har startet. Det var flott å registrere at mange allerede har tatt fagbrevet, også flott at det var mange som ønsker å ta fagbrev. Avdelingen gjorde en vri fra middagsservering, og gikk denne gang for bowling.

AVDELING 36 ØSTFOLD

Fredag 25. november 2022 var det årsmøte i avdeling Østfold. Det nye styret ble følgende: Leder Madeleine Isabelle Haukås, nestleder Caroline Løkken, kasserer Jan Larsen, sekretær Espen Hult, styremedlemmer Ibrahim Hussein Suleiman Idris og Emanuel Jesus Martinez pluss varamedlem Jørn Billing. Som revisorer ble Chistian Bühler og Arnfin Arnesen valgt, mens Per Arne Øverås og Bjørn Østereng utgjør den nye valgkomiteen.

Avdelingen markerte trofaste medlemmer. Denne gangen sto fire medlemmer på tur til å få sine hederstegn, som er diplom og jakkemerke med antall år inngravert. Leder Madeleine Isabelle Haukås sto for utdelingen til følgende:

Johan Martin Skaarød, 50 års merket og følgende til 25-årsmerke: Emanuel Martinez, Per Arne Øverås, Ole Harald Mørk og Einar Johan Lislud. Sistnevnte var ikke til stede under utdelingen. Gratulerer med utmerkelsen og tusen takk.

Arnfin Arnesen takket for seg i styret etter mange år. Arnfin har vært leder i avdelingen og tillitsvalgt i mange år. Nå, etter flere år som kasserer, ønsket Arnfin å tre ut av styret og som tillitsvalgt. Riktig nok gir han seg ikke helt, han skal nå være revisor. Det rettes en stor takk for innsatsen og jobben som Arnfin har gjort for medlemmer og for Yrkestrafikkforbundet.



Østfold: Fire flotte jublanter, Emanuel Martinez, Per Arne Øverås, Ole Harald Mørk og Johan Martin Skaarød.

AVDELING 21 SALTEN

I tillegg til Håvards referater har vi også fått foto av jublanter fra avdeling 21 Salten, som ble hedret på årsmøte 19. november. Jubilantene er Artur Enok Pettersen med 50 staute år i YTF og nåværende avdelingsleder Tor Nikolai Pedersen med 25 år.



Salten: Bodø-området kan skilte med mange trofaste medlemmer. Her jublantene Artur Enok Pettersen og Tor Nikolai Pedersen.

UNGE PÅ KURS I DYREPARKEN

DET VAR ET FAGLIG OG SOSIALT VELLYKKA UNG-KURS SOM BLE ABHOLDT MED 16 DELTAKERE PÅ DYREPARKEN HOTELL I KRISTIANSAND 10. TIL 11. NOVEMBER.



Deltakerne på YTFs UNG-kurs fikk besøke selve Dyreparken i Kristiansand. Her mater Vårin Bornøy sjiraffen.

**Tekst og foto:
PETTER SOMMERVOLD**

Deltakerne hadde god spredning i både bransje, alder, kjønn og bosted. Vi hadde medlemmer fra Hammerfest i nord til Kristiansand i sør. Det var folk fra buss, gods, lager, anlegg, verksted, taxi og funksjonær. Noen var allerede tillitsvalgte, andre var lærlinger eller ordinære medlemmer.

Målet for kurset var å få de unge til å engasjere seg i lokalavdelingen eller på arbeidsplassen og kanskje ta på seg et tillitsverv på sikt. Ron Richard, som allerede har vært tillitsvalgt på Veøy Alnabru et par år, sa det på vei ut fra kurset: «Jeg ble valgt under pandemien og syns det til tider har vært litt

ensomt, men nå er jeg kjempemotivert og har lyst til å melde meg på Trinn-kursene til YTF!».

Kurset hadde innledninger fra forhandlingsjef Marius, rådgiver Synne Pernille Jakobsen, Håkon Hægeland fra Parat UNG, Per Kristian Larsen fra Gjensidige og avdelingsleder Michelle Nilsen fra YTFs avdeling 72 Sporveien.



Avdelingsleder Michelle Nilsen fra avd. 72 Sporveien innleder. Michelle er selv en av YTFs yngre og lovende tillitsvalgte.

YTF-VETERANER RESTAURERTE VETERANBUSS

PENSJONERTE SJÅFØRAR OG YTF-MEDLEMMER I AVDELING 1 HAUGESUND OG OMLAND, HAR I TRE ÅR ARBEIDD MED Å SETJA I STAND EIN SCANIA B 110 63 FRÅ 1975. I SLUTTEN AV OKTOBER VART BUSSEN GODKJENT AV STATENS VEGVESEN, OG FEKK TILDELT SITT OPPHAVLEGE REGISTRERINGSNUMMER, SC 31595.

Tekst og foto:
SVEIN ELLING AUSTBØ

Buss «femognitti», som han blir kalla sjåførane imellom, etter dei to siste siffera i nummeret, har tilhøyrt Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), som fram til rundt 2006 var det dominerande transportselskapet på sjø og land i området mellom Bergen og Haugesund.

Bussane hadde raud farge, og den som no er restaurert, vart tilfeldigvis oppdaga på ein gard i Skånevik i Sunnhordland. Bussen hadde då stått ute i det fri i litt over tjue år, og såg både furet og værbitte ut. Men trass i ei shabby framtoning, forbarma entusiastiske sjeler seg over den i si tid så velutstyrte bussen til HSD Bilane, avdeling Haugesund.

Etter ei lettare teknisk oppgradering på den lokale Scania-verkstden, vart

SC 31595 plassert i eit eigna lokale i Skjold i Vindafjord kommune, med tanke på istandsetjing.

Vindafjord veteranbusslag

Det praktiske restaureringsarbeidet er i hovudsak utført på dugnad, organisert gjennom Vindafjord veteranbusslag, med tidlegare sjåfør Torkel Kirketeig (78) som leiar. Han påpeikar at veteranbusslaget er avhengig av sponsorbidrag frå lokalt næringsliv og støttemedlemskap frå enkeltpersonar.

- Eg er overraska og oppglødd over velviljen frå små og store bedrifter i distriktet.

Både næringsdrivande og lokalbefolkninga generelt legg for dagen ei positiv innstilling til verksemda vår, og mange har synleggjort si interesse gjennom økonomisk støtte, seier Kirketeig, som er glad for kvar krone veteranbusslaget får til framtidig drift av SC 31595.

Han legg til at dei nevenyttige pensjonistane har gjort eit omfattande arbeid, ikkje minst når det gjeld interiøret.

- Bussen var praktisk talt ribba innvendig, og iblant tok eg til å lura på om det var mogleg å setja han i ordentleg stand, vedgår Kirketeig. Han gir honnør til prosjektansvarleg Kjell Inge Førland, som har trålt land og strand rundt etter sete og anna inventar, slik at istandsetjinga kunne gå sin gang, utan andre avbrot enn eit par koronapausar.

Bjarnes buss

Restaureringsarbeidet har dessutan vore ei særmerkt oppleving for den åttisjuårige Bjarne Vestre, mangeårig sjåfør og forbundsmedlem i meir enn seksti år. Vestre fekk nemleg SC 31595 som ny i 1975, til bruk i ruta mellom Haugesund og Odda. I seks år hadde han «femognitti» fast, og no har han vore aktiv i arbeidet med å få bussen på vegen igjen.

«Elles har Bjarne Vestres eitt år eldre bror, Ommund, også vore delaktig i arbeidet med å setja buss «femognitti» i stand. Han har hatt medlemskap i forbundet sidan 1955, og i tillegg vore lokallagsleiar i avdeling 1 i si tid»



Frå å vera heilt ribba innvendig, er seta komne på plass etter iherdig arbeid av tidlegare sjåførar og YTF-medlemmer.

Åttisjuåringen frå Skjold, men busett i Haugesund, sat forresten bak rattet på sin gamle Scania då NRK Rogaland tidleg i november laga eit fjernsyn-sinnslag om restaureringsprosjektet.

Elles har Bjarne Vestres eitt år eldre bror, Ommund, også vore delaktig i arbeidet med å setja buss «femognitti» i stand. Han har hatt medlemskap i forbundet sidan 1955, og i tillegg vore lokallagsleiar i avdeling 1 i si tid.

Forutan dei to brørne Vestre, har Svein Skjold og Jan Georg Tindeland delteke flittig i dugnaden, saman med prosjektleiarane Torkel Kirketeig og Kjell Inge Førland.

Kirketeig gir uttrykk for at dugnadsgjengen i Nord-Rogaland har grunn til å vera stolt av innsatsen sin.

- Tre års arbeid har framkalla eit resultat kvar og ein kan gleda seg over, og litet for å få bussen registrert har difor ikkje vore til fányttes, avsluttar han.



Pensjonert sjåfør Torkel Kirketeig er leiar for Vindafjord veteranbusslag, og har hatt ei sentral rolle under istandsetjinga av bussen.



Dugnadsgjengen i Nord-Rogaland har funne fram den raude løparen no når buss SC 31595 er blitt godkjent og registrert.

«FEMOGNITTI» PÅ FARTEN 1977

Fire minutt forseinka frå Ølen, men tapt tid skulle køyrast inn. Det viktige var å halda ruta, slik at losen på tredje seterad, kunne nå NSB-bussen på Flotmyr, og koma seg heim til Karmøy.

Farten auka effektivt og raskt; femti, seksti, sytti, åtti, og opptil åttifem gjennom Øvre Vats. Ein Scania B 110 var undervegs i kveldsmørkret, rutebussen frå Odda til Haugesund.

Tre minutt på halv ni forbi Knapphus, framleis etter den fastsette tida. Motoren knurra kvilelaust i Skjold, og vidare over Hodnafjellet til Våg, der ein gut følgde med når bussen kom. Klokka viste fjorten minutt på ni.

Turtalet og tempoet heldt seg høgt, like til endepunktet for turen. Åtte minutt over ni var klokka, og losen på tredje seterad, som hadde stige på i Odda, rakk bussavgangen til Skudeneshavn.

Svein Elling Austbø

«BLIR RART – MÅ INNØMMER DET!»

KJELLRUN MØRCH – DET GODE MENNESKET FRA VERRAN – HAR NÅDD PENSJONSALDER OG HAR SIN SISTE DAG SOM FORHANDLINGSSEKRETÆR I YTFS ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING 16. DESEMBER. DET BLIR RART FOR HENNE. OG IKKE MINST RART FOR OSS SOM BLIR IGJEN.



Tekst: ARNE DANIELSEN
Foto: YTF

- Jeg gleder meg til å kunne disponere dagene sjøl, men kommer til å savne gjengen. YTF har artige medlemmer og tillitsvalgte, virkelig en masse koselige folk, poengterer Kjellrun.

Solid livserfaring

Telefonen ringer på kontoret hennes i Lakkegata. Hun må ta den. Det er et fortvilt medlem, som står i en konflikt og har det vondt. Vet ikke sine egne råd. Men Kjellrun har råd. Hun viser medfølelse og forståelse, får roet vedkommende ned før hun tilbyr det tunge skytset: En avtale med advokat Marius Træland.

Vi tipper at ikke rent få medlemmer har opplevd henne som et fast støttepunkt i tilværelsen, et medmenneske med solid arbeids- og livserfaring å øse av.

«Hva har jeg søkt på?»

- Etter skolegang i Steinkjer, jobbet jeg først i en videobutikk i Trøndelag. På midten av nittitallet flyttet jeg sørover og ble først butikksjef hos Bodyshop på Vinterbro. I noen år bodde jeg også i Sandefjord, der jeg arbeidet på kontoret hos en blikkenslager og hos en gullsmed, før jeg endte opp som butikksjef hos Gullåren i Asker. Fikk opplæring innen sølv og gull, men selv om det var mye gull, vanket det lite lønn, til tross for mye slitsomt kveldsarbeid.

«Jeg gleder meg til å kunne disponere dagene sjøl, men kommer til å savne gjengen», sier Kjellrun Mørch, som går av med pensjon.

«Vi tipper at ikke rent få medlemmer har opplevd henne som et fast støttepunkt i tilværelsen, et medmenneske med solid arbeids- og livserfaring å øse av»

Derfor var det ingen tung vei å begynne på dagtid i YTF. Der var hun på plass for fjorten år siden, altså i 2008. I intervjuet stilte forbundet mannssterkt, med et par forbundsledere, sentrale tillitsvalgte og toppfolk fra administrasjonen.

«Hva er det jeg har søkt på?» tenkte Kjellrun da hun ble veiet av alle disse toppene, som altså fant ut at hun var den rette kandidaten. Siden har hun altså vært her, det har neppe noen angret på.

Nærkontakt med NHO

- Det første halvåret drev jeg kun med medlemsservice, så fikk jeg oppgaven som forhandlingssekretær. Daværende forhandlingssjef Henrik Dahle lærte

meg opp. Det var mye å sette seg inn i: Fellesordningen. Tariff. OU-midler. Jeg ble også sendt til Borgny Helnes i NHO Transport som også var en framifrå læremester.

Nå er det Kjellruns tur til å være læremester. Hun skal sette etterfølgeren inn i alle sine gjøremål, som for eksempel registrere medlemmer, kreve tariffavtaler og lage streikelister. Litt artig at den nye «Kjellrun» - som heter Liane Thomasson – kommer fra NHO, der hun har vært konsulent innen medlemsservice og altså slett ikke er blank på området.

Nok å drive med

- Egentlig skulle jeg gått av i mars, forteller Kjellrun, - men da var det jo ta-

riffoppgjør, og det måtte jeg jo ha med meg. Neste år er det bare et kjedelig mellomoppgjør, så nå er tida inne til å si farvel. Jeg skal nok få dagen til å gå. Jeg skal strikke, være sammen med barnebarn og drikke kaffe med kjente. Dessuten er jeg ram til å pusse opp.

Helt slipp på YTF vil hun likevel ikke gi. En av oppgavene hennes har vært å stå til tjeneste for styret i pensjonistforeningen. Nå går hun inn som vanlig medlem i den samme foreningen. Det blir ikke gærent.

✉ redaksjonen@ytf.no



Vil det ikke være enklere å forholde seg til en HR-robot oppdatert med alt som er av gjeldende lover og avtaler, enn en middelmådig sjef som ikke har fulgt med i timen og forsøker å gjennomføre egne autokratiske prinsipper om styringsrett?

AUTOMATISERT HR-DIREKTØR?

VI HAR ET FORSLAG SOM LØSER DET MESTE, RENE KINDEREGGET: DET GIR SJÅFØRER EN LETTERE OG MER FRISTENDE ARBEIDSDAG, BEDRE OG MER JORDNÆRE LEDERE SOM VET HVA DET HELE HANDLER OM, PRESISJON I PERSONALBEHANDLINGEN SAMT KUTT I DET ULNE, GRÅ BYRÅKRATIET SOM LIGGER SOM ET LAVT SKYDEKKE OVER BRANSJE OG FEDRELAND.



Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

For mer enn 35 år siden bestemte den skribenten, som den gang arbeidet som sporvognsfører, seg for at det var på tide å ta mer utdanning. På kveldstid, ved siden av jobben, begynte jeg på et toårig deltidsstudium på BI, noe som til slutt ga meg rett til å smykke meg med tittelen Bedriftsøkonom. Det var en nyttig allmennutdanning, selv om jeg ikke kunne skryte på meg å være særlig til økonom.

Nok om det, ett av fagene het «organisasjon og ledelse», om jeg ikke husker feil. Og mitt første klare inntrykk etter å ha skummet pensum, var at nivået lå langt under nivået vi tillitsvalgte hadde tilegnet oss gjennom fagbevegelsen. Jeg må innrømme at jeg ble overrasket, for på den tida hadde jeg en viss respekt for det som ble titulert

«Høyskole». Likevel satt jeg igjen med følelsen av at på dette området burde jeg heller vært lærer enn elev.

Brevkurs i ledelse?

Muligens skyldtes det hybris. Eller kanskje nivået virkelig var slik for 35 år siden. Uansett, i ettertiden har det strømmet på med ulike bachelor- og mastergrader innen faget «ledelse». BI reklamerer med en grunnutdanning som «utvikler din lederkompetanse på kort tid» og gir nyttige ledelsesverktøy «som du kan ta i bruk med en gang».

Vi er i utgangspunktet sterk tilhenger av utdanning. Men blir man nødvendigvis en bedre leder av å gå på BI? En motforestilling: Hvilke kvalifikasjoner er de viktigste for å bli en god fotballtrener - jo, kunnskap om fotball og evnen til å bygge sterke lag. Overført til bussbransjen betyr det at tilsvarende kriterier for å bli en god leder er å ha kjennskap til bussdrift og til å håndtere sjåfører og andre ansatte som

et team. Lærer man dette på BI? Nei. Hvor lærer man slikt? Jo, i fagbevegelsen! Ha dette i mente når du leser videre.

HRs utfordringer

Et fag som selv skryter av å ha tatt store steg mot å bli mer profesjonelt, er HR. «I møte med vidtrekkende endringer i arbeidslivet har HR-faget vært i rask utvikling de siste årene», sier Aud Brouwer, Head of Product Strategy (!) i HR-selskapet Simployer. Hun peker på innføringen av EUs nye personvernregler GDPR i 2018 som en utløsende faktor for profesjonaliseringen av HR. Tidligere ble personaldata for det meste håndtert på lønnskontoet.

Så finnes det mange flere ytre faktorer som påvirker HR-faget: Hjemmekontor og hybridkontor i kjølvannet av pandemien, bærekraftmålene fra FN, samt nye krav til mangfold, inkludering og likestilling. Forberedelser må

«En amerikansk workshop har kommet fram til at 21 nye stillinger vil oppstå innen HR i løpet av dette tiåret, med fantasifulle stillingsbetegnelser som University4Life Coordinator, Distraction Prevention Coach, Genetic Diversity Officer og Virtual Reality Immersion Counselor!»



gjøres til å ta imot en ny generasjon arbeidstakere, såkalte «zoomers» på 25 år eller yngre, mens etterkrigsgenerasjonen «boomers» er på vei ut.

Fantasifullt byråkrati

Vi har tidligere skrevet om hvordan selve HR-begrepet er amerikansk, og en amerikansk workshop har kommet fram til at 21 nye stillinger vil oppstå innen HR i løpet av dette tiåret, med fantasifulle stillingsbetegnelser som *University4Life Coordinator*, *Distraction Prevention Coach*, *Genetic Diversity Officer* og *Virtual Reality Immersion Counselor*! Her legges åpenbart opp til et sterkt økende HR-byråkrati.

Samtidig understrekes behovet for å finne verktøy og teknologi som gjør at HR slipper å gjøre de manuelle administrative oppgavene, det vil si å fjerne de «lavere» funksjonærstillingene. Til å foreta oppgavene deres finnes allerede på markedet en hærskare databaserte HR-systemer, bestående

av en rekke moduler som kan kobles sammen etter behov.

Stikkord for slike systemmoduler kan være: masterdata med portal, leder-rapporteringsverktøy, personalarkiv, medarbeiderutvikling, E-læring, fraværsregistrering, reise og utleggsmodul, rekruttering, pre-/onboarding (nyttale som betyr velkomst til nye medarbeidere) og selvfølgelig: et system som tar tempen på organisasjonen!

Automatiser sjefen!

Noen som kjenner igjen trenden fra transportbransjen? Sjåfører og andre på grunnplanet skal rasjonaliseres eller automatiseres, og så får vi i stedet et økende sjikt «ledere» i andre enden med uklare oppgaver og fantasifulle stillingsbenevnelser.

Må det være sånn? Er denne utviklingen å regne som en naturlov? Åpenbart ikke. Vi er selvfølgelig tilhengere

av å automatisere og forenkle tunge materielle oppgaver, og vil i den forbindelse komme med et mer radikalt forslag: Hva med å automatisere hele HR-funksjonen – helt opp til direktøren?

For oss ansatte vil det i mange – kanskje i de fleste tilfellene – være enklere å forholde seg til et datasystem oppdatert med alt som er av gjeldende lover og avtaler, enn en middelmådig sjef som ikke har fulgt med i timen og forsøker å gjennomføre egne autokratiske prinsipper om styringsrett?

Nye kombitjenester

Så skal vi ikke benekte at det er behov for ledere. Og her har vi også et forslag: Kombitjenester! Da bussbransjen på åtti- og nittitallet snudde hver stein for å finne tiltak som kunne gjøre bedriftene konkurransedyktige, kom ideen om kombitjenester opp, altså kombinere busskjøring med annet type arbeid. Ikke minst ville

«Hva med å kombinere sjåføyrket med lederfunksjoner? Vi har stor tro på at en bussjåfør kan bli en ideell «University4life Coordinator» - hva nå dette enn måtte bety»

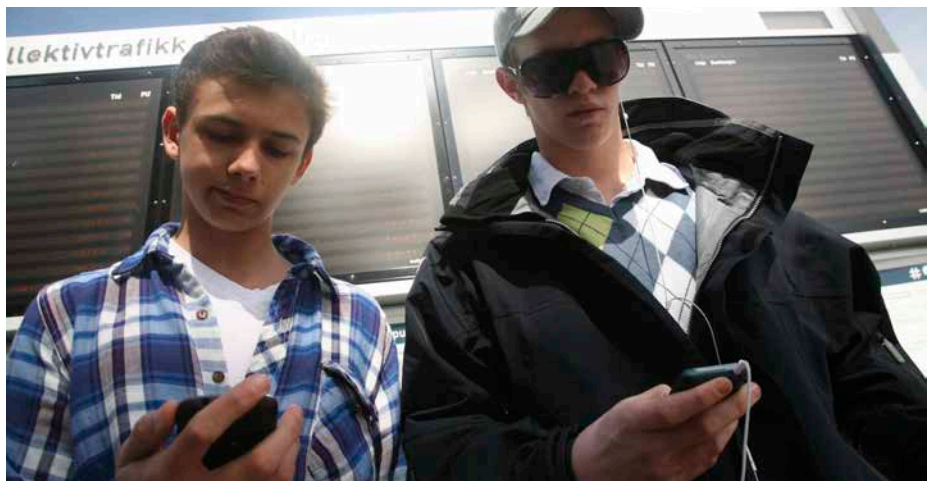
en slik ordning fjerne delte skift, som de fleste sjåfører betrakter som en forbannelse.

Nå var ikke tankegangen særlig offensiv den gangen, man snakket om å kombinere kjøringen med for eksempel vognvasking eller lettere verksted-tjenester, noe som også har vært praktisert rundt omkring i landets selskaper. Men hva med å kombinere sjåføyrket med lederfunksjoner?

Vi har stor tro på at en bussjåfør kan bli en ideell «University4life Coordinator» - hva nå dette enn måtte bety. Om sjåføren mangler mastergrad fra BI, har vedkommende nemlig andre kvalifikasjoner: operativ gjennomføringskraft fra bransjen og kjennskap til arbeidskameratene. Simalabim så har man en leder med skoa på og som vet hvor den trykker! Dette i motsetning til hva vi ser i mange selskaper som i dag rekrutterer ledere rett fra skolebenken.



Man kan si hva man vil om førerløse lastebiler, men estetiske er de! (Ironi). Fra høstens tungbilmesse i Hannover.



Alt blir mer og mer digitalt i våre dager. Hvorfor da ikke digitale sjefer? Tenker bedriftene vil spare mye på lønnsbudsjettet.

HVA MED RESTFERIEN?

SKAL DU TA UT RESTFERIEN DIN I DESEMBER?

- SÅ MANGE FERIEDAGER HAR DU KRAV PÅ:

De fleste av oss avviklet hovedferien tidligere i år, men mange sparer «restferien» til desember. Det kan være vanskelig å tolke ferielovens bestemmelser om feriefritidens lengde, og vi får ofte inn spørsmål om hvor mange arbeidsdager man faktisk kan ta fri. Det er derfor nyttig med en gjennomgang av arbeidstakers rettigheter til feriefritid.

Retten til feriefritid

Alle arbeidstakere har rett til feriefritid. Ferieloven fastsetter at arbeidstakers feriefritid i utgangspunktet skal være 25 virkedager i løpet av et år. For mange arbeidstakere følger det imidlertid av tariffavtale at man har rett på 30 virkedager feriefritid. Arbeidstakere over 60 år har i tillegg rett på én ekstra ferieuke per år.

Retten til feriefritid gjelder uavhengig av om du har opptjent feriepenger. Dersom du ikke har feriepengeopptjening fra i fjor, vil du imidlertid ikke få kompenserte inntekt for lønn som bortfaller når feriefritiden avvikles.

Dersom du begynte i nytt arbeid etter 30. september i år, vil du kun ha rett på 6 virkedager feriefritid dette året.

Om du begynte før 30. september i år har du rett på full feriefritid, men kun dersom dette ikke allerede er avviklet hos tidligere arbeidsgiver.

Ferielovens «virkedager»

I ferieloven fastsettes altså feriefritiden i antall «virkedager». Dette kan virke villedende når du skal beregne ferien din i praksis. At man som arbeidstaker har rett på 25 virkedager feriefritid betyr nemlig ikke at man har rett på fri 25 arbeidsdager.

Det følger av ferieloven at virkedager er alle dager som ikke er søndager eller lovbestemte høytidsdager. En vanlig uke består derfor av 6 virkedager. Dersom du tar én uke ferie innebærer dette derfor at du har 6 virkedager feriefritid selv om du for eksempel kun ville vært på jobb i 5 av dagene. Om du har rett til 25 virkedager feriefritid betyr det altså i praksis at du har rett til å avvikle fire hele uker og én dag ferie, uavhengig av hvor mange arbeidsdager du faktisk ville hatt i løpet av denne perioden.

Hvordan beregne?

Hvordan beregne hvor mange enkelt-dager du har til gode? Dersom du har

avviklet hovedferie på tre uker (18 virkedager) kan du kreve at restferien (7 virkedager) tas ut samlet. Du vil da få én hel uke pluss én dag ferie. For mange arbeidstakere kan det imidlertid være praktisk å dele opp restferien i enkeltstående dager. Dette har du ikke krav på etter loven, men det kan avtales med arbeidsgiver. Det er til syvende og sist arbeidsgiver som har rett til å fastsette når du skal avvikle feriefritiden din.

Det skal ikke ha noen betydning for antall feriedager om ferien deles opp eller tas samlet. Antallet enkelt-dager du kan ta ut vil derfor avhenge av hvor mange arbeidsdager du normalt jobber i en uke. En ferieuke (6 virkedager) vil kunne deles opp, og tas ut som 5 enkeltstående dager for en arbeidstaker med 5 dagers uke. På samme måte vil ferieuken tilsvare 3 enkelt-dager for en arbeidstaker med 3 dagers uker.

Dersom du jobber i en turnusordning med varierende antall arbeidsdager i uken, har du rett på så mange enkelt-dager feriefritid som ditt gjennomsnittlige antall arbeidsdager i løpet av en uke.

«Det følger av ferieloven at virkedager er alle dager som ikke er søndager eller lovbestemte høytidsdager. En vanlig uke består derfor av 6 virkedager»

Helligdager

Helligdager er ikke virkedager. Som nevnt, regnes høytids- og helligdager ikke som «virkedager». Dersom du har fått ferie hele romjulen, vil derfor ikke 1. og 2. juledag regnes med i antall brukte feriedager. Det samme gjelder for 1. nyttårsdag.

Dersom du har spørsmål om dine ferierettigheter, kan du sende en e-post til arbeidsliv@ytf.no.



Kanskje du har tilstrekkelig med feriedager til å ta en tur sydover? Her fra Santorini.
Foto: Arne Danielsen

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

MARIUS TRÆLAND

Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat



ANNIKEN AUNE

Advokat-
fullmektig



JEANNETTE KVAMME

Advokat-
fullmektig



NORA ARNKVÆRN

Juridisk rådgiver



SIRI DANNEVIG

Advokat-
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

VEITRANSPORT I EUROPA: FRAKTRATER TIL HIMMELS!

SJÅFØRMANGEL, DIESELPRISER OG TØRKE HAR TIL SAMMEN PRESSET DE GJENNOMSNIITTLIGE EUROPEISKE FRAKTRATENE OPP TIL DET HØYESTE NIVÅET NOENSINNE, TIL TROSS FOR LAVERE FORBRUK. DEN ØKONOMISKE KRISA KAN IMIDLERTID FÅ VOLUMENE TIL Å FALLE OG PRISENE TIL Å FLATE UT IGJEN, MELDER VERDENS VEITRANSPORTORGANISASJON IRU.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Spotratene rapporteres nå til å ligge 12,9 prosent over kontraktene i Europa, noe som karakteriseres som «all time high». En spotrate er en avtalt oppgjørskurs for en vare på spotdato, vanligvis to virkedager etter handelen. En av de største forskjellene finner vi mellom Tyskland og Polen, der spotratene nå er hele 23,2 prosent dyrere enn en kontrakt mellom Duisburg og Warszawa.

Galopperende sjåførmangel

Sjåførmangelen i Europa forventes å øke fram til slutten av året, med en estimert økning på 40 prosent i ledige lastebilsjåførstillinger. Mangelen forventes å bli langt verre fram mot 2026, for eksempel hele sju ganger så ille i Frankrike. Selv om inflasjon fører til svekket etterspørsel og forbruk, noe som igjen vil svekke transportbehovet

og fraktratene, snur ikke dette trenden med stor mangel på arbeidskraft.

En kanskje mindre påaktet faktor er den voldsomme tørken i store deler av Europa, der noen områder i Spania har opplevd sin tørreste sommer på mer enn 1200 år. Der druene vanligvis høstes i midten av september, ble mange tvunget til å begynne i august, noe som førte til tidligere etterspørsel av veifrakt. Tørken i Europa førte også til at lastekapasiteten på elvene ble redusert over hele kontinentet, noe som igjen presset mer av transporten over fra båt til vei.

Krisa bremser produksjonen

Dieselskostnadene utgjør vanligvis en tredjedel av totale transportkostnader, men spås nå å kunne øke til femti prosent. Økende energikostnader og usikkerhet når det gjelder energiforsyning skaper også vansker for tysk industri. Dette kan imidlertid medføre mindre veifrakt i og med at produksjonen av industriprodukter synker.

Krisa i europeisk økonomi kan altså føre til reduserte godsmengder på vei. I Storbritannia har strømprisene nådd vanvittige høyder, med en økning på 64,2 prosent bare i august. Storbritannia går inn i vinteren med den mest usikre situasjonen for energiforsyning i Europa. Selv om effektene er usikre, vil dette kunne medføre avbrudd i produksjonen og mulig mindre behov for godstransport.

Grundig overvåking

Trendbeskrivelsene er basert på undersøkelser fra *European Road Freight Rate Benchmark* som er utformet for å gi bedre oversikt over utviklingen av fraktrater i Europa, av *Transport intelligence* som er verdens ledende kilde til markedsinformasjon for logistikk og veifraktindustrien og *Upplly*, en teknologiplattform som sammenlikner vei, sjø og luftfraktrater. Alt sammenstilt av *IRU*, verdens veitransportorganisasjon som representerer mer enn 3,5 millioner transportselskaper.

«Sjåførmangelen i Europa forventes å øke fram til slutten av året, med en estimert økning på 40 prosent i ledige lastebilsjåførstillinger»



Europa har mye å slite med for tida. Her demonstrerende italienske godssjåfører foran EU-parlamentet i Strasbourg.

ANNONSE



YS Innbo til medlemspris

YS Innbo er en av markedets beste innboforsikringer, og som medlem i et YS-forbund får du forsikringen til en ekstra god pris.

Svært høy kundetilfredshet

Undersøkelser viser at medlemmene våre er veldig fornøyde med hvilke skader forsikringen dekker, kundebehandlingen og oppgjørstid når skaden først skjer.

Les mer og se alle fordelene dine på gjensidige.no/YS





«...men jeg er en lastebilsjåfør og kan ikke noe for det»

PRINSESSÅ

Hun har skiltet med «Prinsesså» godt synlig i frontruta på lastebilen Lillian Hersvik kjører. Å-en vitner om oppveksten i Egersund. Og ja, for en bransje som sliter med rekrutteringen, må en tjueåtteårig kvinnelig sjåfør absolutt æres som ei prinsesse.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
PRIVAT

Det skjedde i de dager at lastebilfabrikantene lagde kalendre med fotografier der lettkledde unge piker poserte foran doninger skinnende av krom. Sjåførene var alle menn, det var ingen av kalenderpikene. De var såkalte «pinups», for de av leserne som er gamle nok til å huske uttrykket.

Lillian Hersvik har også vært kalenderpike, for Volvo Trucks. Men med to viktige forskjeller fra tidligere tiders tradisjoner: Hun er selv lastebil-sjåfør, og slett ingen pinup. Heller ikke var hun lettkledd, men hadde på seg en hettegenser med følgende tekst på ryggen: «Jeg hater å være sexy, men jeg er en lastebilsjåfør og kan ikke noe for det.»

Prinsesser og prinsesser

Flere prinsesser finnes bak rattet, som hu i «Lange flate ballær 3»: «Du ligner på hu prinsessa.» «Hu kjører vel faen ikke semitrailer hu vel.» Sannheten er imidlertid at også Märtha Louise faktisk har lappen på tungbil, og dette må regnes som en av hennes bedre roller.

De prinsessene vi feirer i dag, er likevel mer typ Lillian Hersvik!

Vi treffer Lillian som deltaker på YTFs årlige logistikkårsmøte for gods-sjåfører og terminalarbeidere, som var bedre besøkt enn noen gang, med hele tretti deltakere. Noe alle gledet seg over var at hele fire kvinner hadde tatt veien til årsmøtet. Her var det bare å sette kryss i taket!

I disse tider, der Europa skriker etter yrkessjåfører, det mangler visstnok en halv million, og mange av de som fortsatt finnes er godt voksne menn, er det befriende å se at det fortsatt foregår en viss rekruttering. Blant unge. Og blant kvinner.

Fars viktige rolle

Lillian er ei vanlig norsk småbyjente fra Egersund, kalt «okka by». Okka er gammelnorsk for «vår», ordet lever fortsatt i beste velgående på Island: «okkar heimur». Egersund kalles i alle fall for en sørlandsby på Vestlandet, med trehus blant holmer og skjær, og ble en gang kåret til Norges vakreste småby.

- Jeg sleit lenge med å finne ut hva jeg hadde lyst til å bli. Alle jentene i byen begynte på helsefag, så det gjorde også

jeg. Dermed ble det eldreomsorg og arbeid i barnehage, men det jeg egentlig drømte om var å bli maskinfører. Det så nemlig så utrolig gøy ut å kjøre gravemaskin, ler Lillian.

Så motivert var hun at hun flyttet hjemmefra til Os utenfor Bergen for å utdanne seg som yrkessjåfør. Her traff hun flere jenter i samme ærend.

- Det var en kjekk utdanning og ei kjekk tid. Valget var nok litt tilfeldig, men jeg fikk støtte fra familien. Far hadde selv kjørt lastebil og det var han som inspirerte meg. Som lita jente var det kjekt å være med ham på jobb. Også lillebroren min har blitt påvirket, han har valgt å bli storbil-mekaniker.

Her skal det nevnes at det faktisk er påfallende mange kvinnelige sjåfører som oppgir det samme, at de ble inspirert av en sjåførpappa.

Forventes i overkant

Hun gikk aldri i læra, men begynte rett i jobb som yrkessjåfør.

- Jeg var 21 år, tok eksamen og kjørte opp til tungbil-lappen. Det var ganske enkelt. Fagbrevet tok jeg først seks år seinere, i april i år.



«Å kjøre stor bil er et flott yrke. Jeg har kjørt en del langtransport, og selv om veiene ofte er dårlige finnes mange fine plasser»



Å bli lastebilsjåfør var egentlig noe hun tidligere ikke hadde tenkt på, det virket altfor skummelt, især på vinterføre. Dessverre fikk hun også oppleve en frontkollisjon med dødelig utgang.

- Føreren av personbilen som traff meg mistet livet. Jeg har tenkt mye over om det var noe jeg kunne gjort annerledes, men har ikke kommet på noe, for det var han som kom over på min side av veien. Heldigvis var det heller ingen som skyldte på meg, men jeg fikk i stedet støtte av gode kolleger. Noe jeg er glad for, for jeg synes det ofte forventes i overkant av en yrkesjåfør, at politi og vegvesen virker å ha nulltoleranse for feil.

Flott og krevende

Vi kjenner flere som har sluttet å kjøre etter å ha vært involvert i en dødsulykke, men Lillian lot seg ikke skremme.

- Å kjøre stor bil er et flott yrke. Jeg har kjørt en del langtransport, og selv om veiene ofte er dårlige finnes mange fine plasser. En periode kjørte jeg fast fra Trondheim til Stavanger, innimellom også nedover kysten i Møre og Romsdal. Der var det fint å kjøre, i hvert fall om sommeren. Å få se dette nydelige landet i en fantastisk bil med en kjempegod utsikt, er det aller beste med denne jobben.

Så legger hun ikke skjul på at arbei-

det også kan være krevende, med utfordringer både med plasseringer, håndtering av lass, plasser og veier. Samtidig er det slike ting som gjør arbeidsdagene så allsidige og spennende. Vinterføret kan imidlertid være skummelt, med veivedlikehold under enhver kritikk og uerfarne kolleger fra land der det aldri har snødd.

Organisering avgjørende

Hun har forståelse for at yrket per i dag ikke nødvendigvis framstår som like attraktivt for alle.

- Arbeidet kan være tungt og gå på helsa løs. Dessuten må vi kjøre til alle tider på døgnet, noe som ikke er direkte familievennlig. Mange sjåfører er ikke nødvendigvis redd for sin egen sikkerhet, men føler stort ansvar for alle andre i trafikken. Toaksla trekkvogner dobler sjansen for frontkollisjon på vinterføre, men tillates likevel for å få «like konkurranseforhold» innen EU. Konkurransen på markedet internasjonalt er i det hele tatt krevende, der sosial dumping som kjent er utbredt.

Godssjåføryrket har altså sine åpenbare utfordringer. Det finnes tre løsninger: Organisering, organisering og organisering. Likevel er de færreste sjåførene organisert, kun femten prosent. Åttifem prosent er ennå ikke med i noen fagforening. Blant bussførerne er forholdet omvendt, og

arbeidsforholdene tilsvarende bedre. Også Lillian brukte tid på å forstå poenget.

- Lenge tenkte også jeg at fagorganisering blant godssjåfører var bare tull. Siden vi var så få hadde vi ingenting vi skulle ha sagt. Et kroneksempel var antall døgnhvileplasser, hvor dårlig tilgang vi har til dusj og toalett. Hvorfor arbeidet ikke fagforeningene for å få flere døgnhvileplasser, tenkte jeg. Men da jeg for tre år siden fikk jobb i Ørland Transport, kom jeg i kontakt med YTF, ble med på en Danmarks-tur etter et årsmøte og fikk forståelsen for at årsaken til at vi ikke kommer noen vei nettopp er at fagforeningene er så små.

Ikke bare vill vest

Hvorfor er mange lastebilsjåfører så lunkne til fagforeningsmedlemskap? Flere forklaringer finnes. Noen påstår at det finnes altfor mange «cowboyer» i bransjen, det vil si folk som fortsatt forsøker fortsatt å leve opp til de amerikanske vill vest-idealene om de frie og uavhengige filmopprørerne av typen «Rubber Duck» og «The Bandit».

Lillian er heller ikke upåvirket av denne kulturen, i hvert fall har hun tatoveret et western-motiv nedover hele høyre arm. Hun må innrømme at hun også lytter til countrymusikk, men understreker at hun også dyrker andre sjangre.

«Mange sjåførar er ikke nødvendigvis redd for sin egen sikkerhet, men føler stort ansvar for alle andre i trafikken»

Ingenting galt med vill vest, men de fleste har innsett at livet ikke kun består av vill vest. Lillian lar seg inspirere fra mange hold, siterer både Ole Brumm og Nelson Mandela. Selv om hun kommer fra det notoriske bibelbeltet og har tatovert et kors med kjede på venstre hånd, regner hun seg heller ikke som blodkristen, men er likevel opptatt av kropp og sinn gjennom trening, fjellturer og yoga. På langturer hører hun derimot helst på podcaster om kjente seriemordere.

Felles frihet

Hun har forresten enda en tatovering på kroppen, med teksten: «*Be your own kind of beautiful*». Den 28 år gamle lastebilsjåføren Lillian Hersvik må i det hele sies å være rimelig allsidig. Og her er vi ved moralen i denne historien: Ja, lastebilsjåfører er herlige frie fugler. Men den viktigste forutsetningen for at de kan forbli frie, er fagorganisering.

En svensk statsminister understreket en gang at målet ikke er å gjøre alle like, men å bygge dansegulvet som alle kan danse hver sin dans på. Da er det viktig å minne om at de som i stor grad har æren for lastebilsjåførenes frie liv i det ville vesten, er en av verdens største og tøffeste fagorganisasjoner: «The International Brotherhood of Teamsters». Smarte sjåførar er fagorganisert, noe Lillian Hersvik – prinsessa – har forstått, ære være henne for det!



«Vinterføret kan være skummelt, med veivedlikehold under enhver kritikk og uerfarne kolleger fra land der det aldri har snødd». Foto: Privat



«Bare deg og meg og alle milene vi har foran oss». Foto: Privat



«Da jeg for tre år siden fikk jobb i Ørland Transport, kom jeg i kontakt med YTF». Foto: Privat



Er opptatt av kropp og sinn gjennom trening, fjellturer og yoga. Foto: Privat



«Jeg føler meg som ei jente i et eventyr». Foto: Privat

DE MEST VANVITTIGE FORTELLINGER

HVILKEN HISTORIE! BOKA OM MORRIS THOMASSEN OG HANS SJÅFØRER I ALTA TRANSPORT MINNER MEST OM EN VILLMARKFORTELLING AV JACK LONDON: «NÅR VILLDYRET VÅKNER». OGSÅ FOR LASTEBILSJÅFØRENE I FINNMARK VAR FAKTISK ULV NOE Å REGNE MED.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«En gang falt bunnen ut av en dårlig spikret kiste og liket ramlet ut. Sjåføren måtte stanse og reparere med hammer og spiker»

Reinsdyrfrakt på sekstitallet var ikke helt som i dag. På en tur med levende rein på lasteplanet fra Kautokeino til Senja, været en ulveflokk bytte. To ulver hoppet ned på veien og løp foran lastebilen, mens flere ulver fulgte med langs brøytekanalene. «Jeg kan dokumentere at ulven springer i 48 km/t, fordi det var hastigheten jeg hadde da de sprang foran bilen.» Heldigvis gikk det bra, og sjåføren trengte ikke å ta fram mauseren som sto klar bak førersetet.

Hvor ble det av veien?

Boka «Lastebilpionerene – Historien om Alta Transport og Express 2000» er

full av liknende eksotiske historier. Alta Transport startet med kjørekontoret på loftet over en grisebinge, hvorfra de ansatte måtte klatre opp en stige for å komme seg på jobb.

Fra starten av hadde de jerrykanner med bensin i bilen fordi det var for langt mellom bensinstasjonene. Med diagonaldekk på pukkveier ble både bil, gods og sinn filleristet.

Ikke alltid fantes vei overhodet. Over Torneelven mellom Finland og Sverige måtte de benytte en jernbanebru og håpe at det ikke kom noe tog. Så hendte det også at lastebilen måtte forsere en islagt umerket innsjø i Finland med en bønn om at underlaget var trygt.

Liket falt ut

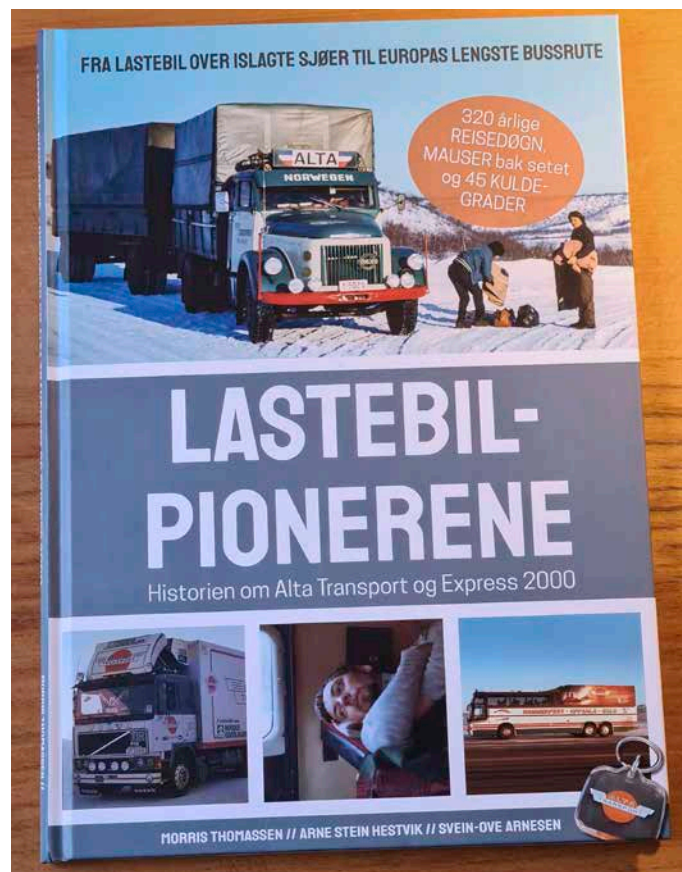
Kaldt kunne det også være. Grisekaldt. Ved 40 kuldegrader la de skinn over motoren som de startet annenhver time hele natta for at den ikke skulle fryse i stykker. Sjøførene sov med skinnlue og satte enkelte ganger livet på spill. Var det to mann på bilen, sov den ene på setet, mens den andre lå på gulvet og tvinnet kroppen mellom spakene.

De fraktet alt mulig, alt fra akvariefisk til søppel. Så drev Alta Transport også begravelsesbyrå. En gang falt bunnen ut av en dårlig spikret kiste og liket ramlet ut. Sjøføren måtte stanse og reparere med hammer og spiker. En bilist som kom forbi, forsvant uten et ord da han fikk se hva som foregikk.

Europas lengste ekspressrute

Til slutt begynte de også å frakte folk. Europas lengste ekspressrute ble etablert med kombibusser mellom Vest-Finnmark og Oslo. På den to hundre mil lange ferden kjørte de gjennom både Finland og Sverige. Eventyret varte i 18 år og ekspressbussen fraktet 30 000 passasjerer i en tid da det for mange var for dyrt å fly.

Boka er laget i samarbeid mellom gründeren av Alta Transport, Morris Thomassen og den muntre og skriveglade tidligere Tungt-reporteren Svein-Ove Arnesen. Stein Arne Hestvik er også kreditert som medforfatter, han er en nordnorsk journalist som gjennom to år har skrevet og samlet tekster bygd på Thomassens notater.



Vi har i denne artikkelen kun skrapet litt på overflaten av alt den gjennomillustrerte boka kan by på av mer eller mindre utrolige fortellinger, som noen ganger kan få en fagorganisert til å grøsse.

Boka kan bestilles via www.veteranlastebilboka.no, på post@transportforlaget.no eller på telefon 906 40 400. prisen er 398 kroner. Er du kjapt ute, er julegavene sikret.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



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



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



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



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

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



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



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



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



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



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



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



**JOSEFINE
WÆRESTAD**
Leder juridisk avd.
(i permisjon)
josefine@ytf.no



**MARIUS
TRÆLAND**
Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat
marius@ytf.no



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



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

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



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



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



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



**SIRI
DANNEVIG**
Advokat-
fullmektig
siri@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



BANGE FOR BINGEN

MAN KAN LURE PÅ HVEM SOM HAR FUNNET PÅ «STANDARDISERINGSGRUPPA» BUS NORDIC. HVEM OPPNEVNT DELTAKERNE, MED HVILKET MANDAT OG MED HVILKEN KOMPETANSE PÅ DRIFT OG BUSS-KONSTRUKSJONER? FANT DE PÅ ALT SELV? JEG BARE SPØR! VI ER BANGE, SOM DE SIER I DANMARK. BANGE FOR BINGEN OG FOR SIKKERHETEN VÅR!

Norsk Standard (NS/www.standard.no) lager standarder på ulike områder. De er det norske medlemmet i ISO (globalt) og CEN (Europa). NS er bredt sammensatt. De forsøker å involvere alle relevante parter og fagfolk. Når standarden er ferdig utarbeidet er det frivillig å følge den, unntatt når det følger av lov eller forskrift. For noen år siden ble det utarbeidet en standard for busser i Norge (NS 11050:2017). Representanter for de ansatte var med i arbeidet, noe som ga standarden legitimitet. Den ble likevel ingen stor suksess og har siden blitt lite brukt. Kanskje var det fordi den faktisk stilte krav på vegne av bussjåførene rundt sikkerhet og arbeidsmiljø?

«Markedsineffektivitet»

I dag forholder fylkeskommunene og administrasjonsselskapene for det meste til Bus Nordic-standard i anbudsprosessene. Bus Nordic består av innkjøpere og operatører, i Norge NHO Transport, Kollektivtrafikkforeningen og Ruter. Fra de øvrige nordiske landene deltar tilsvarende type aktører. Sammen hevder de å ha laget en standard med såkalte funksjons- og tekniske krav som bygger på regulativet ECE-107: «Aktørene bak Bus Nordic anbefaler sterkt at innkjøpere ikke gjør noen unntak, men at de bruker dette dokumentet i sin helhet. Unntak kan føre til ekstra kostnader og markedsineffektivitet».

Funksjonskravene er ikke konkrete slik som vi ønsker oss på for eksempel minimum størrelse på førerplass, bedre kollisjonssikkerhet og mer fleksibel ergonomi. Vi så nettopp et eksempel på hvor dårlig dette kan gå i Buskerud der sjåførene må betjene bagasje

på venstre side ut mot trafikken, noe som kan være livsfarlig. Direktør Terje Sundfjord uttalte i media at Brakar følger Bus Nordic-standard og skyver ansvaret over på busselskapene for «feilbestillingen». Slik forsøker Brakar å fraskrive seg ansvaret for en elendig bestilling og eventuelle konsekvenser, så lenge bussene er i trafikk. Eksempelet illustrerer også at Bus Nordic er mangelfull innen arbeidsmiljø og sikkerhet. Bare bussene er billige, spiller det tydeligvis ingen særlig rolle om et bussjåførliv går med innimellom.

Mindre og dårligere førerplass

Slike manglende krav har ført til minst to negative konsekvenser for bussjåførene. Ønsket om så mange passasjerer som mulig om bord har for det første ført til lettere busskonstruksjoner, fordi det er totalvekts-begrensninger på bussene. Dersom bussene lovlig skal ha flere passasjerer om bord, må bussene veie mindre. Lettere busser betyr svakere konstruksjoner, noe som har gått utover kollisjonssikkerheten, et tema vi har skrevet mye om i Yrkestrafikk.

Hensynet til maks antall passasjerer har også ført til en stadig mindre førerplass. Kravene til oppdragsgiver er detaljerte når det gjelder passasjerene, men lite konkrete for å ivareta sjåføren og hans arbeidsplass. Dette er uforståelig. Passasjerenes reisetid varierer, men de fleste reisene er av kort varighet og plassen er neppe avgjørende for om de reiser kollektivt eller pådrar seg «slitasjeskader». Sjåføren skal derimot sitte på bussen 7-8 timer hver dag, dag etter dag, måned etter måned, år etter år. Sjåføren tilbringer store deler av sitt våkne liv i «bingen».

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



Fører til helseproblemer

Sjåførens ansvar er å frakte passasjerene trygt, sikkert og komfortabelt. Dette er krevende dersom førerplassen er for trang, ergonomisk ugunstig utformet og tvinger sjåføren til en belastende arbeidsstilling. Sammen med ugunstige arbeidstider påføres mange sjåfører helseproblemer.

Å ha en ugunstig og belastende arbeidsplass går også ut over konsentrasjonen, kroppens funksjonalitet og evnen til å reagere raskt og adekvat om en situasjon skulle oppstå. Her gambler arbeidsgiver og oppdragsgiver med liv og helse til våre medlemmer og i verste fall også med passasjerene. Dette er uakseptabelt.

Bus Nordic skriver på sine hjemmesider at de ønsker innspill, men tydeligvis ikke fra verken bussleverandører eller bussjåfører, vi som har den tekniske- og praktiske driftskompetansen. Dette gir Bus Nordic-standard lav legitimitet, om noen.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

MIN EGEN FASTLEGE

Jeg mister mitt eget privatliv. Jeg har ingen ting igjen. Det finnes ingen hemmeligheter om meg selv som ikke kommer på bordet. Det er flaut. Veldig flaut. Det er så flaut at jeg gruer meg for å se meg selv i sladre-speilet. Jeg blir flau av mitt eget speilbilde.

Overvåking av min egen kjørestil plager meg ikke, herr Kvarthas. Som sjåfør har vi blitt passet på av våkne passasjerer og trafikanter helt fra Moses tok skolebussen hjem til Faraos hus. Å bli beglodd og passet på er ingen ny sak. Det er helt greit.

Det plager meg heller ikke om jeg blir fotografert i trafikken og får bilde i posten.

Jeg står inne for det jeg gjør i trafikken. Hver brems og brå bevegelse har en forklaring.

Å bli passet på plager meg ikke. Det som plager meg, er at jeg selv er i ferd med å overta fastlegens jobb. Jeg er i ferd med å overvåke meg selv i hjel. Jeg overvåker meg selv like nøye som på sjukehuset etter en stor operasjon.

Kommer jeg aldri ut av denne intensivavdelingen?

Min smartklokke har overtatt livet mitt. Den styrer alt: Blodtrykk, hjerterytme, søvn og hvile.

Jeg overvåker pulsen når jeg skreller løken. Jeg får rapport på appen når jeg parkerer jekketralla mellom rampene til Reima på Fabrikken. Desto mer det bruser i blodet, jo mer vibrerer klokka.

Jeg blir stoppet midt i oppløpet på Bjerkebanen, når hingsten er i ferd med å ta innpå mærra. Akkurat på oppløpssiden, når seierskransen er i ferd med å dette ned i hodet på meg; akkurat i det øyeblikket vibrerer det på armen. Puls klokka varsler at hjertet slår raskere enn gjennomsnittet for femtiåringer foran dagsrevyen.

Fri meg fra denne pulsklokka, herr Kvarthas. Jeg bruker det første skiftet på morgenen som min egen

«Jeg overvåker pulsen når jeg skreller løken. Jeg får rapport på appen når jeg parkerer jekketralla mellom rampene til Reima på Fabrikken. Desto mer det bruser i blodet, jo mer vibrerer klokka»

fastlege, for å gjennomgå nattens søvnmonster. Jeg må finne ut om jeg har en søvnkvalitet som var så god at jeg kan arbeide dagen ut. Jeg må ut å trekke frisk luft for å bøte på nattens mangel på oksygen i blodet. Jeg må analysere hjerterytmen og regne ut om jeg har noen pulsslag igjen til kveldens fornøyelser. Jeg har ikke tid og energi igjen til jobbing, herr Kvarthas.

Denne selvpålagte overvåkingen plager meg. Jeg er redd motoren stopper når den går på tomgang. Jeg er også redd jeg ikke får nok luft når jeg sover. Jeg forstår ikke hvorfor kroppen gjør det den gjør. Jeg plages av å være min egen fastlege. Jeg overvåker meg selv til jeg blir gal, herr Kvarthas.

Fri meg fra denne smartklokka. Gi meg heller et Certina sportsur som stopper en gang i blant.

Gladiola