

# YRKESTRAFIKK®

04 2018 TIDSSKRIFT FOR ANSATTE  
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Den virkelige  
unionen

ARNE  
**DANIELSEN**  
Redaktør  
arne@ytf.no



## Viken = kålrabi

Stortinget har vedtatt at i 2020 skal Akershus, Buskerud og Østfold gå sammen til Viken fylkeskommune. Den nye fylkeskommunen vil strekke seg fra Svinesund til Hardangervidda og vil bli Norges største med rundt 1,2 millioner innbyggere. *Her dukker også den første innvendingen opp: Hva slags gevinster kan man ta ut av en slik geografisk kjempe?*

Hvilke oppgaver den nye geografiske kjempeenheten skal ivareta er ikke klart. Regjeringen ba et ekspertutvalg om å foreslå nye oppgaver, og en rapport ble lagt fram i vinter. I løpet av året skal så regjeringen legge fram en stortingsmelding med forslag til nye oppgaver. *Innvending 2: Det virker bakvendt å etablere en organisasjon når ikke oppgavene er fastlagt.*

Nå er det et relativt uomstridt faktum at det overskyggende fylkes-

«Alt tyder på at «reformen» bare blir kålrabi. Det beste man kan håpe på er at politikerne tar til vettet og skroter hele konstruksjonen.»

grensesprengende i Oslo-området er samferdsel inn og ut av hovedstaden. *Da kommer innvending 3: Oslo er ikke med i den nye regionen.*

### Grensesprengende

Alt tyder på at «reformen» bare blir kålrabi. Det beste man kan håpe på er at politikerne tar til vettet og skroter hele konstruksjonen. I stedet foreslår vi at politikerne innsnevrer diskusjonen til hvordan organisere samferdselen best mulig på tvers av kommunale og fylkeskommunale grenser.

I ti år har Ruter vært en organisasjon som ivaretar kollektivtrafikk i både Oslo og Akershus. (Hvilken skjebne Ruter vil få med Viken på plass, er en ikke påbegynt diskusjon, og byr på åpenbare utfordringer. Samtidig er antakelig dette den viktigste diskusjonen å finne ut av i så måte.)

For YTF som sjåførorganisasjon er organiseringen av samferdselen viktig. Vi har tatt opp en rekke problemstillinger i hovedstadsregionen, et slående eksempel er at ansvaret er så pulverisert at man ikke engang kan sikre regionens bussførere anstendige toalettforhold.

### Trafikkråd

Vi har påvist at den politiske styringen er svekket, mens ulik byråkratisering har skutt fart. En spesiell utfordring er at Oslo og Akershus har ulike styringssystemer, henholdsvis parlamentarisme og formannskapsmodell.

Derfor har vi lansert en gammel idé om at det etableres en politisk regional samferdselsorganisering – «trafikkråd» med vide fullmakter, og at Ruter oppgraderes som et reelt samordningsorgan underlagt dette trafikkrådet. At dette trafikkrådet samarbeider nært med fagbevegelsen, ser vi som en forutsetning for gode løsninger.

(For spesielt interesserte anbefaler vi særlig artiklene «Den problematiske Oslo-regionen» i Yrkestrafikk #6 2016 og «Oslo-regionen behøver «gammeldags oppdragelse» i #2 2017.)

Arne



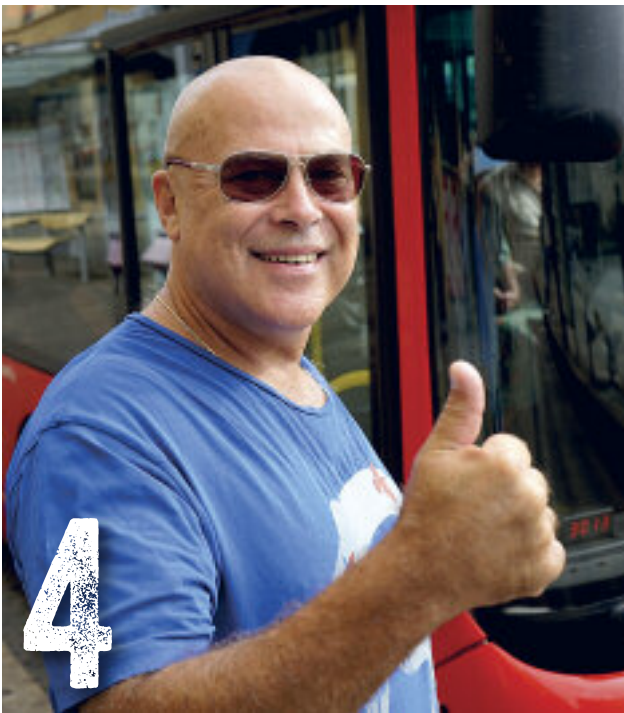
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



4



8



12



18

Fikk førerretten tilbake .....	4
Vervekampanje .....	6
Grønn framtid .....	8
Framkommelighet .....	12
Smått & stort .....	14
Veiregler i limbo .....	16
Den egentlige unionen .....	18
Drøftelsesmøte .....	24
Funksjonærsamling .....	26
Portrett: Enig og tro .....	28
Kultur: Kunsten som ble vekk .....	32

Forsidefoto: ARNE DANIELSEN



#### 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:

Garder Grafisk  
 906 19 099  
 trine@maccompaniet.no

#### Annonsealg:

Tormund Hansen Skinnarmo  
 977 11 550  
 tormund@ytf.no

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:

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



# FIKK FØRER- RETTEN TILBAKE

«Ikke gi deg! Stå på og bruk YTFs advokater for alt de er verdt», sier bussjåfør Egil Wettre-Johnsen som fikk førerretten inndratt på grunn av alkoholbruk i fritiden. Etter klage og ni måneders saksbehandling, fikk han i sommer førerretten tilbake.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**J**ubelen sto i taket hjemme hos bussfører Egil Wettre-Johnsen i midten av juli da brevet fra Politidirektoratet fortalte at klagen var tatt til følge og vedtaket om tilbakekallelse av førerretten opphevet.

– Jeg regnet ikke med å få medhold fra Politidirektoratet. Derfor var jeg skeptisk da jeg åpnet brevet, men da jeg ble bevisst innholdet så danset jeg rundt i stua. En lykkelig dag!

## Kjøreforbud

I en reportasje i Yrkestrafikk #6 2017 fortalte vi historien om bussføreren som hadde passet jobben sin upåklagelig i tretten år, men likevel mistet lappen som følge av alkoholbruk i ferien.

En feriedag i juli i fjor var 61-åringen på guttetur på fergen mellom Strømstad og Sandefjord, da han fikk et illebefinnende og ble kjørt til vurdering på sykehuset i Tønsberg. For å gjøre en lang historie kort, førte dette til at en ung turnuslege

ved ortopediavdelingen påla bussføreren kjøreforbud, til tross for det prikkfrie rullebladet på jobb.

«Skal det ikke være lov å drikke alkohol i ferien?» var Yrkestrafikk prinsipielle spørsmål. Bussføreren var Egil Wettre-Johnsen, som etter at saken nå er vunnet velger å stå fram med fullt navn.

Med bakgrunn i vegtrafikkloven gikk saken først til Fylkesmannen og siden videre til Oslo politidistrikt, som 10. oktober i fjor vedtok å tilbakekalle Wettre-Johnsens førerrett. Denne saksbehandlingen medførte at Wettre-Johnsen først ble 100 prosent sykemeldt i halvannen måned og siden ble permittert uten lønn fram til han tok ut alderspensjon fra 1. april 2018 for ikke å miste retten til privat AFP. Saken ble en stor belastning, ikke minst redselen for å miste AFP.

## Vedtaket opphevet

Med hjelp fra advokatfullmektig Marius Træland i YTF, klaget

Wettre-Johnsen på vedtaket, og den 28. juni i år fikk han medhold i klagen fra Helsedirektoratet, som i en uttalelse slår fast at: «Saken er ikke tilstrekkelig opplyst til å kunne fastslå at Wettre-Johnsen ikke oppfylte førerkortforskriftens helsekrav på vedtakstidspunktet. Opplysningene i saken gir ikke grunnlag for å si at situasjonen var endret på tidspunktet for behandling av klagen.»

På bakgrunn av Helsedirektoratets uttalelse fant Politidirektoratet at politidistriktet ikke hadde grunnlag for å tilbakekalle klagers førerrett. Klagen til Wettre-Johnsen ble dermed tatt til følge og vedtaket opphevet. Dette ble meddelt i brev av 10. juli 2018, nøyaktig ni måneder etter at førerretten var inndratt.

## Kom deg ut

– Etter at jeg hadde ligget noen timer på sykehuset etter kollapsen, var jeg egentlig på vei ut, men ble stoppet av en sykepleier som spurte om jeg ikke ville snakke med en lege først? Jeg lot



Jeg føler at Staten i denne saken har ødelagt deler av arbeidslivet mitt som nyttig samfunnsborger, sier bussfører Egil Wettre-Johnsen.

meg overtale, og etter en time kom en ung turnuslege fra ortopediavdelingen. Jeg var fortsatt ganske ør etter alkohol og noe som antakelig var en form for solstikk, og derfor temmelig sleivkjefet, nok til at han overtolket det jeg sa og rapporterte meg. Jeg kjenner nok til reglene for troverdighet ved avhør til at en forutsetning er at avhørte skal være klar og oppegående. Derfor er mitt råd til andre som måtte havne i samme situasjon: Kom deg ut av sykehuset så fort som svint! Ellers kan du miste jobben på grunn av rene tilfeldigheter, understreker Egil

Wettre-Johnsen overfor Yrkestrafikk.

Han reagerer også på at ingen underveis i saksgangen brydde seg om hans versjon eller foretok noen kontroll av ortopedilegens påstander og konklusjoner.

### Ikke gi deg

– De sjekka ikke en dritt, kontaktet ikke engang fastlegen min. Først da saken omsider havnet hos Helsedirektoratet ble det innsett at vedtaket ikke var holdbart. Derfor er mitt andre råd: Ikke gi deg! Stå på sjøl, og bruk YTFs advokater for alt de er verdt!

Advokatfullmektig Marius Træland hos YTF har bistått Egil i saksgangen. Han vil ikke uttale seg konkret om saken, men er generelt kritisk til lang saksbehandling i slike saker.

– Når ankeinstansen kommer til at saken ikke var tilstrekkelig opplyst for å vurdere helsekravene til sjåføren, vil dette kunne ramme sjåfører helt unødig. Dette vil kunne ha svært store konsekvenser for sjåførene som urettmessig blir fratatt førerkortet i lang tid, presiserer Træland.

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

«Kom deg ut av sykehuset så fort som svint!»



**YRKESTRAFIKKFORBUNDET**  
www.ytf.no

## VÆR MED I TREKNINGEN AV TO GAVEKORT PÅ 3000 KR

Har du en kollega som er uorganisert, eller en venn i bransjen som vurderer å melde seg inn i YTF? Hvem rundt deg burde vært med hos oss?

Alle som verver\* nye medlemmer til YTF mellom 20. august og 20. oktober er med i trekningen av to gavekort på 3000 kr.

Jo flere du verver, jo større muligheter er det for å vinne. Ett medlem tilsvarer ett lodd i trekningen.



For å være med i trekningen må du oppgi navnet ditt på feltet «Ververs navn» på innmeldingssiden på [www.ytf.no](http://www.ytf.no).

Alle som verver medlemmer får uansett den ordinære vervepremien som sendes ut hvert halvår, gavekort fra PayGoo.

### Dette får du når du verver

1 medlem:	100 kr	6 medlemmer:	800 kr
2 medlemmer:	200 kr	7 medlemmer:	900 kr
3 medlemmer:	500 kr	8 medlemmer:	1000 kr
4 medlemmer:	600 kr	9 medlemmer:	1100 kr
5 medlemmer:	700 kr	10 medlemmer:	2000 kr



Innmelding på **WWW.YTF.NO**



**YRKESTRAFIKKFORBUNDET**  
www.ytf.no

# HVORFOR SKAL MAN BLI MEDLEM I YRKESTRAFIKKFORBUNDET?

## En arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av

- I Yrkestrafikkforbundet er du med i en medlemsstyrt organisasjon med over 11.500 yrkessjåfører, logistikkansatte og funksjonærer.
- Som medlem sikrer du arbeidsforholdet ditt, og vi jobber hele tiden med å bedre lønns- og arbeidsvilkårene for våre medlemmer.
- Du får gratis advokathjelp i arbeidsrelaterte saker, og ved førerkortbeslag.
- Du har en lokal tillitsvalgt som hjelper deg om du har spørsmål knyttet til jobben din.
- Vi har en avtale med Gjensidige som gir gode priser og rabatter på forsikringer.
- Som medlem i YTF får du god økonomisk støtte til bl.a. brillekjøp og fysikalsk behandling.
- Du kan få støtte til fagbrev.
- Vi har rabattavtaler på hotell, cruise, bilutleie og strøm.
- Kontakt YTF på tlf. 40 60 37 00 om det er noe mer du lurer på om oss.

**BLI MEDLEM I DAG - VI ER HER FOR DEG**



Innmelding på **WWW.YTF.NO**

# GLIMT AV GRØNN FRAMTID

«De neste ti årene vil det skje mer enn det gjorde i de tretti foregående», spår Volvo Bussars administrerende direktør Håkan Agnevall. For å få et frampek på hva som kan komme, var det nødvendig med en tur til Gøteborg.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**B**yen hadde i juni besøk av Volvo Ocean Race, en årelang tradisjonell seilskuteregatta rundt hele jorda, der anløpet i den svenske havnebyen ga en god anledning til å presentere ulike former for nytenkning.

På Sødra Frihamnspiren var det satt opp en egen seilaslandsby, der man kunne ta de konkurrerende båtene i nærmere øyesyn. Der var også flust av aktiviteter og paviljonger. Hovedinngangen var formet som et riss av en bærekraftig framtidsby med mye grønt, og ikke minst en egen holdeplass for en elektrisk leddbuss.

## Unikt partnerskap

Inngangspartiet fungerte som en forsmak på hva som kan komme gjennom ElectriCity, som er et unikt partnerskap mellom industriaktører, kollektivselskap, offentlig forvaltning og vitenskapelige institusjoner i region Götland.

Gjennom å opprette en slik arena for å teste nye produkter og tjenester, har regionen som mål å inspirere og motivere for å plassere seg i første

rekke med hensyn på bærekraftige løsninger og mobilitet.

## Tre års erfaring

Første utgave av ElectriCity startet for tre år siden. En del av prosjektet siden 2015 har vært utprøving av sju elektro- hybrider og fire elektriske busser på linje 55 i Gøteborg. Mer enn 100 000 passasjerer har benyttet tilbudet hver eneste måned, og både passasjerer og sjåfører er svært fornøyd.

Blant nyvinningene er en innendørs holdeplass i Teknikgatan. Holdeplassen er utstyrt med kaffeservering og muligheter for bibliotek og pakkeutlevering på bestilling.

Nå går ElectriCity-prosjektet inn i en ny treårsperiode, og Volvo Ocean Race blir brukt som anledning til å gi en appetittvekker på hva som vil komme til å skje. Yrkestrafikk deltok blant annet i en gruppe europeiske bussjournalister som fikk være med på tur med Volvos splitter nye helelektriske leddbuss.

## Elektrisk leddbuss

To slike busser skal nå trafikkere linje 16 som en ny elektrisk demon-

strasjonsrute, der Volvo vil stå for busser, depot og verksteder, mens Västtrafik har ansvaret for trafikkavvikling og bussholdeplassene. Operatør vil være Transdev og Gøteborg Energi leverer strømmen. Traseen er 11 km lang med 17 holdeplasser, og bussene vil ikke bli ladet underveis, men på endeholdeplassene Eriksbergstorget og Sahlgrenska sykehus. Ulike lade-strategier vil bli testet og evaluert underveis.

Leddbussene er 18,7 meter lange med en passasjerkapasitet på 135, derav kun 38 seter. Mye er gjort for å sikre passasjerflyten, blant annet skal et eget digitalt rushtidssignal for passasjerene utprøves ved dørene.

En interaktiv touchskjerm vil stå til passasjerenes disposisjon inne i bussen, dessuten skal et nytt nettverk samle opp og erstatte den hærskaren av ulike nettverk som bussføreren til nå har måttet forholde seg til.

## Flere forsøk

Et annet spennende forsøk er to nye leskur langs traseen, med planter på taket, solceller, fri Wifi og USB-lading. ►





Inngangen til Volvo Ocean Race i Gøteborg illuderte framtidens grønne by. Løsningene er ikke utopier lenger, i Singapore dyrker de for eksempel vertikale hager oppover sidene på skyskrapere.

«ElectriCity er et unikt partnerskap mellom industriaktører, kollektivselskap, offentlig forvaltning og vitenskapelige institusjoner i region Gøtland.»



Volvos nye 18,7 meter lange helelektriske leddbuss, med lading på taket.



Helelektrisk lastebil, skal testes ut i varetransport i samarbeid med COOP og Schenker.



Helelektrisk komprimatorbil, settes i trafikk i Gøteborg i november.



Førerløs – såkalt autonom – 12-meters elektrisk Volvo-buss.

benker med rompevarme for kalde vinterdager og nye informasjonsskjermer. Det ene leskuret, på Lindholmen, vil være ekstra langt og tilpasset en framtidig superbussløsning.

Men ElectriCity handler om flere typer kjøretøy enn buss. I november vil en helelektrisk søppelbil bli testet over en periode på flere måneder i Göteborg. Det samme vil skje med en lastebil. Begge disse kjøretøyene var utstilt i landsbyen til Volvo Ocean Race.

### Førerløs tolvmeter

Yrkestrafikk var også med på demonstrasjonen av en førerløs elektrisk buss, og da snakker vi om en real tolvmeter, ikke ett av disse nøtteskallene som så langt har vært presentert i mediene.

Volvo Bussars administrerende direktør Håkan Agnevall understreket innledningsvis at det vil ta lang tid før slike busser vil bli satt i ordinær trafikk, og at innføringen vil skje skrittvis. I første omgang er det snakk om selvkjøring i depoter og hjelp til føreren for til eksempelvis å komme riktig inn til holdeplassene, noe som vil øke påliteligheten og redusere skader.

Bussen var en prototype utrustet med masse leamikk, og for å være heelt trygge var en sjåfør med for sikkerhets skyld, han satt riktignok

ikke med hendene på rattet. Det var også opprettet en solid barriere mot tilskuerne. Kanskje vil deltakerne om et par år humre litt over seansen,

men samtidig føle å ha vært med på noe historisk. Vi får se.

 redaksjonen@ytf.no

## «Beste bussen noensinne»

«Passasjerene sier at førerne er de beste, og førerne mener det samme om passasjerene.» Dette kom fram på en undersøkelse på de elektriske bussene som har gått på prøve i Göteborg.

Chalmers tekniske universitet er en av partnerne i ElectriCity. Pontus Wallgren la fram resultatene av intervjuer som Chalmers har gjort med et tusentall passasjerer på de elektriske bussene på linje 55. Ved to anledninger har også henholdsvis 10 og 12 bussførere blitt intervjuet.

Bussførerne la vekt på et bedre arbeidsmiljø, der de er mer årvåkne og mindre trøtte. De er også sikret 10 minutters reguleringstid på hver endestasjon.

Passasjerene la vekt på store dører, lav innstigning, klappseter, store åpne områder og behagelig kjøring som gjør det mulig å bevege seg mens bussen er i bevegelse.

Til sammen var 99 prosent av de spurte fornøyde eller veldig fornøyde med bussene, noe som altså igjen fører til mindre stress og at førere og passasjerer får et mer avslappet forhold til hverandre.



**Pontus Wallgren fra Chalmers presenterte resultatene av intervjuer med passasjerer og bussførere.**

# FRAMKOMMELIGHET, FRAMKOMMELIGHET, FRAMKOMMELIGHET

Hvis Oslos milliardinvestering i nye trikker skal ha noen mening, må traseene ryddes for biler, slik at sporvognene kommer fram.

Historien viser imidlertid at det slett ikke er gitt at alle vil akseptere et slikt premiss og at kampen om gatene vil skjerpes.

TEKST: CAF FOTO: ARNE DANIELSEN

**M**andag 11. juni ble det avgjort at den spanske fabrikanten CAF skal levere 87 nye sporvogner til Oslo. Trikkene vil være lavgulv leddvogner av typen Urbos 3, drøyt 34 meter lange og med en kapasitet på 220 passasjerer.

## 15 års prosess

Utskiftninger av sporvogner er en langtekkelig affære. En ny strategi



Budapest har investert i 47 trikker av samme type som Oslo.

for trikk i Oslo ble nedfelt i Ruters strategi K2010 som forelå høsten 2009. I 2013 satte så Oslo kommune i gang det såkalte «Trikkeprogrammet», og bystyret vedtok to år senere at nye trikker skulle kjøpes inn. De nye trikkene er planlagt levert for testing i Oslo fra og med 2020, med mål om at hele vognparken skal være på plass i 2024.

Spørsmålet er om en så lang planleggings- og beslutningshorisont har evnet å ta med den voldsomme teknologiske utviklingen i betraktning, for eksempel innen elektriske superbuss, eller om trikkevalget baseres på gårsdagens noe utdaterte løsning.

## Dobbelt pris

Trikk er heller ingen billig affære. Selve vognanskaffelsen har en økonomisk ramme på 4,1 milliarder kroner, mens finansieringsbehovet til oppgradering av gater og skinnegang

er estimert til 3,2 milliarder og utvikling av baser for parkering og vedlikehold vil koste ytterligere en milliard. Til sammen 8,3 milliarder.

Det må være lov å spørre hvorvidt investeringen er optimal. Ruter påpeker i sin K2010-rapport at kostnadsnivået for trikk var omtrent det dobbelte av en tilsvarende bussproduksjon. Kanskje vil de milliardene man kunne spare ved heller å satse på buss kunne kommet kollektivtrafikken i hovedstaden på en fruktbar måte?

## Skjermet trasé

Kanskje er trikken først og fremst kultur. Uansett, siden beslutningen om nye trikker er fattet, er innvendinger av liten betydning. Spørsmålet blir derfor: Hvordan skal Oslo være i stand til å utnytte den gedigne nye vognparken på en best mulig måte?

Svaret er: Framkommelighet, framkommelighet og atter framkommelighet! K2010 slår fast at en bærekraftig rolle for trikken innebærer at den utvikles som en moderne bybane, og at et problem er at trikkegatene «ikke har vært vurdert som praktisk eller politisk mulig å gi trikken tilstrekkelig grad av skjermet trasé». En senere rapport om trikkens rolle slår fast at «den kostnadsdriveren det er enklest og mest effektivt å gjøre noe med, er framkommelighet». Alle som en gang har vært trikkfører vet hvor frustrerende det er å sitte i endeløse bilkøer eller røde bølger.

## Kamp om gatene

Om framkommelighet er «enkelt» kan diskuteres. Oslos befolkning vokser i antall, og kampen om gatelegemet tiltar. Byrådet satser mye på å legge til rette for sykkel og gående, samtidig som det er nødvendig å legge til rette for både busser og annen yrkestransport.

Da gjenstår privatbilen, men som kjent har den sine sterke forkjempere, og er neppe noen pølse i slaktetida. Likevel er den eneste konklusjonen at om trikkemilliardene skal kunne utnyttes noenlunde fornuftig, innebærer dette at trikkestraseene må ryddes for privatbiler.

 redaksjonen@ytf.no



Oslo har i dag to trikketyper, den tyske SL79 og den italienskproduserte SL95. Planen er at begge disse typene skal være utfaset i 2024.

«Privatbilen har som kjent sine sterke forkjempere, og er neppe noen pølse i slaktetida.»

# Boreal-NM i presisjonskjøring

Boreal Buss har gjennomført internt NM i presisjonskjøring med buss, rapporterer Per A. Finnset, som er tillitsvalgt i YTF avd. 11 Nord.

Det ble gjennomført kvalifiseringsrunder over hele landet, og finalistene samlet seg til oppgjør 29. mai. Konkurransen ble gjennomført på Nordnorsk Trafikksenter like ved Finnsnes i Troms, der Boreal er den største eieren.

Fra venstre ser vi Jan-Ove Jensen som kom

på 3. plass, Astor Gjeldsvik på 2. plass og vinner Svein Roger Svavik fra Finnsnes. Helt til høyre Bill Steinsvik, som vant lærlingeklassen og ble nummer fire totalt. Arrangementet ble behørig feiret med middag og premieutdeling på Silsand Kro samme kveld. ●



## Veteran-Volga

YTF-tillitsvalgt Sigbjørn Laugsand fra Kirkenes tok likegodt sin veteran-Volga på ferieturen sørover til hovedstaden, der han benyttet anledningen til å besøke hovedkontoret i Lakkegata.

Volga-modellene ble utviklet i Sovjetunionen på femtitallet, og var inspirert av amerikansk bildesign, men var bygget for å håndtere det tøffe klimaet i Russland. GAZ Volga M21 var den mest luksuriøse bilen noen sovjetisk innbygger hadde lov til å eie, og fikk i Norge økenavnet «Rubel-Purke». ●



## Rekruttering i Setesdal

Ververådgiver Synne Pernille Jakobsen er alltid på utkikk etter nye medlemmer, og har forevige tillitsvalgt Geir hos Setesdal Bilruter i Evje, sammen med sitt fem uker gamle barnebarn. Man skal tidlig krøkes for å bli god YTFer. ●



## Trafikkaos i Oslo



Bussfører Jostein Hundvin, medlem hos YTF Nettbuss Lommedalen reagerte på at byrådet i Oslo har stengt alle tversoverforbindelse øst-vest i Oslo.

«Det eneste mulige alternativet er å kjøre Ring 1, Aker brygge, Dokkveien og Fredriks gate. Det er et sant helvete å komme frem her i rushen», skriver Hundvin.

Regionleder Bjørn Nytrø i YTF Oslo/ Akershus tok saken til

prosjektleder Sarah Malling i Ruter, som opplyser at det for tiden pågår en prosess med «områderegulering for bilfritt byliv», der det ligger inne et alternativ som mest sannsynlig vil gi enda mer trafikk i kollektivgatene i sentrum. Høringsfrist er

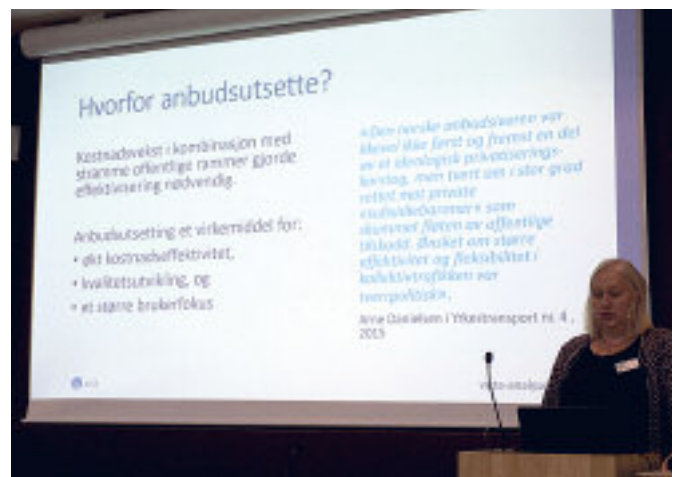
27. august, og Ruter deler gjerne erfaringer og synspunkter.

Bildet er fra Rådhusgata, der trafikken har vært ganske «snill» i skoleferien, men der mer kaos kan ventes... ●

## Yrkestrafikk som kilde

**Forbundsleder Jim Klungnes og nestleder Trude Valle deltok i juni på NHOs konferanse om «konkurrans og utvikling i kollektivtrafikken».**

Forsker Ingeborg Rasmussen hos Vista analyse (verdensmester i maratonkajakkpadling) refererte til Yrkestrafikk som sannhetsvitne for forskningsmiljøets oppfatning av historien vedrørende anbud i busstrafikken. Noe som varmet YTFs utsendte! ●



# VEIREGLER I LIMBO

Europaparlamentet forkastet 4. juli et forslag til nye vei-transportregler som ville betydd en katastrofal forverring av sjåførenes lønns- og arbeidsforhold. En viktig delseier, men kampen er langt fra vunnet.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**N**ye regler for veitransport i Europa har vært diskutert i EU-systemet i langt over et år. Et utkast fra EU-kommisjonen ble i vår først diskutert i Arbeidskomiteen (EMPL), som ga arbeidstakersiden medhold i kritikken av forslaget. Men da saken gikk videre til Transportkomiteen (TRAN) 4. juni, ble et justert forslag vedtatt som var verre enn det opprinnelige.

Heldigvis ble forverringsforslaget avvist av Europaparlamentet samlet i plenum 4. juli og saken ble sendt tilbake til Transportkomiteen for ny behandling.

## Seier for foreningene

Lederen for det europeiske transportarbeiderforbundet ETF, Frank Moreels, oppsummerer resultatet som en seier for arbeidstakere og fagforeninger i hele Europa.

«Jeg er glad for at vi klarte å overbevise Europaparlamentet, for et Europa som undergraver jobbene og fanger arbeiderne i urettferdige betingelser er et Europa som mister tilliten hos innbyggerne», poengterer Moreels.

## I det blå

«Vi er glade for at parlamentsrepresentantene avviste de verste alternativene, men Europas tre millioner yrkessjåfører sitter igjen i limbo.

Hvilke regler kan de forvente at blir tillempet innen veisektoren?» spør lederen for ETF Road Section, Roberto Parillo, og oppfordrer parlamentarikerne til årvåkenhet:

«Det fantes også mange positive endringer i avstemningsgrunnlaget, men også disse ble avvist. Politikerne våre må nå lytte til arbeiderne og deres fagforbund, gå tilbake til komiteen og utforme en mobilitetspakke som oppfyller EUs løfte om et mer rettferdig og sosialt Europa.»

På bakgrunn av den store splittelsen som finnes i EU-rådet i dette spørsmålet, spår ETF at det vil gå lang tid før nye veitransportregler vil være på plass. Tidspunktet for et vedtak er foreløpig i det blå. Dette betyr i praksis at transportbransjen fortsatt vil befinne seg i en gråsoner, der alt som finnes av eksisterende regelverk undergraves systematisk.

## Holder presset

Denne trenden er ikke bare en ulykke for sjåførene og bransjen, men også for sikkerheten på veinettet. Offisiell statistikk fra Belgia viser at det i snitt skjer seks ulykker hver dag med lastebiler involvert. Den fremste årsaken til ulykkene er menneskelig svikt i form av trøtthet, ifølge ETF.

ETFs generalsekretær Eduardo Chargas lover at fagbevegelsen skal fortsette å holde presset oppe: «Vi kommer ikke til å gi opp kampen mot sosial dumping i Europa. Kravene våre er tydelige og rimelige: Lik lønn fra første dag for internasjonale sjåfører, at ingen skal sove i kjøretøyet i helgene og sikker hviletid for å beskytte sjåfører, passasjerer og alle trafikanter.»

«Vi er glade for at parlamentsrepresentantene avviste de verste alternativene, men Europas tre millioner yrkessjåfører sitter igjen i limbo.»

Roberto Parillo, leder for ETF Road Section.

 redaksjonen@ytf.no





Mer enn 20 representanter fra Europaparlamentet og gruppeledere fra fire politiske grupper ga sin støtte til 500 sjåførar og tillitsvalgte i den store demonstrasjonen som ble avholdt foran Europaparlamentet i Strasbourg 29. juni.





# DEN EGENTLIGE EUR

Yrkestrafikk har innsett at YTF må kikke nøyere på EU, siden mange av premissene for arbeidet til leserne våre bestemmes der. Aktuelt er behandlingen av EUs nye vegpakke, med drastisk betydning for turbil- og godssjåførere. Men også anbudspraksisen for rutebilsjåførere stammer i stor grad fra den europeiske unionen. I nasjonal sammenheng har ikke minst ACER og det kommende jernbanedirektivet satt spørsmålet om norsk sjølråderett kraftig på dagsorden.



# ROPEISKE UNIONEN

Vi reiste derfor til Strasbourg. De fleste forbinder helst EU med Brussel, og mange av EUs besluttede organer er også lokalisert der. Men i Strasbourg finner vi selve EU-parlamentet, det eneste organet valgt direkte av EUs halve milliard innbyggere; EUs storting med plenums møter hver eneste måned. Så kan vi også lese på sporvognene at denne vakre franske byen er intet mindre enn «Capitale Européenne» – Europas hovedstad.

# «Det er disse lastebilsjåførene som utgjør den egentlige europeiske unionen – folkets union.»

**D**et er sterkt fredssymbol at nettopp denne byen ved Rhinens vestre bredd ble utvalgt. Strasbourg i distriktet Alsace, på tysk Strassburg i Elsass, har vært gjenstand for fiendskap mellom Frankrike og Tyskland i alle år, og de to stormaktene har gjennom historien skiftet på herredømmet, sist under siste verdenskrig.

Ikke visste vi at det i dag var mulig å sette seg på trikken i Strasbourg og kjøre til Tyskland – på lokaltakst. Dette måtte selvsagt prøves, og

sporveislinje D fraktet oss på bro over Rhinen til Kehl Bahnhof, der vi gikk av for å innta en symbolsk tysk øl før vi lot trikken ta oss grenseløst tilbake til Frankrike, reisen tok kun noen få minutter. Man kan jo bli EU-tilhenger av mindre?

## Fredsprosjekt

For fred er ingen selvfølge. Selv om franske og tyske gatenavn lever fordragelig side ved side i Strasbourg, finnes nok av symboler på krigersk fransk «gloire», som «Place d'Auster-

litz», oppkalt etter Napoleons store seier over russere og østerrikere. Følgen av slaget var at det tysk-romerske tusenårsriket ble lagt i grav, nok et historisk bevis på at ingen stormakter varer evig.

Her faller det naturlig å nevne en personlig opplevelse. For noen få år siden reiste jeg som journalist til bussmessa i den belgiske småbyen Kortrijk. Fordi forholdene er små på landsbygda i Flandern, ble vi innkvartert i nabobyen Ieper, der skyttergravskrigen herjet som verst





**Siste holdeplass i Frankrike. Ferden gikk videre på lokaltakst over Rhinen til Kehl Bahnhof i Tyskland.**



**Byflagget til Strasbourg blaffer sammen med det franske og tyske i Strasbourg sentrum.**



**Trikkene presenterer Strasbourg som hovedstaden i Europa.**

for drøyt hundre år siden. Her sto et minnesmerke med en kvart million navn inngravert, det var kun falne allierte soldater. Vi overvar en høytidelig parade med kranse- nedleggelse, og ble fortalt at slike parader var blitt arrangert hver eneste kveld siden krigen!

Følelsen av EU som et vellykket fredsprosjekt fulgte meg på neste trikketur i Strasbourg, ut til det mektige parlamentet som rommer 751 delegater fra 28 medlemsland. Her finnes en annen og noe mindre

harmonisk symbolikk: Den 60 meter høye runde hovedbygningen lar tankene fly til romernes fordums Colosseum, der gladiatorne kjempet til døden og løvene mesket seg på de kristne.

### Klasseskille

Arenaen med tilliggende herligheter, som for tjue år siden hadde en pris-lapp på nesten fem milliarder kroner, er et resultat av total rasering av den tradisjonelle arbeiderbydelen Wachen. Da vi, en smule overveldet,

skulle finne pressekontoret for å hente ut vår forhåndsbestilte akkreditering til dette storslåtte parlamentet, gikk vi feil og rotet oss dypt ned i kjelleren under amfiet. Der møtte vi sjåførene, de som kjørte parlamentarikernes blanke, sortlakkerte Mercer og BMWer.

EUs motto er «Forenet i mangfoldet». Vi tipper at formuleringen omfatter landegrensene snarere enn klasseskille. Mens sjåførene holdt til i kjelleren, var rulletrappene bratte opp til plenumssalen. Utenfor



**Demonstrerende lastebilsjåførere foran den karakteristiske parlamentsbygningen i Strasbourg.**



**Så kom politiet og markerte et skarpt skille mellom demonstrantene og Europaparlamentet.**

demonstrerte flere hundre fagorganiserte godssjåfører for rettferdig transport i Europa og mot sosial dumping.

### Hva slags friheter?

Enkelt forklart har EU spilt på to hester: På den ene siden kvalitative reformer for å gjøre unionen stadig dypere, med felles valuta og grenser og videreutvikling av et indre marked med fire grunnleggende friheter: varer, tjenester, kapital og arbeidskraft. Samtidig har EU åpnet for

kvantitative utvidelser i form av en rekke nye – og fattigere – medlemsland fra Øst-Europa. Østeuropeernes inntreden i et dårlig regulert marked fører uvilkårlig til press mot vestlige arbeideres hevde vunne rettigheter.

«De fire frihetene» har vært en del av EU-konseptet siden Romatraktaten trådte i kraft for seksti år siden. Samtidig er det viktig å ta med seg at EU også har vedtatt et frihetsbrev med fundamentale rettigheter. Her understrekes menneskelig verdighet,

demokrati, likhet, lovregulering og respekt for menneskerettighetene som grunnleggende verdier. Alle EUs institusjoner er bundet til å følge disse verdiene når de vedtar lover, også når det gjelder yrkessjåførenes arbeidsforhold.

Slik står striden mellom en markeds mekanisme som i sin rendyrkede form er nettopp en mekanisme, og dermed ikke tar menneskelige hensyn, og grunnleggende menneskelige verdier, der YTFs grunn-



**Det mektige EU-parlamentet ble åpnet i den tidligere arbeiderbydelen Wachen i Strasbourg i 1999.**



**Plenumssalen i Europaparlamentet med seter for 751 representanter fra 28 land.**

leggende krav om en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av er en naturlig bestanddel.

## Mellom to verdener

Parlamentet og de demonstrerende godssjåførene tilhører to verdener, noe som blir synlig når de opprømte arbeiderne kommer litt for nær innkjøringen til politikerarenaen. Da kommer politiet, først noen få, men da demonstrantene ikke lyster mobiliseres en større kontingent franske «flics», tøffe karer med skjold, våpen og skuddsikre vester. Da var det bare å trekke seg tilbake.

Demonstrantene flokket seg isteden rundt en lastebil, der planet ble benyttet som scene, og der fagforeningsledere og vennligsinnede parlamentarikere fra flere vesteuropeiske land holdt korte appeller til stor jubel. Sjåførene var absolutt påskrudd, men langt fra aggressive. Samhold preget seansen.

Journalisten hadde det sjeldne privilegiet å bevege seg fritt mellom demonstrasjonen og parlamentet, to ulike verdener, på samme måte som med trikken mellom Frankrike og Tyskland, adgangstegnet i snor rundt halsen gjør underverker.

## Babels tårn?

På toppen av den store hallen hvorfra Europa styres, sitter tilhørerne, her finnes også en presselosje.

Nedi salen kranglet to talere om hvem som var den gjeveste skotske nasjonalisten, bokstavelig talt et spill for galleriet, for salen var omtrent tom.

Bak glassruter over representantsetene finnes simultanoversettere fra

28 land som tolker innleggene på direkten. Hvert sete, også for oss besøkende, er utstyrt med hodetelefoner der det er mulig å følge debatten på et ønsket språk. Norsk finnes av naturlige grunner ikke, men svensk og dansk. Ved hjelp av det samme systemet kan debatten følges over hele huset, slik at man ikke trenger å befinne seg ringside.

Dermed faller enhver sammenlikning med Babels tårn til jorda. Så er heller ikke parlamentarikerne plassert nasjonsvis, men etter politisk tilhørighet, her finnes sosialister, konservative og grønne, grupperinger organisert på tvers av landegrensene. Slik blir de alle europeere, men med ulike oppfatninger og løsninger.

## Den egentlige unionen

Vi forlot den parlamentariske siloen, og vendte tilbake til de joviale demonstrantene som nå var i ferd med å pakke sammen. Solide godssjåfører som snart skulle sette kursen tilbake til hjemstedene, til Torino, Paris og Amsterdam.

Det slår oss at det er disse lastebilsjåførene som utgjør den egentlige europeiske unionen – folkets union – representert ved den europeiske transportføderasjonen ETF med sine flere millioner fagorganiserte, og der YTF og Transport er norske medlemmer.

Når det gjelder EU så har faktisk Norge sagt nei ved to folkeavstemninger, og meningsmålinger viser at EU-motstanden hjemme fortsatt er massiv. Vi tenker at en ting må både tilhengere og motstandere likevel være enige om: Det er kokos å bare



Inni parlamentsbygningen finnes et mektig atrium.



Plass oppkalt etter Napoleons største seier under det såkalte trekeiserslaget i 1805. Austerlitz ligger i det sørøstlige hjørnet i Tsjekkia.



EU består av 28 medlemsland. Norge er ikke ett av disse.

følge med på ferden og innordne oss alt de vedtar her nede i Strasbourg uten særlig medinnflytelse?

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

«Parlamentet og de demonstrerende godssjåførene tilhører to verdener.»

# Drøftelsesmøte

Før en bedrift bestemmer seg for å gi en oppsigelse skal dette drøftes med den ansatte og den ansattes tillitsvalgte. Arbeidstaker skal få fremmet sitt syn før bedriften bestemmer seg for om oppsigelse skal gis.

I møtet vil bedriften forklare hvorfor de vurderer oppsigelse. Den ansatte kan da legge frem sitt syn på saken, og oppklare eventuelle misforståelser.

## Nedbemanning

Om oppsigelse vurderes på grunn av arbeidstakers forhold, må arbeidsgiver få all relevant informasjon i saken. Den ansatte selv kan gi viktig informasjon om situasjonen. Det er derfor nødvendig at arbeidsgiver får denne informasjonen før endelig beslutning treffes.

Om oppsigelsen vurderes på grunn av en nedbemanningsprosess skal utvelgelseskriterier være drøftet med tillitsvalgsapparatet. Det er da naturlig å vurdere egne forhold mot de prinsippene som tidligere er diskutert mellom tillitsvalgt og bedriften.

## Ansiennitet

Om det var enighet i disse drøftelsene om at det ikke var grunnlag for å fravike ansiennitet ved utvelgelsen, må du vurdere deg selv mot

de øvrige i din stillingskategori. Om du har lenger ansiennitet enn noen av dem som får fortsette bør en gjøre bedriften oppmerksom på dette. Husk at hovedregelen er at ansiennitet skal følges. Det er bedriften som må begrunne hvorfor den velger å fravike ansiennitetsprinsippet.

Den ansatte må også få frem all relevant kompetanse for stillingen. Det kan ofte være lurt å levere en oppdatert CV til bedriften, slik at bedriften kjenner til all relevant kompetanse.



Drøftelsesmøter mellom partene i arbeidslivet er viktig. Her nordnorske busstillitsvalgte i samtale med samferdselssjefen i Nordland. (Illustrasjonsfoto.)



## SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

**Arbeidsmiljøloven § 15-1**

Før arbeidsgiver fatter beslutning om oppsigelse, skal spørsmålet så langt det er praktisk mulig drøftes med arbeidstaker og arbeidstakers tillitsvalgte, med mindre arbeidstaker selv ikke ønsker det. Både grunnlaget for oppsigelsen og eventuell utvelgelse mellom flere ansatte av hvem som skal sies opp, skal drøftes.

**Hovedavtalen § 8-2**

Ved oppsigelse på grunn av innskrenkning/omlegging kan ansienniteten fravikes når det foreligger saklig grunn.

**Arbeidsmiljøloven § 15-7 (2)**

Skyldes oppsigelsen driftsinnskrenkning eller rasjonaliserings-tiltak, er den ikke saklig begrunnet dersom arbeidsgiver har et annet passende arbeid i virksomheten å tilby arbeidstaker.

**Rettighet til AFP**

Om det er forhold som gjør at en oppsigelse vil ramme arbeidstakeren hardere enn normalt bør dette komme frem i møtet. Eksempelvis om den ansatte har forhold som gjør at det vil være vanskelig å finne ny jobb.

Et eksempel er ansatte som nærmer seg alder hvor de kan ta ut AFP. En oppsigelse kan da føre til at de mister sine rettigheter til AFP. Oppsigelsen vil da få store konsekvenser for den som blir sagt opp. Dette øker terskelen for at en oppsigelse er saklig.

**Annet arbeid**

Om bedriften vurderer at det er grunnlag for å gi den ansatte en oppsigelse fra sin stilling skal hun eller

han vurderes for «annet passende arbeid i virksomheten». Du skal da vurderes for alle stillinger du kan utføre på en tilstrekkelig måte etter noe opplæringstid. Det kreves ikke at du er den best kvalifiserte i jobben. Men du må kunne utføre jobben på et gjennomsnittlig nivå. Husk også at ingen er perfekt første dagen i en ny stilling. Noe opplæringstid må godtas.

Om en arbeidstaker er kompetent for en annen stilling skal hun eller han vurderes mot dem som er ansatt i stillingen. Utvelgelsen skal gjøres etter samme prinsipper som nevnt tidligere. Hovedregelen er alltid ansiennitetsprinsippet.

Husk at det skal skrives protokoll fra drøftelsene.

«Om det er forhold som gjør at en oppsigelse vil ramme arbeidstakeren hardere enn normalt bør dette komme frem i møtet.»



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat –  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat-  
fullmektig



ANNIKEN  
**AUNE**  
Juridisk  
rådgiver



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Juridisk  
rådgiver



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# FUNKSJONÆRENE: SAMLES I OKTOBER

YTF-funksjonærenes landssammenslutning inviterer til fagdager og årsmøte onsdag 17. og torsdag 18. oktober i Oslo. Både årsmøtet og fagdagene er åpne for alle funksjonærmedlemmer uavhengig av om man har verv eller ikke.

**TEKST:** MARINA HEYERDAHL OG ARNE DANIELSEN **FOTO:** TORMUND HANSEN SKINNARMO

**P**å forsommeren ble det gjennomført en medlemsundersøkelse som kartla mange forhold ved å være funksjonær. Undersøkelsen er en videreføring av en liknende undersøkelse fra 2016. Resultatene presenteres på fagdagen og tilbakemeldinger som er relevante for de fleste tas opp til nærmere fordypning og diskusjon.

## Faglig og sosialt

Andre spørsmål som fagdagene vil fordype seg i er Pensjon og AFP, rekruttering og medlemspleie samt fremtidens kollektivtrafikkbransje. Et teknisk besøk vil bli foretatt med elbuss til Mortensrud, der en lade-stasjon og erfaringer fra pilotprosjektet med elbuss i Oslo vil bli gjennomgått.

Målet for fagdagene er kompetanseheving, nettverksbygging og sosialt samvær. Deltakerne vil her kunne utveksle erfaringer og bli bedre kjent med kolleger i samme bransje.

## Nytt styre velges

Regionstyret for funksjonærene i YTF har det siste året bestått av leder Ove Helleseeth fra avd. 202 i Bergen, Gunvor Bjordal Solvik fra avd. 264 Firda Billag, Marina Heyerdahl fra avd. 301 Ruter og Fredrik Storjord fra avd. 238 Unibuss. På årsmøtet vil det bli valgt nytt styre. Årsmøtet er åpent



Årets funksjonærstyre består av fra venstre Gunvor Bjordal Solvik, Ove Helleseeth, Fredrik Storjord og Marina Heyerdahl.

for alle, men kun delegater valgt av avdelingene vil ha stemmerett.

Funksjonærsamlingen vil finne sted 17.-18. oktober. Hovedbasen blir YTFs kontorer i Oslo. Felles middag arrangeres onsdag 17. oktober, mens programmet for torsdagen vil pågå i Sporveismuseet på Majorstuen.

## Være med?

Har du tid og lyst til å delta? Kontakt

kontoret for påmelding, bistand til hotell- og reisebooking osv. Det lønner seg å være tidlig ute, for hvis mange melder seg på kan antallet deltakere måtte begrenses.

For spørsmål om årsmøtet og fagdagene for øvrig, kontakt Marina Heyerdahl: [marina.heyerdahl@ruter.no](mailto:marina.heyerdahl@ruter.no).

*Velkommen!*

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

«Funksjonærsamlingen vil finne sted 17.-18. oktober.»

# Global solidaritet

«Dette er rettferdighet for DHL-arbeidere i Tyrkia»: DHL Express Tyrkia går med på å anerkjenne den lokale fagorganisasjonen Tümtis etter en lang kamp.

**TEKST OG FOTO:** ARNE DANIELSEN

International Transport Workers Federation (ITF) og European Transport Workers Federation (ETF) hilser nyheten velkommen om at DHL Tyrkia og Union Tümtis har begynt å forhandle om en kollektivavtale. Samtalene ble bekreftet i slutten av juli i en felles uttalelse fra ITF og DHL.

«Dette er rettferdighet for arbeiderne ved DHL Express i Tyrkia, og viser hva som kan oppnås ved at arbeidstakerne agerer globalt i solidaritet med hverandre», sier ETFs president Frank Moreels i en kommentar.

«Støtten fra hele verden ga oss styrke til å fortsette og vinne rettferdighet for medlemmen våre hos DHL. Takk til alle som støttet oss», understreket Tümtis' president Kenan Öztürk. ●



**Internasjonal solidaritet er løsningen for verdens transportarbeidere. Her fra ETFs demonstrasjon i Strasbourg i juni. YTF er tilsluttet ITF og ETF.**



## Husk at du får YS-pris på bilforsikring hos oss

Som YS-medlem får du 5 prosent ekstra rabatt på Norges mest kjøpte bilforsikring. Er du under 30 år, er rabatten på hele 15 prosent. Dette kommer i tillegg til samle-rabatten på enten 16 eller 20 prosent.

Regn ut din pris på [gjensidige.no/bilkalkulator](http://gjensidige.no/bilkalkulator)



PORTRETT



# ENIG OG TRO

«Jeg er kanskje en litt stillferdig type, holder meg gjerne i bakgrunnen, men så var det ingen andre som ville være leder. Jeg vet ikke hvor frivillig dette var (latter), men det var bare å kjøre på, og så ble jeg valgt nå i vinter», forteller Kjersti Karoline Nyhagen Storrusten, leder for YTF-avdeling 44 Dombås.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

**E**nige og tro inntil Dovre faller.» Slik lyder den såkalte Eidsvoll-eden. Etter avslutningstalen den 20. mai 1814 tok representantene hverandre i hendene og dannet en brorskapskjede. Ordene har siden gått inn i norsk historie som slagord for uavhengighet, samhold og demokrati, der Dovrefjell representerer det trygge og uforanderlige.

I dagens oppjagede samfunn er slike verdier også av betydning for fagbevegelsen. Så har YTF selvfølgelig sin avdeling her oppe på sjølve grunnfjellet, det er avd. 44 Dombås, som siden i vinter er ledet av 27 år unge Kjersti Karoline Nyhagen Storrusten.

## Lokalt forankret

Yrkestrafikk møter Kjersti på en kafé midt i sentrum av Dombås, kommunesenteret i Dovre kommune, i slutten av juli. Her er høysommer og vakker utsikt nedover Gudbrandsdalen. Kjersti peker og forteller om slektninger som har bodd og virket i

husene omkring, og om gården på Dovreskogen ved Rosten der etternavnet stammer fra. Ingen tvil om at denne jenta er dypt lokalt forankret.

– Jeg vokste opp i et boligfelt nær rundkjøringa her i Dombås sentrum sammen med to yngre brødre, bekrefter Kjersti. – Mor arbeider i barnehage og far var tidligere bilberger, men er i dag hvitevare-reparatør. Jeg ble tidlig hesteinteressert, og «bodde» nærmest i stallen. Mamma ville heller kjøre meg til stallen enn at jeg skulle henge i sentrum, og barndommen var på alle måter trygg og god.

## Omvei til sjåføryrket

– Ifølge min mor så har jeg alltid hatt litt bildilla, det var aldri noe problem å ha med meg på lange bilferier og kjøre bil elsket jeg. Dessuten var oldefar Erling Sætervik fra Nordmøre yrkessjåfør, så den arven har i så fall hoppet over to ledd på den siden av familien. Etter ungdomsskolen gikk jeg tre år videregående

på Hjerleid, en tradisjonsrik gammel håndverkskole på Dovre. Jeg hadde studiespesialisering, men hadde ingen anelse om hva jeg skulle bli, følte at ingenting falt i smak. Løsnin-gen ble et berømt «friår», og gjorde sommerjobben hos «castroen» – YX-stasjonen på Dovre – til fulltid. Her var døgnåpent og et naturlig stoppested for yrkessjåfører. Jeg jobbet nattevakter og traff mange sjåfører, og da skulle man tro at gnisten ble tent for selv å bli sjåfør, men ikke helt, ler hun.

– Fortsatt var det hesteinteressen som trakk, og jeg skaffet meg et års engasjement på en stall i Tyskland. Men jeg kom ikke overens med folkene, og etter to måneder satte jeg derfor kursen hjem til Norge igjen og fikk jobb i en stall på Hadeland. På Risesletta på Hønefoss, ikke langt fra Gran der jeg bodde, var det 19-ukerskurs på vg3 som utdannelse til yrkessjåfør. Jeg tenkte «hvorfor ikke», klemte i vei en søknad og kom inn, og slik ble grunnlaget lagt for sjåføryrket. ►

# «Ifølge min mor så har jeg alltid hatt litt bildilla.»

## Søt musikk

– På en countryfestival på Vinstra traff jeg en odelsgutt fra Lesjaskog, og flyttet dit etter ferdig skole på Hønefoss. Spørsmålet var da: hva skulle jeg finne på? Utpå sommeren ble jeg tilkallingsvikar som bussjåfør i Lesja Bilruter, kjørte både skolebuss og rutebuss, arbeidsmengden varierte. Jeg likte jobben og trivdes godt, og har siden blitt her.

(Digresjon: Her oppsto en liten musikkdiskusjon, der Kjersti sa seg enig i at countrymusikk og sjåføryrket passet godt sammen, samtidig som hun også lyttet til tyngre riff: Kort tid i forveien hadde hun vært på konsert i hovedstaden med Guns and Roses. Musikk og romantikk er heller ingen unturlig kombo, mener intervjueren.)

Lesja Bilruter er en del av Lesja Innkjøpslag, og tilbyr i tillegg til tur- og rutekjøring med buss også tanktransport av melk, bulktransport av kraftfôr og kranbiloppdrag med utkjøring av bygg- og landbruksvarer. Kjersti fikk dermed mulighet til å fungere som «potet» og steppe inn på alle plasser, både på buss og lastebil.

– Det er artig å variere og ikke stivne ett sted, understreker hun.

## Drømmejobben

– Å kjøre buss her oppe er trivelig. Det er fint å kunne gi gode svar og selge inn området. Vi har tid og anledning til å yte service og prate med folk, og det er også godt å oppleve hvordan folk setter pris på å få litt attåt. Å skulle kjøre ei tung linje i Oslo-stresset er nok derimot

ikke noe for meg, sier hun, og vi har en liten diskusjon om viktigheten av bussførerens rolle som «lim» i lokalsamfunnet.

Aller best liker hun likevel å kjøre tankbil med melk.

– En fantastisk jobb med fin kjøring, fin turnus, rent og trivelig arbeid, tipp topp materiell og alle tiders kollegaer å dele bil med. Derfor var jeg veldig glad da en av melkebilsjåførene gikk over på buss i fjor, og jeg fikk fast hundre prosent stilling på melkebil – det var virkelig drømmen som gikk i oppfyllelse og jeg kjenner nå at jeg er veldig glad i jobben min.

## Første brannkvinne

– Jeg er med i brannvesenet i Lesja og Dovre også, som den første jenta. Foreløpig har det bare vært småbranner, men jeg er forberedt på at jeg før eller senere vil oppleve noe alvorlig.

Hun har aldri opplevd problemer eller negative holdninger ved å være dame, verken som sjåfør eller brannkvinne,

– Vi hadde asylmottak her en tid, og damene der smilte bredt når de så at det satt en kvinne bak bussrattet.

## Avdelingsleder

– Da jeg begynte i Lesja Bilruter ble jeg sterkt oppfordret til å fagorganisere meg. Først var jeg bare medlem, men så ble jeg valgt inn i styret som sekretær og i vinter altså som leder. Fortsatt er jeg ikke inne i alt, bør nok utdanne meg mer. Men jeg har vært styreleder i rideklubben, så jeg er

ikke ukjent med å være styreleder. Dessuten får jeg god hjelp av Ståle Stordal, som var avdelingsleder i mange år, han kan mye og har lest mye. Nå er han tillitsvalgt for gods og kjører også mjølk, så vi treffes ofte.

Foreløpig har det ikke vært noen grunn til å stå på barrikadene.

– Her oppe er det meste på stell, så vi har ingen spesielle saker som utmerker seg, men for eksempel den nye personvernloven har vært oppe på medlemsmøte. Siden mange av oss jobber for seg sjøl, er det viktig å komme i hop av og til. Nå har vi også fått medlemmer fra Otta. Det er bra med nye fjes og friskt blod. Styrets arbeid blir jo mye lettere om medlemmene engasjerer seg, det er alfa og omega. I våres fikk vi besøk av forbundsleder Jim Klungnes på medlemsmøte, noe som var veldig bra og skapte engasjement.

## Store dyr

– Selv om det med tiden har blitt mye motorkjøretøyer, har jeg ikke glemt fascinasjonen for hester. Jeg har to hester. Fjellvåk er en nitten år gammel dølahest som jeg spenner foran vogna som vi kjører til bryllup og konkurrerer i sportskjøring med. Den andre hesten heter Amadeo, en varmblods ridehest som jeg har hatt siden den ble født. Det sies at hest er sikreste veg til konkur, det tar bare litt tid. Bra jeg har fått meg fast jobb, hehe. Så er det heller ikke alt som kan betales i rene penger, og man tjener heller ikke penger på en hobby, presiserer hun.

– Store dyr er fascinerende, det er ikke gitt at de vil samarbeide, og det



Den skal tidlig krøkes. Spennende å ha en far som var bilberger.



Nasjonalromantikk med hest og vogn.



Å kjøre tankbil med melk var selve drømmejobben.



Blomsterprakt i Dombås sentrum.

gir mestringsfølelse når vi får til ting. Det oppstår også et nært vennskap og gjensidig tillit mellom menneske og dyr, det er selvfølgelig også et stort ansvar. Med dyr er det nødvendig å være allsidig og fleksibel, ofte går ikke alt etter planen og du må ta ting som det kommer.

På odelsgården i Lesjaskog, som det unge paret formelt overtar i nær framtid, er det også snakk om store

dyr, nærmere bestemt storfe til kjøttproduksjon.

## Trolljeger

Kjersti Karoline Nyhagen Storrusten syntes det var morsomt å se spillefilmen «Trolljegeren» fra 2010 med Otto Jespersen i hovedrollen, og kjenne igjen lokalmiljøet. Troll og Dovre henger også sammen, både i Peer Gynt og folkeeventyrene. Som

fagforeningsleder er hun kanskje selv litt av en trolljeger, der det er om å gjøre å sette et skarpt søkelys på raglefanter, tusseladder, rimtusser og andre kabotasjeryttere?

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

# KUNSTEN SOM BLE VEKK

Stovner bydel nordøst i Oslo har hatt negativt søkelys det siste halvåret, med ungdomsgjenger, bilbranner, skyting og steinkasting som stikkord. Mange teorier har blitt framsatt om årsakene. Her kommer enda én.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**D**ette er historien om den idealistiske billedkunstneren Adriana Bertet og hennes ønske om å spre kunsten dit folk bor og lever, noe som etter hennes syn bidrar til gode løsninger på mange av de store utfordringene og endringene man må forholde seg til.

## Relasjoner og identitet

Bertet og bydel Stovner startet et samarbeid i 1993, noe som førte til tre utsmykningsarbeider på Stovner T-banestasjon. Det spesielle var at bydelens innbyggere i stor grad ble trukket med, ifølge kunstneren deltok omlag 3 000 stovnerbeboere i ulike egeninitierte kunstprosjekter.

Framgangsmåten var at Adriana Bertet arrangerte ulike kreative verksteder på sentrale steder i bydelen med åpen invitasjon til alle. Bydelen bidro med verksted, lokaler og spredde informasjon, og skisser og tekster produsert av beboerne ble bearbejdet av Bertet og malt på veggene på T-banestasjonen.

Det siste prosjektet hadde navnet «Alt er i endring, men ingenting går tapt», og besto av tekster og gjenkjennelige tegninger med navn på ungdommer fra nærmiljøet. Bertet ønsket å reflektere mellommenneskelige relasjoner, tilknytning og identiteten til Stovner.

## Angrende elever

Så dukket problemene opp. I følge Sporveien var ikke alle ungdommene som deltok klar over eller forsto omfanget rundt det å ha bilde av seg selv på veggen, og angret seg. Ansikter ble skrapet vekk og det ble rapportert om mobbing av enkeltpersoner som var portrettert.

«Hovedårsaken til at kunstverket fjernes er at det besto av portretter av elever fra skolen i området», opplyser Sporveien til Yrkestrafikk.

Nå ligger det i sakens natur at slike kunstverk må vedlikeholdes kontinuerlig. Derfor var en vedlikeholdsavtale inngått med billedkunstneren, som man skulle tro kunne bytte ut portrettene som var forbundet med vanskeligheter.

## Malerfaglig utfordring

– Da jeg startet å male perrongen i juli 2013 brukte jeg små biter markeringstape for å se de store linjene på veggene, forteller Adriana Bertet. – Denne dro med seg det ytterste laget av malingen, noe jeg meldte inn til oppdragsgiver, men fikk bare beskjed om å fortsette. Jeg tror de kun vurderte fotodokumentasjonen som jeg mailet. De kom aldri opp på stasjonen.

Et par måneder etter ferdigstillingen i desember 2014, fikk Bertet en klage fra en driftsansvarlig i Sporveien om at hun hadde gjort en dårlig jobb.

– Han argumenterte sterkt for at vedlikeholdsavtalen ikke gjaldt og var svært uenig i at oppdraget i det hele tatt ble utført. Han tok aldri i bruk vedlikeholdsavtalen, og jeg klarte heller ikke å få ham til å se på utsmykningen som et pluss for stasjonen, forteller Bertet, som etter dette fikk lite oppfølging og informasjon.

## Male over?

Vinteren 2015 møtte hun bydel Stovner og de som jobbet med områdeløft på Stovner ved T-banestasjonen. I møtet ba hun om å få malt over hele maleriet.

– Jeg ønsket å unngå at utsmykningen fremsto nedslitt og uten vedlikeholdsplan. Det handlet om å beholde et godt omdømme og ivareta de 120 lokale beboere som deltok og bidro med sitt portrett og sitt personlig tankegods til den store utsmykningen.

Da Sporveien skulle sette i gang overmalingen, fant de





Adriana Bertet valgte tidlig en defensiv strategi fordi hun ikke kunne stå lenge i tidkrevende og tunge saker som ikke ble honorert. Her med deler av kunsten i bakgrunnen.

«Alt er i endring, men ingenting går tapt.» Det megetsigende navnet på kunstprosjektet som ble vekk på Stovner T-banestasjon.»



Slik så det ut på Stovner fra 2015 til 2018.

ut at problemene med malingen hadde oppstått før Bertet satte i gang kunstprosjektet:

– På generell basis er historien at arbeider i 2012 var dårlig prosjektert og beskrevet og arbeidet dårlig utført av underentreprenør. Det viste seg da kunsten skulle overmales at behovet for nye grunnarbeider var tvungende nødvendig. Siden har det vært en lang prosess for å avklare hvor ansvaret for en kvalitativt underlødige jobb hørte hjemme, forklarer informasjonsmedarbeider Jan Rustad i Sporveien.

## Forslumming

Resultatet var at etter at mesteparten av kunsten ble fjernet med høytrykkspyler vinteren 2015/16, framsto veggene som kraftig forslummet i to og et halvt år inn-til Sporveien endelig malte stasjonen ensfarget hvit i sommer.

Noen ny kunstutsmykning er ikke planlagt på en av Oslos travleste T-banestasjoner.

## KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

### TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person.

### TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



**Wenche Njordet**  
Avdelingsleder  
wenche@ytf.no



**Njoniza Haziri**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
njoniza@ytf.no



**Kjellrun Mørch**  
Forhandlingssekretær  
kjellrun@ytf.no



**Natalia Brzdak**  
Kontorlærling  
natalia@ytf.no

### TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



**Linda Jæger**  
Forhandlings-  
sjef/advokat  
linda@ytf.no



**Håvard Galtestad**  
Org. sekretær  
havard@ytf.no



**Lin Andrea Gulbrandsen**  
Assisterende  
forhandlings-  
sjef  
lin@ytf.no



**Jan Arne Laberget**  
Rådgiver gods  
Jan.arne@ytf.no



**Petter Sommervold**  
Rådgiver  
petter@ytf.no



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



**Josefine Wærstad**  
Advokat –  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett  
josefine@ytf.no



**Marius Træland**  
Advokat-  
fullmektig  
marius@ytf.no



**Anniken Aune**  
Juridisk rådgiver  
anniken@ytf.no



**Hanne Hareide Skårberg**  
Juridisk rådgiver  
hanne@ytf.no

### TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



**Tormund Hansen Skinnarmo**  
Kommunikasjons-  
ansvarlig  
977 11 550  
tormund@ytf.no



**Synne Pernille Jakobsen**  
Vergerådgiver  
993 65 058  
synne@ytf.no

### RING DIREKTE TIL DISSE



**Jim Klungnes**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



**Trond Jensrud**  
Gen. sekr  
913 10 960  
trond@ytf.no



**Arne Danielsen**  
Redaktør  
474 00 989  
ame@ytf.no

# Økt internasjonalt samarbeid nødvendig

Mye av det som påvirker vår arbeidsdag og våre arbeidsforhold, vedtas i dag i større grad i Brussel enn på Stortinget eller i Regjeringen. EU spriker i mange retninger. Mellom øst og vest, mellom det politiske høyre og venstresiden og mellom hvor sterk eller svak man mener unionen skal være i forhold til den enkelte medlemsstats selvbestemmelse. Tilsynelatende virker det som ren bingo i hvilken retning flertallet til slutt går. Dette er også tilfellet når det gjelder transportbransjen og de nye mobilitetspakkene. ETF, med YTF med på laget, klarte heldigvis å bidra til flertall for å stoppe det justerte forslaget i Europaparlamentet i begynnelsen av juli. Parlamentet var delt omtrent på midten. Og selv om det var en viktig delseier, så var det et knapt og svært skjørt flertall. Det er fortsatt et åpent spørsmål hva det endelig utfallet kommer til å bli.

Kapitalen har alltid vært internasjonal. Det har også arbeidsgiverne blitt i stadig større grad, både i gods- og buss-sektoren. De har i lang tid hatt folk som arbeider for å fremme interessene sine i Brussel, interesser som ikke nødvendigvis er i tråd med våre interesser. Mange store og tunge aktører er enten eid av stater eller anonyme investeringsselskaper, der eierne stiller høye krav til avkastning, men krever lite eller ingenting når det gjelder lønn, arbeidsforhold og sosiale rettigheter for sjåførene. Dette bidrar til sosial dumping og forverring av arbeidsforholdene i bransjen.

Kapitalkreftene er sterke. Derfor er det viktigere enn noen gang at vi arbeidstakere i transportsektoren organiserer oss og samarbeider over landegrensene. Vi får til mye mer sammen enn hver for oss, både nasjonalt og internasjonalt. Når verden rundt oss

endrer seg og arbeidsgiverne endrer seg og sin strategi, så må vi også utvikle oss og tenke nytt. Ikke minst må vi fremme våre egne interesser. Vi kan ikke forvente at andre kommer til å gjøre det. Hvis vi ikke fremmer interessene våre, så kommer vi til å tape.

Vi må også tenke fremover. For det er ikke nok å bare møte dagens utfordringer, vi må også forberede oss på morgendagens. Det er ikke vanskelig å forutse at flere utfordringer vil komme.

Vi er mange. YTF er med i NTF (den Nordiske Transportarbeiderføderasjonen), ETF (den Europeiske Transportarbeiderføderasjonen) og ITF (den Internasjonale Transportarbeiderføderasjonen). Mens det Nordiske samarbeidet er over 100 år, er ETF i sin nåværende form resultat av en samlingsprosess av flere organisasjoner og ble etablert i 1999. NTF representerer nærmere 400 000 medlemmer fra 42 fagforbund. ETF representerer over 5 millioner medlemmer fra mer enn 230 fagforbund i 42 land. ETF har hovedkontoret sitt i Brussel. Det er praktisk. Det gir god anledning til å besøke både EU-politikere og byråkrater. Størrelsen, representativiteten og plasseringen gir oss innflytelse og mulighet til å påvirke.

Som medlem i YTF er du også med og bidrar til at vi, via NTF og ETF har oppnådd gode resultater. ETF har ved flere anledninger lyktes med å få EU til å justere og endre sine forslag. Det internasjonale arbeidet blir nok stadig viktigere i årene som kommer.

Som nevnt er det i skrivende stund fortsatt veldig uklart hvilket utfall den videre behandlingen i EU vil få. Men skulle noe som ligner på de opprinnelige forslagene bli vedtatt, så betyr det en vesentlig forverring av arbeidsforholdene i transportbransjen, mer

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



sosial dumping, dårligere trafikk-sikkerhet, mer følgekriminalitet og en forverring av konkurransevnen til norske transportbedrifter og færre norske transportarbeidsplasser. Vår arbeidsdag vil bli verre. Derfor en oppfordring til deg; – vær med og påvirke du også. Organiser deg eller verv en kollega dersom du er organisert! Bidra til en bedre fremtid for dine kolleger og bransjen og slik at vi i fellesskap kan lykkes enda bedre. Bidra til ryddige, ordnede arbeidsbetingelser. Kampen fortsetter!

For mer info: Følg gjerne og del informasjon fra YTF, NTF og ETF.

<https://www.facebook.com/Yrkestrafikkforbundet/>

<https://www.facebook.com/NordicTransportWorkersFederation/>

<https://www.facebook.com/ETFRoadSection/>



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



## Knapper og glansbilder

Jeg har kjørt for knapper og glansbilder i mange år. Det er noe eget med knapper og glansbilder. Det går aldri av mote. Det er knapper i alle fasonger og med merkelige symboler. Det er runde knapper, firkantede knapper, og noen er også i edelt metall. Noen knapper lyser om kvelden, og noen har forskjellige farger.

Jeg vil ha knapper og glansbilder. Det er som vitaminer i en utmagret kropp. Jeg har knapper som vibrerer, knapper som blinker og knapper som kan si ømme ord en sen kveldstime. Får du tenning på knapper kan du ri i timevis uten å bli lei. Jeg kan skyve på knapper, trekke ned knapper og til slutt kneppe opp. Trykker du på de rette knappene kan utrolige ting skje. Jeg kan ikke være uten denne spenningen. Jeg har knapper for alle anledninger. Jeg kan styre verden med knapper.

Det er helt riktig, herr Kwartbas. Denne karen har kjørt for knapper og glansbilder i alle år. Det er ikke noe feil med knapper og glansbilder, men det er ikke noe å gå på butikken med.

Knapper er bra, men det er noe eget med glansbilder. Jeg vil ha noen glansbilder i posen hver uke, herr Kwartbas. Livet blir kjedelig uten. I transportbransjen har knapper og glansbilder vært selve motivasjonen for å takle en hverdag som ikke blir skrevet på glanset papir.

Vi har byttet glansbilder i mange år. Det er tradisjon i transportbransjen for å bytte glansbilder. Glansbildene byttes på kroa. Jeg har byttet til meg masse glansbilder. De er blanke. Motivene svømmer i drømmesløv og over hver nesten-ulykke svever det engler. Heltene på glansbildene er høye, mørke og er rette i ryggen. Heltene er alltid den som leverer glansbildet og over svever det helgener. Sjøfårene på glansbildet skinner i sløret. Under stikker det opp stygge djevler med stoppskilt og bandolær, og en og annen utenlandsk transportør. Jeg lager glansbilder av kjøreturer og bytter de bort på kroa. Det er glansbilder med krom, fin lakk, tekstilmatter og skinninteriør. Tilbake får jeg bilder av en arbeidsdag du bare finner på glanset papir. Jo eldre historien på glansbildet er, jo mer utrolig er den.

Jeg kan ikke leve uten dette.

Så Kwartbasen mener det bare er tull, dette med knapper og glansbilder?

**«Det er ikke noe feil med knapper og glansbilder, men det er ikke noe å gå på butikken med.»**

Kwartbasen husker vel at denne karen ville slutte i fjor høst på grunn av for dårlig lønn. Da kom det tilbud om ny glanset lastebil med nye knapper. Det var knapper for kaffetrakter, mikrobølgeovn og knapp for direkte kontakt med Reima på fabrikken.

Vi kan ikke leve av knapper og glansbilder.

Men, vil kan heller ikke leve uten.

Gladiola

