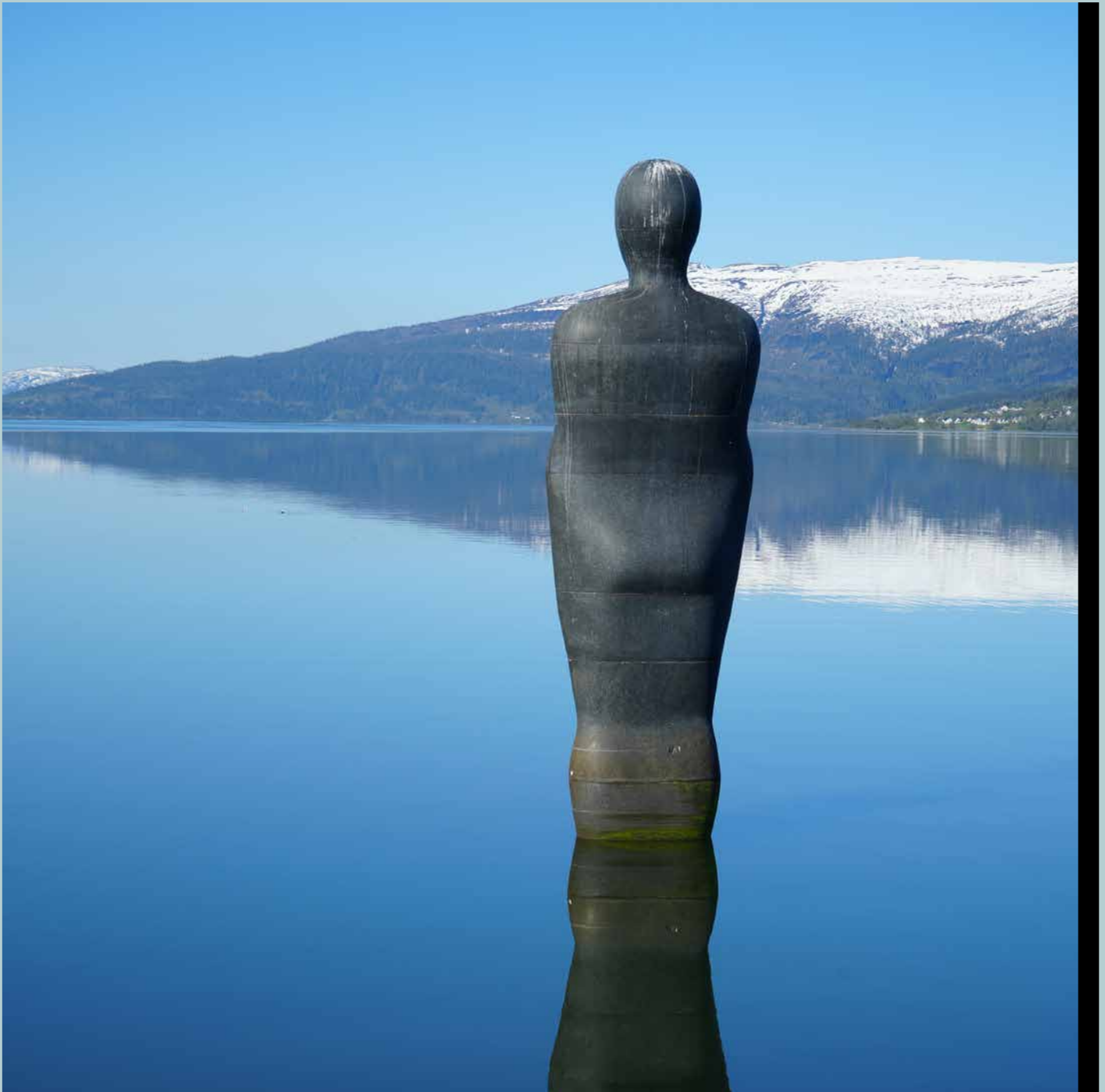


YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2024



PÅ TOKT TIL HELGELAND

S 16


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



NESTE ÅR ER DET
70 ÅR SIDEN NORSK
RUTEBILARBEIDERFORBUND
BLE STIFTET, OG TIDA ER INNE
FOR Å GI UT EI JUBILEUMSBOK.
KJENNER DU TIL NOE ELLER
NOEN SOM BØR VÆRE MED I
HISTORIEN, SÅ TA KONTAKT MED
YRKESTRAFIKKS REDAKTØR I
LØPET AV HØSTEN.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«I løpet av høsten skal historien finpusses, kilder kontaktes og krydder tilføyes. Målet er å ha all tekst på plass før nyttår.»

HISTORIEBOK FOR YRKESTRAFIKKFORBUNDET

Vi har tidligere gitt ut to historiebøker. Den første het «Bussjåførene tok styringa» og ble utgitt i anledning NRAFs 40-årsjubileum i 1995. Forfatter var Arnold Haukedal, forbundets leder, administrasjonssjef og redaktør i mesteparten av denne perioden. Haukedal har en grundig gjennomgang av virksomheten i en tid der mye spennende skjedde, men også der rammebetingelsene for bussbransjen i hovedsak var noenlunde fastlagte og stabile.

Virvelvind av endringer

Kun 10 år senere kom ei ny bok, «På egne veier i 50 år», ført i pennen av Ragnhild Tokstad Bergsmyr og Knut Røe. Hvorfor så tett mellom utgivelsene? 50 er selvfølgelig et rundere tall enn 40, men viktigere er at i dette tiåret skjedde svært store forandringer.

Noen stikkord: NRAF vedtok å åpne opp for lastebilsjåfører og byttet navn til YTF pluss at anbud begynte å feste sitt grep på bussbransjen. En ny generasjon inntok ledelsen, noe som førte til at forbundet ble forlikte med Transportarbeiderforbundet etter mange års fiendskap.

I 2005 var YTF midt oppe i denne virvelvinden av endringer. Nå, tjue år senere, kan mange av disse begivenhetene oppsummeres i ro og mak. Samtidig har ikke endringene i samfunnet og transportbransjen blitt noe mindre

siden den gang, for å si det forsiktig. Historiens hjul ruller bare fortere og fortere.

Ta kontakt

Derfor mener YTF at det nå er nødvendig med en ny historisk oppsummering, og har gitt meg i oppgave å skrive denne. Planen er som følger: I løpet av første halvår har jeg nå laget et grovutkast som beskriver hovedlinjene i historien. I løpet av høsten skal detaljer finpusses, kilder kontaktes og krydder tilføyes. Målet er å ha all tekst på plass før nyttår. Deretter vil neste halvår gå med til å få på plass illustrasjoner, designe og produsere boka.

Derfor er det nå i annet halvår 2024 at DU må komme på banen med tips og innspill til innhold, smått eller stort som du mener fortjener plass i en slik kronike. Det er nå det gjelder. Ta kontakt!

Arne

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

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



Lønnsoppgjør uten konflikter	4
Vi har blitt 13 000	6
Skjønt enige!	8
Digital, smart, smartere ...	10
Yutong ser på førersikkerhet	12
Veteranbesøk på historisk grunn	16
Sommerferie	24
Bli med på fagdag i Bergen	26
Landeveiens elev	29
Framtidas bussmuseum	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.svenning@gmail.com

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

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

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

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

LØNNSOPPGJØR UTEN KONFLIKTER

GITT AT DET BLIR JA I URAVSTEMNINGEN FOR GODSSJÅFØRENE, ER ALLE LØNNSOPPGJØRENE FOR YTF-MEDLEMMENE I HAVN UTEN KONFLIKT OG MED ET RESULTAT FORHANDLERNE BETEGNER SOM MEGET GODT.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto:
ADRIAN PRACON

De siste forhandlingene som ble gjennomført var over to dager i begynnelsen av juni for godssjåførene. YTF og Fellesforbundet forhandlet fram en avtale med NHO og Norges Lastebileier-forbund som blant annet økte minstelønnsatsen med 15 kroner. Fra 1. juni blir dermed den nye minstelønnsatsen, inkludert godstillegg, på 222 kroner.

- Denne avtalen sørger også for at sjåførene får en mer forutsigbar arbeidstid og hva som dekkes av arbeidsgiver, sier en fornøyd forhandlingsleder Marius Træland.

Avtalen skal ut til uravstemning med frist 26. juni klokka 12:00. Et samlet forhandlingsutvalg anbefaler medlemmene å stemme for å godta avtalen.

Grossistoverenskomsten

I midten av mai ble det oppnådd enighet mellom YTF og Virke rundt grossistoverenskomsten. YTF forhandlet her sammen med Parat og parallelt med Fellesforbundet. Her gikk forhandlingene til mekling, men ni timer på overtid kom partene til enighet.

- Vi er svært fornøyd med resultatet, spesielt at vi har fått gjennomslag for vårt desidert viktigste krav utover generelt tillegg, nemlig heving av fagbrevtillegget. Det er også gjort vesentlige endringer som skal bidra til mindre helgejobbing for de som arbeider ordinært på dagen, sier YTFs forhandlingsleder Josefine Wærstad.

Solid JA i bussoppgjøret

Opptellingen etter uravstemningen om forhandlingsresultatet for Bussbransjeavtalen (BBA) viste at tre av fire bussjåfører innen alle de fire forbundene som forhandlet sammen (YTF, Fellesforbundet, Jernbaneforbundet og Fagforbundet), stemte ja til oppgjøret.

Ett viktig resultat er at man nå får betalt for all deltskiftjobbing. Tidligere har man først fått deltskifttillegg

etter en time med deltskiftpause (inkludert lunsj), mens sjåfører som har hatt pause på under en time har ikke fått ekstra betaling. Dette hullet er nå tettet.

- Det var unikt i år at bussoppgjøret ikke gikk til mekling. Dette har ikke skjedd tidligere. Da det siste forslaget lå på bordet, var vi enige om at vi ikke kunne si nei til det, forteller Marius Træland, som ledet YTFs fylldige forhandlingsdelegasjon bestående av forbundsstyremedlemmer og hovedtilitsvalgte innen bussbransjen.

Funksjonærer følger med

I kjølvannet av BBA, er det også forhandlet en forbedret funksjonæravtale med Vy Buss. Lønnstilleggene er på linje med forbedringene for rutebussjåførene.

- Den nye avtalen sikrer at arbeidet på kvelder, natt, helger og helligdager kompenseres riktig, et klart signal om at hvert minutt av den tiden funksjonærene ofrer for å holde tjenestene operative, forklarer Siri K. Dannevig, som ledet funksjonærforhandlingene for YTF.

«Det var unikt i år at bussoppgjøret ikke gikk til mekling. Dette har ikke skjedd tidligere. Da det siste forslaget lå på bordet, var vi enige om at vi ikke kunne si nei til det.»

I tillegg til partene som forhandlet BBA, var også Handel og Kontor, Industri og energi samt Foreningen for ledelse og teknikk med på arbeidstakersiden.

Andre faktorer

Denne artikkelen er bare ment å gi en smakebit på resultatene fra tariffoppgjøret. Detaljerte opplysninger om alt som er oppnådd, finnes på YTFs hjemmesider. Vi må også presisere at det er forhandlet fram flere avtaler på flere områder enn hva som beskrives her.

Generelt kan man si at lønnsrammene følger resultatet av frontfagsforhandlingene, som landet på en forventet ramme på 5,2 prosent. Ut fra prognosene som foreligger rundt de økonomiske utsiktene i landet, skal dette borge for solid økning av kjøpekraft.

Fasiten for hvor godt resultatet er får vi likevel ikke før om et år, etter at utviklingen av ulike faktorer som prisvekst, kronekurs, rentenivå og internasjonal påvirkning summeres opp. Men så langt ser resultatene absolutt lovende ut for YTF-medlemmene.



Partene møttes til overlevering av krav i Bussbransjeavtalen fredag 22. mars, og kom til enighet uten mekling.



Forhandlingsjef Marius Træland foran en fyldig forhandlingsdelegasjon for Bussbransjeavtalen.

VI HAR BLITT 13 000



Kake til alle!!! Fordi vi fortjener det.

YRKESSTRAFIKKFORBUNDET PASSERTE VED INNGANGEN TIL MAI FOR FØRSTE GANG 13 000 MEDLEMMER.

MEDLEMSØKNINGEN BEKREFTER INNTRYKKET AV ET FORBUND SOM GJØR MYE RIKTIG.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

ADRIAN PRACON

Det kan virke som om YTF bruker om lag fire år på å øke medlemsmassen med tusen nye. I hvert fall passerte man 11 000 i 2016, og 12 000 i 2020.

Ververekordene har tidligere blitt markert ved å feire det tusende nye medlemmet. Medlem nummer 11 000 ble en godssjåfør fra Hordaland, medlem nummer 12 000 en lagerarbeider på Vinterbro. I år ble ikke markeringen personifisert, men feiret av forbundsstyret med bløtkake og ballonger.

Verving er en finurlig prosess, med inn- og utmeldinger fra ulike yrkesgrupper og avdelinger over hele landet, og som sammenholdes i sekretariatet hver måned. Ved inngangen til mai viste rapporten 13 020 medlemmer. Å plukke ut hvilken av disse 20 som akkurat er medlem nummer 13 000, er ingen eksakt vitenskap.

Tette hullet

Generelt tilfaller honnøren for det strålende resultatet aktive medlemmer og tillitsvalgte, som verver nye arbeidskamerater og holder på de gamle. Begge deler er nemlig like viktig. Hvis forbundet hadde klart å holde på alle nye som verves, ville medlemstallet vært formidabelt. Dessverre faller altfor mange av i den andre enden.

YTF har derfor også utført en rekke tiltak for å tette hullet i bønn. Eksempler er å ringe alle som slutter å betale

kontingent, innføre bedre rutiner for å følge opp elever og lærlinger, sikre riktig telefonnummer og epostadresser til alle medlemmer, gi et best mulig tilbud fra advokater og andre rådgivere og ikke minst forbedre organisasjonsstrukturen slik at flest mulig får tilhørighet til en avdeling og lokale tillitsvalgte.

- Vår styrke er at vi har en betydelig nærhet til medlemmene. Våre tillitsvalgte står på for medlemmene, og administrasjonen er lett tilgjengelig, poengterer generalsekretær Linda Jæger.

Nye medlemsgrupper

Medlemsveksten kan selvfølgelig også forklares med at YTF trekker til seg nye medlemsgrupper. Det store spranget ble da forbundet på nittitallet gikk fra å være et rent rutebilarbeiderforbund til å åpne også for lastebilsjåfør

«Generelt tilfaller honnøren for det strålende resultatet aktive medlemmer og tillitsvalgte, som verver nye arbeidskamerater og holder på de gamle. Begge deler er nemlig like viktig.»



Forbundsleder Jim Klungnes og generalsekretær Linda Jæger er strålende fornøyd med at YTF nå har passert 13 000 medlemmer. Forbundsstyret i bakgrunnen er like blide.

rer. Dette førte til at mange hundre godssjåfører sluttet seg til forbundet. Her er det fortsatt mye å hente, i og med at organisasjonsgraden generelt blant lastebilsjåfører ikke er så mye å skryte av. (Les Jim Klungnes' kommentar på side 35.)

En annen gruppe som har tilført YTF mange nye medlemmer, særlig det siste tiåret, er terminalarbeiderne. I forrige utgave av Yrkestrafikk presenterte vi for eksempel årets tillitsvalgt, Erling Kragerud, som på sine ti år som avdelingsleder hos Alliance Healthcares lager på Langhus, opplevde en medlemsvekst fra 45 til 120 medlemmer.

Framifrå resultater

Aller viktigst er selvfølgelig at medlemmene opplever at medlemskapet i forbundet fører til noe i praksis. Dette kan være på det individuelle planet, at man får hjelp i en oppsigelsessak eller

annen type konflikt. Men også at YTF jobber godt fagligpolitisk.

For å vende tilbake til terminalarbeiderne, så var for eksempel nyheten om at lagerarbeiderne hos Brødrene Dahl på Langhus sommeren 2019 etter en lang kamp fikk på plass Grossis-toverenskomsten, kanskje det viktigste resultatet for de YTF-organiserte terminalarbeiderne noensinne.

Kollisjonssikkerhet for bussjåførene er et annet felt der YTF har gått i spissen både nasjonalt og internasjonalt. Og streiken i 2020 var et skoleeksempel på hvordan en konflikt skal føres. Bare for å nevne noe. Yrkestrafikkforbundet har i det hele vært en sentral aktør i å forhandle fram bedre arbeidsbetingelser og sikkerhetsstandarder.

Kake til alle!

Vi synes at alle medlemmer og ansatte

skal bevilge seg et stykke kake for å feire milepælen med 13 000. Det er vel fortjent. Og la tanken sive inn om at med økt medlemsmasse forsterker også forbundet sin innflytelse ytterligere, og evnen til å påvirke både nasjonal og lokal transportpolitikk.

- Med over 13.000 medlemmer står vi sterkere i kampen for rettighetene våre og for bedre lønns- og arbeidsvilkår, sier forbundsleder Jim Klungnes, som understreker viktigheten av å fortsette veksten og engasjementet blant yrkessjåfører og transportarbeidere.

- Vi vil fortsette arbeidet for å beskytte rettighetene våre og sikre at vi blir hørt. Styrken ligger i medlemsdemokratiet og vårt sterke samhold. Sammen kan vi få til det meste, sier en offensiv Klungnes.

SKJØNT ENIGE!

«DETTE ER EN AV DE BEDRE PROSESSENE JEG HAR VÆRT MED PÅ I LØPET AV MINE FEMTEN ÅR I JOBBEN», UTTRYKTE JOFRI LUNDE, NÆRINGSPOLITISK SJEF I NHO TRANSPORT OM ARBEIDET MED VEILEDEREN FOR Å GI DE ANSATTE I BUSSBRANSJEN STØRRE INNFLYTELSE. PÅ ET FROKOSTMØTE HOS RUTER VAR PARTENE SÅ SKJØNT ENIGE AT DET NESTEN VIRKET MISTENKELIG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Samarbeidsgruppa hadde ikke noe mandat, men alt fra det første møtet var tonen konstruktiv, søkende og handlingsorientert, understreket Jofri Lunde, og la til at det gikk med en del vaffelrøre i prosessen.

YTF-leder Jim Klungnes var like positiv:

- Jeg har vært sjåfør i førti år og tillitsvalgt i tretti, men dette har vært noe av det mest positive jeg har vært med på. Denne prosessen har bare vært stas!

Sjåførenes betydning

Vi snakker altså om veilederen som skal gi særlig rutebuss-sjåførene mer innflytelse på egen arbeidshverdag, og som ble fyldig omtalt i forrige utgave av Yrkestrafikk. Den generelle aha-erkjennelsen er hvor viktig bussjåførenes innflytelse faktisk er.

- Mange av bussjåførene har vært mange år i bransjen, de har masse erfaring og kan mye. Kunnskapen deres har stor betydning for å skape et bedre tilbud. Det behøver ikke koste så mye engang, for sjåførenes motiv og vilje er jo å gjøre en bedre jobb, understreket YTF-lederen.

Øyvind Selnes, sekretær i Oslo og omegn bussarbeiderforening (Fellesforbundet) kom i den påfølgende debatten med et par fyndige eksempler på hvor dårlig ting kunne gå når ikke sjåførene tas med på råd: Steder der det er umulig for bussene å snu, svinger som ikke lar seg forsere osv.

Innflytelsen som forsvant

Olov Grøtting, daglig leder i Kollektivtrafikkforeningen som organiserer offentlige aktører med ansvar for planlegging, kjøp og markedsføring av kollektivtrafikk tjenester, altså alle Ruter-liknende fylkeskommunale selskap, kom med en viktig historisk erkjennelse:

- Anbud har skapt større avstand mellom ansatte og ledelse. Det har eksistert samarbeid, men i ulike former. Derfor er veilederen viktig. Nå får vi felles praksis over hele landet.

- Før anbud hadde sjåførene større innflytelse. Med anbud har avstanden bare blitt større og større, bekreftet forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen i Fellesforbundet.

Nå har alle forstått

- Dette har vært en fin reise, og en øyeåpner for betydningen av sjåførmedvirkning, poengterte Marit Leite og Jon Stenslet, henholdsvis direktør for strategiske anskaffelser og leder av materiell og anlegg hos Ruter.

- Tidligere har vi ikke benyttet oss bevisst av de ansatte før kontraktinngåelser, kanskje heller ikke tilstrekkelig av operatørene. Nå vil vi benytte oss av førerne og innkalle til dialogkonferanser før vi utlyser anbudene, lovet Ruter-representantene, som virket ydmyke for å lytte mer etter alle viderverdighetene de har opplevd i vinter.

«Mange av bussjåførene har vært mange år i bransjen, de har masse erfaring og kan mye. Kunnskapen deres har stor betydning for å skape et bedre tilbud.»

Seint, men godt

Så kan man selvfølgelig undre seg over at disse erkjennelsene har tatt så lang tid å få inn under huden. Det viktigste er likevel at rutiner for bedre samarbeid nå virker å være på plass.

- Førstelinjekunnskapen er viktig, og nå må samarbeidet tilpasses lokalt. Her er veilederen et nyttig verktøy, sier Jofri Lunde, og avslører at modellen for veilederen var hentet fra Statens «Direktorat for forvaltning og økonomistyring (DFØ)», noe som burde borge for gjennomtenkt kvalitet.

Hun kommer med to eksempler på at samarbeidet er godt implementert: Et spleiselag i Vestland fylke og involvering av tillitsvalgte i Rogaland der Connect og Columbus har jevnlig møter hver tredje måned med tillitsvalgte og verneombud.

- Håper vi nå har etablert en prosess som gjør at innspill også tas til følge, avsluttet Olov Grøtting fra Kollektivtrafikkforeningen.



Ren idyll på frokostmøte: Fra venstre Olov Grøtting, Kollektivforeningen; Marit Leite, Ruter; Jofri Lunde, NHO Transport; Jim Klungnes, YTF; Dag-Einar Sivertsen, Fellesforbundet og Jon Stenslet, Ruter.

Krav også til oss

- Veilederen oppfyller et etterlengtet behov som vi i YTF har arbeidet for i mange år, ikke minst gjennom prosjektet «Bedre Bussanbud», forteller Jim Klungnes, og understreker betydningen av at et arbeid også må gjennomføres i forbundet for å skolere opp tillitsvalgte og sikre en organi-

sasjon som matcher oppdragsgiverne gjennom tillitsvalgte i regioner og bedrifter.

Også samarbeid må læres. Dialog og lyttende kunnskapsutveksling vil minske konfliktnivået og gi bedre løsninger.

DIGITAL, SMART, SMARTERE ...

EN NY TYPE SMARTERE FARTSSKRIVERE VIL NÅ BLI KREVET MONTERT PÅ ALLE NYREGISTRERTE TUNGE KJØRETØY. G2V2-SKRIVEREN GIR ØKTE KONTROLLMULIGHETER – PÅ GODT OG VONDT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Det digitale fartsskrivereventyret begynte ved utgangen av 2006. Da ble det bestemt at alle nyregistrerte yrkesbiler og busser omfattet av bestemmelsene om kjøre- og hviletid skal ha montert digital fartsskriver. Denne besto av en skriverenhet og en bevegelsessensor forbundet med en ledning. Skriveren registrerte kjøretøyets aktiviteter sammen med sjåførens personlige fartsskriverkort. Hovedhensikten med den digitale fartsskriveren var å sikre at reglene for kjøre- og hviletid ble overholdt.

Smart og smartere

I mange år gjaldt denne løsningen. Men i 2019 ble nybilkjøperne pålagt å skaffe seg en ny generasjon fartsskriver, forkortet «Gen2», også kalt «smart fartsskriver». Den smarte utgaven var en videreføring av den digitale med utvidet funksjonalitet. Den smarte fartsskriveren kan blant annet kommunisere indikasjoner på overtred-

delsler til kontrollutstyr langs vegen mens kjøretøyet er i bevegelse.

Den smarte fartsskriveren skulle videre kunne kobles sammen med satellittnavigering i kjøretøyet og tilrettelegges for sammenkobling med ITS-teknologi (intelligente transportsystemer). For å betjene denne fartsskriveren må man ha et Gen2 fartsskriverkort, som imidlertid også kan brukes på de «gamle» digitale utgavene. De smarte fartsskriverne erstattet den forrige typen digitale fartsskriverne etter hvert som bilparken ble skiftet ut.

Det siste året er enda en ny fartsskrivertype under innføring, den såkalte «G2v2». Forkortelsen kan minne om en robot fra Star Wars, men vi gjetter at den ganske enkelt betyr «Generasjon 2 versjon 2». Innføringen er selvfølgelig et resultat av en EU-forordning, og skal hjelpe til med håndhevingen av juridiske sikkerhetskravene i EUs mobilitetspakke.

Kabotasjekontroll

G2v2 utnytter mange typer avansert

teknologi, inkludert utvidelse av satellittnavigeringsprogrammet til den europeiske utgaven av GPS: Galileo. (Vi skrev om dette i #1 2024 under tittelen «Himmelsk hjelp».)

Nå vil de nye fartsskriverne være i stand til å registrere posisjon og klokkeslett for grensepasseringer, og vil kreve at sjåføren registrerer lasse- og losseoperasjoner sammen med type last – det vil si passasjerer eller gods. Målet er å redusere risikoen for kabotasjelureri ved å forbedre dokumentasjonen av kabotasjeoppdrag og utplassering av sjåfører.

Må brukes riktig

- Fartsskriveren gir mye bedre kontrollmulighet overfor både lovlig og ulovlig kabotasje, noe som er bra for norske bileiere og sjåførene på de norske kjøretøyene, sier YTFs lastebilnæstør Jan Arne Laberget, og legger til:

- Det er meget viktig at sjåføren bruker skriveren riktig, at man setter den på pause når man har pause og på annet arbeide når man ikke kjører, men lossar eller laster. Så må man starte

«Forkortelsen kan minne om en robot fra Star Wars, men vi gjetter at den ganske enkelt betyr «Generasjon 2 versjon 2».»



Det er viktig å bruke fartsskriveren riktig, forمانer YTFs lastebilnstor Jan Arne Laberget.

arbeidsdagen med å registrere hvilket land en starter i, og gjøre tilsvarende når man avslutter arbeidsdagen.

Mer overvåking

En annen nyvinning som tillitsvalgte bør være oppmerksomme på, er det nye obligatoriske ITS-grensesnittet, som øker muligheten for å kommunisere med eksterne flåtestyrings-systemer. Dermed vil overvåkings- og kontrollmulighetene på langt hold øke, på godt og vondt. Sjøførens aktiviteter vil nå kunne registreres i større detalj. G2v2 kan også kobles til andre applikasjoner, for eksempel parkering eller betalingssystemer.

På kort hold vil myndighetene sikres mer data enn tidligere, for eksempel sjekking av gjeldende kjøretider, uten nødvendigvis å stoppe kjøretøyet. Dette kan for eksempel bety at selskaper og sjåførere som flittig og samvittighetsfullt følger kjøre- og hviletidsreglene, i mindre grad vil bli stoppet for full veikontroll. G2v2 er dessuten forsterket når det gjelder mulighetene for tukling eller manipulering.



Det nye obligatoriske ITS-grensesnittet kan registrere sjåførens aktiviteter i større detalj.

YUTONG SER PÅ FØRERSIKKERHET

«HVA ANBEFALER DERE OSS Å GJØRE FOR Å BLI ATTRAKTIVE PÅ DET EUROPEISKE MARKEDET?»

«DER HAR JEG ET GODT TIPS, SOM VIL FÅ NORSKE BUSSJÅFØRER TIL Å KREVE Å FÅ KJØRE YUTONG-BUSSER!»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yutongs markedsdirektør Claude lener seg interessert fram over bordet, spent på hva denne fagforeningsredaktøren fra lille Norge måtte ha å melde.

- Da skal dere levere busser der sjåføren er like godt beskyttet mot kollisjoner som bil- og lastebilførere.

- Jaha? Forklar!

Budskap hamret inn

Problemstillingen var åpenbart ny for Yutong. Kineserne hadde fått med seg regjeringens krav til pendelslagtesten R29, men det manglende vernet mot det de selv kalte «25 prosent-kollisjoner» var de åpenbart ikke like bevisst på.

Vi benyttet Kina-besøket til å legge ut om stygge dødsulykker i lav hastighet, om bussførere i «glass og ramme» og om det tålmodige arbeidet som hittil var nedlagt for å gjøre noe med fraværende internasjonale krav.

Budskapet ble ikke bare presentert for markedsdirektøren, men også hamret inn overfor Yutongs Europa-direktør Jack Li, økonomidirektør for Europa, Lance Huang og fagforeningsleder Lu Yuan.

Evne til løsning

Selvfølgelig kunne de ikke gi noe svar eller løfter på stående fot, men virket oppriktig interessert, og ga uttrykk for stor tilfredsstillelse over å kunne snakke med en journalist som representerte bussførerne, som de la spesiell vekt på å høre oppfatningene til.

Og er det en bussprodusent som vi tror har økonomiske og tekniske muskler til å løse problemet med kollisjonssikkerhet for bussførerne, er det nettopp Yutong, verdens i særklasse største fabrikant av el-busser. Fra samlebandene på fabrikken vi besøkte i provinshovedstaden Zhengzhou, rullet det ut en ferdig buss hvert 45. minutt. De hadde også en testbane og en forskningsavdeling som overgikk alt vi hittil har sett, også når det gjelder ulike former for sikkerhet. (Vi kommer tilbake med fylldigere reportasjer fra besøket i neste utgave av Yrkestrafikk.)

Eneste fra fagbevegelsen

Nå følte Yutong seg klare for en større satsing på det europeiske markedet. Derfor hadde de, for aller første gang i historien invitert ei gruppe europeiske bussjournalister til omvisning og faglige presentasjoner og diskusjoner. Vi var 25 journalister fra en rekke europeiske land. Norge var representert ved Yrkestrafikk og Bussmagasinet. Yutong spanderte hele gildet, både reise og opphold.

I denne forbindelse er det interessant at de valgte å prioritere et fagforeningstidsskrift som Yrkestrafikk. Dette er nemlig svært uvanlig. Som bussjournalist har undertegnede blitt invitert på liknende besøk tidligere i regi av europeiske merker, men da som representant for tidsskriftet Transportforum, som i sin tid ble utgitt av arbeidsgiverorganisasjonen NHO Transport.

På de store bussmessene i Tyskland og Belgia, der det har krydd av bussjournalister, har jeg heller aldri støtt på andre fagforeningsblader. I Kina var Yrkestrafikk også det eneste i sitt slag, og dermed det eneste fagbladet der

«Er det en bussprodusent som vi tror har økonomiske og tekniske muskler til å løse problemet med kollisjons-sikkerhet for bussførerne, er det nettopp Yutong, verdens i særklasse største fabrikant av el-busser»



Av de 25 europeiske journalistene som var invitert for å besøke Yutongs imponerende fabrikkbygg i Kina, var Yrkestrafikk's utsendte den eneste fra fagbevegelsen. (Foto: Yutong)



Vi brukte enhver anledning til å informere om kollisjons-sikkerhet både overfor vertskapet fra Yutong og europeiske journalistkolleger. (Foto: Yutong)



Denne bankingen på skroget førte blant annet til intervju på nasjonalt kinesisk fjernsyn. (Foto: Yutong)



Yutong hadde en imponerende forskningsavdeling. Her testes en Vy-lakkert buss for belastning på 40 kuldegrader.

hovedinnretningen var rettet mot bussførernes arbeidsforhold.

Dialog opprettet

Som leserne er klar over, har YTF over mange år lagt ned et stort arbeid for å bedre kollisjons-sikkerheten for bussførerne, særlig innrettet mot norske myndigheter og europeiske beslutningstakere og til dels ikke altfor engasjerte bussprodusenter. Kinesiske fabrikanter har vi likevel hittil hatt lite med å gjøre. Utviklingen i markedet går imidlertid særdeles fort, og gitt

den massive satsingen på elbusser, er det svært sannsynlig at vi vil se langt mer til Yutong-busser i nær framtid.

Vårt inntrykk er også at Yutong er blant de aller fremste når det gjelder produktutvikling. Så hvorfor ikke også når det gjelder førersikkerhet? Uansett er nå dialog om temaet opprettet mellom YTF og Yutong, og vi har tro på dialog. Kanskje dette også kan stimulere konkurrentene til å ta et ekstra tak?



Kinesiske barn var positive og nysgjerrige på de europeiske gjestene. En stor del av vertskapet vårt hos Yutong var også relativt unge. Bare en påminnelse om at verden – og også bussmarkedet – utvikler seg svært raskt.

UNIBUSS FORE- LØPIG REDDET

Oslo tingrett avsa 13. mai en kjennelse om åpning av offentlig forhandling om rekonstruksjon av Unibuss.

Morselskapet til Unibuss, Sporveien AS, har garantert finansiering til drift av virksomheten mens forhandlingene foregår. Dette innebærer at lønninger og betaling av varer og tjenester vil bli betalt i rekonstruksjonsperioden.

Unibuss har på sin side bestemt seg for å selge datterselskapet Unibuss Tur til konkurrenten Oslobuss. Unibuss Tur har tilbudt turbusstjenester siden 1996 og har hovedsete i Oslo med en filial i Vestfold. Alle de 18 sjåførene i Unibuss Tur får beholde jobbene sine.



Unibuss ser foreløpig ut til å være reddet ut av konkursens klør, men Unibuss tur blir solgt. Her fra en reiselmesse i Telenor Arena. (Foto: Primus Motor)

YTF-MEDLEM KJØRTE KONGEN AV DANMARK

T-banefører og YTF-tillitsvalgt Eivind Mathisen fikk en uvanlig dag på jobben onsdag 15. mai. Om bord på toget var det danske kongeparet og det norske kronprinsparet, den norske og den danske miljøministeren, Oslos ordfører og et titalls journalister.

De kongelige skulle gå tur rundt Ulsrudvann sammen, og valgte å ta T-banen til marka.

- Jeg har aldri før hatt med så mye

politi om bord. Sikkerheten var i hvert fall godt ivaretatt. Og jeg har aldri før opplevd at så mange journalister har tatt bilde av T-banetoget jeg kjører. Det var stas, fortalte Eivind Mathisen, som også ga god reiseinformasjon underveis:

«Deres Majesteter. Deres Kongelige Høyheter. Velkommen til Sporveien og denne avgangen til Ulsrud T-banestasjon. Reisetiden er 19 minutter. Vi ønsker dere en behagelig tur.»



YTF-togfører Eivind Mathisen og sporveisdirektør Birte Sjøle var vertskap for de kongelige. (Foto: Sporveien)



Det danske kongeparet og norske kronprinsparet vinker farvel til YTF-togfører Eivind Mathisen. (Foto: Sporveien)

NYE T-BANE- VOGNER PÅ GANG

Sporveien inviterte 8. mai til pressekonsferanse på Ryen verksted om anskaffelse av 20 nye T-banesepp, hvert sett bestående av tre vogner.

Anskaffelsen er en del av et program for å ruste opp T-banen for betydelig vekst i antall reisende og avganger fram mot 2030. Blant annet skal da Fornebubanen være i drift. Leverandøren av de nye vognene er spanske CAF, samme selskap som har levert de nye trikkene i hovedstaden.

Vognene vil være ganske like de lysetogene fra Siemens som allerede er i drift, men vil ha en rekke oppdateringer som vil komme passasjerene til gode, blant annet breiere dører med lysdioder som markerer at de lukkes, moderne informasjonssystem, bedre bremses og annet teknologisk snacks.



Mange biter må legges på riktig plass i det nye T-banepuslespillet. (Foto: Arne Danielsen)

GRILLTRADISJON PÅ LANGHUS

For åttende år på rad samlet YTF sine medlemmer og ansatte fra nærliggende bedrifter utenfor lokalene til Brødrene Dahl på Langhus. Grillfesten bød på strålende solskinn, smørblide fjes og smakfulle pølser og burgere.

Generalsekretær Linda Jæger, verveansvarlig Tor Arne Korsmo og forhandler Kristine Martinsen fra administrasjonen var til stede og kunne blant annet oppdatere om resultatene fra

meklingen om grossistoverenskomsten, som ble avsluttet samtidig.

Totalt gikk det med 100 pølser og over 150 burgere, alle med denne helt spesielle smaken som kalles mersmak. YTF er innstilt på å fortsette denne tradisjonen i mange år framover. Yrkestrafikk benytter anledningen til å ønske alle lesere en herlig sommer!



Pølser og burgere med mersmak! (Foto: Adrian Pracon)



Et arrangement som settes pris på. (Foto: Adrian Pracon)

VETERANBESØK PÅ HISTORISK GRUNN

ALLE VIRKET STORFØRNØYDE MED PENSJONISTFORENINGENS TURNÉ I SLUTTEN AV MAI, BÅDE VERTER OG GJESTER. OGSÅ VÆRGUDENE STO FRAM SOM EKTE YTFERE OG LEVERTE ET PRAKTFULLT SOMMERVÆR. MARKENE VAR GRØNNE OG FJELLENE SNØHVITE, OG DA FINNES KNAPT NOE VAKRERE ENN HELGELAND.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

For tredje året på rad fulgte Yrkestrafikk YTFs Pensjonistforening (YTF-P) på en informasjons- og verveturné til avdelinger rundt om i Norge. I 2022 gikk ferden til Lofoten og Vesterålen, med fagforeningsmøter på Leknes (avdeling 51), Sortland (22) og i Harstad (24), mens fjorårets reise gikk til Møre og Romsdal, med møter på Averøy (30), i Ålesund (37) og Åndalsnes (16). Aktivitetene har ført til markant økning i medlemstallet, og YTF-P teller nå nær 1400 medlemmer. Denne gangen var reiseruta utvidet fra tre til fire foreninger, alle på Helgeland, nemlig Mo i Rana (26), Mosjøen (78), Sandnessjøen (20) og Brønnøysund (31).

Funnet sin form

Programmet som presenteres har også funnet sin form. Ballet åpner innledning fra pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen. Deretter følger en sentral representant fra forbundet, i år delte to personer på oppgaven. De to første dagene innledet YTFs generalsekretær Linda Jæger, de to siste overtok forbundsstyremedlem Ole Moen.

Yrkestrafikks redaktør fikk deretter ordet, og redegjorde for sitt forhold til fagbladet og YTF generelt. Harald, som er lofoting og styremedlem i YTF-P, fikk til slutt i oppgave å takke vertskapet for at møtene kunne gjennomføres, og ønsket alle vel hjem. De lokale avdelingene bød deretter på mat og andre opplevelser, og alt tyder på at det samlede programmet har blitt et kinderegg og litt av en suksessoppskrift.

Mange spørsmål

Først og fremst er turneen likevel Pensjonistforeningens, og diskusjonene og spørsmålene på møtene viste at det hersker stor usikkerhet om mye både blant vordende og etablerte pensjonister. Mange var beint ut usikre på hvorvidt de selv var medlemmer av YTF-P eller ikke. «Vi får jo fortsatt Yrkestrafikk», påpekte flere og la til: «Vi trodde innmeldingen i pensjonistforeningen skjedde automatisk?»

På sett og vis har de helt rett. I YTFs vedtekter heter det faktisk kategorisk at medlemmer som går over til å bli pensjonister «overføres til YTFs pensjonistforening og betaler en årlig kontingent», for tiden på 500 kroner. Vi kan ikke tolke vedtektene annerledes enn at dette skal skje automatisk og at medlemmet for å unngå en slik overføring må reservere seg aktivt,

«Et hovedproblem for dem som ikke er med i Pensjonistforeningen er at tilbudene fra YTFs hjelpekasse opphører. Hjelpekassa gir etter søknad for eksempel støtte til kjøp av briller eller linser og behandling hos fysioterapeut eller kiropraktor.»



for eksempel ved å unnlate å betale kontingenten.

Så langt formalitetene. I praksis er det likevel ikke så enkelt. Som aktiv lønnstaker trenger mange ikke å bekymre deg for kontingentinnbetalingen, den trekkes direkte fra lønna. Pensjonister har ingen tilsvarende ordning. De må selv passe på innbetalingen. Som når du er yrkesaktiv, er du som medlem av YTF-P i prinsippet selv ansvarlig for at kontingentinnbetalingen til enhver tid er a jour. Ikke alle er klar over dette.

Det som skjer i praksis er at når et medlem sender en melding til sekretariatet om at de har blitt pensjonister, blir de spurt om de ønsker å være med i YTF sin pensjonistforening. De blir forklart hva medlemskapet innebærer, og hva de mister om de ikke blir med.



Mo i Rana: En turné med utelukkende blide fjes, det må virkelig sies! Foran fra venstre: Johnny Larsen, Sissner Ove Olsen og Synnøve Sakrihei.

Til dem som sier ja, blir det så sendt ut faktura. Når denne er betalt, er man medlem i YTF-P. Ved inngangen til hvert nytt år sendes ny faktura.

Hjelpekassas betydning

Hva så med de som ikke blir medlemmer av YTF-P? Disse blir stående i medlemsarkivet registrert som

«Jeg fikk tilbake 700 kroner fra forbundet for behandling hos fysioterapeut, og 1200 kroner i brillestøtte. Noen bedre investering på pengene du betaler i kontingent finnes derfor ikke»



YTF-pensjonister og fortsetter å få Yrkestrafikk og beholder også enkelte andre medlemsfordeler. Du er altså fortsatt YTF'er. Så hva er forskjellen på å være eller ikke være organisert i Pensjonistforeningen. Alle får jo fortsatt Yrkestrafikk! Noe som selvfølgelig – i all beskjedenhet – er vel og bra.

Et hovedproblem for dem som ikke er med i Pensjonistforeningen er at tilbudene fra YTFs hjelpekasse opphører. Hjelpekassa gir etter søknad for eksempel støtte til kjøp av briller eller linser og behandling hos fysioterapeut eller kiropraktor. Et viktig poeng som karene fra styret i YTF-P forsøker å hamre inn, om og om igjen, er at kontingenten på 500 kroner derfor kan vise seg å være en riktig god pengeplassering.

86-årige Harald har vært NRAF-medlem fra 1961, sentralt medlem av forbundets kontrollkomité i mange år og æresmedlem i YTF, bruker seg selv som sannhetsvitne: «Jeg fikk tilbake 700 kroner fra forbundet for behandling hos fysioterapeut, og 1200 kroner i brillestøtte. Noen bedre investering på pengene du betaler i kontingent finnes derfor ikke», understreker Harald. Denne typen utgifter er jo ganske vanlige når man drar på årene.

Medlem i Pensjonistforbundet

Et annet spørsmål som flere lurte på, var om de var å regne som yrkesakti-

ve eller pensjonister når de arbeidet sporadisk som tilkallingssjåfører eller vikarer som en litt flyktig attåtæring til pensjonisttilværelsen. Også her kan man imidlertid ty til vedtektene, paragraf 4: «Har medlemmet inntektsgivende arbeid, skal det betales kontingent av inntekten». Du er altså å regne som yrkesaktivt medlem, med alle rettigheter som dette medfører.

Noen mener at det da ikke er noen vits i å være med i YTF-P. Men her finnes et tilleggsperspektiv: Som medlem i YTF-P blir du også medlem i Pensjonistforbundet, en landsomfattende organisasjon som arbeider for pensjonistenes sak med mer enn en kvart million medlemmer. «Et større antall medlemmer øker innflytelsen vår i Pensjonistforbundet» forklarer lederen for YTF-P, Karsten A. Larsen, som selv sitter i Pensjonistforbundets landsstyre. Han anbefaler derfor å spandere på seg kontingenten til YTF-P, selv om man ikke er hundre prosent pensjonist.

Etter å ha svart etter beste evne på alle slike spørsmål, satt Harald klar med sin hvite bok for å tegne nye medlemmer. Og det ble fangst på alle anløpsstedene. Selv om vervingen der og da var å betrakte som «stangfiske», har Karsten og Harald tro på ringvirkningene av fagforeningsbesøkene supplert med økt informasjon.

YTF på stø kurs

Så mye om pensjonistene. Som nevnt hadde turneen mer å by på. Generalsekretær Linda Jæger, bodøværing og stolt nordlending, fortalte om et YTF i fin flyt. Den siste gode nyheten så langt var passeringen av 13 000 medlemmer. Ellers fortalte hun om et aktivt forbund med hele 663 tillitsvalgte, stor oppmerksomhet i massemedier og sosiale medier, omfattende kursvirksomhet og en svært aktiv arbeidslivsavdeling med skarpskodde jurister.

Linda fortalte dessuten at hun selv – utrolig nok – kunne feire at det var 25 år siden hun begynte å arbeide i forbundet som fersk advokatfullmektig. Så lenge siden er dette at hun faktisk ble ansatt i Norsk Rutebilarbeiderforbund som den gang talte 7800 sjeler. Veksten i medlemstallet siden har derfor vært formidabel. Få kjenner forbundet like godt som Linda.

Siste del av turneen overløt hun stafetten til Ole Moen, som er leder for avdeling 17 Trøndelag Nord og sitter i forbundsstyret. Ole, som selv kjører buss til daglig, er ikke minst levende engasjert i arbeidet for å styrke kollisjonsikkerheten for bussførerne, et emne han visste å utdype i detalj.

Også var det redaktøren av Yrkestrafikk, hvis hovedoppgave selvfølgelig var å sørge for dette referatet, men som også slapp til med informasjon



Mo i Rana: Linda hadde mange gode nyheter å melde fra forbundet sentralt.



Mo i Rana: Nyvalgt leder for avdeling 26, Carl Erik Søfting, gratulerer den spreke veteranen Arnulf Breivik, som har kjørt buss i fantastiske 54 år, med kommende åttiårsdag.



Mo i Rana: Karsten og Harald fra styret i YTFs Pensjonistforening svarte på mange spørsmål fra engasjerte møtedeltakere.



Mo i Rana: Linda satte stor pris på friske meningsutvekslinger med medlemmene, her representert ved Steinar Kvitnes.



Mosjøen: En rosa perle i Sjøgaden, en lokal idyll langs fjorden. Været var det aller beste.



Mosjøen: Dette bildet er bare med for å minne om hvilken yrkesgruppe denne turneen handlet om. Rene og pene var Scaniaene!



Mosjøen: God stemning på møtet, her representert ved her Øystein Brennhauug og Jørgen Aas. Innlederne takket for invitasjonen og arrangørene var glade for besøket. Det er vel hva som kalles vinn-vinn?



Mosjøen: Den første fagforeningsboka til Jørgen Aas, som ble medlem i Norsk Rutebilarbeiderforbund 8. januar 1980. Merkene er kvitteringer for betalt kontingent, fra den gangen da det meste ble håndtert med kontanter.

om forbundets nye historiebok som slippes i forbindelse med markeringen av YTFs 70-årsfeiring på landsmøtet neste år. Om man ønsker å få med lokale eller personlige historier, er tida inne til dette nå, da det redaksjonelle innholdet gjøres ferdig i løpet av andre halvår i år. Ta derfor kontakt med redaktøren, store og små bidrag tas imot med takk!

Lederskifte i Mo

Så litt om selve turen. Den startet i Bodø, der Harald hentet Karsten og journalisten med bil på flyplassen. «To veteraner» sier Karsten, og sikter også til kjøredoningen, en Volvo 940 1994-modell, som kun har hatt en eier – Harald - og nå har status som veteranbil. Både sjåfør og bil er velholdte, og gjennomførte uten hindringer de

30 milene via Fauske, over Saltfjellet og Polarsirkelen til Mo i Rana. Der sluttet Linda seg til følget.

Møtet på ble avholdt på den italienske bydelsrestauranten «3Amici», tidligere kjent som Fregatten. Her ble vi møtt av Rune Pedersen, kjent avdelingsleder på Mo i mange år. Nyheten var at denne æraen nå var over. Årsaken er



««Et større antall medlemmer øker innflytelsen vår i Pensjonistforbundet» forklarer lederen for YTF-P, Karsten A. Larsen, som selv sitter i Pensjonistforbundets landsstyre»



at Rune har begynt å kjøre lastebil på heltid, så heretter vil det være den lokale logistikkavdelingen som kommer til å nyte godt av hans solide erfaring som tillitsvalgt. Ny leder for avdeling 26 er Carl Erik Søfting. Møtelyden var ellers en god blanding av yrkesaktive og pensjonister. Dessverre var ikke medlem nr. 1 i avdelingen til stede, han heter Idar Johnsen og hadde vært medlem fra 1959.

Ingen rivalisering

Harald fikk vervet noen til YTF-P. Neste dag forsøkte han å bruke den pågående naborivaliseringen mellom nabobyene til å verve medlemmer i Mosjøen. De to nordlandsbyene har lenge ligget i god norsk lokaliseringsstrid, om flyplass og sykehus og mere til. «Dere vil vel ikke være dårligere enn Mo?» spurte Harald, men taktikken lyktes ikke denne gang. Forklaringen er antakelig at solidariteten blant bussjåførene i YTF på Helgeland nok er langt sterkere enn hvor de har sin adresse.

I Mosjøen ble møtet avholdt i hovedkvarteret til Boreal. Avdeling 78 ble stiftet i mai 1958, og nåværende leder er Johnny Fjellstad. En annen høvding til stede var tidligere medlem av forbundsstyret, Bjørnar Herringbotten. Etter at Karsten, Linda og undertegnede hadde innledet i nevnte rekkefølge, takket Harald for besøket, krydret

med en lett vovet historie som krydret: «...og da kom jeg til å tenke på...» før han annonserte «innskrivingen».

Historiske inntrykk

I Sandnessjøen tok avdelingsleder Laila Haugsand og kompani med gjestene på en sightseeing sydovert langs fjellkjeden «De syv søstre» i retning Tjøtta. Her fantes en rekke historiske minner. Vi besøkte Alstahaug kirke, en av syv bevarte middelalderkirker i Nord-Norge, med brokker fra omkring år 1200. Her virket også dikterpresten Petter Dass. Den opprinnelige kirken på Tjøtta var bygd rundt år 1000, og vikinghøvdingen Hårek fra Tjøtta lot seg døpe her av Olav Trygvason i år 999.

Atskillig nyere, men enda mer gripende, var krigsgravene over sovjetiske krigsfanger. Om lag 100 000 sovjetiske krigsfanger ble sendt til Norge, blant annet for å bygge «blodveien» på Helgeland. Etter krigen ble 13 000 døde funnet, av disse ble 8 000 samlet på Tjøtta i 1951. Ved siden av lå ofrene etter bombingene av fangeskippet Rigel. Det tyske lasteskippet MS Rigel seilte sydovert fullastet med fanger da det ble angrepet av allierte fly i november 1944. 2456 mennesker omkom.

Fullt av historiske inntrykk ble vi mottatt på avdelingsmøtet som ble avholdt på Napoli Hotell & Restaurant

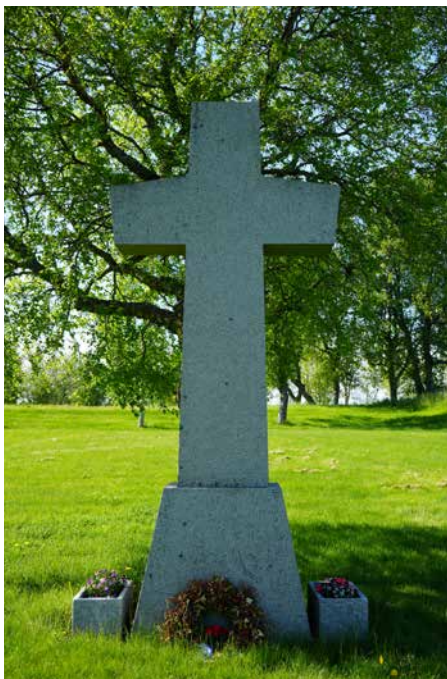
i Sandnessjøen, der vi etter møtet ble traktert med en bedre middag.

Suppe med mersmak

Siste etappe gikk til Brønnøysund, der vi underveis måtte benytte to ferger. Den ene fergen hadde en buss om bord og Harald fikk raskt kontakt med bussfører Bernt Andreassen, som selvfølgelig var YTF'er, og et bevis på at YTF er overalt og holder landet samlet. Ikke nok med det, Bernt var også utkommandert til å kjøre skiftet til sin bror Alf Egil, som er avdelingsleder og travelt opptatt med å forberede besøket vårt.

Brønnøyfolket gjorde en vri, og avholdt møtet på dagen, før de etterpå tok oss med på sightseeing, først til det obligatoriske turistmålet Torghatten med det berømte hullet, før vi endte opp på Hildurs Urterarium på Tillerem, også et sted med dype historiske røtter. Her finnes hulemalerier fra bronsealderen og rester av Helgelands mektige høvdingedømme fra før samlingen av Norge. Her fikk vi servert en nydelig kjøttsuppe.

Så var reisen over. Det var uansett en spesiell smak på denne suppa – det er det som kalles mersmak! Så kan vi røpe at YTF-P alt snakker om å få til en ny runde til like vakre Hardanger. Vel, vi får ta ett år av gangen.



Sandnessjøen: Sightseeing til Tjøtta, med krigsgravplassen der over 8000 av i alt 13000 drepte sovjetiske krigsfanger i Norge var samlet, i tillegg til minnet om de 2456 omkomne ved senkningen av det tyske fangeskipet M. S. Rigel.



Sandnessjøen: Harald skaper stemning med glade og gjerne noe frivole historier samlet opp over et langt liv, og fikk en flytende erkjennelse av avdelingsleder Laila Haugsand.



Sandnessjøen: Karsten leder YTFs Pensjonistforening, og var naturlig nok den som først fikk ordet på fagforeningsmøtene.



Sandnessjøen: Forbundsstyremedlem Ole Moen, til venstre, er som alle trøndere oppsatt med mustasje. Avdeling 20 bød på fin middag på hotell Napoli etter et foreningsmøte med upåklagelig stemning. Til høyre det ungdommelige alibiet Espen Øyum på «bare» 36.



Sandnessjøen: Espen Øyum begynte å kjøre buss på samme dag som avdelingsleder Laila Haugsand for ti år siden, og de to tok fagbrev med en dags mellomrom etter fem år bak bussrattet.



Brønnøysund: Leder Alf Egil Andreassen har sørget for å få den historiske gongongen pusset, inngravert står: «Avd. 31 Brønnøysund, 1960 – 1985, N.R.A.F»



Fergetur: På vei til Brønnøysund måtte ekvipasjen med innledere benytte to ferger, og om bord på den ene var en buss med Bernt Andreassen bak rattet. Sjåførbonden måtte kjøre vakta til broen og avdelingslederen Alf Egil, som var opptatt med forberedelser til å ta imot gjestene.



Brønnøysund: Harald holder et fyndig slutttord på turneens eneste formiddagsmøte på hvilerommet til Torghatten, med sterk oppfordring til å organisere seg i Pensjonistforeningen.



Brønnøysund: Harald i vervemodus. Noterer Ole Johnny Drevland som nytt medlem i Pensjonistforeningen.



Brønnøysund: Etter et tidlig møte, ble alle tatt med på sightseeing forbi hullet i Torghatten og videre til Hildurs Urterarium, der vi ble servert en nærende suppe med grønnsaker og kortreist lammekjøtt.



Er det virkelig nødvendig?

Reiseforsikring

Ja, om du ikke er superfan av risiko, så bør du ha en helårs reiseforsikring som dekker hele familien – selv om dere utelukkende utforsker Norge.

De fleste av oss forbinder utenlandsturer med de store utgiftene, men Norgesferier kan være vel så dyre. I tillegg har vi ofte med oss en haug med bagasje og ting vi setter pris på.

Det siste man trenger er ekstra utgifter hvis man ikke kan dra, må avbryte turen, blir forsinket underveis, blir frastjålet noe, eller er uheldig og knuser mobilen. For eksempel.

Gjensidiges reiseforsikring har en ekstra god pris for medlemmer i Yrkestrafikkforbundet, dekker det meste og gjelder med en gang du forlater hjemmet.

gjensidige.no/YS



Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 6,25 %

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

Priseksempel: Eff. rente 7,98 % kr 150.000,- o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2 200,- Tot. kost: kr 181.212,-

SOMMERFERIE

DET ER ENDELIG FERJETID, OG VI FÅR MANGE SPØRSMÅL OM FERIEAVVIKLING OG FERIEPENGER.

HER KOMMER NOEN AV DE VI FÅR OFTEST.

Er det jeg eller arbeidsgiver som bestemmer når jeg skal ha ferie?

Det er til syvende og sist arbeidsgiver som bestemmer når du skal ha ferie, men du skal få komme med innspill. Du kan stille noen krav.

- Du kan kreve å få to måneders varsel.
- Du kan kreve at dine tre sommerferieuker skal plasseres mellom 1. juni og 30. september.
- Du kan kreve at restferien på 1 uke + 1 dag gis samlet.
- Du kan kreve at all ferien skal være tatt ut innen utløpet av året.
- Fra året du fyller 60 år har du krav på en ekstra ferieuke, og kan selv bestemme når du vil ta ferie og om du vil gjøre det sammenhengende eller som enkelt dager.

Jeg har levert oppsigelse. Kan jeg kreve å ta ut resten av ferien min i oppsigelsestiden?

Arbeidsgiver har styringsrett når det gjelder fastsettelse av ferie, det vil si det siste ordet når ferien settes opp. Med andre ord kan du ikke uten videre kreve det. Unntaket er dersom det ikke ellers vil være mulig å avvikle

hovedferien innenfor hovedferieperioden (3 uker i perioden 1. juni til 30. september) eller innenfor ferieåret. På den annen side kan arbeidsgiver heller ikke pålegge deg å avvikle ferie i oppsigelsestiden dersom du ikke samtykker til det. Unntaket er hvis oppsigelsestiden din er tre måneder eller mer.

Når får jeg feriepengene mine?

Feriepengene utbetales normalt i juni, selv om lovens hovedregel er at de skal utbetales forholdsmessig siste lønnsdag før ferien. Utbetaling i juni, med samtidig lønnstrekk, sikrer at du får en mer forutsigbar inntekt gjennom hele året. Alternativet er at du ville fått feriepengene sammen med lønnen din før du dro på ferie, men ingen lønn for ukene du var på ferie.

Hvis du er sykemeldt kan dette påvirke feriepengeutbetalingen, fordi du ikke kan få feriepenge samtidig som sykepenger. Feriepengene får du da i stedet når du faktisk tar ferie, noe som samsvarer med det som egentlig er lovens hovedordning.

Hva skjer hvis jeg blir syk?

Syk før ferien

Hvis du blir 100 prosent sykemeldt før ferien, kan du kreve at ferien utsettes. Du må i så fall dokumentere sykdom-

men med legeerklæring, og gi beskjed om at du ønsker ferien utsatt, senest siste arbeidsdag du skulle hatt før ferien. Dette anbefaler vi å gjøre skriftlig.

Du kan velge å gjennomføre ferien som fastsatt til tross for at du er 100 prosent sykemeldt. Det er i så fall viktig at du gir beskjed til NAV og arbeidsgiver, slik at sykepengeutbetalingen stanses under ferien, og du får feriepenge fra arbeidsgiver i stedet. Du har ikke krav på både feriepenge og sykepenger samtidig.

Syk i ferien

Blir du 100 prosent sykemeldt i løpet av ferien, kan du kreve at de dagene du var sykemeldt utsettes og blir gitt som ny ferie senere samme år. Dette må du også dokumentere med legeerklæring. I tillegg må du gi beskjed til arbeidsgiver om at du ønsker å utsette ferien, straks du er tilbake på jobb. Også dette anbefaler vi å gjøre skriftlig.

Delvis sykemeldt

Hvis du er delvis sykemeldt, har du ikke krav på å få utsatt ferien din.

Arbeidsgiver sier at jeg må jobbe likevel, på grunn av sjåførmangel. Kan jeg nekte?

Det er strenge regler for når arbeidsgiver kan avlyse din ferie. Det må

skyldes uforutsette hendinger som skaper vesentlige driftsproblemer. Du bør opplyse om hvilke konkrete ekstra utgifter du vil ha hvis ferien flyttes. Dette involverer eksempelvis kostnader til nye billetter til feriedestinasjonen. Dette er viktig at du gjør skriftlig så tidlig som mulig. Hvis ikke risikerer du at du ikke får det dekket. Vi anbefaler uansett at man går i dialog med arbeidsgiver og tillitsvalgt for å forsøke å finne beste mulige løsninger lokalt for et plutselig behov som oppstår i ferietiden.

Jeg får ikke reist likevel på grunn av streik. Kan jeg kreve ferien utsatt?

Du kan gå i dialog med arbeidsgiver og be om å få ferien utsatt, men du har ikke krav på det. Du kan ha krav på kompensasjon fra reiseforsikringen og/eller reiseselskapet.

Ta gjerne kontakt hvis du har andre spørsmål. YTF har åpent hele sommeren, men med redusert bemanning, så det kan ta litt lengre tid før du får svar fra oss.



Ferietid! Hva med en tur med Hurtigruta? (Foto: Arne Danielsen)

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat



MARIUS TRÆLAND

Forhandlingsjef
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat



NORA ARNKVÆRN

Advokat-
fullmektig



SIRI DANNEVIG

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

BLI MED PÅ FAGDAG I BERGEN

ÅRETS FAGDAG OG ÅRSMØTE FOR FUNKSJONÆRENE GÅR AV STABELEN I BERGEN SØNDAG 15. OG MANDAG 16. SEPTEMBER.



Fra fjorårets funksjonærsamling i Lillestrøm. Ruters direktør for mennesker og organisasjon, Agnethe Ellingsen, fikk fart på forsamlingen i spørsmålet om hvordan skape et godt arbeidsmiljø. (Foto: Arne Danielsen)

På programmet står blant annet erfaringer fra hovedforhandlingene, likelønnsdirektivet og resultater fra medlemsundersøkelsen. Vi blir med på veterantrikketur, og reiser med Bybanens nyeste linje der vi tar stasjonen på Haukeland sykehus nærmere i øyesyn.

På programmet setter vi også av tid til å snakke om hvilke rettigheter funksjonærer har dersom et selskap rekonstrueres eller går konkurs med bakgrunn i vinterens og vårens utfordringer i kollektivtrafikken.

Så blir det gode muligheter for nettverksbygging med kollegaer fra hele landet!

Hotellet ligger like ved Flesland flyplass og er lett tilgjengelig. Programmet begynner ved lunsjtid søndag, og avsluttes i 15-tiden mandag.

Det er begrenset antall plasser, så førstemann til mølla gjelder. Ved stor påmelding kan det bli aktuelt å redusere antall plasser per selskap slik at alle selskap er representert.

Vi oppfordrer deg til å melde deg på så raskt som mulig for å holde kostnadene nede.

Siste påmeldingsfrist er 23. august.

Nærmere informasjon om påmelding sendes til funksjonærmedlemmer på sms og e-post.

«Vi oppfordrer deg til å melde deg på så raskt som mulig for å holde kostnadene nede. Siste påmeldingsfrist er 23. august.»

NB! Vi gjør oppmerksom på at ikke alle er blitt registrert som funksjonær i medlemsregisteret ved innregistrering eller ved bytte av jobb/rolle. Derom du ikke har mottatt sms om påmelding i løpet av juni, ber vi om at du tar kontakt med sekretariatet ved wenche@ytf.no for korrekt registrering i basen.

Har du spørsmål om fagdagen, ta gjerne kontakt med Marina Heyerdahl, tlf. 915 94 981.

Håper å se deg i Bergen!

*Med vennlig hilsen
Funksjonærstyret*



Å oppfylle de nye sikkerhetskravene er én ting. Å overgå dem er noe annet.

De forbedrede sikkerhetssystemene på nye Mercedes-Benz Tourismo overgår myndighetenes GSR-krav som trer i kraft nå til sommeren. Bedre sikkerhet for alle i og rundt bussen er den korte versjonen av hva forbedringene handler om. Den lange historien handler blant annet om at sjåføren får blindsonervarsling på begge sider av bussen, helt inntil bussens karosseri. Det er betydelig bedre enn bestemmelsene som kun krever deteksjonsfelt på høyre side fra 0,9 – 3,35 m, noe som gir en betydelig gjenværende blindsoner på 90 cm. Samtidig så fungerer Tourismos sikkerhetssystemer helt opp til 100 km/t, i motsetning til GSR-kravet på 30km/t.

Les mer om alle kvalitetene til nye Tourismo på www.mercedes-benz-bus.com.

Mercedes-Benz





LANDE- VEIENS ELEV

Folk med eksamenspapirer ler gjerne litt nedlatende av folk som «bare» påberoper «Livets skole». Det har de ingen grunn til. Lastebilsjåfør Kurt Petersen er et levende bevis på at de tar fullstendig feil.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kurt Petersen ble født i desember 1957 på et lite gårdsbruk ved Ørum, nord på Jylland. Foreldrene raddet over en håndfull kyr og noen griser, nok til at guttungen kunne fostres på naturlig og kortreist føde. Kanskje ga det sunne kostholdet ham så mye energi at han ikke orket å sitte stille lenge nok til å fullføre barneskolen. Den purunge mannen valgte «Livets skole».

Ut på fiske

- Jeg hadde så mye krutt i rompa at jeg ikke orket å sitte rolig på skolebenken. Først fikk jeg jobb på en bondegård i nærheten, før jeg flyttet til kysten og tok hyre på en fiskebåt. Som den yngste i mannskapet på fire ble jeg satt til å lage mat, noe som var kjedelig og ikke lot seg forene med sjøsyke, ler Kurt.

- I stedet ble det en ringnotsnurper. Det var en danskeiet båt og jeg utgjorde det danske alibiet om bord, de øvrige fiskerne var islendinger og nordmenn som jeg trivdes svært godt blant.

Nye typer nøter gjorde imidlertid at mange fiskere mistet jobben, og Kurt bestemte seg for at han ville satse på lastebilyrket for å kjøre fisken nedover på kontinentet.

Sytten år i Europa

- Jeg kjørte opp og fikk det store førerkortet klokka fjorten, og samme ettermiddag var jeg på vei til Tyskland med et lass. Jeg kunne ikke et ord tysk, men fikk levert fisken. Deretter gikk ferden med ferskt kjøtt til Italia, til diverse slaktehus midt i sentrum av Roma, en opplevelse i seg selv. Hjem til Danmark fikk jeg med frukt og grønnsaker.

Kurt Petersen kjørte fast på Europa i sytten år. Ofte kunne det gå flere måneder mellom hver gang han kom hjem til sitt yndige fedreland. Her studerte han på «Landvejens University Europe», og lærte seg blant annet hele ni språk, som han trakterte relativt bra.

Håndtering av banditter

I tillegg måtte han opp til eksamen i fag som slett ikke står på timeplanen på ordinære læresteder:

- Veien kunne være utrygg. En gang

kjørte en varebil opp på siden av meg, signaliserte at de ville at jeg skulle stoppe og plutselig stakk de et geværløp ut av vinduet. Jeg presset dem ut til venstre inntil jeg kom til en avkjøring der jeg visste at det fantes en politistasjon. Da forsvant ranerne.

Kurt har flere liknende – bokstavelig talt - røverhistorier, som den om tvilsomme politifolk som utenfor Napoli ville inndra en last med kjøtt som skulle leveres Sicilia. «Bare skriv under på fraktpapirene», sa sjåføren. Men da skurkene forsto at kjøttet tilhørte mafiaen, fikk de det travelt med å levere det tilbake. Man stjal ikke fra mafiaen!

- Ofte kunne landeveisrøverne stå i ledtog med korruperte tollere som forsynte skurkene med en oversikt over bilnumrene på trailere med særlig verdifull last. Men vi hadde våre metoder mot dette. Etter tollklareringen stoppet jeg og byttet registreringsplatene med egne skilt som jeg hadde med hjemmefra og som ikke fantes i banditenes prioriteringsliste.

I fem år bodde han i Madrid, mens han arbeidet for et dansk transportfirma. Han hadde verken spansk



«Her studerte han på «Landevejens University Europe», og lærte seg blant annet hele ni språk, som han trakterte relativt bra»



arbeids- eller oppholdstillatelse, noe myndighetene lenge så mellom fingrene med, fordi Kurt var en nyttig mann på grunn av språkferdighetene. En dag fikk politiet likevel nok, stemplet «persona non grata» i passet hans og ga ham en dag til å pakke snippesken og forlate Spania.

Logistikk i særklasse

- Etter dette begynte jeg å kjøre tankbil med korn i Danmark. Jeg besøkte alle mulige avkroker pluss Bornholm og litt Sverige. Det var et fint arbeid, også til dels fysisk, noe jeg satte pris på. Men så, i 2003 ble jeg ansatt på kontoret. Bakgrunnen var at jeg kritiserte firmaet for å gjøre dumme disponeringer, og så ble jeg utfordret til å gjøre det bedre selv.

Og det var ikke småturer han ble satt til å administrere. For eksempel måtte han ordne med transport av rotorblader til vindmøller, formidable i lengde og vekt. Planleggingen av ruta måtte noen ganger starte seks måneder i forveien, for å beregne høyden under broer, hva veilegemet tålte av tyngde, rundkjøringer og jernbaneoverganger.

- Mye logistikk! Noen steder måtte vi ha elektrikere som kunne demontere kjøreledninger og stillaser og så få alt opp igjen etter at transporten hadde passert, jeg måtte visualisere det hele. Ikke sjeldent måtte jeg rettleder sjåfører som hadde kjørt seg bort, da var det praktisk å være godt kjent i Europa.

Skole i rakettfart

Kontorarbeidet ble mer og mer stres-

sende, for antall biler økte uten at indretjenesten ble oppgradert. Kurt var dessuten den eneste språkmektige. I Danmark finnes en rettighet som kalles «orlov», en rett til permisjon for å ta utdanning. Kurt fant ut at tiden nå endelig var inne til å skaffe seg det som så fint kalles «formalkompetanse».

Problemet var at siden han var blitt kastet ut av barneskolen, hadde han ingen papirer. Hvordan da komme inn på videregående. Løsningen var å starte helt på bunn med en prøve som var mest mulig lik eksamen på barneskolen. Denne klarte han med glans. Deretter tok han åttende, niende og tiende klasse på seks måneder med topp karakterer.

Sjåfør med karakter

- Jeg bestemte meg så for å ta toårig videreutdanning på halve tiden, noe veilederen mente at ikke var mulig.

«Jeg er vant til å arbeide», sa jeg. «Neste gang du ser meg har jeg eksamenspapirene i handa».

Neste år var jeg ferdig.
«Hva skal du gjøre nå?» spurte hun.
«Jeg skal kjøre lastebil.»
Hun misforsto og trodde at jeg bare ville ta meg en sommerjobb.
«Men etter ferien?»
«Fortsette å kjøre lastebil.»
«Hva skal du med utdannelsen da?»
«Det er vel ikke noe galt i å kjøre lastebil med gode karakterer?»

- Lastebilen er mitt liv. Jeg har hatt glede av alle turene og lært masse underveis. Kanskje går jeg videre til

høyskole når jeg blir pensjonist...

Trives i Oslo

Tilbake bak rattet fant han ut at arbeidsgiverne nå helst ville erstatte danske sjåfører med østeuropeere.

- Jeg kjente folk i Norge, som lokket med arbeid. En ettermiddag pakket jeg bilen og tok ferga til Larvik. Der tok jeg en runde til ulike firmaer og solgte meg inn, og mandagen etter hadde jeg jobb. Siden har jeg kjørt lastebil i Norge.

I januar i år begynte Kurt Petersen i ny jobb bak rattet på en Scania G410 Krokheis. Yrkestrafikk var med på en tur til Sjursøya for å hente jordfuktig betong, og etter at betongblanderen var løftet av, videre til Fornebu for en ladning pukk.

- Jeg trives med å arbeide i Oslo by. Kjører asfalt, kantstein, materiale til sluk og subbus. Blir veldig godt kjent, sier dansken, som også er nyslått norsk statsborger.

Alltid organisert

Som om ikke det er nok, er han også nyvalgt styremedlem i YTFs logistikkavdeling 604 Vestre Viken.

- Jeg har vært fagorganisert i Danmark fra jeg var seksten, og da jeg kom til Norge ble jeg anbefalt YTF. Nå har den gamle avdelingslederen gitt seg, og vi har valgt nytt avdelingsstyre. Satser på mer og bedre aktivitet, ikke minst sosiale samlinger. Noe som er en utfordring. Lastebilsjåfører er som kjent kongens harer, nesten umulige å samle.

«En gang kjørte en varebil opp på siden av meg, signaliserte at de ville at jeg skulle stoppe og plutselig stakk de et geværløp ut av vinduet»

Kurt Petersens hobby har i mange år vært det som i gamle dager ble kalt walkie-talkies, og har selv laget et digitalt radiosystem som har blitt svært populært blant sjåfører i Danmark. Slik holder man kontakten. Behovet for å treffes over bordet er likevel til stede, naturligvis gjennom YTF.

Inn for landing

Kurt Petersen er selv i ferd med å gå inn for landing etter et liv på farten i landeveiens universitet, selv om sjefen har sagt at han «ikke får lov til» å pensjonere seg.

Familie har ikke alltid vært like høyt prioritert.

- Jeg har vært gift, men nok vært for mye eventyrer, og det er ingen kvinne som gidder å vente evig på at en eventyrer skal slå seg til ro. Har heller ingen barn, for jeg har egoistisk nok vært redd for at barn ville stå i veien for egne opplevelser.

Han har imidlertid definitivt en huslig side, baker blant annet egne surdeigsbrød, og varmer middag på eksosanlegget til lastebilen.

- Gryteretter eller annet som skal ha varme over lengre tid, på dansk kalles det for «simremat». Har maten i en stekepose med aluminiumsfolie rundt, og så i brødformen som passer fint inne på eksosen. Litt ståltråd holder den på plass. Noen ganger lager jeg også en stor haug med pølser og brød på motoren, serverer grunnarbeiderne som jeg leverer til. Så hygger vi oss skikkelig, for selv om vi kommer fra



«Det er vel ikke noe galt i å kjøre lastebil med gode karakterer?»



«Min kone og meg, fra en tur til Rwanda.» (Foto: Privat)

ulike land som Litauen, Liberia, Norge og Danmark, blir det godt fellesskap av å spise sammen.

Ingen danseskole

Slik holder han ved like det sunne kostholdet fra barndommens bondegård, er dessuten tilbake på bondelandet i Tranby, et beskjedent tettsted i Buskerud. Den store verden dyrker han likevel også, takket være et mangeårig samboerskap med en afrikansk kvinne får han ikke rent sjeldent besøk fra Afrika.



«Her varmer jeg maten min, i dag er det rester fra middagen i går.» (Foto: Privat)

- Familien hennes sier at jeg er akkurat som en afrikaner, ikke spør hvorfor.

Kanskje fordi han liker å danse? fisker vi, men det vil han ikke ha sittende på seg.

- Ikke skriv at jeg danser, ler han, - for det har jeg nesten aldri gjort, og hvis min kone Chantal ser noe sånt på trykk, vil hun sikkert at jeg skal danse med henne.

Livets skole er tross alt ingen danseskole...

FRAMTIDAS BUSSMUSEUM

VI HAR BESØKT ET MUSEUM SOM SER VEL SÅ MYE FRAMOVER SOM BAKOVER. KINAS FØRSTE OG ENESTE, OG VERDENS MEST MODERNE BUSSMUSEUM, FINNES HOS YUTONG I MILLIONBYEN ZHENGZHOU.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto: **YUTONG**

«Fortellingen stoppet nemlig ikke der. Veien gikk raskt videre gjennom historien og fortsatte inn i framtida, «til evigheten og videre» som Buzz Lightyear pleier å si»

Innledningsvis forteller museet historien om bussens opprinnelse, aller først i form av hestedrevne diligencer for den franske adelen på 1600-tallet. Da kapitalismen etter hvert avløste føydalismen, ble også grunnlaget skapt for moderne kollektivtransport.

Europeerne startet

Ordet «buss» er en kortform av det latinske «omnibus» som betyr «for alle». Det første kollektive reisetilbudet kalt omnibus oppsto i Nantes i Frankrike i 1826 i form av en spesiallaget vogn trukket av hester med plass til mange passa-

sjerer som satt mot hverandre på trebenker langs sidene. I Wales hadde det dog allerede eksistert ei slik rute siden 1806.

Museet utnevnte også det første damplokomotivet konstruert av den britiske oppfinneren Richard Trevithick i 1803, til den aller første «fleksible passasjerbuss i verden». Den industrielle revolusjonen utviklet siden både teknologien og økte samtidig behovet for kollektivtransport, og museet utropte derfor det 20. århundret til «bussens og turbilens æra.»

Kina vokser fram

Kineserne var langt fra spesielt tidlig ute i busshistorien. Men i 1963 ble det relativt beskjedne selskapet «Zhengzhou Bus Repair Factory» etablert. I løpet



En karét i full størrelse benyttet av pudret fransk adel, innledet busshistorien på museet til Yutong.

av de neste femti årene var veksten formidabel, og bedriften vokse til å bli Yutong, verdens største produsent av elektriske busser.

Spesielt med dette museet var likevel at utstillingene ikke dvelte unødvendig lenge ved verken den europeiske forhistorien eller det eventyrlige kinesiske industrieventyret til nåtida der batteripakker, pantografer og selvgående busser ble vist fram. Fortellingen stoppet nemlig ikke der. Veien gikk raskt videre gjennom historien og fortsatte inn i framtida, «til evigheten og videre» som Buzz Lightyear pleier å si.

Historien blir sci-fi

Her må vi snakke om lokalene. Historiedelen kan vanskelig bli annet enn relativt tradisjonell. Her var

ingen busser i full størrelse, men mange nydelige modeller av busser fra alle tider og alle land. Men de virkelig gedigne lokalene, som minnet lite om trange og overfylte transportmuseer andre steder i verden, var også et hypermoderne opplevelsessenter.

I det ypperste av flere kinolignende lokaler med interaktive skjermer og avansert informasjonsteknologi av ulikt slag, fikk vi utdelt 3D-briller og gitt streng beskjed om å feste sikkerhetsbeltene i setene, som slett ikke sto stille under forestillingen, for å si det sånn. Om bord i førerløse små «busser» ble vi fraktet gjennom grønne skoger, ned på havets dyp, opp i snørike fjell og opp i lufta, ja helt til planeten Mars gikk bussen.

Framtida skapes her

År 2093 ble antydnet som tidspunkt for Mars-turen over fjell og daler på den røde planeten, så å realisere en slik reise i virkeligheten, er neppe noe denne journalisten får tid til. Muligens kan barnebarnet? Uansett var den virtuelle turen utrolig kul, en forestilling med vanvittig skarphet og oppløsning.

Den enkle oppsummeringen er at mens historien ble skapt i Frankrike og Storbritannia, formes framtida av strategiske og tålmodige kinesere, ikke minst innen fabrikkportene til Yutong i Zhengzhou. Antakelig er det også den planlagte meningen at vi skal få akkurat dette inntrykket. Uansett er det en visjon verdt å gruble over.



«Omnibus» betyr «for alle», og er opphavet til forkortelsen «buss».



Museet hadde mange bussmodeller fra ulike steder og tider. Her et kinesisk utvalg.



«Fest sikkerhetsbeltene!» Europeiske bussjournalister fikk være med på en virtuell tur helt til Mars.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDE
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



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



LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



NORA ARNKVÆRN
Advokat- fullmektig
nora@ytf.no



RAMEEN SHEIKH
Rådgiver
rameen@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



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



MARIUS TRÆLAND
Forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Advokat
jeannette@ytf.no



SIRI DANNEVIG
Advokat
siri@ytf.no

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



ADRIAN PRACON
Kommunikasjons- sjef
934 04 436
adrian@ytf.no



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



TOR ARNE KORSMØE
Verve- og organisasjons- rådgiver
980 43 387
tor@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



LINDA JÆGER
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



ORGANISERING ER AVGJØRENDE

Dersom du ikke er organisert, bør du seriøst vurdere om du skal gjøre det og bidra til at du og dine kolleger står sammen for å få det bedre. Hvis ikke, synes jeg at du skal avstå fra å klage.

Årets lønnsforhandling er godt i gang. Flere store oppgjør er ferdige, noen er til mekling og noen er i streik. En del er ennå ikke påbegynt. YTF er ferdig med de to største avtalene, Bussbransjeavtalen (BBA) og Godsavtalen (GA). BBA har vært til uravstemning og det ble stort ja-flertall. Forhandlingene om vår nest største avtale, GA er akkurat ferdige når dette skrives. Jeg mener at vi har fått til gode resultater i begge avtalene.

Som alltid er det likevel ulike oppfatninger når et resultat foreligger. Noen er fornøyd og noen misfornøyd, noe det gis tydelig uttrykk for på sosiale medier, under medlemsmøter og i spiseroom. Fra enkelte misfornøyde sjåfører får fagforeningene passet påskrevet i klare ordelag. Det er selvsagt lov å mene hva man vil, men kanskje man ikke bare skal peke på fagforeningene om man er misfornøyd.

Hvis man sammenlikner vilkår som fagforeningene har fått på plass i bussbransjen (BBA) med hva som til nå er oppnådd i lastebilbransjen (GA), vil man oppdage betydelige forskjeller: (Se eksemplene under.)

BBA:

- 5% tariffestet pensjonsordning. Verdi omkring 25.000/årlig avsetning.
- AFP for alle bussjåfører. Årlig direkte verdi litt over kr. 70.000, men for mange er tilskuddet avgjørende for om man har økonomi til å ta ut AFP tidlig eller ikke. Når man legger til Folketrygden/alderspensjon så blir årlig verdi for mange omkring kr. 400 000,-.
- Høyere fagbrevtillegg, 14 kr/time.
- Tariffestet forskuttering av sykepenger i inntil et år.
- Tariffavtalen sikrer at sjåførene får de ulempe- og overtids-tilleggene de skal ha. 40% fra lørdag kl. 06:00 til søndag kl. 24:00 (som innføres ved nye anbud).
- Reguleringsbestemmelser for mellomoppgjørene i tillegg til sentralt tillegg (kr. 4,50 de to siste oppgjørene).
- Fire kompetansemoduler, hver verdt 3 kr/t, til sammen 12 kr/t.
- Nytt nattillegg på 40% mellom kl. 01:30 og 04:30 fra 2024.

Listen kan lages lenger.

BBA er en god tariffavtale i norsk målestokk. Fagforeningene har fått til mye, likevel jobber vi hele tiden med hvordan vi skal utvikle og forbedre avtalen. I år klarte vi å få inn et nytt nattillegg og innsnevret mulighetene for å (mis-) bruke deltskift på pauser under 60 minutter. Dette er viktige prinsipielle forbedringer som vi kan bygge videre på i fremtiden.

Hvorfor er BBA bedre enn GBA, når det stort sett er de samme fagforeningene som forhandler begge avtaler? Årsakene er flere, men en viktig grunn er selvfølgelig at bussjåførene alltid har hatt vett til å organisere seg. I bussektoren er organisasjonsgraden omkring 85%, noe som gir fagforeningene makt til å oppnå resultater på vegne av medlemmene. Organisasjonsgraden blant lastebilsjåførene er dessverre bare omkring 10%, som ikke er mye å slå i bordet med overfor arbeidsgiverne. Ekstra bekymringsfullt bør dette være for lastebilsjåførene som sliter med å holde følge med lønnsutviklingen generelt og i forhold til bussjåførenes vilkår.

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



Jeg mener ikke å påstå at alt er bra og at vi skal være fornøyd, men å påstå at fagforeningen ikke får til noe, motbevises tydelig av de eksemplene under. Vi får faktisk til veldig mye. Vi får til mye for lastebilsjåførene også, til tross for den lave organisasjonsgraden. Problemet er at vi kunne fått til mer. Derfor håper jeg at de som klager over resultatet sørger for å være organisert.

Jim

GBA:

- 2% lovfestet minimumsordning. Verdi omkring 10.000/årlig avsetning (avhenger av inntekt og grunnlaget arbeidsgiver bruker)
- Kun de lastebilsjåførene som jobber i bedrifter med tariffavtale (YTF eller Fellesforbundet) får AFP.
- Fagbrevtillegg 13 kr./time (+2 kr i år)
- Ikke tariffestet.
- Mange av de samme tilleggene som BBA, men det er ikke uvanlig at de «avtales bort» sammen med overtid mot en litt høyere timelønn inntil en timegrense/mnd. 40% fra lørdag kl.15:00 til søndag kl. 24:00.
- Ingen reguleringsbestemmelse, men lokale forhandlinger (variabelt, men krevende å få lokale tillegg).
- Ingen betalte kompetansemoduler.
- Ordinært kveldstillegg hele natten.



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



KUNSTIG INTELLIGENS PÅ BLÅ RESEPT

Vi sliter med vonde knær, utslitte hofter og tenner som tørker på rot. Nå kan vi smile fra øre til øre med sjarmerende hvite tenner og bitt som river biffen i fillebiter. Alt er kunstig. Vi kan sparke sjefen over leggene med et kne som er laget av fjærstål og herdet plast.

Tenkt så langt vi har kommet!

Om hofta knekker kan vi dreie en ny hofteskål og kjøpe foringer på Biltema. Kunstig alt sammen.

Tenkt så langt vi har kommet, herr Kwartbas.

Vi kan sage og slipe, sveise og skru og forlenge levetiden på skroget med mange år. Om blodpumpa lekker kan vi skifte filter, sette på cruisekontroll og kjøpe en ny tilbakeslagsventil. Alt er kunstig.

Nå har det kommet noe som er enda bedre, herr Kwartbas. Nå er det håp for de som ikke har skjønt noen ting. De som kjører sitt eget løp uten å ta hensyn til andre. Nå er det håp for de som sliter med å legge sammen to og to, og de som høvler over andre. Det er håp for de tankeløse.

Verden vil bli bedre etter dette. Vi blir like intelligente alle sammen. Ingen ting stopper oss. Vi er uslåelige. Dette er noe for deg, herr Kwartbas.

Du kan løser kompliserte ligninger og ta en Pythagoras med 40 i feber uten å bruke en kalori. Alt blir så enkelt.

Nå er det mulig å få kunstig intelligens. Tenk for et framskritt, herr Kwartbas. Du har slitt deg fram lenge, med svært dårlig intelligens. Lærdommen har blitt frynsete i kantene og de mellommenneskelige båndene har revnet. Smurning av reima på fabrikken har gjort det verre og Angela sitter på eldresenteret. Du har kommet i en hjelpeløs situasjon, herr Kwartbas.

«Tenk for et framskritt, herr Kwartbas. Du har slitt deg fram lenge, med svært dårlig intelligens. Lærdommen har blitt frynsete i kantene og de mellommenneskelige båndene har revnet.»

Nå kan du få kunstig intelligens. Du vil få det på blå resept. Det vil ikke koste deg en krone. Et lite oppmøte hos fastlegen er nok. Du er overkvalifisert til å få satt det inn.

Tenkt så mange kunstige deler du har i kroppen. Nå kan du også få kunstig intelligens. Det er ikke til å tro. Fastlegen din vil rykke opp som overlege i seksjon for dumskap og illegale handlinger. Han blir satt på sokkel for å ha reddet en hjørnestensbedrift i å falle over ende og dra med seg hele byggverket. Han blir videre utnevnt til æresdoktor og professor av en verdensomspennende krets i utvikling av kunnskap uten rot i virkeligheten.

Lykke til

Gladiola