

# YRKESTRAFIKK<sup>®</sup>

06 2018 TIDSSKRIFT FOR ANSATTE  
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



## Norgesmester!

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



## En liten skrue...

Det er med stor glede vi registrerer at stadig flere bruker Yrkestrafikk som verktøy for å gi ansatte i transportbransjen et arbeid å leve med og ei lønn å leve av.

Vi i redaksjonen merker den økte interessen i form av flere henvendelser, leserinnlegg, ønsker om besøk, «likes» og delinger på sosiale medier og tips om aktuelle saker vi bør skrive om.

Personlig synes jeg ikke minst at et nært samarbeid med tillitsvalgte om konkrete saker er tilfredsstillende, der vi benytter hver våre kanaler for å oppnå et best mulig resultat for medlemmene. Men også folk utenfor våre egne rekker ser at YTF er viktige for deres hverdag.

«Ingen har i skrivende stund satt søkelyset på problemer som kan oppstå med manglende reservedeler på en mangfoldig og til dels alderstegen vognpark.»

### Problematisk anbud

Til denne utgaven har vi fått oppsiktsvekkende henvendelser fra kunnskapsrike folk innen jernbanen.

YTF har ingen medlemmer på jernbanen, men mange i datterselskapet Nettbuss. Dessuten er vi generelt opptatt av teamet anbud innen kollektivtrafikk. Derfor mener vi at problematikken absolutt hører hjemme i Yrkestrafikk.

Hastverket med å omorganisere jernbanen og konkurranseeksponere persontrafikken har ført til store problemer på mange plan, meldes fra flere hold. Forholdet til de ansatte, manglende oppgradering av infrastruktur, snau vognpark, et anbud basert på pris framfor kvalitet, en pris basert på en hypotetisk inntektsøkning i framtida fra en britisk anbudsvinner med dårlig rykte brettes ut i media med bred pensel.

### Manglende deler

Men ingen har i skrivende stund satt søkelyset på problemer som kan oppstå med manglende reservedeler på en mangfoldig og til dels alderstegen vognpark. Mye tyder på at den raske og hardhendte omorganiseringen og anbudsutlysingen har pulverisert det som måtte være av

oversikt og lagerstyring som finnes i det gamle NSB-systemet.

Resultatet kan være kritisk på flere måter. Reservedelsmangler kan føre til at togene står, og da går også en budsjettert inntektsøkning fløyten. Ulik tilgang til reservedeler kan også føre til konkurransevridning mellom de ulike aktørene i konkurransen.

### Sikkerhet i spill

Verre er at sikkerheten kan bli satt i spill. Hva om et tog havarerer eller sporer av på grunn av manglende reservedeler?

I vår artikkel «Kritiske komponenter» på side 6-7 hevder Jernbandedirektoratet at de har alt på stell, og at «høykostkomponentene» finnes på lager. Det er godt å høre, men vi tillater oss å spørre: Vil ikke en komponent til lavkost kunne være like fatal å mangle? For å vri på et kjent ordspråk, så «*kan en liten skrue velte et stort lass*».

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf





Maciej ble norgesmester .....	4
Kritiske komponenter .....	6
Smått & stort .....	8
Logistikk på rett spor .....	10
DAFs koordinat .....	12
Se, jeg kan kjøre uten hode .....	14
Gir mye – får lite igjen .....	16
Fortsatt skral førersikkerhet.....	18
13000 år på samme dag .....	20
Advokatene: GDPR .....	24
Portrett: Bussjåførlæreren.....	28
Kultur: Død eller frelse? .....	32

Forsidefoto: 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:

Mona Svenning  
 ☎ 400 13 909  
 ✉ mona@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.

# MACIEJ BLE NORGESMESTER

Bussjåfør og YTF-medlem Maciej Grzegorek ble Norgesmester i persontransport etter overbevisende presisjonskjøring under Yrkes-NM på Hellerudsletta i slutten av oktober.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**Y**rkestrafikk var ringside under presisjonskjøringen med buss onsdag 24. oktober. Tre krevende øvelser med en ordinær solobuss sto på programmet. Først skulle et lodd som hang i en snor ned fra midten av støtfangeren i fronten manøvreres mot en blink lagt ut på bakken. Deretter skulle bussen stoppe to meter til side for et gjerde som markerte en sykkel.

Til slutt kom det aller vanskeligste; bussen skulle rygge inn på et parkeringsfelt slik at venstre par bakhjul havnet inni et lite rektangel tegnet opp på asfalten. Det var særlig i denne øvelsen at Maciej Grzegorek briljerte. Sensorene kunne fortelle at Maciej var den eneste bussføreren som klarte denne oppgaven. Blant sjåførene i klassen for godstransport var det også kun én deltaker som traff perfekt.

## Unge lærlinger

NM i Yrkessjåførfaget startet i 1999 og arrangeres annethvert år. I år var det tredje gang mesterskapet ble avholdt sammen med Wordskills Norway. Konkurransene ble gjennomført på den nasjonale utdanningsmessa på Hellerudsletta som ble besøkt av titusener ungdom over flere dager i slutten av oktober.

Hensikten med Yrkes-NM er ikke minst å stimulere til økt rekruttering, og deltakerne må være under 25 år og ha vært lærling inneværende år. I år deltok 18 lærlinger fra hele landet i de to klassene persontransport og godstransport, der de skal beherske både trafikksikkerhet, optimal bruk av kjøretøyet og HMS.

YTFeren Maciej Grzegorek er opprinnelig fra Gdansk i Polen og kjører buss for Tide Buss i Hordaland. Han vant persontransportklassen foran Sondre Høgmo Kittelstad fra Setedal bilruter og John Morgen Bjøntegård fra Nettbuss Østfold. Godstransportklassen ble vunnet av Phillip Hanberg Nørgaard fra Kent Maskin i Vestfold.

## Realistisk simulator

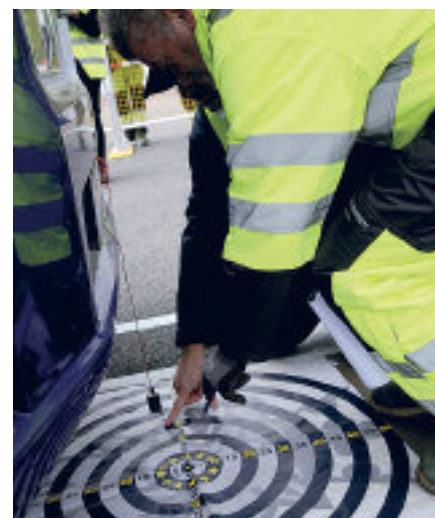
Yrkestransportfaget var godt synlig på den svært godt besøkte utdanningsmessa på Hellerudsletta. Tiendeklassinger kunne blant annet trygt få prøve seg som lastebilsjåfører i Norges eneste mobile og svært realistiske lastebilssimulator.

Opplæringsgeneral Rune Apneseth fra Førde demonstrerte simulatoren som kan konfigureres både til buss, vogntog og lastebil av diverse vektclasser kjørt under alle mulige vær- og føreforhold. Simulatoren består av

et førerhus omgitt av dataskjermer, alt plassert inne i en semihenger. Her finnes også et panel der instruktørene kan overvåke «sjåførens» bevegelser. I tillegg hadde hengeren rikelig plass for tilleggsundervisning.

## Fag i medvind

På messa ble det underskrevet en lærlingegaranti, der Akershus fylkeskommune nå garanterer lærlingplass innen flere fag, deriblant yrkestransportfaget. Garantien gjelder elever som har gjennomført skolegangen på



Et lodd som hang i en snor ned fra midten av støtfangeren i fronten på bussen skulle manøvreres mot en blink på bakken.





**YTFeren Maciej Grzegorek vant persontransportklassen foran Sondre Høgmo Kittelstad og John Morgen Bjøntegård. Foto: Knut Randem**

VG2 på et definert nivå og i tillegg har tatt de nødvendige førerkortene. Yrkestrafikk har tidligere skrevet om en liknende garanti som er innført i Oslo.

I følge SOTIN, som er et nettverk av opplæringskontorer, lærebedrifter og andre organisasjoner innen transport og logistikkfag, har søkingen til læreplass innen yrkessjåførfaget hatt

en økning på imponerende 35 prosent fra 2015 til 2018.

*(Les også portrettintervjuet med trafikklærer Jon A. Ribe på side 30.)*

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



**Den vanskeligste testen. Sensoren sjekker nøye at Maciej har truffet perfekt med bakhjulene innen det oppmerkede feltet.**



**Her skulle bussen stoppe to meter til side for et gjerde som markerte en sykkel.**

# «KRITISKE KOMPONENTER»

Anbudsutsettelsen av persontrafikken på jernbane er i full gang. Spørsmålet er om prosessen har gått for fort. Sentrale kilder hevder at Norske tog ikke er i stand til å levere nødvendige reservedeler til togene.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Mer enn hundre år var Norges Statsbaner (NSB) landets enhetlige forvaltningsbedrift for jernbanedrift. I 1989 startet utskillingen av diverse datterselskap, og ulike omorganiseringer har siden pågått fram til regjeringen Solbergs jernbanereform, der et hovedmål

er å sette persontrafikken i Norge ut på anbud.

Siden har mye skjedd på kort tid. I 2016 ble det nye Jernbanedirektoratet opprettet, og året etter ble Norske Tog utskilt fra NSB. Jernbaneverket er avviklet, mens NSB er redusert til en av driftsoperatørene

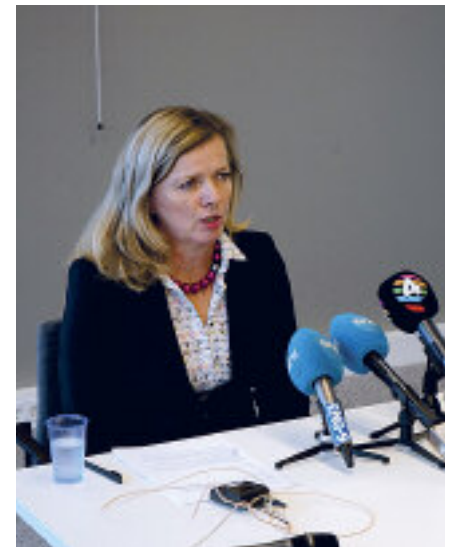
som skal delta i anbudskonkurransene.

## Ideologisk hast

I slutten av oktober vant britiske Go-Ahead det første store anbudet, som gjaldt Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen. Etter planen tar britene



Representantene for Go-Ahead baserte anbudet på vekst i passasjerantallet. Men hva om driften forstyrres av innstilte vogner som følge av manglende reservedeler?



Jernbanedirektoratets direktør Kirsti Slotsvik kunngjør at britiske Go-Ahead er tildelt kontrakten for Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen.

over driften fra NSB 15. desember 2019. Flere anbudspakker vil følge.

Det hersker liten tvil om at regjeringen har hatt det travelt med å gjennomføre reformen. Flere avisoppslag den senere tid kan imidlertid tyde på at regjeringen har hatt det for travelt.

## Mangslungen vognpark

Norske tog har overtatt eierskapet til alle personkjøretøy fra NSB «med noen få unntak». Poenget er å leie ut «jernbanekjøretøy på like vilkår» til operatørene som vinner anbud på persontogtrafikken.

SJ Norge, som var en av taperne i det første anbudskonkurransen, har påpekt at det i anbudet ikke er mulig å leie inn ekstra togsett, noe som kan føre til at hvis et togsett blir satt ut av spill, må alternativ transport settes inn, det vil si buss for tog.

## Manglende oversikt

En forutsetning for stabil drift er tilgang på reservedeler. Derfor garanterer Norske tog for at de, i tillegg til selve vognparken skal levere rundt 400 «kritiske komponenter». Her snakker vi definitivt ikke om hyllevare.

Norske Tog har forpliktet seg i avtale med Jernbanedirektoratet, som igjen har garantert leveransen overfor politikerne. Mye tyder imidlertid på at de her har gjort opp regningen uten vert.

Sentralt plasserte kilder hevder overfor Yrkestrafikk at ingen har oversikt over hvor disse 400 komponentene befinner seg, i hvilket antall og til hvilken gjenkjøpsverdi. Materiellet og kunnskapen er spredd for alle vinder i den «gamle» NSB-organisasjonen. En prognose går ut på at det kan ta inntil tre år å samle, administrere og utlevere komponentene.

## Økonomisk blåmandag?

Alternativt kan Norske Tog velge å investere i nye komponenter, og meldinger fra den internasjonale jernbanemessa InnoTrans, som ble

Jernbanedirektoratet:

## «Høykostkomponentene» finnes på lager

Vi henvendte oss til Jernbanedirektoratet, og fikk følgende svar fra fungerende kommunikasjonssjef Njål Svingheim:

- *Hvor mange av de 400 såkalte kritiske komponentene finnes på lager?*
- Høykostkomponentene finnes på lager per i dag.
- *Er komponentene fristilt fra lager for å følge togmateriellet?*
- Komponentene vil fristilles i henhold til plan for oppstart av Trafikkpakkene.
- *Hva gjøres for å levere eventuelle komponenter som ikke er på lager?*
- Komponenter som ikke er tilgjengelige per i dag vil anskaffes av Norske tog AS.
- *Togene av type 72 som skal benyttes på pakke sør, ble kunngjort på Doffin at skulle oppgraderes. Senere ble det kunngjort at denne oppgraderingen ikke kunne gjennomføres. Hva lå til grunn for dem som ga tilbud på å kjøre pakke sør?*
- Tilbyderne i Trafikkpakke 1 har fått informasjon om at konkurransen om oppgraderingen av type 72 ikke ble gjennomført som planlagt. De har følgelig tatt hensyn til den siste informasjonen i sine tilbud.

avholdt i Berlin i september, forteller at norske representanter drev intense forespørsler blant leverandører av komponenter.

Alt tyder på at bestillingsprosessen i beste fall vil være omstendelig og ta tid, og at prisen vil dreie seg om

milliardbeløp. Flere spørsmål melder seg da. Hva med driftsstabilitet og sikkerhet på toglinjene? Og hvem må eventuelt betale regningen for reservedelene?

 redaksjonen@ytf.no

«Ingen har oversikt over hvor disse 400 komponentene befinner seg, i hvilket antall og til hvilken gjenkjøpsverdi.»



# Jubilanter i Aust-Agder

Yrkestrafikkforbundet avdeling 23 Aust-Agder gjør stas på sine 25 års jubilanter.

**TEKST OG FOTO:** HÅVARD GALTESTAD

For andre gang på fem måneder har Yrkestrafikkforbundet avd 23 Aust Agder 25 års jubilanter. Avdelingen ønsker å gjøre stas på medlemmene som har vært medlemmer i 25 år, ved å invitere dem til middag. Her overbringes det synlige bevis med diplom og 25 års-merket i gull.

## Arild Halén

En av jublantene denne gangen er leder i avdeling 23 Aust Agder, Arild Halén. Riktig nok meldte han seg for første gang inn i NRAF (YTF) allerede i 1976. Medlemskapet varte til 1988. Da var han reservesjåfør i Arendal Dampskipsselskap (ADS), mens hans faste jobb var på regnskapskontoret i rederiet Arnt J. Mørland. Halén hadde lyst til å bli snekker, men så ble han tilbudt jobb hos Mørland.

I 1988 begynte han i Agder Stål, en stålgrossist. Han hadde da et såkalt hvilende medlemskap i NRAF fram til 1990. I 1993 ble Agder Stål solgt til finske Rukki, og vår mann begynte i Aust Agder Trafikkselskap. Der jobbet han i sju år, men sluttet grunnet mye deltskift og begynte da i Stavanger Rørhandel.

Etter 12 år innen rør, var det tilbake i buss. Da het busselskapet Nettbuss. Anbudsprinsippet i buss- trafikken nådde imidlertid Agder også. Setesdal Bilruter AS vant anbudet, og her er han tillitsvalgt.

Halén trives som bussjåfør, med mange hyggelige passasjerer. Så skal det også sies at 25 års jublantene selv er en trivelig kar. På fritiden hygger Arild Halén seg blant annet med 11 barnebarn.



På bildet står Arild Halén til venstre sammen med Kay Knutsen

## Kay Knutsen

Den andre av 25 års jublantene er Kay Knutsen, som begynte i Risør og Tvedestrand Bilruter (RTB) i 1992. Fikk fast jobb fra høsten 1992. På nyåret i 1993 ble han leder i Yrkestrafikkforbundet avd 23 Aust Agder. Knutsen fremhever det gode miljøet som alltid har vært i YTF avdelingen.

Knutsen betrakter tiden i RTB som den beste tiden. RTB, som startet miljøekspresen Kristiansand – Oslo, ble siden solgt til Nettbuss. Det var også en fin tid. Knutsen kjørte Sørlands-

ekspresen mellom Arendal – Oslo.

– Den gangen var det tradisjon på at sjåføren i den første bussen til Oslo bestilte pizza. Den ble levert på busstasjonen. De øvrige sjåførene på Sørlandsekspressen som var i Oslo koste seg med pizzaen. Det var sosialt og kollegialt, sier Knutsen.

Knutsen har vært med i de endringene som har kommet. Han mener at fylkeskommunen dominerer arbeidsdagen. Den griper inn i hele virksomheten. Det kjøpes busser, etter spesifikke detaljer fra fylkeskommunen. Det gjør at det brukes busser som ikke passer.

– Fylkeskommunen distanserer seg fra publikum. Twistemøter mellom skole og foreldre skal busselskapene ikke være med på, det skal fylkeskommunen, men fylkeskommunen vil ikke delta på slike møter. Tidligere møtte busselskapene opp på skolene. Førsteklassingene ble bedt med på busstur. Dette er det slutt på nå. Noe av trivselen har dessverre blitt borte, sier Knutsen, dette på grunn av føringer fra fylkeskommunen.

Knutsen trives godt sammen med kollegaer og passasjerer. Han har god kontakt med alle. Barn og ungdom som skal på kino og har glemt pengene, får låne penger av Knutsen. ●

## Tor Arne Korsmoe – ny verveansvarlig

YTFs nye verveansvarlige heter Tor Arne Korsmoe. Han er 46 år gammel og bosatt i Eidsberg. Han har bakgrunn fra flere av forbundets bransjer, med ulike tillitsverv, salg, service og kursing. Han kommer til YTF sentralt fra jobb som funksjonær i Minibuss 24-7.

Det var mange sterke kandidater til stillingen, men valget falt altså på Tor Arne, som allerede er i full aktivitet.

Yrkestrafikk ønsker Tor Arne velkommen på laget!







## Reflekser i Lofoten

**Sekretær Arve Nilsen i YTFs avd 51 Lofoten forteller at avdelingen jobber kontinuerlig med sikkerheten og tar den på høyeste alvor, blant annet ved å rette oppmerksomheten mot refleksbruk.**

Forleden ble han intervjuet i et stort oppslag i Lofotposten, der han blant annet uttalte: «Du setter deg selv og dine barn i fare ved å ikke bruke refleks. For oss yrkessjåfører er det å kjøre på noen det verste som kan skje. Vi gjør det vi kan for å unngå farlige situasjoner. Ved å bruke refleks så kan alle bidra til bedre trafiksikkerhet. Det mange tror er at når du se lysene fra bussen eller bilen så ser sjåføren deg. Det gjør vi ikke. Det har skjedd mer enn en gang at vi plutselig oppdager en mørkkledd person som går langs en mørklagt vei. En liten refleks hadde gjort at i stedet for å se personen på 25 meters hold så hadde vi sett personen på 140 meter.»

YTF-sjåførene delte ut reflekser, noe som medførte en dominoeffekt, ved at både Boreal, Coop Extra Leknes og Vestvågøy kommune og delte ut reflekser. ●

## Brev til samferdselsministeren

Yrkestrafikkforbundet oversendte den 7. november brev til regjeringen ved samferdselsminister Jon Georg Dale angående den kommende behandlingen av EUs mobilitetspakker. Brevet ble også overlevert representanter for Transport- og kommunikasjonskomitéen på Stortinget.

*«Europaparlamentet forsøker i disse dager å komme fram til et kompromiss når det gjelder behandlingen av mobilitetspakkene. Utfallet av dette vil i stor grad påvirke lønn, arbeidsvilkår og balansen mellom arbeid og fritid for Europas buss- og lastebilsjåfører. For norsk transportnæring vil det kunne bety et være eller ikke være, I tillegg vil det ha innvirkning på passasjerer og trafikanters sikkerhet.*

*Norges posisjon i forhold til mobilitetspakkene har i stor grad vært sammenfallende med den europeiske fagbevegelsen. Vi er derfor opptatt av at regjeringen fortsetter å bruke sine kanaler til å påvirke EU i riktig retning i denne saken.*

*Den 31. oktober 2018 i Wien, undertegnet Yrkestrafikkforbundet, sammen med andre medlemmer av European Transport Workers' Federation (ETF), en uttalelse som tydelig sier hvilken ambisjon vi har for mobilitetspakken, og hvor vår smertegrense går. Uttalelsen ligger vedlagt.*

*Vi er selvsagt villige til å utdype våre synspunkter om saken, hvis det er ønskelig. Ta gjerne kontakt.»*

Brevet var undertegnet av forbundsleder Jim Klungnes og generalsekretær Trond Jensrud. På bildet undertegner Trond Jensrud ETFs uttalelse på vegne av YTF. (Se også Jims kommentar på side 35.) ●

**Yrkestrafikk  
ønsker alle sine lesere  
en riktig god jul!**



# LOGISTIKK PÅ RETT SPOR

26. og 27. oktober ble det avholdt fagdag og årsmøte i YTF Logistikk. Forsamlingen kunne oppsummere betydelige framskritt i retning av en mer demokratisk og slagkraftig organisasjon.

TEKST: PER KRISTIANSEN OG ARNE DANIELSEN FOTO: YTF LOGISTIKK

**I**fjor oppsummerte Yrkestrafikk logistikkårsmøtet med tittelen «Samling av ensomme ryttere». Det var nemlig slik at innen den om lag 2 500 medlemmers sterke regionen var seks av ti organisert direkte uten egen avdeling eller tillitsvalgt.

## «Ensomme ryttere»

Denne organiseringen var langt fra problemfri. Kontakten med og informasjonsflyten til og fra forbundet sentralt kan være trøblete, det mangler ofte tillitsvalgte til å tale medlemmenes sak og den demokratiske innflytelsen kan være begrenset når man ikke er med i en avdeling.

Fjorårets årsmøte ga derfor YTF sentralt en oppfordring om å utrede en bedre organisasjonsmodell for å gi disse enkeltmedlemmene en kraftigere stemme i organisasjonen og bedre valuta for kontingentpengene.

## Samling på gang

Generalsekretær Trond Jensrud kunne fortelle at dette arbeidet nå er godt i gang.

– Vi har etablert nye godsavdelinger i Harstad-området, i Horda-

land og Drammen-Vestfold og omorganisert i Trøndelag slik at alle der nå er med i en lokal avdeling. I Rogaland er alle logistikkmedlemmene ført over til eksisterende avdeling 613. For to år siden hadde vi om lag 1 500 medlemmer under sekkeposten «800», nå er tallet redusert med en

tredjedel til under 1 000, opplyser Jensrud.

Han understreker at forbundet arbeider med flere steder i landet, men «skynder seg langsomt» og tar skritt for skritt.

– Målet er at alle medlemmene skal være medlem av en avdeling



Det nye styret i YTF Logistikk. Fra venstre: Robin Schei, Jan Arne Laberget, Kristian Olsen Lid, Kirsten Frafjord, Tor Inge Tvergrov, Ken Blomkvist og Per Kristiansen.





**God stemning blant delegatene på årsmøtet i YTF Logistikk som ble avholdt i Oslo i slutten av oktober.**

med eget styre og tillitsvalgte som ivaretar interessene deres, og også får anledning til å være med og velge representanter til årsmøter og landsmøte, forklarer generalsekretæren.

## Skoleringsbehov

På årsmøtet stilte 26 personer fra avdelingene og tre fra YTF sentralt. Skolering er en sentral oppgave, og fagdagen var en suksess med følgende foredrag:

Nedbemanning og rettigheter av advokatfullmektig Marius Træland. GDPR og personvern av advokat Josefine Wærstad og Marius Træland. Sykefravær og IA avtalen av Josefine Wærstad. EUs Mobilitetspakke av assisterende forhandlingsjef Lin Andrea Gulbrandsen. Dagen ble avsluttet med innledning

om sjåførens fremtid av forbundsleder Jim Klungnes.

Foredragene falt i smak fra forsamlingen som var både lydhør og hadde utrolig mange spørsmål de kom med. Dette bør være et signal til de fra YTF sentralt som var tilstede om at det er et stort behov ute blant medlemmene for kurs av denne type. Dagen ble avsluttet med en bedre middag i hotellets restaurant der også forelesere og representantene fra YTF sentralt ble invitert.

## Ny leder

Dag to var det duket for årsmøte og fremleggelse av hva som hadde skjedd i året som gikk både fra avtroppende leder Frank Petersen og sekretær Per Kristiansen. Resultatene ble godt mottatt av forsamlingen og både årsberetning-

gen og økonomien ble vedtatt.

Dagens høydepunkt var valget som ble gjennomført etter en diskusjon om valgarhet og hvem som kunne stille. To nye personer ble valgt inn i styret: Ny leder ble Jan Arne Laberget fra avdeling 680 Fosen, mens Kirsten Frafjord ble valgt inn fra avdeling 613 Logistikk Rogaland.

Etter valget ble det nye styret:

Leder	Jan Arne Laberget
Styremedlem	Per Kristiansen
Styremedlem	Tor Inge Tvergrov
Styremedlem	Kirsten Frafjord
Styremedlem	Cato Skare
Styremedlem	Kristian Olsen Lid
Varamedlem	Ken Blomkvist
Varamedlem	Robin Schei

# DAFS KOORDINAT

Ulike bruksområder for lastebiler krever ulike teknologiske løsninger. DAF illustrerer poenget i et enkelt koordinatsystem, med graden av bykjøring og antall tonn som transporteres som parametere.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**D**AFs koordinatsystem, som ble presentert på en pressekonferanse under nyttekjøretøymessa i Hannover i september, setter graden av bykjøring langs x-aksen med 100 prosent til venstre og 0 prosent til høyre. Langs y-aksen har de så antall tonn per bil eller vogntog, med 8-19 tonn nederst og 44 tonn øverst.

For mindre lastebiler, som hovedsakelig bringer gods i by, er det optimale batterielektriske kjøretøy, mens store transporter utenfor byer fortsatt egner seg best med forbrenningsmotorer. Mellom disse ytterpunktene anbefaler DAF plug-in hybridkjøretøy.

Studer illustrasjonen selv. Den er enkel og selvforklarende, og høstet anerkjennelse for sin pedagogiske klarhet også blant andre produsenter. Et viktig poeng er å vise at det i overskuelig framtid er en illusjon å tro at all transport kan skje elektrisk, og at avanserte dieselmotorer fortsatt vil leve i mange år framover.

## Bedret luftkvalitet

På pressekonferansen i Hannover ble det klart demonstrert at DAF fulgte strategien i praksis, ved å presentere vogntyper som tilfredsstilte alle tre kategorier.

Som følge av den teknologiske tredelingen er nemlig DAF i full gang med å utvikle elektriske lastebiler for middels tung og tung bydistribusjon samt hybridlastebiler for distribusjon i mellomklassen med nullutslipp i byer og ellers lavest mulig dieselforbruk. De første elektriske lastebilene skal gjennomføre felttesting hos ledende kunder allerede i år.

«Vi er klare til å lansere disse innovative lastebilene når markedet er klart», sier DAF, og peker på at en rekke byer befinner seg i startgropa for å innføre nullutslippssoner. De nye biltypene vil svare på utfordringene om å forbedre den lokale luftkvaliteten i byene og redusere CO<sub>2</sub>-utslipp.

## Aktør å lytte til

DAF feirer i år at det er 90 år siden virksomheten startet i Eindhoven i Nederland. Mange forbinder med rette bilmerket med en litt pussig personbil utstyrt med «variomatic» – en slags strikkmotor der kraften ble overført via drivremmer. Personbilfabrikken ble etter hvert overtatt av Volvo, som igjen solgte den til Mitsubishi, som igjen avhendet den til VDL.

DAF Trucks ble på sin side solgt til Paccar i 1996, der merket siden

har funnet sin plass sammen med legendariske snutebiler som Kenworth og Peterbilt samt den tidligere britiske buss- og lastebilprodusenten Leyland. I 2016 leverte Paccar mer enn 140 000 lastebiler og trekkvogner, så det er ingen hvem som helst på markedet. (Under andre verdenskrig bemerket Paccar seg som produsent av de amerikanske Sherman-tankene.)

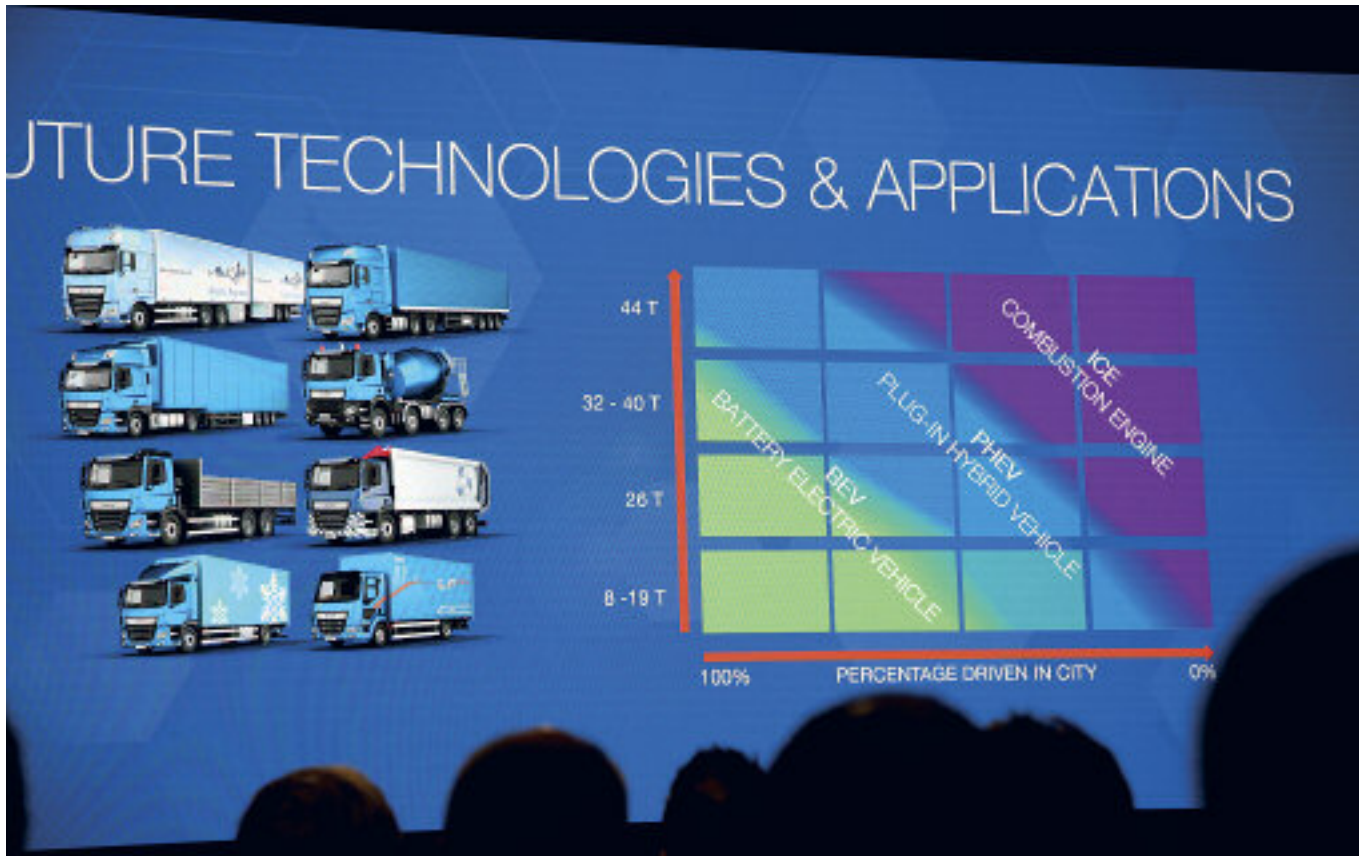
«DAFs markedsandel for tunge lastebiler i Europa vokste fra 15,3 prosent i 2017 til 16,5 prosent i første halvdel av 2018. DAF Trucks er markedsledende innen tunge lastebiler i Nederland, Ungarn, Storbritannia, Polen, Belgia, Romania, Tsjekkia og Bulgaria, og er markedsledende innen trekkvogsegmentet i Europa», ifølge selskapets pressemateriale.

## Også for buss?

Slik er DAFs strategier verdt å studere bare ut fra kjøttvekta. Koordinatet som ble presentert i Hannover har likevel en allmenngyldighet og en pedagogisk klarhet som gjør det verdt å ta med seg. Tredelingen er antakelig også gjeldende for bussbransjen i modifisert form?

 redaksjonen@ytf.no





DAFs koordinat viser enkelt hvilke bil- og motortyper som er optimale å bruke i by og land.



DAF viste også fram sine biltyper som er under utvikling for å dekke de skisserte behovene.

# SE, JEG KAN KJØRE UTEN HODE

Møt Vera, som likner en krysning mellom en sportsbil og en overdimensjonert gressklipper. Men Vera er en helautomatisk elektrisk trekkvogn, den har svingskive men ikke noe førerhus.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**N**å må du skrive om Vera!», roper lastebilselgerne fra Volvo Trucks på tungbilmessa i Hannover, stolte over nyskapningen. «Da får hun organisere seg og betale kontingent», fleiper Yrkestrafikks utsendte tilbake. En kjerne av alvor finnes i spøken, det er liten tvil om at Vera i framtida vil utføre arbeid som i dag utføres av sjåfører av kjøtt og blod.

## Kinderegg

Vera kombinerer tre teknologiske hovedtrender innen kjøretøyproduksjon: Automasjon (førerløshet), elektromobilitet og såkalt «connectivity», som kan defineres som evnen til å kommunisere med og koble sammen ulike enheter.

Ifølge Volvo er Vera utstyrt med sofistikerte systemer for førerløs kjøring. Den kan beregne sin eksisterende posisjon med centimeterpresisjon, den kan analysere andre veibrukere og reagere presist, ved hjelp av sensorer, radarer og kameraer. Hvert kjøretøy opererer

dessuten med lav hastighet for å sikre maksimal sikkerhet.

Vera er helelektrisk, uten utslipp og støyfri. Drivlinja og batteriene er av samme type som andre elektriske Volvo-lastebiler.

Hvert enkelt Vera-kjøretøy er forbundet med et kontrollsenter, som holder øye med transportoppdraget og overvåker posisjon, batterilading,

servicebehov og andre parametere. Kontrollsenteret skreddersyr operasjonene for å unngå ventetid, øke tilgjengeligheten og skape optimal flyt.

## Havner og terminaler

Vera er fortsatt under utvikling og derfor ennå ikke på markedet. Den vil heller ikke bli å finne på veier åpne for fri ferdsel på lang tid. Bilen







er designet for operasjoner som stadig gjentas over korte distanser, der store mengder gods trengs å leveres med høy presisjon.

Aktuelle bruksområder kan være havner, terminaler, fabrikkområder og andre større logistikkentra. Bilene vil her kunne operere med stor presisjon hele døgnet. Slik truer slike biler arbeidsplassene til en god del terminalarbeidere, det er ikke å komme bort fra.

### Behov for sjåførere

Men Mikael Karlsson, som er ansvarlig for automatiske løsninger hos

Volvo Trucks, er likevel tydelig på at Vera ikke innebærer noen trussel mot sjåføreryrket som sådan, snarere tvert imot:

– I den store sammenhengen spår vi at behovet for erfarne sjåførere vil øke. Jeg har sterk tro på at teknologien fører til velstand og sosial framgang. I mange fabrikker er noen deler av produksjonen sterkt automatisert, mens andre deler fortsatt trenger å bli betjent. Jeg tror at transportbransjen vil oppleve det samme. Jeg spår at automatiseringen vil øke der det er fornuftig, som for eksempel innen

oppgaver som stadig gjentas. Men dette vil føre til økt velstand og slik øke behovet for lastebilsjåførere på andre områder, presiserer Karlsson.

Varehandelen øker stadig i verden, ikke minst e-handel. Dermed vil også behovet for sjåførere øke, uavhengig av om deler av transporten automatiseres, mener Volvo Trucks. Kanskje er den hodeløse løsningen ikke så hodeløs likevel, når det kommer til stykket?

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

«Bilen er designet for operasjoner som stadig gjentas over korte distanser, der store mengder gods trengs å leveres med høy presisjon.»

# GIR MYE – FÅR LITE IGJEN

I YTFs funksjonærundersøkelse oppgir tre av fire forhold på arbeidsplassen som årsak til sykefravær. «Selv om det ikke dreier seg om et stort antall besvarelser, er resultatet skremmende og vitner om dårlig psykososialt arbeidsmiljø», sier Ove Helleseeth, som leder YTF-funksjonærenes landssammenslutning.

TEKST: MARINA HEYERDAHL OG ARNE DANIELSEN FOTO: ARNE DANIELSEN

**A**rsaken henger sannsynligvis sammen med at mange funksjonærer arbeider mye gratis. Halvparten av respondentene forteller at de jobber gratis fra en til fem timer i uka, forklarer Helleseeth.

- Det er åpenbart helt vanlig på arbeidsplassene at funksjonærer arbeider uten betaling. Mange ser på en slik ordning som helt naturlig, det

er ikke sånn at de nødvendigvis krever noe for det, de bare beskriver virkeligheten de arbeider i.

## Alltid beredt

Mange må betjene vakttelefon på fritiden, som i praksis ikke er fritid, fordi den enkelte må være nær en datamaskin eller holde seg klar til utrykning.

- Det forventes at du skal løse problemer som dukker opp øyeblikkelig. Du har derfor egentlig ikke fri, men heller ikke betalt arbeidstid. Noen må være i beredskap nattetid, noe som ofte gir dårlig søvn. Alt i alt må ekstraarbeidet karakteriseres som en belastning.

## Lojale medarbeidere

Helleseeth mener at undersøkelsen bekrefter at bedriftene har en usedvanlig lojal gruppe medarbeidere, som er glad i og verdsetter arbeidet sitt og er villige til å strekke seg langt for å avhjelpe driften eller for ikke å ødelegge for arbeidskameratene.

- Hva undersøkelsen imidlertid viser er at de fleste får lite igjen for ekstrainsatsen, verken i form av endringer i lønns- og arbeidsforhold eller kurs og etterutdanning. Dermed har de få argumenter å selge inn til familiene sine hvorfor de bruker en så stor del av tiden på jobben. Til sammen fører dette til store frustrasjoner.

## Samling i oktober

YTF-funksjonærene gjennomførte medlemsundersøkelsen sin på forsommeren, som en videreføring av en



Andre dagen av funksjonærsamlingen ble avholdt i en gammel forstadsbanevogn på Sporveismuseet i Oslo.



liknende undersøkelse i 2016. Resultatene ble presentert og diskutert på fagdagen og årsmøtet som ble avholdt i Oslo 17. og 18. oktober.

Mange av funksjonærene er nært knyttet til driften, som trafikkledere, mellomledere eller driftsplanleggere. I diskusjonen kom det fram at det særlig er anbudsregimet som gjør forholdene verre. Ledelsen utnytter tradisjonell bedriftskultur og korp-sånd til å presse de ansatte. Mange er redd for konsekvensen av virksom-hetsoverdragelser og hyppige om-organiseringer.

Noe annet som ble påpekt var den manglende anerkjennelse og beløn-ning for bransjeerfaring. Mange sjefer virker mer opptatt av rapportering enn av drift. Mens lønna baseres på formalkompetanse, foregår rekrutter-ingen til funksjonærstillingene utfra erfaring. Dermed blir lønnsnivået dårligere.

## Ser mønsteret

At funksjonærer fra ulike steder og bedrifter spleises sammen og utvek-sler erfaringer på godt og vondt, gjør at mønstre avdekkes. Dermed blir det også lettere å ta tak i utfordringene. Funksjonærene som deltok på sam-lingen var fornøyd med å møtes over to dager, noe som ga muligheten til å bli bedre kjent.

Andre dagen av samlinga fant sted i en gammel forstadsbanevogn i Sporveismuseet, der et høydepunkt var Claes Kanold fra Ruter som holdt en inspirert og engasjert innledning om framtidens kollektivsystemer.

Det nye funksjonærstyret består av

## Tre på funksjonærsamlingen



**MIKAEL FERM,**  
TRAFIKKLEDER OG BUSSJÅFØR  
I TRONDHEIM:

*Utrolig nyttig å utveksle erfaringer og hente kunnskap fra andre. En slik samling er en viktig måte å synliggjøre arbeidsbetingelsene våre på.*



**KJELL INDAL HANSEN,**  
TRAFIKKLEDER TROMSØ:

*Veldig lærerikt, mye nyttig informasjon som man ellers ikke ville fått tak i. Fint å treffe kolleger fra andre plasser og utveksle erfaringer.*



**GUNVOR BJORDAL SOLVIK,**  
ADMINISTRASJONEN I FIRDA BILLAG:

*Interessant og spennende tema og fint å møte andre funksjonærer og høre hvordan de har det på sin arbeids-plass. Litt rart å ikke skulle være med lenger etter 12 år i styret, men livet har tatt en annen vending og det er sunt å slippe til friskt blod.*



Ove Helleseth, Marina Heyerdahl, Lars Sæther og Joachim Sørensen. Styret benytter anledningen til å rette en varm takk til Gunvor Bjordal Solvik, som nå velger å gå ut av styret etter 12 år. Styret oppfordrer

medlemmer som ikke har fått tilsendt undersøkelsen, til å sjekke om de har korrekte kontaktdata i YTF og er registrerte som funksjonærer.

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

«Det er særlig er anbudsregimet som gjør forholdene verre. Ledelsen utnytter tradisjonell bedriftskultur og korp-sånd til å presse de ansatte.»

# FORTSATT SKRAL FØRERSIKKERHET

40 YTF-medlemmer var til stede på persontrafikkmesse i Stockholm for å granske bussmodellene som Unibuss og Tide skal benytte ved neste anbud. De var lite fornøyd med kollisjonssikkerheten for sjåførene.

TEKST: TRUDE VALLE OG JIM KLUNGNES FOTO: JIM KLUNGNES

22. til 24. oktober ble «persontrafikkmässan» arrangert i Stockholm. Det er en både teknisk og faglig messe, som avholdes annenhver gang i Stockholm og Göteborg.

Blant utstillerne er bussbyggerne, de som leverer til bussbyggerne og de som leverer utstyr til busselskapene. Der utstilles det meste fra dekk og førerstoler til de siste bussmodellene og alle slags datasystemer og terminaler. I tillegg arrangeres mange fagseminar om kollektivtrafikk, anbud, automatisering og andre aktuelle temaer for bransjen.

## Godt representert

Denne gangen var YTF godt representert. Både region Oslo og Akershus og region Hordaland og Sogn og Fjordane stilte med relativt store delegasjoner, til sammen

var omtrent 40 YTF-medlemmer og tillitsvalgte på messa. Medlemmene som hadde meldt sin interesse på forhånd, var plukket ut ved loddtrekning og fikk turen betalt av YTF lokalt.

Det var spesielt to bussmodeller som var mest interessante for representantene fra de to regionene, nemlig de som henholdsvis Unibuss og Tide skal bruke i sine neste anbud. Her ble førerplassene utprøvd og mulige tekniske og arbeidsmiljømessige tilpasninger ble grundig diskutert med leverandørene.

## Ubehagelig tema?

Bussenes kollisjonssikkerhet ble særlig grundig undersøkt. Busser ble åpnet i fronten, tatt bilde av og vurdert.



El-busser viste seg å ikke være bedre sikret for førerne enn tradisjonelle busser.



70-80 Ivecoer skal drives av HVO biodiesel og skal benyttes i Bergen sør og vest.





Engasjert og oppmerksom YTF gjeng på bussmesse i Stockholm.

Dessverre har det skjedd lite eller ingenting i busskonstruksjonene det siste året, noe som ble diskutert med leverandørene. De hevdet alle at de leverte i henhold til minimumskravene og hva de var forpliktet til. Men det var tydelig at dette var et tema de ikke primært ønsket søkelys på. Temaet var kanskje litt ubehagelig?

Vi får håpe at vår iherdige innsats for å finne leverandører som vil levere bedre kollisjonssikkerhet vil bære frukter. Det koster kanskje litt mer innledningsvis, men hvis leverandørene tenker lenger frem, vil den leverandøren som har den mest kollisjonssikre bussen med overveiende sannsynlighet ha en konkurransefordel. Det er i alle fall ikke tvil om hva bussjåførene vil foretrekke!

 redaksjonen@ytf.no



Elektriske VDL-busser skal fordeles med 30 stykker på Alnabru og 10 single busser på Klemetsrud.

«Dessverre har det skjedd lite eller ingenting i busskonstruksjonene det siste året.»

# 13000 ÅR PÅ SAMME DAG

På formiddagen orienterte Bodøs ordfører om framtidsrettede smarte løsninger. Om kvelden gikk turen tilbake til steinalderen. Regionårsmøtet i Nord-Norge er ikke som andre møter.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**D**et har blitt en tradisjon at YTFs region Nord og region Nordland inviterer hverandre annenhver gang til felles årsmøte. I fjor var Nord vertskap i Hammerfest, nå i begynnelsen av november var det Nordlands tur i Bodø. Slik samles bussførere fra et område som i avstand mellom ytterpunktene utgjør halve Norge.

## Verdens lyseste

Yrkestrafikk hadde fått æren med å foreta oppvarmingen i form av quiz på fredagskvelden, før det faglige programmet startet med Bodøs ordfører Ida Pinnerød lørdag morgen. Ordføreren startet med å fortelle at Bodø faktisk er den byen i verden som har mest lys, fordi det her er midnattssol men ikke mørketid.

Hun informerte deretter om de store byutviklingsplanene som er under gjennomføring i Nordlands hovedstad. Årsaken var høyst ufrivillig, i og med at innkjøp av nye F35 jagerfly har ført til at flybasen med om lag 1 000 arbeidsplasser flyttes til Ørlandet i Trøndelag. Men Bodøværingene har ikke lagt seg ned for å sutre av den gang, men benytter anledningen til å frigjøre et større flyplassareal til byutvikling i særklasse,

der ett av premissene er økt satsing på kollektivtrafikk.

## Kjært minne

Ordføreren avsluttet med å fortelle om et kjært barndomsminne, nemlig egen gode erfaring med skolebussjåføren som ga henne og medelevene trygghet i hverdagen. «Han tok seg av oss. For mange var han kanskje den eneste», avsluttet ordfører Ida Pinnerød, som med disse

ordene varmet mangt et bussførerhjerter i forsamlingen.

Etterpå ble det holdt andre faglige innledninger, både fra Nordland Fylkeskommune og fra YTF sentralt, som vi lover å referere nærmere fra i neste utgave. La oss bare berette at YTFs pensjonistforening var tungt representert med leder Arnold Tveit fra Bergen og styremedlem Harald Eilertsen fra Lofoten, begge for øvrig æresmedlemmer i YTF.



Bodøs ordfører Ida Pinnerød holdt et engasjert innlegg om planer for byutvikling i særklasse, der hele det gamle flyplassarealet skal bygges ut.





Trolsk steinalderstemning da avtroppende avdelingsleder Arne Bakken (2 fra venstre) ble takket for innsatsen av Magnor Olsen, leder for region Nordland, Svein Roger Skoglund og YTFs nestleder Trude Valle.

## Alder – en tilstand

«Alder er en tilstand man velger selv», slo Arnold fast. Han er selv et levende bevis, har 48 års fartstid som bussfører og har ennå ikke sluppet taket i rattet. Veteranene la fram overbevisende argumentasjon for å organisere seg i pensjonistforeningen ved skjels år og alder, selv om man fortsatt står i aktiv tjeneste.

Innmeldelse kan være en direkte gunstig investering. For en beskjeden kontingent kan man høste støtte til brilleglass eller linser og til fysikalsk behandling. Og gjennom pensjonist-

foreningens medlemskap i Pensjonistforbundet, kan man være med på å utgjøre en maktfaktor innen eldrepolitikken.

## Takk for lånet!

Så, på kvelden ble det arrangert busstur «ut i det blå», der vi til slutt havnet på Tuvsjyven ved Saltstraumen. Her har man funnet restene av Nordlands eldste boplass, anlagt etter at isen trakk seg tilbake for rundt 13 000 år siden. I en lavvo med et sprakende bål i midten, fikk vi oppleve ekte steinalderfest, med

drikke servert i kamskjell og reinsdyr og kveite tilberedt ved hjelp av varme steiner nedgravd i kokegroper.

Selv om han er langt fra like gammel, ble det her gjort ekstra stas på avtroppende leder for YTFs avdeling 21 Salten, Arne Bakken. Arne har nesten 40 års ansiennitet som bussfører, og har vært tillitsvalgt en stor del av tiden, derfor fikk også fruene blomster med takk for lånet av ektemannen. Feiringen ble understreket med en kollektiv trommesolo på ekte sjamantrommer – et majestetisk lydbilde!

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

«Fruen fikk blomster med takk for lånet av ektemannen.»

## LESERBREV:

# Om gisselpenger og bolledeig

For en stund siden fikk jeg 2 – to – «purringer» fra YTF. Jeg hadde ikke godkjent at forbundet kunne sende «opplysninger» om meg til forsikring og bankforbindelser som YTF har et forhold til! Hvorfor skulle jeg godta det?

At YTF har en eller flere «hovedsponsorer» som gir forbundet x antall tusenlapper i året for at de igjen skal få tilgang til medlemslisten. For så å sende «spam» hele tiden hjem til meg!?

Regner meg som såpass oppgående at jeg selv kan finne ut hvor det er best forsikringer, lån osv. Alt ligger på data i dag, dessuten er vi oppfordret til å være utro og finne andre forbindelser for å få en bra avtale. Det er også noe som de fleste vet men av gammel vane henger vi med det gamle.

### «Gisselpenger»

YTF sentralt har sikkert bruk for pengene/avtalene de har med disse forbindelsene og de er ikke alene om å ha slike «gisselpenger». Mange av oss

er medlemmer i flere lag, foreninger og forbund. Alle sender ut likelydende tilbud.

Bør ikke YTF kjempe for sine medlemmer og bevise det ovenfor uorganiserte slik at de får inn nye medlemmer og mer medlemskontingent i stedet. Hva om det blir en stor sak mellom et medlem og en av «sponsorene». Er da YTF inhabil?

To bra ting som YTF har er tilskudd til briller og kiropraktor. Om de blir forhandlet annethvert år vet jeg ikke, men tror ikke det gjelder hovedsponsorene. Kanskje en ide?

### Bolledeig

En helt annen sak som bussjåfør i Oslo med flere selskaper som kjører på kon-

trakter for en oppdragsgiver: Alle tilbud gir dårligere betingelser for oss bak rattet, for de som vasker og stiller bussene likeså.

Selskapene tynes for penger og går dårlig. Fylkeskommunene skryter av at de har fått til billigere transport for sine innbyggere. Samtidig er oppdragsgiver – som eies av fylket/flere fylker – som en bolledeig i et varmt rom. Den ESER UT og koster like mye penger som det de har spart på buss-ansbudene. Hvem er det som blir lurte?

Kan YTF i de forskjellige selskaper samarbeide litt og informere både medlemmer og publikum/reisende pluss politikerne om dette!!

*Med hilsen Jon Kjell Andersen,  
medlem nummer 012509*



Gjensidige er ofte med på YTF-stand for å informere om sine forsikringsprodukter. Innsenderen er ikke spesielt begeistret.





# Handle på krita

Jeg har handlet på krita, herr Kwartbas. Jeg hadde ikke penger. Ikke engang den første millionen. Jeg hadde bare litt igjen av den siste lønna, og det var ikke mye. Jeg kunne kjøpt en middagsporsjon på kroa, og hatt litt igjen til ei pølse på bensinstasjonen. Det var ikke nok.

Kollegene mine var også blakke, herr Kwartbas. De kjørte forbi kroa og måtte spise boksmat sammen med Igor og Pioter Smoglebarelitt. Ingen hadde penger i pungen.

Det var ingen som ville gi oss penger. Du er jo kjent for å sitte på millionene dine, herr Kwartbas. Kommunen har knapt penger til saus på kjøttkakene til de gamle. Når politikerne har fordelt bitene av statens bløtkake er det ikke noe igjen til oss. Staten har sparepenger, men de får vi heller ikke bruke. De skal brukes når økonomien har blitt skakkjørt og Erna og Siv sitter fast i luksusfellen.

Vi har handlet på krita alle. Vi kunne ikke vente lenger. Det var helt påkrevet, herr Kwartbas. Alle var enige. Selv om vi ikke hadde penger måtte vi handle. Vi fikk et godt tilbud og slo til.

Nå er vi tynget av gjeld, herr Kwartbas. Du må også være med å betale gjelden vår. Vi har handlet på krita og har gjeld i mange år framover. Det hjelper ikke å kaste regningene eller ta ned postkassa. Vi vet at vi har handler over evne. Noen har forsøkt å brenne regningene, gått i demonstrasjonstog og startet hylekor for å slippe å betale det vi har kjøpt. Noen har også funnet fram motorsaga for å stoppe fotograferingen av bilene våre.

Det er ikke bare sjåførene som har vært på butikken og handlet over evne. Politikerne har støttet oss. Politikere liker å bruke penger og vi bærer dem på gullstol når de gir oss gaver.

Du må bare se alt vi har kjøpt, herr Kwartbas. Du vil ikke tro det.

Vi var alle enige om at vi måtte ha nye veier og høy hastighet. Vi hadde veldig mange veier i Norge, men de var for smale. Det var heller ikke mulig å selge de brukte veiene, selv om våre ubrukelige veier kunne brukes som motorveier i andre verdensdeler.

Vi kunne ikke leve med disse smale veiene, herr Kwartbas. Det er ingen menig i å ha møtende trafikk helt innpå speilet. Vi måtte slakke av på farten da vi møtte de bredskuldrede isbrytere langs veien. Det må være så brede og fine veier at det er mulig å drive noen fritidssysler når vi kjører på de rette strekningene.

Vi har kjøpt 4-felts veg på rull, herr Kwartbas. Den kommer med posten fra Kina. Den blir rullet ut med avkjøringsramper og midtdeler. Vi har fått det så billig at du vil ikke tro det. Vi kunne ikke si nei.

«Vi har kjøpt 4-felts veg på rull, herr Kwartbas. Den kommer med posten fra Kina.»

Statens telefonselgere som har fått navnet Nye veier forteller at de bygger veier til bare halve prisen, og dobbelt så raskt som Statens vegvesen. Telefonselgeren trengte bare en tapet bekreftelse på lufta, så er veien bestilt.

Det er enkelt å kjøpe vei på postordre, herr Kwartbas. Vi må takke kreditorselskapene og politikerne for at det har blitt bygget så mange ubetalte motorveier i Norge.

Gladiola

# Lagring av personopplysninger

En arbeidsgiver kan ha behov for å lagre opplysninger om de ansatte.

Men det er viktig at bedriften ikke misbruker opplysninger den får tilgang til. Gode personvernrutiner hindrer problemer før de oppstår.

Gode rutiner er derfor viktig, men også nødvendig for at lagring av personopplysninger skal være lovlig.

En personopplysning er alle opplysninger om en identifisert person eller en person som kan identifiseres. Om bedriften ønsker å lagre opplysninger om en ansatt i en personalmappe, er dette et eksempel på personopplysninger som skal behandles etter reglene i GDPR.

## Fire vilkår

For at bedriften skal ha rett til å lagre opplysninger om ansatte må følgende vilkår være oppfylt:

- Bedriften må ha et lovlig grunnlag for lagring av opplysningene
- Bedriften skal angi hva formålet er med lagringen
- Opplysningene skal ikke lagres lenger enn hva som er nødvendig ut fra formålet
- Det skal ikke lagres flere eller mer inngripende opplysninger enn hva som er nødvendig for å oppfylle de formålene som opplysningene lagres for

## Lovlig grunnlag

Bedriften må kunne vise til hvilken lovbestemmelse som gir dem rett til å lagre opplysningene og begrunne dette i GDPR artikkel 6. Begrun-

nelser for å lagre opplysninger vil typisk være samtykke, eller at lagringen er nødvendig for å oppfylle arbeidsavtalen.

Samtykke fra den ansatte gir allikevel ikke en arbeidsgiver rett til å lagre personopplysninger. Arbeidstaker kan fort føle seg presset til å samtykke arbeidsgivers vilkår. Samtykket vil derfor ikke reelt være frivillig.

En bedre begrunnelse er at lagring er nødvendig for å oppfylle arbeidsavtalen. Et typisk eksempel er at en arbeidsgiver lagrer kontonummeret for å betale lønn til den ansatte. Dette er et lovlig grunnlag for lagring av personopplysninger.

Et annet grunnlag er at lagringen er nødvendig for å gjennomføre formålet til arbeidsgiver. Det er da et vilkår at arbeidstakerens interesser, rettigheter og friheter vernes. En må altså vurdere arbeidsgivers interesser av å lagre opplysningene mot arbeidstakerens interesser av personvern. For eksempel må busselskapets ønske om å ha kameraer i bussen for å forebygge ran, vektes opp mot sjåførens interesse av ikke å bli filmet på jobb.

## Formålet

Før opplysningene lagres skal bedriften angi formålet for lagringen. Dette vil ha praktiske konsekvenser for hvilke opplysninger som skal lagres, og hvor lenge bedriften kan lagre disse.

Om bedriften ønsker å lagre sykemeldinger, må bedriften begrunne hvorfor. Om formålet er å oppfylle sine forpliktelser med å betale ut sykepenger, vil dette ha betydning for hva opplysningene kan brukes til. Mer om dette under.

Formålet skal drøftes med tillitsvalgte før opplysningene lagres. Det er her viktig å skrive protokoll fra møtet der formålet defineres. Her bør tillitsvalgte også få frem hvilke formål bedriften ikke begrunner lagringen i.

I eksempelet der bedriften begrunner formålet med lagring av sykemeldinger med at bedriften skal betale ut sykepenger, kan det skrives i protokollen at opplysningene ikke skal brukes som grunnlag for oppsigelse.

## Lagringstid

I eksempelet over begrunnet arbeidsgiver ønsket om å lagre personal-



## «Man har rett til å bli glemt.»

opplysningene med arbeidsgivers plikt til å betale sykelønn. Perioden arbeidsgiver har lønnsplikt (arbeidsgiverperioden) er begrenset til 16 dager. Dette begrenser tiden som er nødvendig for å lagre opplysningene.

For å oppfylle formålet om å betale sykepenger i arbeidsgiverperioden, vil det kun være nødvendig å lagre opplysningene til neste lønnskjøring etter at arbeidsgiverperioden er over. Lagring ut over denne tiden vil ikke være nødvendig for å oppfylle formålet bak lagringen.

### Dataminimering

Arbeidsgiver kan ikke lagre flere eller mer utfyllende opplysninger enn det som er nødvendig for å oppfylle formålet. Dette kalles gjerne dataminimering.

For å betale ut sykepenger er det nødvendig at regnskapskontoret kjenner til at en ansatt er sykemeldt. Det er derimot ikke sikkert det er nødvendig at regnskapskontoret kjenner bakgrunnen for sykemeldingen, som diagnose eller lignende.

### Særlige kategorier

Noen personopplysninger er regnet som mer private enn andre. For slike

særlige kategorier stilles det særlig strenge vilkår for når bedriften kan lagre opplysningene. Eksempel på slike særlige kategorier kan være om en ansatt er organisert i en fagforening, helseopplysninger osv.

En protokoll som viser at en ansatt er representert ved tillitsvalgt, viser for eksempel at den ansatte er organisert i en fagforening. Protokollen vil derfor være en personopplysning der det er særlig strenge vilkår for å lagre dokumentet.

Som hovedregel er det ulovlig å lagre slike særlige kategorier personopplysninger. Unntak må begrunnes i GDPR artikkel 9 nr. 2. Igjen er det viktig å huske på at det er bedriften som må påvise grunnlaget for å lagre opplysningene. Bedriften må vise på hvilket grunnlag lagringen gjøres.

### Vurdering av personvern

Bedriften skal vurdere konsekvensene lagringen vil ha for personvernet. Dette kan være vanskelig. Særlig med tanke på å finne ut om lovens vilkår er oppfylt, eller om en lagring vil være ulovlig. Bedriften kan da kontakte Datatilsynet for videre bistand. I noen tilfeller plikter også bedriften å rådføre seg med Datatilsynet.

### Hva gjør du?

Dersom en ansatt frykter det er opplysninger i personalmappen som bedriften ikke har lov å lagre, kan den ansatte kreve innsyn i personalmappen. Den ansatte kan da også kreve svar på hva formålet er med lagringen.

Om lagringen ikke er lovlig, eller ikke lenger er nødvendig for å oppfylle formålet, har den ansatte rett til å få slettet opplysningene. Slettingen skal skje uten ugrunnet opphold. Man har altså «rett til å bli glemt».

## SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**

Advokat –  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**

Advokat-  
fullmektig



ANNIKEN  
**AUNE**

Juridisk  
rådgiver



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**

Juridisk  
rådgiver

## GDPR

**General Data Protection Regulation (GDPR) er et regelverk som er laget for å styrke personvernet ved behandling av personopplysninger i EU og EØS. I Norge trådte reglene i kraft 20. juli 2018.**



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Vi ønsker  
alle sjåfører

*en virkelig god jul*

og et trygt og sikkert  
2019 på veien





## Jubilanter i Vestfold

På bildet er jublantene Kristin Røed og Kjell Otto Simonsen, som fikk diplom og gullmerke for 25 års medlemskap overrakt av hovedtillitsvalgt Petter Louis Pettersen (i midten) på årsmøte i avdeling 6 Vestfold. Begge jublantene har vært medlemmer i minst 25 år, for å si det forsiktig.

Møtet foregikk på Sandefjord Motorhotell onsdag 14. november. Det ble først avholdt bedriftsvis valg av tillitsvalgte etter hovedavtalen, deretter samlet alle seg til avdelingens årsmøte. Et vellykket årsmøte ble avsluttet med en svært god julemiddag. ●



### Har du hytte?

**YS Hytteinnbo er en spesialpriset innboforsikring for deg som er medlem i Yrkestrafikkforbundet.**

Forsikringen gjelder hytter i Norge og koster 468 kroner per år for en innbosum på hele 750 000 kroner.

YS Hytteinnbo dekker utgiftene du kan få som følge av blant annet

- skader på hytteinteriøret etter besøk av gnagere
- tyveri av sykkel (opptil 30 000 kroner)
- tyveri av innbo
- uhellskader på innbo



Kjøp forsikringen på [gjensidige.no/ys](http://gjensidige.no/ys) eller ring 915 03100 og si at du er medlem av et YS-forbund.

# PORTRETT





# BUSSJÅFØR- LÆREREN

«Hvordan få tak i ungdom som vil kjøre buss? Hvordan skaffe lærlinger? Bransjen må gjøre noe for å heve yrkesstoltheten og motvirke forgubbing», understreker Jon A. Ribe som er faglærer i Transport og Logistikk på Vennesla videregående skole.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

**D**a Yrkestrafikk ankom den nasjonale utdanningsmessa på Hellerudsletta var en gjeng erfarne karer i oransje reflekshaker i gang med å rigge et inngjerdet område på utsiden av messehallen. Her skulle presisjonskjøredelen av norgesmesterskapet i yrkessjåfør faget foregå.

Vi presenterer oss for en av karene for at han skulle vise oss rundt og forklare reglene. Vi hadde aldri truffet hverandre før, men han kjenner Yrkestrafikk og er rask til å utfordre:

– Hvordan mener du at vi skal rekruttere flere bussjåfører?

## Nedsnakk

Spørsmålet kom bardust, og vi parerer med å slippe tøylene til en av bladets kjepphester:

– Det blir ikke noe skikk på dette yrket før man respekterer sjåførene så mye at de i de minste sikres anstendige toalettforhold.

Han rister oppgitt på hodet, lite fornøyd med svaret. Dette er en oppgave for oppdragsgiver å sørge for, ikke selskapene som kjører, mener han.

– Jeg stiller alle jeg møter det samme spørsmålet, og alle svarer det samme som deg, eller at lønna er altfor dårlig. Men det er dårlig strategi å snakke ned yrket når målet er å rekruttere ungdom som sjåfører!

## Tusen i året

Rundt oss myldrer det av ungdomsskoleelever, umodne tiendeklassinger som snart skal gjøre valg som får konsekvenser for resten av livet. Ulike forsøker på hvert sitt vis å lokke dem til seg, her bakes det og mures og hamres, her blinker det i duppeditter og stramme arbeidsantrekk. En beskjedne gren på det massive utdanningstreet heter Yrkessjåfør faget, og en enda mindre kvist på denne grenen heter Persontransport – der bussjåfører utdannes.

– Vi trenger å rekruttere ett tusen nye bussjåfører i året, opplyser vårt nye bekjentskap.

Han presenterer seg som faglærer innen transport- og logistikkfag på Vennesla videregående skole ved Kristiansand, og utdannet trafikk-lærer på tunge klasser.

– En av oppgavene mine er å utdanne nye bussjåfører, forklarer Jon A. Ribe.

– Da er det kanskje jeg som skal spørre deg om hvordan vi skal rekruttere bussførere, repliserer Yrkestrafikk utsendte.

Slik kommer dette intervjuet i stand.

## Kraftig forgubbing

– Jeg brenner etter å få bussføreryrket opp igjen, er han kjapp til å erklære.

– Yrket er i ferd med å bli kraftig forgubbet, det er noe galt når en av de viktigste rekrutteringskildene er pensjonerte politifolk som går av når de er 57. Bussførerstanden sitter på enorm erfaring. Utfordringen for bransjen er å videreføre denne kunnskapen til ungdommen.

Selv er han i femtiåra, mens intervjueren er enda eldre. Ribe viser fram handleddene sine, begge har solide operasjonsarr.

– Slitasjen skyldes en blanding av tromming og Almex. Jeg er korpsmusiker og har spilt tromme i alle år. Med en sønn og en kone som også

# «Det er dårlig strategi å snakke ned yrket når målet er å rekruttere ungdom som sjåfør!»

spiller, er hele familien er engasjert i musikk. Når det gjelder Almexen, så vet alle som har vært i bransjen et visst antall år hva jeg snakker om.

## Lokal helt

Selv drev han med transport alt lenge før han begynte på videregående.

– I fjortenårsalderen fikk jeg sommerjobb som hjelpegutt på lastebil. Sjåføren het Arild og lærte meg sinnssykt mye. Dermed var gnisten tent, og da jeg var gammel nok tok jeg lappen og kjørte lastebil sjøl i tre-fire år. Ett år kjørte jeg også drosje, før jeg gikk over på buss. En medvirkende grunn til yrkesvalget var onkelen min, som kjørte buss i Øyer – han var en lokal helt, slik bussjåførene gjerne var på bygdene på femti- og sekstitallet. Det var jo stort å være med han bort i garasjen og kikke på bussene om sommeren.

Ribe forteller at han stortrivdes som bussjåfør, der han i fjorten år kjørte både rute-, skole- og turkjøring.

– Det var fantastisk trivelig å treffe folk til alle døgnets timer, for jeg er en utpreget sosial person. Dessuten var det en fryd å oppleve samholdet blant arbeidskameratene, jeg ble tatt godt vare på av de gamle gutta. Derfor banker hjertet mitt ekstra sterkt for bussføreryrket!

## Nyttig med YTF

Som bussfører var det naturlig å organisere seg i YTF.

– Både naboen og tre andre kolleger i gata var med, alle var med i foreningen og det var greit. Da jeg begynte på trafikklærerskolen fant jeg det imidlertid ikke lenger naturlig å

være fagorganisert, så da meldte jeg meg ut. Men for rundt femten år siden fikk vi som lærere på VG2 Transport og Logistikkfag et tilbud om frimedlemskap, noe noen av oss benyttet seg av. Dermed kan jeg følge med i faget og få informasjon fort, noe som er nyttig i undervisningen.

## Nærmest usynlig

– Å kjøre buss er en sikker og trivelig jobb med ordnet arbeidstid og fast lønn. Du er din egen sjef underveis, samtidig som du er sikret hjelp om du trenger det. Selvfølgelig er det til dels rutinearbeid, men på den andre siden er ikke to dager like. Du har også muligheter til å bytte på og ta fridager når du trenger det. Jeg vet at denne typen fleksibilitet er viktig for mange ungdommer.

Men så var det å få tak i ungdommene. Ribe forklarer utdanningsløpet: Elevene begynner i første klasse (Vg1) enten på Service og Samferdsel eller på TIP – en forkortelse for «Teknikk og industriell Produksjon» som kan sammenliknes med den gamle mekanikerlinja, populært kalt «filer'n». Året etter kan de så velge «VG2 transport og logistikk», som igjen er et utgangspunkt for læreplass som yrkessjåfør. Første del av læretiden tilbringes 19 uker på en landslinje for å erverve seg førerkort for kl. D.

– Et problem er å gjøre tilbudet synlig for tiendeklassingene. Dessverre kan det ofte virke som om vi er nærmest usynlige.

## Yrkesstolthet

– I år har jeg 22 elever i andre klasse, alle motiverte ungdommer. Dessverre

tenker nesten alle lastebil. Fire av fem elever innen transportfag synes at lastebil er kulest, selv om mange ville fungert ypperlig bak et bussratt. Når elevene utplasseres, havner de gjerne også hos transport- og logistikkbedrifter. I år har vi heldigvis fått mulighet hos Boreal i Kristiansand som ønsker seg lærlinger. Det samme gjør Sørlandsruta i Mandal, roser han, men legger ettertenksomt til:

– Ting kan likevel tyde på at vi ikke har klart å beholde yrkesstoltheten innen bussføreryrket. Et stikkord her er definitivt yrkesstolthet.

## Irriterende begrensning

Vi snakker om hvordan konjunkturer og ulike politiske beslutninger påvirker yrket. Om at høykonjunktur innen olja ikke er gunstig for rekruttering av bussførere. Om at det er gunstig med lånekassefinansiert utdanning, og om hvor viktig det er å løse språklige problemer. Flere av Ribes elever er fremmedspråklige elever som faglig sett er på høyden men kan ha språklige utfordringer, noe som ikke er optimalt for bussjåfører. Jon A. Ribe har en utfordring til YTF:

– En irriterende begrensning for lærlinger er at de kun kan utføre persontransport i rute hvis ruta er begrenset til 50 kilometer. Dette er et problem både i vest og nord, der vi opplever ruter som er mye lengre. Vi har behov for sjåfører alle steder i Norge, ikke bare i Osloområdet? Dette er selvfølgelig en EU-regel, men det må jo kunne gjøres et unntak for denne nasjonalt? Jeg forstår ikke helt logikken, som om det skulle være mindre ansvar å

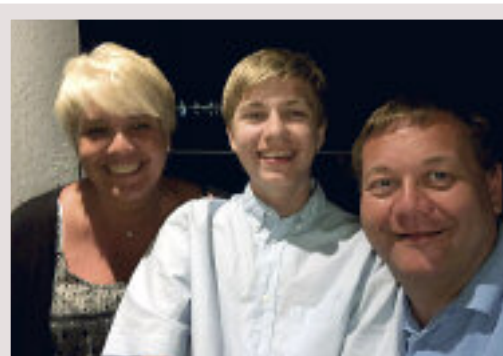




17.mai i år kl. 06.30 . Far og sønn klare til å spille i hvert sitt korps. (Foto: Privat)



Jon A. Ribe var en av sensorene ved årets Yrkes-NM. Her ved blinken som sjåførene skulle treffe med et lodd hengende ned fra støtfangeren i front. (Foto: Arne Danielsen)



Med en sønn og en kone som også spiller, er hele familien Ribe engasjert i musikk. (Foto: Privat)

kjøre en full buss i en by enn et vogn-tog på landeveien? Det ville være fint om YTF kunne bidra til å gjøre noe med denne håpløse regelen.

## Alle er selgere

Praten vår munner ut i en oppfordring til alle innen bransjen om å tenke positivt for å sikre rekruttering av unge mennesker til bussføreryrket.

Å heve statusen i form av bedre lønns- og arbeidsforhold er en viktig del av dette – og der må de ansvarlige sørge for dette, men i tillegg må alle være sitt ansvar bevisst som forbilde, mener Jon A. Ribe.

– Sønnen min tar for eksempel skolebuss hver dag. Hvilke signaler gir sjåføren gjennom sin opptreden og kjørestil? Og hvordan snakker vi

om bussføreryrket hjemme? Kanskje er det sånn at vi snakker bussføreryrket ned i hverdagen? Da spør jeg: hva slags forbilder er vi, hvilke signaler gir vi ungdommen? Klarer vi å gi et bilde av at yrket er morsomt? Alle er vi selgere av yrket vårt, konkluderer Transportlærer og trafikklærer Jon A. Ribe.

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

# DØD ELLER FRELSE?

«En kar kom bort til standen vår og leste teksten på det gule banneret: «Jesus har flest tilhengere!» «Jeg trodde det var jeg som hadde fleste tilhengere, jeg». Det viste seg at han var tilhengerproduzent», forteller truckerpastor Ekkehart Fischer og ler så han rister.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**V**i tar alltid en tur innom hallen for de tøffe amerikanske snutebilene hver gang vi besøker tungbilmessa i Hannover. Her skinner det i krom og macho på den ene doningen tøffere enn den andre. Her dyrkes den ensomme rytter som rir inn i solnedgangen, langt tøffere enn toget. I mytenes verden av sex, drugs og rock and roll er en skinnende hodeskalle som panserfigur det naturligste av verden.

## Sjåførkirken

Dessverre (?) lever ikke virkeligheten opp til klisjeene. Det internasjonale sjåføryrket er ofte preget av et ensomt kabotasjeliv, atskilt fra familie og venner, med uanstendig lave lønninger og et hundeliv med bilen som kjøkken og soverom. Derfor ikke mer enn rett og rimelig at vi i et beskjedent hjørne av utstillingsområdet finner en stand for «*trucker-church.org*» – sjåførkirken.

Ekteparet Renate og Ekkehard Fischer har siden år 2000 viet livet til å drive misjonsarbeid blant landeveiens riddere, lastebilsjåførene.

– Vi har den største kirkelyden i verden, bare i Tyskland finnes 1,2 millioner yrkessjåfører, understreker de to.

Selv snakker de kun tysk, men har sørget for at gudordet spres på 18 ulike språk, blant annet svensk. Imponerende 400 000 eksemplarer av «trucker-bibelen» er distribuert. I tillegg til det nye testamentet, finnes her sang- og bønnetekster, samt vitnesbyrd fra sjåfører.

## Julebesøk med gaver

På mange måter minner kirkens aktiviteter om godt, tradisjonelt oppsøkende fagforeningsarbeid, men med en åndelig vri og til litt andre tider: Representanter for kirken drar for eksempel gjerne ut til rasteplassene i julen, der mange sjåfører i tjeneste må tilbringe helligdagene.

En tysk aktivist skriver: «Om det var den permanente trafikkorken på A6, eller noe annet som hadde skylda, forblir et åpent spørsmål, men Julenissen kom til motellet Hohenlohe litt sent den 7. desember om morgenen for å skjenke sjåførene en liten «Nicholas-pakke». Siden de fleste bare sto opp og ønsket å reise snart, var det ingen store samtaler, men de fleste likte besøket. En ringte kollegaen: «Hei, med meg kommer bare Nicholas!» Jeg tror at en sånn liten morgenglede kan trøste mange plagede i løpet av dagen.»

## Hyrdene på marken

«På første juledag dro vi i ettermiddag på motorveien A86, der fantes som alltid en rekke sjåfører fra Romania, Bulgaria, Ukraina, Russland og Spania. Under juleferien, hvor det er kjøreforbud for lastebiler, har de de pause på hvileområdet. Mange flittige assistenter hadde laget kaffe og te, bakt kaker, kjeks og paier for å skjemme bort sjåførene. Heldigvis var det tørt vær, så mange førere ble lokket fra hyttene til tross for iskald vind.

Hvis vi hadde laget et lite bål, kunne scenen minne om hyrdene på marken på julaften. Selv om vi ikke var engelen som brakte den gode nyheten, var vi i stand til å gi de fleste en bibel på sitt eget språk, noe som ble tatt imot med synlig glede av hendelsen og sjåførene kunne føle et snev av julen.»

## Feit velsignelse

Og budskapet leveres liketil i sjåførenes egen språkdrakt, her er ingen høykirkelig latin. Bare les hvordan sjåførpastoren avslutter sine prekener: «Jeg ønsker deg og dere alle en god og skrapfri uke. Vær ren, ha alltid en klunk med diesel på tanken og en feit velsignelse fra Papa i himmelen, hilsen din truckerpastor Ekkehart.»

 redaksjonen@ytf.no





Ekteparet Renate og Ekkehart Fischer har siden år 2000 viet livet til å drive misjonsarbeid blant landeveiens riddere, lastebilsjåførene.

«Vi har den største kirkelyden i verden, bare i Tyskland finnes 1,2 millioner yrkessjåførere.»



I mytenes verden av sex, drugs og rock and roll er en skinnende hodeskalle som panserfigur det naturligste av verden.

## 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



**Tor Arne Korsmoe**  
Verveansvarlig  
980 43 387  
tor@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



# Rettferdig transport

Måten Bring driver sin forretningspraksis på, har i årevis vært omtalt i negative vendinger blant lastebil-sjåførene. De har hele tiden gitt uttrykk for at det som skjer ikke er greit, at Bring driver sosial dumping, presser vilkårene for norske sjåførere og utkonkurrerer norske arbeidsplasser og bedrifter. Nå har dokumentasjon fra Arbeidstilsynet og journalistnettverket Investigate Europe påvist at det sjåførene har hevdet hele tiden, faktisk er en korrekt beskrivelse.

Når Bring og konsernsjef Tone Ville i Posten Norge forsøker å imøtegå kritikken, avsløres hvilket manglende samfunnsansvar som preger ledelsen i Bring. Antagelig finnes det verre selskaper enn Bring. Det er kanskje til og med riktig at Bring stort sett opererer innenfor lovens rammer, men det endrer ikke den moralske siden av at et statlig eid selskap i praksis driver sosial dumping og utkonkurrerer gode norske arbeidsplasser. Det unnskylder ikke at Bring utnytter sjåførere som ikke har annet alternativ og at de presser norske arbeidsvilkår, norske arbeidsplasser og norske bedrifter på en konkurransevridende måte.

Når man skal vurdere Brings forretningsmoral, er det greit å minne om at begrunnelsen for kabotasjereguleringen vi har i dag var miljøhensyn og effektiv utnyttelse av transportkapasitet. Fulle vogntog med internasjonale transporter rundt omkring i Europa skulle ta lokale transportoppdrag i påvente av oppdrag tilbake, dette for å øke sjansene for last og redusere lite miljøvennlig tomkjøring.

Dessverre misbrukes regelverket i stor grad. Vogntog kjører rundt i Europa med symbolske laster for å posisjonere seg for kabotasjeoppdrag i gunstige markeder. Regelverket har ført til det motsatte av hensikten: mer tomkjøring og økte utslipp. Bring utnytter dessverre også regelverket. De

transporterer ikke nyttelast (internasjonal transport) inn til Sverige eller Norge. Eller ut. De transporterer kun sjåførene.

Posten etablerte datterselskapet Bring Trucking i Slovakia for å kunne tilby internasjonale transporttjenester på «konkurransedyktige vilkår». Det vil si at Posten ønsker å tjene penger i et svært underbetalt europeisk transportmarked, der sjåførene får betalt langt, langt under hva norske sjåførere har krav på. På kabotasjekjøring i Norge skal sjåførene etter de nye satsene for allmenngjøring ha 171,45 kroner timen fra og med 1. desember, men det er avslørt at de får en timelønn helt nede i 33,90 kroner.

Den rumenske sjåføren Emilian Tudor Jetzi kjørte vogntog for Bring Trucking i knapt fem år, ofte møbler for Ikea, med Bring-terminalen på Kastrup som base. Han forteller at han hadde slovakisk lønn, men jobbet aldri i Slovakia, men i Danmark. Hver gang han dro hjemmefra, hentet han lastebilen på Kastrup. Jetzi utførte akkurat samme arbeid som vestlige kolleger, men tjente mindre enn halvparten av en norsk sjåfør – og det meste var diett.

Bring er vårt selskap. Det er statseid. Vi forventer en annen samfunns holdning og andre verdier av Bring. Vi mener det er helt rett å stille Bring til ansvar for hva de gjør. Så forventer vi at myndighetene intensiverer Arbeidstilsynets kontrollvirksomhet ute på veiene også mot alle de øvrige selskapene som eventuelt måtte bryte reglene. Det skulle bare mangle!

I Norden har vi jevnt over gode standarder og gode bedrifter. Vi har et arbeidsliv som svært mange arbeidstakere andre steder i verden ønsker seg. Dersom vi skal lykkes med å bevare anstendige forhold i transportsektoren må vi i fellesskap jobbe for å løfte vilkårene for de som blir utnyttet.

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



Utviklingen peker stadig tydeligere mot at utenlandske sjåførere rekrutteres fra land utenfor EU med stadig dårligere betingelser. Dette skjer over hele Europa, og er en negativ spiral som hverken norske sjåførere eller bedrifter klarer å konkurrere mot.

Det er derfor avgjørende nødvendig at vilkårene for de som utnyttes blir løftet, ikke at de som kjemper for å overleve skal presses ut av jobbene sine. I et slikt perspektiv er Bring en aktør som bidrar til å forverre norsk og nordisk arbeidsliv. Yrkestrafikkforbundet utfordrer derfor regjeringen og næringsminister Torbjørn Røe Isaksen til å gripe inn. Det kan ikke aksepteres at et statlig eid selskap driver sosial dumping, verken i Norge eller i resten av Europa, slik Posten Norge gjennom Bring Trucking gjør i denne saken.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



## For høy rente på boliglånet?

Rekordmange medlemmer har flyttet boliglånet til Gjensidige Bank. Benytter du deg av dine medlemsfordeler, kan du spare mye og du er sikret lav rente over tid.

Finn ut hvor mye du kan spare på [gjensidige.no/ysbank](http://gjensidige.no/ysbank)

Priseksempel Boliglån Ung inntil 85 % av verdigrunnlag. Eff. rente 2,06 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2.555.206,-. Gjelder for medlemmer mellom 18 og 33 år som bruker banken aktivt. Prisen er per 09.11.2018 for nye lån og kan bli endret.

