

Det finns gott om bussförare – men var finns dom?

Blev kontaktad angående bussförarutbildning som är under all kritik. Alla privata bussföretag med ansvar för sin personal har upplevt eländet. För att rekrytera turistbussförare finns inte någon som helst utbildning eller fortbildning. TYAs fortbildning lyckades man för flera år sedan förhandla bort. Vart går pengarna som inbetalas på arbetsgivaravgiften till just fortbildning av bussförare.?

Till tidningen..

... denna insändare/artikel har sänts till lokaltidningar på de orter där utbildningen finns. Den kommer att skickas till fackföreningar, busstidningarna, BR (bussbranschens riksförbund) samt arbetsmiljöverket, transportstyrelsen m fl.

Den som tvivlar på vem jag är, kan gå in på www.busstidningen.se, sök bussförarbristen och se alla kommentarer på min artikel. Jag jobbar ensam med denna fråga så jag hoppas att så många som möjligt hjälper till att få ut denna info. Detta är min enda möjlighet.

Jag har begränsade möjligheter att gå in och skära i text, förkorta osv. Detta får ni gärna göra själva. Men det är viktigt att det mesta kommer fram.

Undertecknad har under en tid försökt ta reda på fakta kring den påstådda bussförarbristen. Resultatet har uteblivit, och bussbranschens företrädare har inte kunnat redovisa någon statistik ang detta. Det handlar istället om att se till att det finns ett rejält överskott på förare då vi fyller en viktig samhällsfunktion. På detta sätt kan man fortsätta behandla förarkåren som förbrukningsmaterial, lönenivåer, anställningsformer och omloppstider för delade pass förblir oförändrade.

På sidan www.bussforare.nu försöker man locka ungdomar att satsa på den nya gymnasieutbildningen. Bl a genom att låta ett antal turistbussförare rek yrket... vilket knappast är det första man kan räkna med att få göra med nytt busskort. Man garanterar också jobb efter utbildningen, men kan inte redovisa vilka företag som "lovat" anställning.

Undertecknad har mer än 30 år i yrket varav 17 år som egen företagare, och jag vill att de ungdomar som ev funderar på yrket skall ges möjlighet att få reda på verkligheten innan de tar ett beslut. Detta ses naturligtvis inte med blida ögon av branschens företrädare. Inte heller skolorna som har utbildningen lär ha intresse av detta då de vill ha så många elever som möjligt.

Till att börja med så kan konstateras att den påstådda bristen på förare inte finns.

Det som väntar är behovsanställningar, timanställningar, och semester vikariat.

Det finns redan idag flera tusen timanställda som inte får tillräckligt med arbete för att klara sin försörjning.

För de allra flesta (såvida man inte själv har kontakter ang. jobb) väntar timanställning hos ngn av de stora entreprenörerna och då handlar det i regel om linjetrafik med delade pass.

I platsannonserna brukar detta benämnas som omväxlande arbetstider. Detta innebär i själva verket pass på upp till 13 ½ timme med uppehåll mitt på dagen. I regel börjar man mellan kl 0330 och 0600 och slutar mellan 1700 och 1900. Då finns följande att fundera över. Hur långt man har till jobbet.. har man förmåga och möjlighet att sova mitt på dagen, och finns det barn att ta hänsyn till. Detta särskilt för den som är ensamstående. Barnomsorg kl 3.4 på morgonen och efter 18 är knepigt Unga människor skaffar barn.. och bildar familj.

Dessa detaljer kan vara värda att fundera över, då det kan vara svårt att få ihop det när man väl sitter där. För den som har barn i grundskola så innebär det att man lämnar sina barn när de sover... är hemma när de är i skolan, och kommer hem i bästa fall innan de har lagt sig. Ensam med barn ? Då kan det bli svårt.

Boende är praktiskt att ha på gångavstånd.. då allmänna kommunikationer inte finns på de tider man börjar/slutar. Bil blir alltså ett måste för den som inte bor i närheten. Det kan bli ganska dyrt om man har delade pass !

Även om man är låst i 13 ½ timme, så har man betalt för sina 8-9 timmar. Tiden från arbetets slut till start är 9-11 tim jämfört med ett normalyrke ca 15 timmar. Drar man bort tid för sömn så blir det alltså inte mkt tid över.

Serviceyrke !? Kan man kanske tro, men sanningen är, att en del av de människor som åker buss skulle inte känna igen god service om man så skrev det i pannen på dem.., och det finns inte så stora möjligheter till personligt engagemang och egna initiativ. Idag eftersträvar man förare som är korrekta, och det händer att man kör ett pass utan att tala med en människa. Att vara serviceminded är istället att kunna ta emot en del, utan att

ta åt sig. Även om man själv är öppen och vänlig, så kan man inte räkna med så mkt respons och respekt från resenärerna. Man skulle kunna säga, att kunde man datorisera oss så skulle man.

Löner och utvecklingsmöjligheter..

Efter 8 år i yrket 23500:- före skatt. dvs ca 18-19000 netto. Då skall hänsyn tagas till den tid arbetsgivaren lägger beslag på.

De chefer som finns på olika nivåer i yrket kommer iredel från andra branscher, en del har inte varsig branschvana eller busskort. Vill man klättra så är det bättre att satsa på något annat.

Kör och vilotider..

Regelverket kring yrket är stort, och det som i platsannonserna framställs som frihet.. är i själva verket omgärdat

av så mycket regler och bestämmelser..att det är svårt att köra ett helt pass utan att bryta mot något. För den förare

som behöver köra extra utöver heltid för ekonomins skull så är möjligheterna mkt begränsade då arbetstidsbestämmelserna

är hårda. Den som har ett annat jobb heltid och kör buss extra kan däremot köra hur mkt som helst. Anställningstrygghet..

Upphandlingar vart 5-7 år innebär att man riskerar arbetslöshet. Man blir inte med automatik överflyttad till den nya

entreprenören, utan får söka om, med nya teoriprov, körprov och hälsotester. Arbetskamrater skiljs åt olika håll.

Länshuvudmännen/Uppdragsgivaren..

ställer idag mycket höga krav på entreprenörerna, och en del av dem har vitesystem. Dvs man har vitesbelagt den mänskliga faktorn. M a o, , ett missat hållplatsutrop, felskyttat fordon, för sen inloggning, försovning kan medföra ett vite, och det är inga småbelopp det handlar om. Detta får arbetsgivaren betala.

Bussar är mycket dyra investeringar, 3-5 miljoner beroende på märke och typ, och minsta repa, kostar mycket stora pengar att laga.

Entreprenörerna har små ekonomiska marginaler, och förarkåren utnyttjas till gränsen för vad som är tillåtet. Detta kan innebära körning i över 4 timmar utan möjlighet att resa sig eller gå på toaletten. Att kissa i busken utomhus även vintertid

förekommer. För den som har önskemål om regelbundna mat, sov, och toalettvanor så kan det vara svårt.

Hos en del entreprenörer förekommer också en del städning, fälla upp stolar, putsa fönster, plocka snusloskor och tuggummi...Det kan vara tungt, kallt och smutsigt.

Arbetstiderna medför också att man jobbar när andra är lediga, dvs busstrafiken tar inte ledigt !

Helger och aftnar !För den som är timanställd så är det främst då och under semestertider som det finns jobb !

Det finns också andra typer av bussförarjobb, en del arbetsgivare har också i viss mån valbara tjänster för den som behöver. Man kan köra skolbuss, expressbuss, tätort, stadsdelsbuss, eller rentav turist och beställningstrafik. På turistbussförare ställs dock en del andra krav på erfarenhet mm.

Yrket är således ingenting för den som har anlag för stress, behov av fasta rutiner etc. Vill man kunna ägna sig åt familj och ev barn och själv kunna ägna sig åt ngt intresse så kan det bli knepigt. Ensamstående med barn kan få svårt ekonomiskt, om man önskar sig en buffert, sparande, råd med semester, eller pensionssparande. Jobba extra utöver heltid går alltså inte. För den som är ensam, och är nöjd med att arbeta och sova så kan det vara perfekt !

Jag hoppas att denna information kan vara till lite nytta för dem som funderar på yrket. Min avsikt har inte varit att avskräcka, utan om att visa på den sanning som bussbranschens företrädare vill försköna och sopa under mattan. Marknadsföringeeet innebär
För den som ändå vill prova på så önskar jag lycka till !

Rattoperatris.

Louise Pagden

mob nr 070 5303191

Toni kommentar:

Är då någon förvånad över att BR inte tala om för sina medlemmar att man på EU kommissionen försöker få igenom nya arbetstids regler med max 9 timmars arbetsdag inkl. raster.

Det är branschen själv som är orsaken att dessa fackliga krav förs fram, men varför denna totala tystnad från förbundet som borde ha till uppgift att stoppa en dylik lagstiftning som då förutsätter att storbolagen ändra sin syn vad en förare är och ge honom mänskliga förutsättningar. Föreningen Sverige Bussresearrangörer tillsammans med sina vän förbund ute i Europa kräver en annan regel för turistbussarna, annars är det inte längre möjligt att arrangera rundresor.

Varför denna tystnad BR, ni gör ju anspråk på att också ha bussresearrangörer som medlemmar? Eller är det som alltid ni går i storbolagens ledband?