

# YRKES TRAFIKK

TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

01/2020



Håp i Brüssel

S 4

  
YRKES TRAFIKK  
FORBUNDET

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



## ET LYKKE- LIGERE TIÅR?

SOM KJENT ER DET «ITJNO  
SOM KJEM TA SEG SJØL», MEN  
TJUEÅRA KAN GI OSS GODE KORT  
Å SPILLE MED FOR Å SIKRE EN  
LØNN VI KAN LEVE AV OG ET  
ARBEID VI KAN LEVE MED.

For hundre år siden: Amerikanerne kalte tiåret for «de brølende tjuåra», franskmennene snakket om de gale årene, mens tyskerne jublet om den gylne eller lykkelige perioden. Tjuåra var preget av optimisme og framgang,

## «La oss nå bringe inn en dråpe optimisme for tjuåra»

inntil hele den vestlige verden trynet inn i de harde tredveåra etter krakket på Wall Street i 1929.

Nå entrer vi på nytt tjuetallet. Hva møter oss der? I verden hersker stor uro, der styrkeforholdet mellom øst og vest er i ferd med å forskyve seg – se vår reportasje om de kinesiske bussprodusentene på side 10.

### Internasjonalt arbeid

I Norge har Fremskrittspartiet gått ut av regjering noe som blant annet har gitt oss en ny samferdselsminister fra Kristelig folkeparti. Hva dette eventuelt måtte få av politiske konsekvenser, er for tidlig å si.

Siste ord er heller ikke sagt i NAV-skandalen. Uansett resultat har saken demonstrert følgende i klartekst: EU-lovgivingen er overordnet norske lover. Noe man kan like eller mislike, men slik er det altså.

Noe som også har konsekvenser for YTFs faglige kamp. Norge vil alltid være vår hovedarena, men det er åpenbart ikke lenger tilstrekkelig å fremme sjåførenes interesser innen fedrelandets grenser. Internasjonalt faglig arbeid er avgjørende – der YTF også er langt fremme.

### Nye EU-regler

Det siste tiåret har på mange måter vært traurig for yrkessjåførene, både med tanke på lønn og arbeidsforhold. Sosial dumping samt urettferdig og til dels ulovlig konkurranse har akselerert i kjølvannet av uklare EU-regler

og manglende håndheving og rettspraksis.

La oss nå bringe inn en dråpe optimisme for tjuåra: Som beskrevet på side 4, kan det gå mot mere levelige EU-regler for godssjåførene, noe som igjen kan påvirke neste regelpakke for bussførerne. Ingenting er endelig avgjort, og det kan i verste fall ta flere år før reglene vil være på plass i praksis, men EU ser ut til å ha pekt ut en retning – en retning som motvirker sosial dumping.

Denne retningen må vi kreve at norske myndigheter følger. Vi kan lære av danskene som har innført en avtale som skal gjelde inntil EU-reglene er effektuert.

### Grønn rekruttering

Også «det grønne skiftet» vil ta av i tjuåra, med Greta Thunberg som forvarsel. Samfunnet blir nødt til å ta innover seg at endringene framover kommer til å akselerere langt raskere enn vi har sett hittil. Yrkessjåførene vil spille en sentral rolle i dette skiftet – derfor vil det være samfunnsmessig nødvendig å gi sjåførene attraktive betingelser slik at vi fortsatt er sikret påfyll av gode sjåfører. Les innlegget fra Urbanet på side 22 og Jim Klungnes' kommentar på side 35.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Slutt på sosial dumping?	4
Årsmøter	8
Kineserne rykker fram	10
YTF - kontakt og informasjon	17
Kurs for de unge	21
Trengs 1000 nye hvert år	22
Nye regler om varsling	24
Framkommelighet avgjørende	26
Superveteranen	29
Sjåførenes poet	32
Trinn 2 i Stjørdal	34
Støtter Sanner likebehandling?	36

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 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** 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.

# SLUTT PÅ SOSIAL DUMPING?

21. JANUAR VEDTOK EUS TRANSPORTKOMITÉ Å STØTTE ET FREMFORHANDLET FORSLAG TIL NYE REGLER FOR GODSTRANSPORT I EUROPA. REGLENE KAN I BESTE FALL BETY KROKEN PÅ DØRA FOR SOSIAL DUMPING BLANT GODSSJÅFØRENE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Diskusjonene og tautrekkingen om den såkalte Mobilitetspakke 1 – som regulerer godstransporten i Europa – har pågått i snart tre år. 12. desember 2019 ble det oppnådd enighet om et kompromiss mellom EU-kommisjonen, Europarådet og de europeiske transportministrene. Vedtaket i transportkomiteen er et ytterligere skritt i retning en endelig innføring av et nytt regelverk. Vedtaksprosessen av nye lover og forordninger er komplisert og saksgangen ennå ikke avsluttet. Det foreliggende forslaget er resultat av et skjørt kompromiss, og vi bør derfor være forberedt på mulige overraskelser.

Dessuten: Et endelig vedtak vil tidligst

foreligge til sommeren, og da beregnes ytterligere halvannet år før de nye reglene kan implementeres, altså tidligst i 2022. Pessimister spår at det lett kan gå ytterligere to-tre år før alt vil være klart.

## Norsk lønn i Norge

Noe av det viktigste i de nye reglene er at utstasjoneringsregler skal gjelde både for kabotasje, kombinert transport og tredjelandskjøring. I praksis betyr dette norsk lønn når for eksempel en polsk sjåfør kjører i Norge; dessuten norsk lønn i Norge og svensk lønn i Sverige når en polsk sjåfør kjører mellom Norge og Sverige. Kun ved transport til og fra Polen skal det utbetales polsk lønn.

Sjåførene vil altså ha krav på samme lønnsnivå som i det landet de faktisk utfører transporten, og ikke etableringslandets lønnsnivå. Dette vil få

konsekvenser for et selskap som Bring Trucking, som er etablert i Slovakia og i stor grad utfører transport mellom landene i Skandinavia, men på østeuropeiske lønninger.

## Fagforeningene avgjørende

Den danske transportministeren Benny Engelbrecht er stolt over at avtalen endelig er i boks. Overfor fagbladet 3F understreker han at avtalen er uten smutthuller, at den forbedrer vilkårene for sjåførene og sikrer at konkurransen i Europa blir fair og kan kontrolleres av myndighetene.

Engelbrecht peker på at det har vært helt avgjørende at arbeidstakerne og fagforeningene har lagt press på politikerne. Så har også forslaget om de nye utstasjoneringsreglene kommet fra YTFs danske søsterorganisasjon 3F. YTF har sammen med de øvrige medlemsorganisasjonene i European

«Det har vært helt avgjørende at arbeidstakerne og fagforeningene har lagt press på politikerne»



Transport Workers Federation (ETF) deltatt svært aktivt i det politiske påvirkningsarbeidet.

#### Ikke bare solskinn

Innholdet i mobilitetspakka er svært omfattende og inneholder både gode og dårlige forslag, slik YTF ser det. Det er positivt at innføringen av en smart ferdsskriver framskyndes til 2025 og at reglene også skal omfatte varebiler mellom 2,5 og 3,5 tonn. Kabotasjereglene forblir tre turer på syv dager, men etter denne tiden må bilen være ute av landet i fire dager.

- Det er bra at bilene må hjem hver åttende uke og at sjåførene har rett til å returnere hjem hver tredje uke. Samtidig er endringene i kjøre- og hviletiden svært negativt for sjåfører som kjører internasjonal transport, poengterer YTFs forbundsleder Jim Klungnes.

Den store transportarbeiderdemonstrasjonen i Brussel i mars i fjor satte skarpt søkelys på sosial dumping. YTF satte et tydelig preg på toget, med egen lastebil i front.



Det ser ut til at den nye mobilitetspakka kan stikke hull på haien. Kombinasjonen internasjonalt og nasjonalt faglig arbeid ser ut til å gi resultater. Fra den store demonstrasjonen i Brussel i fjor.



Fagforeningsvennlige EU-parlamentarikere har hele tiden arbeidet for sjåførene. Her en taler under en gods-sjåførdemonstrasjon i Strasburg i 2018.

### «ETF ønsker resultatet velkommen i lys av de mange positive sidene ved mobilitetspakka»



#### Hovedsiden god

Etter Transportkomiteens vedtak 21. januar slår ETF fast at de ønsker resultatet velkommen i lys av de mange positive sidene ved mobilitetspakka. Den europeiske transportarbeiderføderasjonen erkjenner at pakka bringer effektive svar på et stort antall problemer som veisektoren opplever i dag.

Selv om også ETF har klare reservasjoner særlig når det gjelder kjøre- og hviletid, var det politiske kompromisset den eneste muligheten for å bygge videre på resultatet av trilog-forhandlingene og forbedre situasjonen i veisektoren.

Om mobilitetspakka skulle forkastes, ville det antakelig gå mange år før man kunne oppnå endringer for godstransporten i Europa.

#### Tydelig retning

Et hovedproblem i norsk godsbransje har vært og er at man befinner seg i en gråsoner der alt som finnes av regelverk har vært undergravd. Et eksempel: Alt i 2013 ble to store selskaper anmeldt for å ha utført planlagt, kontinuerlig

kabotasje ved å kjøre fast medisiner fra Oslo til Bergen, men saken ble henlagt. Statens vegvesen gikk da bort fra å kontrollere planlagt kabotasje i påvente av at Samferdselsdepartementet skulle presisere lovteksten, mens departementet i sin tid ventet på den nye mobilitetspakka fra EU som ingen da riktig visste hva ville inneholde.

Nå har EU angitt en retning. Da er det ingen grunn til å nøle lenger. Det danske Folketinget vedtok for eksempel i januar en avtale som sikrer at alle sjåfører som kjører buss eller godsbil i Danmark skal ha en lønn som svarer til den mest representative i bransjen. Avtalen vil også gjelde for utenlandske sjåfører som kjører kabotasje i Danmark. I praksis blir alle omfattet av den største overenskomsten i bransjen, inngått mellom fagforeningen 3F og arbeidsgiverorganisasjonen DI.

#### Norsk innstramning

I forrige utgave av Yrkestrafikk skrev vi om det litauiske selskapet Vlantanas elendige behandling av sine sjåfører. Vegvesenets løyveseksjon varslet siden om at transportløyvene til Vlantanas

ville bli trukket tilbake, blant annet fordi selskapet ikke oppfylte kravet til god vandel.

På nyåret var det latviske Kreiss' tur til å få seg en på trynet. 19. januar vedtok Arbeidstilsynet å stanse alt av Kreiss' transportvirksomhet innenfor allmenngjøringens virkeområde med virkning fra dags dato. Vedtaket kom fordi Kreiss ikke svarte på tilsynsmyndighetenes henvendelser. Arbeidstilsynet hadde tidligere gitt tvangsmulkt og trusler om stans, blant annet fordi det var avdekket at selskapet opererte med et lønnsnivå på 24 kroner for sjåfører som kjørte kabotasje.

I 2018 innrømmet Kreiss' kommersielle direktør Pavel Slovjovs og direktør for utenriksoperasjoner Jana Gridasova overfor bransjenettverket AT.no at «norske regler kan være utfordrende». Dessverre har de norske myndighetene foreløpig valgt å ta de baltiske gråsonerytterne til nåde igjen.

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

# ÅRSMØTER

JANUAR ER AVDELINGSÅRSMØTENES TID I YRKESTRAFIKKFORBUNDET. VI BRINGER HER GLIMT FRA TRE ÅRSMØTER AVHOLDT I ULIKE DELER AV LANDET. DET MELDES OM STOR AKTIVITET OG GOD STEMNING I FORBUNDET.

## AVDELING 29 JOTUNHEIMEN

DEN 15. JANUAR VAR DET ÅRSMØTE OG FEIRING AV MEDLEMMER SOM HAR 25 OG 50 ÅRS JUBILEUM I YRKESTRAFIKKFORBUNDET. AVDELINGEN INVITERTE TIL MØTE MED PÅFØLGENDE MIDDAG. DET VAR GODT OPPMØTE OG GOD STEMNING.

*Tekst og foto: Håvard Bovim Galtestad*

Etter det ordinære årsmøtet, ønsket avdelingen å vite mer om gangen i hovedoppgjør og mellomoppgjør, og videre om forberedelsene til hovedoppgjøret til våren.

Avdeling 29 Jotunheimen har engasjerte medlemmer som kom med mange gode innspill. Innspillene ble gitt i form av tilbakemelding i debattheftet som alle avdelinger i forbundet har fått i forbindelse med hovedoppgjøret.

Etter denne gjensidige informasjonsrunden var det klart for middag.



YTF0120-årsmøteJotunheimen: Her ser vi jublantene samlet. Fra venstre Torkjell Rye, Kari Randi Kvamme, Gjermund Rye, Inger Marie Rye, Bjørn Nilssen, Marit Bredesen, Erik Gunnar Kvale, Ola Søndrol (bak), Trygve Volden, Ola Eikeli (bak), Per Arne Kvale (bak), Harald Nils Ødegaard, Olav Martin Skogen og Svein Olav Hydle (gjemt bak).

Mellom hovedrett og dessert var det overrekkelse av 25-årsmerker og diplomer til medlemmene som hadde henholdsvis 25 og 50 års medlemskap i Yrkestrafikkforbundet.

Det var fantastisk å få lov til å være med på en slik markering og delta i utdelingen av slike påskjønelser til

flotte jublanter som fortjente ekstra oppmerksomhet. Yrkestrafikkforbundet er glade og takknemlige for å kunne ha slike trofaste og enestående medlemmer.

Igjen - tusen takk for innsatsen og for godt samhold.



## AVDELING 12 FINNMARK

FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES VAR INVITERT OG DELTOK PÅ AVDELING 12 FINNMARKS ÅRSMØTE OG TEMADAG.

*Tekst: Håvard Bovim Galtestad  
Foto: Jim Klungnes*

Hvert år i forbindelse med årsmøtet, arrangerer avdelingen temadag. Denne gangen var temaene:

- Gangen i hovedoppgjør. Samordnet- og forbundsvis oppgjør
- Forhandlinger og lønnsforhandlinger
- Bussbransjeavtalen, ubekvemstillegg
- Ferieloven
- Debattheftet i forbindelse med hovedoppgjøret

Etter dette var det tid for årsmøtet.

På kvelden var det samling til middag. Det var god stemning. Takk for en trivelig dag i Hammerfest.

Det blåste veldig i Vest-Finnmark denne fredagen. Flyet kom ikke ned i Hammerfest, slik at vi ble sluppet av i Alta. Der ventet buss på oss.

Grunnet uværet var det usikkert om vi ville komme oss over Sennalandet. Vi ble stående i over to timer og vente på kolonnekjøring. Kolonnen skulle først kjøre fra Skaidi.

Det stormet voldsomt over fjellet. Vi var heldig, for når kolonnen kom over, ble veien stengt for natta. Takk for innsatsen fra brøytemannskapene.



At det er værhardt i Finnmark stopper ikke medlemmer og gjester fra å komme sammen til årsmøte og temadag. Avdelingsleder Fred Nibe i forgrunnen.

## AVDELING 48 NESODDEN

ÅRSMØTET, SOM BLE AVHOLDT DEN 31. JANUAR, VAR GODT BESØKT. OMKRING 50 PERSONER DELTOK, HVORAV 46 VAR STEMMEBERETTIGEDE. DET BLE OGSÅ SERVERT EN VELDIG GOD VILTGRYTE MED TILBEHØR.

*Tekst og foto: Jim Klungnes*

Det var mange gode diskusjoner og spennende valg. Victor Høy Ree-Lønstad ble gjenvalgt som avdelingsleder. Styret ble utvidet med ytterligere en styrerepresentant fra Ski. Avdelingen har hatt en fin medlemsvekst med 18 nye medlemmer i løpet av 2019.



Årsmøtet til YTF-bussførerne på Nesodden var godt besøkt med 50 deltakere.

# KINESERNE RYKKER FRAM



HAR DU FÅTT EN KINESISK BUSS Å KJØRE? DET MÅ DU BARE VENNE DEG TIL. KINESISKE BUSSPRODUSENTER ER PÅ FULL FART INN PÅ DET NORSKE MARKEDET. ET EKSEMPEL PÅ HVORDAN STYRKEFORHOLDET I VERDEN FORANDRER SEG, FOR DET ER SLETT IKKE KUN BUSSENER KINESERNE ER OPPTATT AV.

I LØPET AV ET DRØYT TIÅR HAR KINESERNE BYGGET SEG OPP BLANT VERDENS LEDENDE BUSSELEVERANDØRER. BLA OM OG LES DEN UTROLIGE HISTORIEN.



Glade kinesere fra Yutong klare til å servere sjampis på IAA-messa i Hannover i 2010.

«Mens vi tenker fem år framover, opererer kineserne gjerne i et perspektiv på to hundre år»  
Katrin Jonsdottir, Yutong Eurobus.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

Fortsatt er de tradisjonelle bussprodusentene ledende på det norske bussmarkedet, med Volvo i spissen, der de har vært i 60 år. Interessant er likevel å merke seg at den kinesiske elbussprodusenten «Build Your Dreams» (BYD) i 2019 fikk sitt reelle inntog på det norske markedet med flere titalls batterielektriske busser.

Og dette er bare begynnelsen: På verdens største bussmesse i Brussel i oktober skrev Vy under på en kontrakt om bestilling av 55 elektriske busser fra BYD, en av den kinesiske fabrikanterens største enkeltordrer fra Europa. Bussene vil gå i områdene rundt Oslo, Hamar og Haugesund.

Første gang en kinesisk bussprodusent for alvor stakk hodet fram på det europeiske bussmarkedet, var da King

Long deltok på tungbilmessa IAA i Hannover 2008. «Vi har kjørt den ene bussen landeveien fra Kina. Reisen tok åtte døgn», fortalte de lange kongene. Mye av tiden gikk med til å passere russiske grensestasjoner.

De kinesiske utstillerne ble nærmest betraktet som en eksotisk kuriositet, med en litt avsides hallplass, hjelpeløse typebetegnelser som XMQ6800AGD og åpenbar mangelfull finish på bussene.

Kineserne vakte egentlig mer oppsikt som industrispioner. Enhver kineser virket oppsatt med kamera, og fotograferte nidkjært den minste detalj hos europeiske konkurrenter. En historie forteller om da en kineser krabbet helt inn i et bagasjerom for å forevige en eller annen interessant løsning, og en irritert europeer benyttet anledningen til å smelle igjen bagasjeluka. Det gikk lang tid før det hørtes en forsiktig banking fra innsiden.

### Manglende service

Det statseide Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd var likevel, i likhet med moderlandet, i sterk utvikling. Selskapet, som ble etablert i 1988, vokste fort, alt åtte år etter stiftelsen kunne de feire ekvipasje nummer 100 000.

Markedet ble utvidet fra kun hjemmeproduksjon til eksport. I Europa ble King Long representert på Malta i 2003. Kineserne var dyktige og pengesterke, og framsto som konkurransedyktige i Øst-Europa, der de tradisjonelle europeiske bussmerkene ble regnet som altfor dyre.

«Får du to King Long til prisen av en Setra, er det jo absolutt et alternativ», uttalte en norsk turbilsjef til undertegnede i 2008. Han mente at kina-bussene hadde gode kjøreegenskaper, selv om en del gjensto på finishen. Likevel hadde han en følelse av at såpass store tilpasninger måtte gjøres



for det skandinaviske markedet, slik at prisforskjellen kanskje ikke ble så stor likevel.

Et annet springende punkt var servicetilbudet, der kineserne ennå ikke hadde klart å bygge opp et tillitvekkende nettverk. Derfor var fortsatt mange busskjøpere tilbakeholdende. Den første King Long-bussen i Norge led forøvrig en ublid skjebne og krasjet på en uoversiktlig vestlandsvei.

### Stort og smått

I 2010 presenterte en ny kinesisk gigant seg på den europeiske tungbil-messa. Selv om Yutong var ukjent i vår del av verden, produserte selskapet 30 000 busser hvert år, noe som brakte dem opp på annenplass i verden rett bak Daimler. Yutong opplyste at de hadde skaffet seg fotfeste i 60 land, og hadde som slagord «Yutong-busser over hele verden».

For å komme inn på det europeiske markedet startet kineserne i 2005 «Yutong Eurobus» i kompaniskap med den beskjedne islandske karosseribygger og turbilselskap Guðmundur Týrfingsson. Kontrastene kunne ikke vært større. Mens Yutong kunne skilte med verdens største bussproduksjonsanlegg i Zhengzhou, holdt Týrfingsson til i Selfoss, et tettsted med seks tusen innbyggere helt sør på Island. Kontoret til Eurobus Yutong ble lokalisert til tettstedet Stokkseyri, der kun fem hundre mennesker hadde sin boligadresse.

Eventyret startet da en av sønnene til Guðmundur, Benedikt Gisli Guðmundsson, fikk et arbeidsoppdrag i Kina. Han var i båtbransjen, bygde yachter, men fikk for seg at han også ville forsøke å finne noe nyttig for familiens busselskap. Han hadde



Denne King Long-bussen brukte åtte dager på å kjøre fra Kina via Kasakhstan, Russland, Ukraina og Polen til IAA-messa i Tyskland i 2008.



Guðmundur Týrfingsson startet busselskap nær den herostratisk berømte vulkanen Eeyafjallajökull på Island med denne 52-modellen Dodge Weapon – en godt brukt ambulanse som ble bygget om til buss - og ble senere en sentral brikke i Yutong Europa.



«Hva vi opplever i dag er bare begynnelsen på en prosess.» Arriva ved Keith Bastow og King Long ved Rita Han undertegner en stor kontrakt i Hannover i 2010.



Mens vi tenker fem år framover, opererer kineserne gjerne i et perspektiv på to hundre år, understreket markeds- og salgansvarlig Katrin Jonsdottir i Yutong Eurobus.



King Long deltok på IAA-messa i Hannover for fjerde gang i 2014. som man kan se var interessen denne gang stor blant motorjournalistene.

«Kineserne har et enormt forsprang når det gjelder produksjon av og praktisk erfaring med elektriske busser»



gode kontakter innenfor det politiske systemet, og var dermed selvskreven som den første generaldirektøren i Yutong Eurobus.

### Lengre perspektiv

Undertegnede besøkte Tyrvingsson på Island i 2010. Året etter møtte vi islendingene igjen på den store bussmessa Busworld i Kortrijk i Belgia.

- Det finnes enkelte kulturforskjeller. Kineserne har et litt lengre perspektiv enn oss. Mens vi tenker fem år framover, opererer kineserne gjerne i et perspektiv på to hundre år, understreket markeds- og salgansansvarlig Katrin Jonsdottir i Yutong Eurobus.

At en av verdens aller største bussprodusenter inngår partnerskap med ett av verdens minste busselskap kan likevel ved første øyekast virke mer enn merkelig, men løfter vi blikket, ser vi snart at kineserne har virkelig store planer.

I 2011 forsøkte den søkkrike forretningsmannen Huang Nubo å kjøpe Grímsstaðir, et område nordøst som utgjør 0,3 prosent av Islands samlede landmasse. Den islandske innenriksministeren advarte om at «kineserne vil kjøpe opp hele verden» og dermed ble tilbudet fra «kínverjinn» avvist.

### Arktisk posisjon

Bakgrunnen er i hovedsak at de arktiske områdene på grunn av klimaendringene er i ferd med å bli

mer eller mindre isfrie, noe som gjør at kineserne ønsker å posisjonere seg både med tanke på sjøtransport og utnyttelse av naturressurser. En handelsavtale med Island fra 2013 åpnet de arktiske områdene for kinesiske investeringer.

Verdt å merke seg er at ved siden av fisk og geotermisk energi, er produksjon av aluminium og silisium en av Islands viktigste inntektskilder. Norske Elkem eier en stor fabrikk for ferrosilisium i Grundartangi på Island. I 2011 ble Elkem kjøpt opp av Chinese National Bluestar Group, som igjen eies av ChemChina, en statseid kinesisk gigant i verdensklasse. I desember 2019 fikk Elkem sin første kinesiske styreleder, han heter Hao Zhigang.

### Elektrisk revolusjon

Daværende administrerende direktør Tore Bergum i VDL Norge var i 2011 av den oppfatningen at kineserne «skyndte seg langsomt» og ikke jobbet så hardt for å komme inn på det europeiske bussmarkedet, som for det første er mye mindre enn det kinesiske hjemmemarkedet, dessuten inneholder en hærskare regler og miljøbestemmelser som man må forholde seg til.

- Men den dagen de først bestemmer seg, da kommer de, noe vi vil merke, spådde Bergum dystert.

Den elektriske motorrevolusjonen skulle sette turbo på den kinesiske satsingen. I 2011 ble vi for første gang

introdusert for BYD – «Build Your Dreams», opprinnelig verdens største produsent av oppladbare batterier.

BYD ble for alvor kjent i verden da den amerikanske storinvestoren Warren Buffet, regnet som verdens fjerde rikeste, i 2008 kjøpte 10 prosent av aksjekapitalen for 232 millioner dollar. Samtidig erklærte han at han aldri ville selge aksjene igjen. BYD var på det tidspunktet Kinas største bilfabrikant med 200 000 ansatte.

### Første masseproduserte

På bussmessa i Kortrijk i 2011 viste BYD fram verdens første masseproduserte 12-meters elektriske lavgulvbuss med signifikant rekkevidde. Modellen hadde allerede vært utprøvd i to år, og 200 busser ble levert til Universaden i det kinesiske «utstillingsvindu» Shenzhen, den hypermoderne nabobyen til Hong Kong.

Det har siden vært liten tvil om at kineserne har et enormt forsprang når det gjelder produksjon av og praktisk erfaring med elektriske busser. Shenzhen er den første byen med utelukkende elektriske busser – 16 000 i tallet.

### Dagligdags i Europa

Det var derfor ikke så rart at Kina under tungbilmessa IAA i Hannover i 2014 toppet lista over ikke-tyske utstillere med hele 200 deltakere. King Long var nå til stede for fjerde gang, og kunne presentere tre ulike vogner, deriblant en spesialdesignet plug-in

hybrid for det europeiske bybussmarkedet. «Basert på tolv års erfaring i Europa, har vi grunn til å tro at 2014 vil bli en ny startstrek for å entre det europeiske markedet», understreket King Long i en pressemelding.

To år senere, på den samme messa, kom vi forbi standen til den da for oss ukjente kinesiske bussprodusenten CRRC og spurte nysgjerrig: «Hvem er dere?» Den unge informasjonsmedarbeideren virket ikke det minste fornærmet da hun svarte at CRRC var verdens ledende produsent av hurtigtog. I brosjyren hun stakk til meg kunne vi lese at CRRC var verdens 266. største bedrift med 190 000 ansatte og salg til 102 land på alle verdens kontinenter.

Yutong opplyser på sin side at de har en markedsandel på 34 prosent i Kina og 15 prosent globalt, mens BYD opplyser at de er markedsledere i mer enn 90 byer og mer enn 20 land.

At kinesiske busser begynner å bli dagligdags i Europa kan ikke minst illustreres ved at den nye generasjonen ikoniske røde dobbeltdekkere i London – et av metropolens mest kjente varemerker og verdens første elektriske toetasjes busser - leveres av BYD, som oppgir å ha mer enn 1 000 elektriske busser i drift i Europa.



BYD presenterer sine nye Londonbusser, verdens første helelektriske dobbeltdekkere.



De kinesiske bussene hadde til å begynne med ganske utilgjengelige typebetegnelser.



Kinesiske besøkende på buss- og tungbil-messer er kjent for å ta en hærskare med bilder.



CRRC er verdens ledende produsent av hurtigtog og verdens 266. største bedrift. En del busser lager de også.

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

# Gladiola

## FAREBLIND

Jeg har blitt fareblind. Jeg frykter ingen ting. Jeg slipper meg ut på den speilblanke hålka med nyslipte skøyter. Det er en fryd. Kjøretøyet mitt er lydløst mot underlaget. Jeg stortrives med både veg og føre.

Det er noe som ikke stemmer, herr Kwartbas. Jeg har blitt fareblind. Jeg frykter ingen ting.

Det er ikke skrivefeil. Jeg ser alle de tre fargene i trafikkens regnbue. Rødt kan jeg ha litt problem med til tider, men det er ikke fargene som plager meg. Jeg er heller ikke blind for fart.

Jeg er i ferd med å bli fareblind.

Jeg ser ikke det jeg skal se. Jeg tar på de første skoleelevene og slipper meg ned bakken igjen. Jeg priser meg lykkelig over at jeg har et godt og varmt kjøretøy. Det er en nydelig dag på jobb. Det er en naturopplevelse å se bussen speile seg i den nydelige skøyteisen som naturen har laget på skolevegen. En traktor med kjettinger har skadet isen og revet opp små isklumper. For noen pøbler.

Jeg har kjettinger jeg også, men de ligger i en kasse under bussen.

Ungene kommer på bussen med brodder på skoene. De lager riper i parketten. Olga fra Toten har med seg strøsand og strikkepinner. Hun har polstret lårhalsen og strødd stigtrinnet. Kjettingene mine ligger i en skoeske og broddene er i lomma.

Du må hjelpe meg, herr Kwartbas. Diagnosen min gjør meg farlig for andre. Finnes det noen kur?

Mange av mine kolleger sliter også med det samme. De er også fareblinde.

Jeg ser ikke farene, herr Kwartbas. Jeg er frisk fra starten av vinteren. Jeg sjekker kjettingene og er naturlig skjerpet om jeg tror det kan bli glatt. Jeg har også vært på jobb en halvtime før for å legge på

«Kjettingene mine ligger i en skoeske og broddene er i lomma»

kjettinger. Noen har også sett på værmeldingen før de har lagt seg til å sove på kvelden.

Farten øker utover vinteren. Jeg sklir sidelengs inn på bussholdeplassen mens bussen stopper i kantsteinene. Jekketralla skrenser på isen og jeg sklir inn i garasjen til Reima på fabrikken.

Jeg har blitt fareblind. Jeg ser ingen farer. Jeg kan slå i en kaffekopp mens brøytebilsjåføren legger på kjettinger på sine hjul. Jeg trenger ingen kjettinger.

Jeg har fått diagnosen fareblind med sneven av vrangforestillinger.

Jeg ser ikke farene, herr Kwartbas. Jeg tror den speilblanke vegen er et resultat av den politiske blandingen mellom Miljøpartiet De Grønne og Fremskrittspartiet. Da hjelper det ikke om jeg legger på kjettinger.

Det er ikke min skyld at det er glatt.



## 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:

Helleseith, Ove  
 ☎ 932 39 364  
 ✉ ove.helleseith@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

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@vy.no

#### YTF Østfold

Hansen, Ellen Beate  
 ☎ 970 22 086  
 ✉ elbeate@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  
 ✉ espen.leganger@gmail.com

#### YTF Funksjonær lands-sammenslutning

Helleseith, Ove  
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190  
 ✉ ove.helleseith@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

Henriksen, Svend Arne  
 ☎ 958 43 290  
 ✉ ytf.tromso@tide.no

#### 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

Michelsen, Terje  
 ☎ 926 32 157  
 ✉ terje.michelsen@gmail.com

#### 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](http://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  
✉ arildhale@gmail.com

**Avd. 24 Harstad**

Olsen, Steinar  
☎ 992 45 642  
✉ 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**

Dyrseth, Martin Bernhard  
☎ 906 45 013  
✉ m.dyrseth@outlook.com

**Avd. 31 Brønnøysund**

Andreassen, Alf Egil  
☎ 414 37 112  
✉ alf.egil@online.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  
✉ ytf.avd35@gmail.com

**Avd. 36 Østfold**

Larsen, Jan  
☎ 909 28 326  
✉ jan.larsen@vy.no

**Avd. 37 Ålesund**

Myhre, Linda  
☎ 926 20 612  
✉ linda.myhre@vy.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. 41 Setesdal**

Guldsmedmoen, Geir Jørgen  
☎ 482 96 060  
✉ geirguld@hotmail.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 Vy buss Ringerike**

Svendsrud, Daniel  
☎ 450 38 749  
✉ mrzeiten@gmail.com

**Avd. 47 Hamarøy**

Olsen, Magnor Brynjulf  
☎ 950 55 709  
✉ magnor.olsen@signalbox.no

**Avd. 48 Nesodden**

Høy Ree- Lindstad, Victor  
☎ 938 69 040  
✉ ytf.nesodden@nobina.no

**Avd. 49 Vy Buss Trøndelag**

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

**Avd. 50 Vy Buss Øvre Romerike**

Nikolaisen, Steinar  
☎ 90998600  
✉ snikol@online.no

**Avd. 51 Lofoten**

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

**Avd. 52 Jernkroken**

Hussain, Rauf  
☎ 413 14 810  
✉ rauf-hussain@hotmail.com

**Avd. 53 Torpa**

Hole, Tom Erik Bergehagen  
☎ 951 53 204  
✉ tomhole@hotmail.no

**Avd. 54 Tinn**

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

**Avd. 55 Vatne**

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

**Avd. 56 Trollheimen**

Holmeide, Erling Walthor  
☎ 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 Bilruter**

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

**Avd. 87 Nedre Romerike**

Salah, Abdikadir  
☎ 400 45 949  
✉ daadirske20@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  
☎ 932 52 802  
✉ kwigardt@online.no

**Avd. 104 Nordre Vestfold**

Karlsen, Ottar  
☎ 928 52 802  
✉ ottar.karlsen@vy.no

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

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

**Avd. 205 Drammen og Omegn**

**Funksjonær**  
Johansen, Kai Anton Ibsen  
☎ 467 47 477  
✉ kai.anton.ibsen.johansen@vy.no

**Avd. 209 Vy Buss Kristiansand**

Ånesland, Tom  
☎ 992 87 397  
✉ tomaanesland@live.no

**Avd. 215 Vy Buss Telemark**

Nergård, Olav  
☎ 413 81 036  
✉ Olav.nergard@vy.no

**Avd. 217 Namdal og Innherred**

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

**Avd. 219 Ofotens Bilruter AS**

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

**Avd. 221 Salten Funksjonær**

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

## 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 grossist-terminaler.

### YTFs HOVED-OPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skolerung 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. 688 Alliance Healthcare

Kragerud, Erling  
 ☎ 476 13 186  
 ✉ erlingkragerud@gmail.com

#### Avd. 690 Logistikk Trøndelag Nord

Saur, Bjørn Arne  
 ☎ 901 67 548  
 ✉ barne-sa@online.no

#### Avd. 694 OnePark

Veidholm, Fred-Ølav  
 ☎ 938 22 991  
 ✉ fred-vei@online.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

Blomkvist, Ken  
 ☎ 986 52 558  
 ✉ ken.blomkvist@hotmail.com

#### Avd. 636 Post Nord Solution

Boberg, Tom  
 ☎ 991 13 010  
 ✉ tomboberg49@gmail.com

#### Avd. 640 Kynningsrud Nordic Crane

Skagen, Ørjan  
 ☎ 924 13 251  
 ✉ orjan.skagen@nckynningsrud.com

#### Avd. 645 Pickfords

Tangen, Viggo  
 ☎ 928 43 059  
 ✉ viggo1959@hotmail.com

#### 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

Hammer, Jan Reidar  
 ☎ 988 62 384  
 ✉ jr.hammer68@gmail.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. 609 Logistikk Agder

Dybendal, Tom Dennis Mehus  
 ☎ 958 98 355  
 ✉ tommyben@epost.no

#### Avd. 610 Flasnes Transport AS

Nilsen, Sverre  
 ☎ 415 12 254  
 ✉ sverrenilsen@icloud.com

#### Avd. 611 Logistikk Trøndelag Sør

Nilsen, Atle  
 ☎ 472 31 334  
 ✉ atlenilsen63@hotmail.com

#### 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. 621 Salten Logistikk

Alstad, John-Arne  
 ☎ 480 08 009  
 ✉ johna.alstad@gmail.com

#### Avd. 622 Hernes Transport

Klungervik, Robert  
 ☎ 922 17 766  
 ✉ robertklungervik@live.no

#### Avd. 223 Aust Agder

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

#### Avd. 237 Vy Buss Møre Funksjonær Ålesund

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

#### Avd. 238 Funksjonærforeningen YTF i Unibuss

Uthushagen, Ole Asbjørn  
 ☎ 920 13 250  
 ✉ ole.uthushagen@unibuss.no

#### Avd. 242 Mørebil AS

Stokke, Frode  
 ☎ 916 85 243  
 ✉ frode.stokke@vy.no

#### Avd. 272 Sporveien Funksjonærforening

Afzal, Faizan  
 ☎ 988 99 988  
 ✉ faizan.afzal@sporveien.com

#### Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjordal  
 ☎ 997 28 029  
 ✉ gunvor@firda-billag.no

#### Avd. 274 Drangedal Bilruter

Tveit, Hilde Laila Kåsa  
 ☎ 957 58 644  
 ✉ hilde@drangedal-bilruter.no

#### Avd. 296 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

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



# KURS FOR DE UNGE

OM LAG 25 UNGE DELTAKERE  
FRA MANGE BRANSJER OG  
FRA HAMMERFEST I NORD  
TIL KRISTIANSAND I SØR VAR  
I HØST SAMLET PÅ HOLMEN  
FJORDHOTELL. EN HERLIG  
ENGASJERT OG INSPIRERENDE  
GJENG SOM LOVER GODT FOR  
FRAMTIDA I BRANSJEN OG  
FORBUNDET!

Temaene var blant annet personvern og overvåkning, midlertidighet og deltid, arbeidsmarkedssituasjonen, verving og medlemspleie, Geneve-skolen og ung-arbeid, YTFs oppbygning og medlemsfordelene i Gjensidige bank.

Resultatene har allerede begynt å materialisere seg: En av deltakerne har vervet seks medlemmer i sin bedrift og får besøk på nyåret, en har meldt seg på trinn 1-kurs, en har lyst til å bli engasjert i å verve og informere unge til YTF, og en vil organisere mer i Posten og har hengt opp plakater på bedriften.

*Tekst og foto: Petter Sommervold*



## Vi hjelper deg – også med bittesmå inntrengere

Med **YS Hytteinnbo** får du den beste innboforsikringen vår. Du kan derfor være trygg på at vi hjelper deg hvis det du har på hytta blir stjålet eller får skader på grunn av brann, uhell – ja, til og med skadedyr.

Som medlem får du lave priser på både YS Hytteinnbo og andre forsikringer i Gjensidige.

**Les mer på [gjensidige.no/ys](https://gjensidige.no/ys)**



ANNONSE

# TRENGS 1000 NYE HVERT ÅR

EN ANALYSE URBANET ANALYSE HAR GJORT FOR NHO TRANSPORT VISER AT DET ER ET STORT BEHOV FOR Å UTDANNE FLERE BUSSJÅFØRER. FLERE VIL REISE KOLLEKTIVT FRAMOVER, SÅ BEHOVET FOR FLERE BUSSJÅFØRER ER STORT, ANSLAGSVIS TUSEN NYE HVERT ÅR.

Analysen bygger blant annet på en spørreundersøkelse blant NHO Transports medlemsbedrifter gjennomført høsten 2016.

## Stor avgang

Resultater fra undersøkelsen viser blant annet at gjennomsnittsalderen blant dagens bussjåfører er høy, og en god del er forventet å gå av med pensjon i den nærmeste framtiden. 20 prosent av bussjåførene i selskapene som deltok i undersøkelsen er over 62 år, og bare fem prosent av bussjåførene er yngre enn 32 år. Bare for å opprettholde dagens bemanning er det behov for en økning på 3 821 utførte årsverk fra 2015 til 2030.

## Forventet vekst

I tillegg planlegges det for at flere skal reise med kollektivtransport framover. Dette som følge av nullvekstmålet og forventet befolkningsvekst i de største byområdene: Til tross for at befolkningsveksten medfører flere reiser,

skal denne veksten tas med kollektivtransport, sykkel og gange – ikke bilreiser.

Til sammen er det behov for over 11.000 nye årsverk fra 2015 til 2030, noe som utgjør nesten 14.000 sjåfører. For å kunne gi befolkningen et godt kollektivtilbud er det dermed behov for å utdanne om lag 1000 nye sjåfører hvert år fram mot 2030.

## Variert behov

Ansettelsesbehovet varierer fra region til region. Det er behov for vesentlig flere nye bussjåfører i region vest og øst enn i de øvrige regionene. Dette skyldes i all hovedsak at omfanget av busstransport i disse områdene er høyere i utgangspunktet.

Utviklingstrekk som introduksjon av selvkjørende busser og mulige endringer i transportbehov i forbindelse med skoleskyss kan påvirke disse prognosene. Men effekten av

disse utviklingstrekkene er vesentlig mindre enn behovet for sjåførerrekuttering som følge av naturlig avgang, befolkningsvekst og nullvekstmålet i biltrafikken, i alle fall på kort og mellomlang sikt.

## Flere unge

Samtidig med at behovet for nye bussjåfører er stort, opplever over halvparten av busselskapene allerede vanskeligheter med å rekruttere sjåfører. De opplever en mangel på søkere med riktig faglig kompetanse og tilstrekkelig med norskkunnskaper, og de frykter at dette problemet vil øke i framtiden. Om lag 40 prosent av dagens sjåfører har utenlandsk bakgrunn i dag.

I dag rekrutterer selskapene flest bussjåfører fra andre busselskaper og fra andre sjåføryrker. Selv om de foretrekker å rekruttere erfarne sjåfører, ser de behovet for å rekruttere nyutdannede sjåfører i større

«Effekten av selvkjørende busser er vesentlig mindre enn behovet for sjåførrekruttering»

«Gjestebud» er Yrkestrafikks artikkelserie hvor vi inviterer gjesteskribenter som har et budskap det er viktig for oss i YTF å ta del i.



Interesse for å prøve tungbilsimulatoren under utdanningsmessa på Hellerudsletta i 2018. Forhåpentligvis blir noen bussjåfører.

grad i framtiden. For å få flere unge til å velge bussjåførutdanning peker selskapene blant annet på viktigheten av å øke antall skoleplasser og styrke lærlingeordningen.

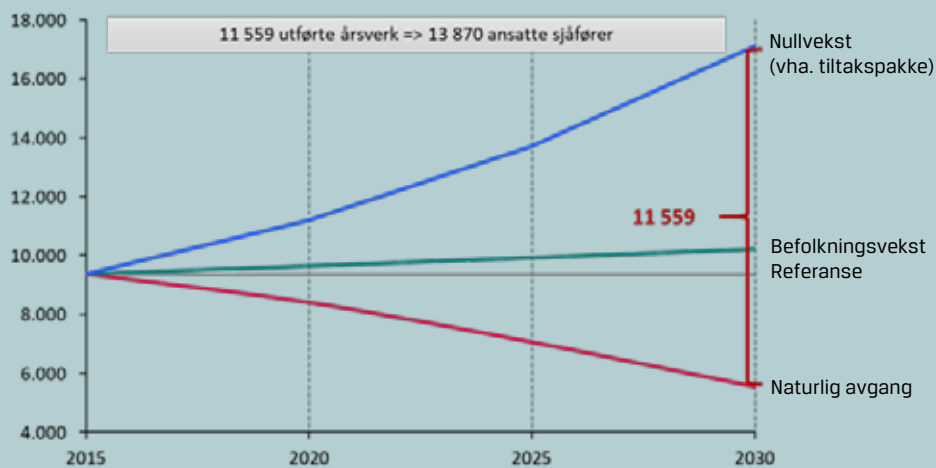
### Anbud versus ressurser

Busselskapene svarer at de selv ikke har mulighet til å sette av ressurser til kjøre- og språkopplæring, da dette vil gjøre dem mindre konkurransedyktige til å vinne nye anbud. Derfor mener de det er viktig å etablere finansieringsordning for voksne som vil bli bussjåfører samt å forsterke språkopplæringen for de som ikke har tilstrekkelige norskkunnskaper. Tiltak for å styrke omdømmet og statusen til sjåføryrket er også viktig.



Ingunn Opheim Ellis  
Urbanet Analyse AS

### Illustrasjonsdiagram:



Figur 1: Estimert sjåførbehov i 2020, 2025 og 2030 (ansatte årsverk) som følge av ulike utviklingstrekk.

Urbanet Analyse AS ble opprettet i 2005 og består i dag av 11 samfunnsøkonomer, statsvitere, sosiologer, samfunnsgeografer og ingeniører i Oslo og Stockholm. Vi jobber i grenselandet mellom forskning og utredning, med fokus på bærekraftig bytransport. Urbanet Analyse eies av Asplan Viak, et av Norges ledende rådgivningsmiljøer.

# NYE REGLER OM VARSLING

DEN 1. JANUAR 2020 TRÅDTE ENDRINGER OM REGLENE I ARBEIDSMILJØLOVEN FOR VARSLING OM KRITIKKVERDIGE FORHOLD I ARBEIDSGIVERS VIRKSOMHET I KRAFT.

Endringene skal styrke vernet av varslere i norsk arbeidsliv. Arbeidsgiver får et større ansvar i håndteringen av varslingsaker, og flere grupper i arbeidslivet har fått rett til å varsle. I tillegg skal endringene gjøre regelverket tydeligere og enklere å forstå.

I denne artikkelen vil jeg gjennomgå det du som arbeidstaker trenger å vite om varslingsreglene i arbeidsmiljøloven.

## Hva kan varsles?

Du kan varsle om alle «kritikkverdige forhold» hos arbeidsgiver. Med kritikkverdige forhold menes forhold som er i strid med lover og regler, retningslinjer i virksomheten, eller normer i samfunnet for øvrig. Eksempler på hva som anses som kritikkverdige forhold:

- Fare for liv eller helse
- Fare for klima eller miljø
- Korrupsjon eller annen økonomisk kriminalitet
- Myndighetsmisbruk
- Uforsvarlig arbeidsmiljø
- Brudd på personopplysningssikkerheten

Å uttrykke misnøye med eget arbeidsforhold vil i utgangspunktet ikke være varslingsreglene normalt ikke vil gjelde for personalkonflikter du selv er involvert i, advarsler, instruksjoner fra arbeidsgiver, osv.

## Ytringsfriheten

Vernet for varslere må ses i lys av ytringsfriheten. Utgangspunktet er at du som arbeidstaker har ytringsfrihet også i arbeidsforholdet. Ytringsfriheten i arbeidsforholdet begrenses av lojalitetsplikten du har overfor arbeidsgiver. Hvis du ytrer deg på en måte som er skadelig eller ødeleggende for virksomheten, uten at det dreier seg om kritikkverdige forhold, vil du ikke nødvendigvis være vernet av varslingsreglene og ytringsfriheten. Det er derfor viktig å følge reglene om varslingsreglene.

## Hvem kan varsle?

Alle arbeidstakere er omfattet av varslingsreglene. Hvis du er innleid arbeidstaker har du både rett til å varsle om kritikkverdige forhold hos innleier og hos egen arbeidsgiver. Etter regelendringene er også elever, verne- og tjenestepliktige, pasienter, personer under opplæring og deltakere i arbeidsmarkedstiltak blitt omfattet av varslingsreglene.

## Hvordan gå frem?

Du kan alltid varsle til din nærmeste leder. Videre kan du alltid varsle i samsvar med virksomhetens rutiner for varslingsreglene. Du kan også alltid velge å varsle via verneombud eller tillitsvalgt. Et varsel kan være både skriftlig og muntlig.

## Rutiner for varslingsreglene

Alle virksomheter med mer enn fem ansatte plikter å ha rutiner for intern varslingsreglene. Rutinene skal være skriftlige og lett tilgjengelige for alle i virksomheten. Som et minimum skal rutinene inneholde:

- En oppfordring til å varsle om kritikkverdige forhold
- Fremgangsmåte for intern varslingsreglene
- Fremgangsmåte for arbeidsgivers behandling og oppfølging av varslingsreglene

## Ekstern varslingsreglene

I stedet for, eller i tillegg til å varsle internt, kan du alltid velge å varsle eksternt til en offentlig tilsynsmyndighet eller en annen offentlig myndighet. Arbeidstilsynet er et eksempel på en offentlig myndighet som håndterer mange varsler etter arbeidsmiljøloven. Offentlige myndigheter har taushets-



«Alle virksomheter med mer enn fem ansatte plikter å ha rutiner for intern varsling»



Skal jeg varsle eller ikke? Hvem skal jeg i så fall ringe? (Illustrasjonsfoto: Arne Danielsen)

plikt om varsler de mottar. Det innebærer at de skal hindre at andre (for eksempel arbeidsgiver) får kjennskap til navnet ditt, eller andre opplysninger som kan identifisere deg.

I noen tilfeller kan du også varsle eksternt til media eller offentligheten for øvrig. Det vil kun være forsvarlig i svært alvorlige tilfeller. Før du varsler til offentligheten eller media bør du alltid rådføre deg med tillitsvalgt eller en advokat.

#### Hva kan forventes?

Arbeidsgiver plikter å sørge for at varselet ditt blir undersøkt innen rimelig tid. Arbeidsgiver skal i tillegg sørge for at du som har varslet har et fullt

forsvarlig arbeidsmiljø, og iverksette tiltak for å forebygge gjengjeldelse mot deg hvis det er nødvendig.

#### Vern mot gjengjeldelse

Gjengjeldelse mot en arbeidstaker som har varslet i samsvar med reglene om varsling er forbudt. Som gjengjeldelse regnes enhver negativ reaksjon på at du har varslet. Det kan for eksempel være trusler, trakassering, usaklig forskjellsbehandling, sosial ekskludering, advarsler, endring i arbeidsoppgaver, omplassering, degradering, suspensjon, oppsigelse eller avskjed.

Hvis arbeidsgiver bryter forbudet om gjengjeldelse, har du krav på oppreisning og erstatning.

## SPØR OSS!

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

☎ 406 03 700

JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat-  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat



ANNIKEN  
**AUNE**  
Juridisk  
rådgiver



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# FRAM- KOMMELIGHET AVGJØRENDE

GATELEGEMET I OSLOGRYTA ROMMER PÅ LANGT NÆR ALLE TRAFIKANTER.

DET ER RETT OG SLETT IKKE PLESS. NOEN MÅ DERFOR VIKE. DA ER DET AVGJØRENDE AT KOLLEKTIVTRAFIKK OG ANNEN NYTTETRAFIKK PRIORITERES HØYT.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Det rødgrønne byrådet har som politisk mål at færrest mulig skal være avhengig av personbil til daglige gjøremål, samtidig som mange flere skal kunne reise enklere og raskere til jobb, barnehage, skole og fritidsaktiviteter.

## Privatbilen er gjøkungen

Dette er imidlertid ikke så enkelt i praksis. Problembarnet er utvilsomt privatbilen. I 1950 fantes kun 15 000 personbiler i Oslo, i 1960 47 000 og på slutten av åttitallet 180 000, mens det ved utgangen av 2015 befant seg mer enn 350 000 personbiler og varebiler på mindre enn 3,5 tonn i hovedstaden.

At denne formidable bilparken tar plass er hevet over enhver tvil – uavhengig om de går på diesel, bensin

eller elektrisitet. Flere områder i byen utpeker seg derfor med køer og dårlig framkommelighet.

I en rapport til byrådet peker Ruter på seks særlig utfordrende områder, disse er Jernbanetorget, Dronning Eufemias gate, Bussterminalen i Schweigaardsgate, Vika – Nationaltheatret, Ryen og Bygdøy allé. Dessverre finnes mange flere.

## Det godes fiende

Ruter påviser at kjørehastigheten i Bygdøy allé er redusert, og at busslinje 31 opplever inntil 7-8 minutters forsinkelse i ettermiddagsrushet mellom Frogner kirke og Olav Kyrres plass. Også ved Nationaltheatret har forsinkelsene økt, noe som særlig går utover linje 150 og 160 i ettermiddagsrushet i Munkedamsveien mellom Vika Atrium og Nationaltheatret.

Dessverre kan det her se ut som om «det beste har blitt det godes fiende».

Framkommelighetsproblemene for bussene i Bygdøy allé skyldes at kollektivfeltet er gjort om til sykkelfelt, slik at bussene tvinges ut i bilkøen, mens forsinkelsene ved Nationaltheatret skyldes at Løkkeveien er stengt av hensyn til nabolaget, samt at House of Oslo bygger nytt i Munkedamsveien noe som har medført innsnevring av veibanen.

Ikke vanskelig å ha sympati for tiltak både for syklister og beboere, men at disse tiltakene skal ramme kollektivtrafikken, virker ikke optimalt, for å si det forsiktig. Forsinkelsene er store stressmomenter både for sjåfører og passasjerer. Det er også dårlig samfunnsøkonomi å la busser og trikker hindres i bilkøer.

## Elbiler ut

Andre problemer er det store antallet elbiler i kollektivfeltene, for eksempel i Dronning Eufemias gate, og at bommer som skal hindre privatbiler i

«Kravet om å få elbilene helt ut av kollektivfeltene er nå overmodent»

rushtida ikke virker. For at busser og trikker skal være effektive, er det avgjørende at framkommeligheten sikres med egne traseer.

Kravet om å få elbilene helt ut av kollektivfeltene er nå overmodent. Antall elbiler har økt voldsomt de siste årene, ved utgangen av 2018 fantes 36 000 elektrisk drevne personbiler i Oslo og mer enn 40 000 i Akershus. Enkelte begrensninger er gjennomført, men det har aldri vært meningen at elbilene skulle ha permanent tilgang til kollektivfeltene.

Også andre yrkessjåfører og yrkesgrupper som er avhengige av bil må tilgodeses med muligheter for både å komme fram og parkere i sentrum. Dette er avgjørende for å få byen til å fungere.

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



Ettermiddagsrush ved konserthuset. Busstrafikken må lide.



Kollektivfelt i Bygdøy allé er som en prøveordning omgjort til sykkelfelt. Resultatet er at bussene henvises til å stå i bilkøene, noe som gir forsinkelser.



Den tidligere sterkt trafikkerte Løkkeveien ble stengt for gjennomfartstrafikk av hensyn til beboerne i nabolaget. Problemet er at biltrafikken skaper kaos blant annet for busstrafikken i området rundt.



# SUPER-VETERANEN

*I konkurransen om å utropes til Norges ivrigste yrkessjåfør, er vi temmelig sikre på at få vil ha noen sjanse mot Arnold Tveit. Hvor mange andre kan skryte på seg sin første sjåførjobb på selve attenårsdagen og siden holdt det gående bak rattet i over femtito år?*

Tekst:

**ARNE DANIELSEN**

Illustrasjon:

**IVAR SMITH-NILSEN**

- Vy tok fra meg den tradisjonelle gaven denne jula og ga den bort til Redd Barna. Jeg er ikke *gniten*, gir selv hele året, og julegaven pleide bare å være en liten symbolsk ting, en paraply eller liknende. Men hvilken rett har ledelsen til å ofre gaven til de ansatte? Kunne de ikke heller gitt bort en del av lønna til konsernsjefen? Nei, her har vi et eksempel på hvordan ledelsen ser på de ansatte, fastslår Arnold Tveit.

Derimot viste familie, naboer og venner ekstra stor pris på superveteranen da 69-åringen dagen før nyttårsaften kjørte sin siste ordinære tur i fast stilling til Ådland nord for Bergen

«Da jeg kom tilbake med sertifikatet i lomma, var en pickup lastet opp»

etter 49 års sammenhengende tjeneste bak bussrattet. De stilte med kaffe, muffins og flagg og delte ut varme klemmer til den trofaste sjåføren, alt dokumentert i lokalavisa Strilen.

## Norges ivrigste

- Jeg begynte som sommervikar hos kolonialgrossisten Johan Aksdal i Bergen rett etter realskolen, det var en tung lagerjobb med blant annet lemping av kaffesekker på 70-80 kilo. Jeg fikk fortsette etter sommeren og på attenårsdagen i november skulle jeg kjøre opp. Da jeg kom tilbake med sertifikatet i lomma, var en pickup lastet opp og jeg fikk beskjed om å kjøre inn til sentrumsbutikkene for å levere varer. Mitt første oppdrag som yrkessjåfør kjørte jeg dermed på selve attenårsdagen, forteller Arnold.

Siden kjørte han brød for baker Martens på Minde i Bergen og omegn, før han søkte og straks ble ansatt i Åsane Billag, mens han ventet utålmodig på å fylle 21. Da kunne han nemlig begynne å kjøre buss!

- Det trasige var at fødselsdagen min var på en søndag, da var politikontoret stengt slik at jeg ikke kunne få kjøreseddelen før dagen etter. Først da fikk jeg kjørt min første tur, den gikk klokka 14.15 med skoleelever fra Tømmervågen til Prestestien.

## Vaksinert mot bringebær

- Men hvor kommer denne fascinasjonen for buss fra, Arnold – du er jo egentlig bondegutt?

- Ja, jeg er hjemmefødt på en bondegård på Holme i tidligere Meland kommune. Jordmoren som tok meg imot syklet videre og forløste en annen gutt, som også ble sjåfør. Jeg pleier å erte ham med at han har mye kortere fartstid, ler Arnold.

- Vi barna måtte tidlig ta et tak med å slå gress, hive i siloen. pakke hodekål og blomkål i kasser. Først da far tok middagslur etter tolv, kunne vi stikke ned til fjorden og bade. Vi hadde masse bringebær, og i åkeren var det mye mygg. Siden sverget jeg på at jeg aldri skulle eie en bringebærplante.



## Lempet melkespann

- Men så var det altså denne trangen til å kjøre buss?

- En medvirkende årsak var to onkler som begge var sjåfører hos Bergen-Nordhordland Trafikklag (BNT). Det fristet dessuten å være staselig kledd i uniform og ha kontakt med masse folk - det har jeg alltid likt. Egentlig hadde jeg lyst til å bli pilot, men synet var ikke bra nok. Dermed måtte jeg slå meg til ro med det nest beste.

Arnold fikk etter hvert selv jobb i BNT, faktisk som avløser for onklene, der den ene kjørte buss og den andre en buss som var ombygd til godstrafikk.

- Vi leverte alt mulig både av smått og stort til godsterminalen på strandkaien i Bergen og lempet spann av og på melkerampane i bygdene.

## Åtte selskap

Siden ble det bare buss. I 1973 fusjonerte BNT med tre andre, blant annet et ferjeselskap og ble først til Bergen-Nordhordland Rutelag. Arnold byttet siden aldri jobb, men etter diverse fusjoner og anbudskonkurranser kan han siden ramse opp ni ulike arbeidsgivere: Åsane billag, BNT, BNR, HSD, Tide, Concordia, Nobina, Nettbuss og til slutt Vy. I de siste åtte har han vært tillitsvalgt.

- Jeg ble medlem i Næring og Nytelse og LO da jeg arbeidet i kolonialen, det fantes ikke noe annet, og i Åsane billag ble jeg overført til Transportarbeiderforbundet. Men på medlemsmøtene opplevde jeg mer negativt snakk om «de gule» enn om forholdene på jobben. Jeg ble lei av drittpratet, så da jeg begynte i BNT i Knarvik meldte jeg meg over til NRAF. Siden har jeg vært her.

## Politikk og musikk

Han er typen som engasjerer seg i det meste. Ikke minst i politikk. 22 år gammel ble han leder for Meland Senterparti, siden gikk det slag i slag som kommunepolitiker: I 12 år ledet han kommunens tekniske hovedutvalg, i fire år utvalget for skoler og barnehager. Han har vært gruppeleder for Senterpartiet i kommunestyre og formannskap og også vært innom helse og sosialutvalget før han trakk seg ut av politikken for noen år siden.

Arnold var dessuten med på å stifte hjelpekorpsset i Meland, og kjørte ambulanse på fritiden, blant annet en del utrykning til Bergen. Buss på dagtid og sykebil i helger og ferier.

Før politikken tok ham, spilte han valthorn i Meland musikklag. Valthorn, alias waldhorn eller fransk horn har en dyp, fin klang men er vanskelig å beherske.

- En jente begynte i korpset, datteren til han som drev gartneriet. Hun hadde tidligere spilt horn i Laksevåg og ble sittende ved siden av meg. Jeg syntes det var hyggelig, og falt litt for ho. Vi giftet oss i 1981 og fikk tre barn, en jente og to gutter. Takket være min fantastisk flinke og snille kone kunne jeg delta på turkjøring fra mai til september. Hun tok seg av gården og barna når jeg ikke var hjemme.

## Ute i verden

Arnold Tveit er selve kroneksempelen på bussjåføren som krumtapp i lokalsamfunnet, har bodd i samme distrikt hele livet, omgitt av en masse slektninger bosatt mindre enn en halvtime kjøretur unna. Færre og færre blir igjen av denne sorten, anbudsregimet har tatt knekken på mange av disse ildsjelene, oljen i det lokale maskineriet – uten at slike vesentlige tap for samfunnet registreres i blårussens resultatregnskap.

Født hjemme, men likevel ingen «heimføding». Arnold har sett og opplevd verden, blant annet som turbussjåfør. Han har passert mange ganger gjennom Checkpoint Charlie før Berlinmurens fall, og har vært så mange ganger i Østerrike at han ser på fjellriket som sitt andre fedreland.

Og barna har videreført det internasjonale perspektivet. Jenta studerte musikk i Manchester i tre år og er i dag musikkskulerektor i Alver kommune. Eldstesønnen er elektroingeniør og har vært med på å bygge oljeplattformen i Sør-Korea, mens den yngste har drevet hotell i tre verdensdeler og giftet seg med ei jente fra Kirgisistan som han traff i Istanbul.

- Foreldrene hennes var på besøk her på Vestlandet. Veldig hyggelige folk, forteller Arnold.

## Æresmedlem i YTF

For YTF er han en bauta, for hvor mange kan skilte med å ha vært sammenhengende tillitsvalgt i 40 år?

- Jeg satt i Landsstyret i årevis, og var også i noen år konstituert nestleder i YTF inntil landsmøtet i 2016. Jeg fylte 67 det året, og fant ut at det riktige var å vike plassen for Trude Valle. Det beste er jo å tre til side for andre berdeg. I stedet ble jeg litt motvillig valgt til leder i Pensjonistforeningen, noe som slett ikke var meningen.

Landsmøtet belønnet veteranen med æresmedlemskap.

- Å kjøre buss har vært trivelig, men samtidig har det vært vesentlig å være tillitsvalgt. Jeg har jobbet med ledelsen i de ulike selskapene jeg har vært ansatt i, og fått til ting som jeg trodde var umulig. Et viktig poeng er at det ikke funker å rase ut og skjelle ut motparten når man skal i forhandlinger med de samme menneskene. Det har

jeg aldri gjort. Vi kan gjerne krangle på møtene, men spiser et hyggelig måltid sammen etterpå. Dette er viktig. Man må gjerne mene at motparten er idioter, men gå aldri ut offentlig med det, understreker den drevne tillitsvalgte.

### Ikke gode nok

Heller ikke har han latt seg dupere.

- Jeg har ikke mer respekt for en konsernsjef enn en hvilken som helst annen kollega. Vi er alle bare folk, uavhengig av stilling og utdannelse. Personlig mener jeg at lederne i denne bransjen ikke er tøffe eller faglig gode nok til å lære seg hvordan vi skal tjene penger. De dumper prisene på anbudene fordi de sier at fylkeskommunene ikke vil betale mer og at vi derfor må spare. Dette må de slutte med! Nå har selskapene brukt opp pengene de hadde på bok og solgt bygninger og eiendom. Hva har de oppnådd? Nå må de gi seg! Det er ingen skam å tjene penger på anbud. Noen påstår riktignok at de tjener penger, men hva tjener de på? Lederne har ikke lært, de forsøker i stedet å velte byrdene over på de ansatte, sier Arnold og hever stemmen ørlite.

- I BNT hadde vi tidligere velferdsklubb og hytter, men i Vy nå har vi ingenting. Det siste som ble tatt fra oss var kantina. Kun kaffemaskinen står igjen. Bussene blir også dårligere og dårligere, de ser bra ut inntil makeupen ramler av. For ikke å snakke om sikkerheten for førerne. For oss spiller det ingen rolle hva som er godkjent og hvem som har godkjent det – vi er bare opptatt at vi skal komme uskadd hjem til kone og unger!

Avslutter superveteran Arnold Tveit, som fortsatt er bekymret for kollegene selv om han selv har sluppet unna det verste.

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

«Man må gjerne mene at motparten er idioter, men gå aldri ut offentlig med det»



Mange ville være med på Arnolds siste ordinære tur etter 52 år som yrkessjåfør.



Forbundsleder Jim Klungnes intervjuer YTFs nyslåtte æresmedlem Arnold Tveit på landsmøtet i Bergen 2016.



Yngste barnebarn på besøk hos bestefar på bussen.

# SJÅFØRENE'S POET

SVEIN ELLING AUSTBØ GA I FJOR HØST UT SIN FØRSTE DIKTSAMLING «SOL OG RIMFROST». MANGE AV DIKTENE BESKRIVER PÅ BETAGENDE VIS ASPEKTER VED SJÅFØRYRKET.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

- Så lenge eg kan hugsa, har buss vore ein vesentleg del av livet mitt. Samferdsel har alltid vore sterkt integrert i tilværet, og eg har ein kjennskap til moderne rutebilbransje landet rundt som er ganske omfattende, med detaljkunnskap om bussmateriell og ruteområde, forteller Austbø, som er født i 1961 og oppvokst i Nord-Rogaland.

I det følgende diktet beskriver han presist hva samfunnet har mistet gjennom konkurranseeksponering og anbud:

## *BUSSRUTE I RYFYLKE*

Bussen mellom Tau og Sand var sjeldan full av passasjerar. Likevel hadde han sin misjon i si daglege ferdsel, var eit middel og ein reiskap som stetta utferdstrong og gjorde verda mindre.

Men bussruta er borte for lengst, og Ryfylkeveiens Billag historie. Midtveis i nittenåttiåra vart dei grå bussane med raud dekor omlakkerte til gule, og transportselskapet i Årdal opphøyrd å eksistera.

I si tid, og gjennom mange år, var bussane til Ryfylkeveiens Billag eit fast element på strekninga mellom Tau og Sand. Dei spelte si rolle som bindeledd, og knytte bygdene saman, nord og sør for Jøsenfjorden.



- Som smågut var eg truleg ein smule entusiastisk, og eg har hatt min oppvekst blant, og ikkje minst i, raudlakkerte HSD-bussar og stundom dei gule til Haugaland Billag, men eg reknar heile landet som mitt «arbeidsfelt», sier dikteren som også har blikk for godssjåførene og hva et liv på landeveien fører til av belastning på hjemmefronten:

- YTF har vore ein naturleg følgesvein for meg gjennom «alle år». På 60-årsmarkeringa i 2015 deltok eg i programmet med prolog, understreker poeten som er utdanna journalist og filolog. Mange av dikta hans har stått på trykk i lokalavisene Grannar, Vestavind og Suldalsposten. Vi falt for denne beskrivelsen av tilværelsen for en brøytebilsjåfør:

## TRAILERSJÅFØREN

Kvinna eg planla å gifta meg med, godtok at eg haldt fram som trailersjåfør, også etter bryllaupsdagen. Det var eit teikn på omtanke og kjærleik.

Etter at barna hadde flytta ut, og stifta sine egne familiar, stilte kona meg eit spørsmål om kor lenge eg ville køyra trailer.

Noko svar hadde eg ikkje å gi, men eg såg henne rett inn i ansiktet. For første gong oppdaga eg at ho hadde eit stenk av grått i håret.

## BRØYTING PÅGÅR

Halogenpærene spreidde skarpe strålar over ein smal og snødekt vegbane, som dei einaste lyspunkta i vinterkvelden. Det snøa tett på utsida av førarhytta, medan han sat i brøytebilen, omgitt av einsformig motordur, og mangslags musikk frå bilradioen. To velvaksne vindaugsviskarar sopte vekk store, fuktige flak, som fall frå eit blygrått skylag. Og han var ganske åleine på vegen. Andre kjøretøy var ikkje å sjå på strekninga mellom Nesvik og Strand.

Snøveret hadde visst ingen ende, og det kvite og kalde elementet stengde gardsvegar og avkjørsler. Rundt han var det mørklagde hus, der folk hadde gått til sengs. Kan hende låg dei og funderte på om brøytebilen ville køyra natta gjennom. Og han som styrte ryddereiskapen, bestemte at brøyting skulle pågå så lenge nedbøren fall som snø. Klokka i bilen viste fem på tolv og termometeret minus tre. Framleis snøa det like intenst.



Diktsamlinga «Sol og rimfrost» som ble utgitt på Ryfylke forlag i 2019 inneholder flere dikt fra sjåførmiljø, og kan bestilles hos forfatteren på følgende adresse: S. E. Austbø, Våg 26, 5570 Akdsdal.

✉ redaksjonen@ytf.no

# TRINN 2 I STJØRDAL

«VI HADDE ET NYTTIG OG GODT KURS, OG DET VAR FLERE SOM VAR GODE VENNER»,  
FORTELLER TILLITSVALGT TOVE KAREN LØKEN FRA INDRE MINIBUSS 24-7 SOM I HØST  
DELTOK PÅ YTFS KURSTRINN 2 I STJØRDAL.

Tekst:  
HÅVARD BOVIM GALTESTAD  
Foto:  
TOVE KAREN LØKEN

Yrkestrafikkforbundet holder kurs for tillitsvalgte og for styremedlemmer i avdelingsstyrene. For tida er grunnopplæringen på to trinn, der hvert kurs går over tre dager. YTF jobber for tiden med å lage et nytt trinn, og et trinn 3 skal være på plass i 2021.

Trinn 2 er for dem som har hatt trinn 1 og begynner med at de tillitsvalgte presenterer hva de har gjort av aktiviteter i avdelingen siden de var på trinn 1. De forteller om medlemsaktivitet og hva de har gjort for medlemmene siden sist.

Er det ledig plass på kurset, kan også tillitsvalgte som ikke har hatt trinn 1



God stemning på trinn 2-kurset i Stjørdal.

søke om plass. Disse kursdeltakerne søker på trinn 1 ved neste anledning.

På trinn 2, er det følgende temaer: Ansettelse. Oppsigelse og avskjed. Nedbemanning. Kontrolltiltak. Drøftelsesmøter. Forhandlings teori og forberedelser til forhandlingsmøte, der deltakerne deles inn i grupper som forhandler mot hverandre. Medlemspleie, tips og råd og om medlemsfordeler. I alle temaene er det gruppe-



oppgaver. Etter arbeid i gruppene, presenteres gruppearbeidet i plenum.

Det er lurt ha ta med seg kursene som Yrkestrafikkforbundet arrangerer. Det kan lette jobben din som tillitsvalgt eller medlem av et styre. Håper vi ser deg på kurs.

Ved spørsmål om kurs, ta gjerne kontakt med artikkelforfatteren:  
Tlf: 93240020, e-post: [havard@ytf.no](mailto:havard@ytf.no)

# MULIG VENDEPUNKT?

Bussbransjen har nå en god anledning til å bedre rekrutteringen, trivselen og motivasjonen og få gleden, positiviteten og attraktiviteten tilbake. Det er nemlig tariffoppgjør til våren.

Mye har endret seg i bussbransjen siden jeg begynte i 1984. Da fantes mange hundre busselskaper der ledelsen kjente sjåførene sine og møtte dem daglig, de kjente rutene og mange steder kundene. Slik er det ikke lenger. Nå har toppledelsene fancy kontorer med gode kantineordninger langt fra sjåførene og stasjoneringstedene. Mellomledelsen har ofte kun kontakt med sjåførene når noe er galt.

Dette fører til at toppledelsen har lite informasjon om hverdagsutfordringene til sjåførene og kundene. Den har ikke lenger bakkekontakt, noe som igjen fører til dårligere beslutninger og ledelse.

## Gjennom samme kvern

Etter hvert som selskapene ble færre og større, ble produksjonen mer industrialisert, særlig i storbyene. Alt er kostnad. Det tas lite menneskelige hensyn, for ingen ser lenger enkeltpersonene, verken kunder eller sjåfører. Alle skjæres over samme kam og kjøres gjennom samme kvern.

Evnen til å se enkeltindividene var det som gjorde bussbransjen spesiell.

Det ga rom for sjåførene til å være seg selv. Noen var spesielle opp gjennom historien, til dels svært spesielle, men fungerte likevel utmerket. Dessverre



har dagens bussjåfører liten mulighet for individualitet og kundepleie, tidsskjemaet er for stramt. De har ikke tid.

## Dårlig score

I denne utgaven av Yrkestrafikk skriver Urbanet Analyse om rekrutteringsutfordringene i bransjen, basert på en rapport fra 2017. Rekrutteringsutfordringene har ikke oppstått av seg selv og er ikke nye, men har oppstått over lang tid, noe den stadig økende gjennomsnittsalderen viser. Rekrutteringsproblemene er et resultat av prioriteringer og valg som bedriftene selv har gjort over tid og som arbeidsgiverne selv må ta hovedansvaret for.

Løsningen er enkel nok: Bussjåføreryrket må bli tilstrekkelig attraktivt. Norske ungdommer sammenligner yrker når de velger fremtidig karriere. De vurderer lønn, arbeidstid, arbeidsdag, arbeidsplass, fremtidsutsikter, utviklingsmuligheter, trivsel, verdsettelse, tilrettelegging og fleksibilitet. Det er vanskelig å se at bussjåføreryrket får topp score på noen av punktene.

## Mager utvikling

Lønnsutviklingen har vært mager de siste årene. Arbeidstiden er ubekvem, vi jobber alle dager til alle døgnets tider. Arbeidsdagen blir mer og mer presset. Bussene (arbeidsplassen) blir billigere og billigere og sjåføren får mindre og mindre innflytelse over eget arbeidsmiljø. Erfaringen og realkompetansen til sjåførene ignorerer eller undervurderes. Omtalen av selvkjørende busser har også bidratt til usikkerhet om fremtidsutsiktene.

Utviklingsmulighetene er mangelfulle. Vi har fagbrev, men når fagbrevet verdsettes så lavt som det gjør lønnsmessig, har det store flertallet sjåfører hittil valgt å ikke ta fagbrev. (Her er

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



det riktignok store variasjoner mellom selskapene.) Dette er synd, fordi fagbrev kan heve både kvaliteten og statusen til yrket. Utover fagbrevet er det omtrent ingen utviklingsmuligheter.

## Enkel løsning

Summen av alle disse faktorene fører til at få norske ungdommer vurderer bussjåføreryrket som et alternativ. Svært mange andre yrker fremstår som mer attraktive. Kanskje de fleste andre yrker?

Å løse problemet er ikke enkelt, men alle de ovennevnte problemstillingene er det mulig å diskutere og finne løsninger på i vårens tarifforhandlinger - en gylden mulighet til å få bussbransjen tilbake på et bedre spor.

Kollektivtrafikk er en viktig bransje og blir bare viktigere. Bransjen må vokse dersom landet skal nå klimamålene. Derfor er det all mulig grunn til å skape optimisme i bransjen. En bussjåfør bør tross alt være en kvinne eller mann med godt humør.



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

## FRIKORT

# STØTTER SANNER LIKEBEHANDLING?

FINANSDEPARTEMENTET SER IKKE UT TIL Å HA TATT INN OVER SEG AT FASTSETTELSEN AV DEN SKATTEMESSIGE VERDIEN AV BUSSFØRERNES FRIKORT VIL VARIERE STERKT MELLOM FYLKENE. BESKATNINGEN VIL DERMED BLI HØYST FORSKJELLIG, EN ORDNING SOM BRYTER MED PRINSIPPET OM LIKEBEHANDLING AV SKATTEYTERE.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

MARTE GARMANN

«Departementet anmodes om å la skattemyndighetene fastsette en felles sjablongverdi for alle frikort»

Finansdepartementets nye regler for skattlegging av naturalytelse har blitt utsatt flere ganger, senest til 1. juli 2020. Departementet bedyrer selv at utsettelsene ikke er «et utslag av uklare regler for verdsettelsen, men av at personalbillettene til dels bygger på lite oversiktlige løsninger og at det har tatt lenger tid å modernisere disse enn først antatt». Nå mener imidlertid departementet at transportnæringen har fått god tid til å tilpasse frikortordningene.

### Felles sjablongverdi

Bransjen mener at dette ikke er holdbart. I et brev sendt til Finansdepartementet 7. januar undertegnet av YTFs forbundsleder Jim Klungnes, Fellesforbundets forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen og administrerende direktør i NHO Transport Jon H. Stordrange

anmodes i stedet departementet om å la skattemyndighetene fastsette en felles sjablongverdi for alle frikort.

Brevet antyder at 5000 kroner kan være et riktig nivå basert på de fleste frikortenes reelle verdi ut fra bruksverdi og et naturlig bruks- og reise-mønster.

### Konkrete retningslinjer

Subsidiært bør det umiddelbart sendes ut konkrete retningslinjer «for hvordan den skattemessige fordelingen skal beregnes for å sikre en likebehandling på tvers av fylkene», heter det i brevet fra bransjens organisasjoner.

Som kjent har i mellomtiden FrP og Siv Jensen forlatt regjeringen, og Jan Tore Sanner fra Høyre har

overtatt som finansminister. Om dette vil påvirke den videre utviklingen av saken, gjenstår å se. Det er jo lov å håpe.



Høyre går i sitt partiprogram inn for et «lavere skatte- og avgiftsnivå for familier og enkeltpersoner». Nyslått finansminister Jan Tore Sanner kan jo begynne med å fjerne de håpløse skattekravene på frikortene til bussjåførene.

