

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

01/2025



AVSPARK FOR GODSBILPROSJEKT

S 24


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



LØRDAG 12. MARS 1955 MØTTES
36 RUTEBILARBEIDERE PÅ
UNGDOMSHERBERGET I HAUGE-
SUND FOR Å STIFTE NORSK
RUTEBILARBEIDERFORBUND
(NRAF). PÅ DAGEN 70 ÅR
SENERE VIL FØDSELSDAGEN
BLI MARKERT UNDER YRKES-
TRAFIKKFORBUNDETS
REPRESENTANTSKAPSMØTE.

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgaver finner du her:

<https://ytf.no/yrkestrafikk>

Også flere av hjemmesidene til lokale YTF-avdelinger har egne arkiver, blant annet avdeling 1 og avdeling 2.

«Vi kan altså også feire 70-årsjubileum for startskuddet for utgivelsen av Bussen (Yrkestrafikk). Interessant er at på alle disse årene har bladet kun hatt fire redaktører.»

JUBILEUMSÅR

NRAFs første, konstituerende landsmøte ble avholdt i september 1955 på Prestegård Turisthytte på Haukelifjell. I september i år vil YTFs 19. ordinære landsmøte gå av stabelen i Molde, der vil blant annet en ny jubileumsbok bli presentert.

«Egen avis»

Det aller første landsmøtet vedtok blant annet å utgi «en egen avis». Formannen og hovedkassereren fikk i oppgave å arbeide videre med saken. Den første stensilerte utgaven, som hadde fått navnet «Bussen», ble distribuert i september 1956.

Siden gikk det slag i slag. Fra 1957 kom så bladet i trykket utgave og ble distribuert i posten til alle medlemmer. I 1995, da NRAF fylte 40, passerte opplaget 7000 eksemplarer, i år nærmer vi oss det dobbelte.

Navnet «Bussen» ble beholdt helt fram til 1998, da bladet byttet navn til «Yrkestrafikk». Ikke lenge etter skiftet forbundet navn til YTF.

Kun fire redaktører

Vi kan altså også feire 70-årsjubileum for startskuddet for utgivelsen av Bussen (Yrkestrafikk). Interessant er at på alle disse årene har bladet kun hatt fire redaktører: Arnold Haukedal hadde ansvaret fra forbundets oppstart og i

37 år. Allerede før stiftelseslandsmøtet skrev og stensilerte han et blad som ble sendt ut til medlemmene.

Haukedal ble etterfulgt av Anne M. Ulven i 1992, som satt som redaktør i 20 år. I hennes redaktørtid skiftet «Bussen» navn til «Yrkestrafikk».

I 2012 valgte så forbundet en ny ordning, der redaktøren ikke lenger var ansatt, men hyret inn på kontrakt. I tre og et halvt år var Espen Selmer-Torgersen redaktør, før jeg – Arne Danielsen - overtok stafettspinnen etter landsmøtet i 2016.

Egne jubileer

Med denne utgaven kan også jeg feire et lite jubileum: 50 utgaver av Yrkestrafikk fra min redaktørhånd. Imidlertid er jeg kun tre måneder yngre enn forbundet, og avholder til sommeren også mitt eget 70-årslag. Dermed vil tiden være inne for YTF til å få på plass sin femte redaktør. Måtte det bli et langt og lykkelig forhold! Uansett jubilerer vi uforstyrret videre!!!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Tvilsom bussrokade	4
Furet, værbit over vannet	6
Mest «Vestsyn»	10
Reflekskampanje som monner	14
Årsmøte i avdeling 99	16
Delte skift – hva er reglene?	22
Startskudd for ny godssatsing	25
Logistikkhøvdingen	29
Et stykke kvinnehistorie	32
Solide jubilarer fra Salten	34

Forsidefoto: Arne Danielsen

GLADIOLA / S 36



Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 ☎ 40 60 37 00
 ✉ post@ytf.no - www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 ☎ 474 00 989
 ✉ arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

✉ post@a-o.no

Prepress og layout:

Silja Digranes
 ☎ 401 79 194
 ✉ silja-d@frisurf.no

Annonsealg:

Mona Svenning
 ☎ 400 13 909
 ✉ mona.svenning@gmail.com

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.



TVILSOM BUSSROKADE

PÅ NITTITALLET SATSET SOGNDAL PÅ EN MODERNE SKYSSTASJON FOR BUSSTRAFIKKEN I DISTRIKTET. NÅ TVINGES BUSSENE UT AV SENTRUM FOR Å GI Plass TIL PRIVATEID «BYUTVIKLING». REGNINGEN PÅ MANGE MILLIONER, SOM GREPET KOSTER, PÅLEGGES SKATTEBETALERNE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Jeg vil se det sted i Norge hvor de trengte en ny skystasjon eller busstasjon bedre enn i Sogndal. Da jeg for første gang kom med buss inn på torget i Sogndal, trodde jeg hotellet ved siden av rommet var venterom for busspassasjerene. Jeg ville aldri ha gjetten at den lille brune plakatbefengte brakka med en «omvendt europall» som lasterampe var en «bussterminal», og hadde vært det en stund. Ikke rart at sogndølene er stolte av sin nye, moderne og bekvemme skystasjon.»

«Billagstomti»

Slik skrev beskrev Yrkestrafikkens redaktør Anne Ulven åpningen av skystasjonen i Sogndal, som overtok etter en gammel godsterminal som ble flyttet til Kaupanger. Utendørs fantes ni skilte bussramper, som gjorde det lettere å finne riktig buss og korrespondanse. Utbyggingen fant sted i desember 1997, og ble feiret som en stor begivenhet i kommunen.

Det var da. På den tiden ble rutene

fortsatt kjørt av Sogn Billag L/L, et datterselskap av Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og med hovedbase i Sogndal. Billaget eide eiendommen der busstasjonen ble etablert, som må kunne kalles indrefiletet i Sogndal sentrum. I 2011 ble Sogn Billag kjøpt opp av Nettbuss (Vybus), som slik også sikret seg den aktuelle eiendommen, som på folkemunne fortsatt har blitt hetende «billagstomti».

Urban drøm

I 2017 tapte Nettbuss et lokalt anbud til Tide, med en varighet på minst åtte år. Billagstomti var imidlertid ikke en del av overgangen. Dermed satt Vy igjen med noe de ikke lenger hadde praktisk bruk for. Høsten 2021 solgte de derfor hele herligheten til en lokal investor for 25 millioner kroner. Prisen ville vært høyere om det ikke var for de løpende leieavtalene for bussanlegget med kommune og fylkeskommune.

Nå har aldri Sogndal sentrum vært særlig «sexy». Men en tanke begynte å spre seg blant politikere og næringsliv: Hva om vi utvikler «billagstomti» med ny og spennende bebyggelse? Store planer ble lagt og lokalbefolkningen engasjert. En skystasjon skulle det selvfølgelig fortsatt være plass til, men

det lå i kortene at denne på ingen måte kunne breie seg som før. Siste ord er fortsatt ikke sagt, saken ventes først politisk behandlet i 2026.

Flyttes til Kaupanger

Men hva med busstrafikken? Vel, Vestland fylkeskommune vedtok i 2022 å etablere en ny bussparkering på et industriområde i Kaupanger, fortsatt innen Sogndal kommune, men drøyt 12 kilometer unna sentrum i kjøreavstand. Fylkeskommunen bevilget 58 millioner kroner til realiseringen av utbyggingen.

Nå forbereder det fylkeskommunale administrasjonsselskapet Skyss et nytt bussanbud med oppstart i juni 2026. «At fylkeskommunen står som eigar, vil legge til rette for god konkurranse om å drive bussrutene og gje like konkurransevilkår», uttalte fylkesordfører Jon Askeland i en kommentar til spørsmålet om bussanlegg.

Dårlig politisk håndverk

Ikke alle mener at denne rokaden er særlig klok. «Dårleg politisk håndverk og dårleg dømekraft både hjå administrasjon i Sogndal kommune, hjå Skyss og politikarane våre», kommenterte Gunnar Orrestad i et debattinnlegg i

«Å køyra bussar, tomme og stengde for publikum milevis etter dårlege vestlandsvegar, ja det er dårleg økonomi, det er sløsing med energi, det er sløsing med arbeidskraft, det er dårleg for miljøet og ja, rett og slett dårleg berekraft»

Sogn Avis. Orrestad er YTF-medlem, bussjåfør og trafikkleder hos Tide Buss Sogn i Sogndal.

Orrestad slår fast at å bemanne og drifte kollektivtransporten på Kaupanger vil gi en merkostnad på rundt 10 millioner kroner i året, i tillegg til ekstra investeringer til ladeinfrastruktur både til dagparkering i Sogndal og nattparkering i Kaupanger. Et regnestykke viser at den ekstra tomkjøringen tilsvarer 2,3 sjåførårsverk.

Senter av felgen

Kollektivtransporten blir dessuten mer sårbar. «Å køyra bussar, tomme og stengde for publikum milevis etter dårlege vestlandsvegar, ja det er dårleg økonomi, det er sløsing med energi, det er sløsing med arbeidskraft, det er dårleg for miljøet og ja, rett og slett dårleg berekraft», er Gunnar Orrestads dom.

«Sogndal kommune er ein skule- og studiestad. Alle rutene i Sogndalsområdet startar og stoppar på Skysstasjonen. Det å parkere og lade bussane i umiddelbar nærleik til skulane burde vera like naturleg som å plassere navet i eit hjul i senter av felgen.»
Fortsettelse følger.



Gunnar Orrestad er YTF-medlem, bussjåfør og trafikkleder hos Tide Buss Sogn i Sogndal, og svært kritisk til å flytte bussparkeringen.



Busstasjonen i Sogndal har i mange år gjort bussene lett tilgjengelige for passasjerene.



YTFs plasstillitsvalgte i Sogndal, Einar Flåten, fotografert sommeren 2023. Fortsatt rikelig med plass til bussparkering i sentrum. «Billagstomta» er i dag definert som større enn den delen selve skysstasjonen er på, med også to andre eiere enn Vy Buss.

FURET, VÆRBITT OVER VANNET

KJØRE TJUEFEM MIL I STORM OG FØYKE FOR Å KOMME TIL ÅRSMØTE I FAGFORENINGEN?
DET ER HVA MANGE AV MEDLEMMENE I YTFS AVDELING 14 FINNMARK ER HENVIST
TIL. FOR Å FINNE ET PASSENDE STED MIDT MELLOM DEPOTENE I ØST OG VEST, HAR
FINNMARKINGENE VALGT Å SAMLES I KARIGASNIEMI, OVER GRENSA TIL FINSK LAPPLAND.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Avdeling 12 Finnmark har 177 medlemmer innen buss, gods, sjø, administrasjon, miljø og taxi. Majoriteten er imidlertid bussjåfører, stasjonert over hele fylket: Kirkenes og Tana/Vadsø for Boreal, Lakselv/Karasjok, Hammerfest og Honningsvåg for Tide og Alta for Connect.

Finnmark er et meget spesielt fylke. I flateinnhold større enn Danmark, men med mindre befolkning enn Fredrikstad. Det kan altså være langt mellom tettstedene, og veistrekningene er formidable: E6 gjennom Finnmark måler like mange kilometer som avstanden fra Svinesund til Trondheim.

Mye vær

Dessuten er det mye vær. Snøvær, glatt føre og ikke minst vind byr på store trafikale utfordringer, særlig på kysten og over fjellovergangene.

- Da vi hadde møte med Tide før de startet anbudskjøringen her oppe, fortalte vi dem at vi sjåfører opererte med følgende parametre: Ved vind på mer enn 15 meter per sekund og med over 20 i vindkastene, innstiller vi ekspress- og langrutene. Vi strekker oss litt lenger på bykjøringen, forklarer Trond Stamsvik, som er verneombud i Hammerfest.

På Beauforts skala defineres 15 meter per sekund som «stiv kuling». Tide lyttet til sjåførenes erfaringer, og tok parameterne til etterretning.

Føye seg etter forholdene

Lørdag 18. januar, da avdelingsårs-møtet skulle avholdes i Karigasniemi, kom det meldinger om innstilte buss-ruter mellom Kirkenes og Vardø og fra Honningsvåg til Alta over Sennalandet. En buss ble også tatt av vinden og havnet i grøfta i Porsanger.

Årsmøtedeltakerne fra Kirkenes var forsinket på grunn av glatt føre, selv om de hadde beregnet seg romslig med tid. Å forutse været er heller ikke

mulig. Årsmøtet i fjor var på samme sted, da var det minus 30. I år vekslet temperaturen like over og under null, noe som gjorde veiene til skøytebane.

- Vi må føye oss etter naturen og bruke den tida vi trenger. Bli vi forsinket, så blir vi det. Naturen og været bestemmer, presiserer sjåførene. – Vi må ta det som det kommer, føye oss etter forholdene og ikke jobbe imot.

Nå venter finnmarkingene på at mørketida skal ta slutt og sola dukke opp igjen etter sin lange vinterferie for å skape lys og fest.

Nødvendig skolekjøring

Inntil solskiva melder seg til tjeneste, ligger landsdelen halvveis i tussmørke i de få timene det i det hele tatt er dagslys. Yrkestrafikk får lov til å være med bussjåfør og verneombud Gert Helge Hansen på skolekjøring en ettermiddag i Lakselv.

Bussen fylles raskt opp av barne- og ungdomsskoleelever, alle kledd i solid vinterutstyr. Skoleruta er ganske lang



Hotell Guossi ligger rett over grensa til finsk Lappland, kun to mil fra Karasjok.

med en rekke stoppesteder. Barna bor over et større område, og det eksisterer ingen typiske gangveier, så behovet for skolekjøring er åpenbart. En liten tass sovner på setet rett bak sjåføren, heldigvis er det en større jente som vet når han skal av.

Lakselv er kommunesenter i Porsanger kommune, som ellers kan skilte med både flyplass og militærleir. Her går flere hundre barn på skole, og skolekjøringa skjer både øst, vest og sør for kommunesenteret som ligger innerst i Porsangfjorden.

De gamle er eldst

- Vi driver stort sett med skolekjøring, forteller Knut Myrvang som er plasstillitsvalgt i Lakselv. – Vi har ei langrute, østover til Kunes i Lebesby kommune. Her bytter vi med sjåføren som kommer i motsatt retning fra Varangerbotn.

Lakselv er en liten bussavdeling, bestående av åtte sjåfører pluss en stilling i Karasjok. Halvparten av sjåførene er organisert i YTF. Oppgaven som

tillitsvalgt handler i stor grad om skiftplaner, som likevel ikke har forandret seg særlig etter at Tide overtok kjøringen fra Boreal. Men Tide har etablert et nytt depot, bestående av to bygninger – en garasje og et bygg som rommer administrasjon, hvilerom, garderober samt vaskehall.

NRAF/ YTFs Finnmarks-historie startet imidlertid her i Lakselv, og foregangsmannen het Asbjørn Fredrik Bergstad. Knut Myrvang er også en av veteranene. Han vokste opp i Olderfjord, et knutepunkt for busstrafikken i fylket, startet som sommervikar i 1979 og ble fast ansatt året etter.

- Det var fylket selv som drev busstransporten inntil anbud ble innført i 1999. Vi kjørte også mye gods på åtti- og nittitallet, fra ulike steder i Finnmark og til Tromsø. På det meste var vi oppimot 40 sjåfører her, inntil godstrafikken forsvant på midten av nittitallet.

Nå begynner mange av sjåførene å dra på årene og skal snart gå av, eller har

allerede tatt ut pensjon, men fortsetter å kjøre. I likhet med mange i bransjen, undrer Knut Myrvang på hvordan det skal gå med rekrutteringen.

Finsk vorspielsted

Heldigvis var ikke kun «godt voksne» representert på årsmøtet til avdeling 12. Yngstemann var Tommy Hopaneng på «bare» 31.

- Jeg reiste fra Bærum til Kirkenes for elleve år siden. Etter å ha gått arbeidsledig i åtte måneder sørpå, fikk jeg jobb på dagen her i Finnmark, forteller Tommy.

I alt ti medlemmer hadde funnet veien til årsmøtet i Karigasniemi. I tillegg deltok verveansvarlig Tor-Arne Korsmoe fra YTFs sekretariat og Yrkestrafikkens redaktør. Avdelingsleder Fred O. Nibe åpnet med å fortelle at dette var hans femtende årsmøte i avdelingen, derav det trettende som leder.

Fred fortalte om aktivitetene siste året. Ni nye medlemmer var rekruttert, og avdelingen hadde blant annet vært



«Ved vind på mer enn 15 meter per sekund og med over 20 i vindkastene, innstiller vi ekspress- og langrutene. Vi strekker oss litt lenger på bykjøringen.»



representert med tillitsvalgte på videregående skoler i Finnmark i samarbeid med opplæringskontoret. Som vanlig var også sosiale treff arrangert rundt omkring, i form av julebord, varme lunsjer og pizzakvelder. Økonomien i avdelingen var også solid.

Karigasniemi? Som i fjor ble årsmøtet avholdt på hotell Guossi rett over grensa til Finland. Stedet ligger to mil fra Karasjok, og veteranene kunne fortelle at dette på lørdager i tidligere tider var et yndet sted for vorspiel før man dro tilbake på diskotek i Karasjok.

Svartmuggsopp i Karasjok

Apropos Karasjok: Der finnes også en liten bussgarasje med plass til to solbusser. At det er bruk for innendørs oppstalling her er ingen overdrivelse, tatt i betraktning at Karasjok inneholder den norske kuldereorden. Her ble det i sin tid målt 51,4 kuldegrader.

Problemet var at det på nyåret i denne garasjen ble påvist svart muggsopp, noe som ga en av sjåførene en allergisk reaksjon som førte til sykehusinnleggelse.

- Derfor så vi oss nødt til stenge ned garasjen inntil mugget fjernes,

opplyser verneombud Gert Helge Hansen.

Da Yrkestrafikk inspiserer garasjen i Karasjok, var bussen parkert utenfor.

Synger videre

Årsmøtet i avdeling 12 valgte et nytt styre bestående av leder Fred Nibe, nestleder Dan Nicklas Åsum, kasserer Svilen Sotirov, styremedlem Gert Helge Hansen og varamedlem Tommy Hopaneng.

Etter at årsmøtesakene var gjennomført ble også forslagene til vedtektsendringer i forbundet diskutert, før møtelyden samlet seg til felles middag. På kveldene i helgen ble det arrangert finsk karaoke, en sikker stemningskaper.

Alle sang med sitt nebb, også avdelingsleder Nibe, som nok ikke er noen Caruso, men som slo an tonen for et spennende 2025, der han til landsmøtet har lansert seg som intet mindre enn kandidat til vervet som forbundsleder.

Og alle sa seg enige om at det hadde vært en fin tur, før møtedeltakerne forsvant i ulike retninger i snøfokket!



Den finske lokalbussen hadde store problemer på en såpeglatt snuplass lørdag formiddag.



Hvilerommet hos Tide i Lakselv. Lyst og pent!

«Jeg reiste fra Bærum til Kirkenes for elleve år siden. Etter å ha gått arbeidsledig i åtte måneder sørpå, fikk jeg jobb på dagen her i Finnmark.»



Svartmuggsoppen herjer innendørs i Karasjok, så bussene må stå ute i kulda.



Skolekjøring i blåtimen i Lakselv.



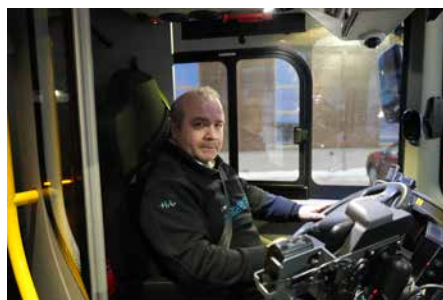
Fred Nibe ledet årsmøtet i Karigasniemi. Same procedure...



Knut Myrvang er plassstilltsvalgt og nestor blant sjåførene i Lakselv.



Bussgarasjen i Lakselv.



Verneombud og skolebussjåfør Gert Helge Hansen.



Årsmøtedeltakerne i avdeling 12 Finnmark: Bak fra venstre: Tommy Hopaneng, Fred Nibe, Kenneth Karlsen, Anders Nilson og Lukaz Fornal. Foran fra venstre: Trond Stamsvik, Magne Dalsbø, Gunnar Kjellmo, Gert Helge Hansen og Joleiv Hagalid.

MEST «VESTSYN»

YTFS HOVEDORGANISASJON YS ARRANGERTE 14. JANUAR EN KONFERANSE MED NAVNET «VIDSYN» OM HVORDAN INTERNASJONALE FORHOLD VIL PÅVIRKE NORGE I 2025. EN IMPONERENDE REKKE PROMINENTE INNLEDERE VAR MOBILISERT. MESTEPARTEN AV OPPMERKSOMHETEN VAR IMIDLERTID BEGRENSET TIL NORGE SOM DEL AV VESTEN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Først ute var statssekretær i Utenriksdepartementet Maria Varterissian fra Arbeiderpartiet og leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomiteé Ine Eriksen Søreide fra Høyre som skulle snakke om temaet «lille Norge i den store verden».

Sikkerhet og beredskap

Varterissian siterte Gro Harlem Brundtlands kjente formulering om at «alt henger sammen med alt», og poengterte at utenrikspolitikkenes viktigste mål var å gjøre innenrikspolitikken mulig. Hun poengterte at perioden fra 1989 – da det tyske bandet Scorpions lanserte sin «Wind of change» - til 2022 hadde endret seg fra etterkrigstid til mellomkrigstid. Hun nevnte tre ho-

vedutfordringer: Kriger, Konkurranses og Klima og la vekt på viktigheten av sikkerhet og totalberedskap.

Søreide la til en fjerde hovedutfordring på «K»: Konfrontasjon – og slo fast at den tiden vi tidligere regnet som «normal» var forbi og aldri ville komme tilbake. Epoken preget av optimisme og naivitet var over, understreket hun og advarte om at «hvis den største gutten i skolegården får bestemme, går det ille». Høyrepolitikerne la vekt på at Norge i 2025 hadde mindre spillerom utenrikspolitisk og at vi lett kunne havne i en handelspolitisk skvis.

Det norske narrative

Begge var enige om at krigen i Ukraina hadde fått en mer global karakter og at det aller viktigste for Norge var at Ukraina vant krigen. Begge la dessuten vekt på at Norge som et lite land og med en av verdens mest åpne

økonomier var helt avhengige av et tett samarbeid med EU og innen NATO. Trøsten var at dette samarbeidet i stor grad var på stell.

Innlederne problematiserte ikke dette vestorienterte narrative. Følgelig ble ikke situasjonen for Ukraina på slagmarka diskutert, heller ikke den voksende opposisjonen mot krigen i USA og Europa, eller hvilke opsjoner som kunne finnes for forhandlinger og fred, utover at Varterissian poengterte at «alle kriger tar slutt en gang». BRICS ble heller ikke nevnt som en motkraft til Vesten.

Iskald europeisk økonomi

Også den neste bolken, med tittelen «Den globale økonomien: Vekst eller fall?» handlet hovedsakelig om vestlig økonomi. Men til forskjell fra den utenrikspolitiske debatten, ble temaet i større grad problematisert.

«Norad-direktør Bård Vegar Solhjell minnet om at kun en milliard av verdens befolkning bodde i Vesten, mens de øvrige sju milliardene tilhørte «resten».»



Statssekretær Maria Varteressian (AP) og leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomite, Ine Eriksen Søreide (H) var skjønt enige om norsk utenrikspolitikk.



Norad-direktør Bård Vegar Solhjell viste et verdenskart der grønne nyanser markerte sårbarhet for klimaendringer, mens røde felt markerte konflikthendelser.

Redaksjonssjef Are Haram i Finansavisen siterte humoristisk «den verdenskjente filosofen» Mike Tyson, som slo (!) fast at «du har en plan inntil du får deg en på trynet». Han slo fast at økonomien i EU var «iskald», og alt innkjøp av forsvarsmateriell i Norge ville skje fra USA. Sjefsøkonom Kjetil Olsen i Nordea fulgte opp med å presisere at ikke minst Tyskland sliter tungt, især bilindustrien, et tema vi også har drøftet i Yrkestrafikk.

Fred gir mangel?

I Norge ble likevel økonomien diagnostisert som i god stand, Olsen mente endog at 2025 ville bli vesentlig bedre enn 2024. Haram mente at frontfagmodellen ikke tok høyde for den lave kronekursen som delte næringslivet i to: Mens eksportindustrien tjener gode penger, har sektorer avhengig av import vanskelige tider.

Sjefsøkonomen i YS, Merete Onshus, benyttet anledningen til å poengtere at arbeidstakernes andel av kaka hadde minsket voldsomt de senere år.

På et spørsmål fra salen om hva som ville bli resultatet av om det ble fred i verden, var et svar at freden ville øke mangelen på arbeidskraft. Et interessant resonnement, tatt i betraktning at det er krigen selv som bokstavelig talt dreper de arbeidsføre, og at mannefallet først vil ta slutt når det blir fred. Samtidig er det selvfølgelig klart at en gjenreisning vil kreve mange hender.

Vesten versus resten

Først i den tredje runden, som handlet om den geopolitiske utviklingen, ble resten av verden utenom Vesten brakt på bane, da Norad-direktør Bård Vegar Solhjell minnet om at kun en milliard av verdens befolkning bodde i Vesten, mens de øvrige sju milliardene

tilhørte «resten». Selv om 68 prosent av Norges handel per i dag foregår med EU, fortalte Norad-direktøren at for eksempel den norske gjødselprodusenten Yara vurderte Afrika som bedriftens viktigste marked på sikt.

Solhjell underbygde resonnementet med et verdenskart der grønne nyanser markerte sårbarhet for klimaendringer, mens røde felt markerte konflikthendelser. Han la til at antall flyktninger i verden var doblet de siste årene, samtidig med at bevilgningene til humanitært arbeid hadde gått ned. Solhjell oppsummerte Vidsyn-konferansen som et tegn på at utviklingen i hele verden kommer stadig nærmere.

Maskiner og mennesker

Etter lunsj ventet en runde med teknologi og en om trender i 2025. Vi tillater oss å slå temaene sammen i dette referatet, tatt i betraktning at





Sjefsøkonom Kjetil Olsen i Nordea, redaksjonssjef Are Haram i Finansavisen og sjefsøkonom Merete Onshus i YS diskuterte den økonomiske situasjonen.



Selv om Befalets Fellesorganisasjon er en del av YS, er det uvanlig med bilder av tanks på en fagforeningskonferanse, men sier noe om verdenssituasjonen.

«Sjefsøkonomen i YS, Merete Onshus, benyttet anledningen til å poengtere at arbeidstakernes andel av kaka hadde minsket voldsomt de senere år.»



mange av trendene også virker å ha teknologisk tilsnitt, og da ikke minst ulike utslag av kunstig intelligens.

Torgeir Waterhouse er en mediekjent datarådgiver, og advarte mot to grøfter å falle i: Enten hyperentusiaster av typen Elon Musk, eller populistiske nervebitende reaksjoner mot «smarte ting». Mer krig, krim og kjærlighet spådde Waterhouse – og fulgte dermed opp trenden med fyndord på K.

Mest applaus fikk likevel 20-årige leder for Elevorganisasjonen, Madelen Kloster, som holdt fram trenden om «å bruke mer tid på dem vi er glade i». I en tid preget av teknologiske nyvinninger på alle bauger og kanter, lover det godt at ungdomsrepresentanten har tro på viktigheten av det menneskelige, noe alle fagforeningsrepresentantene i salen også virket å glede seg over.

Trepartssamtalen

Vidsyn-konferansen ble avsluttet med «Trepartssamtalen: Slik møter vi utfordringene sammen». Og her var nettopp representanter fra de tre partene samlet ved samme bord: Statssekretær Ellen Bakken i Arbeids- og Inkluderingsdepartementet, YS-leder Hans-Erik Skjæggerud og NHOs administrerende direktør Ole Erik Almlid.

Debatten dreide seg naturlig nok i stor grad om sykelønnsordningen. Ellen Bakken la vekt på at det ikke var nytt at sykefraværet var såpass høyt som nå, og at de dominerende diagnosene etter 2018 var luftveisinfeksjoner og psykiske lidelser. Skjæggerud sa at debatten til nå hadde handlet om helt andre ting enn å redusere fraværet.

Almlid skrøt av det gode samarbeidet som NHO hadde med YS: «Vi må stå sammen også når vi er uenige», selvfølgelig med brodd mot LO som har stått

steilt på at sykelønna ikke må klusses med. For oss i YTF var denne debatten litt ubehagelig, i og med at vi i denne saken nok står nærmere LOs posisjon enn vår egen hovedorganisasjon.

Vidsyn avgjørende

NHO-direktør Almlid sa noe viktig: At all uroen som øker i verden, også kommer til Norge, men at alt som er menneskeskapt kan forandres. Derfor er det viktig å snakke sammen. Han la også vekt på nødvendigheten av å være organisert, både for arbeidstakere og arbeidsgivere.

Nødvendigheten av å møtes og drøfte verdenssituasjonen, og her la ulike vurderinger brytes mot hverandre, kan være den gode moralen for hele konferansen. Kritiske, virkelighetsnære og sannhetssøkende diskusjoner er forutsetningen for at riktige beslutninger fattes. Når alle er enig, går det ofte ille.



Partner i Otte Rådgivning og sjefanalytiker Torgeir Waterhouse, direktør Vekst og Nye tjenester i Gjensidige, Kim Wikan Barth og Madelen Kloster, leder for Elevorganisasjonen, diskuterte trender.



Graden av tillit til politikere, presse, offentlige og private virksomheter samt teknologi ble tatt opp til debatt.



Trepartssamarbeidet personifisert gjennom statssekretær AID, Ellen Bakken, administrerende direktør i NHO, Ole Erik Almlid og YS-leder Hans-Erik Skjæggerud.

DETTE VAR VIDSYN 2025:

Lille Norge i den store verden:

Hva bringer 2025? Innledninger og panelsamtale mellom statssekretær **Maria Varteressian** (AP) og leder av Stortingets utenriks- og forsvarskomite, Ine **Eriksen Søreide** (H).

Den globale økonomien: Vekst eller fall? Internasjonale forhold spiller inn på alle deler av norsk økonomi; renta, handelen med utlandet, kronkurs og verdien av oljefondet. Vi spør hvordan den globale økonomien vil utvikle seg kommende år og påvirke norsk økonomi. Panelsamtale med Sjefsøkonom Nordea, **Kjetil Olsen**, redaksjonssjef i Finansavisen, **Are Haram** og YS sjefsøkonom, **Merete Onshus**.

Geopolitisk utvikling: Hvem blir sterke, hvem blir svake – og kommer det flere kriger? Hvor blir det krig/konflikt, hvor kan en forvente en fredelig utvikling, hvordan vil viktige land som påvirker Norge

utvikle seg (EU, USA, Kina) og hva skjer i det multilaterale samarbeidet (FN). Panelsamtale med Nupis direktør **Kari Margrethe Osland**, Norads direktør **Bård Vegar Solhjell** og assisterende direktør i Etterretningstjenesten, **Lars Nordrum**.

Teknologi: Hva må vi lære oss i 2025? Teknologien endrer seg med hurtigtogs fart. Her gis et frempek mot hva slags teknologiske endringer det kommende året vil bringe, (kunstig intelligens, tekniske nyvinninger, transport og teknologi, etc.). Panelsamtale med Partner i Analysys Mason, **Harald Wiium Lie**, **Eli Wærum Rognerud**, administrerende direktør i Res Fornybar Norge AS og **Stian Bergerud**, leder Samarbeid og innovasjon, Thon Hotels.

Trender: Hva blir hipt, ukult, digg, kjøpt, smash og fancy i 2025? Her går vi ned på individnivå og ser på hvilke internasjonale

trender folk flest vil møte i det kommende året. Blir Amazon store i Norge og endrer hele handlemønsteret til nordmenn? Kommer det nye kommunikasjonsformer som Tik-Tok? Blir ungdom mer opp-tatt av miljøvern og klima? Blåser den politiske vinden til høyre eller venstre? Panelsamtale med partner i Otte Rådgivning og sjefanalytiker **Torgeir Waterhouse**, direktør Vekst og Nye tjenester i Gjensidige, **Kim Wikan Barth** og **Madelene Kloster**, leder for Elevorganisasjonen.

Trepartssamtalen: Slik møter vi utfordringene sammen. Oppsummerende samtale om hvordan partene i arbeidslivet og regjeringen skal møte de utfordringene som er diskutert i løpet av dagen. Panelsamtale med statssekretær AID, **Ellen Bakken**, administrerende direktør NHO, **Ole Erik Almlid** og YS-leder **Hans-Erik Skjæggerud**.

REFLEKS- KAMPANJE SOM MONNER

FREDAG 17. JANUAR AVSLUTTET MEDLEMMENE OG DE TILLITSVALGTE FRA AVDELING 99 MINIBUSS 24-7 SIN REFLESKAMPANJE TIL SKOLENE I INDRE ØSTFOLD. DA VAR I ALT 5751 REFLEKSBRIKKER FORDELT PÅ 25 BARNESKOLER I FIRE KOMMUNER.

Tekst:
ARNE DANIELSEN
Foto: **PRIVAT**

Selskapet Minibuss 24-7 startet opp i 2006, og ett av de første oppdragene var kjøring av skolebarn i Indre Østfold. Siden har selskapet fortsatt å kjøre i regionen, blant annet med spesialtransport til skolene. Kjøringen foregår ofte når det er mørkt, tidlig om morgenen og langt ute på ettermiddagen.

- Området er landlig med store skogsområder uten belysning. Samtidig er det snakk om mange busstopp der det står barn i et pendlerområde med mye trafikk på veiene. Det er derfor avgjørende at vi kan se barna, forklarer Isabell Buklev som leder avdeling 99.

Refleksbrikker til 25 skoler

Isabell fikk ideen til reflekskampanjen etter å ha lest et innlegg på Facebook der en bussjåfør fortalte at han ikke

«Området er landlig med store skogsområder uten belysning. Samtidig er det snakk om mange busstopp der det står barn i et pendlerområde med mye trafikk på veiene. Det er derfor avgjørende at vi kan se barna.»

kunne se barna da han kom med bus-sen på morgenen. Hun har selv barn på Mysen barneskole, og tok kontakt med rektor med tilbud om å dele ut refleksbrikker og fortelle om viktigheten av å se og bli sett. Og rektor var utelukkende positiv. Slik startet kampanjen som siden har pågått i desember og januar.

Mange medlemmer og tillitsvalgte har siden gjort sin innsats. Resultatet ble at elevene på alle 20 skolene i Indre Østfold har blitt utstyrt med hver sin YTF-refleks, i tillegg tre skoler i Rakkestad og en i Marker. På Mortenstua skole, en spesialskole for barn med handicap, fikk hver elev to reflekser til å feste på rullestoler. Kampanjen

har fått mye positiv oppmerksomhet, blant annet med oppslag i lokalavisene Smaalenenes avis og Rakkestad avis.

God YTF-tradisjon

Yrkestrafikkforbundet har en mangeårig tradisjon med å dele ut reflekser. Som yrkessjåfører er man opptatt av sikkerhet og å unngå farlige situasjoner. Derfor har forbundet delt ut titusener av reflekser for å skape oppmerksomhet rundt viktigheten av refleksbruk og for å få flest mulig til å bruke slike brikker. Refleksen, som har teksten «Vi vil se deg, ikke treffe deg.», henger i tråd, og undersøkelser har vist at slike reflekser synes best.

Målinger viser at sjåførene kun har to



sekunder til å reagere på en fotgjenger i mørket uten refleks. Med refleks får han åtte sekunder ekstra. Det er 85 prosent større sannsynlighet til å bli sett i trafikken med refleks, enn uten. Likevel viser statistikken at kun fire av ti bruker refleks. Nå har sjåførene i avdeling 99 gjort sitt til at barna i Indre Østfold i hvert fall er godt dekket.

Viktig med voksne

Laila Nygaardsvold, mammaen til Oline ved Trømborg skole, forteller til Smaalenenes avis at det ikke finnes noen gangvei på stedet, derfor er det viktig at barna har på refleks når de venter på bussen om morgenen. Hun synes derfor det er flott at YTF deler ut reflekser til alle barna, tror at det er et viktig tiltak for å få barna til å bruke refleks og få foreldrene til å følge opp.

- Det er dessverre altfor mange som går uten refleks, og i tillegg går de ofte med mørke klær. Da blir de veldig vanskelig å få øye på, poengterer Isabell Buklev, som mener at det er avgjørende også å nå ut til de voksne.



YTFs refleksgeneral Isabell Buklev sammen med rektor Thorfinn Oustrup og tre elever på Mysen barneskole.



Elevene Oline Pedersen og Leander Lystad ved Trømborg skole forsynes med reflekser av Isabell Buklev.

ÅRSMØTE I AVDELING 99

SISTE LØRDAG I JANUAR AVHOLDT YTFS AVDELING 99 MINIBUSS 24-7 ET GODT BESØKT
ÅRSMØTE MED PÅFØLGENDE JULEBORD PÅ SKI UTENFOR OSLO.



Oppmerksomme medlemmer, fra venstre Ratnakumar Sornalingam, Kjetil Gulliksen Thomassen, Erling Bratheim, Karanfil Kajkus og Eilen Hammer Nyengen.



Bak Bienvenu Nahimana, Mohammad Boryai og John Pathnakumar Joseph. Foran Tore Eivind Myrbråten og Bjørn Vegardrud.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Minibuss 24-7 AS er et heleid selskap av VY Buss med mer enn 500 medarbeidere og om lag 300 kjøretøy som dekker hele det sentrale Østlandet, i stor grad spesialtransport til skoler. YTFs Avdeling 99 har drevet kontinuerlig verving, noe som har ført til et tresifret antall medlemmer og større engasjement enn noen gang.

Så har det siste året vært avholdt hele 12 medlemsmøter. Siden medlemmene

er stasjonert på mange ulike steder, har også møtene vært avholdt i henholdsvis Moss, Romerike, Indre Østfold, Økern i Oslo og på Teams. Ellers har avdelingen vært aktiv både i forhandlinger og på kurs og konferanser.

Etter årsmøtet ble det servert utmerket julemat og drikke. Hedersgjest på årsmøtet var forbundsleder Jim Klungnes. Verveansvarlig Tor Arne Korsmoe, som har hjulpet avdelingen mye sammen med organisasjonssekretær Håvard Galtestad, sluttet seg til julebordet.



Avdelingsleder Isabell Buklev og kasserer Terje T. Fallingen ledet årsmøtet.

STYRET OG REGIONER

YTFS FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

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

Nestleder:

Sande, Trude C
☎ 901 41 632
✉ trude.christin.sande@tide.no

Styremedlemmer:

Helleseeth, Ove
☎ 932 39 364
✉ ove.helleseeth@tide.no

Laberget, Jan Arne
☎ 480 53 123
✉ janarne@ytf.com

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

Pettersen, Petter Louis
☎ 977 73 714
✉ petter.louis.pettersen@vy.no

Authen, Knut
☎ 934 04 022
✉ k.authen@online.no

Moen, Ole
☎ 932 31 014
✉ olemoen-@hotmail.com

YTF PENSJONISTFORENING:

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

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

Eilertsen, Harald Sigmund
☎ 911 63 200
✉ haraldseilertsen@online.no

Westerheim, Leif Olaf
☎ 932 85 091
✉ leifow@frisurf.no

KONTROLLKOMITÉ

Grimelund, Harald
☎ 924 04 769
✉ haralgri@online.no

Kenneth Langdalen
☎ 452 36 783
✉ kenneth.langdalen@rema.no

Steinar Olsen
☎ 992 50 642
✉ st_ol@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

Rønning, Anne Kathrine
☎ 950 78 321
✉

Møre og Romsdal

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

YTF Vestland

Sande, Trude C
☎ 901 41 632
✉ trude.christin.sande@tide.no

YTF Agder

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

YTF Sør-Vest

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

YTF Telemark

Gletne, Øyvind
☎ 984 79 067
✉ ogleetne@live.no

YTF Vestfold

Nilsen, Jarle Oddvar
☎ 980 41 688
✉ jarlenil@live.no

YTF Østfold

Hult, Espen
☎ 906 90 164
✉ espen@hult.no

YTF Oslo/Akershus

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

YTF Buskerud

Nordhagen, Svein
☎ 959 29 203
✉ svein.nordhagen@vy.no

YTF Innlandet

Ulsrud, Jon Halvar
☎ 906 43 702
✉ jonul64@gmail.com

YTF Funksjonær lands-sammenslutning

Helleseeth, Ove
☎ 932 39 364
✉ ove.helleseeth@tide.no

YTF Logistikk

Hallm, Harald
☎ 934 64 683
✉ harald-1968@hotmail.com

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Korsnes, Odd Sigurd
☎ 930 61 868
✉ os-kors@online.no

Avd. 2 Vestland

Sande, Trude C
☎ 901 41 632
✉ trude.christin.sande@tide.no

Avd. 3 Oslo

Hetlevik, Eli
☎ 414 43 102
✉ eli.hetlevik@unibuss.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Trond Grimstad
☎ 920 91 463
✉ t-grims@hotmail.com

Avd. 6 Vestfold

Nilsen, Jarle Oddvar
☎ 980 41 688
✉ jarlenil@live.no

Avd. 7 Trondheim

Skogland, Sten Gerhard
☎ 932 57 616
✉ stensko@online.no

Avd. 9 Vest-Agder

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

Avd. 10 Mandal/Lister

Jåsund, Roar
☎ 980 08 640
✉ lederqavd10@gmail.com

Avd. 11 Nord

Jan Jarl Steingård
☎ 952 81 955
✉ nordselveien4@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

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

Avd. 16 Åndalsnes

Nakken, Barny
☎ 991 28 892
✉ barnynakken@hotmail.com

Avd. 17 Trøndelag Nord

Moen, Ole
☎ 932 31 014
✉ olemoen-@hotmail.com

Avd. 20 Sandnessjøen

Vang, Laila Haugsand
☎ 930 90 620
✉ lailaehv@outlook.com

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

<p>Avd. 23 Aust Agder Myhren, Ørjan ☎ 909 05 838 ✉ orjanmyhren@outlook.com</p>	<p>Avd. 46 Ringerike Svendsrud Daniel ☎ 450 38 749 ✉ mrzeiten@gmail.com</p>	<p>Avd. 87 Nedre Romerike Vergara, Alejandro ☎ 988 80 548 ✉ alejandro81052@gmail.com</p>	<p>Avd. 604 Vestre Viken Gjerrud, Per Martin ☎ 453 91 965 ✉ pgjerrud@gmail.com</p>
<p>Avd. 24 Harstad Olsen, Steinar ☎ 992 50 642 ✉ st_ol@hotmail.com</p>	<p>Avd. 47 Hamarøy Langås, John Ståle ☎ 958 14 641 ✉ johnstaale@hotmail.com</p>	<p>Avd. 88 Bærum Adriaensen, Jan ☎ 452 67 319 ✉ janpm.adriaensen@gmail.com</p>	<p>Avd. 607 Norsk Stein Tvergrov, Tor Inge ☎ 975 88 372 ✉ ttvergrov@yahoo.no</p>
<p>Avd. 26 Mo I Rana Søfting, Carl Erik ☎ 959 30 740 ✉ carl.erik@online.no</p>	<p>Avd. 50 Øvre Romerike Nikolaisen, Steinar ☎ 90998600 ✉ snikol@online.no</p>	<p>Avd. 96 Follo Utsigt, Anja ☎ 944 71 037 ✉ anjautsi@start.no</p>	<p>Avd. 609 Logistikk Agder Dybendal, Tom Dennis Mehus ☎ 958 98 355 ✉ tomdybendal@gmail.com</p>
<p>Avd. 29 Jotunheimen Leirhol, Bøye ☎ 913 73 091 ✉ boleir@online.no</p>	<p>Avd. 51 Lofoten Hansen, Roger Jonny ☎ 951 92 838 ✉ rhansen@live.no</p>	<p>Avd. 99 Minibuss 24-7 AS Isabell Buklev ☎ 900 55 581 ✉ groegaard@hotmail.no</p>	<p>Avd. 613 Logistikk Rogaland Korth, Willy Andre ☎ 962 29 970 ✉ leder@ytf613.no</p>
<p>Avd. 31 Brønnøysund Andreassen, Alf Egil ☎ 414 37 112 ✉ alf.egil@online.no</p>	<p>Avd. 53 Torpa Hole, Tom Erik Bergehagen ☎ 951 53 204 ✉ tomhole@hotmail.no</p>	<p>Avd. 172 Helgedagsbetjeningens Forening Haldsrud, Stian ☎ 995 74 987 ✉ stianhaldsrud@hotmail.com</p>	<p>Avd. 617 Rema Distribusjon Østlandet Authen, Knut ☎ 934 04 022 ✉ k.authen@online.no</p>
<p>Avd. 33 Hedmark Smestad, Trond ☎ 906 88 088 ✉ trond_x@hotmail.com</p>	<p>Avd. 54 Tinn Eggerud, Hallvard ☎ 413 29 091 ✉ halvvaegg@online.no</p>	<p>FUNKSJONÆRER</p>	<p>Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund Johnsen, Arild ☎ 907 48 486 ✉ arild_johnsen@yahoo.no</p>
<p>Avd. 34 Nittedal Asani, Musa ☎ 994 15 941 ✉ mosaasani@gmail.com</p>	<p>Avd. 55 Vatne Hatlehol, Roy ☎ 957 49 450 ✉ royhatlehol@hotmail.com</p>	<p>Avd. 202 Funksjonærer Helleseeth, Ove ☎ 932 39 364 ✉ ove.helleseeth@tide.no</p>	<p>Avd. 621 Salten Logistikk Pettersen, Rune ☎ 952 45 022 ✉ runepettersen3@gmail.com</p>
<p>Avd. 35 Mjøsa/Hadeland Kampen, Ole Inge ☎ 926 29 028 ✉ ole.inge@hotmail.co</p>	<p>Avd. 57 Senja Rokstad, Halvdan ☎ 932 64 343 ✉ halvdan.rokstad@gmail.com</p>	<p>Avd. 203 Funksjonær Oslo Uthushagen, Ole Asbjørn ☎ 920 13 250 ✉ ole.uthushagen@unibuss.no</p>	<p>Avd. 624 Logistikk Harstad Lind, Jan Inge ☎ 907 25 580 ✉ janingelind@live.no</p>
<p>Avd. 36 Østfold Løkken, Caroline ☎ 993 61 068 ✉ caro_morris94@hotmail.com</p>	<p>Avd. 60 Glomfjord Skoglund, Svein Roger ☎ 928 63 006 ✉ srogskog@online.no</p>	<p>Avd. 205 Drammen og Omegn Funksjonær Umar Razzaq, Ishaq ☎ 988 04 723 ✉ ishaq.umar.razzaq@vy.no</p>	<p>Avd. 633 Logistikk Innlandet Stordal, Ståle ☎ 907 66 299 ✉ stastord@stordalgard.no</p>
<p>Avd. 37 Ålesund Myhre, Linda ☎ 926 20 612 ✉ linda.myhre@hotmail.no</p>	<p>Avd. 72 Sporveien Fotland, Lars Peder ☎ 936 73 514 ✉ lars@fot.land</p>	<p>Avd. 214 Nobina AS Sunde, Sabine ☎ 920 67 814 ✉ sabine-01@hotmail.com</p>	<p>Avd. 635 Bring Linehaul Singdahl-Larsen, Fredrik ☎ 923 58 298 ✉ fredriksl1993@gmail.com</p>
<p>Avd. 40 Notodden Bakkan, Geir ☎ 924 91 161 ✉ geir.bakkan@gmail.com</p>	<p>Avd. 74 Drangedal Berntsen, Jørn ☎ 907 94 133 ✉ joe-b3@online.no</p>	<p>Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær Pedersen, Tommy ☎ 992 06 868 ✉ tommy.pedersen@norgesbuss.no</p>	<p>Avd. 636 Post Nord Solution Boberg, Tom ☎ 991 13 010 ✉ tomboberg49@gmail.com</p>
<p>Avd. 41 Setesdal Løvdal-Fagerhaug, Therese ☎ 454 34 121 ✉ thessa@live.no</p>	<p>Avd. 78 Mosjøen Fjellstad, Johnny ☎ 412 11 150 ✉ j.fjellstad@live.no</p>	<p>Avd. 301 Ruter Heyerdahl, Marina ☎ 915 94 981 ✉ marina.heyerdahl@ruter.no</p>	<p>Avd.640 Kynningsrud Nordic Crane Skagen, Ørjan ☎ 924 13 251 ✉ oerjanskagen@gmail.com</p>
<p>Avd. 42 Søre Sunnmøre Vinjevoll, Stig ☎ 908 93 399 ✉ Stig.Vinjevoll@hotmail.com</p>	<p>Avd. 83 Telemark Gletne, Øyvind ☎ 984 79 067 ✉ ogleetne@live.no</p>	<p>Avd. 602 Hoyer Norge Petersen, Frank ☎ 452 90 607 ✉ frank@zapem.net</p>	<p>Avd. 650 K. Bull Tho, Knut Arne ☎ 416 01 007 ✉ knut115@hotmail.com</p>

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:

1. å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
2. å øke medlemmenes faglige kompetanse
3. å gi bedre skoloring av tillitsvalgte
4. å høyne yrkets sosiale status
5. å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
6. å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
7. å gi juridisk veiledning i private forhold

Avd. 660 PostNord Alfaset

Kristiansen, Lars
☎ 402 84 705
✉ ytf660@gmail.com

Avd. 680 Fosen

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

Avd. 690 Logistikk Trøndelag Nord

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

Avd. 694 Parkering

Pulgar Gonzalez, Luis
☎ 473 54 012
✉ lspg@hotmail.com

Avd. 959 Frimedlemmer

Nyjordet, Wenche
☎ 932 40 014
✉ wnyjordet@gmail.com

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

INNSKJERPEDE PERSONVERNREGLER!

Som dere kan se, er oversikten over avdelingsledere i år kraftig redusert sammenliknet med tidligere år. Dette skyldes ikke at de manglende avdelingene har forsvunnet, men at forbundet har innskjerpet reglene innen personvernforordningen (GDPR).

Reglene forutsetter aktivt samtykke fra alle som skal offentliggjøres med personopplysninger. I YTFs interne medlemsregister Compendia har forbundet bedt om samtykke til å publisere epost og telefonnummer eksternt. Derfor: Uten aktivt samtykke – ingen publisering.

Dette har muligens gått en del

avdelingsledere hus forbi. Vi oppfordrer alle dere som «mangler» til å gå inn og avgi samtykke.

Dere som måtte savne opplysninger om hvem dere har som tillitsvalgt, bør i stedet sjekke «min side» i Compendia. Der skal opplysningene finnes.

Å kontakte redaksjonen i Yrkestrafikk i sakens anledning er derimot ingen løsning. Vi sitter ikke med tilgang til annen informasjon enn hva vi får oversendt fra sekretariatet. Vi beklager uleiligheten!

Arne Danielsen
Redaktør Yrkestrafikk

ERFARNE JUBILANTER

Her er to erfarne sjåførere fra avdeling 26 Mo i Rana som hedres for henholdsvis 25 og 50 år som medlemmer i YTF. Til venstre Trond Hermansen med 25 år og til høyre Magnor G. Nilsen med 50 år. Avdelingsleder Carl Erik Søfting i midten sto for overrekkelser av blomster og diplom. Yrkestrafikk gratulerer! (Foto: Avdeling 26 Mo i Rana)



KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no



CORA GABRIELLE MØLLER JENSEN
Juridisk rådgiver
raadgiver@ytf.no



MAREN MOE
Advokat-fullmektig
maren@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



JOSEFINE WÆRSTAD
(i permisjon)
Leder juridisk avd. og advokat
josefine@ytf.no



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



NORA ARNKVÆRN
Advokat-fullmektig
nora@ytf.no



RAMEEN SHEIKH
Rådgiver
rameen@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Advokat (i permisjon)
jeannette@ytf.no



SIRI DANNEVIG
Advokat
siri@ytf.no



MAJA THUNE-LARNENG
(i permisjon)
Juridisk rådgiver
maja@ytf.no

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



ADRIAN PRACON
Kommunikasjons-sjef
934 04 436
adrian@ytf.no



SYNNE PERNILLE JAKOBSEN
Rådgiver (i permisjon)
993 65 058
synne@ytf.no



TOR ARNE KORSMO
Verve- og organisasjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no



NICKLAS KNUDSEN
Kommunikasjons-rådgiver
995 89 734
nicklas@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



LINDA JÆGER
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no

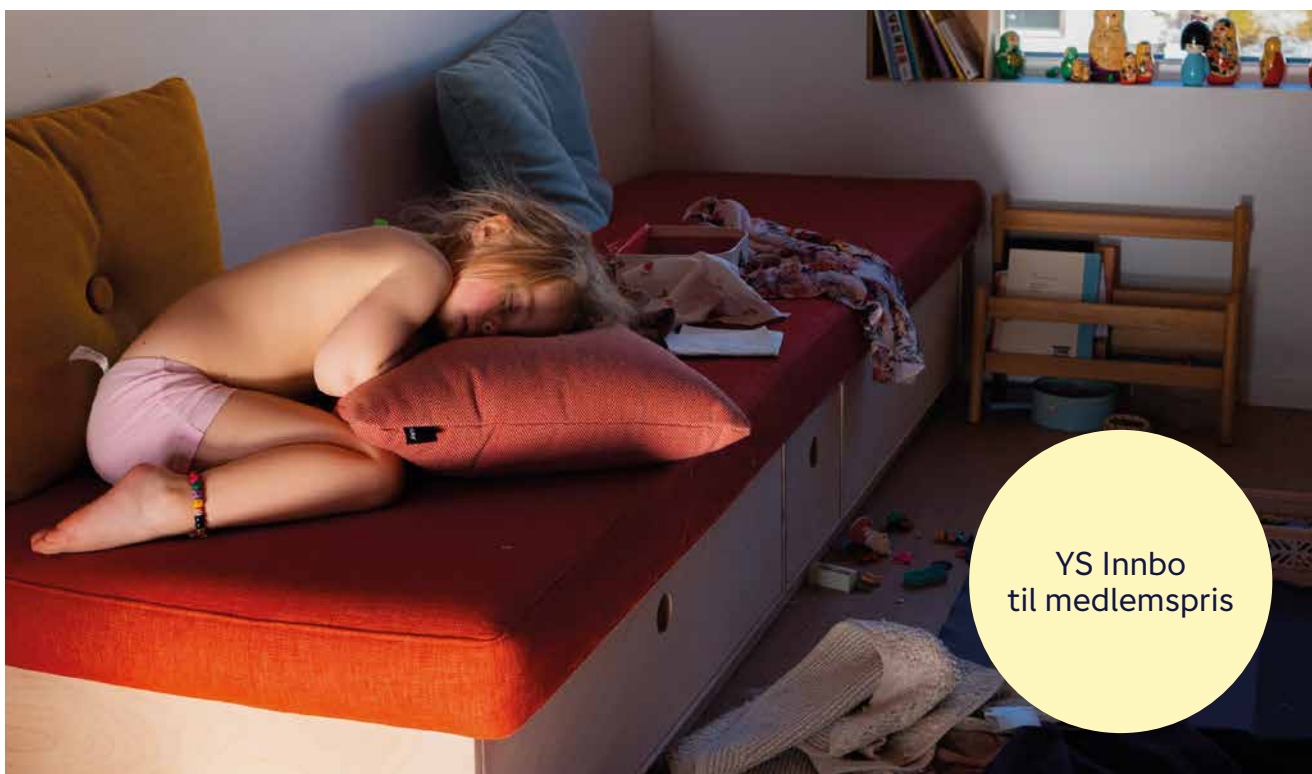


ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



TRETTI TUSEN FINE TING

YS Innbo



YS Innbo
til medlemspris

Vi forsikrer alt du har. Innboforsikringen dekker blant annet tyveri, brann og vannskader. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du forsikringen til en ekstra lav pris. Og er du under 30 år – får du 30 % rabatt.

Les mer på gjensidige.no/ys

DELTE SKIFT – HVA ER REGLENE?

HER GIR VI DEG EN ENKEL OVERSIKT OVER REGLENE FOR DELTE SKIFT I BUSSBRANSJEN, OG HVA DU SOM SJÅFØR ELLER TILLITSVALGT BØR VÆRE OPPMERKSOM PÅ OG VITE. FOR EKSEMPEL ER IKKE REGLENE IDENTISKE FOR OM DU KJØRER I OSLO ELLER UTENFOR.

Det er store variasjoner i transport-behovet. Om morgenen skal folk til jobb og skole. Og på ettermiddagen skal folk hjem. Da er behovet stort. Men midt på dagen er behovet for busser lavere.

Derfor har bussbransjen innført delte skift. Som betyr at sjåfører jobber når behovet er stort, men har en lengre pause midt på dagen når etterspørselen synker.

Delte skift kan være utfordrende for sjåførene. Arbeidsdagen blir stykket opp, og arbeidsdagen blir lang. Derfor finnes det klare regler for hvordan delte skift skal organiseres.

Hva er et delt skift?

Merk at reglene gjelder for deltskift, det vil si skift med pause på 60 minutter eller mer. Dersom pausen er under 60 minutter, gjelder ikke reglene for deltskift. Sjåføren kan likevel ha krav på betaling:

- Pause på 30 minutter kalles mat-pause. Denne er ubetalt.
- Hvis pausen er lengre enn 30 minutter skal bedriften betale for denne tiden. Bedriften skal betale

ordinær lønn minutt for minutt.

- Dersom pausen er på 60 minutter eller mer er skiftet et deltskift. Sjåføren har da krav på deltskift-tillegg.

Regler for delte skift

Det er klare begrensninger for delte skift:

- Bedriften kan ikke lage skift med flere enn to oppmøter per dag.
- En kan ikke lage delte skift etter kl. 19.00.
- Bedriften kan ikke lage delte skift på søndager, helligdager eller 1. og 17. mai.
- Pausen skal være på sjåførens stasjoningssted.

Delte skift utenfor Oslo

- Hver del av skiftet må være minst 2 timer lang.
- Som hovedregel skal det ikke være delte skift på lørdager.
- Utstrekking kan ikke være mer enn 12 timer, altså fra du begynner på skiftet til du er ferdig for dagen.

Delte skift i Oslo

- Hovedregelen er at arbeidsgiver ikke skal legge delte skift etter

klokken 19.00.

- Hvis arbeidsgiver likevel legger delte skift etter kl. 19.00, skal sjåføren ha overtidstillegg for denne tiden.
- Hovedregelen er at utstrekking ikke kan være mer enn 12 timer.
- Hvis arbeidsgiver likevel lager skift med utstrekking på over 12 timer skal sjåføren ha overtidstillegg for denne tiden.
- Pausen skal være minst 3 timer lang.
- Hvis du må kjøre i pausen, skal du få overtidsbetaling for denne tiden.

Følg med og se til at reglene blir fulgt

Tillitsvalgte og sjåfører bør passe på at reglene blir fulgt. Dersom dere ser brudd på reglene, må dere ta dette opp med ledelsen. Aktive tillitsvalgte sikrer en mer rettferdig arbeidsdag. For en arbeidsdag å leve med og en lønn og leve av.

«Delte skift kan være utfordrende for sjåførene. Arbeidsdagen blir stykket opp, og arbeidsdagen blir lang. Derfor finnes det klare regler for hvordan delte skift skal organiseres.»



Reglene for deltskift er forskjellige om du kjører buss i Oslo....



...enn når du kjører utenfor Oslo. (Her illustrasjonsfoto fra Sandnessjøen. Begge fotos: Arne Danielsen)

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat
(i permisjon)



MARIUS
TRÆLAND

Forhandlingsjef
og advokat



JEANNETTE
KVAMME

Advokat
(i permisjon)



NORA
ARNKVÆRN

Advokat-
fullmektig



SIRI
DANNEVIG

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

Den nye lederen for afdeling 604, Kurt Petersen er en erfaren lastebilsjåfør og en trivelig fyr.



STARTSKUDD FOR NY GODSSATSING

YTFs LOGISTIKKAVDELING 604 VESTRE VIKEN HAR VALGT NY LEDELSE OG SETTER IGJEN KURSEN FRAMOVER ETTER EN VANSKELIG INTERN PERIODE. 604 VIL VÆRE EN AV TRE NØKKELAVDELINGER I YTFs GODSBILPROSJEKT MED STARTSKUDD PÅ FORBUNDETS 70-ÅRS DAG 12. MARS.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Viken var som kjent en diger fylkeskommune rundt Oslo som ble etablert i 2020, men som ble avviklet igjen etter fire år. Vestre Viken omfatter fylkene Akershus og Buskerud, et areal som spenner fra Vestfold i sør til opp i Hallingsdalen mot Vestland. YTFs avdeling 604 organiserer mer enn 300 godssjåfører og andre logistikkansatte i hele dette området.

Avdelingen har slitt med interne problemer, noe som har gått ut over den eksterne aktiviteten og tvunget fram et behov for opprydning. Lørdag 1. februar avholdt avdelingen årsmøte i Drammen, der et nytt avdelingsstyre ble valgt. Nå kan atter kursen settes framover.

Tre nøkkelavdelinger

Den revitaliserte avdeling 604 vil sammen med avdelingene 621 Logistikk Salten og 625 Logistikk Vestland utgjøre kjernen i YTFs nye godsbilprosjekt, fordi disse tre avdelingene regnes

å ha det største potensialet for vekst. Representanter fra trekløveret blir derfor spesielt invitert til et oppstartsmøte i forbindelse med YTFs representantskapsmøte 12. mars - selve 70-årsdagen til forbundet.

Målsetningen med prosjektet er å øke medlemstallet og styrke tariffavtalene innen godsbilbransjen. Egne målsetninger er alt satt opp for å rekruttere flere medlemmer, øke antall tillitsvalgte, etablere flere tariffavtaler der YTF har medlemmer uten tariffavtale samt styrke det eksisterende tillitsvalgtapparatet i de ulike bedriftene.

Godsbilprosjektet

Godsbilprosjektet er etablert av styret i YTF Logistikk, assistert av forhandler Kristine Martinsen og verveansvarlig Tor Arne Korsmoe fra sekretariatet. Disse har gått systematisk til verk for å få oversikt over bransjen. Det finnes rundt 1700 bedrifter med mer enn fem ansatte og over en million kroner i årlig omsetning.

Til sammen har bedriftene mer enn 7000 ansatte. Tar vi med de mange mindre aktørene er det totale antallet

godssjåfører i Norge antakelig fire ganger så høyt. Kun en liten del av alle disse sjåførene er fagorganisert. Dessverre er det også kun en liten del av bedriftene der YTF har tariffavtale, faktisk finnes flere steder med medlemmer der det ikke er tariffavtale. Antall tillitsvalgte i bransjen er heller ikke imponerende høyt.

Systematisk arbeid

Prosjektledelsen mener at det hjelper lite å bare reise rundt på måfå til ulike truckstops. Systematisk arbeid må til. Et mål er først å skaffe seg oversikt over alle de tillitsvalgte og så skreddersy passende aktiviteter rundt disse. Et annet viktig virkemiddel blir å registrere hvilke store bedrifter som finnes uten tariffavtale innen organisasjonsområdet til de store YTF-avdelingene, og lage reiseruter for å oppsøke stedene der potensialet er størst.

Prosjektet har lagt opp en «trafikklysmodell», etter hva som defineres som sterke, middels eller svake tariffavtaler. En sterk tariffavtale har mer enn 50 prosent av de ansatte som medlemmer og regnes derfor som grønn. En middels – gul – avtale har fra 11 til 49

«Den revitaliserte avdeling 604 vil sammen med avdelingene 621 Logistikk Salten og 625 Logistikk Vestland utgjøre kjernen i YTFs nye godsbilprosjekt.»

prosent av de ansatte som medlemmer, mens de svake – røde – tariffavtalene har mindre enn 10 prosent av de ansatte som medlemmer. Målet er å få flere avtaler over fra rødt til gult, og flere fra gult til grønt.

Kontinuerlig arbeid

Historisk sett har det ofte hersket en overdreven optimistisk tro på hvor lekende lett det må være å sope inn hærskarer av medlemmer. Da de første lastebilsjåførene ble organisert i forbundet for mer enn tretti år siden, hadde ledelsen vyer om å rekruttere «mange titusen medlemmer». Historien har siden vist at oppgaven langt fra er så enkel.

- Vi har ikke bare å gjøre med «lavt hengende frukter», som det heter. Tvert om viser det seg at mange av fruktene må modnes først, noe som krever langsiktig arbeid, understreker forhandler Kristine Martinsen.

Hun får følge av ringreven Knut Authen, mangeårig logistikkrepresentant i forbundsstyret:

- Vi må drive kontinuierlig arbeid, og sette av tid, folk og penger. Og for å kunne rydde opp i bransjen, er det en forutsetning at vi også har oversikt over våre egne systemer.

I dette arbeidet blir godsbilprosjektet et viktig skritt. I første rekke skal prosjektet vare dette året, så får man se hva det har brakt av resultater før man setter kursen videre.

Mye å ta tak i

Så er det liten tvil om at godsbilsjåførere har mye å hente på å være organisert med gode tillitsvalgte og en sterk tariffavtale.

Under kaffepraten på årsmøtet til avdeling 604, var flere saker oppe til heftig debatt. En sak som dominerte på arbeidsplassene, var sykefraværet. «Ledelsen må begynne å lytte til folk», ble det påpekt. Et nevnt eksempel var ei rampe som den tillitsvalgte advarte mot som farlig, men der ingenting ble gjort. Karma førte til at en av arbeidslederne falt akkurat der og brakk armen.

Et annet emne som var oppe, var brøyting og salting av hovedveiene. «Før fantes oppsynsmenn ute som vurderte føreforholdene, eller brøytemannskapene kunne vurdere situasjonen på egen hånd. Nå skal ingenting gjøres før en blåuss med PC gir klarsignal.»

Som sagt, eksempler på kaffeprat, men av typen som føres overalt hvor sjåfører møtes. Ofte blir det med snakket, uten

at noen gjør noe med de kritikkverdige forholdene. Hvor bra ville det ikke være med et sterkt YTF med muskler til å gjøre vei i vellinga?

Gamle og nye

På forsiden av dette bladet vil du se logistikkhøvding og sjåførveteran gjennom mange år, Jan Arne Laberget, med lastebil i blikket. Lenger bak finner du et portrett med YTFs nye logistikkhøvding for hele landet, Harald Hallem. Portrettintervjuet med den nye lederen for avdeling 604, den trivelige dansken Kurt Petersen, sto på trykk i Yrkestrafikk #3 2024.

Verken gamle eller nye ledere kommer likevel noen vei alene, uten støtte fra medlemmene og de tillitsvalgte. Kurt kommer derfor med oppfordringen til alle – og særlig de tillitsvalgte – om å oppdatere sine personlige opplysninger på YTFs medlemsider, slik at han lettere kan nå dere.

Er du så heldig å tilhøre avdeling 604, så kan du ta kontakt med det nye styret, som i tillegg av leder Kurt Petersen, består av nestleder Lars Fabricius, kasserer Gunnar Bøhler Vatten, sekretær Roger Martinsen pluss styremedlemmene Hans-Henrik Hildisch og Per Martin Gjerrud.

«Vi har ikke bare å gjøre med «lavthengende frukter», som det heter. Tvert om viser det seg at mange av fruktene må modnes først, noe som krever langsiktig arbeid.»



Styret i YTF Logistikk har satt i gang godsbilprosjektet, her ved noen av styremedlemmene i ferd med å studere vedtektene, fra venstre Rune Pettersen, Knut Authen, Jan Arne Laberget og Kenneth Langdalen.



Nytt styre og nytt humør i avdeling 604, fra venstre: Hans-Henrik Hildisch, Per Martin Gjerrud, Roger Martinsen, Kurt Petersen, Lars Fabricius og Gunnar Bøhler Vatten.



Årsmøtet i avdeling 604 studerer en presentasjonsbrosjyre fra avdeling 613 Logistikk Rogaland, som utmerket godt kan benyttes som mal også for andre.



Gode diskusjoner på et samkjørt og entusiastisk årsmøte i avdeling 604.



LOGISTIKK- HØVDINGEN

En høvding er en lederfigur for et organisert samfunn, og ordet høvding stammer fra norrønt «hode». Mange høvdinger i norgeshistorien kommer dessuten fra Trøndelag. I høst valgte også logistikkfolket en ny trønderhøvding, endog med kongenavn.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Harald Hallem er født på Stiklestad, stedet der den kristne vikingkongen Olav den hellige ble drept 29. juli 1030. Slaget er blant de mest sentrale begivenhetene i norgeshistorien, og et vendepunkt for innføringen av kristendommen.

- Du burde kanskje heller vært døpt Olav?

- Ja kanskje, men jeg fikk jo uansett et kongenavn. Jeg ble nemlig født samme dagen som Harald og Sonja forlovet seg, 19. mars 1968. Derfor var det naturlig at jeg ble kalt opp etter Harald.

«Stiller til hva?»

Uansett kan det være passende med et høvdingenavn. Harald Hallem har nemlig tatt på seg den voksne oppgaven å overta som ny logistikkhøvding etter lastebilsjåførenes «grand old man» Jan Arne Laberget. Mange YTF-medlemmer har ikke opplevd noen annen logistikkleder enn Laberget, derfor var det en stor begivenhet

at 64-åringen etter mange års tjeneste valgte å kaste inn håndkleet.

- Det er store sko å fylle. Men det var Jan Arne selv som ringte meg. «Hva om du stiller?» «Stiller til hva?» «Til å overta etter meg! Jeg skal støtte deg.» «Ja, det må du!» Heldigvis fortsetter han i forbundsstyret fram til landsmøtet i september.

Dermed var vaktskiftet klart, og ble formelt vedtatt på logistikkårsmøtet i oktober.

«Møkka lei jordbær»

I likhet med ikke rent få av YTFs medlemmer vokste Harald opp på en bondegård, som nummer fire av fem barn. Faren var utdannet gartner og hadde en forkjærlighet for jordbær, hadde hele 12 mål med søte trønderbær.

- Jeg plukket ikke så mye, men hjalp heller til med å vaske og levere ut helt fra tolvårsalderen. Far ville at jeg skulle ta over, derfor begynte jeg også på landbruksskole etter niende klasse, men var så lei skole at jeg måtte spy. Til slutt ble det eldste bror, odelsgutten, som tok over gården, og det første

han gjorde var å starte zetoren og pløye ned hele jordbærråkeren. Han var møkka lei jordbær, ler Harald.

Med unntak av en smule virksomhet på si som avløser på nabogården, var livet som jordbruker raskt slutt for unge Harald. Eller ikke helt. Han spilte nemlig fotball på Stiklestad IL, og idrettslaget fant ut at Hallem hadde grønne fingre. Følgelig utnevnte de ham til banemester for klubbens to baner, et verv han hadde i noen år.

Rør, papir og brød

- Ellers begynte jeg først som anleggsarbeider, var med å legge rør. Så ble det militærtjeneste, rekruttskole på Evjemoen og siden stasjonering på Heggeli som maskingeværskytter, type Browning 12,7. Jeg spurte om å få opplæring som lastebilsjåfør, men fikk beskjed om at jeg var for ung for å få sertifikat, jeg var bare nitten. I stedet fikk jeg kurs som maskinkjører.

Siden handlet livet i stor grad om arbeid. Som sommervikar hos Norske Skog som papirindustriarbeider. Som ansatt hos Felleskjøpet på Langøy ved Levanger. Og som pakker av grillmel hos Goman i Verdal.



««Hvor lenge kan du kjøre for oss?» spurte Eilertsen. «Til jeg dauer!» «Ja, da kan du bare gjøre det.» Det så ut som om jeg var sikra for resten av yrkeslivet, men dessverre gikk selskapet konkurs i 2011.»



- Hos Goman kjørte jeg også brødvarer til butikkene. Sertifikatet på tungbil tok jeg likevel først i januar 1997. Og etter kun to dager fikk jeg jobb som lastebilsjåfør!

«Til jeg dauer!»

Lastebilkjøringen har siden ført ham til ulike arbeidsgivere på forskjellige steder i landet. Han startet med distribusjonskjøring hos Okkenhaug Transport i Levanger, siden kjørte han fast for Nor-Cargo og så tre-fire år med langkjøring for Halgeir Marthinussen. Etter dette ble det transport av kjøtt i Nord-Norge for Geir Eilertsen Frysetransport i Stokmarknes.

- Her opplevde jeg et samhold mellom eier og sjåfør som man knapt erfarer i dag. «Hvor lenge kan du kjøre for oss?» spurte Eilertsen. «Til jeg dauer!» «Ja, da kan du bare gjøre det.» Det så ut som om jeg var sikra for resten av yrkeslivet, men dessverre gikk selskapet konkurs i 2011.

«Ka ti kan du byn?»

Dermed måtte Harald atter ut på markedet for å finne nye oppdragsgivere. Noe som først førte ham først nordover til Troms, der han kjørte for Posten Transport mellom Tromsø, Narvik og Harstad. Siden gikk ferden sørover til Innlandet. Nå er han bosatt på Moelv og har de siste seks årene

kjørt matvarer for Litra Termo på Rudshøgda.

- Jeg fant ut at distribusjonskjøring ikke var noe for meg, så jeg sendte en epost til Litra og spurte om de hadde bruk for meg. «Ka ti kan du byn?» lød svaret. Her håper jeg å kunne bli til jeg går av med pensjon, bedyrer 56-åringen.

Handler om jobben

Den lett omflakkende yrkeskarrieren forteller en god del både om godsbransjen og om den typen mennesker som du ofte finner bak rattet. Et stabilt og stedbundet liv med Villa, Volvo og Vov-vov er ikke det primære. Livet på landeveien har ruinert mange ekte-skap, selv om noen påstår at det også har reddet en del.

- Det meste har handlet om jobben, forteller Harald. – Privatlivet har jeg knapt ofret en tanke. Riktignok har jeg hatt en samboer, men det skar seg. Fotballspillingen ble også borte da jeg begynte å kjøre langt.

Snakker med alle

Han har altså ingen barn og ingen familiære forpliktelser, noe som kanskje har gjort det enklere å ta det krevende tillitsvervet som godshøvding. Kjøringen rundt i landet har dessuten gitt ham god bransjekunnskap og mange kollegiale kontakter. Historien som

YTF-tillitsvalgt startet imidlertid i Trøndelag der han vokste opp.

- Jeg arbeidet for Litra i Malvik mellom Trondheim og Stjørdal. Der var alle organisert i YTF. Men så oppdaget vi at noe var galt med avtalen, uten at man turte å ta dette opp med ledelsen. Nå er jeg den typen som kan snakke med alle når jeg først åpner kjeften, så da falt oppgaven på meg. Dermed var jeg i gang.

De siste tre årene har Harald Hallem vært kasserer i YTFs avdeling 633 Logistikk Innlandet, og hans faglige utvikling samsvarer godt med historien til selskapet der han er ansatt. Litra AS startet nemlig som en sammenslutning og videreføring av tradisjonsrike Gausdal Bilselskap og Lillehammer Ringsaker Bilruter, og har i sin mer enn hundreårige historie kjøpt opp og inngått samarbeidsavtaler med transportører over hele landet.

Jovial lunhet

Dialekten avslører likevel at Harald åpenbart har hatt sin vugge i Midt-Norge. Han har riktignok ikke grodd en like imponerende trønderbart som forgjengeren, men har i likhet med Laberget en jovial lunhet og hjertelig latter, men framført med innestemme og uten store amerikanske faktorer.

«Jeg sendte en epost til Litra og spurte om de hadde bruk for meg. «Ka ti kan du byn?» lød svaret.

Men han kan skilte med å være valgt enstemmig, og har hele det eksisterende logistikkfolket i ryggen, med gode hjelpere både blant tillitsvalgte og i sekretariatet.

- Jeg må jo takke for tilliten. En hovedoppgave blir å få i gang lokalavdelingene. Det handler både om å etablere nye avdelinger og informere sjåførene om de eksisterende. Min erfaring fra Innlandet er at mange sjåfører ikke engang vet om oss eller at det finnes en lokalavdeling.

YTF er verktøyet

Dermed blir det å ta i bruk hele paletten av virkemidler: Flygeblad til alle medlemmer, informasjon om fordelene ved å være organisert, besøke steder, knytte kontakt med tillitsvalgte, arrangere sosiale treff, i det hele tatt drive et godt gammeldags organisasjonsarbeid.

- Det er en stor oppgave. Jeg opplever at det var mye mer samhold blant lastebilsjåførene før. Nå har det blitt vanskeligere å bli kjent med folk om du for eksempel kommer inn på en kafé eller truckstop. Bransjen har kanskje blitt kaldere? Men sånn trenger det jo ikke å være. YTF er verktøyet vårt for et bedre liv i en bedre bransje, avslutter logistikkhøvding Harald Hallem.



Ferietur til Gamvik kommune i Finnmark. I bakgrunnen skimtes verdens nordligste fyrtårn anlagt på fastland.



Avgangsbilde fra Vuku ungdomsskole på midten av åttitallet.



På Nattmålstinden utenfor Tromsø.



Fra konfirmasjonstiden på Stiklestad.



Tre «smykker» fra Geir Eilertsen Frysetransport samlet på Nortura Rudshøgda 2009.



«Min hverdag!» (Alle fotos: Privat).

ET STYKKE KVINNEHISTORIE

YTFS 70-ÅRSHISTORIEBOK ER UNDER ARBEID OG PÅ INGEN MÅTE FERDIG. MEN DET VIL BOKA BLI FØR FORBUNDETS LANDSMØTE I SEPTEMBER. VI TILLATER OSS LIKEVEL Å SERVERE EN SMAKEBIT FRA INNHOLDET, DENNE GANGEN LITT FRA DE KVINNELIGE BUSSJÅFØRENES HISTORIE.

«Antakelig skyldtes det karma, at to år senere, på Tønsberg-avdelingens årsmøte på Furulund kafé i Stokke i 1976, ble nettopp en av disse tre damene, Hilda Nilsen, enstemmig valgt som nye avdelingsformann, som den første i forbundets historie. En av de andre damene, Gerda Barfod, ble ny sekretær.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Norges første kvinnelige rutebilsjåfør var trolig Hildur Alfrida Aarøe, som tok sertifikat på sin 21-årsdag i 1914 og begynte å kjøre på Norges første bussrute mellom Molde og Batnfjordsøra. Ettersom de første sertifikatene kom i 1913, var hun blant de aller første kvinnene i Norge med «lappen», og trolig vår første kvinnelige yrkessjåfør.

«Det er jo en kvinde!»
«Men det er jo en kvinde – det går ikke an at damer kjører bil» påpekte politimester Carsten Tank da sjåføren Andreas Aarøe 13. mai i 1914 møtte opp på politikkammeret i Molde med sin tilkommende brud Hildur Alfrida for at hun skulle få sertifikat for automobil. «Ja, men det står én person i lova – det står ikke nåkkå om ka slags kjønn», parerte Andreas. Hildur tok prøven og besto

med glans.» (Fra Romsdal budstikke.)

Konegruppene

Hildur representerte unntaket fra regelen, for yrket var fra starten omtrent bare for menn. På NRAFs landsmøte på Hamar i 1960 hadde for første gang delegatene med fruene. En stor del av damene ble rekruttert til de mange kvinnegruppene som nylig var opprettet for medlemmenes ektefeller. Kvinnegruppene utgjorde en viktig støttefunksjon, bidro med arrangering av medlemsmøter, utlodning og økonomisk hjelp under streiker. Kvinnegruppene etablerte sitt eget landsstyre, og var en viktig støttefaktor i mange år.

Typisk dobbeltarbeidende

Etterkrigstiden var i stor grad husmødrenes tidsalder. Imidlertid kunne husmørdens pliktene godt kombineres med å kjøre buss, fastslo NRAFs Tønsberg-avdeling i 1974:

«Avdeling 6 Tønsberg har hørt rykter om at en del avdelinger har ansatt kvinnelige sjåførere. Blant annet avdeling 4 Bergen og Omland har skrytt av sine kvinnelige kolleger. Vi i Tønsberg har kun sagt at vi har 3 DAMER som kjører buss. (...) De er alle husmødre og har to mindreårige barn hver. De jobber fra kl. 8:00 til kl. 13:30. Når de kommer hjem, har de stell av familie og hus og alt det fører med seg.»

Damene tar verv

Tønsberg-avdelingen innrømmet spøkefullt at de var litt skeptiske da kvinnene ble ansatt, men fortalte at damene hadde glidd fint inn i miljøet og at de snart ville bli innrullert som NRAF-medlemmer. Antakelig skyldtes det karma, at to år senere, på Tønsberg-avdelingens årsmøte på Furulund kafé i Stokke i 1976, ble nettopp en av disse tre damene, Hilda Nilsen, enstemmig valgt

som nye avdelingsformann, som den første i forbundets historie. En av de andre damene, Gerda Barfod, ble ny sekretær. Under årsmøtet ble det servert varme karbonader, kaffe og kaker, uten at referatet presiserte om at det da kanskje var de mannlige kollegene som sto for serveringen?

«For lengst blitt alminnelig»

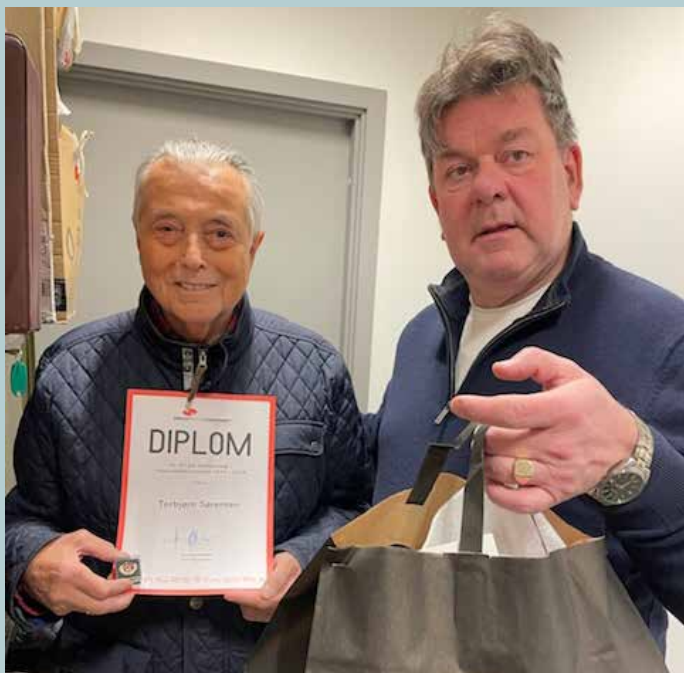
En av de første damene i Nord-Norge som tok førerkort for buss, var fru Astrid Greger Stenhaus fra Rana i 1967. For bilsakkyndig Aage Dybvik var det første gang han hadde en dame som kandidat til førerprøve for buss, og hun besto prøven med glans. Så var hun heller ingen novise, men hadde kjørt lastebil siden 1958. *«Hverken mannen eller de to barna på fire og fjorten har gjort noen innvendinger mot at fruen skulle kjøre buss. Og hvorfor skulle de det? Husmødre i arbeidslivet er for lengst blitt alminnelig»,* oppsummerte Rana Blad.



Hilda Nilsen fra Tønsberg ble i 1976 valgt som NRAFs første kvinnelige avdelingsformann! Foto hentet fra «Bussen», som i 1998 skiftet navn til Yrkestrafikk.

SOLIDE JUBILANter FRA SALTEN

AVDELING 21 SALTEN, SOM I «ALLE ÅR» HAR ORGANISERT BRORPARTEN AV BUSSJÅFØRENE I VIKTIGE DELER AV NORDLAND, KAN SKILTE MED MANGE DYKTIGE OG LOJALE VETERANER, HER PRESENTERT VED EN FLOTT FIRKLØVER. YRKESTRAFIKK GRATULERER!



Jubilant Torbjørn Sørensen overrekkes fagforeningsmerke og diplom samt blomster og gavekort for medlemskap i NRAF/YTF i 50 år.



Olav Larsen ble også behørig hedret for strålende 50 års foreningsmedlemskap.



Bård Valvik ble 70 år 9. oktober, og da vanket det blomster fra fagforeningen.



Så var det også avdelingsleder Tor N. Pedersens tur til å få blomster på 60-årsdagen 23. september.

OM ORGANISASJONSMODELLEN

FRA OMKRING 1990 BLE DET STADIG KLARERE AT ANBUD I BUSS-SEKTOREN KOM TIL Å BLI EN REALITET, NOE SOM FØRTE TIL EN DISKUSJON OM HVORVIDT ORGANISASJONSSTRUKTUREN TIL NORSK RUTEBILARBEIDERFORBUND (NRAF, NÅ YTF) VAR GODT NOK EGNET TIL Å IVARETA MEDLEMMENE.

Avdelingene var den gang bygd opp rundt flere hundre små og mellomstore bedrifter, en struktur som i liten grad hadde endret seg siden forbundet ble stiftet. Nå forandret bransjen seg raskt i retning av en håndfull store selskap som konkurrerte om kjøringen. Tidlig ble det derfor klart at medlemmene ville måtte bytte arbeidsgiver oftere. Måtte dermed medlemmene også bytte avdeling i samme takt? Organisatoriske endringer var åpenbart nødvendige.

Geografisk organisering

Parallelt med strukturendringen innen rutebuss, åpnet også forbundet for nye yrkesgrupper. Norske Yrkesjåførers forening (NYF) ble formelt innlemmet i forbundet 14. januar 1994. NYF, som besto av flere hundre lastebilsjåførere, ble i starten plassert inn i den eksisterende organisasjonsstrukturen. Løsningen var langt fra optimal, og lastebilsjåførene var langt fra fornøyd.

YTF satte ned et organisasjonsutvalg som jobbet fram til landsmøtet i Sandefjord 2005. Her ble mange og til dels store endringer foreslått. Viktigste var å etablere geografiske avdelinger uavhengig av bedrift. Dessuten ble det foreslått at et nytt organ, representantskapet (50 representanter pluss forbundsstyret) skulle erstatte det tidligere landsstyret (10 + styret).

Ivareta yrkesgruppene

I perioden 2012 til 2016 ble det satt ned et nytt organisasjonsutvalg, som jeg fikk gleden av å lede. Utvalget konkluderte med å videreføre modellen med geografiske avdelinger, men samtidig med egne strukturer eller avdelinger for de ulike yrkesgruppene. Dette sikret både likebehandling av avdelingene, yrkesgruppene og det enkelte medlem.

Å få mulighet til å jobbe for egen yrkesgruppe var den viktigste grunnen til at NRAF ble stiftet og at vi eksisterer i dag. NRAF ble stiftet for 70 år siden fordi bussjåførene ikke følte seg ivaretatt der de var. De ville fremme bussjåførenes interesser. Det samme må da også selvfølgelig gjelde for de andre yrkesgruppene i forbundet vårt. Derfor var organisasjonsutvalget samstemt om denne modellen, noe også de to påfølgende landsmøtene sluttet opp om.

To ulike roller

Både vedtektene våre og Hovedavtalen (HA) regulerer rollene vi har som tillitsvalgte. Det er snakk om to forskjellige roller som ikke må forveksles med hverandre. Nå er det ikke uvanlig at tillitsvalgte har begge rollene, men da er det viktig at de tillitsvalgte vet hvilken hatt de til enhver tid har på!

Våre vedtekter og organisasjonsstruktur bestemmer YTF suverent over selv, og det har ingen betydning hvordan bedriftene er organisert. Det endrer seg fortløpende. Vi skal ivareta likebehandling og medlemsdemokrati. Det som derimot vedrører informasjon, drøftinger og forhandlinger i den enkelte bedrift, reguleres av HA. Samarbeidet her er det bedriftens ansvar å legge til rette for og betale. Selv om våre medlemmer er organisert i forskjellige avdelinger, skal det velges samarbeidsutvalg, forhandlingsutvalg eller lignende som har god representativitet i hele bedriften.

Medlemsstyring avgjørende

Vi er og skal være en medlemsstyrt organisasjon. Medlemsdemokratiet er avgjørende. Det skal sikre likebehandling, at alle har like rettigheter og ikke minst reelle muligheter til å delta i demokratiske prosesser, møter og aktiviteter.

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



Målet er å gjøre dette enklere og bedre for medlemmer og tillitsvalgte.

Yrkesgruppene våre, buss, logistikk/lastebil og funksjonærer er alle anbudsutsatt på en eller annen måte. Det gjør at mange innimellom må skifte arbeidsgiver. For å ivareta medlemmene best mulig er det derfor viktig at de kan beholde avdelingen, tillitsvalgte, avdelingskasse, medlemsmøter og andre aktiviteter slik de er vant til. Vi må følge de gjeldende vedtektene. Ønsker man å endre vedtektene og organisasjonsstrukturen, er landsmøtet rett arena.

Pågående prosess

Det er ikke mulig å dra hele historien om hvorfor vi er her vi er i dag i en artikkel. Men mange og kloke tillitsvalgte før oss har bevisst bygget den modellen vi har i dag og som er godt tilpasset dagens utfordringer. Imidlertid er det en evig pågående prosess å alltid finne den beste løsningen for å ivareta medlemmene i en stadig mer omskiftelig verden.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

EN BØNN

Min kjære sjef: Nå ber jeg deg så inderlig. Vi står i dritten til oppunder haka og er i ferd med å henge med hodet. Vi gir snart opp. Dette går ikke lenger. Vi kan ikke holde på som vi gjør.

Min kjære sjef: Nå må du redde oss mens det ennå er tid. Vi kommer til å havne i grøfta alle som en, om du ikke gjør noe. Du må redde oss fra dette vintermarerittet. Vi har havnet i uføre.

Min kjære sjef: Nå må du hjelpe oss. Vi har fått nye busser og lastebiler som kommer rett fra tegnebordet til en ungdomsskole i Brüssel. Ved en feil har disse tegningene kommet til fabrikkene. Nå produseres det moderne busser og lastebiler i lange rekker. Det er disse tegningene de bruker. Hadde disse tegningene kommet innom et lite sjåførrom i en avkrok i landet hadde de blitt justert og fått en vinter-oppgradering.

Du må hjelpe oss, herr Kwartbas: Vi har moderne utstyr, men det er helt uegnet for snødekte veier. Utstyret er så utviklingshemmet at det ikke egner seg på vinterføre. De nye bussene og lastebilene har ikke plass til å legge på kjetting. Om du skulle være så heldig å få de på plass, vil de rive i filler innerskjermene i løpet av hundre meter. Motorene på bussene er plassert på tilhengeren. Halvparten av trekkraften på disse bussene går til reservehjulet og resten er delt på drivhjulene og automatikken for antispinn. Det tryggeste med disse bussene er at du trolig ikke kommer ut av holdeplassen.

Min kjære sjef: Nå må du hjelpe oss. Vi har lastebiler og busser med høyteknologi fra romskip og måneraketter, allikevel kommer vi ikke av flekken. Vi står på stedet hvil og spinner. Vi får ikke løftet boggien. Vi hører det slurer i bunnen av bakken, mens boggiløften er stengt med et vedtak fra EU-kommisjonen. Vi må nøye oss med en liten vektoverføring.

Du må hjelpe oss, herr Kwartbas: Vi trenger busser

«Motorene på bussene er plassert på tilhengeren. Halvparten av trekkraften på disse bussene går til reservehjulet og resten er delt på drivhjulene og automatikken for antispinn. Det tryggeste med disse bussene er at du trolig ikke kommer ut av holdeplassen.»

og lastebiler som er beregnet for vinterføre. Kan noe av den romferdsteknologien brukes til framkomme-lighet? Vi permitterer ingeniørene som har ansvar for alle duppedittene over i en annen jobb. De skal levere busser som er beregnet for vinterføre.

Jeg legger herved inn en bestilling på den første bussen og lastebilen som går like godt til lands som til vanns og på hålka med. Vi trenger automatiske teppekjettinger på alle drivhjulene. Vi trenger strø-kasse foran, slik at vi kan svartstrø vår egen veg. Vi trenger drift på alle hjul og radar for usynlige veikan-ter. Gi oss beltedrift på de vanskeligste rutene.

Lykke til med en trygg og behagelig sjåførhverdag på all slags føre.

Gladiola