

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

04/2024



ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



«PASS PÅ SÅ DU IKKE BLIR
VERVET!» SLIKE FORMANINGER
FIKK JEG, RIKTIGNOK I EN LETT
TONE, AV FLERE FØR JEG REISTE
PÅ OPPDRAG FOR YRKESTRAFIKK
TIL FOLKEREPUBLIKKEN KINA
I MAI. JEG MÅ INNRØMME
AT JEG REAGERTE EN
SMULE. JEG HAR TIDLIGERE
VÆRT PÅ TILSVARENDE
REPORTASJEREISER I FLERE
VERDENSDELER UTEN
TILSVARENDE KOMMENTARER.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

«Heller ikke er det uvesentlig at Yrkestrafikk som eneste fagforeningsblad kunne formidle vårt syn til Yutong, ikke minst når det gjelder kollisjons-sikkerhet for bussførerne»

YRKESTRAFIKK I KINA

Men siden besøket, har propagan-
daen rettet mot Kina bare tiltatt, i
USA, innen EU og i Norge. Kina har
åpenbart blitt en stadig hetere politisk
potet.

Klart faglig program

Denne gangen var 25 bussjournalister
fra en rekke europeiske land altså in-
vitert til verdens største bussprodusent
Yutong i Zhengzhou. Yutong betalte
reise og opphold for oss alle. En slik
praksis er ganske vanlig, jeg har vært
med på liknende flere ganger. Mest
minneverdig er besøket på en bussfa-
brikk som Volvo Bussar hadde etablert
i Bangalore, India.

Historier fra forna dar har fortalt om
smøreturer med innlagte fyllefester
og besøk på horehus, men i min tid
har jeg aldri hørt om noe liknende.
Selv har jeg alltid hatt to klare forut-
setninger for å si ja til en invitasjon:
Turen skal ha et klart faglig program
og alt skal skje i full åpenhet. Kravene
har alltid blitt oppfylt, så også denne
gangen i Kina.

Førende i verden

Vertskapet har selvfølgelig et motiv for
gjestfriheten: De ønsker å presentere
produktene sine i et mest mulig flat-
terende lys, dessuten etablere positive
relasjoner til mediene. Jeg må åpent
tilstå at jeg – i likhet med de fleste
andre journalistene - ble imponert over
hva Yutong hadde å vise fram. Slik
oppnådde de sine mål.

Inntrykket mitt er at kineserne – med
Yutong i spissen – har tatt føringen i
verden når det gjelder utviklingen av
elbusser, både teknologisk, planmessig
og med hensyn på produksjonskapa-
sitet.

Å la leserne få ta del i opplevelsene
er viktig for YTF. Heller ikke er det
uvesentlig at Yrkestrafikk som eneste
fagforeningsblad kunne formidle
sjåførenes syn til Yutong, ikke minst
på kollisjonsikkerhet for bussførerne.
Og går ikke veien til en bedre (buss)
verden nettopp gjennom dialog og
gjensidig forståelse?

Ingen «verving»

Vertskapet stelte godt med oss, viste
oss mer enn jeg forventet og svarte
åpent på alle spørsmål. Innenfor ri-
melighetens grenser ble vi også degget
for en smule, ikke minst var besøket
på det berømte Shaolin-tempelet, der
kampsporten kung fu i sin tid ble
unnnfanget, et høydepunkt. Noe forsøk
på «verving» var det derimot aldri
snakk om.

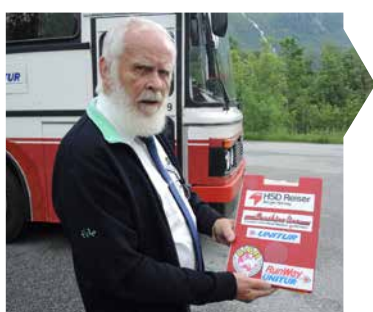
Arne

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.



Helgedagsbetjeningen inn i YTF	4
Får vi flere døgnhvileplasser?	6
Vil ha vekstpakke for buss i distriktene	8
Ikke spesielt smitteutsatt?	10
Politisk glattis	12
Ni sikkerhetstester – mens vi venter på den tiende	15
Kinesiske busser best?	18
Når arbeidsgiver avlyser arbeid...	24
Krever allmenngjøring for varebilsjåfører	26
Sjåfør og medlem i femti år	29
Streik her? – Ja, i 1923!!	32

Forsidefoto: Yutong

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 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.

HELGEDAGS- BETJENINGEN INN I YTF

HELGEDAGSBETJENINGENS KLUBB (HBK) ORGANISERER DET STORE FLERTALLET AV HELGEDAGSBETJENING PÅ TRIKK OG T-BANE I OSLO SPORVEIER. I MANGE ÅR HAR BETJENINGEN VÆRT TILSLUTTET FAGFORBUNDET. NÅ GÅR IMIDLERTID KLUBBEN OVER SOM EN EGEN AVDELING I YRKESTRAFIKKFORBUNDET.

Tekst:
ARNE DANIELSEN

Helgedagsbetjeningen arbeider to helger og har så den tredje fri. Denne turnusen går året rundt. Sporveisfamiliens tradisjon med såkalte helgedagsreserver – populært forkortet «h-res» - oppsto på Bærumsbanen under krigen, og reservene organiserte seg allerede i 1946 i sin egen frittstående fagforening. Fire år senere – i 1949 – fikk de på plass sin første tariffavtale.

Sterk identitet

Innen Helgedagsbetjeningens Forening (HBF) oppsto tidlig en sterk felles identitet. Kjent er hilsenen de gir hverandre hver gang helgearbeidet tar slutt og det er fem hverdager til de møtes igjen: «God helg!»

Det er snakk om en ressurssterk og oppegående gruppe. De fleste har vært studenter, som har spedd på studielånet mens de ventet på å bli eslet til «større» oppgaver. Andre elsker rett og slett å kjøre trikk, mens noen også er bohemer som gjennomfører prinsippet om «å leve mer og arbeide mindre».

Stor innflytelse

Siden vi lever i jubileenes tid – i år er det 100 år siden bedriften Oslo (Kristiania) Sporveier ble etablert og til neste år er det hele 150 år siden den første hestesporvogna startet sin rutetrafikk – kan det være verdt å reflektere over hvor stor innflytelse ulike «h-res» har hatt og har i Sporveien og sporveishistorien. Som Haakon Magnus Preus, sentral redningsmann for bytrikken i Oslo og senere formann i sporveisstyret.

Arbeidet ble et grunnfag i sporveisdrift for hundrevis av kandidater til allmenne verv og stillinger innen politikk og næringsliv, mennesker som dermed er i stand til å vise forståelse og velvilje for Sporveiens (kanskje også fagbevegelsens) behov. Et av mange eksempler er bankdirektør og tidligere tung politiker Rune Bjerke. Helgedagsbetjeningen er ei gruppe det er verdt å ha et bevisst forhold til.

Inn i Fagforbundet

Helgedagsbetjeningen utfører samme type arbeid som den øvrige sporveisbetjeningen, men har opp gjennom årene altså hatt sin egen, til tider svært gode tariffavtale. For den faste betjeningen har eksistensen av helgedagsbetjening tilsvarende gjort det mulig å forhandle fram mer sosiale skiftplaner med mindre helgejobbing.

«Medlemmene ble svært fortørnet, og påpekte det åpenbare at det ikke er bedriftens sak å avgjøre eller kreve hvordan ansatte organiserer seg»

I år 2000 valgte helgedagsbetjeningen å gå inn i Kommuneforbundet (senere Fagforbundet) og LO som egen forening. En bakgrunn var Sporveiens organisering i arbeidsgiverorganisasjonen Spekter, som førte til at kun foreninger tilsluttet en hovedorganisasjon ville være tilstått forhandlingsrett.

Forening blir klubb

På den tiden fantes flere LO-foreninger for ulike yrkesgrupper i Sporveien, så det oppsto ingen problem med å gi plass til en ny. Fagforbundet så seg imidlertid ikke tjent med en slik foreningsflora. Resultatet ble at Helgedagsbetjeningen endte opp som en klubb i Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) i 2014. Degraderingen falt mange medlemmer tungt for brystet, men ble under en smule knurring godtatt med løfter om at alt

skulle fortsette omtrent som før, med egen tariffert særavtale og håndtering av personalsaker.

Ny YTF-avdeling

Nå i vår kom imidlertid et utspill fra Sporveiens HR-stab, som med henvisning til hovedavtalen insisterte på at det kun skulle være en klubb for betjening på hver driftsenhet, og samtidig forbød alle bedriftens avdelinger å forholde seg til Helgedagsbetjeningens klubb. Konsekvensen ville være at det etter mer enn syttifem år ville være over og ut for helgedagsbetjeningen som egen yrkesgruppe.

Medlemmene ble svært fortørnet, og påpekte det åpenbare at det ikke er bedriftens sak å avgjøre eller kreve hvordan ansatte organiserer seg. Helgedagsbetjeningen følte likevel at



Helgedagsbetjeningens forening kunne feire sitt 75-årsjubileum i 2021, og ga da ut en flott jubileumsbok som i stor grad var dagens leder Stian Haldsruds verk.

de i dette spørsmålet ikke fikk støtte fra «moderforeningen» OSA, som jo er kjent for sin store innflytelse i Sporveiens ledelse.

Resultatet har vært en massiv utmelding av helgedagsbetjening fra OSA, mens klubbstyret har lagt ned vervene og besluttet å gjenoppstå som egen avdeling (det vil si forening) i Yrkestrafikkforbundet. Her ønskes helgedagsbetjeningen hjertelig velkommen. Interimsstyret i den splitter nye YTF-avdelingen blir: leder Stian Haldsrud, nestleder Jan Egil Ødegård, sekretær Nils Reichelt og styremedlemmene Linarte Andersen, Maja Andersen, Snorre Johansen og Øzkan Akin.

FÅR VI FLERE DØGNHVILEPLASSER?

YRKESTRAFIKKFORBUNDET ER TILFREDS MED AT NASJONAL TRANSPORTPLAN HAR KLARE AMBISJONER OM Å ØKE ANTALLET DØGNHVILEPLASSER, MEN SAVNER EN KONKRET PLAN FOR GJENNOMFØRINGEN OG FRYKTER AT SJÅFØRENE IKKE VIL MERKE NOEN BEDRING PÅ SIKT.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

ASBJØRN SOLLI

Nasjonal Transportplan (NTP) er en plan for transport- og samferdselsprosjekter i Norge for de neste tolv årene. Planen revideres hvert fjerde år og oversendes som en melding til Stortinget. Den nyeste utgaven kom på plass i sommer og omhandler perioden 2025 til 2036.

Ønsker fra YTF

En kritikk mot NTP er at den er mer å regne som en ønskeliste enn et forpliktende dokument. Alle barn som skriver en lang ønskeliste til nissen, vet at det er liten sjanse til å få alle pakkene under juletreet. Slik er det også her.

Likevel angir NTP absolutt en retning og mål for politikkerne.

I arbeidet med planen arrangeres høringer. YTF deltok i vår i en slik høring, og spilte her inn særlig tre saker: Behovet for forbedringer av fylkesveiene, mer støtte til bussnettet – særlig i distriktene, og ønsket om en klar og ambisiøs plan for å øke antallet døgnhvileplasser.

Yrkestrafikkforbundet understreket hvor viktig døgnhvileplassene er for sjåførenes helse og overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I dag finnes kun 56 godkjente døgnhvileplasser for yrkessjåfører, mens målet er minst åtti.

Mer penger enn prosjekter

Under framleggelsen av transportplanen fortalte samferdselsministeren at det skal settes av 3,7 milliarder

kroner til forsterket innsats for døgnhvileplasser og lading av tungbiler, inkludert rasteplasser. Målet er at man skal nå målet på mellom 80 og 90 døgnhvileplasser i løpet av seks år. 1,7 milliarder skal gå til investeringer i den kommende seksårsperioden, mens 2 milliarder skal gå til drift.

Foreløpig er det imidlertid kun inngått konkrete kontrakter for en prosent av totalbeløpet. Det dreier seg om Hovdmoen i Åmot kommune, Steinmosletta i Alvdal kommune og Akسدal Næringspark i Tysvær kommune. De tre nye plassene skal etter planen være på plass senest i løpet av et år.

I praksis er det kun snakk om å øke antallet med en døgnhvileplass, som riktignok er etterlengtet. Hovdmoen og Steinmosletta vil nemlig erstatte to eksisterende plasser i henholdsvis Løten og Alvdal. I alt vil om lag 40

«Yrkestrafikkforbundet understreket hvor viktig døgnhvileplassene er for sjåførenes helse og overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. I dag finnes kun 56 godkjente døgnhvileplasser for yrkessjåførere, mens målet er minst åtti.»

avtaler med private utløpe i løpet av seksårsperioden.

For nye plasser er prosessene rundt avtaler og arealer tidkrevende. Antakelig bør dette være på plass senest innen 2028, dersom tilbudet skal stå klart i 2030.

Faktorer for prioritering

Utbyggingen av døgnhvileplasser har lenge vært et stebarn for samferdselspolitikkerne, med mange ord og lite handling. Viktige faktorer kan imidlertid forhåpentligvis sette fart i utviklingen. En sak er ønsket om å elektrifisere tungbilparken, der utbyggingen av hvileplasser vil gå hånd i hånd med etableringen av lademuligheter, hvor det også er viktig at kapasiteten er god og at avstandene er relativt korte.

Et annet moment handler om rekrutteringen av godssjåførere, ikke minst



Fra døgnhvileplass i Bodø. Utenlandske bobiler tar seg til rette, mens regjeringen snakker om å bygge flere rasteplasser.

kvinnelige. I dag er det et stort underskudd på kvalifiserte sjåførere i hele Europa. Internasjonale erfaringer viser at det har stor betydning for rekrutteringen, ikke minst av kvinnelige og yngre sjåførere som det finnes få av i dag, at det finnes trygge og hygieniske døgnhvileplasser.

NATOs veibehov

En tredje og nyere faktor er opprustning av veinettet til militær beredskap. Gjennom NATOs utvidelse til Sverige og Finland, er det utarbeidet planer

om forsyningslinjer gjennom Norge til nabolandene, som også fordrer tålelige fasiliteter for tungtransport.

Til slutt kan også nevnes regjeringens prioriteringer av drift og vedlikehold framfor nye, dyre prestisjeprojekter på veisiden. Utfordringen generelt er at det i mellomtiden vil være valg, som vil kunne medføre nye politikere og nye regjeringskonstellasjoner. Da får vi se hvor mye NTPs ønskelige virkelig vil være verdt!

VIL HA VEKST-PAKKE FOR BUSS I DISTRIKTENE

BUSSTILBUDET I DISTRIKTENE TRENGER EN STATLIG STØTTEPAKKE PÅ LINJE MED VEKSTPAKKENE FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I BYENE. DETTE VAR YTFS ØNSKE OVERFOR SAMFERDSELSPOLITIKERNE UNDER ARENDALSUKA I AUGUST.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

KRISTINE MARTINSEN

Under høringen rundt Nasjonal Transportplan (NTP) påpekte YTFS forbundsleder Jim Klungnes mangler spesielt knyttet til utilstrekkelig satsing på kollektivtransport i distriktene. Kollektivtransportens bærekraft og tilgjengelighet i distriktene er avgjørende for å redusere avhengigheten av privatbiler og oppnå Norges klimamål, understreket Klungnes.

YTF var glad for at byvekstavtalene hadde fått økte bevilgninger, men savnet en tilsvarende satsing for å støtte og utvikle bussnettet i distriktene. Fortsatt er det fylkeskommunene som skal bekoste kollektivtilbudet, og de har ofte problemer i og med at renter, drivstoff og materiell blir dyrere uten at inntektene øker tilsvarende. «Løsningen» blir ofte at kollektivtilbudet reduseres eller billettprisene øker.

Mellom to stoler

Problemstillingen var utgangspunktet for en debatt som YTF arrangerte på Arendalsuka, med YTFs kommunikasjonssjef Adrian Pracon som møteleder. Forsker Nils Fearnley fra Transportøkonomisk institutt innledet før en diskusjon mellom fraksjonsleder for Arbeiderpartiet i transport og kommunikasjonskomiteen, Marte Mjøs Persen; medlem i finanskomiteen fra Høyre, Helge Orten og YTFS forbundsleder Jim Klungnes.

Fearnley poengterte at kollektivtransporten hadde havnet mellom to stoler i NTP, og etterlyste en tydeligere stemme som talte bussens sak i statlig sammenheng. Ja, Statens Vegvesen har både et faglig og nasjonalt koordineringsansvar overfor kollektivtrafikken, men blir ikke belønnet for engasjementet.

Mangler en statlig instans

- Det mangler en statlig instans med tydelig ansvar som kan sikre en bedre finansiering, understreket Fearnley. (Her kan legges inn en anekdote fra artik-

kelforfatterens journalistiske liv: For mange år siden arbeidet jeg opp mot en avdeling innen Vegdirektoratet som jobbet med kollektivtrafikk, og som lett ironisk titulerte seg selv som «Gallerlandsbyen».)

Forskeren titulerte bussen som kollektivtrafikkens «arbeidshest», med et klart dominerende antall reiser. Han viste til en nyere TØI-rapport som understreket bussens betydning for mobilitet og samfunn. For det første når det gjaldt sosial bærekraft, det vil si mobilitet for alle uavhengig av om man har bil, økonomisk fordelingseffekt og universell utforming. Dernest når det gjaldt økonomi i form av effektiv transportavvikling.

I feil retning

- Kollektivtrafikken er rene kinderegget når det gjelder FN's bærekraftsmål, supplerte Jim Klungnes. Han advarte mot at utviklingen gikk feil vei i distriktene og at kollektivtrafikken tapte terreng. - Nå er tida inne til å gjøre noe med det, gjennom å sikre en langsiktig og forutsigbar inntekt i distriktene på linje med byvekstpakkene.

«Fearnley poengterte at kollektivtransporten hadde havnet mellom to stoler i NTP, og etterlyste en tydeligere stemme som talte bussens sak i statlig sammenheng»

Politikerne virket ikke umiddelbart enige, men la vekt på ulike behov i byene og distriktene, der Oslo og Finnmark ble trukket fram som ytterpunktene. Helge Orten forklarte at det var disse forskjellene som var årsak til at ansvaret for busstransporten var regionalt, mens Marte Mjøs Persen la vekt på at det ikke nødvendigvis eksisterte noen kamp mellom by og land.

«Spare seg til fant»

Jim Klungnes så seg nødt til å presisere i sitt sluttinnlegg at det selvfølgelig ikke var YTFs holdning at det skulle gå rutebuss til hvert hus i landet, og at det blant annet var tatt høyde for bestillingskjøring i siste tariffoppgjør. Ønsket var bare å få innført en ordning for distriktene som likner på byvekstpakkene. I tillegg la han vekt på viktigheten av å etablere hundreprosentstillinger om man skal lykkes med rekrutteringen av sjåfører.

Politikerne sa seg enige i at det var nødvendig å opprettholde og bygge ut et attraktivt kollektivtilbud, og man ikke måtte «spare seg til fant».



Fra venstre YTF-leder Jim Klungnes; medlem i finanskomiteen fra Høyre, Helge Orten; fraksjonsleder for Arbeiderpartiet i transport og kommunikasjonskomiteen, Marte Mjøs Persen og møteleder Adrian Pracon.

IKKE SPESIELT SMITTEUTSATT?

Å VÆRE BYBUSSJÅFØR ER IKKE SPESIELT SMITTEUTSATT SAMMENLIKNET MED RESTEN AV BEFOLKNINGEN. DET MENER NAV KLAGEINSTANS, SOM NEKTER Å GODKJENNE COVID-19 SOM YRKESYKDOM FOR BUSSFØRERE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Et YTF-medlem i sekstiårene med fartstid som bussjåfør i 23 år, ble i desember 2021 smittet av Covid-19, sannsynligvis som en følge av at han tjenestegjorde som bybussjåfør. Dette var midt i den nye smittebølgen med den svært smittsomme omikron-varianten.

Rammet av long covid

Sykdommen førte til betydelige helseplager i form av svekket konsentrasjon og ekstrem tretthet, såkalt «long covid», noe som gjorde at han ikke lenger kunne tjenestegjøre som sjåfør. Etter å ha vært sykmeldt et år, gikk han over på AAP i februar 2023. Sannsynligheten er relativt liten for at han noen gang vil komme tilbake i arbeid.

Advokat Øyvind Vidhammer arbeider med yrkesskadesaker for YTF, og tok

saken på vegne av YTF-medlemmet. Kavet var at tilfellet skulle få status som yrkessykdom, noe som ville medføre yrkesskadeerstatning og gunstigere pensjonsbestemmelser. Men NAV og NAV Klageinstans avsto godkjenningen. Bussjåfører arbeidet ikke i et miljø med særskilt sykdoms- eller smittefarlig miljø, mente NAV.

Særskilt smittefare

Koronasmitte ble ført opp på lista over sykdommer som kunne godkjennes som yrkessykdom da pandemien skyllet over landet våren 2020. De nye reglene var først og fremst innrettet på helsepersonell. Men i tillegg ble det lagt opp til at ordningen også skulle gjelde andre yrkesgrupper der jobben ble utført i miljøer med særskilt sykdoms- eller smittefare eller der ansatte lett kunne komme i kontakt med personer som var smittet av koronaviruset.

- Det burde ikke være noen som helst tvil om at arbeidsforholdet til den aktuelle sjåføren medførte nærkontakt

med andre som innebar særskilt smittefare langt utover den vanlige smitterisikoen for den øvrige befolkningen, sier advokat Øyvind Vidhammer.

Han understreker at arbeidsoppgaven som bussjåfør var samfunnskritisk i den forstand at noen måtte utføre denne oppgaven for at samfunnet skulle fungere, til tross for et generelt smittetrykk. Og at bussførere var i frontlinjen med nærkontakt med stadig nye passasjerer gjennom hele arbeidsdagen.

Uriktig forståelse

NAV er altså ikke enig i dette, og har i stedet lagt vekt på mulighetene til å begrense smitten, for eksempel gjennom bruk av munnbind. Dette avviser advokat Vidhammer.

- Mange bussførere har antakelig også vært mer utsatt enn en del ansatte innen helse. Nyere forskning viser dessuten at effekten av munnbind er svært begrenset. Smittetrykket var betydelig og YTF-medlemmet måtte utføre helt nødvendig og samfunnskritisk

«Det burde ikke være noen som helst tvil om at arbeidsforholdet til den aktuelle sjåføren medførte nærkontakt med andre som innebar særskilt smittefare langt utover den vanlige smitterisikoen for den øvrige befolkningen, sier advokat Øyvind Vidhammer.»

tisk arbeid tett opp mot en åpenbar og konstant smitterisiko. Da må tilfellet hans åpenbart godkjennes som yrkessykdom likestilt med yrkesskade.

På vegne av klienten ble saken i mars i år påanket til Trygderetten, basert på at NAVs avslag bygger på en uriktig forståelse av sakens faktum, samt uriktig bruk av loven med tilhørende forskrift. Der ligger saken fortsatt i skrivende stund.



Advokat Øyvind Vidhammer arbeider for YTF med yrkesskadesaker, et tema han innledet om på representantskapsmøtet i mars.



Yrkestrafikkforbundet lanserte munnbind til medlemmene, men forskning har vist at det gir begrenset beskyttelse.

POLITISK GLATTIS

«En viktig del av «vinterens forutsigbare tilbud» er imidlertid fortsatt busstdrift i indre by med 183 elektriske leddbusser fra Solaris med kjøreegenskaper av type «Bambi på isen» med drift kun på bakre aksel. Forutsigbart kaos?»



Ikke elefanten i rommet – men Bambi: Leddbuss fra Solaris med glattisallergisk pusherdrift på bakaksel og batteriintensiv kupevarme.

I SLUTTEN AV JUNI BLE EN SÅKALT REKONSTRUKSJON VEDTATT SOM SIKRER VIDERE DRIFT AV UNIBUSS. ØKONOMIEN ER DERMED ORDNET, MEN HVA MED DRIFTEN? MED PÅ LASSET ER NEMLIG FORTSATT 183 «BAMBI-LEDDBUSSE» SOM NOK EN VINTER SKAL SLIPPES UT PÅ GLATTISEN I HOVEDSTADEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Ikke helt uventet ble det i sommer gjennomført en rekonstruksjonsprosess for å løse Unibuss' til dels voldsomme finansielle utfordringer. Prosessen førte til at en avtale ble signert mellom Unibuss og kreditorene Sporveien, Ruter og Danske Bank.

Avtalen innebærer blant annet at Unibuss har fått hevet kontraktene i Ruters vestregion, noe selskapet antakelig er svært lettet over. Anbudet i Bærum har vist seg å være et formidabelt pengesluk.

«Forutsigbart tilbud»

- Dette er en avtale som på en god måte sikrer videre drift av Unibuss, og som på kort og lang sikt bidrar til å løse selskapets finansielle utfordringer. Nå har vi også sikret midler så vi skal drive et forutsigbart tilbud også i vinter. Det er den viktigste jobben framover, understreket administrerende direktør Atle Rønning i Unibuss.

En viktig del av «vinterens forutsigbare tilbud» er imidlertid fortsatt bussdrift i indre by med 183 elektriske leddbuss fra Solaris med kjøreegenskaper av type «Bambi på isen» med drift kun på bakre aksel. Forutsigbart kaos?

Dårlig bytte

Unibuss hastebestilte Solaris-bussene etter at en bestilling verdt åtte milliarder kroner av elektriske leddbuss fra den kinesiske produsenten CRRC ble

kansellert etter politisk press fra Ruter. Kina-bussene var utstyrt med firehjulstrekk og varmepumpe til oppvarming, og ville vært langt mer pålitelige på vinterføre.

Noen kjøpskontrakt med kineserne ble aldri undertegnet, men det eksisterte ifølge leverandøren en muntlig avtale. Advokat Morten Goller, en av landets fremste juridiske eksperter, kommenterte overfor Avisa Oslo at Ruter hadde tatt initiativ til og akseptert at kontrakten ble oppfylt med helt andre busser med dårligere spesifikasjoner. Som følge av dette, er hele kontraktinngåelsen i strid med anskaffelsesreglene, konkluderte advokaten.

Fortsatt Bambi

Selskapet YES-EU, som var ansvarlige for leveransen av de kinesiske bussene, foreslo i mars en minnelig avtale med Oslo kommune som innebar at busskjøpet rett og slett ble reversert innen den kommende vinteren. Alternativt raslet de med trusselen om et mulig søksmål.

Forslaget ble imidlertid kontant avvist av Ruter, som ikke kunne se at de nye bussene representerte noen «vesentlig endring» og at det heller ikke var noen grunn til å avholde noe møte eller gå med på noen minnelig løsning. YES-EU har siden kommet fram til at det er liten vits i å gå videre med saken, og har lagt den til side. Dermed rår «Bambi-bussene» fortsatt grunnen inn i en ny vinter.

Storpolitiske skjærmysler

Så vidt Yrkestrafikk erfarer, ble de politiske konsekvensene av et eventuelt

kjøp av busser fra CRRC skjerpet fordi selskapet eies av den kinesiske staten. Ironisk nok var antakelig det opprinnelige ønsket fra Unibuss å kjøpe busser fra Yutong, som ikke er statseid, og dermed mindre kontroversiell. Men Yutong var ikke i stand til å levere der og da, derfor ble CRRC spilt inn som et mer problematisk politisk alternativ.

Siden vi åpenbart er inne i storpolitikken, kan nevnes at Solaris heller ikke er uproblematisk. Den opprinnelig polske familiebedriften ble nemlig i 2018 kjøpt opp av spanske CAF (de som har levert trikker og skal levere nye T-banetrokker til Oslo), og CAF er tungt involvert i å drive en forstadsbane som knytter ulovlige israelske bosetninger sammen med Vest-Jerusalem. Som følge av denne aktiviteten valgte Storebrand, som er Norges nest største kapitalforvalter etter Oljefondet, i vår å selge seg ut av CAF.

Høring i september

Nå kan selvfølgelig en rekke andre tiltak gjennomføres for å bøte på forrige vinters snøkaos, alt fra bedre veivedlikehold og flere reservevogner til mer hardføre skiftplaner og bedre lading. Forberedelsene er sikkert alt i gang. Den 11. september er det dessuten berammet en høring om fjorårets bussskaos.

«I sommervarmen er det lett å glemme at vi har vinter i Oslo hvert eneste år. Jeg ser frem til høringen og å komme til bunns i hvordan de ansvarlige for kollektivtrafikken tilsynelatende har glemt dette», uttalte den uavhengige bystyrerepresentanten Lars Petter Solås til Avisa Oslo.

Testbane med stor dosering. Alle busser får stabiliteten sjekket her.

高环试车道
High-speed ring test road



NI SIKKERHETS- TESTER - MENS VI VENTER PÅ DEN TIENDE

PÅ VERDENS STØRSTE BUSSFABRIKK FIKK VI VÆRE MED PÅ NI IMPONERENDE SIKKERHETSTESTER AV MODERNE ELBUSSER. VI SPILTE INN ØNSKET OM EN TIENDE TEST: KOLLISJONSVERN FOR BUSSFØRERNE!

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Verdens største bussfabrikk var på mange måter forbløffende. Produksjonskapasiteten var voldsom, likevel bar ikke fabrikkhallen preg av stress. Her var rent, lyst, luftig og moderne. Fabrikkarbeiderne vigrket å ha svært tilfredsstillende arbeidsforhold. Hva som likevel imponerte oss aller mest, var det omfattende testregimet for de ferdige bussene!

1. Testbanen

På en opphøyd plattform fikk vi perfekt utsikt til en enorm testbane på hele 60 mål, den største i sitt slag i Kina og med temmelig bratt doserte kurver i svingene. Alle Yutong-kjøretøyer ble her grundig sjekket for stabilitet under høy hastighet før de fikk forlate fabrikkhallen. Kjøreegenskaper, pålitelighet, kraft, komfort og sikker-

het ble krysset av. Vi syntes det mest imponerende var hvor stødige bussene virket under stor krenkning i relativ lav hastighet.

2. Vanngraven

Alle journalistene fikk utlevert en slags plastposer til å tre utenpå skotøyet før vi entret laventrebussen. Nå skulle vi nemlig prøve hvordan elektromotorene tålte en oversvømt vei. Vi kjørte ned i en relativt dyp vanngrav, der vannet flommet friskt inn over gulvet. Bussen rygget så tilbake, før samme prosess ble gjentatt en håndfull ganger for å skape bølger. Uansett virket motoren som den skulle, her var det potte tett.

Bussene ble også kjørt gjennom en vaskemaskinliknende hall for å sjekke at de også kunne tåle et skybrudd ovenfra. Vi tenkte at i en verden med klimaendringer og ekstremvær, var slike egenskaper avgjørende for å ha alt på det tørre (!).

3. Fryseboksen

Til ære for oss norske, var det kjørt inn en ny Vy-buss i fryseboksen, der kraftige kjølevifter kunne skape temperaturer ned mot 40 minusgrader, kanskje ennå lavere. Journalistene ble tilbudt varme jakker før vi ble sluppet inn til fimbulvinteren, noe vi norske selvfølgelig avslo. Er man nordboer, så er man.

Etter eget utsagn lover Yutong at uavhengig av hvordan værforhold og temperaturer skifter på utsiden av bussene, vil inneklimate i bussene alltid forbli komfortabelt. Med fjorårets vinterlige erfaringer i Norge, høres dette nesten for forlokkende ut, men Yutong har faktisk også testet busser under reelt barske værforhold i Kirkenes.

4. Støy og vibrasjoner

I følge Yutong er vibrasjons- og støylaboratoriet det første i sitt slag innen bussindustrien med evne til å teste ut alle typer lyder, både nødvendige og



unormale. I et ekkofritt rom er det mulig å presist analysere støy og vibrasjoner fra dekk, akslinger og motorer for å gi busspassasjerene en mest mulig støyfri reise.

Rommet er avhengig av et solidt gulv, og dermed ikke fullstendig ekkofritt, men med en slags eggkartong-liknende vegger som gjerne finnes i et lydstudio. Støylaboratoriet til Yutong kan også på mange måter sammenliknes med et lydstudio, med den forskjellen at her var ikke meningen å produsere lyder, men fjerne dem.

5. Elektromagnetisk kompatibilitet

Vi kom inn i et værelse utstyrt med måleapparater som mest liknet på gammeldagse svenske antenner. Med disse ble det målt elbussenes evne til å funksjonere tilfredsstillende i sitt elektromagnetiske miljø, såkalt elektromagnetisk kompatibilitet (EMC), uten å påføre annet utstyr uakseptable forstyrrelser.

Enkelt sagt handler dette om at bussen må motstå forstyrrelser fra andre elektromagnetiske apparater eller naturlige kilder, og heller ikke sende ut elektromagnetisk støy som påvirker andre. Etter som elektronisk utstyr blir stadig vanligere, blir slik EMC stadig viktigere, slik at en person med høreapparat for eksempel ikke forstyrres av en mobiltelefonbruker eller at elektronikken i et fly forstyrres av en passasjer som slår på den bærbare datamaskinen.

6. Nedsenket elmotor

En elmotor hang i en kran over en brønn fylt med vann. Motoren var tilkoblet via en kabel. Krana senket

så hele stasen ned på 2,4 meters dyp, der den ble liggende på bunnen mens journalistdelegasjonen gikk sin runde rundt i fabrikk. Da vi kom tilbake etter ganske lang tid, ble motoren heist opp igjen. Vi fikk høre at kineserne gjerne lot elmotoren ligge på bunnen i tre døgn, uten at det så ut til å påvirke yteevnen.

7. Batteripakke på grillen

Den mest spektakulære testen var da Yutong la batteripakka på grillen. Brann forårsaket av batterier er jo en av våre store bekymringer også hjemme i Norge. På bussfabrikken i Zhengzhou ble vi gjennom en varmesikker glassrute vitne til hvordan en «grill» ble varmet opp til mer enn 900 grader Celsius og med kraftig åpen flamme. Deretter ble ei batteripakke ført inn i flammehavet der den fikk steke seg i en god stund før den ble trukket ut igjen - uten å ta fyr.

8. Perforering av batteriet

Batteripakka ble perforert av en kraftig nål, noe som førte til at det begynte å ryke, men ingen brann oppsto.

9. Termisk rusing

Til slutt fikk vi være med på en test, som Yutong vanligvis ikke utførte for gjester, men der de var villige til å gjøre et unntak for vår skyld. Det dreier seg om et system for batteribeskyttelse som Yutong selv har utviklet, basert på bruk av nitrogen. Enkelt sagt handler det om å erstatte oksygenet i ei batteripakke med nitrogen. Ved å blokkere forbindelsen mellom brennbart materiale og oksygen – som er en forutsetning for at noe skal brenne – kan man undertrykke videre skader

etter såkalt «termisk rusing» (thermal runaway).

«Termisk rusing» eller nedsmelting refererer til en situasjon der brann i et litium-batteri frigir oksygen, som skaper en kjederaksjon slik at temperaturen øker til et ukontrollerbart nivå. Testen ble foretatt utendørs, med god sikkerhetsavstand til tilskuerne. Ett batteri med nitrogenbeskyttelse og ett uten ble plassert ved siden av hverandre og manipulert til nedsmelting. I batteriet uten beskyttelse skjedde et smell og flammer slo opp, mens kun litt røyk slo ut av det beskyttede batteriet.

Den tiende prøven

Vi har ikke kunnskap om det finnes noen andre produsenter av elbusser som kan oppvise et liknende testregime, men vi tipper at Yutong er fremst. Vår første tanke er at her er mye å lære for alle som er opptatt av sikkerhet innen en relativt ny motorteknologi. I så måte vil et samarbeid med Yutong være fruktbart.

I tillegg følte vi at vi også hadde noe å lære bort til kineserne rundt temaet kollisjonssikkerhet for bussførere, som vi skrev om i forrige utgave av Yrkestrafikk. Som nevnt lyttet de oppmerksomt. Og med sin imponerende forskningsavdeling, burde de også løse utfordringen med førersikkerhet.

Den 23. og 24. oktober avholder YTF sin andre store sikkerhetskonferanse i Bodø, og så vidt vites vil de norske importørene av Yutong-busser innlede. Det blir spennende å høre hva de vil presentere.

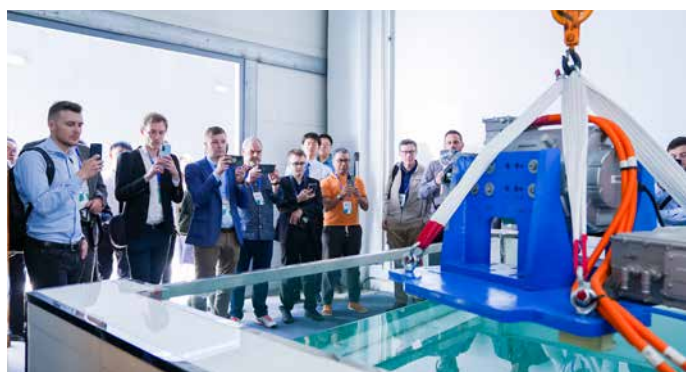
«På bussfabrikken i Zhengzhou ble vi gjennom en varmesikker glassrute vitne til hvordan en «grill» ble varmet opp til mer enn 900 grader Celsius og med kraftig åpen flamme. Deretter blei ei batteripakke ført inn i flammehavet der den fikk steke seg i en god stund før den ble trukket ut igjen - uten å ta fyr.»



Vanngraven. Lavgulvet oversvømmes for å vise at bussene tåler vann, mens de europeiske journalistene ble utstyrt med kledelige plastkalosjer. (Foto: Yutong)



Fryseboksen. Vy er sikkert glade for å vite at bussene tåler kulde. Så behøver ikke denne vinteren bli like traurig som den forrige.



Nedsenket motor, virket til journalistenes fryd like godt på 2,5-meters dyp. (Foto: Yutong)



Flammehavet. Batteripakka ble grillet skikkelig uten å ta fyr.



Termisk rusing. Batteriet uten nitrogenbeskyttelse tok fyr og eksploderte, mens det andre forholdt seg rolig. (Foto: Yutong)



Støy og vibrasjoner. Testes i et skikkelig lydstudio.

KINESISKE BUSSE BEST?

YUTONG ENTRET FOR FULLT DET NORSKE MARKEDET FOR FIRE ÅR SIDEN, OG KINESISKE BUSSE BLIR STADIG MER VANLIG OGSÅ PÅ NORSKE VEIER. KINESERNE BEDYRER IMIDLERTID AT MÅLET IKKE ER Å AGGRESSIVT UTKONKURRERE EUROPEISKE BUSSPRODUSENTER, MEN INNGÅ I ET SAMARBEID TIL DET BESTE FOR ALLE PARTER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Kinesiske bilmerker gjør seg i større og større grad gjeldende i verden. Alle som fulgte med på EM i fotball i sommer, måtte legge merke til den voldsomme reklamekampanjen for BYD («Build Your Dreams»). I Norge fikk BYD sitt gjennombrudd i fjor, og symboltungt er at også ledende norske politikere har skaffet seg kinesiske biler.

Bilpanikk i Vesten

Suksessen til kineserne har to hovedårsaker. For det første et enormt indre marked, som følger av at kinesernes levestandard har økt kraftig. En statistikk viser at av alle biler som ble solgt i verden i desember i fjor, ble hele 69

prosent omsatt i Kina. Den andre suksessfaktoren handler om elektrifisering av bilparken, der kineserne er verdens fremste batteriprodusenter. BYD laget for eksempel i utgangspunktet batterier, og har bygget bilteknologien rundt disse.

Framgangen til den kinesiske bilindustrien har skapt panikk i Vesten, som står i fare for å bli de store taperne i konkurransen. Dette er en del av det sterke proteksjonistiske og antikinesiske politiske bakteppet som er i ferd med å bygge seg opp. La oss ha dette i mente.

Verdens største

Bussmarkedet følger på mange måter de samme trendene som for personbiler. Også her har kineserne tatt ledelsen. Allerede for mer enn ti år siden var Yutong å regne som verdens

største bussprodusent, med King Long på andreplass. Begge kinesiske bussmerker var allerede i 2012 rangert over den tyske giganten Daimler. BYD lager også mange busser, men er altså ikke like toneangivende der som på personbilsiden.

Globalt har Yutong levert mer enn 180 000 elektriske kjøretøy, et formidabelt tall. Etter en forsiktig start, der den første europeiske partneren var et bittelite busselskap på Island, leverer nå kineserne busser til en rekke europeiske land, blant annet hele i Norden.

På det norske markedet kom Yutong inn med et brak sommeren 2020, da Keolis i Bergen kjøpte hele 102 elektriske Yutong-busser. På den tiden var dette den største bestillingen av helelektriske busser i Norge overhodet, ja faktisk i hele Europa. Siden har man

«På det norske markedet kom Yutong inn med et brak sommeren 2020, da Keolis i Bergen kjøpte hele 102 elektriske Yutong-busser. På den tiden var dette den største bestillingen av helelektriske busser i Norge overhodet, ja faktisk i hele Europa.»



kunnet se Yutong-busser flere steder, blant annet i Kirkenes. Selv opplyser Yutong at de har 330 elektriske busser i trafikk i Norge.

Fornøyde bergensere

Så er det kanskje ikke så lett å holde styr på alle de ulike bussleverandørene. Wikipedia opererer med 36 kinesiske bussmerker. Vi har allerede nevnt BYD, Yutong og King Long. I tillegg har noen kanskje vært borti Donfeng, Golden Dragon, Zhongfong eller Higer. (Sistnevnte tilhører King Long-familien.)

Antakelig varierer kvaliteten på produktene mellom de ulike merkene. Mange norske sjåfører har vendt tommelen ned for «kinabusser», uten å tenke nøyere over hva slags bussmerke de har kjørt. Det statseide kinesiske busselskapet JMCG har utarbeidet en



Kinesiske Yutong fant ut at tiden var moden til å invitere en delegasjon på 25 europeiske bussjournalister til sitt fabrikanlegg i Zhengzhou.

rangering av de beste. Her gis Yutong best karakter, fulgt av Higer og Zhongfong.

Yutong kan altså smykke seg med å levere både de fleste og de beste kinesiske bussene. Hva Yrkestrafikk hører fra sjåfører i Bergen, og også fra

«Dette var første gang kineserne innbød til et journalistbesøk. Sannsynligvis var det også første gang i historien at et fagforeningstidsskrift som Yrkestrafikk ble invitert til noen som helst bussprodusent.»



en testkjøring foretatt av våre kolleger i «Bussmagasinet», så vendes tommelen opp for Yutong-bussene.

«Modne» produkter

Da gjenstår det store spørsmålet: Kan Yutong måle seg med de klassiske europeiske merkene? Yutongs Europa-direktør Jack Li fortalte Yrkestrafikk at det ikke var tilfeldig at de først nå i år tok initiativet til å invitere en delegasjon på 25 bussjournalister fra en rekke europeiske land. Først nå var de nemlig sikre på at produktene var «modne» for kritiske vestlige blikk.

Slike inviterte delegasjoner har vært vanlige hos mange bussprodusenter i mange år, selv har journalisten for eksempel i Volvo Bussars velmaktsdager vært med på turer til India, Finland, Frankrike og Spania for å bli presentert for ulike faglige nyvinninger. Men dette var første gang kineserne innbød til et journalistbesøk. Sannsynligvis var det også første gang i historien at et fagforeningstidsskrift som Yrkestrafikk ble invitert til noen som helst bussprodusent.

Respekt for læremestrene

Den teknologiske utviklingen innen bussproduksjon har gått med sjumilsskritt, ikke minst i Kina. Vi har tidligere fortalt om hvordan kineserne for et par tiår siden kun hadde en ubetydelig stand i et hjørne av den

gigantiske nyttekjøretøymessa IAA i Hannover, og siden hvordan utsendte kinesiske gjester avfotograferte og kopierte hver kvadratcentimeter av detaljer på de utstilte europeiske markedsledende bussene.

Overfor Yrkestrafikk uttrykte Yutong-folkene stor respekt og ydmykhet overfor sine «læremestre», og holder fram Volvo som et stjerneeksempel. Men nå trenger de åpenbart ikke å kopiere vestlige løsninger lenger. De har gjort nytte av alt de har lært og kopiert. Ja, mye tyder på at de nå er førende når det gjelder teknologisk nytenkning. Kanskje vil vi oppleve europeere som snikfotograferer Yutongs elbusser?

«Vår tur nå»

Endringen i teknologisk førerskap har selvfølgelig ført til endringer på markedet.

- For noen år siden, da kinesisk bussproduksjon ikke var på høyden, inviterte vi europeiske bussprodusenter inn på det kinesiske markedet. Der tjente de gode penger, noe som var bra for alle. Nå er det vår tur til å innta det europeiske bussmarkedet, forklarer Yutongs Europa-direktør Jack Li.

Han skynder seg samtidig å understreke at målet ikke er å aggressivt utkonkurrere europeerne, men inngå i et

samarbeid som er til det beste for alle parter. Dette er verdt å tenke over for alle som er redd for at kineserne skal «komme og ta oss».

På plass allerede

Kanskje kan vi nok en gang skotte til bilindustrien når vi skal spå om hvordan et nordisk-kinesisk samarbeid vil kunne foregå. For rundt femten år siden kjøpte det privateide kinesiske selskapet Geely opp Volvo (dog ikke Volvo Bussar, som er et eget selskap). De forrige eierne var ikke svenske, men amerikanske Ford, som slet økonomisk.

Geely skapte ny optimisme i det tradisjonsrike svenske bilmerket, ikke minst ved å skape tilgang til det kinesiske markedet. Også i Göteborg har Geely bidratt med blant annet å bygge et innovasjonssenter. Nevnes må i tillegg at Geely er inne som den nest største aksjonæren i tyske Daimler.

Man kan like eller mislike dette. For dem som måtte mene at vi ikke må «slippe inn» kineserne i Norge, må vi minne om at de allerede er her, blant annet som eiere av den norske industrigiganten Elkem, som ble solgt fra Orkla til kinesiske Blue Star i 2011. Også innen busstrafikken har kineserne investert, da selskapet Everbright i flere år figurerte som hovedaksjonær i Boreal.



Yutong har også førerløse busser, som blant annet benyttes inne på fabrikkområdet. I blandet trafikk må i henhold til kinesisk lovgivning fortsatt en fører av kjøtt og blod være med.



Ulike ladesystemer benyttes, både frå oven og via plugg.



Zhengzhou er en kinesisk storby med eksklusiv vekst. Her utelivet på 17. mai.



Trafikkledersentral med oversikt over bussdepotet.



Verdens største bussfabrikk fotografert fra administrasjonen. Her arbeider 20 000 ansatte.

Ikke statlig

Så kan vi ha i mente at en av de viktige årsakene til Unibuss-problemene sist vinter, både trafikalt og økonomisk, var at de etter sterkt politisk press så seg nødt til å kansellere en omfattende bussbestilling fra den statseide kinesiske produsenten CRRC.

Vi ba om Yutong-lederne syn, og de kjente til saken, men understreket at Yutong verken eies eller kontrolleres av

den kinesiske staten. Selskapet startet som en beskjeden verkstedbedrift i Zhengzhou i 1963, og aksjeselskapet ble som den første bussprodusenten registrert på Shanghai-børsen i 1997.

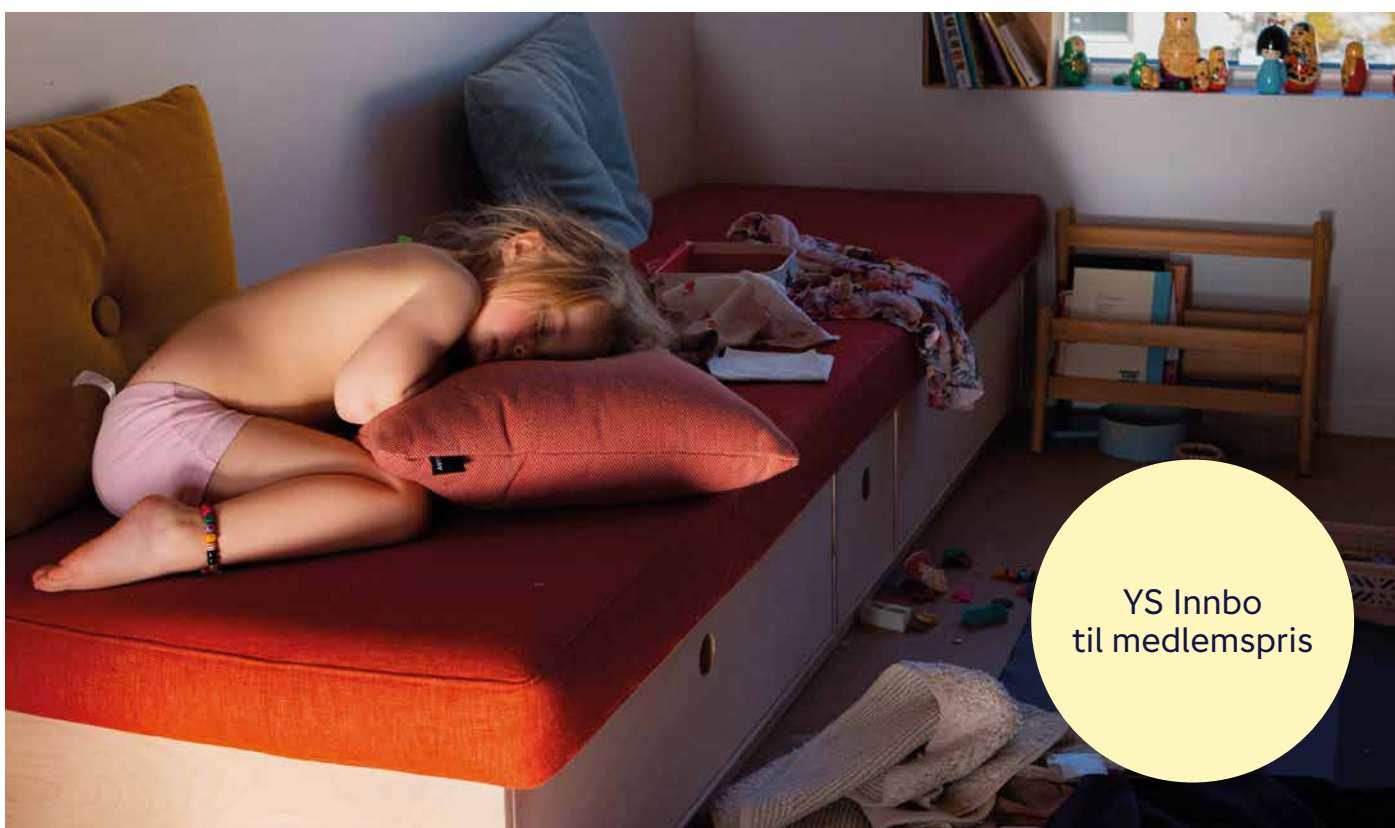
At Yutong støttes av staten hersker liten tvil om. Mye av kraften i den kinesiske statskapitalistiske modellen går nettopp ut på å kombinere langsiktig styring med markedsdynamikk. Men er dette gærent?



Herfra styres busstrafikken for 14 millioner mennesker. Kineserne har et annet syn på overvåking, og kan zoomer tett inn på den enkelte sjåfør.

TRETTI TUSEN FINE TING

YS Innbo



YS Innbo
til medlemspris

Vi forsikrer alt du har. Innboforsikringen dekker blant annet tyveri, brann og vannskader. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du forsikringen til en ekstra lav pris. Og er du under 30 år – får du 30 % rabatt.

Les mer på 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,-

NÅR ARBEIDSGIVER AVLYSER ARBEID...

VI FÅR OFTE INN SPØRSMÅL OM HVILKE RETTIGHETER MAN HAR NÅR MAN IKKE FÅR SÅ MYE JOBB OG LØNN SOM MAN HADDE FORVENTET. HER KOMMER SVAR PÅ DE VANLIGSTE SPØRSMÅLENE.

Hvor mange dager eller timer har jeg rett til å jobbe per måned?

Dette spørsmålet finner du svar på i arbeidskontrakten din. Den skal oppgi hvor mange timer/dager du skal jobbe hver måned, eller hvilken stillingsprosent du er ansatt i. Arbeidstiden er den tiden du er pålagt å være tilgjengelig for arbeidsgiver, men også den tiden arbeidsgiveren er forpliktet til å sette deg i arbeid.

Hvis det står i arbeidskontrakten at du jobber i en 100 prosent-stilling, betyr det som regel at du jobber 40 timer per uke, men kan også bety at du jobber 37,5 eller 35,5 timer. Dette bør stå spesifisert i arbeidskontrakten. Noen er også ansatt i en turnus som gjør at man for eksempel jobber 14 dager og så har fri i 14 dager. Om du jobber hver dag eller i turnus, har du uansett krav på å jobbe alle dagene i henhold til arbeidskontrakten.

Jeg får ofte beskjed om ikke å komme på jobb fordi det ikke er oppdrag. Er det lov?

Utgangspunktet er at du skal jobbe all den arbeidstiden som følger av arbeidskontrakten. Det betyr at du har rett på å arbeide denne tiden, og arbeidsgive-

ren har plikt til å sette deg i arbeid og gi deg lønn. Arbeidsgiveren har derfor ansvar for at det er nok arbeid å gjøre, slik at du får jobbet all tiden du skal.

At det er få oppdrag i en periode, er ikke ditt ansvar. Så lenge du og arbeidsgiveren din har spesifisert en arbeidstid i arbeidsavtalen, er det denne som gjelder. *Det betyr at du skal få lønn for all arbeidstid dere har avtalt.*

Merk at det også stilles krav til at du er tilgjengelig for å arbeide. Hvis sjefen din sier at det er litt dårlig med oppdrag for tiden, og du melder deg frivillig til å ta noen dager fri, trenger ikke sjefen å betale deg for disse dagene. Hvis du derimot sier at du er tilgjengelig for å jobbe, og sjefen sier at du ikke skal komme på jobb, har du krav på lønn for denne dagen.

Sjefen min pleier å trekke meg i lønn for de dagene han ikke har oppdrag til meg. Er det lov?

Nei, det er ikke lov. Som nevnt over har du krav på lønn etter hva som står i arbeidsavtalen din, enten du har månedslønn eller timelønn. Hvis det er en periode med få oppdrag, og sjefen ikke har noen kjøreoppdrag, bør han finne

andre arbeidsoppgaver du kan gjøre i mellomtiden. Hvis du har stilt deg tilgjengelig til å arbeide (for eksempel ved å sende en melding og spørre hvor og når du skal møte opp på jobb dagen etter), har du krav på lønn, selv om sjefen din sier at du ikke trenger å komme på jobb.

Sjefen kan altså ikke trekke deg i lønn for de dagene han har bedt deg holde deg hjemme.

Blir dager jeg var hjemme regnet med når man regner ut overtid?

Overtidsbetaling er et gode man får som resultat av at man har vært mer på jobb enn man skulle, enten i løpet av en dag (hvis man har jobbet mer enn ni timer), eller en uke (hvis man har jobbet mer enn 40 timer). Det gjelder egne regler hvis du har tariffavtale. Da slåt overtid normalt inn tidligere.

Ettersom du ikke har vært på jobb, vil timene fra dagene du har vært hjemme ikke regnes ved utregning av overtid. Det er fordi det er et krav om at man faktisk har arbeidet, for at det skal være mulig å stille krav om overtidsbetaling.

«At det er få oppdrag i en periode, er ikke ditt ansvar. Så lenge du og arbeidsgiveren din har spesifisert en arbeidstid i arbeidsavtalen, er det denne som gjelder. Det betyr at du skal få lønn for all arbeidstid dere har avtalt.»

Hva kan jeg gjøre hvis arbeidsgiveren min trekker meg i lønn for dager han ber meg være hjemme?

Hvis du har blitt trukket i lønn for dager du har blitt bedt om ikke å komme, bør du fremme et lønnskrav mot arbeidsgiveren. Det gjør du ved å sende en skriftlig henvendelse, for eksempel på e-post. Her bør du spesifisere hva du mangler å få utbetalt i antall dager eller timer og be om å få utbetalt den utestående lønnen snarest mulig

og senest ved neste lønnskjøring.

Dersom du likevel ikke får lønnen din etter du har fremmet et lønnskrav, kan du få hjelp av oss i YTF med å gjøre dette. Du kan sende oss en e-post med saken din til arbeidsliv@ytf.no. Skriv litt om hva saken gjelder, og legg ved dokumentasjon av lønsslipper og korrespondansen du har hatt med arbeidsgiveren i forbindelse med at du fremmet lønnskravet.



Betaling om oppdragene mangler? (Illustrasjonsfoto: 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](https://www.facebook.com/ytf)



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



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

KREVER ALLMENN- GJØRING FOR VAREBILSJÅFØRER

YRKESTRAFIKKFORBUNDET LEVERTE NYLIG BEGJÆRING TIL TARIFFNEMNDA MED KRAV OM ALLMENNGJØRING AV LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR FOR VAREBILSJÅFØRER I GODSBRANSJEN. DETTE ER ET VIKTIG SKRITT I FORBUNDETS LANGVARIGE ARBEID FOR Å SIKRE RETTFERDIGE ARBEIDSVILKÅR FOR ALLE ARBEIDSTAKERE I BRANSJEN.

Tekst:
ADRIAN PRACON

- Vi har over lengre tid vært klart at mange varebilsjåførere, særlig de med utenlandsk bakgrunn, systematisk blir utnyttet, sier Josefine Wærstad, leder for juridisk avdeling i YTF. - Dette er en situasjon som krever handling, og allmenngjøring er det beste verktøyet vi har for å sikre anstendige arbeidsforhold.

Allmenngjøring har vært et effektivt virkemiddel for å sikre likeverdige lønns- og arbeidsvilkår, uavhengig av arbeidstakernes nasjonalitet. YTFs begjæring bygger på omfattende dokumentasjon som viser at mange arbeidstakere, spesielt utenlandske, fortsatt jobber under uakseptable forhold.

Lettere kjøretøy

En fersk rapport fra Fafo viser at en betydelig andel av sjåførene innen godstransport mottar lønn som ligger

under den allmenngjorte minstelønnen, noe som understreker behovet for tiltak.

I begjæringen fremhever YTF også viktigheten av å inkludere varebilsjåførere i allmenngjøringen. I dag er det kun sjåførere som kjører kjøretøy over 3,5 tonn som omfattes av minstelønnskravene. Forbundet mener at også sjåførere som kjører lettere kjøretøy, med en totalvekt ned til 2,5 tonn, bør omfattes av de samme bestemmelsene.

- Det er uholdbart at en så stor del av arbeidsstyrken står uten beskyttelse. Vi må sikre at også de som kjører lettere varebiler får den lønnen og de rettighetene de har krav på, sier Wærstad.

Fortsatt behov

Arbeidstilsynets tilsyn i perioden 2022-2023 avdekket mange brudd på allmenngjøringsforskriftene, spesielt når det gjelder lønnsutbetalinger til utsendte arbeidstakere. Dette er et tydelig signal om at det fortsatt er behov

for allmenngjøring også for tungbilsjåførene.

- Vi ser at mange arbeidsgivere rett og slett ikke følger reglene, og det går ut over de mest sårbare arbeidstakerne. Allmenngjøring er nødvendig for å hindre at useriøse aktører vinner markedsandeler, understreker Wærstad.

Rettferdig konkurranse

YTF håper at Tariffnemnda vil ta begjæringen til følge, slik at alle varebilsjåførere i godsbransjen får den beskyttelsen de fortjener. En allmenngjøring vil ikke bare sikre bedre vilkår for arbeidstakerne, men også bidra til å skape en mer rettferdig konkurransesituasjon i bransjen, der useriøse aktører ikke lenger kan profitere på å underbetale sine ansatte.

- Dette er et viktig skritt i kampen mot sosial dumping, og vi vil fortsette å arbeide for å sikre anstendige arbeidsvilkår for alle sjåførere i Norge, avslutter Wærstad.

«Det er uholdbart at en så stor del av arbeidsstyrken står uten beskyttelse. Vi må sikre at også de som kjører lettere varebiler får den lønnen og de rettighetene de har krav på»



Hva hjelper det med en snerten varebil om bruken er tvilsom?
Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen

LOVLØS VAREBILBRANSJE

A-krimssenteret gjennomførte for et år siden en aksjon mot varebilene som leverer aviser for Schibsted. Resultatet er klare indikasjoner på arbeidslivskriminalitet, svart arbeid, svart omsetning og mulig trygdesvindel.

Politiet i Oslo har slått fast at multikriminelle nettverk har etablert seg i varebilbransjen. Økokrim uttaler at bransjen er gjennomsyret av kriminalitet og at bransjen brukes av gjengkriminelle for hvitvasking av narkotikakriminalitet.

Schibsted tok ikke moralsk ansvar for handlingene.

Og hadde heller ikke juridisk ansvar for de mange bruddene som a-krimssenteret oppdaget. Selskaper som Schibsted bruker underleverandører til å kjøre varebilene. På den måten avtaler de seg bort fra ansvaret. Med loven i hånd.

YTF mener at det er nødvendig å ansvarliggjøre transportkjøperne. Det må vedtas en påseplikt som stiller transportkjøperne til ansvar for sine underleverandører. Det er kun dersom transportkjøperne stilles til ansvar for kriminaliteten at regelverket er effektivt.

PORTRETT

Midt på 1980-talet kunne kvinnheringen Torger Øye ønskja passasjerane velkomen til Sunshine Line. (Foto: Kjell Inge Førland)



SJÅFØR OG MEDLEM I FEMTI ÅR

Forteljinga om 73-årige Torger Øye frå Kvinnherad i Vestland fylke, er ei solskins-historie om bygningsmannen som vart yrkessjåfør, og som i femti år har hatt hendene på rattet og YTF i ryggen. HSD - Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (Tide frå 2006) har utgjort arbeidsgjevar sida heilt frå juni 1974 og fram til no.

Tekst:
SVEIN ELLING AUSTBØ
Foto:
LARS WANG

I perioden 1968 til 74 livnærte unge Torger Øye seg som bygningsmann. Men så fekk han eit råd frå helsefagleg hald om å vurdera ein annan leveveg, og dermed tok han steget over til transportbransjen.

- Eg hadde opparbeidd meg ein viss fascinasjon for tunge køyretøy, og når eg såg store vogntog, sa eg stundom til meg sjølv at slike måtte eg også kunna greia å handtera. Dermed vart sjåføryrket min veg vidare, seier Øye.

Etter å ha sendt førespurnad om arbeid til forskjellige busselskap på Vestlandet, vann han fram i det dåverande Haugaland Billag i Haugesund. Den unge kvinnheringen vart sett til å vas- ka bussar, og parallelt tok han førar-kort for tunge bilar.

Ingen gråt over spilt mjølk

Torger Øye hadde så vidt kome i gang i Haugaland Billag då livet tok ei ny vending og førte han tilbake til heimtraktene.

- Eg fanga opp at HSD-avdelinga i Kvinnherad hadde ledig stilling som avløyser på ei mjølkerute, og fekk tilbod om å ta til med dette arbeidet, som gjekk ut på å frakta fulle mjølkespann til det lokale meieriet og tomgods tilbake til leverandørane, hugsar han.

Elles minnest Øye ein delikat episode frå si første tid som sjåfør på mjølkeruta.

- I samband med ei hard oppbremsing, velta eit spann fullt av mjølk på lasteplanet, og innhaldet rann ut. Gode råd var dyre, men i staden for å gråta over spilt mjølk, køyrde eg til side og slo ein liten slump frå andre spann oppi det som var blitt tomt. Dermed var det mjølk i alle spanna då eg kom til meieriet.

Det høyrer med til historia at den kreative løysinga på eit akutt problem ikkje fekk noko etterspel.

«Walkin' in the sunshine»

Alt som ung og fersk sjåfør fekk Torger Øye frå Kvinnherad turoppdrag med buss innanlands og utanlands, og turkøyringa kom til å bli omfattande. Så mange som tjuefem land har Øye vore innom med turbuss og reiselystne passasjerar.

Eit høgdepunkt i turaktivitetane er køyringa mellom Bergen og Benidorm i Spania to-tre år midt på 1980-talet. Opplegget vart marknadsført som «Sunshine Line», og initiativet til desse spaniaturane kom frå nederlendaren Piet Hoogerhuis, som på den tida var styrar på reisebyrået på Husnes i Kvinnherad.

- Hoogerhuis hadde lagt merke til at køyringa som HSD Reiser sette i gang i 1984 til La Grande-Motte sør i Frankrike fekk god oppslutnad, jamvel om turane gjekk non-stop fram og



«I samband med ei hard oppbremsing, velta eit spann fullt av mjølk på lasteplanet, og innhaldet rann ut. Gode råd var dyre, men i staden for å gråta over spilt mjølk, kørde eg til side og slo ein liten slump frå andre spann oppi det som var blitt tomt. Dermed var det mjølk i alle spanna då eg kom til meieriet.»



tilbake. Og sidan La Grande–Motte ikkje ligg spesielt langt frå spanske-grensa, ville han utarbeida eit turopplegg med buss til Benidorm i Spania, med overnattingar undervegs. Slik oppstod Sunshine Line, fortel Øye.

Populært alternativ

Han understrekar at turane med Sunshine Line, i regi av reisebyrået og med buss frå HSD, oppnådde popularitet, og passasjerar strøymde til frå store delar av landet. Trøndelag var spesielt godt representert på passasjerlista.

Øye nemner elles at reisa mellom Bergen og Benidorm tok fire og eit halvt døgn, og peikar på at busstransporten var sosialt stimulerande, ettersom passasjerane fekk høve til å bli kjende med kvarandre undervegs.

- På ettervinteren i 1985 fekk HSD levert ein spesialbygd buss for spaniakøyringa. Den var blant anna utstyrt med ein hestekoforma salong heilt bak som kom til å bli eit samlingspunkt, seier Øye, som var fast sjåfør mellom Bergen og Benidorm frå oppstarting til nedlegging. Det var forresten to sjåførar på kvar tur.

Opplegget med det sveisne varemerket Sunshine Line (mogleg inspirert av Roger Millers glade sommarlåt «Walkin' in the sunshine» frå 1967) fekk sin ende i 1987. Heretter skulle turistar til Spania transporterast med fly. Dermed forsvann eit tilbod som Øye hadde vore med på å etablera og gjera attraktivt. Spaniabussen blei siden satt inn på ruta frå Kvinnherad til Odda.

Medlem nummer 816

Den femti år lange sjåførkarrieren har også medført ein femtiårig medlemskap i Yrkestrafikkforbundet. Torger Øye fekk tildelt medlemsnummer 816 ved innmeldinga i 1974, og vart tilslutta avdeling 8 Utåker–Rosendal, som etter kvart kom til å bli integrert i ei større eining.

BIDRA TIL YTFS HISTORIE!

YTFs nye historiebok, som skal utgis i forbindelse med forbundets 70-årsjubileum neste år, utarbeides nå! Portrettintervjuet med Torger Øye er et godt eksempel på hva slags fortellinger vi gjerne vil høre fra dere. Skriv noen ord eller send et tips til Yrkestrafikk, så skal vi se hva vi får med i boka.

Det er nå – i 2. halvår 2024 – at DU må komme på banen med tips og innspill til innhold og bilder, smått eller stort om foreningsarbeid, vognner eller arbeidsbetingelser som du mener fortjener plass i ei slik bok. Neste år vil det fort være for sent, da vil vi ha hendene fulle med å sette sammen, designe og produsere. Det er altså nå det gjelder!

Arne Danielsen, redaktør Yrkestrafikk

«Den femti år lange sjåførkarrieren har også medført ein femtiårig medlemskap i Yrkestrafikkforbundet. Torger Øye fekk tildelt medlemsnummer 816 ved innmeldinga i 1974, og vart tilslutta avdeling 8 Utåker–Rosendal, som etter kvart kom til å bli integrert i ei større eining.»

Øye har teke sin tøn i det lokale fagforeiningsarbeidet, og hatt verv som sekretær og kasserar. I tillegg var han tillitsvald i fleire år.

Den rutinerte sjåføren i Kvinnherad legg ikkje skjul på at han har hatt femti trivelege år bak rattet, same kva type køyring sdet er snakk om. Han poengterer at det gode miljøet på arbeidsplassen har vore ei kjelde til velvære og trivsel i yrket.

I opphavleg stand

Og ekstra hyggeleg må det vera for Torger Øye at den spesielle bussen, av modellen Repstad Kontinental, som han brukte på turane med Sunshine Line til Benidorm, er komen tilbake til Kvinnherad etter fleire år utanfor kommunen. Sjåfør Thor Arne Nygård, som er kollega av Torger Øye, har kjøpt bussen og sett han i opphavleg stand.

YTF-medlem nummer 816 er framleis aktiv som sjåfør, endå om pensjonsalderen er oppnådd for lengst. Torger Øye trivst bak rattet, slik han har gjort gjennom femti år.



Sunshine Line var på 1980-talet eit busstilbod mellom Vestlandet og Benidorm i Spania, i regi av Husnes Reisebyrå i samarbeid med HSD. Buss PN67624, med sitt elegante interiør fekk HSD levert på ettervinteren i 1985.



Torger Øye har hatt mange timar i førarsetet på PN67624 mellom Bergen og Benidorm. (Foto: Kjell Inge Førland)



På veg til Benidorm. Sjåførane Torger Øye og Alfred Eidsvik studerer kartet saman med ein reiseleiar. (Foto: Privat)



Spaniabussen var blant anna utstyrt med ein hestekoforma salong heilt bak som kom til å bli eit samlingspunkt for passasjerane.



Torger Øye (til høgre) har teke plass i salongen saman med kollega Olav N. Hatteberg, som i mange år brukte den tidlegare turbussen i ei skulerute mellom Mauranger og den vidaregåande skulen på Husnes.



Turane med Sunshine Line oppnådde stor popularitet, og passasjerar strøymde til frå store delar av landet. Legg merke til UICR-merket, ein internasjonal organisasjon der NRAF var medlem i mange år, også ein del av forbundets historie.

STREIK HER? - JA, I 1923!!

ET SPØRSMÅL OM DET SKJEDDE STREIKER PÅ YUTONG-FABRIKKEN I ZHENGZHOU, BRAKTE OSS TIL ET MUSEUM OVER EN BLODIG STREIK SOM FANT STED I SAMME BY FOR MER ENN HUNDRE ÅR SIDEN!

«Etter kun tre dager ble streiken brutalt slått ned, og flere streikeledere drept. To av de fremste streikelederne, Wang Shengyou og Si Wende ble halshogd, og hodene satt på stake på Changchun-broa til skrekk og advarsel.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Hender det at arbeiderne streiker her?

Yutongs markedsdirektør Claude og fagforeningsleder Lu Yuan ser et øyeblikk uforstående på meg, i villrede over spørsmålet. Så sprekker de begge opp i store smil.

- Nei, vi streiker aldri, forsikrer fagforeningslederen.
- Oppstår problemer, tar vi det alltid opp med ledelsen og diskuterer oss fram til en løsning.

- Yutongs politikk er å alltid sette de ansattes interesser først. Vi prioriterer dem faktisk høyere enn kundene, bedyrer markedsdirektøren med stort alvor.

Vi besøker verdens i særklasse største bussfabrikk i Zhengzhou, der vi har benyttet enhver anledning til å informere om kollisjons-sikkerhet for bussførere. Vi skrev mer om dette i forrige utgave av Yrkestrafikk. At Yutong hevder å sette de ansatte aller høyest, noe som absolutt burde være obligatorisk i en «folkerepublikk», virket lovende. Uansett kan vi ta dem på ordet.

Tårnet på Erqi-plassen

Dagen etter er min siste i Kina. Det faglige programmet er over, men en yngre medarbeider fra Yutong, som deltok på møtet dagen i forveien, har lovet å ta meg med til sentrum av millionbyen Zhengzhou for å shoppe. Etter å ha hentet meg med bil på hotellet, sier han:

- Du spurte i går om det



Tårnmuseet til minne om den blodige streiken i 1923.



Sosialistisk blomsterprakt på Erqi-plassen i Zhengzhou.

hadde vært noen streiker her...

- Ja?

- Vi hadde faktisk en stor jernbanestreik her i byen, i 1923. Det finnes et museum til minne om denne streiken. Skal vi besøke museet?

Streikemuseet viste seg å være et 63 meter høyt sekskantet tårn, bygget i klassisk kinesisk stil og byens høyeste bygning før skyskraperens tid. På toppen tronet et klokketårn og en ni meter høy flaggstang med en rød stjerne i toppen.

Den revolusjonære spirit

Over ti etasjer ble historien fortalt om hvordan stiftelsesmøtet for en fagforening for de ansatte på jernbanen mellom Beijing og Hankou ble hindret av en krigsherre i Nord-Kina, Wu Peifu.

Dette førte til at de ansatte gikk til streik 4. februar 1923, og streiken spredte seg straks langs hele jernbanestrekningen med krav om frihet og menneskerettigheter. Streiken var den første i en serie streiker ledet av Kinas kommunistiske parti, som var stiftet to år tidligere.

Krigsherren var imidlertid ikke innstilt på forhandlinger. Etter kun tre dager ble streiken brutalt slått ned, og flere streikeledere drept. To av de fremste streikelederne, Wang Shengyou og Si Wende ble halshogd, og hodene satt på stake på Changchunbroa til skrekk og advarsel. Etter etableringen av folkerepublikken, ble de to erklært som revolusjonære martyrer, og minnetårnet til minne om jernbanearbeidernes revolusjonære spirit ble reist på samme sted som der

ugjærningen skjedde.

I november 1986 utropte regjeringen i Henan-provinsen minnetårnet – Erqi Memorial Tower – som et beskyttet kulturminne. Tjue år senere fulgte staten opp med et tilsvarende vedtak.



Museet er opphøyd til nasjonalt kulturminne, også med egne frimerker.



«Vi streiker ikke lenger», fortalte fagforeningsleder Lu Yuan til Yrkestrafikks redaktør.



Modige jernbanearbeidere i en streik der lederne ble halshogd.



Silketrykk av Marx, Engels, Lenin, Stalin og Mao. Mange norske maoister hadde «de fem store» på veggen for mer enn femti år siden.



Utstillingen inne i museumstårnet var godt besøkt.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDE
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
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
Advokatfullmektig
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
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no



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



TOR ARNE KORSMOE
Verve- og organisasjonsrådgiver
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



NYTT LASTEBILDESIGN?

I EU lanseres nå nye tanker om et lastebildesign som gir sjåføren bedre oversikt over omgivelsene for å kunne opptre trafikkssikkert og unngå ulykker. Umiddelbart synes jeg dette har mye positivt ved seg, for det er jo uansett sjåføren som sitter med ansvaret om ulykker skulle skje. Samtidig er det avgjørende å beholde den gode kollisjonsikkerheten og ikke gå i den samme fella som på buss.

I Europa dør om lag 20 000 mennesker i trafikken hvert år. Det er et høyt tall. The European Transport Safety Council (ETSC), som ble stiftet i 1993 i Brussel og blant annet finansieres av EU, er en fakta- og kunnskapsbasert premissleverandør i trafikkikkerhets-spørsmål til EU kommisjonen, regjeringer og internasjonale organisasjoner. Arbeidet med trafikkikkerhet påvirker også norske yrkessjåførere. Derfor er ETSC viktig også for oss. Fra Norge er MA og Trygg Trafikk medlemmer.

Bedre sikt

Teknologi bidrar til stadig mer trafikk-sikre kjøretøy. Ulike førerstøttesystemer kommer stort sett av seg selv, det vil si av kommersielle grunner. ETSC støtter opp om utviklingen, men kommer også med nye tanker. I et møte som den europeiske transportarbeiderforerederasjonen ETF arrangerte i mai, ble ETSCs spennende ideer om fremtidige lastebilkonstruksjoner presentert (for så vidt også busser, men der er mange av endringene utført allerede).

Lastebilene skal blant annet få mye større vindusflater foran og på begge sider, noe som antakelig vil bety at dørene også i hovedsak blir av glass. Slik vil sjåføren få bedre sikt og blindsonene reduseres kraftig. ETSCs design innebærer også smalere vindusstolper (A-stolpe) og vindusviskere under ruten, kort sagt alt som kan bidra til bedre direkte sikt for lastebilsjåføren («direct vision» standards for heavy vehicles).

Så er det heller ikke et enten eller, men handler om god balanse mellom

førerstøttesystemer og bedre kjøretøy-konstruksjoner. Det er altså ikke snakk om å fjerne førerstøttesystemene, men prioritere dem på en annen måte som også bidrar til at sjåføren blir mindre distraherert og uoppmerksom. Varsler med lys og lyd kan jo være forstyrrende.

Kommer snart

Noe av bakgrunnen er at mens kun to prosent av kjøretøyene i Europa er lastebiler, er de innblandet i 14 prosent av dødsulykkene. 500 fotgjengere og syklist dør årlig som følge av ulykker med lastebil. Og en typisk ulykke er en fotgjenger eller syklist skjult i blindsona til sjåføren.

Slik jeg forsto det så pålegger EU-kommisjonen produsentene å levere nye lastebiler etter slike krav fra 2026. For eldre lastebiler er det snakk om 2029. Jeg tror at dette kan bidra positivt til at det blir mer «gøy» å være lastebilsjåfør fordi det å være en god og trafikkssikker sjåfør blir prioritert. Kanskje kan det bidra til å heve statusen i yrket? Kanskje kan rekrutteringen få et løft? Jeg håper det!

Bevare god sikkerhet

Samtidig finnes mulige utfordringer. Det er viktig å ikke gå i samme fella som på buss, der busskonstruksjonene endret seg som følge av krav om universell utforming, teknologiutvikling, nye energibærere og et ønske om lettere konstruksjoner for å frakte flere passasjerer. Som vi så smertelig har erfart har dette ført til busser med svært dårlig fysisk kollisjonsbeskyttelse og uten internasjonale krav til kollisjonsikkerhet,

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



noe som har kostet liv og helse for flere bussjåførere.

Derfor er det viktig at den gode kollisjonsikkerheten som finnes for sjåførere på lastebiler i dag, også ivaretas på nye biler. Dette bør være en selvfølge, men vi i YTF lover å følge med og være vaktbikkje dersom kravene endres.

At lastebilsjåførene sitter så høyt, bidrar til at de er tryggere ved en eventuell kollisjon. Derfor bør sjåførene fortsette å sitte høyt også i de nye konstruksjonene. Det er dessverre ikke gitt at det blir slik. Ved batterielektrisk drift vil el-motorene ta mindre plass og kunne plasseres mer fleksibelt. Det ser derfor ut til at det legges opp til at sjåføren skal sitte mer i samme høyde som i store varebiler(!). Det kan også bli en mer sentrert førerposisjon med like god utsikt til begge sider. Det blir spennende å se hva lastebilprodusentene kommer opp med.

Les mer om ETSC på: <https://etsc.eu>

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



BARE TULL

Det ropes fra takene, avisene skriver om det og transportbladene er fulle med det. Plakater på veggene og hele lastebilsider roper om hjelp. Godt betalte forskere forteller hvor ille det er.

Vi vil ikke klare oss om vi ikke gjør noe med det. Hele samfunnet vil kollapse. Vi vil ikke klare å levere poteter og grønnsaker til Kari og Ola Asfaltbakken. Samfunnet vil gå i dvalemodus og havne på nøddrift. Spådommen fra transportbransjens dommedagsprofeter er entydig og helt uten motforestillinger.

Alt er bare tull.

Transportbransjens dommedagsprofeter står på talerstolen mens hele forsamlingen sitter med hendene i fanget og nikker. Forsamlingen venter på et under og roper på hjelp. Hvem skal redde oss fra denne ruin av en transportbransje.

Vi må ha flere sjåførere! Mange sjåførere. Flere hundre tusen sjåførere. Vi trenger sjåførere som skal levere duppedittene som kommer flybåren fra Kina.

Så Kwartbasen mener fortsatt det er sjåførermangel?

Om det hadde vært sjåførermangel hadde Kwartbasen lokket til seg sjåførere med høyere lønn. Kwartbasen er like gjerrig og får inn pengene sine med de sjåførene han har. Han vil ikke ha noen sjåførere med høyere lønn. Han vil ha veldig unge folk med lang erfaring, og dårlig lønn.

Alle rutene våre går og vi får levert varer.

Alt er bare tull, Herr Kwartbas.

Hadde vi hatt ordentlig sjåførermangel hadde lønna steget. Alle yrker som virkelig skriker etter folk lokker med gode lønninger, herr Kwartbas. Jobber som få vil ha er som oftest godt betalte.

«Hadde vi hatt ordentlig sjåførermangel hadde lønna steget. Alle yrker som virkelig skriker etter folk lokker med gode lønninger, herr Kwartbas.»

Det er ikke skikkelig sjåførermangel om det ikke lokkes med bedre lønn og karbonadesmørbrød i pausa. Det er ikke sjåførermangel før skolebussen står og Olga på Toten ikke kommer seg på butikken. Det er ikke sjåførermangel før vi blir tilbudt høyere lønn. Først da er det sjåførermangel.

Budskapet fra transportbransjens dommedagsprofeter har spredt seg til hele verden. Budskapet er blitt tatt godt imot, herr Kwartbas. Europa har blitt bønnhørt. Nå ser det ut som underet allerede har skjedd. Nå venter vi bare på applaus fra forsamlingen.

Vi vil få gode sjåførere, sjåførere med lang erfaring med brysomme kunder og dårlige veier. Vi vil få sjåførere som er vant med å ta et oljeskift på rasteplassen. Vi vil få sjåførere som har langt bredere erfaring enn oss. Det mangler ikke på sjåførere omkring i verden.

Hjelpen kommer fra uventet hold. De kommer fra rismarken, jungelen, elvekanten i regnskogen og ørkenen langs Silkeveien. Det mangler ikke på sjåførere, herr Kwartbas.

Gladiola