

# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

01/2019



Sommerfuglens vingeslag

S 12

  
YRKES  
TRAFIKK  
FORBUNDET

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

## IKKE VÅRT ÅR?

HÅRREISENDE  
SKATTESKJERPELSER, STENGTE  
TOALETT, UTENLANDSKE  
KAOSTRANSPORTØRER OG  
FLERE TRUSLER FRA EU ER HVA  
VI MØTER I DET NYE ÅRET. HER  
GJELDER DET Å HOLDE SAMMEN!

### Ny grafisk designer

Yrkestrafikk's grafiske designer, Trine Bergerud Garder, har måttet gi seg etter rundt 20 års tjeneste for bladet. Vi takker for innsatsen, Trine, du har vært gull!

Vår nye grafiske designer fra og med denne utgaven heter Silja Digranes, og som dere ser har hun allerede begynt å sette sitt preg på bladet gjennom en aldri så liten ansiktsløftning. Velkommen på laget, Silja!

«Vårt eneste dugelige mottiltak er fagorganisering, lokalt, nasjonalt og internasjonalt»

Det nye året har ikke startet så bra for yrkessjåfører. Som julepresang får mange bussførere en skatteskjerpelse på frikort som vil svi hardt i lommeboka. Se side 4. Vi har vanskelig for å forstå at det over natta skal være mulig å slette en tariffregulert hevdvunnen rettighet som siden krigen har vært en del av fundamentet for bransjen. Politikerne som står bak denne skjenselen har kviet seg for å debattere med våre tillitsvalgte. Det er ingen skam å snu!

Så har Vegvesenet valgt å stenge offentlige rasteplasser og toaletter for godssjåfører rundt i landet. En representant for etaten hadde mage nok til å begrunne de tvers igjennom uanstendige tiltakene med budsjettbesparelser. Hva hadde skjedd om tilsvarende hadde blitt gjennomført for direktørene i Vegdirektoratet? Vil du ha et varmt og godt toalett du kan sitte uforstyrret på i timevis og drite (!) i andre, er det kanskje veibyråkrat du skal bli? Les vår betraktning på side 34.

Tragiske ulykker og kaos på glatte vinterveger har på nytt satt søkelys på hvilke fortredeligheter bandittvirksomhet, ukyndighet og uansvarlighet blant utenlandske godsoperatører fører til på norske veier. Kontroll av utstyr og nødvendig kunnskap på vinterføre virker mangelfull. Hvor mange liv skal gå med i trafikken før noe gjøres? Og er vi synske om vi spør at kjeltringene atter en gang vil slippe unna og at det igjen vil være utenlandske underbetalte kolleger som sittet igjen med svarteper om ansvar må fordeles? (Les forbundsleder Jim Klungnes' kommentar på side 35.)

Som om ikke dette er nok, så er EU-kommisjonen ivrig opptatt med å klekke ut enda mer djevleskap for sjåførene, les bare reportasjen på side 6. Utviklingen innen EØS virker på dette området å gå systematisk i feil retning.

Vårt eneste dugelige mottiltak er fagorganisering, lokalt, nasjonalt og internasjonalt. 20 millioner transportarbeidere over hele verden kan ikke overses når vi står sammen i den internasjonale transportarbeiderføderasjonen ITF, som vi besøker på side 12. Alene er vi sårbare, sammen er vi sterke.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Jukse-maker pipelort – tar igjen og gir bort	4
EU-forslag truer norsk bussbransje	6
Kryss og tvers med Korsmoe	10
Sommerfuglens vingeslag	12
Gladiola	16
YTF - kontakt og informasjon	17
Leserinlegg	22
Advokatene: Førerkortbeslag – hva gjør du?	24
Smått & Stort	26
Portrett: Håndfast lykke	28
Kultur: Optimus Prime	32
Gull, eller bare gul?	34

Forsidefoto: Arne Danielsen

## GLADIOLA / S 16



### Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet  
 ☎ 40 60 37 00  
 ✉ [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no) - [www.ytf.no](http://www.ytf.no)

### Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør  
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,  
 ☎ 474 00 989  
 ✉ [arne@ytf.no](mailto:arne@ytf.no)

### Trykk: Ålgård Offset

✉ [post@a-o.no](mailto:post@a-o.no)

### Prepress og layout:

Silja Digranes  
 ☎ 401 79 194  
 ✉ [silja-d@frisurf.no](mailto:silja-d@frisurf.no)

### Annonsealg:

Mona Svenning  
 ☎ 400 13 909  
 ✉ [mona@ytf.no](mailto:mona@ytf.no)

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter.

Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

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



# JUKSEMAKER PIPELORT – TAR IGJEN OG GIR BORT

KAN DET VÆRE LOV Å BARE SE BORT FRA ET GODE SOM BUSSFØRERE I NORGE HAR HATT SIDEN TIDENES MORGEN? MED SIN KNALLHARDE SKATTLEGGING AV FRIKORT, VIL MANGE SJÅFØRER KUNNE FÅ EN ØKT BESKATNING PÅ FLERE TUSEN KRONER. REAKSJONENE PÅ FLÅERIET ER VOLDSOMME.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Ordningen med skattefrihet for frikort, har vært praktisert i mange tiår. I mange år har frikortet vært en del av rettighetene fremforhandlet mellom arbeidstaker og arbeidsgiver og er beskrevet i Bussbransjeavtalens §9.

## Satte strek over

I Skatte-ABC, som er en håndbok i første rekke for Skatteetatens egne ansatte, har frikortbestemmelsene fram til nå vært definert slik:

«Etter praksis fra skatteforvaltningen skal ansatte i trafikkselskaper o.l. ikke skattlegges for gratis eller billige privatreiser med selskapets egne transportmidler. Dette gjelder f. eks. ansatte i NSB og i private eller offentlige selskaper som driver rutebil-, båt- eller flytrafikk.»

Denne praksisen har nå regjeringen satt en strek over, i henhold til en prinsipputtalelse fra Skatteetaten:

«Etter skatteloven er enhver økonomisk fordel mottatt i arbeidsforholdet skattepliktig, med mindre det er gitt særskilt skattefritak. Rabatter den ansatte mottar i arbeidsforholdet er derfor i utgangspunktet skattepliktige etter gjeldende regler.»

## Skattepliktig frikort

Nå heter det riktignok at «spørsmålet må avgjøres etter en konkret vurdering av hvert tilfelle», men en skattejurist i NHO har fått bekreftet av Skattedirektoratet at dagens unntaksregel for ansatte i Skatte-ABC bortfaller fra og med 1. januar. Med de nye reglene vil man dermed bli nødt til å skatte av frikortet som en del av alminnelig inntekt, minus et fribeløp på 7 000 kroner for rabatter man får gjennom jobben.

«Ansatte i busselskap kan dermed tilbys årskort med markedsverdi opptil 14 000 kroner til halv pris uten at det utløser skatteplikt, forutsatt at de ikke mottar andre personalrabatter» svarer statssekretær Cecilie Brein-Karlsen (FrP) i et svarbrev til Norsk Transportarbeiderforbund.

## Hva er markedsverdi?

Hva som er «markedsverdi» av et frikort kan diskuteres. Hvis man for eksempel legger prisen på et 30-dagerskort i Møre og Romsdal til grunn og ganger opp med 12 måneder, blir «markedsverdien» på  $2664 \times 12 = 31\,968$  kroner. Skal en sjåfør skatte av et slikt beløp, og kanskje i tillegg har ektefelle og barn, blir skatten formidabel.

Yrkestrafikkforbundet har reagert på forslagene til skatteskjerpelsen. I et brev til Finansminister Siv Jensen ber YTF regjeringen om å reversere skattleggingen av frikort for bussjåfører i statsbudsjettet.



«I et brev til Finansminister Siv Jensen ber YTF regjeringen om å reversere skattleggingen av frikort for bussjåfører i statsbudsjettet»

### Kraftige reaksjoner

Reaksjonene fra bussjåførene har vært voldsom på YTFs facebook-sider: «foreslår en landsomfattende streik», «arbeidere skal flåes på alle områder», «Er snart ikke vits å jobbe», «nett-opp hva en underbetalt bransje som sliter med forgubbing og rekruttering trenger», «dette er takken for å bli pensjonist», «skatter politikerne av alle godene de har?» og «vi har også gule vester».

Sjåførene i Norge begynner å bli vant til denne typen «julegaver» fra myndighetene. I fjor ble et famøst diettfor-slag lansert, der langtransportsjåfører risikerte å tape 30 000 kroner. Takket være våkne organisasjoner ble saken stoppet før den ble vedtatt i Stortinget. Mye tyder på at hvis årets skattlegging av frikort opprettholdes, vil det få kraftige konsekvenser, blant annet ved de neste tariffoppgjørene.



Artikkelforfatterens frikort fra den gang han var trikkefører i Oslo Sporveier for rundt 40 år siden. Også ektefelle og barn kunne kjøre gratis, uten bekymring for ekstra skatt. Nå mener mange sjåfører at tiden er inne til å finne fram gule vester.

✉ redaksjonen@ytf.no

# EU-FORSLAG TRUER NORSK BUSSBRANSJE

IKKE MINST TAKKET VÆRE AKTIVT FAGFORENINGSARBEID HAR BUSSFØRERNE I NORGE SÅ LANGT UNNGÅTT DE ALLER VERSTE ANGREPENE PÅ LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLD. MEN HVIS EU-KOMMISJONEN FÅR VILJEN SIN KAN DET BRENNE ET BLÅTT LYS FOR NORSK BUSSBRANSJE.

Tekst:

**LIN ANDREA GULBRANDSEN**

Tekst og foto:

**ARNE DANIELSEN**

En sak som vi har vært opptatt av i lengre tid, er EUs såkalte «Mobilitetspakke 1», som handler om kabotasje og annen kjøring av lastebil over landegrensene. Utfallet av den kronglete saksbehandlingen innen EU er i skrivende stund fortsatt særdeles uklar, men det vi vet er at utfallet i stor grad vil påvirke lønn, arbeidsvilkår og balansen mellom arbeid og fritid for sjåførene.

## Undergraver bransjen

For buss har den internasjonale konkurransen hittil innskrenket seg til turbilbransjen, og her er heller ingen endringer foreslått. Men, i sitt forslag til «Mobilitetspakke 2», ønsker EU-kommisjonen nå at resten av bussbransjen – både ekspressbusser og lokalruter –

åpnes for at utenlandske selskaper skal kunne kjøre ruter på permanent basis.

Hvis et slikt forslag til direktiv blir vedtatt i EU, er risikoen til stede for at det vil kunne undergrave tariffavtaler og beskyttelse av arbeidsplassene gjennom virksomhetsoverdragelse og føre til ytterligere skvising av de ansatte gjennom mer pressede anbuds konkurranser. Busseførere kan i likhet med godssjåfører i verste fall bli utsatt for omfattende sosial dumping. Norsk bussbransje vil rammes av et enda villere stormløp mot bønn.

## Ikke lenger midlertidig

Det foreliggende forslaget ønsker i utgangspunktet å endre definisjonen av kabotasje. En viktig forutsetning i dag er at kabotasetransport med buss må være av midlertidig karakter. Nå lanseres en formulering som definerer kabotasjeoperasjoner som «nasjonal passasjertransport på vei betjent for leie eller belønning («hire or reward») i en vertsstat. Som man kan se står det ikke noe lenger om at kabotasje-

transporten med buss skal være midlertidig.

I stedet lister direktivforslaget opp forskjellige situasjoner der busskabotasje er lovlig. Her heter det at utenlandske selskaper skal kunne kjøre ruter i Norge uten å måtte etablere seg i landet, og at dette ikke trenger være av midlertidig karakter. Riktignok må utlendingene søke om tillatelse, men myndighetene vil ha veldig få lovlig grunner til å avslå.

Transportselskaper som ikke er hjemmehørende i Norge skal altså få den samme tilgangen til å drive rutekjøring som norske virksomheter. En rimelig tolkning er at det nye forslaget skal være lovlig for rutebusstransport uten at det legges begrensninger i form av at kjøringen skal være midlertidig eller må etterfølge en internasjonal transport inn i landet.

## Ekspresskabotasje

For ruter på over 100 km, i praksis ekspressbusser, skal slik tillatelse gis så

## «I praksis åpner forslaget for fullstendig og permanent kobotasje på ekspresskjøring»

fremt selskapet er i stand til å utføre ruta med tilgjengelig materiell, ikke har brutt nasjonal eller internasjonal vegtransportlovgivning eller om betingelsene for autorisasjon har blitt brutt ved fornying. Hvis man ikke kan begrunne ett av disse tre punktene, skal tillatelse gis.

Norske myndigheter vil ikke kunne avslå fordi det allerede kjøres en rute på strekningen eller fordi det nye selskapet tilbyr lavere pris enn eksisterende selskaper. Riktignok diskuteres det om tillatelse skal nektes «dersom det er langvarig underprising for å ødelegge konkurransen», men det er uklart hvordan en slik formulering skal tolkes. I praksis åpner forslaget for fullstendig og permanent kobotasje på ekspresskjøring.

### Også lokalruter

For rutekjøring under 100 km i luftlinje foreslås at de samme kriteriene som for kjøring over 100 km gjelder, men med et tillegg: Det skal være lov til å avslå «dersom transporten vil kunne sette i fare den økonomiske likevekten i en offentlig tjenesteytelseskontrakt».

Hvordan dette skal forstås er uklart. Det gis grunnlag for at det nye selskapet kan nektes dersom de ødelegger for rutetilbudet til for eksempel Ruter



Begge bussene er jo blå, så da spiller det kanskje ingen rolle hvilken som kjører i Telemark eller Budapest? EU-kommisjonen legger opp til ett felles bussmarked innen hele EU/EØS-området.

### «Meningen er at utenlandske selskaper skal ha lik tilgang til terminaler»

eller Skyss. Men ingen vet foreløpig om dette betyr hele ruteområdet i helhet eller en mindre del.

I tillegg har det blitt diskutert om EU landene skal kunne trekke tilbake tillatelsen dersom det i ettertid viser seg at den økonomiske likevekten blir ødelagt på en måte som det ikke var mulig å forutse da tillatelsen ble gitt, men dette ligger ikke inne i det opprinnelige forslaget

#### Bastardorgan

For å håndheve de nye bestemmelsene foreslås opprettet et eget organ («Regulatory Body») for passasjertransport på vei. Dette organet skal være uavhengig av dem som tildeler løyver eller offentlige kontrakter. Dette organet skal bestemme hvorvidt det skal utføres en økonomisk analyse om noen ber om det, og skal også selv utføre analysen. Det er deres analyser som vil være bestemmende for om tjenesten det er søkt om vil kunne ødelegge økonomisk for en eksisterende offentlig tjenestekontrakt.

Organet vil behandle klagesaker og anker, og også samle inn og gi informasjon om terminaler. Meningen er nemlig at utenlandske selskaper skal ha lik tilgang til terminaler, slik at

ikke manglende terminaltilgang vil være et hinder for utenlandske selskaper. Unntaket er når terminalen eies og brukes kun av en annen aktør – da gjelder den private eiendomsretten, må vite!

Slik kan det nye organet virke som kryssningen av en miniutgave av EFTAs overvåkingsorgan ESA og Transportøkonomisk Institutt, men om det blir sånn er i dag umulig å si.

#### Truer sjåførene

Hva betyr det i så fall for norske bussførere om forslaget blir vedtatt? Selv om praktiske ting som for eksempel språkkrav kan gjøre anbud i Norge vanskelig for utlendingene, er det egentlig fritt fram for at de kan legge inn anbud på linje med norsketablette, med arbeidstakere som er ansatt i utlandet og som det ikke er mulig å kreve norsk tariffavtale for.

Spørsmålet er også hvordan det vil gå med bestemmelsene for virksomhetsoverdragelse, som til nå i stor grad har sikret arbeidstakerne når nye selskaper vinner anbud. Ved full åpning for kabinotasje for rutetransport, må vel dette bety at selskap skal kunne legge inn anbud og bedrive rutekjøring uten å være en etablert virksomhet i Norge?

Som vi har sett innen godsnaeringen kan resultatet også bli at vestlige selskap etablerer utenlandske buss-selskap for å omgå lønns- og arbeidsbetingelser. Dette vil i så fall ikke bli noen vakker historie.

#### Ikke vedtatt

Så er det viktig å understreke at dette foreløpig kun er et forslag, som det er langt fra sikkert at blir vedtatt. Det skal gjennom behandling i flere institusjoner i EU. Først skal forslaget behandles i EU-parlamentets transportkomité (TRAN) nå i slutten av januar. Deretter er det mulig at buss (Mobilitetspakke 2) ikke blir videre behandlet før EU er ferdig med lastebil (Mobilitetspakke 1). Men det er viktig både å kjenne til og forberede seg på at slike ideer faktisk fremmes innen EU, for så vidt som en videreutvikling av eksisterende linjer.

I mai velges et nytt EU-parlament, og resultatet av dette valget kan bli avgjørende også for skjebnen til norsk bussbransje. Hvorvidt EØS-avtalen gir rom for reservasjoner, gjenstår å se svaret på.

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





EU-kommisjonens forslag åpner selvfølgelig også for at norske busselskap skal kunne etablere seg og konkurrere i Barcelona? Selvfølgelig med norske lønninger, ikke sant?

# KRYSS OG TVERS MED KORSMOE

YTFS NYE VERVEANSVARLIGE TOR ARNE KORSMOE HAR SÅ LANGT I VINTER TRÅLET SØR-NORGE PÅ KRYSS OG TVERS FOR Å MØTE EKSISTERENDE OG POTENSIELLE BUSMEDLEMMER. HER ER NOEN GLIMT FRA TURNEEN.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

TOR ARNE KORSMOE



I slutten av november var YTFs verveansvarlig Tor Arne Korsmo og tillitsvalgt Tor Vatnedal er på besøk hos Sørlandsruta i Mandal. Besøket innebar siste stopp på en runde i Sørlandsruta, der også garasjene i Lyngdal, Farsund og Flekkefjord sto på dagsorden. Sørlandsruta har lange lokale tradisjoner, men er i dag en del av Torghatten-konsernet.

## Hedmark

YTF var på besøk hos Nettbuss på Flisa, et lite, men hyggelig anlegg. Det kan ikke bli annet enn hyggelig på et sted der hovedgata heter «Kaffegata». Flisa er det største handelsstedet mellom Kongsvinger og Elverum, og skryter av å ha verdens lengste trebru konstruert for full trafikklast, dessuten verdens største tannpirker.

Hos Nettbuss på Kongsvinger fikk YTFs utsendte en fin prat med den engasjerte sjåførstaben. Sjåførene har tilhørt NSBs datterselskap siden de første anbudene ble gjennomført på nittitallet, under ulike lokale navn alt ettersom Norges i særklasse største busselskap har valgt å organisere seg: NSB Biltrafikk Lillestrøm, Nettbuss Lillestrøm og Nettbuss Øst.

## Møre og Romsdal

Pauserommet til Tide Buss ytterst på Averøy, ligger utrolig fint til, bare noen hundre meter i fra den spektakulære Atlanterhavsveien. Lokale Averøy Billag ble en del av Nettbuss for drøyt ti år siden, ikke lenge før Atlanterhavstunnelen mellom Averøy og Kristiansund førte til store omlegginger av rutenettet. Nå er det altså Tide Buss

som har overtatt kjøringen, og YTF besøkte selskapets lokale hovedkontor ved Bussterminalen i Kristiansund.

Lenger sør i Møre og Romsdal besøkte Korsmo Nettbuss Ålesund Nord i Brattvåg, og kunne melde om en liten garasje med godt miljø. Brattvåg huser et skipsverft og en av verdens største fabrikanter av vinsjer. Verveansvarlig var også på besøk i Nettbuss-garasjen i Vågaveien i Ålesund, der han var så heldig å få være tilstede under tillitsvalgte Linda Myhres presentasjon av YTF for nyansatte.

## Oppland

På turen over fjellet var det naturlig å besøke Lesja Bilruiter på Dombås, en av de små transportørene som enda kjører både buss, melk og gods.



Yrkestrafikk portretterte avdelingsleder Kjersti Storrusten på Dombås, som fortalte at YTF også hadde fått medlemmer fra Otta. Korsmoen besøkte derfor også Trønderbilene på Otta, der det gode miljøet på pauserommet ikke ble forstyrret av at flere forbund var representert blant sjåførene.

Sjåførene hos Etnedal Bilruter i Valdres avholdt like godt medlemsmøte i anledning av besøket fra YTFs verveansvarlige. Etnedal Bilruter har en mer enn hundre år gammel lokal transporttradisjon, fra Etnedal Kommunale Automobilselskap ble registrert i 1918. «Et lokalt rutebilselskap som fortsetter å bestå» heter det på bilrutenes hjemmeside.

På Dokka skystasjon opplevde Korsmoen en trivelig stund og fikk en god prat med sjåfører fra Torpa bilruter og Etnedal bilruter. Like hyggelig var det å prate med gamle og nye medlemmer hos Trønderbilene og Jotunheimen og Valdresbilruten Bilselskap (JVB). JVB er blant annet kjent for å trafikkere Valdresekspressen for Nor-Way Buss-ekspress.

«Sjåførene hos Etnedal Bilruter i Valdres avholdt like godt medlemsmøte i anledning av besøket fra YTFs verveansvarlige»



**Øverst:** YTFs verveansvarlige Tor Arne Korsmoen på Lesja.

**Venstre midtbilde:** Tillitsvalgte Tor Vatnedal viste Korsmoen rundt hos Sørlandsruten.

**Høyre øverst:** Etnedal Bilruter i Valdres har eksistert i mer enn hundre år.

**Nederst venstre:** Bussterminalen i Kristiansund, knutepunkt på Nordmøre.

**Nederst høyre:** Fin plassering av pauserommet ytterst på Averøy.

**Bakgrunnsbildet:** Nettbuss på Flisa – et lite, men hyggelig anlegg.

# SOMMER- FUGLENS VINGESLAG

«EN SOMMERFUGLS VINGESLAG PÅ DEN ENE SIDEN AV KLODEN KAN STARTE EN ORKAN PÅ DEN ANDRE SIDEN AV KLODEN.» SITATET RANT MEG I HU PÅ SPASERTUREN FRA WATERLOO STASJON TIL HOVEDKVARTERET TIL DEN INTERNASJONALE TRANSPORTARBEIDERUNIONEN ITF I LONDON.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

For hva er mer sammenvevd over hele kloden enn transport? Og hva er mer sårbart enn mange av forsyningslinjene basert på finkalibrede just-in-time leveringssystemer? Slik har logistikk utviklet seg til å bli verdens mest strategiske virksomhet, samtidig som den internasjonale konkurransen har

for undergraves ofte alt som smaker av fagorganisering.

## Grenseløs dissonans

Dessverre lar ikke alle slike problemer seg løse ved grensen. Et ferskt eksempel fra Danmark er det italienske selskapet Solesi som for et år siden ble idømt en bot i arbeidsretten på 14 millioner danske kroner for grov underbetaling av 130 utenlandske bygningsarbeidere. En god og riktig dom, men hva skjer?

å respektere dommen fra Danmark. Italienerne mener at de har rett til å lønne etter italienske regler siden de er et italiensk selskap! Dansk lovgivning – og faktisk også EU-rett – gir de jamt blaffen i.

## Verdensunionen

Siste ord i saken er selvfølgelig ikke sagt, men illustrerer viktigheten av at også fagbevegelsen agerer globalt. Og sjåførenes viktigste virkemiddel befinner seg i et hvitt hus syd for Themsen i London sentrum. Herfra representeres 670 fagforeninger fra 147 land med nesten 20 millioner medlemmer. Også YTF er medlem, og den europeiske transportarbeiderunionen ETF som Yrkestrafikk har besøkt skrevet om flere ganger, er ITFs europeiske del.

Her blir vi mottatt av Lauren Usher, som arbeider i veitransportseksjonen. Lauren er en av de unge ressursene som arbeider for de fagorganisertes rettigheter. Hun forteller at hun startet sin praksis i TUC (det engelske LO).

«Ett av de viktigste grepene som ITF utfører, er å komme i dialog med de største multinasjonale selskapene for å oppnå enhet om praktisering av anstendige arbeidsforhold»

destabilisert arbeidsforholdene. Den multinasjonale storkapitalen er redd for å få forstyrret distribusjonen, der-

Solesi nektet å betale, og før jul har en domstol på Sicilia (!) gitt det italienske selskapet medhold i at de ikke trenger



Deretter gikk ferden til New Zealand, der hun arbeidet på grunnplanet i den lokale fagbevegelsen og hvor foreningene innen transport var de mest aktive.

Høsten 2018 reiste hun tilbake til England igjen, via ITFs kongress i Singapore, der 2000 delegater var samlet i slutten av oktober. Hun hadde således bare vært hjemme i en drøy måned da vi traff henne, og hadde fortsatt et øye til forholdene i New Zealand, der lokale bussførere akkurat var blitt ofre for en lockout.

### Drama i New Zealand

- I mer enn halvannet år hadde fagforeningen i Waikato krevd at sjåførene ikke skulle betales mindre enn «living wage», altså en minimumslønn til å leve av utfra vanlig standard. Den nasjonale «living wage» var beregnet



Den samme problematikken som vi har møtt med mobilitetspakkene i EU, tror vi også vil dukke opp i Latin-Amerika og Afrika, understreker Lauren Usher fra ITF.



Budskapet er enkelt å forstå i hele verden. Her italienske godssjåførere som demonstrerer utenfor EU-parlamentet i Strasbourg.





til 20 newzealandske dollars i timen, mens bussjåførene kun tjente 17. (I norske kroner rundt en hundrelapp.) Fagforeningen anbefalte derfor til slutt medlemmene til å aksjonere ved å ikke ta inn billettpriser i to uker, for å markere at de ikke var i stand til å leve på en slik luselønn. Resultatet var at selskapet GO Bus valgte å lockoute 80 sjåførere.

Lauren var svært fortørnet over denne forhistoriske behandlingen av de ansatte, og ITFs generalsekretær Stephen Cotton karakteriserte selskapets behandling som forhistorisk og slo fast at på vegne av 20 millioner transportarbeidere at «alle fornuftige mennesker er enige om at dette ikke er måten å løse en disputt på, og ingen akseptabel behandling av ansatte som bare krever en lønn til å leve av.

For alle som er nysgjerrige på hvordan saken endte, kan det fortelles at etter at busselskapet skyldte på at rammebetingelsene var så dårlige at de ikke kunne betale høyere lønninger, hvor enn de så gjerne ville, så kom de lokale myndighetene på banen for å bidra til at sjåførene fikk betalt «living wages». Dermed fikk konflikten en lykkelig slutt.

### Eksporerte utfordringer

Vi liker tanken på at det finnes arbeidskamerater på den helt andre siden av kloden som utfører samme jobb og har mange av de samme utfordringene, og Lauren understreker viktigheten av at vi vet om og lærer av hverandre, og at det som skjer i en verdensdel kan ha stor betydning også på helt andre deler av kloden.

- Den samme problematikken som vi har møtt med mobilitetspakkene i EU, tror vi også vil dukke opp i Latin-Amerika. Det finnes en veikorridor mellom Argentina, Bolivia og Chile, der Bolivia er det klart fattigste landet og bolivianske lønninger kan brukes til å presse nivået ned i de andre landene. Også i Afrika kan liknende forhold oppstå mellom ulike land. Fordelen for fagbevegelsen er at vi i disse verdensdelene kan komme på offensiven i forkant for å hindre utbytting av sjåførene, mens vi i Europa har vært på etterskudd.

### Bygge relasjoner

Lauren forteller at ett av de viktigste grepene som ITF utfører, er å komme i dialog med de største multinasjonale selskapene for å oppnå enhet om praktisering av anstendige arbeidsforhold.



Verdens transportarbeiderunion har sitt hovedkvarter i en by med sterke tradisjoner innen kollektivtrafikk.

«ITF har sine lytteposter over hele kloden, med kontorer i Amman, Brussel, Nairobi, New Delhi, Ougadougou, Rio de Janeiro, Singapore og Tokyo»

- Et ferskt eksempel er møter med Unilever, en matleverandør i 190 land. De har forpliktet seg til å gjøre noe aktivt for å endre anbudsprosessene overfor sine leveringskjeder slik at ikke arbeidsforholdene endres og at standarden øker. Her har vi fått god hjelp av den internasjonale unionen for matvarearbeidere.

Ikke lenge etter vårt besøk i London deltok ITF i panelet på FNs forum for business og menneskerettigheter i Genève. Her ble kravene om å respektere de faglige rettighetene til alle ansatte, inkludert arbeidere i forsyningskjedene og andre som ble berørt av forretningsvirksomheten, understreket for de 2500 delegatene.

### Deutsche Post

Og i desember ble en fellesuttalelse vedtatt med Deutsche Post DHL Group for å bygge konstruktive og løsningsorienterte samarbeidsforhold, blant annet i Latin-Amerika. Deutsche Post DHL Group er verdens ledende post- og logistikkelskap.

- Slik forsøker vi å opprette gode relasjoner med en rekke selskap rundt i verden. I Storbritannia har vi for eksempel gode relasjoner med National Express (et multinasjonalt selskap



ITF-huset har adresse 49-60 Borough Road i London.

innen kollektivtransport), noe vi blant andre kan benytte til å hjelpe våre arbeidskamerater organisert i amerikanske Teamsters. Andre selskap som ITF er i dialog med er blant annet Amazon og Fedex.

### Nye selskapsformer

ITF er også opptatt av nye selskapsdannelser der arbeidstakerne befinner seg i en gråson mellom å være lønnsarbeidere og selvstendige næringsdrivende. I Norge er jo Fagforbundet og Aleris oppe i en rettstvist om en del «konsulenter» innen barnevernet. I følge media ønsker Aleris å bringe saken inn for EØS-domstolen.

- Vi har blant annet gjort et arbeid overfor Foodora for å sikre sykkelbudene fullverdige rettigheter som ansatte. Vi arbeider også med Addison



Lee, en slags britisk Uber-variant, forklarer en engasjert Lauren Usher avslutningsvis.

### Cheers mate!

Vi tar farvel og forlater «The ITF house», der en svært kameratslig og hjelpsom resepsjonist vinker og hilser «cheers mate» på ekte londonervis. ITF har sine lytteposter over hele kloden, med kontorer i Amman, Brussel, Nairobi, New Delhi, Ougadougou, Rio de Janeiro, Singapore og Tokyo.

Det gir dyp mening å tenke på at alt vi i YTF oppnår på hjemmebane kan komme til nytte for kolleger andre steder i verden. Og vise versa. Som sommerfuglers vingeslag i et verdensomspennende fellesskap.

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

# Gladiola

## FRUKTBARE TANKER

Stamtreet vårt begynner å få svært få grener. Det er så få grener at de begynner å gro innover. Tidligere var det et tydelig tre som strekte seg oppover. Det spredte sin sæd i ny og ne og vokste opp på utenkelige steder. Det spiredyktige støvet drysset over den åpne blomsten og skapte friske skudd.

Det ligner ikke et tre lenger, herr Kwartbas. Treet vårt har ikke kvister. Er det en lyktestolpe eller er det et tre jeg ser?

Nå snakker jeg ikke om gener som spres med hormonfart. Jeg snakker ikke om de gangene du er innom porten til Reima på fabrikken med jekketralla di, herr Kwartbas. Heller ikke de gangene du får match på Tinder. ellMen, jeg snakker om meningene våre, som blir tafatte på grunn av innavl. Tankene våre er så like at de må ha piller for å holde seg våkne. Den ene kjente tanken kjæler med den andre kjente tanken. Hissige tanker møter andre hissig tanker og oppgitte tanker møter oppgitte tanker. Det blir ikke noe avkom.

Når vi møtes mener vi det samme. Nye tanker blir kneblet i starten. Vi vet hva vi skal mene. Vi vet hva som skjer om vi mener noe annet. Skulle en mening leve så lenge at den ser dagens lys på Facebook, blir den sabelt til døde av en krigersk hær. Krigerne går på med alle tilgjengelige midler.

Vi lider av tankemessig innavl, herr Kwartbas. Vi må ha hjelp før vi spiser hverandre.

Jeg blir trøtt av denne enigheten. Jeg vil ha noe nytt. Vi spinner rundt de samme kjedelige tankene.

Vi må få inn friske tanker, om det så må skje med assistert befruktning. Jeg snakker om to tanker som

møtes for første gang, som formerer seg og får nye friske tanker som klarer å leke sammen. Fra de to tankene kommer det friske skudd og masse liv. Masse nye tanker og masse småtanker.

Du må sende tankene dine på deit, herr Kwartbas. Du skal ikke bruke Tinder denne gangen. Du må heller ikke hoppe på den første gneldrebikkja du ser.

En tanke skal på deit og møte en ny frisk tanke. Det må skje på et egnet sted, uten facebookkrigere og uten bråket fra hylekoret i kantina. Du kan gjerne møte fremmede tanker, mørke tanker, lyse tanker og gjerne tanker fra innerst i skapet. Det viktigste er at det er spiredyktige tanker.

«Vi lider av tankemessig innavl, herr Kwartbas. Vi må ha hjelp før vi spiser hverandre»

Du kan ta med flere tanker på deit, herr Kwartbas. Du vil også møte flere nye tanker. Tanker du al-

dri trodde fantes. Du kan også ta med deg noen av småtankene som ble resultatet av den første deiten. Småtankene pludrer omkring på gulvet og hopper på bordene. En småtanke møter en tanke fra innerst i skapet. Den blir litt svimmel og heit i kinnene, men kommer seg fort.

Skal vi komme oss videre må vi få inn nye tanker, herr Kwartbas. Vi skal se ting fra nye høyder. Vi skal ha oversikt og forstå sammenhengene.

Vet du hva som er toppen av galskap, herr Kwartbas?

Å ønske forandring, men fortsatt gjøre ting på samme måte.



## STYRET OG REGIONER

### YTFS FORBUNDSSTYRE:

#### Forbundsleder

Klungnes, Jim  
 ☎ 932 41 125  
 ✉ jim@ytf.no

#### Nestleder:

Valle, Trude C Sande  
 ☎ 901 41 632  
 ✉ trude.valle@tide.no

#### Styremedlemmer:

Helleseth, Ove  
 ☎ 932 39 364  
 ✉ ove.helleseth@tide.no

#### Nytrø, Bjørn

☎ 934 52 095  
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

#### Skoglund, Svein Roger

☎ 928 63 006  
 ✉ srogskog@online.no

#### Sørgjerd, Hans Peter

☎ 924 09 265  
 ✉ h-soergj@online.no

#### Authen, Knut

☎ 934 04 022  
 ✉ k.authen@online.no

### YTF PENSJONISFORENING:

Tveit, Arnold Thorleif  
 ☎ 924 98 299  
 ✉ arnold@holmetun.no

#### Larsen, Karsten Arne

☎ 480 83 510  
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

#### Eilertsen, Harald Sigmund

☎ 911 63 200  
 ✉ haraldeilertsen@online.no

#### Westerheim, Leif Olaf

☎ 932 85 091  
 ✉ leifow@frisurf.no

### KONTROLLKOMITÉ

Larssen, Anette Løding  
 ☎ 924 95 677  
 ✉ anette.larssen@saltenbil.no

#### Grimelund, Harald

☎ 924 04 769  
 ✉ haralgri@online.no

#### Kristiansen, Per

☎ 984 18 200  
 ✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

### REGIONER OG LANDS-SAMMENSLUTNINGER I YTF:

#### YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Nibe, Fred Ove  
 ☎ 934 18 887  
 ✉ fred.nibe@online.no

#### YTF Nordland

Skoglund, Svein Roger  
 ☎ 928 63 006  
 ✉ srogskog@online.no

#### Region Trøndelag

Sørgjerd, Hans Peter  
 ☎ 924 09 265  
 ✉ h-soergj@online.no

#### Møre og Romsdal

Myrvoll, Kjell Arne  
 ☎ 481 59 154  
 ✉ kjmyrv@hotmail.com

#### YTF Hordaland/ Sogn og Fjordane

Valle, Trude C Sande  
 ☎ 901 41 632  
 ✉ trude.valle@tide.no

#### YTF Aust Agder

Jacobsen, Roar Welton  
 ☎ 457 68 109  
 ✉ regionsleder-ytf@hotmail.com

#### YTF Sør-Vest

Larsen, Karsten Arne  
 ☎ 480 83 510  
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

#### YTF Telemark

Østenå, Tor  
 ☎ 918 96 145  
 ✉ ytfavdeling83@gmail.com

#### YTF Vestfold

Pettersen, Petter Louis  
 ☎ 977 73 714  
 ✉ petter.l.pettersen@nettbus.no

#### YTF Østfold

Larsen, Jan  
 ☎ 909 28 326  
 ✉ jan.larsen60@gmail.com

#### YTF Oslo/Akershus

Nytrø, Bjørn  
 ☎ 934 52 095  
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

#### YTF Buskerud

Helling, Gunnleiv  
 ☎ 908 93 302  
 ✉ gunnleiv.helling@gmail.com

#### YTF Oppland

Kampen, Ole Inge  
 ☎ 926 29 028  
 ✉ ole.inge@hotmail.com

#### YTF Hedmark

Leganger, Espen  
 ☎ 928 94 336  
 ✉ ealegang@online.no

#### YTF Funksjonær lands-sammenslutning

Helleseth, Ove  
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190  
 ✉ ove.helleseth@tide.no

#### YTF Logistikk

Laberget, Jan Arne  
 ☎ 480 53 123  
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

## AVDELINGER

#### Avd. 1 Haugesund og Omland

Larsen, Karsten Arne  
 ☎ 480 83 510  
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

#### Avd. 2 Avdeling 2

Valle, Trude C Sande  
 ☎ 901 41 632  
 ✉ trude.valle@tide.no

#### Avd. 5 Drammen og Omegn

Løkkebergøen, Jan Erik  
 ☎ 975 06 460  
 ✉ ljanerik@gmail.com

#### Avd. 6 Vestfold

Pettersen, Petter Louis  
 ☎ 977 73 714  
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

#### Avd. 7 Trondheim

Husby, Øystein  
 ☎ 412 62 355  
 ✉ ytf7@hotmail.com

#### Avd. 8 Oslo Taxibuss

Cordtsen, Geirr Arnfinn  
 ☎ 934 19 125  
 ✉ geir@oslotaxibuss.no

#### Avd. 9 Vest-Agder

Holbek, Kjell A  
 ☎ 943 04 287  
 ✉ ytfavd9@gmail.com

#### Avd. 10 Mandal/Lista

Vatnedal, Tor  
 ☎ 911 04 575  
 ✉ t-vatned@online.no

#### Avd. 11 Nord

Brattfjell, Ken Ivar  
 ☎ 922 26 288  
 ✉ kenbratt.kb@gmail.com

#### Avd. 12 Finnmark

Nibe, Fred Ove  
 ☎ 934 18 887  
 ✉ fred.nibe@online.no

#### Avd. 13 Sør-Rogaland

Næsheim, Gunn Karin  
 ☎ 924 19 335  
 ✉ ytf.avdeling13@gmail.com

#### Avd. 15 Nedre Telemark

Fjeldalen, Bjørn  
 ☎ 992 86 335  
 ✉ bjorn.fjeldalen@nettbus.no

#### Avd. 16 Åndalsnes

Bolsø, Svein Arild  
 ☎ 941 71 621  
 ✉ sarbolso@online.no

## ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo  
 Telefon Sentralbord: 40 60 37 00 Telefax: 21 01 38 51  
 E-post: post@ytf.no Bankgiro: 1602 47 96594  
 Besøksadresse: Lakkegata 23

www.ytf.no

Medlem av  
 Yrkesorganisasjonenes  
 Sentralforbund



# YTF - KONTAKT OG INFORMASJON

**Avd. 17 Steinkjer**

Grande, Jan Ole  
☎ 406 90 383  
✉ janolegrande@gmail.no

**Avd. 20 Sandnessjøen**

Hansen, Roy  
☎ 924 11 984  
✉ rohan5@online.no

**Avd. 21 Salten**

Pedersen, Tor Nikolai  
☎ 913 18 379  
✉ tor.n.pedersen@gmail.com

**Avd. 22 Vesterålen**

Åsheim, Odd-Martin  
☎ 906 55 039  
✉ omartas@live.com

**Avd. 23 Aust Agder**

Halèn, Arild  
☎ 901 86 741  
✉ arildhalen@gmail.com

**Avd. 24 Harstad**

Olsen, Steinar  
☎ 992 50 642  
✉ st\_ol@hotmail.com

**Avd. 26 Mo I Rana**

Pettersen, Rune  
☎ 952 45 022  
✉ rune.940@online.no

**Avd. 29 Jotunheimen**

Sande, Per Arne  
☎ 947 82 774  
✉ perarnesande@gmail.com

**Avd. 30 Averøy**

Øie, Harry-Tormod  
☎ 920 67 639  
✉ harry.t.øie@hotmail.com

**Avd. 31 Brønnøysund**

Solli, Odd Dagfinn  
☎ 958 36 780  
✉ oddsolli@live.no

**Avd. 33 Hedmark**

Sundberg, Rune  
☎ 97992740  
✉ dieseldyret677@hotmail.com

**Avd. 34 Nittedal**

Karic, Ahmet  
☎ 932 64 350  
✉ ahmetkaric1@outlook.com

**Avd. 35 Mjøsa/Hadeland**

Nyggård, Ingvild  
☎ 918 42 642  
✉ ingvild62@hotmail.com

**Avd. 36 Østfold**

Ljunggren, Anita  
☎ 905 44 817  
✉ philodendron60@gmail.com

**Avd. 37 Ålesund**

Myhre, Linda  
☎ 926 20 612  
✉ linda.myhre@nettbus.no

**Avd. 38 Unibuss**

Myhre, Leif-Arne  
☎ 930 64 693  
✉ leifarne.myhre@unibuss.no

**Avd. 40 Notodden**

Moen, Håvard  
☎ 928 88 867  
✉ moen@inotodden.no

**Avd. 42 Søre Sunnmøre**

Vinjevoll, Stig  
☎ 908 93 399  
✉ Stig.Vinjevoll@hotmail.com

**Avd. 44 Dombås**

Storrusten, Kjersti Karoline Nyhagen  
☎ 926 36 511  
✉ kjersti\_ks11@hotmail.com

**Avd. 45 Hallingdal**

Helling, Gunnleiv  
☎ 908 93 302  
✉ gunnleiv.helling@gmail.com

**Avd. 46 Nettbuss Ringerike**

-  
☎  
✉

**Avd. 47 Hamarøy**

Olsen, Magnor Brynjulf  
☎ 95055709  
✉ magnor.olsen@signalbox.no

**Avd. 48 Nesodden**

Høy Ree- Lindstad, Victor  
☎ 93869040  
✉ vi.ho.ree@gmail.com

**Avd. 49 Nettbuss Trøndelag**

Sørgjerd, Hans Peter  
☎ 92409265  
✉ h-soergj@online.no

**Avd. 50 Nettbuss Shuttle**

Nikolaisen, Steinar  
☎ 90998600  
✉ snikol@online.no

**Avd. 51 Lofoten**

Liland, Bjørn-Inge  
☎ 91318386  
✉ bjorn.inge.liland@lofotkraft.net

**Avd. 52 Nobina Jernkroken**

Hussain, Rauf  
☎ 41314810  
✉ rauf-hussain@hotmail.com

**Avd. 53 Torpa**

Bratlien, Kjell Arild  
☎ 950 60 483  
✉ ka.bratlien@live.no

**Avd. 54 Tinn**

Larsen, Jan Edward  
☎ 958 69 85  
✉ janewardlarsen@gmail.com

**Avd. 55 Vatne**

Hatlehol, Roy  
☎ 957 49 450  
✉ royhatlehol@hotmail.com

**Avd. 56 Trollheimen**

Holmeide, Erling Walther  
☎ 932 10 065  
✉ erlholm@online.no

**Avd. 57 Senja**

Høgstad, Kristian  
☎ 950 87 037  
✉ elda-h@online.no

**Avd. 59 Eidså og Omegn**

Koppen, Magne Haugan  
☎ 416 22 280  
✉ magne.koppen@tussa.com

**Avd. 60 Glomfjord**

Skoglund, Svein Roger  
☎ 928 63 006  
✉ srogskog@online.no

**Avd. 66 Stranda og Omegn**

Drabløs, Helge  
☎ 905 80 112  
✉ hdrablo@online.no

**Avd. 72 Sporveien T-bane**

Nytrø, Bjørn  
☎ 934 52 095  
✉ bjorn.nytro@sporveien.com

**Avd. 73 Gauldal**

Brandegg, Paul Inge  
☎ 913 22 667  
✉ paul-ib@hotmail.no

**Avd. 74 Drangedal**

Berntsen, Jørn  
☎ 907 94 133  
✉ joe-b3@online.no

**Avd. 75 Trondheimsfjorden**

Rognes, Stig Morten  
☎ 479 15 934  
✉ stig.rognes@tronderbilene.no

**Avd. 78 Mosjøen**

Fjellstad, Johnny  
☎ 412 11 150  
✉ j.fjellstad@live.no

**Avd. 82 Etnedal**

Stubbene, Tor Arne  
☎ 942 91 443  
✉ torarnestubbene@gmail.com

**Avd. 83 Telemark Bilruiter**

Østenå, Tor  
☎ 918 96 145  
✉ ytfavdeling83@gmail.com

**Avd. 88 Bærum**

Adriaensen, Jan  
☎ 452 67 319  
✉ janpm.adriaensen@gmail.com

**Avd. 96 Follo**

Hansen, Rune  
☎ 907 48 273  
✉ avd96follo@gmail.com

**Avd. 99 Minibuss 24-7 AS**

Wigardt, Kent  
☎ 920 24 682  
✉ kwigardt@online.no

**Avd. 104 Nordre Vestfold**

Bullen, Vidar  
☎ 416 95 340  
✉ vidarbu33@gmail.com

**FUNKSJONÆRER****Avd. 202 Funksjonærer**

Helleseth, Ove  
☎ 932 39 364  
✉ ove.helleseth@tide.no

**Avd. 209 Nettbuss Sør**

Ånesland, Tom  
☎  
✉ tomaanesland@live.no

**Avd. 215 Nettbuss Sør**

Nergård, Olav  
☎ 994 04 586  
✉ Olav.nergard@nettbus.no

**Avd. 217 Namdal og Innherred**

**Funksjonær**  
Giskås, Svein Arne  
☎ 992 10 551  
✉ svein.arne.giskas@tronderbilene.no

**Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS**

Sletbakk, Terje  
☎ 905 86 569  
✉ te-sle@online.no

**Avd. 221 Salten Funksjonær**

Løksti, Benedicte  
☎ 916 79 357  
✉ benedicte.loksti@saltensbil.no

**Avd. 223 Aust Agder**

Hansen, Øyvind  
☎ 920 83 877  
✉ oha@sbr.no

**Avd. 232 Andøy Trafikklag AS**

Larsen, Per-Arild  
☎ 916 31 646  
✉ per-arild.larsen@nordlysnnett.no

**Avd. 237 Nettbuss Møre**

**Funksjonær Ålesund**  
Skaar, Oddveig Gunnvor  
☎ 911 80 588  
✉ oddveig\_skaar@live.no

## Avd. 238 Funksjonærforeningen

### YTF i Uni

Flatland, Bjørgulv

☎ 952 34 277

✉ bjorgulv.flatland@unibuss.no

## Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjørdal

☎ 997 28 029

✉ gunvor@firda-billag.no

## Avd. 274 Drangedal Bilruter

Tveit, Hilde Laila Kåsa

☎ 957 58 644

✉ hilde@drangedal-bilruter.no

## Avd. 269 Oslo og Omegn Funksjonær

Pedersen, Tommy

☎ 924 36 842

✉ tommy.pedersen@norgesbuss.no

## Avd. 301 Ruter

Sørby, Odd Morten

☎ 902 08 132

✉ odd-morten.sorby@ruter.no

## YTF LOGISTIKK

### Avd. 550 YTF PostenBring

Løland, Geir

☎ 957 02 734

✉ geir.loland@posten.no

### Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Solli, Rune

☎ 466 40 888

✉ r.solli@outlook.com

### Avd. 599 Alnabru

Færø, Roger André

☎ 911 15 918

✉ roge978@hotmail.com

### Avd.601 Rema Distribusjon

#### Norge AS Narvik

Vikholt, Anders

☎ 413 35 514

✉ anders.vikholt@rema.no

### Avd. 602 Hoyer Norge

Petersen, Frank

☎ 452 90 607

✉ frank@zapem.net

### Avd. 604 Vestre Viken

Kristiansen, Per

☎ 984 18 200

✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

### Avd. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust

☎ 901 73 281

✉ andblin@mimer.no

## Avd. 607 Norsk Stein

Tvergrov, Tor Inge

☎ 975 88 372

✉ ttvergrov@yahoo.no

## Avd. 613 Logistikk Rogaland

Korth, Willy Andre

☎ 962 29 970

✉ willyandre@gmail.com

## Avd. 617 Rema Distribusjon

### Norge AS Lan

Authen, Knut

☎ 934 04 022

✉ k.authen@online.no

## Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Johnsen, Arild

☎ 907 48 486

✉ arild\_johnsen@yahoo.no

## Avd. 622 Hernes Transport

Klungervik, Robert

☎ 922 17 766

✉ robertklungervik@live.no

## Avd. 624 Logistikk Harstad

Karlsen, Jon Willy

☎ 924 85 699

✉ jonwillykarlsen@gmail.com

## Avd. 625 Logistikk Hordaland

Rambjørg, Kurt Egil

☎ 992 10 330

✉ kurt\_egil88@hotmail.com

## Avd. 630 PostNord Langhus

Schei, Robin

☎ 916 30 620

✉ robschei84@gmail.com

## Avd. 635 Bring Linehaul

Andersson, Håkan

☎ 980 05 677

✉ koppom65@gmail.com

## Avd. 636 Post Nord Solution

Boberg, Tom

☎ 991 13 010

✉ tomboberg49@gmail.com

## Avd.640 Nordic Crane

### Kynningsrud

Skagen, Ørjan

☎ 924 13 251

✉ oerjanskagen@gmail.com

## Avd. 645 Pickfords

Tangen, Viggo

☎ 928 43 059

✉ viggo1959@hotmail.com

# FAKTA OM YTF

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende partipolitisk uavhengig fagorganisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossistterminaler.

## YTFs HOVEDOPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skolering av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

### Avd. 650 K. Bull

Tho, Knut Arne

☎ 416 01 007

✉ knut115@hotmail.com

### Avd. 660 PostNord Alfaset

Kristiansen, Lars

☎ 402 84 705

✉ ytf660@gmail.com

### Avd. 670 Brødrene Dahl

Olsen Lid, Kristian Strupstad

☎ 979 76 657

✉ ytfbds@gmail.com

### Avd. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne

☎ 480 53 123

✉ janarnelaberget@yahoo.no

### Avd. 685 Renholdsverket

Helmersen, Bjørn Olav

☎ 452 92 891

✉ bjola63@gmail.com

### Avd. 688 Alliance Healthcare

Kragerud, Erling

☎ 476 13 186

✉ erlingkragerud@gmail.com

### Avd. 694 OnePark

Veidholm, Fred-Olav

☎ 938 22 991

✉ fred-vei@online.no

Står det feil tillitsvalgt under en avdeling eller om noen av de øvrige opplysningene er feil, må forbundskontoret kontaktes.

# 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 NYJORDET**  
Avdelingsleder  
wenche@ytf.no



**LINDA WILHELMSEN**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
linda@ytf.no



**KJELLRUN MØRCH**  
Forhandlings Sekretær  
Kjellrun@ytf.no

### TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



**LINDA JÆGER**  
Forhandlings- sjef/advokat  
linda@ytf.no



**HÅVARD GALTSTAD**  
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**  
Advokat- fullmektig  
hanne@ytf.no

### TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



**TORMUND HANSEN SKINNARMO**  
Kommunikasjons- ansvarlig  
977 11 550  
tormund@ytf.no



**SYNNE PERNILLE JAKOBSEN**  
Verveansvarlig  
993 65 058  
synne@ytf.no



**TOR ARNE KORSMO**  
Verveansvarlig  
980 43 387  
tor@ytf.no

### RING DIREKTE TIL DISSE



**JIM KLUNGNES**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



**TROND JENSRUD**  
Gen. sekretær  
913 10 960  
trond@ytf.no



**ARNE DANIELSEN**  
Redaktør  
474 00 989  
arne@ytf.no







**YRKESTRAFIKKFORBUNDET**  
www.ytf.no

## VET DU OM KOLLEGAEN DIN ER ORGANISERT?

Er det noen hos deg som burde vært medlem i YTF? Spør da vel, og husk jo flere vi er, jo sterkere står vi. For hvert medlem du verver mellom 11. februar og 11. mars får du et lodd i trekningen av tre gavekort à 1000 kr.

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

### WWW.YTF.NO

\* 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).

### 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



**YRKESTRAFIKK  
FORBUNDET**

Gjensidige

## 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.**

# BUSSFØRERE – EN UTDØENDE RASE?

DET MANGLER 1000 NYE SJÅFØRER HVERT ÅR I VÅR BRANSJE LESER VI STADIG I MEDIA.

GJENNOMSNITTSALDEREN NÆRMER SEG 60 ÅR, OG DE FLESTE AV OSS HAR VÆRT MED I MANGE ÅR.



David Olsen (Foto: Privat)

Vi har vært med på utviklingen i næringen lenge før anbudsverden kom og da var det gode tider med særavtaler med masse goder utover tariffavtalen. I dag er det ingenting utover tariffavtalen for da taper man i anbuds kampen. Hadde jeg visst hvilken vei dette hadde gått for over 30 år siden, så hadde jeg valgt et annet yrke.

Det knipes inn på oppmøtetider og avslutningstider på skiftene for å vinne tilbud. Mange skift er så hektiske at man knapt rekker å gå på toalettet, og noen gjør ikke det heller.

## Usoziale skift

De tidligste begynner på jobb i fire halv fem tiden på natten, og det er ingen lover som bestemmer at når man begynner så tidlig, så bør maks-tiden på skiftet være pluss/minus seks

«Mange skift er så hektiske at man knapt rekker å gå på toalettet»

timer. Nei da, her kan de lage skift som strekker seg til ni timer, og hvor forsvarlig er det når du begynner midt på natten?

I dag får mange forskjellige vakter å forholde seg til i løpet av turnusperioden. Noe som gjør det nærmest umulig å være med på faste fritidsaktiviteter da man kjører ulikt fra dag til dag, og uke etter uke. Dette vanskeliggjør også og ha et oversiktlig og fornuftig planlagt familieliv.

Det er vanskelig å kombinere familieliv og arbeidsliv. Kabalen går rett og slett ikke opp.

For småbarnsforeldre er det en nærmest umulig oppgave å levere og hente i barnehagen når man jobber til alle døgnets timer.

## Dårlig lønnsutvikling

Lønnen er heller ikke mye å skryte av og lønnsutviklingen har vært dårlig for oss bussjåfører, mens toppene har hatt en eventyrlig lønnsutvikling. Å ta lappen på buss i dag koster over 100 000 kroner, og hva får man igjen for en slik investering?

Jeg skjønner ikke at arbeidsgivere rundt om i landet tør å ikke ta vår arbeidsgruppe på større alvor i forhold til arbeidstidsordninger, fornuftig

skift i forhold til når på dagen man kjører eller tilrettelegging av toaletter, for også vi må der fra tid til annen. Vi trenger rett og slett en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av!

Arbeidsgivere rundt om i landet burde lagt seg på defflate og gitt oss det vi trenger for å bygge opp igjen tilliten til den enkelt i bransjen. Det er mye mer lønnsomt med gode medarbeidere, enn motarbeidere som ofte kan bli situasjonen når man hele tiden skviser mer og mer.

## Manglende sikkerhet

Her må forbundene mer på banen og bli hørt og få den påvirkning som trengs for å snu skuta. Når man også vet at bussene på ingen måte er en trygg arbeidsplass da de mangler kollisjonssikkerhet og nærmest fremstår som drivhus på hjul, så gjør ikke dette situasjonen noe bedre. Hvem vil ikke føle seg trygg på jobb?

Før dette er på plass, har jeg liten tro på at man får inn den nyrekrutteringen man trenger, og vi som jobber her i dag er på mange måter en utdøende rase som det blir vanskelig å erstatte.

David Olsen  
Tillitsvalgt avd. 2

# MEDLEMSFORDELENE ER FORBEDRET

I YRKESTRAFIKK 6 2018 SKRIVER JON KJELL ANDERSEN AT YTF HAR PURRET FOR Å FÅ TILLATELSE TIL Å SENDE OPPLYSNINGENE HANS TIL FORBUNDETS BANK- OG FORSIKRINGSFORBINDELSER. DETTE ER EN ØRLITEN MISFORSTÅELSE. VI ØNSKER KUN AT HAN OG ALLE ANDRE SKAL BESTEMME HVILKE SAMTYKKER DE VIL GI.

«Jeg er glad for at vi kan tilby svært gunstige vilkår for våre medlemmer»



Ulike medlemstilbud er en ikke uviktig del av fagforeningsmedlemskapet. Her presenteres disse på landsmøtet i Bergen i 2016. Foto: Arne Danielsen.

Bakgrunnen er at YTF på grunn av nye personvernregler (GDPR) må innhente nye samtykker slik at medlemmene får tilgang til medlemstilbudene. For oss er det for så vidt likegyldig om det enkelte medlem sier ja eller nei, men det er viktig at alle fyller ut skjemaet.

## Fordelaktige vilkår

Gjennom fjoråret gjennomførte YS en anbudskonkurrans med flere bank- og forsikringselskaper for å få en ny avtale om medlemstilbud. Det var Gjensidige som vant dette anbudet både når det gjaldt bank og forsikring.

I den nye avtalen vil alle YTF medlemmer kunne få 20 prosent avtalerabatt fra første forsikring (ikke to nivåer som nå) og 10 prosent produktrabatt på Reiseforsikring Pluss. I tillegg får nye medlemmer seks måneders gratis YS Innbo og medlemmer under 30 år

får 30 prosent ungrabatt på YS Innbo. På banksiden kan alle få gode lånerenter og unge medlemmer får særlig fordelaktige vilkår.

Det er selvsagt helt opp til det enkelte YTF-medlem om man ønsker å benytte disse tilbudene, men jeg er glad for at vi kan tilby svært gunstige vilkår for våre medlemmer.

## Enig om innsparinger

Andersen tar også opp hvordan fylkeskommunene/administrasjonsselskapene opptrer overfor busselskapene og sjåførene. Her er jeg helt enig med ham og kan love at dette er temaer som YTF jobber aktivt for å forbedre. Det er ikke akseptabelt at alle innsparinger rammer de ansatte, mens administrasjonene på fylkesplan sveller ut.

*Trond Jensrud,  
generalsekretær i Yrkestrafikkforbundet*

# FØRERKORT- BESLAG – HVA GJØR DU?

FØRERKORTBESLAG ER INNGRIPENDE FORDI YTFS MEDLEMMER VANLIGVIS ER HELT AVHENGIGE AV FØRERKORT FOR Å KUNNE UTFØRE SITT ARBEID. OFTE STÅR JOBBEN I FARE NÅR MAN MOTTAR ET FØRERKORTBESLAG.

En av de mest alvorlige sakstypene vi mottar er fra medlemmer som har fått førerkortet beslaglagt av politiet. Man har enten vært i et trafikkuhell, eller man har kjørt på en måte som politiet mener er ulovlig. Denne artikkelen handler om hva du bør gjøre hvis uhellet er ute.

## Saken starter

Førerortsaken starter normalt med at man blir stanset av politiet eller at politiet kommer til ulykkesstedet. Før politiet bestemmer seg for om de vil beslaglegge førerkortet ber de ofte om å foreta et avhør.

Du har ingen plikt til å avgi forklaring. Særlig hvis du er stresset eller hvis det er en alvorlig ulykke kan du be om å få være med til politistasjonen og avgi forklaring i rolige omgivelser, eventuelt utsette avhøret til senere.

Hvis du velger å forklare deg bør du forklare deg sant. Du bør være forsiktig med å uttale deg om ting du er

usikker på, og gi klart uttrykk for tvil dersom du er i tvil. La deg for eksempel ikke presse til å oppgi hvilken fart du holdt hvis du er usikker.

«I 9 av 10 tilfeller anbefaler vi at du *ikke* godtar førerkortbeslaget»

Når avhøret er over må politiet få godkjenning av en politijurist for å gjøre beslag i førerkortet. Vanligvis foregår det ved at patruljen ringer inn til vaktstående jurist. Når politijuristen har godkjent, kan patruljen beslaglegge førerkortet på stedet.

Du vil da få et valg om du godtar eller motsetter deg førerkortbeslaget. I 9 av 10 tilfeller anbefaler vi at du *ikke* godtar førerkortbeslaget. Dette bør du uttrykkelig si, slik at du er sikker på at politiet får det med seg.

## Dommerbehandling

Virkningen av at du ikke godtar førerkortbeslaget er at politiet må få godkjenning av en dommer om beslaget kan opprettholdes. Saken må være sendt til tingretten innen tre uker etter tidspunktet for beslag. Selv om du ikke godtar førerkortbeslaget kan altså politiet ta med seg førerkortet ditt, men saken må sendes til en dommer innen tre uker.

Du bør kontakte advokatene i YTF så fort som mulig etter at du fikk førerkortbeslaget. Du kan kontakte oss på [advokatene@ytf.no](mailto:advokatene@ytf.no) og forklare hva som har skjedd, så vil du få tildelt en saksbehandler.

Vi drar sammen med deg i rettsmøtet og taler din sak, uansett hvor i landet du holder til. Unntaket er saker hvor årsaken til beslaget er rus, promille eller fart, hvor vi ikke bistår i rettsmøtet, men kan hjelpe med råd og veiledning.



Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen.

Det er opp til dommeren om beslaget opprettholdes. Dommeren kan bestemme at du får igjen førerkortet i påvente av straffesaken.

#### Etter rettsmøtet

Etter rettsmøtet er det forskjellig fra sak til sak hvordan saksgangen blir videre. I de mest alvorlige sakene med person- eller dødsulykker må man forvente at saken etterforskes ferdig før man må gjennom en større straffesak, en såkalt hovedforhandling. Vi kan bistå som din forsvarer.

Også i de mindre sakene hvor det «bare» er snakk om et kort førerkortbeslag og en liten bot må man regne med en hovedforhandling etter det første rettsmøtet. Vi bistår som din forsvarer i disse sakene når vi på forhånd har vurdert at det er en reell mulighet for frifinnelse, redusert bot eller om det er mulig å unngå inn- draging av førerkort. I saker om rus/ promille eller fart gir vi kun råd og veiledning.

#### Hva med arbeidsgiver?

Overfor arbeidsgiver råder vi deg til å være åpen og ærlig om hva som har skjedd. Du er uskyldig inntil det motsatte er bevist. Ofte kan det tilrettelegges for at du kan gjøre arbeid som ikke krever førerkort, for eksempel arbeid i vaskehall eller på kontoret. Hvis det ikke finnes slikt arbeid kan man bli enige om en periode med permisjon uten lønn inntil saken er avklart. Hvis du senere blir frifunnet vil du ha krav på å få lønnstapet erstattet av politiet.

Hvis arbeidsgiver ønsker å si deg opp på grunn av førerkortbeslaget får du hjelp fra advokatene i YTF. Også her er unntaket når oppsigelsen/avskjeden er grunnet i rus, promille- eller fart, hvor vi i kan tilby råd og veiledning.

## SPØR OSS!

✉ [advokatene@ytf.no](mailto:advokatene@ytf.no)

☎ 406 03 700

JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat-  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat-  
fullmektig



ANNIKEN  
**AUNE**  
Juridisk  
rådgiver



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



# SUPERVETERAN FEIRET I HAUGESUND

YTFS TRADISJONSRIKE AVD. 1 HAUGESUND OG OMLAND  
FEIRET 28. NOVEMBER EN AV SINE TROFASTE SJÅFØRER,  
SVEIN MODOLF NILSEN, MED 75 ÅRS DAGEN.

Hans siste dag som sjåfør var vemodig for veteranen som har helse og humør fortsatt på topp, men som til slutt ble innhentet av aldersgrensen.

- Vi i Avd. 1 ville hedre ham på denne dagen, og bestilte inn en stor kake som vi hadde på sjåførrommet, forteller avdelingsleder Karsten A. Larsen.

Svein Modolf Nilsen har vært i yrket siden 1958, da han startet som «spannalemper» på kombinertbussene. Buss begynte han å kjøre i 1961.

Yrkeskarrieren hans er dermed nesten like lang som YTFs historie. Forbundet ble etablert i 1955 – i Haugesund!

På hans siste tur til Knapphus, ble han overrasket på holdeplassen av barn og barnebarn med norske flagg, det hele foreviget av den lokale TV-stasjonen på Haugaland. Rapporten sluttet med at hele bussen istemte bussjåførsangen.

(Foto: Avd. 1)



Kollegene møtte kvinns- og mannssterke opp for å hylle kollegaen med superansitteten.



Kake med gratulasjon og buss med vei i marsipan.



Svein Modolf Nilsen kunne godt tenke seg noen flere år bak bussrattet, men måtte nøye seg med kake.

# SAMLING I AVD. 99 MINIBUSS 24-7

YTF-MEDLEMMENE ORGANISERT I AVD. 99  
MINIBUSS 24-7 SÅ HVERANDRE STEVNE TIL  
ÅRSMØTE OG HYGGELIG LAG I JANUAR.

Minibuss 24-7 er et rent minibuss-selskap som ble etablert i 2006 med hovedkvarter i Sarpsborg. Selskapet startet med kjøring av skolebarn i Indre Østfold og deler av mosseregionen. I 2010 ble bedriften omstrukturert, og eies nå av Nettbuss Øst sammen med noen ansatte.

De siste årene har Minibuss 24-7 opplevd en betydelig økning, og antall ansatte er nå om lag 240. Vognparken består av rundt 150- og 17-setere..

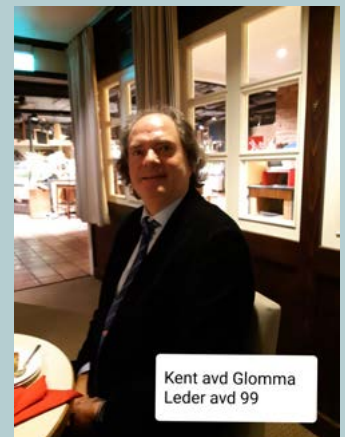
Daglig trafikkeres rundt 1 500 skoleelever og rundt 200 pasienter til og fra behandling. De største samarbeidspartnerne er Østfold kollektivtrafikk, Ruter, Vestfold kollektivtrafikk og Pasientreiser.

I desember 2016 var selskapet med på å vinne en kontrakt for Norges første fullelektriske busser i fast rutetrafikk for Ruter på Romerike. Bussene er utstyrt med ekstra batterikapasitet og solcellepanel på taket.

(Foto: Avd. 99)



Morten Sæter  
jobber i avd Follo



Kent avd Glomma  
Leder avd 99



Tor Arne YTF



Leif Odd avd  
Glomma



Bengt avd Follo  
og Jonny avd  
Follo



Tim avd Glomma



Jonny j avd Follo  
og Tove avd Indre



# PORTRETT





# HÅND- FAST LYKKE

*Som ung landbruksavløser skadet Rune Pettersen seg stygt på ei kappsag. Heldigvis endte historien godt, men avdelingslederen i Mo i Rana nyter nok mer enn de aller fleste å sette seg bak rattet som yrkessjåfør.*

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Livet byr noen ganger på uforutsette utfordringer, hendinger som gir livet en ny og avgjørende retning. I 1995 begynte tjuetre år gamle Rune Pettersen som avløser på en gård i Konsvikosen, en bukt på sydsiden av Tonneshalvøya i Lurøy kommune, et grisgrendt område ute i det nordnorske havgapet. Her kom han i skade for å falle over kappsaga, med den følge av at venstre hånd ble kuttet tvers av ved håndledet.

- En kar som var på besøk for å kjøpe noe, fant hansken med noe inni. Han syntes det var litt ekkelt, men heiv hansken med innhold i fryseren, forteller Rune på barskt og likefremt nordlandsvis.

## Dramatisk døgn

Gode råd var dyre, han var langt fra folk og til Mo i Rana var det en kjøretur på halvannen time. Uten akutt medisinsk assistanse kunne resultatet blitt fatalt. Heldigvis hadde han hell i uhellet.

- Flaks at det skjedde på en mandag, som var dagen da legen var på sitt ukentlig besøk i bygda og faktisk befant seg i nabohuset. Hun ga første-

Operasjonen var komplisert, kirurgene hadde problemet med skjøtingen av håndleddet, og måtte hente vev fra lysken hos pasienten. Men omsider fikk de, takket være tålmodig kirurgisk presisjon, satt hånda noenlunde på plass igjen.

## Fem års pause

Rune fikk nok tid til å tenke over tilværelsen. I fem år gikk han hjemme, mens han kranglet med arbeidskonto-

«Flaks at det skjedde på en mandag, som var dagen da legen var på sitt ukentlig besøk i bygda»

hjelp og fikk rekvirert et Sea King-helikopter som fraktet meg til Mo, der et ambulansefly tok meg videre til sykehuset i Tromsø. Turen tok fire og en halv time, deretter lå jeg fjorten timer på operasjonsbordet der hånda ble sydd på igjen.

ret som ville uføretrygde ham. Å skulle uføretrygde seg i midten av tjuetåra sto for ham som uutholdelig. Men hvilke kort hadde han å spille med for å komme seg i arbeid igjen?



Han var en stille og rolig arbeidergutt fra Harstad med fem søsken, en mor som kjørte drosje og en far som var hjelpepleier. Hva slags yrke han skulle velge var lenge uklart, på videregående forsøkte han seg først på helse og sosial, men det ble han fort lei. Så flyttet han til Mo og tok en toårig utdannelse innen maler- og tapetserfaget, men fikk ingen lærlingekontrakt. Tanken var da å ta teknisk fagskole, men så ble han pappa og fikk forsørgerbyrde. Det var da han tok den fatale beslutningen å begynne som avløser i landbruket.

## Kronisk kjøredilla

- Jeg var tidlig motorinteressert, og kjørte traktor fra jeg var ti-tolv år gammel. Du kan si at jeg var mer enn normalt glad i å kjøre, hadde nok kronisk kjøredilla. To år etter at jeg «tok næven», kjørte jeg opp til buss- og lastebilsertifikatet, og i år 2000 fikk jeg jobb som bussfører i Mo, da hadde jeg i mellomtiden vært gjennom et titalls justeringsoperasjoner.

Som bussfører var det en selvfølge å melde seg inn i YTF, etter hvert kom han også inn i styret i avdelingen.

Rune Pettersen er også nestleder og sekretær i region Nordland, og har ledet avdelingen i Mo i mange år. Og det er her vi har kommet fram til årsaken til at Yrkestrafikk i utgangspunktet spurte Rune om å få intervju ham.

## Doblet medlemstall

Selv om vi har møtt ham ved en rekke anledninger tidligere, har vi rett og slett ikke lagt merke til at «næven» og grepet ikke er helt som andres. Derimot hadde vi fått et tips om at avdelingen hans, avd. 26 Mo i Rana, hadde fått mange nye medlemmer, noe tipseren mente var ganske unikt i jernverksbyen, kjent som LO-bastion.

- Sannheten er at den ledende lokale tillitsvalgte i Transportarbeiderforbundet sprang bedriftens ærend, og

«Å være yrkesaktiv og slippe å gå hjemme er den største gleden i livet mitt»

derfor ble belønnet med en ledende stilling. Dette reagerte medlemmene på, og mange meldte seg over til oss. Siden høsten 2017 har vi fått 16 nye medlemmer, noe som innebærer en dobling av medlemstallet.

## Dårlig arbeidsmiljø

Og det er mye å ta tak i for fagforeningen. Arbeidsmiljøet er dårlig, forteller han, med en ledelse som i begrenset grad forstår seg på bussdrift og ikke virker som om de vil samarbeide med sjåførene. Heldigvis har Rune Pettersen fortsatt to never å slå i bordet med.

- Styret og de tillitsvalgte gjør sitt beste for å få på plass bedre skiftplaner, men sliter med å få forbedringer igjennom på grunn av sparekniven. Vi har nå skiftplaner som kun gir tre fridager på en toukersperiode. Førerplassene på bussene holder heller ikke mål, det er en vifte under førerstolen som gjør at vi ikke får stilt den inn ordentlig. Egentlig bare å fjerne vifta, så er problemet løst, men siden bedriftene er leaset vil verken Boreal eller Scania gjøre noe med saken.

## Fortelle barnebarna

Rune beklager slike problemer som gjør livet surt for sjåførene, for egentlig er jo sjåføryrket fantastisk.

- Tenk, vi har et «kontor» der utsikten skifter hvert eneste minutt.

Selv har han gått over til å kjøre lastebil med asfalt, som en del av utbyggingen av E6 nordover langs Helgelandskysten.

- Vi kjører asfalten fra fabrikk til utlegger, så henter vi et nytt lass. Slik er jeg min egen sjef, styrer bilen og utfører alle andre oppgaver, eneste ulempene er en del venting og at jeg ikke helt har oversikten over når jeg begynner og slutter. I 2018 har vi kjørt ut totalt 120 000 tonn asfalt, og det blir like mye i år. Det er artig å være med på å bygge vei, det blir noe å fortelle barnebarna.

## Største lykken

Med kone og to barn er sannsynligheten brukbar for barnebarn å fortelle til. Alt i alt har livet stelt tålelig bra med 47-åringen, til tross for det fatale uhellet i ungdommen. Jobb, familie og to biler han kan tilfredsstille sin kroniske kjøredilla med, også på fritida. Eneste øvrige hobby er YTF, bedyrer han.

- Det er interessant å følge med på alt som skjer i bransjen, selv om langt fra alt er positivt. Utfordringene står i kø som følge av anbudssystemet, med nedskjæringer som går ut over de ansatte. Nettopp derfor er det å bidra til at sjåførene skal få medbestemmelse gjennom YTF.

«Å ha en hånd på rattet», er jo et uttrykk som ofte brukes for å illustrere medvirkning. For Rune Pettersen har den største lykken i livet vært å fortsatt ha to hender.- Jeg er sjeleglad for at det gikk som det gikk. Å være yrkesaktiv og slippe å gå hjemme er den største gleden i livet mitt.

✉ redaksjonen@ytf.no



Likner han ikke veldig på en ung Åge Aleksandersen? (Foto: privat)



«Det er artig å være med på å bygge vei». (Foto: privat)



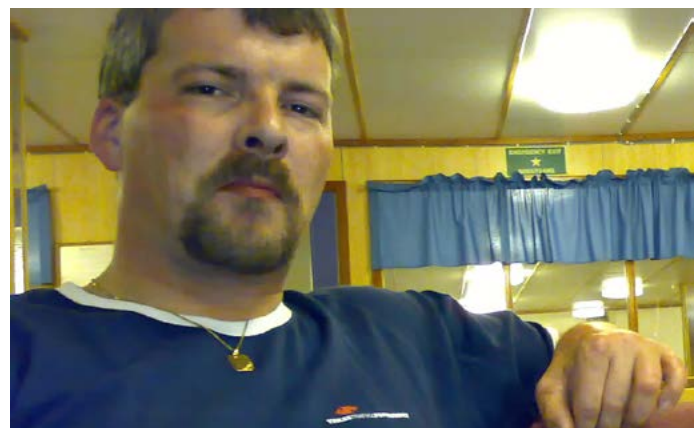
Avdelingsleder på Mo og nestleder i region Nordland. (Foto: privat)



**Over:** Så tenner vi et lys i dag!

**Til høyre over:**  
Familieidyll: «Tanken var å ta teknisk fagskole, men så ble jeg pappa». (Foto: privat)

**Til høyre:**  
«Jeg var tidlig motorinteressert». (Foto: privat)



Ung bussjåfør med riktig trøye og næven på plass. (Foto: privat)

# OPTIMUS PRIME

OPTIMUS PRIME HAR GOD MORAL, ER EN FREMRAGENDE LEDER, EN YPPERLIG BESLUTNINGSTAKER, EN MESTER I KAMPSPORT OG MILITÆRSTRATEGI, SAMT STERK RETTFERDIGHETSSANS. DESSUTEN LASTEBIL FRA TOPP TIL TÅ. EN IDEELL YTF-TILLITSVALGT?

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

«Ekte superhelter trenger ikke brøle og spille tøffe, de er tøffe nok i seg selv til å være vennlige»

Optimus Prime kommer fra planeten Cybertron og er leder for Autobots, en krysning av roboter og biler. Autobotene ligger i krig med de onde Decepticons, ledet av tyrannen Megatron som helst forvandler seg til et jagerfly. Tragisk nok sprer robotkrigen seg til vår klode.

Vi snakker selvfølgelig om Transformers, et univers som for meg og datteren min dukket opp i TV-ruta som tegnefilm tilbake på åttitallet. Samtidig dukket tilhørende leker opp i butikkene, der en fargerik robot med enkle håndgrep kunne forvandles til lastebil eller vice versa. Transformers-figurer finnes absolutt fortsatt i lekekasser over hele verden.

#### Glemsk humleboble

På kino har det med årene dukket opp en rekke Transformers-filmer, den

første ble faktisk produsert av selveste Steven Spielberg. Nå i begynnelsen av januar i år hadde den siste filmen så langt Norges-premiere under tittelen «Bumblebee» (Humlen):

Attenåringen Charlie setter i stand en utrangert gul folkevognboble som han har funnet på en søppelfylling. Vraket viser seg å romme autoboten Bumblebee, som er på flukt fra forfølgere. Dermed er eventyret i gang, for selv om Bumblebee lider av akutt hukommelsestap, husker jo Transformers-entusiaster ham fra tidligere filmer som autobotenes speider og Optimus Primes nestkommanderende.

#### Vestlig stjerne

Sjefen sjøl var i utgangspunktet forkledd som en amerikansk «Freightliner FL86 cab over semi truck», som navnet forklarer en modell med flat front som

utpakket utgjør robotens ansikt, mens tralla inneholder en massiv ione-kanon.

I den fjerde Transformers-filmen, «Age of Extinction» (Utryddelsens tid) fra 2014, hadde imidlertid Optimus oppdatert seg til en ekte snutebil, en feit blålakkert Western Star 5700 med røde flammer. På nyttekjøretøymessa i Hannover i 2014 kunne vi ta en titt på Optimus-bilen i full størrelse.

Tre år senere kom en ny spillefilm, med en tittel som enhver sjakkentusiast måtte elske: «The last Knight» (Den siste springeren – hehe). Optimus er fortsatt en Western Star, og blir på nytt stilt ut i Hannover i 2018, denne gangen sammen med sitt oppblåsbare alter ego, en robotversjon i full høyde.





Optimus Prime i både lastebil- og robotversjon, stilt ut i full størrelse på nyttekjøretøymessa i Hannover høsten 2018.

### Vennlig superhelt

Originalstemmen til lastebilhelten har vært tolket av den kanadiske skuespilleren Peter Cullen, som tidlig fikk et godt råd av sin bror Larry: «Ikke vær en hollywood-superhelt, men en ekte! Ekte superhelter trenger ikke brøle og spille tøffe, de er tøffe nok i seg selv til å være vennlige. Derfor, kontroller deg selv.»

Cullen fikk også føle hvor høy status Optimus Prime hadde blant barn fra hele verden, da tankeløse tegnefilmskapere lot robotsjefen

dø i 1986. Da ble det rama-skrik fra tusener av skuffede unge seere, og «The Return of Optimus Prime» måtte lanseres i full fart.

Hva kan så vi i YTF lære av dette? Svaret er opp til dere, kjære lesere. La oss bare innrømme at det er vanvittig kult med en lastebilsuperhelt med sunne verdier...

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



# GULL, ELLER BARE GUL?

«FINT SKAL DET VÆRE OM HALVE R\*\*\* HENGER UTAFOR», HETER ET ORDTAK. SJELDEN HAR DET VÆRT SÅ TREFFENDE SOM NÅR DET GJELDER VINTERSTENGTE TOALETTER FOR VEIFARENDE.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

«Jeg har full forståelse for at yrkessjåfører synes lite om dette, men vi må forholde oss til økonomiske realiteter og de ressursene vi har. Vinterstengte toaletter betyr innsparinger også på brøyting og søppeltømming», forklarte pressesjef Kjell Bjørn Vinje i Statens vegvesen til Nettavisen som begrunnelse for at toalettene stenges på rasteplassene hver vinter.

«Problemet melder seg hver høst. Medlemmene jeg har pratet med er forbannet og irriterte. Jeg kan ikke gjenfortelle hva de sier», kommenterte Yrkestrafikkforbundets regionleder for logistikk, Jan Arne Laberget. Han påpeker at sjåfører er pålagt døgnhvile, og at pausen på 45 minutter blir et problem når man ikke finner egnede steder. Det er heller ikke særlig hygienisk når sjåførene møtes av stengt dør og må gå rundt hjørnet.

## Gulldass

I boka med det megetsigende navnet «Skattepengene som forsvant» fortelles historien om «gulldassen» i Ersfjord i Troms, et gullfarget toalett med dusj som ble åpnet sommeren 2015 til en pris av 3,75 millioner kroner, eller en kvadratmeterpris på 300 000 kroner. Men allerede i oktober samme år ble gulldassen stengt for vinteren, fordi den ikke var bygget for bruk i kulden.

Nå var riktignok ikke dassen bygget for sjåfører, men for turister, men mønsteret er ellers ganske likt: Finansieringen av praktdassen var øremerket fra Stortinget for å oppføre spektakulære bygg og dekorere langs strekningene som defineres som Nasjonal turistvei. Mens budsjettene for drift og vedlikehold hører til under Vegvesenets regionale driftsbudsjetter. Politikere er som kjent mest glad i å klippe snorer.

Boka gir flere eksempler på feilslåtte dasspalasser: På Tungeneset på Senja ble en spennende geometrisk konstruksjon i tre og betong til 1,3 millioner åpnet i 2012, men stengt på vinteren. I Hellågå i Nordland ble et toalett i herdet glass og børstet stål oppført til fem millioner, men har siden for det

«Allerede i oktober samme år ble gulldassen stengt for vinteren, fordi den ikke var bygget for bruk i kulden»

meste vært stengt på grunn av driftsproblemer. Og i Kvam i Hordaland ble et toalett til 1,2 millioner stengt fordi man ikke ble enige om hvem som skulle betale for renholdet.

## Funksjon viktigst

Yrkessjåførene krever ingen arkitektoniske mesterverk, bare et sted de kan gjøre sitt fornødne. «Svenskene har toaletter som er veldig enkle å gjøre rene. Det er en containerkasse som



Særlig!

løftes på plass, og når toalettet tømmes kommer en bil og spylar det rent. Noen døgnhvileplasser i Norge har dette systemet, blant annet på Fauske og Gol», forteller Laberget til Nettavisen.

Disse trenger ikke koste seks millioner kroner stykket, som prislappen var på hvert av de to små toalettbygningene på Espa i Hedmark. La oss ikke være knuslete, men ta utgangspunkt i at man kan bygge helt greie toaletter for en drøy tiendedel av beløpet. Da sparer man 10 millioner kroner, som igjen kan overføres til drift og vedlikehold. Hvis bare viljen er til stede.

✉ redaksjonen@ytf.no

## TRAFIKKSIKKERHET OG UTENLANDSKE VOGNTOG

DEN BESTE MULIGHETEN TIL Å LUKE UT UFORSVARLIGE UTENLANDSK TUNGTRANSPORT ER VED GRENSEN. PÅ VEI INN I NORGE. DET ER DET ENKLESTE. DET ER DET MEST TRAFIKKSIKRE. START DER!

Økt grensekontroll gir svært god mulighet til å luke ut verstingene fra trafikken før de kommer ut på norske veier. I teorien skal stort sett alle innom en tollstasjon for tolldeklarasjon av lasten inn i Norge, et arbeid som kan medføre ventetid. Samtidig som deklarasjonsarbeidet pågår er det fornuftig og rasjonelt å ta en grunnleggende sikkerhetskontroll av kjøretøyene.

### Eneste treffsikre

I praksis er dette den eneste muligheten der man med rimelig treffsikkerhet kan luke ut de fleste verstingene. Etter at bilene har sluppet inn i landet, er det mye mer uforutsigbart hvor de drar og derved mindre sjanse for at de blir kontrollert. Slik er kontrollregimet i dag, det er et regime som bare klarer å avdekke toppen av isfjellet. De fleste vogntogene sprer seg utover i landet og kjører deretter minst tre kabotasjeoppdrag på sju dager. De kan like gjerne havne i Nord-Norge eller på Vestlandet som i Oslo. Eller alle tre stedene, for den saks skyld. Vær og føreforhold vil variere mye! Dagens kontrollsystem er lite treffsikkert i forhold til hva en grensekontroll kan være.

Grensekontrollen er med andre ord den absolutt beste muligheten vi har til å finne og fjerne uforsvarlige kjø-

retøy fra trafikken. Å slippe vogntog uten kjettinger og godkjent dekkutrustning inn i landet burde overhodet ikke forekomme. Om man avdekker hundre eller tusen av de verste dødsfellene, så er det verdt innsatsen. Det vil redde liv. Det vil gjøre det tryggere å kjøre på norske veier.

### Mange slipper unna

Skrekkeksemplene er dessverre mange. En tilfeldig vinterdag, 28. januar, ble det kontrollert 480 tungtransporter i Oppland, Hedmark og Buskerud. 50 av kjøretøyene fikk kjøreforbud, de fleste på grunn av for dårlige dekk, ifølge Dagsrevyen og Kveldsnytt. Kontrollen skjedde altså kun i tre av landets fylker, noe som betyr at det høyst sannsynlig er flere hundre uforsvarlige kjøretøy ute på veiene våre daglig! Disse bilene kan ta liv eller forårsake skade om de ikke blir stoppet.

Politikerne skal tjene folket. Det er deres oppgave å sørge for at det er trygt å ferdes langs våre veier. Noe av det mest effektive og enkle de kan gjøre i så måte er å satse på grensekontroll, noe som vil ha preventiv virkning. Strengere regler pluss flere og bedre grensekontroller kommer til å føre til færre uforsvarlige vogntog på norske veier.

### Luk ut synderne

Økt grensekontroll kommer også til å ha effekt raskt. De som ønsker å være lovlidige kommer til å tilpasse seg nye regler og et nytt kontrollregime. Dermed kan kontrollmyndigheten rette inn ressursene mot de som ikke er lovlidige, et prinsipp de fleste er enige i og støtter. Både kontrollene og ressursene til kontrollatene vil også brukes mer effektivt. I dag er det nok slik at mange seriøse transportører kontrolleres. Statistikken viser at mange av disse faktisk har tingene på stell. Ressursene som brukes på disse kontrollene burde i større grad brukes på å luke ut de som bryter reglene.

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



Det er også en ubalanse mellom kontrollatenes muligheter til å kontrollere norske virksomheter versus utenlandske biler. Når det gjelder norske virksomheter kan etatene bare ta et tilsyn og få tilgang på alle relevant dokumentasjon. Finner man avvik så har etatene sanksjonsmuligheter som bedriftene ikke kan undra seg. Utenlandske virksomheter, derimot, kan ikke kontrolleres på samme måte. Der kan man ikke kreve tilsyn. Hver enkelt lastebil må kontrolleres og behandles som en individuell sak. Dette gjør det mye mer krevende å følge opp utenlandske transportører, og medfører en ulik konkurransesituasjon. Derfor er det ekstra viktig å styre kontrollen mest mulig inn på de som ikke har tingene i orden.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Boliglån fra  
**2,09%**

## Høy rente på boliglånet?

Den nye avtalen YS har fremforhandlet sikrer deg fortsatt blant markedets aller beste renter på boliglån. Flytter du boliglånet ditt til Gjensidige Bank kan du fort spare inn kontingenten og vel så det.

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

Priseksempel Boliglån inntil 50 % av verdigrunnlag. Nom. rente 2,09 %, eff.rente 2,16 %, 2 mill., o/25 år, totalt: 2.584.497,-. Gjelder for medlemmer i YS som bruker banken aktivt. Prisen er per 2.1.2019 for nye lån og kan bli endret.

