

YRKESTRAFIKK

NR. 5/2025

SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!

Tips og råd fra YTFs veteraner

Deler erfaringer fra
et langt liv bak rattet

Møt årets ildsjel

i kollektiv-
trafikken

ANSIENNITET:
Få betalt
for erfaringen

← Oda (15)
tester vogntog
i simulator

Jakten på de nye sjåførene

Bemanningskrise ■ Rekruttering ■ Veien videre

INNHold



20

ÅRETS ILDSJEL

Møt Marina Heyerdahl, nylig kåret til Årets ildsjel i Kollektivtrafikken.
Foto: Øyvind Henriksen

8

SJÅFØRER SØKES

I mer enn 15 år har transportbransjen manglet sjåførere. Finnes det en vei ut av knipa?

24

RÅD FRA SENIORENE

De har mange tiår bak seg i transportbransjen. Nå deler de sine råd til dagens sjåførere og andre ansatte.

30

HELT PÅ GRENSEN

YTFs grensekontroll avdekker hvordan mange utenlandske sjåførere ikke kjenner rettighetene sine i Norge.

36

NÅR ÅRENE TELLER

Det lønner seg å få godkjent tidligere erfaringer når ansienniteten skal beregnes. Noen arbeidsgivere er rausere enn andre.

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:

Øyvind Henriksen
Mobil: 91 62 47 15
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:

Oda Ersfjord Myrland (15) på Sommerlyst ungdomsskole i Tromsø tester en lastebilsimulator. Foto: Øyvind Henriksen

Redaksjonen avsluttet:

24.11.2025

Layout:

Edda Grafisk

Trykk:

Ålgård Offset



Yrkestrafikk er et redaksjonelt uavhengig magasin utgitt av Yrkestrafikkforbundet. Redaksjonen jobber etter magasinets formålsparagraf, Redaktørplakaten, Vær varsom-plakaten og medieansvarsloven.

Magasinets ansvarlige redaktør har det fulle og personlige ansvaret for innholdet.



PRESSENS
FAGLIGE UTVALG



Fagpressen

Yrkestrafikks digitale arkiv

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgave finner du på ytf.no/yrkestrafikk.

Når Norge stanser

Hva skjer når bussene stanser, veiene forfaller og sjåførene ikke har et sted å hvile?

Regjeringen har lagt fram et nytt statsbudsjett, og det er dessverre dårlig nytt for alle som jobber i transportsektoren. I stedet for å løse utfordringene, velger regjeringen å skyve ansvaret over på fylkene – uten å sende med pengene som trengs.

Bevilgningen til Transport i byområder kuttes fra 6,9 til 6,6 milliarder kroner. Samtidig fjernes øremerkingen til kollektivtransport og fylkesveier. Det høres kanskje teknisk ut, men konsekvensen er enkel: fylkene får mindre penger og større ansvar. For passasjerene betyr det færre avganger, dyrere billetter og dårligere tilbud. For bussjåførene betyr det enda mer press i en allerede krevende hverdag.

I hele landet finnes det bare 56 godkjente døgnhvileplasser. Mange av dem er vinterstengt. Det tvinger yrkessjåfører til å sove på utrygge steder eller til å kjøre lenger enn loven tillater. Dette er ikke bare et arbeidsmiljøproblem – det er et spørsmål om liv og helse.

Regjeringen sier budsjettet handler om trygghet og beredskap. Men det hjelper lite å snakke om beredskap når man samtidig kutter i kollektivtilbudet, lar veiene forfalle og overser sjåførenes behov. Transportsektoren er beredskap. Vi sørger for at folk kommer seg på jobb, at varer når fram, og at landet fungerer – også når kriser rammer.

Et trygt og tilgjengelig veinett, stabile kollektivtjenester og sjåfører med gode arbeidsvilkår er avgjørende for at samfunnet skal gå rundt. Vi forventer at regjeringen ser dette for hva det er: ikke et kostnadsspørsmål, men et spørsmål om trygghet, beredskap og respekt for alle som holder Norge i gang – hver dag, hele året.

Trude Sande
Forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet



Det hjelper lite å snakke om beredskap når man samtidig kutter i kollektivtilbudet, lar veiene forfalle og overser sjåførenes behov. Transportsektoren er beredskap.

Kontakt oss på telefon

40 60 37 00

Tast 1 for økonomi- og medlemsavdelingen



**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 for spørsmål om ditt arbeidsforhold eller tariffspørsmål



**Håvard Bovim
Galtstad**
Org. sekretær
havard@ytf.no



**Josefine
Wærstad**
Leder juridisk
avd. og advokat
josefine@ytf.no



**Kristine
Martinsen**
Forhandler
kristine@ytf.no



**Nora
Arnkvern**
Advokat-
fullmektig
nora@ytf.no



**Rameen
Sheik-Saastad**
Rådgiver
rameen@ytf.no



**Anne Lise
Løkken**
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Marius Træland
Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat
marius@ytf.no



**Jeannette
Kvamme**
Advokat
jeannette@ytf.no



Siri Dannevig
Advokat
siri@ytf.no



**Maja
Thune-Larneng**
Juridisk rådgiver
maja@ytf.no

Tast 3 for 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
Kormoe**
Verve- og organis-
asjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no

Ring direkte til disse



Trude Sande
Forbundsleder
901 41 632
trude@ytf.no



Linda Jæger
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



**Øyvind
Henriksen**
Redaktør
916 24 715
oyvind@ytf.no



SPONSER TUREN: I pilotprosjektet kan passasjerer sitte på uten å betale for turen. Ruter tar regningen. Drosjesjåfør Frode Wærness (innfelt) er kritisk. Foto: Ruter og Edel Mari Halseth/Gauldalsposten

Ruter **tester samkjøring**

Ruter tilbyr bileiere betaling for å ta med seg passasjerer på kjøreturen. Drosjesjåfør Frode Wærness mener ordningen er en offentlig organisert pirattaxi.

Det var i midten av november at Ruter lanserte et samkjøringsprosjekt i Oslo og Akershus. Målet med prosjektet er, ifølge Ruter, å utforske hvordan samkjøring kan redusere biltrafikken i Oslo og Akershus.

Løsningen er av samme type som Skyss prøver utenfor Bergen og AtB tester i Trøndelag. YTF vedtok på representantskapsmøtet i mars at forbundet skal arbeide for å stanse denne typen prosjekter.

Drosjesjåfør og styremedlem i YTF

Trøndelag, Frode Wærness, har ledet en arbeidsgruppe i YTF som har sett nærmere på ordningen til AtB.

Wærness mener prosjektene til AtB og Ruter i realiteten er offentlig organisert pirattaxi.

Siden Wærness rettet kritikk mot AtB i vår, har selskapet nedjustert de økonomiske incentivene til sjåførene. Men Wærness er fortsatt svært skeptisk til ordningen.

– Jeg har forståelse for intensjonen, altså at man ønsker å få ned antall biler på veiene. Men konsekvensene

for drosjenæringen og bussnæringen, særlig i distriktene rundt byene, kan bli katastrofale.

I Oslo og Akershus vil sjåfører som tar med passasjerer gjennom ordningen, få betalt en kompensasjon på 10 kroner per passasjer når turen starter. Etter tre kilometer får sjåføren i tillegg utbetalt 1 krone per kilometer per passasjer. Maksimal kompensasjon per passasjer er 50 kroner. Tjenesten er gratis for passasjerene i testperioden.

– Du blir ikke rik av å plukke opp noen passasjerer med disse løsningene, men dette er uforsvarlig sikkerhetsmessig. Og jeg kan ikke forstå hvorfor AS Norge skal finansiere kjøreturene til Gud og hvermann, sier Wærness. ●

Han er **ny toppsjef** i Tide

Ronny Paulsen er ansatt som ny konsernleder for Tide. Paulsen er hentet fra egne rekker i Tide og kommer fra stillingen som direktør for forretningsutvikling. I en kommentar sier Paulsen at han er opptatt av å utvikle en «kultur der folk trives og får prestere». Tide er Norges nest største og Danmarks fjerde største mobilitetsselskap. Hver dag frakter Tide over en halv million passasjerer med buss og bybane.



Foto: Sporveien

Siste ny-trikk levert i Oslo

Tirsdag 11. november ble den siste av Oslos 87 nye SL18-trikker levert utenfor Grefsen vognhall. Dermed er hele fornyelsen av Oslos trikker fullført.

Samtidig med innfasing av de nye trikkene, er de gamle trikketyperne SL95 og SL79 nå faset helt ut av ordinær trafikk. SL95 hadde sin siste tur i rutetrafikk våren 2025, mens SL79 hadde sin siste tur i rutetrafikk høsten 2025.

Bybanen **får kritikk**

Bybanen i Bergen får kritikk av Jernbanetilsynet for mangelfull rapportering av uønskede hendelser, uklare opplæringsplaner og uklar organisering, ifølge et utkast til tilsynsrapport som Bergens Tidende har fått innsyn i.

Tilsynet mener dårlig intern rapportering gjør at de ikke får full oversikt over alvorlige hendelser, og at opplæringsplanene mangler både minimumskrav og tydelige beskrivelser. Bybanen opplyser at de jobber med å automatisere rapporteringen og oppdatere opplæringsplanene. Selskapet har også etablert tydeligere stedfortrederordninger og definert kompetansekrav for alle lederroller.



Foto: Jonas Ruud



Askos nye ladeanlegg kan lever 1200 kilowatt

Det nye anlegget ved Asko i Vestby kan lade to elektriske lastebiler med en effekt på 1,2 megawatt samtidig.

Anlegget er det første i Norge som benytter den nye MCS-standarden. MCS er en forkortelse for Megawatt Charging System. Løsningen skal halvere ladetiden sammenlignet med dagens standardladere.

– Med dette anlegget, som består av to 1,2 MW-ladere og fire 560 kW-ladere, kan flere lastebiler lades samtidig i løpet av sjåførenes hviletid. Det gjør elektriske lastebiler både praktiske og lønnsomme også på lengre ruter, sier Marius Råstad, logistikkjef utgående transport i Asko, i en pressemelding.

Scania i Norge har levert den første lastebilen som kan lade på et anlegg med denne standarden. Bilen er en førpremiere og den første i verden levert til en kunde. Bilen er en Scania 40 R med 400 kW i kontinuerlig effekt og er levert med de største batteriene på 624 kWh, melder Scania Norge.

100 lageransatte kan **miste jobben** hos Coop

Rundt én av fire lageransatte i Coop kan miste jobben når selskapet effektiviserer lagerdriften, melder E24. Over én milliard kroner skal investeres i en utvidelse av det automatiserte sentrallageret på Gardermoen, noe som vil gjøre flere lagre rundt om i landet overflødige. Lageret i Bergen avvikles, mens Stavanger, Tromsø og Trondheim får nedskalering eller redusert aktivitet, og rundt 100 av de totalt nær 400 årsverkene står i fare. Oppgraderingen skal etter planen stå ferdig i 2029.

Satt **maske** på sjåførene

Connect Bus måtte i oktober be selskapets sjåfører om å bruke støvmaske på enkelte ruter i Finnmark. Anbefalingen kom etter at de ble registrert høye nivåer av veistøv inne i enkelte busser på tre av selskapets ruter i fylket. Målingene viste at eksponeringen var over grenseverdien.





Hvem skal

I over 15 år har den norske bussbransjen stått i en vedvarende sjåførmangel. Hvordan skal bransjen finne veien ut av bemanningsfloka?

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

ta over rattet?

Vinteren fester sakte, men sikkert grepet over veiene og busstoppene i Tromsø. Bak rattet på rute 20 sitter Jan Jarl Steingård, tillitsvalgt for bussjåførene i Tides avdeling Tromsø og leder for YTFs avdeling 11. Siste passasjer er sluppet av og Steingård har en pause på 12 minutter før neste tur starter.

– Dette fungerer ikke over tid. Det sliter ut arbeidsstokken og det er dyrt for bedriften, sier Steingård.

Det er bemanningssituasjonen han snakker om. Tides avdeling i Tromsø mangler i dag rundt 80 faste sjåførere for å dekke den avtalte produksjonen. Mangelen på folk har blitt hverdag for ledelsen og de ansatte i selskapet. Da Tide overtok busskontrakten i Ishavsbyen sommeren 2019, meldte selskapet at det trengte 40 nye sjåførere – og i dag er behovet doblet.

– Mitt forslag er å få lønna opp. Det sier seg selv at ungdommen som i dag går på videregående ikke er interessert i å kjøre buss. Det første de ser på er skiftordningen, og det vi tilbyr – det vil de ikke ha. I tillegg vil de tjene masse penger, og da er det andre bransjer som kan friste dem med mer, sier Steingård.

Han forteller at selskapet i dag er blitt helt avhengig av innsatsen fra timesansatte. Og blant de timesansatte er det mange tidligere faste ansatte som selv har valgt å si fra seg den faste jobben i bytte mot mer kontroll over egen jobb og fritid.

– De timesansatte sier nei takk når de blir spurt om delte skift, og da øker andelen delte skift for de fast ansatte som er igjen i selskapet, sier Steingård.

Da Tide vant avtalen i Tromsø, ble kravene til punktlighet økt og antall bussavganger skulle opp med 26 prosent sammenlignet med avtalen fylkeskommunen på det tidspunktet hadde med Nobina. Seks år senere tyder mye på at Tide lovet for mye i anbudsrunden. Siden 2023 har selskapet blitt ilagt over 10 millioner kroner i bøter på grunn av innstillinger på grunn av sjåførmangel.

– Kjøretiden er stram. Vaktene er lange. Og du blir sliten. Folk blir sykmeldte og borte fra jobb. Det er en vond spiral, sier Steingård.

På hjørnekontoret til Tide i Tromsø sitter avtroppende områdesjef Magnar Nilssen. Med noen uker igjen i sjefsstolen, beskriver han en krevende situasjon for selskapet.

– Tariffavtalen har ikke tatt innover seg at arbeidslivet har endret seg. Det gjør at fast ansatte i dag kommer dårligere ut enn timesjåførene, sier Nilssen og peker på følgende:



NY SJÅFØR PÅ VEI: Tillitsvalgt Jan Jarl Steingård (i midten) slår av en prat med kollegene Fredrik Martinsen og Mohammed Hassan. Martinsen, som jobber som sjåfør og instruktør i Tide, hjelper Hassan med forberedelser til teoriprøven for YSK.



Timessjåfører får oftere utbetalt overtid, de jobber færre eller ingen delte skift, og de bestemmer selv når de tar fri. I en by med kronisk mangel på bussjåfører, trenger ikke timessjåførene bekymre seg nevneverdig for risikoene løsarbeidere normalt lever med – de kan heller høste fordelene.

– Vi har noen ansatte som går i turnus der de har mye langfri. Noen uker jobber de kanskje 50 timer, for så å jobbe mindre den neste uken. Dersom timessjåførene jobber i det samme mønsteret – med akkurat de samme timene – så vil de tjene langt mer enn de fast ansatte sjåførene, forklarer Nilssen.

De fast ansatte har en fordel ved kortvarig sykefravær, men i det sykefraværet passerer 16 dager kommer timessjåførene best ut.

– Ansatte får fastlønnen sin når de er syke, der inngår ingen overtid. Timessjåførene får en sykelønn basert på den gjennomsnittlige inntekten siste tre måneder, inkludert overtid. Dermed får de høyere sykelønn enn det de som er fast ansatt får, sier Nilssen.

I tillegg til et økende skille mellom faste ansatte og timessjåfører, peker Nilssen på to utfordringer som gjør det krevende å rekruttere og holde på sjåfører i Tromsø. For det første har en kraftig vekst i turismen



BEKYMRET: Tillitsvalgt Jan Jarl Steingård ved Tide i Tromsø mener selv det er best å være fast ansatt. Han ser med bekymring på hvordan flere kolleger har valgt å si opp fast jobb til fordel for en tilværelse som timesansatt.





NÆR 1 AV 4 PÅ TIME:

Områdesjef Magnar Nilsen i Tide Forteller at bortimot 25 prosent av produksjonen i dag løses av timesjåfører. 10 prosent løses ved overtid. Resten løses gjennom ordinære vakter.

drevet leieprisene stadig høyere. Den ene utleieleiligheten etter den andre blir gjort om til korttidsutleie via Airbnb og prisen på de resterende leilighetene stiger og stiger. Samme dag som Nilssen møter Yrkestrafikk, blir han kontaktet av en sjåfører som har fått beskjed om å flytte fra leiligheten fordi den skal legges ut på Airbnb. Bussjåførene blir rett og slett presset ut av boligmarkedet. Den andre utfordringen er arbeidsledigheten, eller fraværet av den. I oktober var den registrerte ledigheten i Troms på 1,2 prosent. Få steder i landet har en lavere ledighet.

Nilssen, som selv startet i bransjen som sjåfører, har nå vært toppleder for forskjellige busselskaper i Tromsø i 24 år. Før han ble områdesjef i Tide, var han driftssjef både for Tromsbuss, Cominor og Nobina. Ved siden av lederstillingene har Nilssen i mange år vært en aktiv lokalpolitiker, og han representerer i dag Arbeiderpartiet på fylkestinget i Troms.

– Hvordan føles det at dine lojale, fast ansatte blir møtt av timeskolleger som forteller dem at de tjener mer?

– Nei, det er ikke bra. Det skal lønne seg å være fast ansatt, og vi skal ta vare på de fast ansatte, sier Nilssen.

– *Hva tenker du er løsningen på sjåførmangelen?*

– Jeg tror vi må se på arbeidstidsordningene, altså turnusen. Og vi må sikre at det er mer gunstig å være fast ansatt enn timeansatt.

Utfordringene med sjåførmangel har vært et tema i bussbransjen i over 15 år. En rekke kampanjer og tiltak for å rekruttere nye, unge sjåfører har så langt ikke klart å snu utviklingen. I 2024 var gjennomsnittsalderen for buss- og trikkesjåfører 51,7 år. Det er 10 år høyere enn i arbeidslivet generelt.

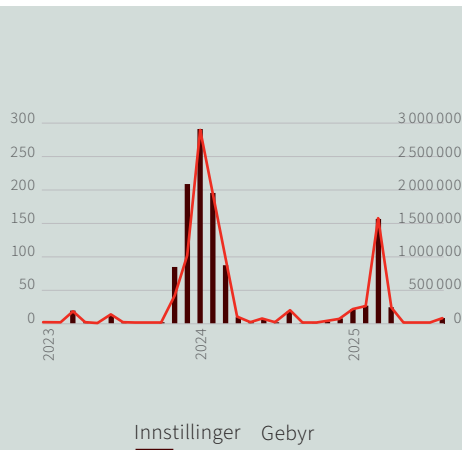
En av dem som prøver å snu denne trenden er Trond Helge Henriksen, daglig leder for *Opplæringskontoret for bil & transportfag i nord*. Opplæringskontoret jobber med rekruttering og oppfølging av lærlinger til transportbransjen. Gjennom jobben møter Henriksen jevnlig ungdommer som vurderer en karriere i sektoren, men det er langt mellom de som kan tenke seg å sette seg bak rattet på en buss.

– For buss kommer du ikke utenom at omdømmet er en utfordring. Mange av ungdommene vi møter, har vært passasjerer på skolebuss i mange år. De har sett hverdagen til sjåførene og arbeidsplassen deres, men det er ikke etyrke de selv har på radaren, sier Henriksen.

Jakten på nye, unge sjåfører starter ifølge ham med å få ungdommene interessert i yrkesfag generelt. Neste steg er å få elevene til å velge Vg1 *Teknikk og industriell (TEK) produksjon* for det første året på videregående. Deretter må elevene velge Vg2 Transport og logistikk (TL) før de til slutt må velge læretid i Yrkessjåførfaget.

– *Blant de dere får inn på yrkessjåførfag, er det vanskelig å få dem til å velge lærlingeplass på buss?*

– Ja, det er dessverre det. Og det tror jeg det er flere grunner til. Hovedgrunnen er kanskje at elevene som går på Vg1 TEK, får en ganske teknisk opplæring. De lærer seg å sveise, de lærer seg maskinarbeid, og de utvikler en interesse for motor. Den interessen sender dem gjerne inn mot godsmiljøet. Der finner



Grafen viser antall innstillinger og utstedt gebyr på grunn av sjåførmangel i perioden januar 2023 til august 2025.

Millioner i bøter på grunn av sjåførmangel

Tide i Tromsø har de tre siste årene betalt over 10 millioner kroner i bøter på grunn av innstillinger utløst av sjåførmangel.

Fra januar 2023 til og med august i år har Tide innstilt 1201 avganger på grunn av sjåførmangel. Det viser en oversikt Troms fylkeskommune har satt opp for Yrkestrafikk.

En innstilling medfører et gebyr på 10 000 kroner for Tide, men i perioden oktober til og med desember 2023 ble det gitt halvt gebyr i de tilfellene der selskapet oppga sjåførmangel som årsak. «Rabatten» ble gitt i bytte mot at Tide investerte i rekrutteringstiltak og sjåføropplæring, blant annet finansiering av førerkort til nye sjåfører.

Assisterende avdelingsleder Kurt Bones i Samferdselsetaten i Troms fylkeskommune skriver i en e-post at operatøren oppga at sjåførmangelen ville ha en varighet ut 2023, men at tilgangen til sjåfører så skulle bedre seg.

«Det viste seg dessverre ikke å stemme. Januar og februar 2024 ble de månedene der vi har hatt flest innstillinger i Tromsø-kontrakten til nå», skriver Bones.

I januar 2024 ble det satt gebyrrekord med totalt 2 970 000 kroner i gebyr der årsaken ble oppgitt å være relatert til sjåførmangel.



de et miljø som er tydeligere motororientert enn bussmiljøet, svarer Henriksen.

– Den andre, og her må jeg nesten komme med et spark til bussnæringen, er hvordan elever på Vg2 TL som er ute i praksis blir behandlet. Jeg opplever at elevene blir sendt ut til selskapene og får et par dager der de sitter på en bybuss og er innom vaskehallen. Jeg mener næringen må se på hvordan disse dagene kan brukes best mulig. Målet må være at elevene som er ute i praksis, skryter av bedriften og yrket når de kommer tilbake til skolen. Disse praksisdagene er, etter min mening, bedriftenes aller viktigste rekrutteringsarena.

” – Vi vet jo at bussbransjen er overfylt med «gamlinger», og jeg må være så ærlig at jeg sier at det nytter ikke å sende gamlinger på min egen alder ut til skolene for å drive rekrutteringen.

TROND HELGE HENRIKSEN, DAGLIG LEDER
OPPLÆRINGSKONTORET FOR BIL & TRANSPORTFAG I NORD



JAKTER PÅ DE NESTE SJÅFØRENE: Trond Helge Henriksen er daglig leder for Opplæringskontoret for bil & transportfag i nord. Sammen med sine kolleger prøver Henriksen å få ungdom til å velge transportbransjen som yrkesvei.

Henriksen mener bussbransjen har mye positivt å spille på.

– Det er en jobb der ting er rent. Du har normalt godt materiell og forutsigbare arbeidstider og betingelser. Du kan veksle mellom rutebuss og turbuss. Kjører du turbuss, bor du på hotell og spiser på restaurant. Det synes de unge er spennende. Og du tjener egentlig ganske godt, fordi du også kan jobbe i periodene du har fri. Jeg tror vi er for lite flinke til å selge inn bussbransjen.

Henriksen vet at EUs femmilsgrense for sjåfører under 21 kan være en utfordring for flere selskaper, men minner om at det også er mulig å få 19-åringer godkjent for kjøring av ruter over 5 mil dersom de har bestått YSK-prøven.

Han har også tanker rundt hvem bransjen bør sende ut i rekrutteringsarbeidet og hvem som bør møte elever i praksis og lærlinger.

– Vi vet jo at bussbransjen er overfylt med «gamlinger», og jeg må være så ærlig at jeg sier at det nytter ikke å sende gamlinger på min egen alder ut til skolene for å drive rekrutteringen. Elevene må møte noen som de opplever som mer relevant og troverdig i forhold til hvor de selv er i livet. Bransjen bør heller bruke de unge sjåførene for å promotere yrket.

En slik ung sjåfør er Alexandra Willumsen-Mathisen. Hun er riktig nok ikke bussjåfør, men er lærling i Posten og har akkurat fått førerkort for lastebil. Willumsen-Mathisen tok først to år med helsefag på videregående før hun la helsefagkarrieren på hylla til fordel for påbygging for generell studiekompetanse. Men en tilværelse som student på en høyskole eller et universitet fristet egentlig ikke, og da Willumsen-Mathisen fikk høre om muligheten til å bli sjåførlærling, slo hun til.

– Jeg har aldri likt å sitte på skolebenken. Det er mye bedre å være ute og gjøre ting i praksis.

– **Hvorfor fikk du lyst til å bli sjåfør?**

– Både faren og bestefaren min har kjørt lastebil, og jeg er selv veldig glad i å kjøre. Jeg



kjører også mye på fritiden, så jeg tenkte at dette var perfekt.

At det ble lastebil og ikke buss, kranbil eller et annet tung kjøretøy var ganske tilfeldig.

– Jeg begynte i Posten fordi faren min har jobbet der. Det var bare en plass å begynne, sier Willumsen-Mathisen.

Denne vinteren skal hun, sammen med Opplæringskontoret for bil & transportfag, besøke ungdomsskoler i Troms for å markedsføre sjåførfaget.

– Får du noen spørsmål fra elevene du møter på ungdomsskolene?

– Ja, det er jo noen som spør om det er gøy å kjøre lastebil. Da svarer jeg «ja, selvfølgelig».

Jon H. Stordrange har gjennom stillingen som administrerende direktør i NHO Transport jobbet med bransjens rekrutteringsutfordringer i snart 15 år. Han påpeker at utfordringen ikke bare gjelder Norge, men alle land i Vest-Europa.

Tilbake i 2016 la Urbanet Analyse, på oppdrag for NHO, frem en rapport som viste at det i Norge var behov for 1 000 nye bussjåfører hvert år frem til 2030. Flere bussruter og flere avganger, kombinert med et skred av pensjonerings fra en stadig eldre sjåførstand, ville skape et behov for 14 000 nye sjåfører.

Ni år senere ser man at beregningen traff godt. Hver tredje måned rapporterer



POPULÆR BLANT ELEVENE:

Emil Mykkeltvedt (14), elev ved Sommerlyst ungdomsskole i Tromsø, gjør sitt beste for å navigere vogntoget gjennom hinderløypen i simulatoren. Lærling Alexandra Willumsen-Mathisen (bak, lengst til høyre) gir gode råd på veien.



busselskapene inn til NHO Transport hvor mange sjåfører de mangler. Ved inngangen til oktober var tallet 682 sjåfører, ned fra 727 per 1. juli.

– Dette gjelder de anbudsbaserte kjøringene, så det dekker ikke hele bransjen. Men vi ser at det har gått litt ned fra sommeren. Det kan skyldes flere ting, blant annet at turbuss-sesongen er over, men det går rett vei, sier Stordrange.

I arbeidet med å få nok sjåfører bak rattet, peker Stordrange på særlig to områder: Det må bli enklere å bli sjåfør, og sykefraværet må ned.

– Vi har god erfaring fra ordninger der kommende sjåfører får dekket kostnaden ved utdanning. I Trondheim, der AtB har bidratt, har busselskapene fått mange, godt kvalifiserte søkere. Problemet er hvem som skal betale for dette. Bransjen er underfinansiert, og arbeidsgiverne er allerede økonomisk presset, sier Stordrange.

– En annen viktig ting vi kan gjøre, er å få ned

sykefraværet. Det vil gi stor effekt dersom vi får ned sykefraværet med 2 til 4 prosentpoeng. Vi vet at sykefraværet i dag sliter på sjåførene. Fraværet gjør at det blir mer behov for overtid. Det sliter på de sjåførene som er igjen, og det er dårlig økonomi.

– Hvordan kan man få ned sykefraværet?

– Dersom det fantes en kvikkfiks, så hadde vi gått for den, men så lett er det nok ikke. Vi ser at fraværet varierer en hel del fra sted til sted, og det er jo litt rart. Men det kan være et uttrykk for at deler av dette er kultur- eller stedsavhengig. Vi vet at det ikke er lett å endre på det, men vi er alle tjent med at vi tar en diskusjon rundt dette, sier Stordrange.

Til de som mener økt lønn er løsningen på utfordringene, har NHO-lederen lite å by på foreløpig.

– Det får vi ta i lønnsforhandlingene til våren.

– Hva tenker du om omfanget av delte skift?

Tror du mindre bruk av delte skift kan gjøre yrket mer familievennlig?

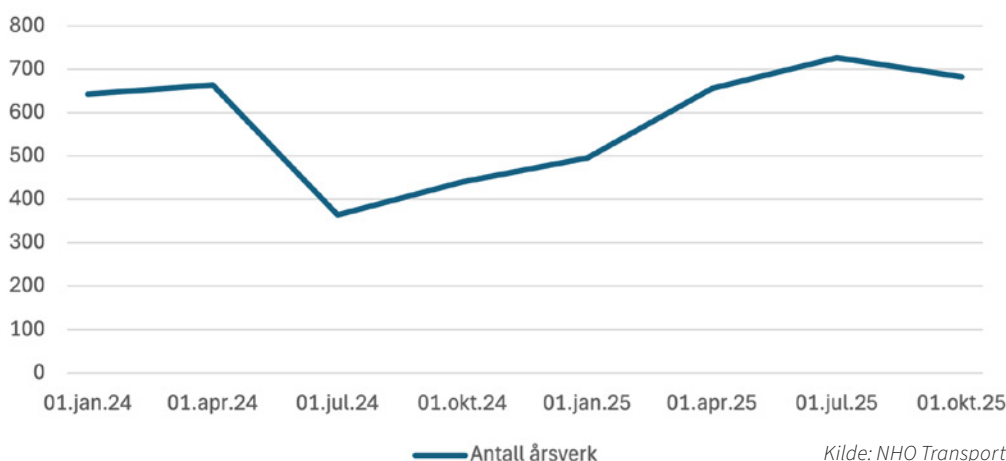
– Dette er noe vi diskuterer, og det kommer nok til å bli en del av årets lønnsoppgjør på



TO OMRÅDER:

Adm.dir. Jon H. Stordrange i NHO Transport mener sykefraværet må ned og at det må bli lettere å bli sjåfør.

Sjåførbehov innen fylkeskommunal bussdrift





en eller annen måte, uten at vi skal foregripe det nå.

Litt sør for Tromsø, i Harstad, tar Connect Bus nye grep for å fylle opp vaktlistene. Siden 2019 har selskapet hentet bussjåfører i Spania for å gi dem jobb i Rogaland, nå er fire av disse sendt videre til Harstad, og flere er på vei.

Tillitsvalgt for bussjåførene hos Connect Bus i Harstad, Steinar Olsen, er glad det kommer flere hender som kan holde i rattet, men innrømmer at det er litt spesielt at det er sjåfører fra Spania som nå skal kjøre rundt på vinterføre i Harstad.

– Det er bra vi får hjelp, for nå er det krise her i

Harstad. Overtidsbruken er på all time high. Vi har per dags dato ikke innstilt noen turer, men vi kjører all den overtiden vi har lov til.

– **Hvordan har dere havnet i denne situasjonen?**

– Det slutter flere sjåfører enn vi får inn nye. I mars mistet vi tre sjåfører som nådde 75-årsgrensen, og det er også andre som har sluttet. Det var sjåfører som bidro masse, og det merkes at de ikke lenger kjører for oss. I tillegg har vi et veldig høyt sykefravær, sier Olsen.

Han forteller at selskapet hele tiden søker etter sjåfører, men at det sjelden kommer inn reelle søknader.



FRA SPANIA TIL

TROMS: Sjåførene Gerardo Alonso Martin, Roberto Asuncion Ledesma Centurion, Manuel Blanco Ruiz og Alfonso Benitez Frenandez har tatt veien fra Spania til Harstad for å kjøre rutebuss i Norge. Foto: Veronica Sivertsen





▲

TROR BUSS ER

STRESS: Ulla Elise Nybakken og Freya Steele slår av en prat med sjåfør Jan Jarl Steinbakk. Steele planlegger å velge yrkesfaglig utdanning etter ungdomsskolen, men hun tror det er stress å være bussjåfør.

På Sommerlyst ungdomsskole i Tromsø fylles gymsalen med elever. Langs veggen har representanter for yrkesfagene satt opp stands og utstillinger. Ved en av standene dannes det en kø, elevene vil gjerne kjøre lastebilsimulatoren fra Opplæringskontoret for bil & transportfag. I køen er det flest gutter, men det er også noen jenter som vil prøve seg bak rattet. Litt lenger bak i gymsalen står 15-åringene Ulla Elise Nybakken og Freya Steele i prat med bussjåfør Jan Jarl Steingård. Han forteller jentene om høy jobbsikkerhet og en rask vei til jobb. De to jentene følger høflig med før de går videre. Til Yrkestrafikk

forteller Freya at hun ikke vet hva hun skal bli når hun blir stor, men at det mest sannsynlig blir yrkesfag.

– **Kunne du tenke deg å bli bussjåfør?**

– Det høres ut som et gøy yrke, men det virker litt stressende. Jeg tar selv bussen hjem fra skolen, og der står alle tett i tett. Det føles som en million elever, og det virker veldig stress å være sjåføren. Men jeg skal vurdere det, svarer 15-åringen. Venninnen Ulla Elise mener bussjåfør høres ut som er interessant yrke, men det er ikke aktuelt, sier hun.

– Jeg er mer interessert i andre yrker. ●

Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

Passe temperert

Gunnar Bøhler Vatten liker ikke å fryse om natta. Han vil heller ikke ha det for varmt. Her er Gunnars tre favoritter i førerhuset.



Foto: Øyvind Henriksen

GUNNAR BØHLER VATTEN

Alder: 42 år • **Bosted:** Skien • **Kjører:** Tankbil • **Arbeidsgiver:** Litra Gass

VARME

Det er veldig greit å holde førerhuset varmt om natta på vinteren. Da trenger du en kupévarmer. Jeg oppdaget en gang at dersom du har under 10 prosent diesel igjen på tanken, så virker ikke kupévarmeren. Det ble en kald opplevelse. Det var 10 minus ute. Da våknet jeg og måtte skru på motoren, og når du står i ro så tar det votter og vinter før den blir varm.



KJØLING

Når sola står på om sommeren, så blir det glovarmt i førerhuset. Det er som en blikkboks. Da trenger du en nattkjøler. Dette er den første bilen jeg har med nattkjøler. Før måtte jeg bare ligge der og svette og vri meg. Selv om du hadde alle vinduene nede, så ble det for varmt. Som du skjønner, er jeg opptatt av å få en god natts søvn. Det er viktig.

MUSIKK

Jeg har en svær spilleliste som jeg lar gå på «random». Lista består bare av de låtene jeg har stjerne-merket i Spotify. Nå er det 364 låter på lista, så det har jo blitt en del nå. Det hender at noen ryker ut av lista når jeg blir lei av dem, men stort sett er det slik at «havner du på lista, så blir du der». Om jeg har en favoritt? Jo, det må være Eminem. Han har jeg fulgt siden tenårene.



MUSEET



HISTORISK SAMLING: Marina Heyerdahl ønsker alle med interesse for kollektivtrafikk og historie hjertelig velkommen til Sporveismuseet på Majorstuen i Oslo.

Full fart med Marina Heyerdahl

Marina Heyerdahl har alltid valgt kollektivtrafikken – i livet, i politikken og i jobben. Hun eier ikke bil, hun ser ikke TV-serier, og tanken på en solseng i Syden gjør henne rastløs. Lederen for funksjonæravdelingen i Ruter får energi av å gjøre en forskjell – ikke av å sitte stille.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Hun husker det godt, selv om hun bare var et barn. Marina Heyerdahl skulle sveive ned vinduet for å få inn litt frisk luft i farens gamle Renault 16.

– Plutselig satt jeg der med bare sveiva i hånda. Den løsnet. Og det var ikke det eneste. Det var stadig noe som falt fra hverandre. Jeg husker at jeg tenkte: «Dette orker jeg ikke å holde på med. Jeg må ha en annen løsning når det gjelder bil.»

Denne høsten ble Heyerdahl kåret til *Årets ildsjel i kollektivtrafikken* av Kollektivtrafikkforeningen. Gjennom 25 år har Heyerdahl jobbet med kundeinformasjon i Sporveien og Ruter, og det siste året har hun hatt en av hovedrollene i planleggingen og gjennomføringen av 150-års jubileet for kollektivtrafikken i Oslo.

Ifølge juryen bak ildsjel-prisen har Heyerdahl styrket og videreutviklet kundeservicen til

Primus Motor

Navn: Marina Heyerdahl

Alder: 61

Bosted: Siggerud, Nord Follo kommune

Yrke: Kommunikasjonsarbeider i Ruter og administrativ leder for Sporveismuseet

Verv: Leder for funksjonæravdelingen i Ruter, avdeling 301

«et nivå som har fått anerkjennelse langt utover egen organisasjon». Juryen la også vekt på Heyerdahls engasjement for bevaringen av kollektivtrafikkens historie. Foran mer enn 500 deltakere på Kollektivkonferansen mottok Heyerdahl prisen.

– Det var veldig hyggelig, men det var også veldig rart. Jeg lurte på hvem i alle dager som hadde nominert meg, sier Heyerdahl.

Da hun første gang hørte om kåringen, fikk Heyerdahl høre at hun var 1 av 17 nominerte. Så, et par dager før prisen skulle deles ut, fikk Heyerdahl vite at hun var en av fire finalister.

– Jeg synes det var veldig stas at jeg var blant de 17. Men da jeg fikk vite at jeg var blant de fire finalistene, ble jeg litt overveldet. På bussen på vei inn til konferansen tenkte jeg at jeg nesten burde forberede noe å si, så det ikke bare ble fomlete dersom det ble meg.

Hun tastet ned en liten tale på mobilen, men da det nærmet seg utdeling, kom hun



på at den delen av konferansen foregikk på engelsk.

– Da klippet jeg hele teksten inn i Google Translate og fikk noen litt rare svar tilbake. Men jeg fikk heldigvis ordnet opp i det – og det gikk bra.

Marina Heyerdahl har vært fascinert og glad i kollektivtrafikk helt fra barndommen, og hun husker godt hvordan hun som 7-åring kjørte alene med T-banen – eller trikken som den da ble kalt – fra Bærum til Oslo for å ta ballettimer i Oslo sentrum.

– Det har alltid vært kollektiv for meg. Jeg har aldri eid en bil, og jeg synes det har vært viktig å klare å komme seg gjennom småbarnsperioden uten egen bil. Nå har jeg bodd 40 år innenfor Ring 2, så da blir det jo lettere. Så har jeg også vært med i Bilkollektivet i 22–23 år som har gitt meg tilgang til bil når det har vært nødvendig.

I dag bor hun på Siggerud i Nordre Follo sammen med mannen sin, Arne Danielsen – tidligere redaktør for dette bladet. Begge to har voksne barn fra tidligere forhold, men det betyr ikke at ettermiddagene er stille og rolige. På ukedagene er det sjelden de spiser middag sammen. Heyerdahl har nemlig en rikholdig liste med verv og interesser som krever sin tid.

Hun er leder for YTFs avdeling 301, funksjonæravdelingen i Ruter. Hun er aktiv i MDG og representerer partiet i kommunestyret og utvalg i Nordre Follo. Og selv om hun tidligere har vært medlem i Human-Etisk Forbund, sitter hun i dag i det lokale menighetsrådet.

– Du driver med ganske mye. Hva er drivkraften din?

– Det er et ønske om å skape et godt samfunn.

– Hvorfor vil du det?

– Men er ikke det innlysende?

– Kanskje, men det er jo ikke alle som liker å bruke så mye tid og energi på det. Kan ikke noen andre ta den jobben?

– Nei, vet du hva, sånn kan vi ikke tenke. Men

Primus Motor

I spalten *Primus Motor* møter du mennesker som med sitt engasjement og arbeid skaper verdi for YTFs medlemmer. Vi gir plass til dem som står på for fellesskapet og gjør arbeidslivet litt bedre for alle.

Årets ildsjel

Prisen *Årets ildsjel i kollektivtrafikken* deles ut til en person som oppfyller alle eller noen av kriteriene nedenfor:

- Er engasjert og aktiv og bidrar til samarbeid
- Er entusiastisk og inspirerer andre
- Er nytenkende og er en pådriver for utvikling i sitt felt
- Bidrar til bærekraftig mobilitet og nye mobilitetsløsninger
- Er en god ambassadør for bransjen
- Er en pådriver for innovasjon og samarbeid

jeg leste nylig en reportasje i Klassekampen om kuttene i eiendomsskatten i Oslo. Der hadde journalisten møtt et par som luftet hunden sin på Frogner. De fortalte at de nå hadde voksne barn, og at de derfor ikke brydde seg om kuttene i fritidstilbudene for barn. Hvordan går det an?

Selv er Heyerdahl ikke i tvil: Barn og unge bør prioriteres fremfor de eldre.

– Ja, dere har levd et langt liv, men sorry, vi må prioritere barn og unge. Det er de som skal bringe landet vårt videre. Det er de som skal bringe oss videre.

I rollen som leder for funksjonæravdelingen i Ruter er Heyerdahl opptatt av flere ting. Hun ønsker å tilrettelegge for likebehandling, men understreker at det ikke betyr at alle skal behandles likt. Det er muligheten for et likt utfall som er viktig. Hun ønsker også å være en budbringer, både på vegne av medlemmene og inn mot ledelsen, men også den andre veien.

– Jeg er gjerne en budbringer som tar videre problemer de ansatte møter. Men jeg kan også være opptatt av å formidle hvorfor arbeidsgiver gjør som de gjør.

Heyerdahl sier vervet som tillitsvalgt er en del av det som gir arbeidsdagen mening.

– Det gir meg en følelse av at jeg hjelper til, og at jeg kan være en støtte for kolleger. Som tillitsvalgt får man muligheten til å påvirke, og man får tett og kort vei til toppen. Jeg vil anbefale alle som er medlemmer, å ta et verv slik at de får kjenne litt på det.

Da barna fortsatt bodde hjemme, ble middagene gjerne løst på enkleste vis. Sodd eller lapskaus fra boks var faste gjengangere. Det var i hvert fall litt sunt, og barna likte det, forteller Heyerdahl.

– Jeg liker å ha min egen tid, og når folk går hjem fra jobben, da synes jeg det er digg å sitte igjen mellom fire og seks og sortere litt i hodet og i arbeidsoppgaver.

– Men har du alltid likt å ha full fart?



– Noen ganger kjenner jeg at det blir for mange verv og for mye kveld- og nattjobbing. Da går jeg inn i en periode hvor jeg sier nei. Men så blir det for stille, og da begynner jeg å si ja igjen. Det justerer seg hele tiden.

Heyerdahl smiler når hun forteller at det ikke er første gang hun får spørsmål om hun ikke blir stresset.

– Og jo, jeg kan bli stresset. Men jeg synes det er gøy å ha mange baller i luften. Blir det for mye, sier jeg ifra. Jeg går ikke på veggen – det tror jeg ikke.

En ting Heyerdahl liker å velge bort er skjerm. På vei til og fra jobben leser hun helst i en papiravis. Hjemme brukes TV-en primært til å se nyheter, TV-serier er hun ikke interessert i.

– Jeg kan sette på Dagsrevyen, og som regel er Arne så grei at han ikke ser Dagsrevyen før jeg kommer hjem. Så da ser vi den sammen når det passer.

– *Du kommer hjem etter Dagsrevyen? Det*

høres ikke ut som middagene prioriteres så mye høyere i dag. Spiser dere felles middag?

– Ja i helgene, men ellers lite.

Etter jobb er det ofte trening eller så er det et møte. Ildsjelen har mye hun brenner for.

– Om jeg blir rastløs? Ja, absolutt, hvis det ikke skjer noe.

– *Så en stille og rolig ferie, der all maten er klar og man bare skal slappe av, det er kanskje ikke noe for deg?*

– Nei, det blir kjedelig. Jeg er ikke sånn solstol-ferie-type. Arne er litt mer sånn. Han synes at det blir en lang vinter, og han spurte om vi ikke skulle dra til Kanariøyene. Jeg sa at jeg kan være med, men da er det fordi jeg vil være sammen med ham, ikke fordi jeg vil ha det varmt og deilig.

Hun rister på hodet. Sydenvarme og stille-sitting frister ikke.

– Jeg vil ha det kaldt om vinteren. Jeg vil ha muligheten til å gå på ski. Jeg vil ut og trekke inn frisk luft. Det er heller ikke så kostnads-krevende. ●

Det vi lærte på veien

De er blant YTFs eldste medlemmer og har alle mange tiår bak seg som sjåfør eller funksjonær. Nå deler de sine råd til dagens sjåførere, funksjonærer og andre som jobber i bransjen.

Fortalt til: Øyvind Henriksen

Terje Austmo

79 år

Yrkeserfaring:

Austmo har kjørt buss i Verdal siden 1972 og frem til 2021 for Fylkesbilene i Nord-Trøndelag, senere Trønderbilene.

Verv: Austmo har vært tillitsvalgt lokalt siden slutten av 70-tallet og er nå medlem i styret til YTF Pensjonist.

Ta vare på passasjerene, så tar de vare på deg

” Da jeg startet som bussjåfør, hadde jeg en godt voksen kollega som var kjent for å være en surpomp. Når han kjørte skolebuss, kjeftet han på barna og kastet dem av bussen dersom de ikke hørte etter. Men det virket mot sin hensikt. Det gikk sport blant barna i å terge ham.

Selv var jeg ganske sjenert og forsiktig, men jeg forstod raskt at kunsten i å håndtere elevene lå i å få dem på sitt lag. For å få til det, må man gi dem en ordentlig hilsen når de kommer på bussen, gjerne bruke navnet deres og gjerne prate litt med dem.

Men jeg husker en episode fra tiden da jeg kjørte skolebuss med elever fra bygda der jeg

bodde selv. Blant elevene var det en liten røver, og han laget litt bråk. Da han skulle gå av bussen, spurte jeg ham om han kunne oppføre seg litt bedre, eller om jeg måtte snakke med foreldrene hans. Han gjorde seg litt høy der han stod og spurte om jeg kjente faren hans. Og det gjorde jeg jo. Jeg sa navnet på faren og fortalte at jeg kjente ham godt. Da krympet gutten der han stod og sa at jeg ikke trengte å prate med foreldrene. Etter det oppførte han seg kjempefint.



Stress løser ingen ting

” Jeg ble sjåfør da jeg var godt voksen, og i starten stresset jeg med å holde tidsplanen jeg fikk fra kjørekontoret. Men jeg lærte forholdsvis fort at det nyttet ikke å stresse. Plutselig står du dønn i ro i en kø i en halvtime. Det får du ikke gjort noe med, og du trenger ikke stresse.

Jeg har kjørt med turbuss, og det var det det samme. Rundt Haugesund er det mange ferger, og dersom jeg var forsinket så kunne jeg legge meg ti kilometer over fartsgrensen og risikerte en bot for å nå den planlagte fergeavgangen, men jeg skjønte at sånn kan man ikke holde på.

En gang hadde jeg kjørt en gruppe til Roma, og på vei hjem var båten inn til Kristiansand forsinket. På veien videre til Haugesund skulle vi ta ei ferge som gikk hver halvtime frem til klokken ett på natten, etter det gikk den kun annenhver time. Vi lå dårlig an for å rekke ferga klokken ett, og en av passasjerene sa at nå måtte jeg få opp farta. Da svarte jeg at hun måtte slutte å mase og heller høre med mannen sin om han var enig. Du skjønner han var politi. Jeg la til at dersom jeg mistet lappen, så mister vi i hvert

fall ferga.

I bussyrket er det kollegiale helt fantastisk. Du kan komme rett inn fra gata og du får skikkelig god oppfølging fra kolleger som vil deg vel. Tidligere var det også mindre press fra ledelsen enn det er i dag. Innføringen av anbudssystemet har ført til at sjåførene nå er skviset til yttergrensen, både økonomisk og tidsmessig.

Men jeg har opplevd masse spennende, særlig på turene i Europa Høydepunktet var kanskje da jeg var på tur med et tensing-kor fra Haugesund. De hadde fått en avtale om at de skulle synge – i 45 sekunder – for pave Johannes Paul II. Etter fremføringen kom noen av disse vaktene og fortalte at paven ønsket oss opp på podiet der han satt. Det var spesielt. Paven håndhilste på lederen for koret, som etterpå henrykt sa at han aldri skulle vaske den hånden igjen. Men han var jo lege, så det gikk neppe lenge.



Karsten A. Larsen

75 år

Yrkeserfaring:

Larsen har 27 år bak seg som bussjåfør i Haugaland Billag og Tide.

Verv: Larsen har vært tillitsvalgt med en rekke lederverv i YTF, både lokalt og regionalt. Han har ledet YTF Pensjonist siden 2020.



FIKK MØTE PAVEN:

Karsten A. Larsen og kollegaen John Spidsø (de to sjåførene står bakerst til høyre på bildet) reiste med tensing-koret Key Stone Singers til Vatikanet. Der fikk de to sjåførene være med da paven ville hilse på ungdommene som hadde kommet fra Norge for å synge for ham.

Foto: Vatican Media



Bjørnar Herringbotn

74 år

Yrkeserfaring:

Herringbotn har kjørt buss i Mosjøen siden 1979. Da han startet opp, var navnet på arbeidsgiveren Helgeland Bilruter. Herringbotn kjører fortsatt, men det har vært noen salg og virksomhets-overdragelser siden oppstarten. I dag heter arbeidsgiveren Boreal.

Verv: Herringbotn har hatt en rekke tillitsverv lokalt siden 1981. Han har to år bak seg som medlem i forbundsstyret og er i dag nestleder i YTF Pensjonist.

Sa for lite nei

” Når jeg ser tilbake på årene som sjåfør, så tenker jeg at jeg nok var litt for ærekjær. Jeg kjørte alt for mye ei stund, og noen somre var jeg nesten ikke hjemme. Jeg ville være en som stilte opp, og vi var i etableringsfasen, så jeg ville jo også tjene pengene. Men det har sin pris. Det ble mange somre der jeg var borte fra barna. Jeg gikk glipp av tid sammen med dem i småbarnsårene, og det gikk også litt ut over henne som var igjen hjemme. Dersom jeg hadde hatt muligheten til å gjøre det om igjen, så hadde jeg sagt mer nei.

Hvis jeg skal gi et råd til unge sjåførere i dag, så er det at de må slappe av. Man må ta det med ro og ikke stresse. Man skal kjøre etter forholdene og i hvert fall ikke kjøre fortere enn forholdene tillater. Jeg har selv ikke kommet i noen alvorlige episoder, men i starten tenkte jeg ikke så mye over konsekvensene av en eventuell ulykke. Det ble jeg mer bevisst på etter hvert.

For lenge siden gikk jeg på det vi kalte for et smilekurs. Det var jo et servicekurs, men et av poengene var at vi skulle lære oss å

ta kundene godt imot. Og det er klart at når du er hyggelig med kundene, møter dem med blikket og hilser ordentlig – så får du også mye bedre tilbakemeldinger. Det er jo hyggelig i seg selv, og dersom du kjører turbuss – kanskje det også hjelper på tipset du får fra passasjerene når turen er over.

Og så må man huske at jobb ikke bare er jobb, det er også det sosiale livet man har med kollegene. I Mosjøen synes jeg vi har et veldig godt miljø. Praten går og det blir jo også en del tullprat. Og det har jeg jo sagt; hadde ikke tullpraten vært oppfunnet, så skulle jeg ha funnet han opp.



Er du i tvil, be om hjelp

” Jeg vil starte med å si at det er lurt å engasjere seg. De siste årene jeg var tillitsvalgt og yrkesaktiv, slet vi med å få noen til å stille som tillitsvalgt, selv om Unibuss er en stor organisasjon. Folk burde prøve. Det er veldig givende.

Jeg er sikker på at jobben jeg hadde ble veldig mye mer variert og spennende takket være de vervene jeg tok. Som tillitsvalgt får du gleden av å hjelpe og støtte kolleger, men du får også et godt innblikk i driften av selskapet. Jeg satt blant annet i styret til Sporveien og

Kollektivtrafikkens Personellservice, og det lærte jeg veldig mye av.

Dersom jeg skal gi ett råd til nye tillitsvalgte, så er det at de må se kollegaene sine. Med det mener jeg at de må spørre folk hvordan de har det, stille opp for dem og prøve å løse problemene de forteller om. Samtidig skal man huske at du som tillitsvalgt noen ganger vil møte kolleger som har gjort en feil, men som strever med å se det selv. Da er det bedre om du kan hjelpe dem med å innse hva de har gjort feil, men selvfølgelig også hjelpe dem

En positiv innstilling gjør livet bedre

” Livet har vært fullt av utfordringer, men det er jeg ikke lei meg for. Jeg har hele livet – i hvert fall så langt jeg kan huske – hatt stor glede av å løse utfordringer. Når man finner en løsning, så blir man glad og lykkelig. For meg har det resultert i et artig og mangfoldig liv.

Jeg vokste opp på småbruk og lærte tidlig at «man skulle arbeide». Når vi hadde lært å gå, da hadde vi òg lært å reise torv, ta opp potet og gjete krøttera. Hvis det ble ei ledig stund, så hadde kanskje mamma lagd en ball av tøystoffrester, så vi kunne spille fotball i et grustak.

Jeg tror man kommer langt med å prøve å etablere mest mulig positive holdninger til det som skjer i livet. Det er klart at du kommer til episoder som er ubehagelige, og du får perioder som kan være tunge, men med litt positiv håndtering av tankestoffet, så finner du gode løsninger.

Jeg er utrolig takknemlig for alt jeg fikk være

med på i min yrkeskarriere. Høydepunktene må være de gangene jeg fikk være med på å skape noe nytt. På starten av 70-tallet var jeg på vegne av Lofoten Trafikklag med på etableringen av Linjegods. Vi representerte hele Nord-Norge i prosessen, og jeg møtte mange positive mennesker, både sjåfører og bedriftsledere. Det var to fantastiske år for meg.

Jeg husker også veldig godt hvordan jeg fikk være med på etableringen av cruisebåthavna utenfor Leknes. Jeg hadde ansvaret for bussløsningene. Etter at jeg ble pensjonist, har jeg jobbet deltid som sikkerhetsvakt ved havnen, og det gjorde jeg altså helt til i fjor. Det ble til sammen 40 år med jobb på cruisehavna.

Får du muligheten til å være med på å skape noe nytt, grip muligheten. Det er mitt råd.

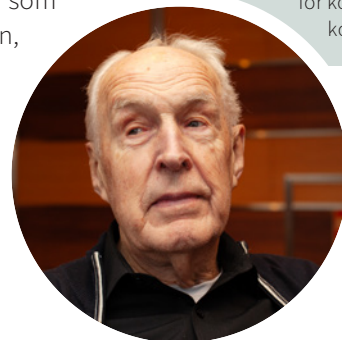
Harald S. Eilertsen

88 år

Yrkeserfaring:

Eilertsen jobbet i 36 år som funksjonær i Lofoten Trafikklag og Nordtrafikk. Han har også kjørt lastebil og buss, både i Lofoten og Oslo.

Verv: Eilertsen har vært tillitsvalgt i en årrekke for YTF, blant annet gjennom 12 år som leder for kontrollkomitéen.



gjennom den erfaringen.

Jeg har møtt tillitsvalgte som startet som veldig høye og mørke. Da kan man raskt ende opp med å forsvare medlemmene på en måte som gjør mer skade enn nytte.

Når du er i tvil, så bør du be om hjelp. Du trenger ikke ha svaret på alt selv og husk at du kan kontakte forbundet sentralt. Der får du god hjelp.



Steinar Olsen

70 år

Yrkeserfaring: Olsen har kjørt sporvogn fra 1973 og buss fra 1981. Ble pensjonist i 2021.

Verv: Olsen har hatt en rekke tillitsverv fra midten av 70-tallet, først i Norsk Kommuneforbund og så i YTF. Olsen er i dag sekretær i YTF Pensjonist.



*Jeg si en ting til alle som
vurderer å bli tillitsvalgt:
Det er bare å stikke hodet frem.*

Arnold Tveit

75 år

Yrkeserfaring:

Tveit har kjørt buss i 49 år i Nordhordland. Det var litt byruter i Bergen, mest lokalbuss, men også turbuss.

Verv:

Tveit har hatt en rekke tillitsverv lokalt, regionalt og nasjonalt, blant annet som nestleder i forbundsstyret.

Det er lov å bruke litt list

” En ting jeg lærte ganske tidlig, er at du kommer ingen vei med ledelsen dersom du søker konflikt. Du kan ikke be en sjef om å ryke og reise, for da greier du aldri å få til en god løsning.

Jeg hadde en gang en veldig grei leder, men han hadde litt humørsvingninger. Jeg var hovedtillitsvalgt og skulle ta opp en sak der vi trengte hans velsignelse for å komme videre. Da jeg kom til møtet, startet vi med å snakke litt om været, og da merket jeg på humøret hans at han ikke var klar for den praten jeg hadde planlagt. Jeg husker at jeg sa til meg selv: «Du kan ikke legge dette frem nå.» I stedet latet jeg som om jeg hadde glemt en annen avtale, og unnskyldte meg med at jeg måtte gå. Noen dager senere hørte jeg at han var innom sjåførene og at han var i godt humør. Da benyttet jeg sjansen og gikk opp til ham etterpå. Jeg sa til ham at det var kjekt at han kom innom og pratet litt med sjåførene, og fortsatte med at jeg hadde en sak jeg gjerne ville lufte for ham. Da tok jeg opp saken der vi trengte godkjenning fra ham, og godkjenningen fikk vi.

Så det er lov å bruke litt list, og det er lurt

å «time» budskapet. Noen durer bare på og roper at «nå skal de jaggu snakke til sjefen og riste ham». Det er bare tull.

Jeg husker også hvordan jeg lurte på hvordan jeg skulle håndtere de vanskeligste guttene da jeg startet å kjøre skolebuss. Jeg skjønte at det ikke ville nytte å kjeffe på dem. Løsningen ble at jeg begynte å prate med jentene som satt fremst i bussen. De pratet som en foss, og det ble veldig hyggelig. Etter hvert, når de ble eldre, så satte jentene seg lenger bak i bussen – og da tok de ansvar når noen gutter ville lage bøll. «Du får ikke gjøre sånn med han kjekke sjåføren», sa de. Da satt jeg bak rattet og flirte. De ordnet det mye bedre enn det jeg kunne gjort selv.

Til slutt vil jeg si en ting til alle som vurderer å bli tillitsvalgt: Det er bare å stikke hodet frem. Jeg er veldig glad for at jeg gjorde det. Jeg har fått vært med på utrolig mye, og det er fordi at jeg en gang for veldig lenge siden sa «ja» til å være tillitsvalgt.



Agenda

PÅ AGENDAEN

Varmer opp til vårens oppgjør

Til våren er det duket for hovedoppgjør. I YTF er forberedelsene i gang, og du kan påvirke hvilke krav som skal prioriteres.

Vårens lønnsoppgjør er et hovedoppgjør. Det betyr at man denne gangen kan forhandle både om lønn og innholdet i tariffavtalen.

Som en del av forberedelsene til oppgjøret er avdelingene i YTF invitert til å komme med innspill. Avdelingene oppfordres til å diskutere hva som bør prioriteres i lønnsoppgjøret – og hvilke krav som bør sendes inn. Ønsker medlemmene et høyt kronetillegg eller er det endringer i tariffavtalen som er viktigst?

Og når det gjelder lønn, er det løft i fast-lønnen som er viktigst, eller er det noen av tilleggene som må løftes ekstra denne gangen? Og dersom du ønsker flere endringer i tariffavtalen, hvilke endringer er viktigst for deg?

Diskusjonen kan gjerne legges til avdelingsmøter, årsmøter eller andre medlemsmøter.

Forbundsleder Trude Sande sier innspillene fra medlemmene er helt avgjørende for å få en god prosess og et godt resultat.

– Det er veldig viktig for oss som skal inn i forhandlingene å få disse innspillene fra dem som faktisk sitter med hendene på rattet, sier Sande.

Avdelingene har fått frist til 30. januar for å sende inn sine innspill. Forslagene og innspillene som kommer inn, vil diskuteres videre på representantskapet til YTF i starten av mars. Representantskapet vedtar så kravet og prioriteringene YTF går inn i forhandlingene med.



Utenlandske lastebilsjåfører **vet for lite** om hva de har krav på

YTFs ferske grenseundersøkelse viser at det er stor usikkerhet om minstelønn blant utenlandske sjåfører som kjører i Norge.

Tekst: Øyvind Henriksen Foto: Nicklas K. Sørbel

En stor andel av utenlandske lastebilsjåfører vet fortsatt ikke om de får norsk minstelønn når de kjører i Norge. I YTFs ferske grenseundersøkelser svarer 43 prosent av sjåførene at de ikke vet om de får norsk minstelønn.

Videre svarer 38 prosent

av sjåførene at de ikke får minstelønn. Kun 19 prosent svarer at de gjør det.

– Undersøkelsen viser et arbeidsliv der vilkårene varierer mye. Sjåfører som kjører inn og ut av Norge har svært ulik kunnskap om hvilke rettigheter de har. Mange vet ikke hvilken lønn de faktisk skal ha når de kjører i



Norge, sier forbundsleder Trude Sande.

Månedsinntektene viser forskjeller både mellom land og mellom enkeltpersoner. De fleste oppgir inntekt på mellom 1500 og 3000 euro i måneden. Utviklingen fra 2021 til 2023 viste en økning i andelen som tjente over 2000 euro, og 2025-tallene viderefører dette mønsteret.

Blant sjåfører fra Sverige og Latvia ligger en større andel i de høyere lønnstrinnene, mens sjåfører fra Romania og Ukraina i større grad befinner seg i lønnsintervallet 1500 – 2000 euro.

Andelen sjåfører som ikke får minstelønn har vært høyere i tidligere målinger. Men selv om utviklingen er positiv på enkelte områder, gir årets tall et tydelig signal om at vi fortsatt har en vei å gå før alle som kjører i Norge kan være trygge på at de får det de har krav på, mener Sande.

– Det bekymrer oss at så mange ikke vet om de får norsk minstelønn når de kjører innenlands. Det sier noe om informasjonsflyt, men også om hvordan arbeidsgiverne praktiserer regelverket. Vi må ha et system som er enklere å forstå og lettere å følge.

Som i tidligere målinger domineres trafikken av sjåfører fra Polen og Ukraina, fulgt av Latvia, Belarus (Hviterussland), Romania og Sverige. Kjøretøy og hengere er også i stor grad registrert i disse landene.

Blant sjåførene som har svart på undersøkelsen oppgir flest (74 prosent) at de arbeider 20-24 dager per måned. Dette er på linje med resultatet fra 2023.

Rundt 10 prosent av sjåførene oppgir at de jobber mellom 25 og 29 dager i måneden, og 7 prosent oppgir at de jobber 30 dager eller mer. Dette viser at det er mange sjåfører som jobber i overkant av et vanlig månedsverk.

Den totale arbeidsdagen ligger for de fleste mellom 10 og 12 timer, og med en kjøretid rundt 8 timer, men det er også en betydelig andel som rapporterer at de kjører 10 timer eller mer.

– Når utenlandske sjåfører presses på lønn og vilkår, presses hele bransjen. Derfor er dette ikke en sak om oss og dem. Det handler om å sikre et arbeidsliv som er bærekraftig for alle som jobber i transporten, sier Sande ●

Grenseundersøkelser

Yrkestrafikkforbundet har gjennomført grenseundersøkelser ved Svinesund siden 2014 for å kartlegge arbeids- og lønnsvilkår blant sjåfører som kjører gods til Norge. Den andre undersøkelsen ble gjennomført i 2017, og undersøkelsen har deretter blitt gjennomført annethvert år. Undersøkelsen danner grunnlaget for kravet om allmenngjøringen som første gang ble vedtatt i 2015.



KURSKALENDER

Kurs i januar og februar

26. til 27. januar

Organisasjonskurs

Målgruppe: Nye tillitsvalgte fra hele landet

Sted: Gardermoen

Påmelding: Via skjema på ytf.no

Påmeldingsfrist: Tirsdag 9. desember

På organisasjonskurset lærer du hvordan YTF er organisert. Du får kjennskap til vedtektene, hvordan man driver en avdeling og hvilke oppgaver som ligger på styret



Slik kan du få prosjektmidler

Regioner, landssammenslutninger eller avdelinger som ønsker ekstra tilskudd for å jobbe med verving, synliggjøring og/eller påvirkning kan søke om prosjektmidler.

Følgende kriterier gjelder for tildeling av prosjektmidler:

Midlene kan tildeles regioner, landssammenslutninger eller avdelinger som

- har ekstra aktiviteter knyttet til verving og synliggjøring
- arbeider mot politiske myndigheter, særlig om medlemmenes arbeidsvilkår og bransjens rammevilkår.

Søknader om prosjektmidler skal inneholde prosjektbeskrivelse med mål, budsjett og plan. Det er positivt om regionen eller avdelingen også bruker egne midler i prosjektet.

Søknad sendes til generalsekretær Linda Jæger på linda@ytf.no.

For å få utbetalt prosjektmidler må man sende inn rapport om gjennomføring av prosjektet og bruk av midlene.



Hva er tillitsvalgtes arbeidsoppgaver?

Tillitsvalgt er valgt som representant og talsperson for Yrkestrafikkforbundet og Yrkestrafikkforbundets medlemmer på arbeidsplassen.

Forventede arbeidsoppgaver er å:

- bidra til et godt og trygt arbeidsmiljø.
- følge med slik at lover og avtaler blir overholdt.
- ha rett til og skal drøfte og forhandle med arbeidsgiver om aktuelle saker.
- prøve og ordne opp i klager og innspill fra dine medlemmer, uten å nødvendigvis måtte involvere arbeidsgiver.
- ha rett til å delta i informasjonsmøter med arbeidsgiver og skal informere og drøfte saker med medlemmene i Yrkestrafikkforbundet.
- være representant for Yrkestrafikkforbundet på arbeidsplassen og skal videre bringe den informasjonen du får fra Yrkestrafikkforbundet til medlemmene.
- benytte seg av Yrkestrafikkforbundets tilbud om kurs- og faglig utvikling, og motivere andre tillitsvalgte til å delta.
- møte på aktuelle møter i Yrkestrafikkforbundet for å yte medbestemmelse på styringen av Yrkestrafikkforbundet.
- forberede, gjennomføre og motivere til deltakelse på medlemsmøter og andre medlemsaktiviteter.

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

Deltidsansatte kan ha krav på tillegg for overtid

EU-domstolen åpner for at deltidsansatte kan ha rett til overtidsbetaling for merarbeid. Dette kan få konsekvenser også i Norge.

Deltidsansatte i Norge får i dag vanlig timelønn for ekstraarbeid – overtidsbetaling utløses først når deltidsansatte passerer full stilling.

Den norske arbeidsmiljøloven slår fast at det ikke er lov å forskjellsbehandle deltidsansatte, men loven åpner også for noen unntak. Ifølge

loven kan forskjellsbehandling skje dersom «det er nødvendig for å oppnå et saklig formål og ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles».

Det er dette unntaket som nå utfordres etter at EU-domstolen i to dommer de siste årene har slått fast at det er diskriminerende at deltidsansatte ikke får overtids tillegg for arbeid utover sin stillingsbrøk, på lik linje med heltidsansatte.

I de to dommene var spørsmålet om ordninger som liknet den norske, var diskriminerende eller ikke. En deltidsansatt kabinmedarbeider og to sykepleiere måtte jobbe opp til full stilling før de hadde krav på henholdsvis bonus eller overtids tillegg.

Arbeidstakerne anførte at dette var ulovlig praksis og vant frem. Arbeidsgiversiden argumenterte med at det var mest rettferdig med samme innslagstidspunkt for overtid, og at formålet med regelen var å hindre for høy arbeidsbelastning, men vant ikke frem.



Josefine Wærstad
Advokat i YTF

SPØR ADVOKATENE

Har du spørsmål til våre advokater? Du kan sende dine spørsmål til advokatene@ytf.no, eller du kan ringe oss på 406 03 700.

I hver utgave av Yrkestrafikk kan du lese et utvalg av spørsmål som har kommet inn og svarene fra advokatene. Ved bruk i Yrkestrafikk blir spørsmålene anonymiserte.

Kjøre- og hviletid ved turkjøring

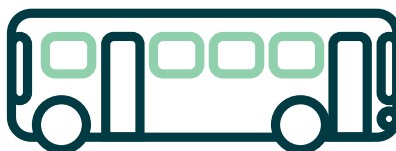
Jeg jobber som bussjåfør, og får av og til turoppdrag med turbuss. Det kan dreie seg om skolekjøring til svømmehall og lignende. Jeg har kjørt uten sjåførkort, og ble gjort oppmerksom på at dette kan være ulovlig. Er det riktig? Det er snakk om korte turer.

Svar: Det stemmer at du skal bruke sjåførkort ved turoppdrag. Kjøre- og hviletidsregelverket gjelder for all persontransport som skjer mot vederlag, uavhengig av om det er rutekjøring eller ikke. Unntak gjelder ved:

- ren dugnad uten noen form for betaling eller gjenytelse, eller ved
- faste ruter på under 5 mil

Merk at hvis du først kjører en tur underlagt kjøre- og hviletid innimellom, så er du pliktig å registrere rutebusskjøringen som «annet arbeid». Du som fører må registrere hva du har gjort de siste 56 dagene før ethvert turoppdrag. Dette kan registreres direkte i fartsskriveren, eller eventuelt manuelt på utskrift eller diagramskive. Hvis du er i tvil om hvordan du skal gjøre dette må du kontakte arbeidsgiver og/eller Statens vegvesen.

Manglende registrering av annet arbeid og/eller manglende bruk av sjåførkort kan medføre reaksjoner som forelegg eller bot, og tap av førerrett i mer alvorlige tilfeller og betinget eller ubetinget fengsel i ytterste konsekvens.



Praksis for egenmelding

Jeg ga muntlig beskjed om at jeg var syk, men leverte ikke skriftlig egenmeldingsskjema. Det står i personalhåndboken at man skal gjøre det, men jeg har ikke gjort det tidligere. Denne gangen sier arbeidsgiver plutselig at jeg ikke får betalt. Har jeg krav på sykepenger?

Svar: Arbeidsgiver kan kreve skriftlig egenmeldingsskjema når du er tilbake på jobb. Hvis du ikke leverer, kan retten til sykepenger falle bort. Spørsmålet er om det er nok at det står i personalhåndboken. Vår vurdering er at det ikke er nok at det står i personalhåndboken hvis praksis tidligere har avveket fra håndboken. Det du bør gjøre nå, er å levere egenmeldingsskjema, selv om du har fått beskjed om at du ikke vil få sykepenger. Vi kan med litt mer informasjon vurdere mulighetene for å vinne frem i din konkrete sak, og hjelpe til med å sende en eventuell klage til Nav.



VÅRE ADVOKATER



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokatfullmektig



SIRI DANNEVIG
Advokat

Sykepenge når arbeidstiden varierer

Jeg har varierende arbeidstider som lastebilsjåfør, med både dag-, natt- og helgevakter. Nå som jeg er sykmeldt, sier arbeidsgiver at sykepenge kun utbetales for dager jeg skulle jobbet, mens Nav betaler for mandag til fredag. Jeg mister også alle tilleggene mine for ubekvem arbeidstid. Er dette riktig?

Svar: Utgangspunktet for beregning av sykepengegrunnlaget er det samme, enten man befinner seg i arbeidsgiverperioden eller utenfor. Det vil si at beregningsmetoden for sykepengegrunnlaget ikke endrer seg, men det gjør hvilke dager det faktisk utbetales sykepenge for. Dagsatsen kan altså være ulik, men i sum vil det normalt gå opp i opp over tid.

I arbeidsgiverperioden, som omfatter de første 16 kalenderdagene av sykmeldingen, har arbeidsgiver ansvar for å betale sykepenge. I denne perioden utbetales sykepenge kun for de dagene arbeidstakeren faktisk skulle ha vært på jobb.

Utenfor arbeidsgiverperioden overtar Nav ansvaret for sykepengeutbetalingen. Da utbetales sykepenge for mandag – fredag (5 dager), uavhengig av hvor mange dager man faktisk skulle ha arbeidet.

Sykepengegrunnlaget beregnes ved å fastsette en dagsats. Denne dagsatsen bygger på en gjennomsnittsberegning av inntektene de

siste tre kalendermånedene før sykdommen inntraff. Inntekter som inngår i grunnlaget er lønnsinntekt og andre godtgjørelser som er et resultat av arbeidstakers arbeidsinnsats, som skifttillegg, tillegg for ubekvem arbeidstid og ulempetillegg for spesielle arbeidsforhold.

Overtidsbetaling regnes ikke med i sykepengegrunnlaget, med mindre det er avtalt fast overtid som en lovlig del av arbeidsavtalen.

Det vil si at alle tilleggene dine, med unntak av overtidbetaling, skal innregnes i sykepengegrunnlaget. Hvis ikke dette er gjort, kan du klage på vedtaket fra Nav, og vise til at satsen for sykepengene er feil. Send med dokumentasjon på inntektene dine de siste tre månedene. Du må også ta opp med arbeidsgiver at du har krav på tilleggene i arbeidsgiverperioden, slik at dette etterbetales.

Sykepengegrunnlaget beregnes ved å fastsette en dagsats. Denne dagsatsen bygger på en gjennomsnittsberegning av inntektene de siste tre kalendermånedene før sykdommen inntraff.

Få betalt for erfaringen din

En stadig hardere kamp om bussjåførene presser frem en rausere praksis for godkjenning av tidligere erfaring, forteller tillitsvalgte. Du kan løfte lønnen med over 10 000 kroner i året ved å få godkjent tidligere erfaring som tellende ansiennitet.

Tekst: Øyvind Henriksen

Det er lett å gå seg vill i reglene om ansiennitet, men det lønner seg å ha kontroll. Da sikrer du ikke bare det du har krav på – du øker også sjansen for å få mer.

En god start er å kjenne forskjellen på bedriftsansiennitet og lønnsansiennitet. Førstnevnte handler om hvor lenge du har jobbet i bedriften. Denne er viktig dersom bedriften du jobber i gjennomfører en nedbemanning. For bussjåfører er den også viktig når turnusen settes opp.

Den andre formen for ansiennitet, altså lønnsansiennitet, måler hvor lang relevant erfaring du har. Det er denne som avgjør hvor mye du får i grunnlønn. Denne skal også inkludere erfaringen du har som yrkessjåfør (klasse C og D) utenfor bedriften.

Dersom du ikke får registrert og godkjent tidligere erfaring, kan det koste deg tusenvis av kroner hvert år.

De fleste medlemmene i YTF jobber i bedrifter med tariffavtaler der lønnen blant annet styres av erfaringsnivået til den ansatte. Dette gjøres i form av lønnstillegg for antall år med relevant yrkeserfaring, også kjent som ansiennitet.

For bussjåfører vil en manglende registrering av relevant bransjeerfaring i verste tilfelle gi sjåføren over 21 000 kroner mindre i årslønn. For lastebilsjåfører kan en feilregistrering dra lønnen ned med rundt 8 000 kroner i året.

Ifølge Bussbransjeavtalen skal både erfaring fra lastebil og buss telle når lønnsansienniteten beregnes. Avtalen sier også at «andre saklige kriterier for godskriving av praksis kan avtales mellom bedriften og de tillitsvalgte». En ringerunde til tillitsvalgte rundt omkring i landet viser at selskapenes praksis for godkjenning av annen praksis varierer.



Noen selskaper kjører en hard linje der kun erfaring fra buss eller lastebil blir tatt med, mens andre åpner opp for det meste.

Tidligere hovedtillitsvalgt i VY Buss og YTF-veteran, Petter Louis Pettersen, forteller om en raus praksis i det som er Norges største busselskap.

– Du vet at det er en hard konkurranse om å få inn voksne folk. Da er de som ansetter villige til å strekke seg langt for å lande ansettelsen. Det viktigste er egentlig antall år du har vært yrkesaktiv.

– *Finnes det noen definerte regler i selskapet?*

– Nei, praksisen varierer fra avdeling til avdeling, og også fra leder til leder.

– *La oss si at jeg har jobbet i barnehage i 15 år og så bestemmer meg for å ta bussslappen. Tror du jeg vil få godkjent erfaringen fra barnehagen som tellende lønnsansiennitet?*

– Ja, det tror jeg absolutt. Da jeg startet i bransjen, tilbake i 1994, var dette strengt og jeg husker hvordan jeg selv ikke fikk godkjent alt jeg ønsket. Den gang var det mange folk som ville ha jobb, nå er det motsatt, sier Pettersen.



HAR BLITT RAUSERE:

Da Petter Louis Pettersen startet i bussbransjen i 1994 var ledelsen streng i sin vurdering av hvilken tidligere erfaring som skulle telle med i lønnsansienniteten. Slik er det ikke over alt lenger, forteller Pettersen.

Foto: Tormund Hansen Skinnarmo



SJEKK PRAKSISEN:

Kristine Martinsen anbefaler at du sjekker med tillitsvalgte hva som er gjeldende praksis i selskapet for godkjenning av ansiennitet. Foto: Nicklas K. Sørbel

HR-sjef i VY Buss, Elise Hjørnegård Hannestad, sier til Yrkestrafikk at selskapets praksis etter deres vurdering er i tråd med Bussbransjeavtalen.

– Det som er viktig for oss, er å ha en raus og rettferdig praksis, sier Hannestad.

For lastebilsjåfører er utgangspunktet for beregning av lønnsansiennitet den samme. Tariffavtalene sier at erfaring fra lastebil eller buss skal legges til grunn. I tillegg kan bedriften og de tillitsvalgte bli enige om at «andre saklige kriterier» også kan benyttes

for godkjenning av tidligere praksis.

Mens bussbransjeavtalen definerer en såkalt normallønn, altså hele lønnen til den ansatte, setter tariffavtalene i godsbransjen kun en minstelønn. Det finnes lastebilsjåfører som kun mottar minstelønn, men veldig mange sjåfører har også et personlig tillegg.

Bruken av personlige tillegg gir en fleksibilitet i lønnssettingen, og spørsmålet om ansiennitet blir da mindre viktig. Tillitsvalgte innen gods forteller til Yrkestrafikk at man ved ansettelse normalt først avtaler en timelønn og en eventuell bonus. Når lønnen er avtalt,

vil den ansattes ansiennitet avgjøre hvilken del av lønnen som er minstelønn og hvilken del som er personlig tillegg. Risikoen med å få registrert en for lav ansiennitet vil da være at det personlige tillegget fremstår som høyere enn det faktisk er.

Forhandler Kristine Martinsen i YTF forteller at sekretariatet jevnlig kontaktes av medlemmer med spørsmål om ansiennitet.

– Det som er viktig for deg, er at du sikrer at du får registrert ansiennitet i tråd med praksisen i selskapet du jobber i. Dersom du er i tvil om hva som er gjeldende praksis, kan du høre med din lokalt tillitsvalgte, sier Martinsen.

Hun minner om at det ikke bare er tidligere arbeidserfaring som kan gi lønnsansiennitet. Ifølge tariffavtalen skal militær førstegangstjeneste eller avtjent sivil tjeneste gi lønnsansiennitet. Det samme skal permisjon i forbindelse med graviditet, fødsel eller adopsjon.

Ifølge Martinsen er det arbeidstaker selv som er ansvarlig for å gjøre bedriften oppmerksom på hvilken relevant erfaring han eller hun har. Dersom man opplever at man er feil innplassert, altså står med for liten ansiennitet, bør du ta dette opp med arbeidsgiver.

– Dersom man ikke får svar eller noe fortsatt er uklart, bør du kontakte tillitsvalgte. Dersom dere ikke får løst saken og er uenige i bedriftens tolkning, så kan du kontakte oss sentralt i YTF. Da vil vi vurdere saken og eventuelt bistå videre, sier Martinsen. •

Lønnstabeller

Bussjåfører

Lønnsansiennitet	Månedslønn med fagbrev	Månedslønn uten fagbrev
0–3 år	kr 39 547	kr 37 265
3–6 år	kr 40 362	kr 38 080
6–9 år	kr 40 851	kr 38 569
9 år+	kr 41 340	kr 39 058

Kilde: Bussbransjeavtalene mellom YTF og NHO Transport og Vy Buss

Bussjåfører i Akershus

Lønnsansiennitet	Månedslønn med fagbrev	Månedslønn uten fagbrev
0–3 år	kr 40 192	kr 37 910
3–6 år	kr 41 007	kr 38 725
6–9 år	kr 41 496	kr 39 214
9 år+	kr 41 985	kr 39 703

Kilde: Bussbransjeavtalene mellom YTF og NHO Transport og Vy Buss

Bussjåfører i Oslo

Lønnsansiennitet	Månedslønn med fagbrev	Månedslønn uten fagbrev
0–3 år	kr 40 406	kr 38 124
3–6 år	kr 41 221	kr 38 939
6–9 år	kr 41 710	kr 39 428
9 år+	kr 42 199	kr 39 917

Kilde: Bussbransjeavtalene mellom YTF og NHO Transport og Vy Buss

Lastebilsjåfører

Lønnsansiennitet	Minstelønn per måned med fagbrev	Minstelønn per måned uten fagbrev
0–3 år	kr 39 346	kr 37 227
3–6 år	kr 39 772	kr 37 653
6 år+	kr 40 098	kr 37 979

Kilde: Godsbilavtalen mellom YTF og Norsk Lastebileier-forbund, og Transportoverenskomsten mellom YTF og NHO Logistikk og Transport.

Kvinnene i YTF samlet krefter med egen samling

For tredje år på rad har Yrkestrafikkforbundet arrangert en egen samling for kvinner i organisasjonen. – Denne samlingen viser hva YTF står for i praksis, sier forbundsleder Trude Sande.

Tekst: Adrian Pracon Foto: Øyvind Henriksen

I begynnelsen av november møtte 24 tillitsvalgte fra hele landet opp for YTFs kvinnesamling. I løpet av to dager fikk deltakerne faglig påfyll, erfaringsutveksling og diskusjoner om arbeidsliv, likestilling og påvirkning i YTF.

Bare én av ti YTF-medlemmer er kvinne, og målet med kvinnesamlingen er å styrke kvinners posisjon i transportbransjen.

– Sammen er vi mindre alene, og det er viktig at de kvinnelige tillitsvalgte har dette møtepunktet. Erfaringene som deles gir retningen for hvordan vi kan jobbe videre for å få flere kvinner med oss på laget, sier forbundsleder Trude Sande.

På samlingen delte deltakerne åpent erfaringer og utfordringer de møter som kvinner,

og som kvinnelige tillitsvalgte, i et mannsdominert arbeidsmiljø. Flere av historiene berørte sterkt. Initiativtaker til kvinnesamlingene, generalsekretær Linda Jæger, takket deltakerne for å ha delt åpent om egne erfaringer, og understreket at innspillene blir tatt med videre i arbeidet til YTF.

– Jeg tar på alvor det dere deler. Det er viktig at kvinnene i YTF skal føle seg trygge på jobb og i organisasjonen, og at dere vet at dere blir lyttet til, forsikret Jæger deltakerne.

Forbundsleder Sande er tydelig på at YTFs arbeid for likestilling handler om mer enn fine formuleringer. Det handler om å skape reell endring i arbeidslivet. I forbundets strategi er målet tydelig: flere kvinner skal inn i transportbransjen og inn i tillitsverv.

– Vi trenger flere kvinner, både i bransjen generelt, som YTF-medlemmer og som tillitsvalgte. Når flere får plass rundt bordet, får vi et sterkere fellesskap og bedre beslutninger blir tatt, sier forbundslederen.

Hun trekker frem YTFs kvinnesamling som et viktig tiltak i dette arbeidet.

– Denne samlingen viser hva YTF står for i praksis. Det handler om å bygge kompetanse, dele erfaringer og sørge for at alle stemmer blir hørt, sier Sande. ●



DELTE ERFARINGER: 24 tillitsvalgte kvinner deltok på samlingen. Ett av målene med samlingen er å la kvinnelige tillitsvalgte dele erfaringer fra hverdagen.

Tre kvinner om kvinnesamlingen

Rikke Skalleberg-Melbye

Terminalarbeider og tillitsvalgt i PostNord

– Jeg var med på kvinnesamlingen i Bergen i fjor. Det var fint, men denne var enda bedre. Foredragene var veldig gode, og det var lagt opp til at vi kunne komme med innspill. For min del har det vært utrolig lærerikt og veldig moro.

– *Hva tenker du at du kan ta med hjem til PostNord på Langhus etter denne samlingen?*

– Det tror jeg er det vi snakket om rundt tilrettelegging ved sykefravær. Vi står jo i en del av de utfordringene som ble belyst på samlingen, men dette er utfordringer vi allerede har jobbet mye med i bedriften. Vi er to damer av totalt 156 ansatte på terminalen, og jeg er den eneste damen på mitt skift.



Rikke Skalleberg-Melbye

Nina Boardman

Funksjonær og tillitsvalgt i Ruter

– Det har vært intenst, men med veldig fine foredrag. Og det var veldig interessant, rørende, men også skremmende å høre noen av de historiene som spesielt sjåførene fortalte. I jobben min på kundeservice har vi en del saker som gjelder sjåfører, for eksempel om forsinkelser, så det har vært utrolig nyttig å få høre hvordan det er fra deres side. Og jeg fikk samtidig fortalt hvordan vi håndterer sakene.

– *Tror du det er noe du kan ta med deg hjem og bruke i hverdagen?*

– Absolutt. Her har jeg lært ting jeg kan ta med meg og bruke i hverdagen både på jobb og privat. Jeg holder også en del foredrag om hvordan det var å leve med en som har Alzheimer. Og her har jeg lært en del om foredragsteknikker og taleteknikker som jeg kan ta med videre, både til det og til møter og lignende på jobb.



Nina Boardman

Kamilla Strømmen

Bussjåfør og tillitsvalgt i Firda Bilag

– Jeg synes dette var veldig interessant og lærerikt. Jeg sitter igjen med veldig mange inntrykk, og jeg har truffet mange nye, gode kolleger.

– *Tenker du at YTF trenger en samling som dette?*

– Absolutt. Jeg tror vi står sterkere sammen når vi møtes som dette. Her får vi hverandres historier.

– *Hva tenker du at du vil dele med kollegene dine når du kommer hjem fra denne samlingen?*

– Det er litt forskjellig, men jeg synes blant annet at det vi lærte om hersketeknikker var interessant. Jeg har også hørt mange interessante historier om hva de andre som er her, har opplevd på jobben. Noe av det er veldig sterkt å høre om.



Kamilla Strømmen



ÅRSMØTET: 25 delegater var samlet til årsmøtet i YTF Logistikk.

Vellykket årsmøte for YTF Logistikk

YTF Logistikk samlet 25 delegater fra transport og lager til faglig påfyll og årsmøte på Gardermoen i midten av november.

Over to dager fikk deltakerne innlegg fra blant annet Arbeidstilsynet, Norges Lastebileier-Forbund og YTFs egen generalsekretær, med temaer som arbeidsmiljø, arbeidstid og HMS.

Fredagen bestod av en rekke faglige sesjoner, mens lørdagen startet med orientering

fra verve- og organisasjonsrådgiver Tor Arne Korsmoe om godsbilprosjektet i YTF. Deretter fikk delegatene høre om hvordan Kurt Petersen har gått frem for å få opp aktiviteten og antall medlemmer i avdeling 604.

Gjenvalg og påfyll

Harald Hallem (til høyre på bildet nedenfor) er gjenvalgt som styreleder for YTF Logistikk.

Årsmøtet valgte i tillegg fire nye medlemmer til styret. Disse er: Kurt Petersen, Ørjan M. Hetland, Frode Saxsæter og Tom Dybendal. Disse overtar plassen til medlemmer som går ut av styret.

Rune Petersen (nestleder), Kenneth Langdalen (sekretær) og Tor Inge Tvergrov fortsetter i styret.



GOD STEMNING:

Tidligere leder for YTF Logistikk Jan Arne Laberget i hyggelig prat med dagens leder, Harald Hallem.



LAGERGUTTA PÅ Plass: En alltid engasjert Erling Kragerud, leder for YTFs avdeling i Alliance Healthcare, var med på møtet, her sammen med kollega Jens Åkerblad.

Til kamp mot unntakene fra hviletiden

YTF bør jobbe for å tette hullene i hviletidsbestemmelsen. Det er meldingen fra årsmøtet til YTF Logistikk.

YTF Logistikk stemte enstemmig for å oversende forbundsstyret et forslag om at YTF skal jobbe for at unntaket fra hviletidsbestemmelsene skal avvikles for transport av mellk.

Forslagsfremmer, Ståle Stordal fra Innlandet Logistikk som selv er en erfaren melkebilsjåfør, fortalte om sjåførere som kan få lange dager fordi det nærmeste

meieriet ikke har kapasitet til å ta imot melken.

I debatten rundt forslaget løftet et medlem utfordringen som kan oppstå dersom lastebiler som frakter asfalt også skal miste unntaket. YTF-veteran Jan Arne Laberget tok ordet og argumenterte for at YTF prinsipielt bør vær mot alle unntak fra hviletidsbestemmelsene.●



YS Livsforsikring – sikrer dem du er glad i

Livsforsikring

En livsforsikring er ikke noe man kjøper for seg selv, men for dem man er glad i. Den bidrar til at familien din får det enklere økonomisk hvis du dør av sykdom, eller i en ulykke. YS Livsforsikring kan gi en skattefri engangsutbetaling på inntil 4 millioner kroner ved dødsfall - uansett årsak.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet, får du YS Livsforsikring til en veldig god pris.

Samboeren, eller ektefellen din, kan kjøpe forsikringen til samme gode pris. Forsikringen varer til du er 75 år.

Sjekk pris og kjøp på gjensidige.no/ys