YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN TRANSPORT-SEKTOREN

01/2024

SISTE:
100 MILLIONER I STREIKEFONDET
– S 34

BUSS I HARDT VÆR	**S 6**	YRKESTRAFIKK FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no

«Det er ikke nok at velmenende mennesker setter «krisestab» i etterkant»

DEN BESVÆRLIGE VIRKELIGHETEN

I VINTER KRÆSJET VI MED VIRKELIGHETEN, EN BESVÆRLIG VIRKELIGHET BESTÅENDE AV KULDE, SNØFOKK, IS OG STORMVIND. VIRKELIGHETEN GA OSS EN REAL PÅMINNELSE I FORM AV EN SKIKKELIG FIMBULVINTER: JEG ER HER FORTSATT, DERE KOMMER IKKE UTENOM MEG!

Påminnelsen er ikke beregnet på sjåførene, de lever i og må forholde seg til det virkelige liv hver eneste dag. Nei, påminnelsen er rettet mot politikerne, sjefene og de mer eller mindre høyt utdannede som tar avgjørelsene, men som dessverre ikke virker å være venner med realitetene. For som Ibsen skriver: Når utgangspunktet er som galest, blir resultatet gjerne originalest.

Enkel lærdom

Virkeligheten har tvunget fram praktiske diskusjoner og avgjørelser om piggdekk eller kjetting, lading og batterikapasitet, nødvendigheten av veivedlikehold med høvling og strøing på en gang, og om når rodene for brøyting er for lange slik at veien snør igjen. Den reiser problemstillinger som på hvilket tidspunkt rutetrafikken bør innstilles ved uvær og hvorvidt det virkelig er lurt med anbudsoppstart midt på vinteren.

Alt er temaer som krever konkret kunnskap. Vi trenger sjefer som kan noe om vei og trafikk, og om hvordan finne fram til operative enheter og tekniske løsninger som fungerer. Det funker ikke bare med folk som kan skilte med teoretiske mastergrader og flotte sjefstitler. Dette er en enkel lærdom som værgudene har vist oss i vinter.

Ulykker vil skje

Hvorfor er vi ikke helt sikre på at disse «læringspunktene» (populært nyord i sjefssjiktet) nødvendigvis vil slå inn? Et kroneksempel er kollisjonssikkerheten for sjåførene. EU-byråkratene og dataekspertene virker kun å være opptatt av såkalte «aktive systemer», databaserte førerassistansesystemer og overvåkingssystemer med målsetting å hindre kollisjoner. Vel og bra, men langt fra tilstrekkelig.

For er det noe denne vinteren har demonstrert her oppe i nord, så er det at utforkjøringer, velter, ulykker og kollisjoner faktisk skjer. Åpenbart. Da er det en forutsetning at sjåførene er tilstrekkelig beskyttet. Fysisk.

Hardføre løsninger

Ikke minst takket være YTF og andre med praktisk forståelse, har en viss erkjennelse av problemstillingen også sivet inn i de høyere skylag. Men langt fra tilstrekkelig. Klima og vær ser ut til å bli villere og villere, med hete og kulde, flom og ras. Da trenger både person- og godstrafikken hardføre løsninger og beredskap som tåler en støyt. Det er ikke nok at velmenende mennesker setter «krisestab» i etterkant.

Arne

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

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

facebook/ytf twitter/ytf instagram/ytf

INNHOLD

Første ordinære årsmøte 4

To skritt fram og ett tilbake 6

Ung-samling med strike! 10

Ruter og Retur 12

Blodig alvor 14

Årsmøtetid – andre akt 22

Overtidsbetaling for sjåfører uten tariffavtale 24

Himmelsk hjelp 26

Vil drive butikk 29

Uskyldigere tider 32

Streikefondet har passert 100 millioner 34

Forsidefoto: Alena Lukošíková

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**

Annonsesalg:
Mona Svenning
✆ **400 13 909**
✉ **mona.svenning@gmail.com**

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskapenes 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.

FØRSTE ORDINÆRE ÅRSMØTE

DEN MINDRE ENN ETT ÅR GAMLE FUSJONERTE STORAVDELINGA FOR BUSSFØRERNE I OSLO AVHOLDT SITT FØRSTE ORDINÆRE ÅRSMØTE 30. JANUAR. ELI HETLEVIK BLE VALGT VED AKKLAMASJON SOM DEN FØRSTE ÅRSMØTEUTNEVNTE LEDEREN FOR AVDELING 3.

Tekst og foto:
ARNE **DANIELSEN**

I et fullsatt lokale i tårnbygningen over inngangen til T-banestasjonen ved Fyrstikktorget på Helsfyr i Oslo, var forsamlingen enige om alt, både med hensyn på valg og andre årsmøtesaker. Den nye storavdelingen møter dermed framtidens utfordringer enhetlig.

Fusjon i fjor

Avdeling 3 ble etablert som en fusjon av avdelingene 38 Unibuss og 52 Jernkroken i fjor vår. Sammenslåingen ble da behandlet og applaudert på begge de respektive avdelingenes årsmøter, og et samlet styre ble satt sammen. Nå er altså det første ordinære årsmøtet gjennomført for hele den sammenslåtte enheten.

Til stede på møtet var de tidligere lederne for de to avdelingene gjennom mange år, Rauf Hussain fra avdeling 52 og Leif-Arne Myhre fra avdeling 38, sammen med forbundsleder Jim Klungnes. De lange historiske linjene og forankringen i forbundet var dermed godt ivaretatt.

Også generasjonsskifte

Den nye avdelingen har til nå vært ledet av lederen for avdeling 38, Per Petterson, mens lederen for avdeling 52, Zafar Iqbal Pumbla, fra starten av også satt i styret. Nå har begge disse sentrale tillitsvalgte sagt takk for seg. Pumbla gikk over til funksjonærforeningen alt i fjor sommer, mens Per Petterson kjørte sin siste vakt dagen etter årsmøtet for deretter å gå over i pensjonistenes rekker.

Pettersons avgang markerte også et generasjonsskifte. Per begynte som bussfører i 1995 og ble tillitsvalgt på Alnabru i 2002, som en del av gjengen som etablerte Sporveisbussenes fagforening for nesten tretti år siden. Siden den tid har de samme pionerne regjert foreningskontoret til YTF Unibuss. Nå er altså tiden kommet for avløsning.

Forbundsleder Jim Klungnes, som må betraktes som en av de siste mohikanerne fra denne gruppa av aktive tillitsvalgte, benyttet anledningen til å takke Per på årsmøtet. Han understreket den avgående avdelingslederens mot til å si nei til arbeidsgiveren: «Hvis vi går med på dette, blir medlemmene forbanna», var en sentrale Petterson-formulering.

Kvinnelig ledelse

Nå overtar Eli Hetlevik som leder for «treern». Hun er representant for en nyere generasjon bussførere – det må kunne sies selv om hun faktisk har femten års fartstid – men også historisk som den første kvinnelige lederen for Oslo. Med seg i styret har hun med seg Sobia Rafiq og den erfarne sekretæren Alena Lukošíková, så kvinnene begynner virkelig å gjøre seg gjeldende i avdeling 3. *Eli Hetlevik kan dere bli bedre kjent med i portrettet på side 28.*

I og med at avdelingen er organisert geografisk, uavhengig av hvilket selskap sjåførene er tilknyttet, er det viktig å ha gode plasstillitsvalgte på alle stasjoner, noe valgkomiteen tok

> «Nå overtar Eli Hetlevik som leder for «treern». Hun er representant for en nyere generasjon bussførere – det må kunne sies selv om hun faktisk har femten års fartstid – men også historisk som den første kvinnelige lederen for Oslo.»

hensyn til i innstillingen til det nye styret. Her vil nestleder Azhar Mahmood representere Stubberud, Terje Hagen ta seg av Alnabru, Sobia Rafiq være lokalisert på Brubakk, mens Kadir Køylu holder til på Østensjø.

Store driftsforstyrrelser

I en fyldig beretning rapporterte det avgående styret blant annet om problemene som har oppstått med de nye elektriske bussene. 16. april startet kontrakten for indre by og 183 elektriske busser fra Solaris ble satt i drift over natta. Dessverre gikk ikke dette så bra, det ble oppdaget mange feil både på bussene og ladestasjonene. Kulda og de til dels uvanlige værforholdene i hovedstadsregionen i vinter, har forsterket disse utfordringene.

YTF har i denne anledningen hatt mange møter med bedriften og arrangert flere åpne møter med de ansatte. 10 desember startet et nytt anbud på Brubakk, men også MAN-bussene her fikk problemer med oppladingen og mange avganger ble innstilt. *Kalde fakta på de neste sidene i bladet.*

Per Petterson ledet sitt siste årsmøte, assistert av den nye avdelingslederen Eli Hetlevik og sekretær Alena Lukošíková.

Det var godt oppmøte på det første ordinære årsmøtet i YTF avdeling 3 Oslo.

Forbundsleder Jim Klungnes takker Per Petterson for lang og tro tjeneste. Avløser Eli Hetlevik sitter klar til å overta stafetten.

TO SKRITT FRAM OG ETT TILBAKE

OSLOS NYE FLÅTE AV BATTERIDREVNE ELBUSSER GIKK PÅ EN KRAFTIG SMELL I VINTER SOM FØLGE AV EKSTREM KULDE OG SNØFOKK. SIDEN HAR VI OPPLEVD ET SVARTEPERSPILL OM HVEM SOM HAR ANSVARET. DET ER I HVERT FALL IKKE VI BUSSJÅFØRER SOM HAR SKYLDA, PRESISERER PER PETTERSON, AVTROPPENDE LEDER FOR YTFS OSLOAVDELING.

Tekst og foto:
ARNE **DANIELSEN**

La oss aller først slå fast at overgangen fra dieselbusser til elbusser er en teknologisk revolusjon av dimensjoner, og som med alle omveltninger er det utenkelig at en slik overgang vil være smertefri.

Så må det også sies at det ikke er noen vei tilbake. Busworld-messa i fjor demonstrerte til fulle at i kampen mellom diesel og elektrisitet, har elbussene seiret totalt. De eneste dieselbussene som var utstilt på messa var et par veteranbusser fra før andre verdenskrig.

Det er altså liten vits i å drømme om tidligere tider. Diesel er uomtvistelig på vei ut. Batteribusser er på vei inn.

Og selv om vi snakker om ny teknologi, er det i utgangspunktet ikke snakk om busser med dårligere kjøreegenskaper. (Vi tar ikke debatten om kjøreegenskaper her, selv om den er interessant nok. Noe «blame game» er heller ikke særlig oppbyggelig på det nåværende tidspunkt.)

Oslos hårete mål

Den globale hovedårsaken til omleggingen til elektrisk drift er klima og miljø. Fossilt brennstoff er verken fornybart eller bærekraftig. Et motiv er også å hindre forurensende utslipp lokalt, ikke minst i storbyer. Vi som vokste opp i Oslogryta i tidligere tider, setter for eksempel stor pris på renere luft.

Derfor hadde det tidligere rødgrønne byrådet som politisk mål, helt siden det kom til makta i 2015, om å gjøre kollektivtransporten utslippsfri og Oslo til «verdens første utslippsfrie storby i 2030». En smule avdempet har det nåværende blågrønne byrådet i sin Hammersborg-erklæring fulgt opp med at det vil «jobbe for at transportsektoren i Oslo er utslippsfri i 2030».

Hovedstaden kan også smykke seg med flotte resultater innen kollektivtrafikken. Oppsiktsvekkende er for eksempel passasjerveksten, som har holdt biltrafikken nede på 2007-nivå på tross av at befolkningen har økt med flere hundre tusen. Passasjertallet i Oslo har også tatt seg opp igjen på forbilledlig vis etter nedstengningene under koronapandemien.

«Best i verden»

Å gjøre bussparken utslippsfri har vært en viktig del av byens mål. Opprinnelig ble det bestemt at utfasingen av dieselbusser skulle skje innen 2028. Men i løpet av fjoråret ble det klart at full elektrifisering kunne gjennomføres fem år før planen. Så ble også gjort.

> «Antakelig kunne dette dristige teknologiske spranget gått riktig bra, gitt at Oslo hadde fått en «normal vinter». Dessverre ble den som kjent lite normal.»

Ekstreme værforhold har lammet store deler av trafikken i Oslo-området i vinter, langt fra bare buss. Her fra Hauketo.

Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen fortalte stolt at dette skiftet fant sted flere år før neste store by i verden, «kanskje med unntak av noen byer i Kina som vi ikke har hørt om». «Verdens mest effektive og kundeattraktive kollektivsystem», var den alltid like framoverlente Ruter-direktørens karakteristikk, og han opplyste i høst om at internasjonale delegasjoner nærmet valfartet til Oslo for å lære av byens oppsiktsvekkende resultater.

Omfattende prosjekt

Det er ingen grunn til å tvile på at mye ressurser har vært satt inn i forberedelsene. Gjennom flere år har ulike bussleverandører og operatører fått anledning til å teste ulike løsninger. Et eksempel er forskjellige ladesystemer, det være seg strøm via pantograf ovenfra eller nedenfra, alternativt kort og lang lading på bussdepotet i form av plugin-løsninger. Meningen har vært å prøve og feile for å lande på en «moden» teknologisk løsning.

Ladestasjon på Stubberud-feltet, et gedigent anlegg med førti tusen kvadratmeter oppstillingsplass med ladestolper og kabler for elektriske leddbusser av type Solaris.

»

Ruter har ledet arbeidet og samlet trådene, og involvert andre parter. Som følge av et omfattende samarbeid, deltok representanter for Byrådet, Oslo Sporveier, Ruter, Unibuss og Solaris i skjønn samkjørt forening da det gigantiske anlegget for elbusser ble åpnet på Stubberud i april i fjor.

Værgudenes sammensvergelse

Antakelig kunne dette dristige teknologiske spranget gått riktig bra, gitt at Oslo hadde fått en «normal vinter». Dessverre ble den som kjent lite normal. Ekstrem kulde, massivt snøfokk og voldsomme temperatursvingninger har tvunget fram omfattende innstillinger av bussavganger. Langt fra alle disse problemene har hatt med bussparken å gjøre. Mange av problemene knyttet til elbussparken handler om lading.

Per Petterson, avtroppende leder for YTFs Osloavdeling, forteller om at ladesystemene hadde en feil i programvaren som gjorde at de sluttet å lade når temperaturen falt under ti-tolv minusgrader. Samtidig trengte det massive snøfokket inn gjennom filtre og vanskeliggjorde ladingen. Det har også vært snakk om mangel på tilstrekkelige ladepunkter og at bussenes batterikapasitet har vært dårligere enn forutsatt.

Nord og ned

Siden har kritikken haglet, og i god tabloid ånd er alt og alle dømt nord og ned. Noen legger skylda på anbudsregimet, på (for) billige løsninger og pulverisering av ansvar. Vi har vanskelig for å se noen slik sammenheng.

Mye dritt kan sies om anbudssystemet, men satsingen på nullutslippsbusser har etter vår oppfatning fint lite med anbud å gjøre, men skyldes en ganske annen trend som gjennomføres over hele verden uavhengig av hvordan kollektivtrafikken ellers er organisert. Satsingen på elbusser har heller ikke vært noe sparetiltak, snarere tvert imot.

Ingen enkelt organisasjon har heller ikke all kompetanse som skal til for å dekke en slik pionerfase. Åpenbart har det vært nødvendig å involvere en rekke profesjonelle fagmiljøer, noe som her har skjedd i regi av Ruter. På et tidspunkt vil alt dette kunne bli standardisert, da kan det også være aktuelt med en annen type organisering.

Verdensmester – eller ei?

- I april i fjor ble det over natta kjørt ut 186 elbusser her på Stubberud-feltet, uten noen form for testkjøring. Da er det ikke rart at det oppsto barnesykdommer. Så kunne ingen vite hva som ville skje under sprengkulde, der hadde operatøren Unibuss maks uflaks. Vi har vært forsøkskaniner, og problemene ville temmelig sikkert ha oppstått også med en annen operatør, understreker Per Petterson.

Så er antakelig den viktigste lærdommen at man har gått for fort fram. Å være først i verden er ikke nødvendigvis av det gode, tatt i betraktning at alle andre kanskje har hatt sine grunner for å holde igjen.

Å være «verdensmester», på død og liv være først og best i alt, er en norsk besettelse, siden Gro slo fast at «det er typisk norsk å være god». Mon det, det er ikke første gang i historien at hybris har ført til en baksmell, heller ikke innen kollektivtrafikken i hovedstaden. Som kjent benyttes også begrepet «verdensmester» lett syrlig om folk som prater høyt om alt de ikke har greie på. Vi er et lite land i utkanten, kanskje bør vi være mer ydmyke?

Kjenner vår plass

- Vi bussførere har ingen forutsetninger for å mene noe om det elektrotekniske, understreker Petterson. Han toer sine hender når det gjelder teknologien, det er heller ikke noe fagforeningen har lagt seg oppi.

- Det vi har reagert på er at alt skulle skje så gruelig fort og på en gang, uten noe tilstrekkelig back up eller testing i praksis. Vår oppgave i prosessen har vært å sikre at førerplassen på de nye bussene skal være best mulig.

Dette med Oslo…

Vanligvis er det tilnærmet nullføre i hovedstaden. I andre deler av landet er føret vanligvis langt mer utfordrende. Der får de også elbusser, og disse må tåle vær og vind. At uværsproblemene først oppsto i Oslo har forhåpentligvis den positive effekten at de som tar beslutningene i landet får oppleve kaoset på kroppen. Som det heter i en gammel miljøvernvise: «Først når røyken den slår ned på direktørens hatt, da får vi en miljødebatt.»

Så må vi ha i mente at klimaet åpenbart er i endring. At temperaturen på jorda stiger, betyr ikke bare at været blir varmere, men også villere. Skjebnenes ironi ville at et tiltak iverksatt for å motvirke klimaendringer ble torpedert nettopp av klimaendring.

Busser stallet opp på Alnabru i påvente av bedre vær. (Foto: Alena Lukošíková)

«Det vi har reagert på er at alt skulle skje så gruelig fort og på en gang, uten noe tilstrekkelig back up eller testing i praksis.»

Så mye snø på en gang er det lenge siden man har opplevd i Oslo-området. Her et lite tilgjengelig leskur på Siggerud. (Foto: Marina Heyerdahl)

Værfaste bussjåfører ventende på Alnabru. YTF har forsikret seg om at ingen blir permittert. (Foto: Alena Lukošíková)

UNG-SAMLING MED STRIKE!

DEN 5.-6. DESEMBER 2023 BLE DEN ÅRLIGE UNG-SAMLINGEN TIL YRKESTRAFIKKFORBUNDET ARRANGERT PÅ THON HOTEL OSLOFJORD I SANDVIKA.

Tekst og foto:
RAMEEN **SHEIKH**

Årlig begivenhet

UNG-samling er en årlig samling for 20 unge medlemmer i YTF mellom 18-34 år, der målet er at flere unge skal få fellesskapsfølelsen av å stå sterkere sammen med en fagforening i ryggen. På sikt er målet at dette skal bidra til at flere unge ønsker å påta seg tillitsverv og bidra til bedre lønns- og arbeidsvilkår på arbeidsplassene sine.

På samlingen for 2023 ble det lagt vekt på hvorfor det er viktig å være organisert og engasjere seg i fagforeningsarbeid. Det var også faglige foredrag om arbeidslivsrelaterte saker, deriblant om overvåkning på arbeidsplassen og personvern. Samlingen hadde en rekke kompetente innledere.

Variert program

Etter en velkomst med hilserunde og lunsj, fortalte Goran Scekic fra YS om ungdomsarbeidet i Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund, som YTF er en del av. Cathrine Amundsen fra «For velferdsstaten» snakket så om viktigheten av det organiserte arbeidslivet, før YTF-advokat Jeannette Kvamme snakket om personvern og overvåkning på arbeidsplassen. På kvelden sto bowling og middag på programmet som sosialt opplegg.

Neste dag ble forsamlingen varmet opp med en Kahoot, før YTFs kommunikasjonssjef, Adrian Pracon, dro i gang en oppfordring til å engasjere seg. Michelle Nilsen, YTFs avdelingsleder for Sporveien T-bane, fortalte om sin tillitsvalgtreise, mens artikkelforfatteren innledet om betydningen av det kommende lønnsoppgjøret.

Rollen som tillitsvalgt

På slutten av samlingen svarte deltakerne på et evalueringsskjema, og her ble temaet «rollen som tillitsvalgt» trukket frem som det viktigste blant temaer som sto på programmet for 2023. Dette viser at deltakerne på UNG-samlingen for 2023 er motiverte og interesserte i tillitsvalgtarbeid. Flere uttrykte også at de syntes samlingen var nyttig faglig, og at de satte pris på å bli kjent med andre unge YTF-medlemmer.

«Det hadde vert kjekt å gjere det igjen», sukker Frida Strømmen, som åpenbart fikk mersmak av samlingen. Hun deltok sammen med søsteren Kamilla, begge busslærlinger i Førde. De ble portrettert sammen i forrige utgave av Yrkestrafikk.

Bli med, da vel!

«Elsk – og berik med drøm – / alt stort som var! / Gå mot det ukjente, / fravrist det svar.» Et av de mindre siterte versene i «Til Ungdommen» av Nordahl Grieg.

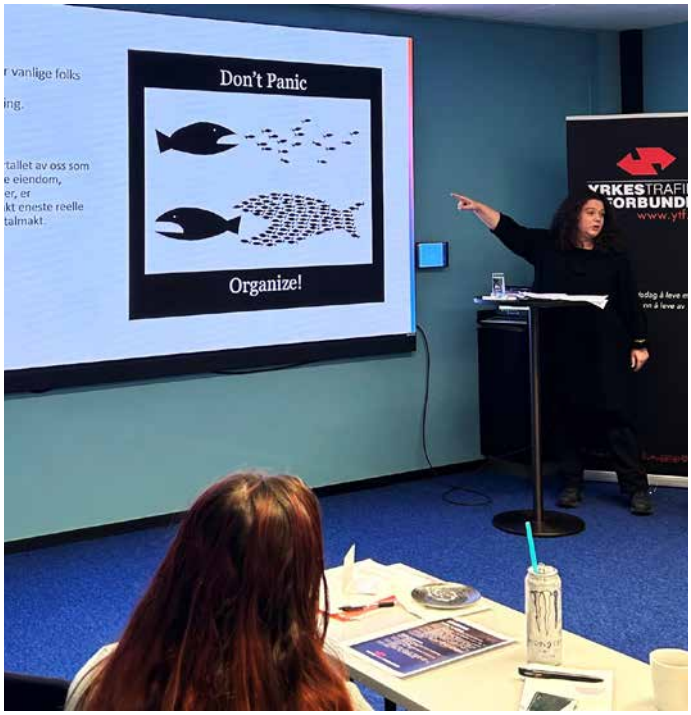
Neste UNG-samling blir i slutten av 2024, og vi prioriterer medlemmer som ikke har deltatt på UNG-samlinger tidligere. Følg med på e-post og SMS for mer informasjon etter sommeren for påmeldingsfrist og dato for årets samling!

«På samlingen for 2023 ble det lagt vekt på hvorfor det er viktig å være organisert og engasjere seg i fagforeningsarbeid»

YTF-advokat Jeannette Kvamme fortalte en oppmerksom gjeng om personvern og overvåkning på arbeidsplassen.

Før middag var det bowling i Sandvika.

En engasjert og sosial gjeng så hverandre stevne på ung-samlingen.



Cathrine Amundsen fra «For velferdsstaten» viser fram en klassisk illustrasjon. Organiser! Organiser! Organiser!

RUTER OG RETUR

RUTER ETABLERTE VED ÅRSSKIFTET ET NYTT GIGANTISK IT-SELSKAP SOM SKAL UTVIKLE NYE DIGITALE TJENESTER FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I NORGE. SELSKAPET HAR FÅTT NAVNET «TUR-RETUR OSLO AS» OG HAR SATT SEG SOM MÅL Å PÅ SIKT TA ANSVARET FOR HELE DET DIGITALE TJENESTESPEKTERET TIL ALLE LANDETS KOLLEKTIVSELSKAPER.

Tekst:
ARNE **DANIELSEN**
Foto:
RUTER

«Vi skal utvikle digitale kundeopplevelser i verdensklasse», uttaler Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen. Hva slags «opplevelser» er det snakk om? Det kan dreie seg om kunstig intelligens, diverse apper, reiseplanlegging i sanntid, universell billettering, informasjon på og om holdeplasser og helhetstenkning som inkluderer alle transportmåter, i det hele tatt programmer som gjør reisene våre enklere og mer fleksible.

Data forandrer verden fundamentalt og så hurtig at vi nesten ikke registrerer det. Forretningsideen til det nye selskapet baserer seg på at de fylkeskommunale administrasjonsselskapene og statlige «En tur» i dag utfører mye av det samme utviklingsarbeidet, noe som både er dyrt og unødvendig.

Mangfoldige oppgaver

Som kjent er Ruter et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i hele hovedstadsområdet, og eies i fellesskap av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. At noen forsøker å framstille Ruter som et rent anbudsselskap, er langt fra riktig.

Ifølge Ruter selv er deres rolle «å planlegge, utvikle, samordne, bestille, markedsføre og informere om kollektivtrafikktilbudet». Selskapet administrerer over halvparten av kollektivtrafikken i Norge målt i antall påstigninger, totalt 341 millioner i 2022.

Mange i kosten

Nå splittes altså selskapet i to. Oppgavene fordeles. Det nye selskapet, som vi for enkelhets skyld forkorter til «Retur» (og som den observante leser vil se at er «Ruter» skrevet baklengs), får med seg 70 IT-ansatte og i tillegg rundt 160 konsulenter (!). Antallet konsulenter er formidabelt, og selv om det neppe er snakk om årsverk, må konsulentbruken utgjøre en betydelig utgiftspost på Ruters budsjett, for å si det forsiktig. Hva de produserer, kan dessuten være vanskelig å få øye på.

Nå vil imidlertid sannhetens øyeblikk treffe konsulentvesenet. «Retur» skal nemlig helfinansieres gjennom salg av egenutviklede tjenester, og «prisene fastsettes ut fra de reelle produksjonskostnadene», heter det i styredokumentene. Utover en startkapital på 50 millioner, må selskapet levere salgbare resultater. Som det heter i Skriften: «Den som ikke arbeider, skal heller ikke ete.»

Ruter-direktør Reitan Jenssen mener på sin side at inntektspotensialet er på flere hundre millioner kroner. Kundene vil være andre norske aktører innen kollektivbransjen som er ment å skulle kjøpe lisenser til bruk av programvareløsninger.

Trenger vi fylkeskommunene?

«Når vi sitter på hver vår tue, løser vi ikke disse problemene effektivt»,

> «Ruter-direktør Reitan Jenssen mener på sin side at inntektspotensialet er på flere hundre millioner kroner. Kundene vil være andre norske aktører innen kollektivbransjen som er ment å skulle kjøpe lisenser til bruk av programvareløsninger.»

Bernt Reitan Jenssen fortsetter som administrerende direktør i Ruter. Det nye selskapet er en av hjertesakene hans.

sier Ruter-direktøren, som inviterer andre aktører inn på eiersiden. Ruter samarbeider allerede med Agder, Brakar, Kolumbus, Skyss, Troms og Østfold om elektronisk billettering. Til sammen står disse for 75 prosent av alt billettsalg i Norge.

Likevel er ikke selskapsdannelsen forankret rund baut i landet. Spørsmålet er om alle de ulike fylkeskommunale selskapene er tilfreds med Returs tilbud, som innebærer at Ruter til enhver tid skal inneha aksjemajoriteten og også sitte på alle rettighetene til programvaren som produseres.

I tillegg vil noen muligens være redd for posisjonene sine. Selv om det er sterke argumenter for et nasjonalt samarbeid, bidrar vel også initiativet til å ytterligere undergrave vitsen med fylkeskommunene og deres lokale administrasjonsselskaper?

Demokratisk element

Så er et argument for det nye selskapet at det vil kunne hindre at internasjonale private selskap som selger IT-tjenester til norske kollektivselskaper skal stikke av med hele markedet. Hvis norske aktører taper denne konkurransen, vil det svekke betydelig den demokratiske kontrollen av trafikktilbudet, advarer Ruter-Retur.

Nasjonalt perspektiv, altså. I Enhetsregistreret i Brønnøysund plasseres det nye selskapet inn under næringskoden «Offentlig administrasjon tilknyttet næringsvirksomhet og arbeidsmarked». Nasjonal og offentlig administrasjon får oss til å tenke Staten. Det er jo å håpe at det nye selskapet vil lykkes og gi bedre kollektivtjenester. Hvis ikke vil nok Onkel Stat stå klar til å rydde opp.

Endre Sundsdal blir daglig leder i Ruters nye utviklingsselskap. Han er en 45 år gammel siviløkonom bosatt i Asker, med tung erfaring fra utvikling av digitale tjenester innen bransjen.

BLODIG ALVOR

MØTEULYKKER DER BUSS ER INVOLVERT UTGJØR NÅ RUNDT TO TIL TRE PROSENT AV ALLE OMKOMNE I TRAFIKKEN, SLÅR STATENS HAVARIKOMMISJON FAST I RAPPORTEN OM DØDSULYKKEN I FREDRIKSTAD I ROMJULEN 2022. DET ER DERFOR NØDVENDIG Å INTENSIVERE ARBEIDET MED Å FORBEDRE KOLLISJONSSIKKERHETEN FOR BUSSFØRERE.

Tekst:
ARNE **DANIELSEN**
Foto:
STATENS HAVARIKOMMISJON

Statens havarikommisjon (SHK) offentliggjorde i desember sin rapport om frontkollisjonen som fant sted på riksvei 110 ved Fredrikstad bru om morgenen den 28. desember 2022. Selv om bussene hadde lav hastighet da de kolliderte, resulterte ulykken i at den ene føreren omkom og den andre ble alvorlig skadet. De to passasjerene på den ene bussen fikk lettere skader.

Begge de involverte bussene var laventrebusser av typen MAN Lion's city 2013-modell gassbusser. Bussene frontkolliderte med venstre hjørne mot venstre hjørne. Hastigheten i kollisjonsøyeblikket var lav, henholdsvis 32 og 35 km/t. Begge bussene fikk likevel omfattende skader på førerplass.

Kuttet over A-stolpen

Kollisjonen var et resultat av at buss A kom over i venstre kjørefelt og traff buss B. Hvorfor dette skjedde er ikke klarlagt. Et interessant poeng er at både fartsskrivere og lagringsenheter av video ofte er montert innvendig foran på venstre side i takhøyde, noe som gjør at informasjon kan gå tapt ved frontkollisjoner. Havarikommisjonen anbefaler derfor en annen plassering med bedre beskyttelse.

Rapporten skriver utfyllende om hvordan det var overlapp mellom A-stolpene på bussene, og at venstre ytterdel av frontplatene på begge bussene bøyde seg bakover og klippet av nedre del av A-stolpen, slik at sidepanelene på begge bussene løsnet. Sidepanelene fikk redusert styrke som følge av at siderutene spratt ut.

«Generell teknisk utfordring»

Havarikommisjonen har gjennomgått skadene sammen med bussprodusenten MAN, og slår fast at MAN-bussene ikke representerer noen unik teknisk løsning, men at «utformingen med manglende støtavvisende konstruksjon på bussenes venstre front representerer en generell teknisk utfordring hos flere bussprodusenter. Dette er kritisk for sikkerheten til bussførere ved frontkollisjoner mellom busser med liten overlapp.»

Rapporten påpeker at tilsvarende busskonstruksjoner også var til stede i dødsulykkene i Nafstad i 2017 og Tangen 2021, selv om bussene der var av et annet merke. Konklusjonen til Statens Havarikommisjon er krystallklar: «Bussførere som arbeidstakere bør være bedre beskyttet!»

Ikke overlevelsesrom

Skadene var altså primært på venstre side av fronten på begge bussene. Studier av vrakene viste at det – pent formulert – ikke var såkalt «overlevelsesrom» på buss B som følge av inntrengingen fra den motgående bussen. Føreren på buss A var bevisst etter sammenstøtet, men satt fastklemt med kritiske skader og ble siden lagt i kunstig koma.

Sidepanelet fra buss B trengte inn langs førerplassen, mens andre deler av bussen ble presset inn i setehøyde. Fører A hadde overlevelsesrom på øvre del av bussen, mens området nedenfor setehøyde ble sammenklemt.

Glass og ramme

Statens vegvesen undersøkte bussene på ulykkesstedet, og vurderte begge

> «Konklusjonen til Statens Havarikommisjon er krystallklar: «Bussførere som arbeidstakere bør være bedre beskyttet!»»

bussene til å ha vært i forskriftsmessig stand forut for ulykken. Begge bussene var godkjent etter gjeldende krav. Rapporten slår også fast at den involverte busstypen ikke er spesielt utsatt sammenliknet med andre modeller fra andre produsenter.

Føreforholdene var heller ikke ekstreme, viste bremseprøver utført av Statens vegvesen. Vegbanen var våt på ulykkesstedet. Førerne var begge erfarne bussjåfører med mange års fartstid, og ingen undersøkelser tydet på noen unormal oppførsel før sammenstøtet.

Så vet vi at i en kollisjon med personbil i samme hastighet, ville resultatet neppe blitt fatalt. Dødsårsaken i dette tilfellet skyldes altså kun bussenes dårlige konstruksjon, som lar sjåførene sitte ubeskyttet i «glass og ramme».

Bussene fotografert på ulykkesstedet. Til tross for lav hastighet var begge førerplassene smadret.

Pendeltest ikke nok

Yrkestrafikks lesere vet at YTF har arbeidet med disse problemstillingene i mange år, og at «alle» i Norge nå er enige om at noe må gjøres. Som et håndfast resultat trådte nye norske krav til frontkollisjonsbeskyttelse i kraft 1. oktober 2023. Kravet innebærer en pendeltest der en 1 500 kg tung plate på en pendel slår mot fronten av en buss i rundt 30 km/t.

«Undersøkelser har imidlertid vist at venstre hjørne på busser har svakheter i frontkollisjoner med liten overlapp som ikke nødvendigvis vil bli avdekket gjennom ett flatt anslag mot fronten i en pendeltest», slår Fredrikstad-rapporten fast.

Temaundersøkelse

Statens Havarikommisjon slår fast at det er behov for større kunnskap om utfordringene rundt kollisjonssikkerheten i buss og den påvirkningen dette kan ha på andre trafikantgrupper i

»

møteulykker, og vil på bakgrunn av tre alvorlige møteulykker foreta en temaundersøkelser om kollisjonssikkerhet i buss.

Hovedområdene for temaundersøkelsen vil være å kartlegge hendelsesforløp, hastigheter og skademekanismer for å få en større forståelse for hvordan og hvorfor ulykkene fikk det utfallet de gjorde. Basert på dette vil Havarikommisjonen utrede områder for forbedring av sikkerheten.

Rapporten om ulykken i Fredrikstad finner du her: *https://havarikommisjonen.no/Vei/Avgitte-rapporter/2023-05*

SIKKERHETSKRAV FOR BUSS

FRA 1. OKTOBER 2023 BLE DET INNFØRT KRAV OM FORSTERKET KONSTRUKSJON I FRONTEN PÅ ALLE NYE BUSSER. SJÅFØRENE VIL NÅ VÆRE BEDRE BESKYTTET VED EN FRONTKOLLISJON VED AT EN STÅLBJELKE I MIDTEN AV FRONTEN PÅ BUSSENE SKAL HINDRE AT BUSSEN BLIR DEFORMERT.

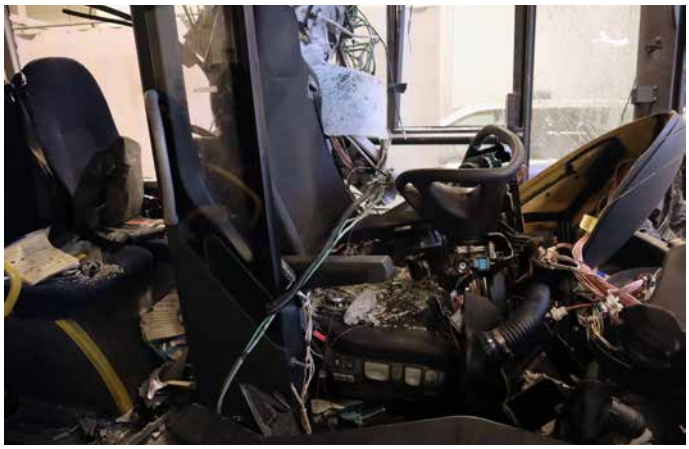
Konkret gjelder nå et krav om at buss klasse I, II og III skal tilfredsstille FN regulativ 29 pkt. 5 når testen er utført i henhold til vedlegg 3 test A; pendeltest mot front, som består av en pendel med masse på minst 1500 kg som skal treffe bussens midtparti.

Regelendringen kom på bakgrunn av Statens havarikommisjons rapport etter dødsulykken ved Nafstad i Ullensaker i 2017. I rapporten ble det anbefalte at norske myndigheter burde heve bussjåførenes sikkerhet.

YTF har jobbet for å skjerpe sikkerheten for bussjåførene i mange år og er glade for endringen, men vil fortsette å jobbe for enda bedre sikkerhet for sjåførene.

Vi mener blant annet at det må stilles krav til at forsterkningen i front går rundt hjørnet på sjåførsiden, så sjåføren også er trygg ved en frontkollisjon der kjøretøyene sneier hverandre.

Førerplassen på buss A, der føreren hadde «overlevelsesrom» på øvre del, mens området nedenfor setehøyde ble sammenklemt.



Førerplassen på buss B, der sjåføren omkom. Begge bussene har skader fra bergingsarbeidet, der blant annet A-stolpen på Buss B ble dratt fremover.

[redacted]

STYRET OG REGIONER

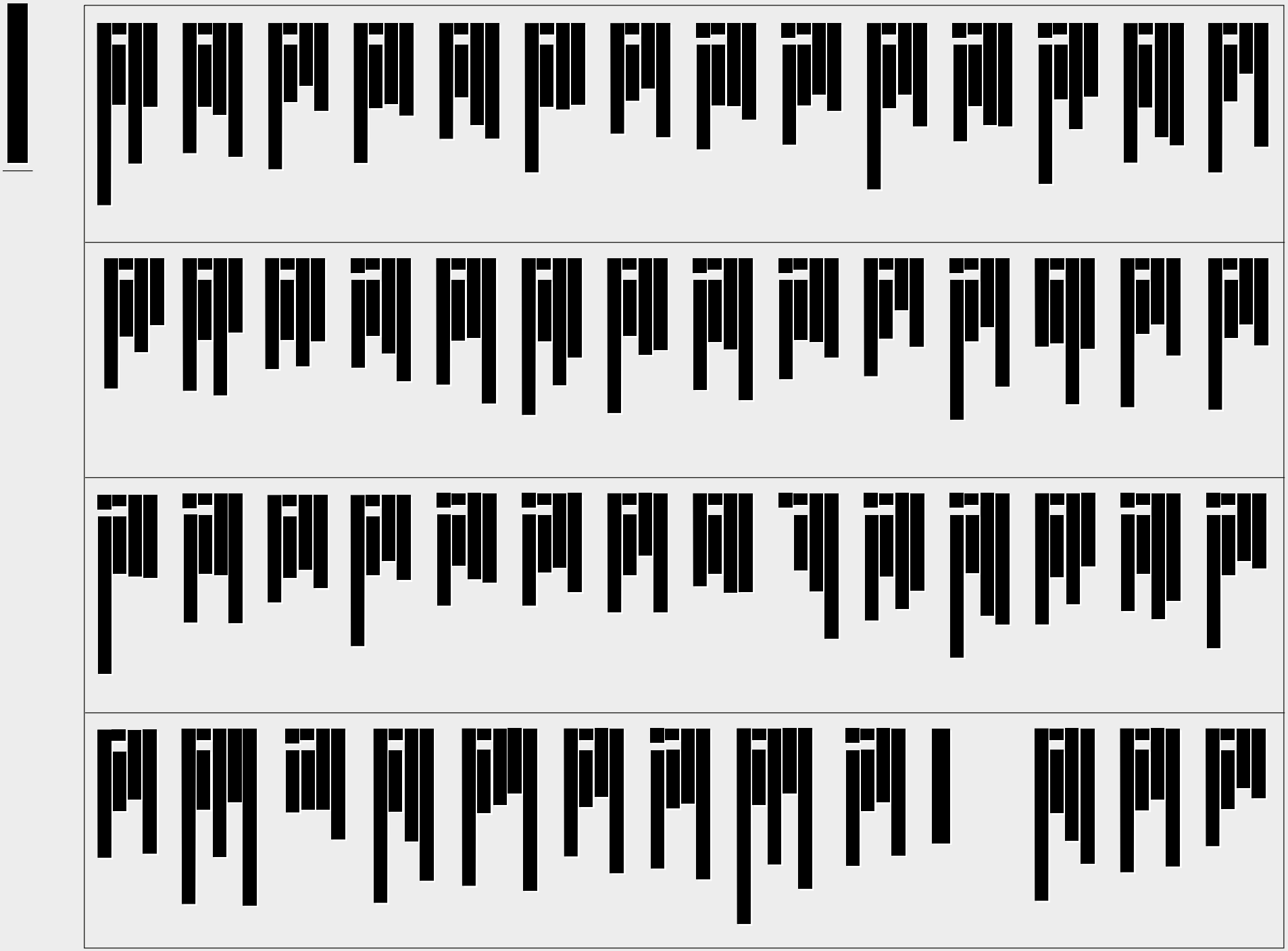
[redacted]

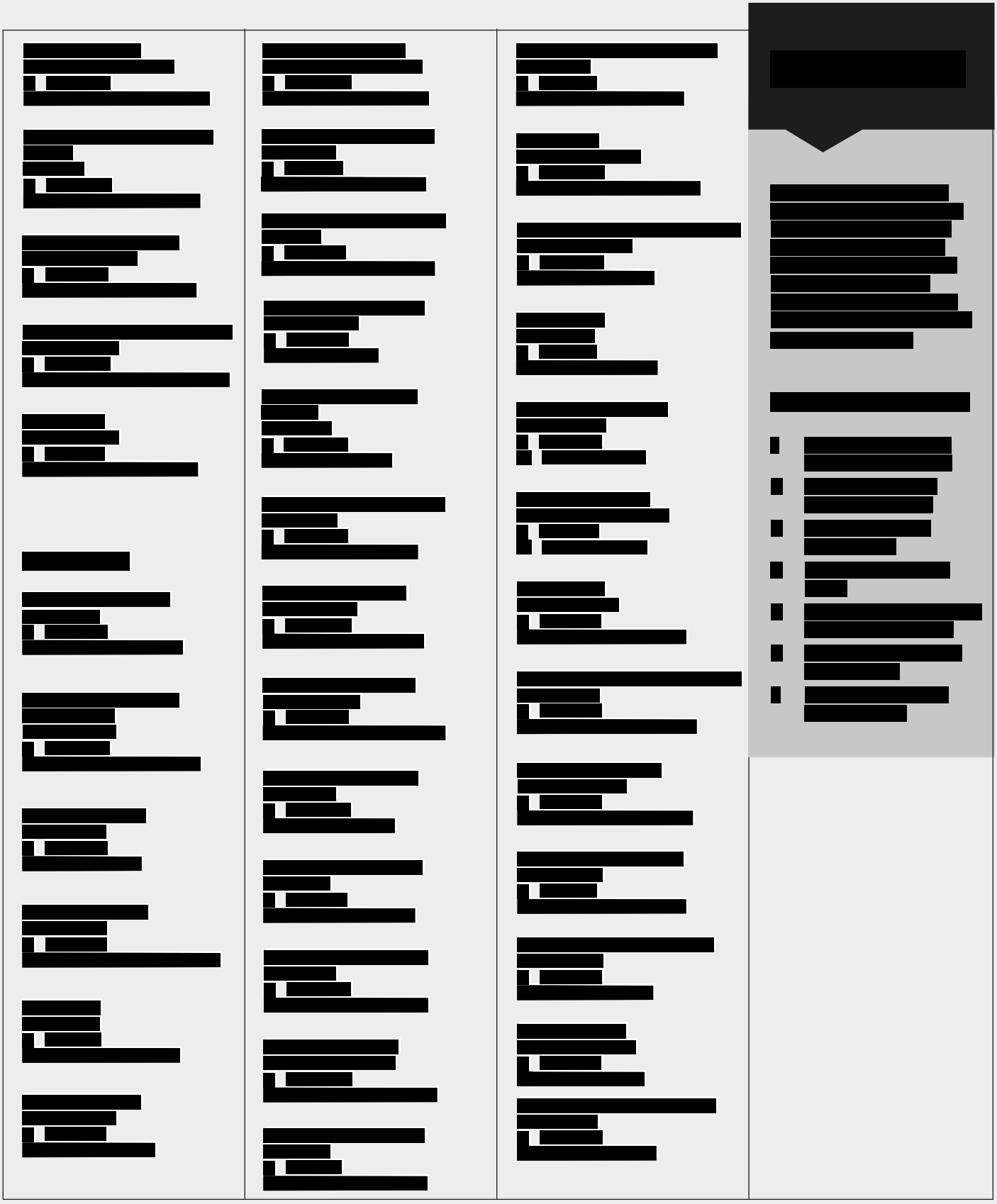
ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo
Telefon Sentralbord: 40 60 37 00 Telefax: 21 01 38 51
E-post: post@ytf.no Bankgiro: 1602 47 96594
Besøksadresse: Lakkegata 23

www.ytf.no

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
Sentralforbund





KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING

WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no

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

LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL

HÅVARD GALTESTAD
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 KORSMOE
Verveansvarlig
980 43 387
tor@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE

JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no

LINDA JÆGER
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no

ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no

YRKESTRAFIKK FORBUNDET

Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av Norges beste billån, med rente fra 6,5 %

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

Priseksempel: Eff. rente 8,19 % kr 150.000 o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.000,- Tot. Kr 182.046,-

ÅRSMØTETID – ANDRE AKT

I FORRIGE UTGAVE VISTE VI GLIMT FRA DIVERSE ÅRSMØTER, OG VI FORTSETTER MED NYE HØYDEPUNKTER NÅ PÅ NYÅRET. ÅRSMØTENE KOMBINERES GJERNE MED UTDELING AV ERKJENNELSER TIL JUBILANTER OG EN BEDRE MIDDAG.

Denne gangen har vi fått bidrag fra Ludvik Ringstad i Nordland og Ole Moen i Trøndelag. Generalsekretær Linda Jæger sendte oss bilder fra Østfold, mens redaktøren selv gjestet Ruters årsmøte sammen med forbundsleder Jim Klungnes og forhandlingssjef Marius Træland.

Avdeling 60 Glomfjord: Fra venstre Martin Eliassen, Svein Fagervik og Karlot Gjersvik som fikk utdelt diplomer for 25, 50 og 50 års medlemskap i YTF og fikk dele minner fra bak rattet. Karlot Gjersvik holdt også en tale der han fortalte fra historien til avdeling 60. To andre medlemmer rundet også imponerende 50 års medlemskap, men Hans Olav Hugvik og Reidar Seljeseth deltok ikke på årsmøtet.

Region Østfold: På regionårsmøtet i Østfold ble Jan Larsen takket av som regionleder av nyvalgt etterfølger Espen Hult.

Avdeling 60 Glomfjord: Årets årsmøte var lagt til ungdomshuset på Sandhornøy for å feire avdelingens 60-årsjubileum med god mat og drikke og musikk. Forbundsleder Jim Klungnes innledet om aktuelle emner, mens Svein Roger Skoglund ledet selve årsmøtet. Så var det dans!

Avdeling 301 Ruter: Svein Morten Kjeldedal ble belønnet med diplom av forbundsleder Jim Klungnes for 25 års medlemskap i YTF. De to kjenner hverandre godt fra tidligere felles bravader i Unibuss.

Avdeling 301 Ruter: Funksjonæravdelingen hos Ruter avholdt sitt årsmøte med påfølgende julebord 6. desember. Avdelingen hadde ved utgangen av året 29 medlemmer, derav seks pensjonister. Leder er fortsatt Marina Heyerdahl.

Region Trøndelag: Trønderne avholdt sitt årsmøte på Hell i slutten av januar. Eva Andersson, Ole Moen og Frode Wærness ble gjenvalgt i regionstyret for to nye år. Kjell Løfaldli erstattet Bjørn enge som har flyttet.

Avdeling 301 Ruter: Odd Morten Sørby var Ruter-avdelingens tidligere leder gjennom mange år, og har også rundet 25 år i forbundet. Jim var også her utdeler, en av de hyggeligste oppgavene han har som forbundsleder.

Region Trøndelag: Flere gode innledere var invitert til møtet, blant de eksterne var Kåre Robertsen, som er universitetslektor på Handelshøyskolen Trafikkfag, på Nord Universitet som står for opplæringen av trafikklærere. Ellers orienterte Jan Arne Laberget om lærlingearbeidet innen YTF, og innlederne høstet kunnskap hos hverandre.

Region Trøndelag: Ingen andre kan servere quiz og solosang bedre enn Hans Peter Sørgjerd, mangeårig høvding for trønderregionen. Ellers behandlet møtet saker som forbedring av opplæring, førerkortklasser, bussjåførens respekt og lønnsfond ved urettmessig midlertidig tap av førerkort.

OVERTIDSBETALING FOR SJÅFØRER UTEN TARIFFAVTALE

VI SNAKKER MED MANGE LASTEBILSJÅFØRER SOM IKKE FÅR OVERTIDSBETALT. HER ER SVARET PÅ NOEN AV DE VANLIGSTE SPØRSMÅLENE VI FÅR. HVIS DU IKKE FÅ OVERTIDSBETALING FOR OVERTIDSARBEID, MÅ DU TA DET OPP MED ARBEIDSGIVEREN DIN. BE OM SKRIFTLIG TILBAKEMELDING. HVIS DU FÅR NEGATIVT SVAR, OG ER MEDLEM HOS OSS, KAN VI KREVE OVERTIDSBETALT FOR DEG.

Jeg jobber mye uten overtidsbetalt. Hvor mange timer kan jeg kreve overtidsbetalt for?
Overtidsarbeid er arbeid utover *alminnelig arbeidstid.* Alminnelig arbeidstid er definert i regelverket til 9 timer per dag, og 40 timer per uke. Jobber du mer enn dette har du rett på overtid.

At overtiden slår inn per dag og per uke gir ikke rett på overtidsbetalt to ganger for samme overtidstime, men innebærer at selv om man jobber mindre enn 40 timer en uke, vil man ha krav på overtid de dagene man har jobbet mer enn 9 timer.

For noen sjåfører er alminnelig arbeidstid 38 timer per uke. Det kan gjelde deg hvis du jobber helg og/eller natt. Ta kontakt med oss om du ønsker mer informasjon om dette.

Vi har avtale om gjennomsnittsberegning. Hva gjelder for meg?
Da kan du jobbe mer uten at overtiden slår inn. Avtale om gjennomsnittsberegning skal inngås skriftlig med arbeidstaker eller tillitsvalgt.

Gjennomsnittsberegning i bedrift uten tariffavtale gir mulighet til å jobbe inntil 48 timer i uken uten overtidsbetalt. Med gjennomsnittsberegning i bedrift uten tariffavtale slår overtid inn ved arbeid utover 9 timer per dag og 48 timer per uke.

Hvis avtalen er at arbeidstiden gjennomsnittsberegnes over 4 uker, så er alt arbeid utover 160 timer (40 timer *4) overtid. Selv om man ikke har jobbet utover 48 timer en uke vil man ha krav på overtid de dagene man har jobbet mer enn 9 timer.

Hvis du jobber mye nattarbeid kan det gjelde egne regler. Ta kontakt hvis du har spørsmål.

Har jeg krav på overtidsbetalt hvis jeg jobber utover oppsatt arbeidsplan?
Når du jobber utover arbeidsplanen din har du krav på betalt for den ekstra tiden du jobber, men arbeidstiden regnes ikke som overtid før du har arbeidet mer enn ni timer på én dag, eller mer enn 40 timer på én uke (38 timer i noen tilfeller). Hvis du jobber syvtimersdager fem ganger i uken, har du ikke krav på overtidstillegg dersom du en dag jobber åtte timer. Dette regnes som merarbeid etter loven, og ikke som overtidsarbeid.

Arbeidsavtale eller fast praksis i arbeidsforhold kan gi deg rett på overtidsbetalt for alt arbeid utover oppsatt arbeidsplan. Hvis du har fått dette tidligere, kan ikke arbeidsgiver endre på det uten samtykke fra deg.

Hvor mye ekstra lønn har jeg krav på?
I loven står det at tillegget for overtid skal være minst 40 prosent av vanlig lønn. Det betyr at dersom du har 300 kroner i timelønn vil du tjene 120 kroner ekstra per overtidstime. I arbeidsavtalen kan du som regel finne informasjon om hvor mye du får betalt for overtid. Det er også mulig å avtale mer overtidsbetalt enn 40 prosent.

Har jeg krav på overtidsbetalt hvis jeg får døgnsats for turen jeg kjører?
Døgnsats innebærer normalt at man ikke får overtidsbetalt, selv om man jobber mer enn alminnelig arbeidstid enkelte dager. Med døgnsats er tanken at man noen dager vil jobbe kortere dager, og noen ganger lenger, men at dette vil jevne seg ut over tid.

Hvis du får døgnsats, skal døgnprisen spesifisere hvor mye av satsen som er vanlig timelønn, og hvor mye som er overtidsbetaling.

Overtid skal uansett aldri være en del av den vanlige arbeidstidsordningen, selv om du har inkludert overtid, mer om dette nedenfor.

Det er viktig å huske på at minstelønnen for godssjåfører per i dag er 207 kroner timen. Det betyr at det ikke er tillatt å sette en døgnsats som innebærer at du tjener mindre enn 207 kroner per time, pluss eventuell overtid. Diettsats for overnattingsturer kommer i tillegg.

> «Det er viktig å huske på at minstelønnen for godssjåfører per i dag er 207 kroner timen. Det betyr at det ikke er tillatt å sette en døgnsats som innebærer at du tjener mindre enn 207 kroner per time, pluss eventuell overtid. Diettsats for overnattingsturer kommer i tillegg.»

Hvis du opplever at du jobber mer enn du får betalt for, kan du ta kontakt med oss for hjelp.

Hvor mye overtid kan jeg jobbe?
To regelsett bestemmer hvor mye du kan jobbe.

Kjøre- og hviletidsreglene begrenser hvor mye du kan jobbe av hensyn til trafikksikkerheten. Disse reglene har du som sjåfør et selvstendig ansvar for å overholde.

Parallelt gjelder det egne grenser for samlet arbeidstid og overtid i *forskrift om arbeidstid for sjåfører*. Disse reglene er det arbeidsgivers ansvar å overholde. Dette er verneregler for å unngå for stor arbeidsbelastning. For eksempel er det ikke tillatt å ha en samlet daglig arbeidstid på over 13 timer per døgn. Det gjelder også regler som begrenser maksimal arbeidstid per uke og maksimal overtid. Det er for eksempel ikke lov å pålegge mer enn 200 timer overtid på et år.

Kan jeg si nei til å jobbe overtid?
Overtidsarbeid skal helst være frivillig, men overtid kan pålegges hvis arbeidet ikke uten skade kan utsettes eller utføres av andre.

Arbeidsgiveren din skal ikke kreve at du jobber overtid uten at det er et særlig og tidsavgrenset behov. Det må være et ekstraordinært og midlertidig behov som gjør at overtid er helt nødvendig. Overtidsarbeid skal ikke være en fast ordning.

Arbeidstaker kan be om fritak hvis helsemessige eller sterke sosiale grunner tilsier det. Eksempler på dette kan være at du er syk, eller at du har forpliktelser til å ta vare på barn som gjør at du ikke kan jobbe overtid.

Hvis du blir pålagt å jobbe for mye overtid eller ønsker fritak, kan du kontakte oss for bistand.

Når får jeg utbetalt betaling for overtid?
Overtidsarbeidet får du betalt for på samme måte som for vanlig lønn. Merk at det er vanlig at overtidsarbeid utbetales etterskuddsvis, for eksempel måneden etter overtidsarbeidet er utført.

Arbeidsgiver hevdfer at overtid skal betales etter fartsskriveren. Er det riktig?
For å unngå unødvendige diskusjoner om rett avlønning er det viktig at skriveren brukes korrekt. Annet arbeid skal ikke registreres som tilgjengelighetstid eller pauser. Dette har man også plikt til etter kjøre- og hviletidsreglene. Hvis arbeidsgiver henter ut fartsskriverdata for å kontrollere timelistene dine, kan dette være et brudd på personvernregelverket. Du kan kontakte juridisk avdeling for en vurdering av din sak.

SPØR OSS!

advokatene@ytf.no
406 03 700

JOSEFINE **WÆRSTAD**
Leder juridisk avd. og advokat

MARIUS **TRÆLAND**
Forhandlingssjef og advokat

JEANNETTE **KVAMME**
Advokat

NORA **ARNKVÆRN**
Advokat-fullmektig

SIRI **DANNEVIG**
Advokat

facebook/ytf twitter/ytf instagram/ytf

HIMMELSK HJELP

TRENGER VI HJELP FRA HIMMELEN FOR Å FÅ SKIKK PÅ JORDKLODEN OG MENNESKENE SOM BOR DER? VEL, DETTE BEHØVER IKKE NØDVENDIGVIS Å VÆRE SÅ RELIGIØST SOM DET HØRES UT.

Tekst og foto:
ARNE **DANIELSEN**

Man kan lure på hva romvesener ville tenkt om de skottet ned på jordkloden fra himmelen? Her er mye å ta tak i. Kanskje det nettopp er himmelsk assistanse vi trenger for å løse noen av utfordringene våre, også innen transportbransjen?

Første norske

17. januar i år ble den første norske romfareren skutt opp i verdensrommet. Vel, egentlig har Marcus Wandt det svenske flagget på romdrakta, men siden han har norsk mor fra Gjøvik og både norsk og svensk statsborgerskap, går han uansett inn i historien som den første norske astronauten.

Wandt dro til den internasjonale romstasjon på oppdrag for Den europeiske romfartsorganisasjonen ESA (European Space Agency). ESA er et samarbeid mellom 22 europeiske land med hovedkvarter i Paris. Norge har vært medlem fra 30. desember 1986.

ESAs formål er å utforske verdensrommet, og har sendt ut sonder til flere planeter i solsystemet. Den lengste ferden så langt har vært forbi Jupiter og til slutt landing på Titan, en av månene rundt Saturn.

Rommet utforsker jorda

Men blikket til ESA er ikke bare fra jorda til verdensrommet, men også motsatt vei. Ved hjelp av satelitter utforskes jorda fra verdensrommet. Et eksempel er satellitten som overvåker havnivå og islaget på polene.

Et annet område er navigering. Alle kjenner GPS (Global Positioning System), som er et amerikansk satelittbasert radionavigeringssystem. Europeernes variant heter Galileo, oppkalt etter den berømte astronomen Galileo Galilei fra 1600-tallet og som påberopes å være mer presist enn GPS.

Satelittene er med på å binde ulike aktører og samfunn på jorda sammen, med mål om å skape et stort bærekraftig økosystem. Dette ønsker ESA å gjøre ved å koble romressurser og data sammen med ulike digitale plattformer og autonome systemer.

Samarbeid med bussbransjen

Ikke minst innen transportsektoren har romteknologien mye å bidra med. Satellittnavigering er solid innarbeidet i alle moderne biler, men er også en sentral komponent innen flåtestyring av gods og persontransport.

Andre nyttige områder kan være lokalisering av tilgjengelighet til tankstasjoner for brukere av brenselcellekjøretøy, samt optimalisering av rutenett og administrasjon av bestillingstransport. For å gjøre visjoner til handling inviterte ESA i fjor til praktisk samarbeid med transportbransjen.

På Busworld i fjor høst ble et slikt samarbeidsprosjekt presentert mellom ESA og Iveco Bus. Iveco Bus, tidligere Irisbus, er en stor fransk-italiensk bussprodusent med hovedkvarter i Torino. Historien til selskapet kan føres helt tilbake til Magirus i 1866, underveis med sterk tilknytning til blant andre Fiat og Renault, i nyere tid også tette forbindelser til tyrkiske Otokar.

Alternativ for nullutslipp

På pressekonferansen under Busworld understreket Iveco sin ambisjon om å

> «Ikke minst innen transportsektoren har romteknologien mye å bidra med. Satellitt-navigering er solid innarbeidet i alle moderne biler, men er også en sentral komponent innen flåtestyring av gods og persontransport.»

være ledende på markedet for løsninger med null utslipp, noe som fordrer full elektromobilitet. Det finnes to veier til å oppnå dette; batterier og hydrogen. Iveco stilte med begge typer kjøretøy, men la særlig vekt på å presentere et samarbeid med den sørkoreanske bilfabrikanten Huyndai om produksjon av kjøretøy basert på brenselceller og hydrogen.

Kineserne har et stort forsprang når det gjelder batterier. Men batteriteknologien har sine klare svakheter, når det gjelder bruk av råvarer og når det gjelder rekkevidde og lading. Hydrogen er en langt bedre løsning for lagring av energi enn batterier, og har dermed også lengre rekkevidde.

I en overgangsfase til ren fornybar energi kan norsk naturgass spille en viktig rolle, den kan nemlig lett omdannes til hydrogen. En av de store svakhetene med hydrogenet så langt er et ufullstendig distribusjonsnett. Men her kan altså satelittene lede kjøretøyene fra oase til oase. Kanskje er dette det himmelske perspektivet verden trenger? Eller i hvert fall den europeiske bussindustrien?

Marco Liccardo fra Iveco og Ken Ramirez fra Huyndai har inngått grønt hydrogensamarbeid.

ESA vil bidra til en digital og grønn utvikling av transportbransjen.

Jordkloden sett frå EUMETSAT, en satellitt som overvåker vær og klima fra verdensrommet. (Foto: ESA)

VIL DRIVE BUTIKK

«Jeg tenker at å drive fagforening er litt som å arbeide i forretning», sier Eli Hetlevik, som nylig ble valgt som ny leder av YTFs nye mektige avdeling 3 Oslo. Så har hun også solid erfaring som butikksjef.

Tekst og foto:
ARNE **DANIELSEN**

- Jeg har ingen politisk erfaring og er ikke av typen som skriker høyest på barrikadene. Hvis noen andre heller vil ha bildet sitt i avisa, er de hjertelig velkommen. Min metode er mer å jobbe i bakgrunnen, i det stille for å fikse ting. Det er på den måten jeg tenker at å drive en fagforening er litt som å jobbe i butikk; selge en vare, drive kundebehandling, ta imot klager og sørge for at garantien gjelder, sier Eli Hetlevik.

Undertøy og symaskiner

Hun snakker med autoritet når det gjelder butikkdrift. Så fikk hun også nesten bokstavelig talt faget inn med morsmelka. I hvert fall skal det sies at hun gikk i mors fotspor bak disken i forretningen som solgte tekstiler og stoffer i Lillestrøm. Alt som svært ung ble hun ekspert på garn og broderier.

Så var det heller ikke merkelig at hun valgte å utdanne seg innen varehandel, på hva som den gang het Norsk Kjøpmannsinstitutt på Rykkinn i Bærum. Skolen har forresten lagt grunnlaget for flere vellykkede kremmersjeler, en av dem er hotellkongen Petter Stordalen.

Eli ble butikksjefs-aspirant hos Lindex, kjent europeisk merkevare for klær og undertøy til barn og damer.

- Der ble jeg sendt rundt til butikker over hele landet for å lære opp nyansatte. Slik holdt jeg på i flere år, inntil jeg til slutt havnet tilbake hos mor igjen. Hun hadde åpnet ny forretning på Triaden og importerte symaskiner fra Tyskland, type Pfaff.

Lillestrøm Byorkester

Navnet Hetlevik stammer fra ei bygd på Askøy utafor Bergen, og begge foreldrene er vestlendinger. Eli mener derfor at hun med en viss rett kan titulere seg som (skap)bergenser. Imidlertid har hun aldri bodd der selv. Født ble hun i Stockholm på sekstitallet, som den yngste av tre barn, fordi far studerte i den svenske hovedstaden. Men allerede som fireåring gikk ferden tilbake til hjemlandet, til et rolig villastrøk i Lillestrøm. Der har hun slått såpass til rot at hun den dag i dag spiller kornett i Lillestrøm Byorkester.

- Jeg har alltid vært korpsjente, begynte i skolemusikken før jeg fylte ti. Egentlig hadde jeg lyst til å spille fløyte, men hadde for korte fingre. Dermed ble det kornett. Vi spiller alle typer musikk, fra klassisk og opera til Abba. Dirigenten vår er teatermusiker, og har lett tilgang til gode solister.

Handler om fellesskap

- Du har ingen ambisjoner om selv å være solist?

- Langt ifra, jeg trives best med annen- eller tredjestemme. I korpset er vi heller ikke opptatt av å konkurrere om å være best, har en klausul i vedtektene om at det er lov til å øve, men satser mest på samhold og ha det moro. Etter en forsiktig start kan vi nå stille rundt sytti korpsmusikere, forteller hun.

- Gi unga et instrument før idretten tar dem, sier nå jeg, eller før de oppdager dopet og volden. Det finnes mange som har blitt redda inn i et godt musikkmiljø..

Det handler jo om fellesskap. At alle yter sitt, korte eller lange fingre til tross, og skaper harmoni sammen. Da rekrutteres også nye medlemmer.

> «I korpset er vi heller ikke opptatt av å konkurrere om å være best, har en klausul i vedtektene om at det er lov til å øve, men satser mest på samhold og ha det moro»

»

Akkurat som i en fagforening.

«Kvinne, norsk og lokalkjent»

Utpå totusentallet gikk Eli arbeidsløs et par år. Selv definerer hun det som en litt lang ferie, bare avbrutt av noen oppdrag for Manpower, men etter hvert meldte behovet seg for en ny fast jobb.

- Jeg begynte å undersøke om det var noen kurs jeg kunne begynne på, men det eneste jeg fant var et bussførerkurs. Så ringte jeg til Norgesbuss på Lillestrøm og spurte om de hadde bruk for meg. «Du er kvinne, norsk og lokalkjent? Du kan begynne med en gang.» Jeg ble mottatt med åpne armer, og siden har jeg kjørt buss.

Etter litt hit og dit havnet hun til slutt på Furubakken i Bærum.

- Der innkalte YTF til medlemsmøte. De stilte med hovedtillitsvalgt Petter Louis Pettersen og Petter Sommervold fra sekretariatet, så jeg tenkte at de hadde noe viktig å fortelle, så da var det bare å møte opp. Formålet var å velge en lokal tillitsvalgt. Valget sto mellom meg og en greker som stilte med tolk, så da ble det meg, ler Eli.

Vervet som vokste

- Det var et beskjedent tillitsverv, jeg representerte bare om lag ti stykker. Men høsten 2020 begynte jeg på Alnabru, og da tenkte jeg at nå har jeg ikke noe mer ansvar, nå skal jeg bare kjøre. Slik gikk det ikke. Rune Johansen, leder for YTFs Bærums-avdeling, sladra til avdelingsleder Leif-Arne Myhre i Unibuss om at han hadde fått over en tillitsvalgt. Leif-Arne skulle på sin side pensjonere seg, og var på utkikk etter folk til å ta over. Jeg tenkte at jeg bare skulle være med på å arrangere en åpen dag eller noe liknende, og sa ja. Men alle kan jo se hvordan det har gått.

Eli ler en trillende latter. Hun snakker fort og ivrig, sluker av og til ord og ler i det hele tatt mye. Samtidig forsikrer hun at hun kan være svært så tydelig og si fra når det gjelder.

- Jeg kan bli ganske hissig også, men det går fort over.

Avløsning på kontoret

Når vi gjennomfører dette intervjuet, den siste dagen i januar, har Eli vært avdelingsleder i nøyaktig en dag. Hun ble valgt med akklamasjon kvelden i forveien, noe dere kan lese om lenger foran i bladet. Nå sitter vi på det nye foreningskontoret på Alnabru.

Avtroppende foreningsgeneral Per Petterson har kjørt sitt siste skift før pensjonsavgang. Nå rydder han pulten mens han snakker drømmende om ferieturer og havfiske. Eli og sekretær Alena har kjøpt blomster og marsipankake. Folk kommer stadig innom for å ønske både påtroppende og avtroppende lykke til på ferden.

Tanker om elg

- Du har kanskje lyst til å komme med en fyndig uttalelse om føreforhold, piggdekk og innstilte vogner? spør vi Eli.

- Egentlig ikke. La meg i stedet snakke om elg. Det hender jo at vi opplever at det står elg bom stille i veibanen foran oss. Så er jo enkelte av sjåførene våre… ja, ganske utålmodige… og gir seg til å tute og blinke med lysene på bussen mot elgen. De forstår ikke at da stivner det stakkars dyret av skrekk og rikker seg ikke av flekken. Riktig metode er å slå av lyset og være stille, for da stavrer elgen videre. Moralen er: Som med så mye annet her i verden, gjelder det å puste dypt og ta det med ro!

Kanskje er budskapet mest beregnet på henne selv. For de grå ulvers drevne regime i foreningen er nå ugjenkallelig over, størrelser som Leif Arne Myhre, Steinar Olsen og Per Petterson er nå over i pensjonistenes rekker, og tar med seg tonnevis av historisk og faglig erfaring helt tilbake til da Sporveisbussenes Fagforening ble stiftet for snart tretti år siden. Nå overtar nye koster, med Eli Hetlevik som sjefskost. At den nye avdelingslederen er dame, er også en historisk begivenhet som noen kanskje behøver å venne seg til.

Klar for ekspedering

- Jeg må innrømme at jeg er spent. Vil jeg klare det? Har jeg i meg det som trengs? Jeg er mest redd for å gjøre en dårlig jobb og skuffe folk, innrømmer den nye lederen for YTFs avdeling 3, avdelingen er jo i seg selv en organisatorisk nyskapning.

> «Jeg tenkte at jeg bare skulle være med på å arrangere en åpen dag eller noe liknende, og sa ja. Men alle kan jo se hvordan det har gått»

Da gjelder det å puste dypt og ta det med ro, spille en fanfare på kornetten og ønske alle gode kunder velkommen i butikken. Der kan hun trøste seg med at hun rår over mange gode ekspeditører, eller tillitsvalgte, som de også kalles!

Vaktskifte på Alnabru. Per Petterson har avviklet sitt siste årsmøte og kjørt sitt siste skift. Nå overtar Eli. Sekretær Alena var ikke på valg i år.

Eli har et spesielt håndlag med elg, noe hun også utdyper i teksten. Foto: Privat

Flere og flere damer gjør seg gjeldende i YTF. Eli stående i rød genser som nummer to fra høyre.

Kornett til hverdag og fest. Foto: Privat

17. mai med en grønn bukett fra Lillestrøm Byorkester, hvori opptatt Eli Hetlevik på kornett. Foto: Privat

USKYLDIGERE TIDER

TRANSPORTHISTORISK FORENING STILTE PÅ FJORÅRETS TRANSPORT- OG LOGISTIKKMESSE I LILLESTRØM MED FØRTI STRØKNE VETERANLASTEBILER. FLERE AV DISSE HADDE SLIKE BLIKKSKILT MED SPRETNE REKLAMEDAMER FESTET FORAN I GRILLEN, ET VITNESBYRD FRA USKYLDIGERE TIDER.

Tekst og foto:
ARNE **DANIELSEN**

«Vi snakker om en egen sjanger, kalt «pinup-kunst». Uttrykket «pin up» stammer fra andre verdenskrig, da amerikanske soldater festet slike tegninger på brakkeveggene med tegnestifter – «pins».»

Først: De ekte skiltene skal være av blikk, bedyret en av lastebilfolkene. Derfor har vi valgt å vise en litt slitt continental-frøken, for hun var av blikk. Det fantes mer fullendte versjoner, men de var altså, forkastelig nok av hardplast. Grøss og gru!

Vannrett montasje

Dernest må sies at reklamedamene nok var et svært vanlig etterkrigsfenomen. Noe som gjorde at Blåpunkt bilradio i sin tid så seg nødt til å sende med en monteringsanvisning for damen som selvfølgelig befinner seg på et blått punkt, her oversatt fra tysk:

«Kjære Blaupunkt-venn! Når du skal feste denne vakre Blaupunkt-jenta på kjøretøyet, vær oppmerksom på at Blaupunkt-vimpelen står vannrett, slik at Blaupunkt-jenta lener seg framover mot venstre. Med beste takk og vennlig hilsen Blaupunkt Werke GmbH Hildesheim.»

Prinsesse med havfrue

Blaupunkt og Continental er fortsatt kjente merkevarer. Veedol er på sin side en ganske berømt motorolje med historikk tilbake til å være den foretrukne merkevare for T-Forden.

Men hva var «Sessan Line»? Alle som snakker svensk, er nok innforstått av at «sessan» er en kortform av «prinsessan». Så var Sessanlinjen et svensk fergerederi kjent for at alle skipene var oppkalt etter svenske prinsesser. Helt tilbake fra 1935 opererte prinsessene ruta mellom Gøteborg og Fredrikshavn, inntil de kongelige høyhetene i 1982 ble annektert av Stena Line.

Nabojentas sjarm

Årstall som antyder at

både havfruen og de andre reklamedamene nok er av eldre dato, ungdommelige oppsyn til tross. Vi snakker om en egen sjanger, kalt «pinup-kunst». Uttrykket «pin up» stammer fra andre verdenskrig, da amerikanske soldater festet slike tegninger på brakkeveggene med tegnestifter – «pins».

Det var likevel i etterkrigstiden at kunstformen slo an for fullt. En ny velstand blomstret, og hvis ei pen jente av typen «next door» kunne brukes til å selge et produkt eller tjeneste, så hvorfor ikke? At pikebarna var litt sexy gjorde jo ikke saken verre, selvfølgelig i all anstendighet, for hvis det ble for mye erotikk risikerte man nemlig å skremme vekk kunder med puritansk eller religiøs legning. Derfor var motivet alltid «flinke piker» som selvfølgelig ikke kunne noe for at en leken valp av og til trakk skjørtene deres over hodet!

Blottingens tidsalder

Vi snakker altså om tegninger, selv om tilsvarende pinup-fotos også florerte, med Marilyn Monroe som den mest berømte modellen. På 50- og 60-tallet var altså tegningene i all hovedsak av den uskyldige sorten, inntil «herremagasinet» Penthouse i 1970 eksponerte verden for pubeshår og slik avfyrte startskuddet for nakenfotografienes tidsalder. De mer påkledte pinup-tegningene ble dermed utdatert som eiendommelige og gammeldagse, og blikkjentene forsvant fra lastebilgrillene.

Wikipedia skriver om pinupene at «form og stil ha variert som en følge av samtidens normer og estetikk, og mellom land og kulturer». Kanskje kan det bli for mye nakenhet, sånn at vi rett og slett går lei av romper og horn og ønsker oss en smule bluferdighet igjen? Hvem vet? Figurene er uansett populære samlerobjekter.

Litt sliten dekkfrøken, det er fordi hun er en ekte, opprinnelig blikkfigur.

Svensk havfrueprinsesse

Med badedrakt. Skal hun bade i motorolje?

Blåpunktjenta, nesten helt rett montert.

STREIKEFONDET HAR PASSERT 100 MILLIONER

YRKESTRAFIKKFORBUNDET ER STØRRE OG STERKE ENN NOEN GANG!

Tekst:
ADRIAN **PRACON**
Foto:
ARNE **DANIELSEN**

I en tid preget av økonomisk usikkerhet, global uro, og en stadig dyrere hverdag, står Yrkestrafikkforbundet sterkt rustet til å møte utfordringene som venter. Med et medlemstall på grensen til 13 000 og et streikefond som nå har oversteget 100 millioner kroner, markerer YTF en historisk økonomisk milepæl.

Forbundsleder Jim Klungnes deler oppmuntrende nyheter fra 2023-regnskapet, som viser en imponerende økonomisk vekst for forbundet. Vår beslutning om å overføre overskuddet direkte til streikefondet har vært en strategisk og villet utvikling over tid, sier Klungnes. Fra 2023-regnskapet overførte forbundsstyret et rekordbeløp på 20 millioner direkte til streikefondet. Han legger vekt på hvordan dette setter forbundet i en sterk posisjon foran de kommende forhandlingene.

Stadig sterkere forbund

De siste 10 årene har YTF opplevd en stabil medlemsvekst, en utvikling som understreker forbundets stadig økende betydning og innflytelse innenfor transport- og logistikksektoren. Klungnes poengterer at dette ikke bare viser en sterk intern vekst, men også sender et klart budskap til bransjen om at YTFs krav og våre 13 000 medlemmers behov må tas med alvor. Med hver eneste tariffavtale på forhandlingsbordet i 2024, er YTF posisjonert for en betydelig innvirkning.

Øker streikestøtten

For å ytterligere styrke medlemmenes økonomiske sikkerhetsnett, har YTF gjort betydelige justeringer i streikebidraget. Fra høsten 2023 økte bidraget fra litt over 4000 kroner til 6000 kroner per uke. Denne endringen sikrer at medlemmene mottar nødvendig økonomisk støtte i streikesituasjoner. I tillegg tilbyr YTF en ekstra stønad på 500 kroner per uke for hvert barn under 18 år til enslige forsørgere som deltar i streik. Streikestøtten er skattefri.

YTFs forberedelser og tilpasninger i forkant av hovedoppgjøret 2024 viser et forbund som ikke bare forstår dagens økonomiske situasjon, men også en som er fast bestemt på å sikre at medlemmenes stemmer og krav blir hørt i lønnsforhandlingene, avslutter forbundsleder Klungnes.

Fra et streikemøte i Sandvika, september 2020. YTF er beredt på nye slagvekslinger!

GODE OG TRYGGE ARBEIDSPLASSER

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

Det må være mulig å legge til rette for arbeidstidsordninger som gjør det mer attraktivt å bli bussjåfør uten at den eldre betjening skal måtte være med og «betale» for det. Løsningen på rekrutteringsutfordringene er gode og trygge arbeidsplasser. Det er ikke vanskeligere enn det.

I mange år har slagordet til YTF vært «en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av», et godt motto som inneholder det viktigste. For en del år siden hadde vi også et annet slagord: «gode og trygge arbeidsplasser». Gode lønns- og arbeidsbetingelser og ordnede forhold. Sikre og varige arbeidsplasser der bedriftene gikk med overskudd. Hvis bedriftene tapte penger, var arbeidsplassen verken god eller trygg.

Ikke lenger trygge

Da vi etablerte bussbransjeavtalen, var en felles målsetting for både arbeidsgivere (NHO) og arbeidstakere å satse på de ansatte. Statusen til bussjåføryrket skulle heves, kompetansen og lønna skulle økes. Det var naturlig å sammenligne seg med andre, blant annet med industriarbeidernes lønnsutvikling. Denne satsingen skulle blant annet bidra til økt rekruttering.

I dag er arbeidsplassene langt fra trygge. Ikke bare som følge av manglende kollisjonssikkerhet og truende situasjoner på jobb, men også som følge av den dårlige økonomien i mange av selskapene. De klarer ikke å tjene penger enda de selv «bestemmer» prisen på anbudene. Byrdene legges over på bussjåførene, i form av stadig mer pressede arbeidsdager.

Man kan spekulere på om selskapene er liv laga. Eierne holder liv i flere, noe som neppe vil vare evig. Det er grunn til å spørre hvor sikre rutebussarbeidsplassene er. Ikke at vi blir arbeidsledige, for bussrutene vil fortsette å gå. Men noen vil kanskje få ny arbeidsgiver som følge av konkurs, oppkjøp eller fusjonering.

Lite attraktivt

Er årsaken til at bussjåføryrket framstår som lite attraktivt rett og slett busselskapenes fokus på lavest mulig pris for å vinne anbud? Noe som fører til at selskapene ikke beregner tilstrekkelig avkastning til å satse på de ansatte?

Resultatet er mer stressende arbeidsdager med kun et minimum av pauser og reguleringstid. Sjåførene skal helst kjøre med passasjerer hvert eneste minutt. Etter hvert bryr sjåførene seg mindre og mindre om bedriften, og de som er litt oppe i årene (det er de fleste) tenker mest på å holde ut til pensjonsalder.

Med sin «lavest mulige pris» har arbeidsgiverne langt på vei ødelagt interessen for å bli bussjåfør. Mangelen på rekruttering fører til økt press på sjåførene som fortsatt holder stand. De må jobbe ekstra for å dekke opp for manglende sjåfører, noe som fører til økt belastning og sykefravær.

Angriper ansienniteten

I mange år har pensjonister og sjåfører med lang ansiennitet holdt hjulene i gang, lojale sjåfører som har tjent bedriften sin i 30, 40 og kanskje 50 år. Disse utgjør ryggraden i bussbedriftene. Likevel ønsker nå arbeidsgivere å forsøke ordninger som rokker ved ansiennitetsprinsippet. De ønsker en ordning der omtrent halvparten av skiftene legges ut på budrunde. «Bidding» kalles dette, et slags anbudssystem for bussjåfører der det er førstemann til mølla. Bare den andre halvdelen skal fortsatt fordeles etter ansiennitet, og ikke bare de populære skiftene. Mange attraktive skift må fordeles til bidding-potten hvis systemet skal fungere.

Hvor lett det har vært å rekruttere bussjåfører har variert opp gjennom årene, noe som blant annet henger sammen med graden av arbeidsledighet og konkurransen om arbeidskraft i hele arbeidslivet. Ingenting tyder på at det er ansiennitetsprinsippet som er årsaken til dårlig rekruttering.

Dystre signaler

Bidding vil ikke redusere mangelen på bussjåfører, men kan i verste fall føre til at erfarne og lojale sjåfører slutter. De vil ikke betale prisen for å rekruttere nye. I medlemsundersøkelsen har andelen bussjåfører som vil anbefale yrket til andre gått ned fra 56 til 52 prosent fra 2019 til 2023. I samme periode har andelen som svarer at de ville gjort samme karrierevalg i dag, gått ned fra 59 til 56 prosent. Dette er signaler som må tas på alvor.

Heldigvis er det bruk for arbeidskraft i Norge for øyeblikket. Mange bransjer er konkurransedyktige både når det gjelder lønn og arbeidstid. Derfor bør våre arbeidsgivere primært være opptatt av å ta vare på de som er i bransjen, ikke bidra til å forverre situasjonen.

Jim

KLIMANØYTRAL DISTRIBUSJON B
NORGE P.P. posten

Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

LYKKELIG

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

La meg være i fred. Ikke fortell meg alt som skjer omkring i verden. Jeg vil ikke vite det. Jeg vil leve i min egen lille verden med gjerder som beskytter meg. Jeg vil ikke vite alt som skjer omkring i verden. Jeg er ikke laget for å tåle det.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Jeg vil ikke vite at folk spiser hverandre til frokost og sprenger husene i nabolaget. Jeg vil ikke at noen kommer inn i stua mi og forteller meg skrekkhistorier før jeg legger meg. Du trenger ikke å oppdatere meg om verdens befolkning. Jeg vil ikke vite hva Omar kjøpte på Joker´n i Bagdad, eller hva Pablo gjorde da han fikk sparken fra Rema 1000 i Uruguay.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Ikke fortell meg hvor pene folk er. Jeg vil ikke vite hvor mange skrukker det er mulig å fjerne med knute i nakken. Jeg vil ikke vite hvor store lepper det er mulig å få før stroppene ryker. Jeg vil ha ekte varer om de er rufsete i kantene.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Jeg vil ikke vite hvor rike folk er. Ikke fortell meg hvor mye de tjener og at de vasser i penger. Jeg vil ikke vite at de kjøper Tesla til frokost og hus i Karibia til middag. Jeg vil ikke vite at de håver tusenlapper inn i båten. Det gjør meg bare misunnelig.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Jeg vil leve med min egen lønningspose med kaffe i koppen og pus under ovnen. Jeg vil ikke vite hvor mange rom det er i huset til Rike Jens. Jeg vil ikke vite om gullforgylte kraner og marmorkledde vegger. Jeg vil ikke vite hvor høyt smørbrødet hans er. Ikke fortell meg det. Jeg har min egen mat.

> «Jeg vil ikke vite alt som skjer omkring i verden. Jeg er ikke laget for å tåle det. Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.»

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Jeg vil ikke vite om alle skjebnene omkring i verden. Jeg vil ikke legge meg med hodet fullt av krig, slåssing, bilbranner, innbrudd og ran. Jeg vil ikke legge meg til å sove mens flyene teppebomber soverommet mitt.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Ikke fortell meg at jeg er fattig. Jeg vil ikke vite det. Jeg ér heller ikke fattig før jeg får vite hvor rike andre er.

Jeg vil leve i mitt eget lykkelige paradis.

Jeg er fornøyd med mitt eget grovbrød og mine små rom.

Lykke på reisa!

Gladiola