

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

02/2025



«LANDA-FORBUNDET» 70 ÅR

S 12


YRKESTRAFIKK
FORBUNDET

ARNE
DANIELSEN
Redaktør
arne@ytf.no



VERDEN ENDRER SEG MED
RAKETFART. HVA KAN VI I YTF
GJØRE MED DET? ANTAKELIG
IKKE ALTFOR MYE. JEG TILLATER
MEG LIKEVEL I ALL YDMYKHET Å
SERVERE TRE GENERELLE RÅD
OM HVORDAN VI BØR ARBEIDE
FRAMOVER.

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.

«For å få fram de riktige svarene, er det nødvendig å granske problemstillingene fra ulike vinkler, noe som forutsetter demokratisk meningsbrytning. Ingen har alltid rett.»

RÅD FOR EN UROLIG TID

Å være aktuell for et blad med seks utgivelser i året, byr på utfordringer. Som i mellomoppgjøret. Samme dag som partene møter til mekling hos Riksmeglingsmannen, går Yrkestrafikk i trykken. Når vi først dukker opp i postkassene mange dager seinere, har leserne alt lenge visst om det oppsto enighet eller om det ble streik. Nok om det. Vårt tidsskrifts oppgave er å utforske virkeligheten i bredden og dybden, så finnes nok av andre som «løper etter brannbilene».

«Umulig å forutse»

Noen ganger snurrer likevel jorda så fort at det er vanskelig å henge med selv for den beste. I forrige utgave rapporterte vi fra YS' internasjonale konferanse Vidsyn, der landets ledende utenrikspolitikere slo fast at Norge var helt avhengige av et tett samarbeid med EU og innen NATO, og at «trøsten var at dette i stor grad var på stell».

Vel, dette ble sagt 14. januar, før USA's president Donald Trump hadde kommet skikkelig i gang. Siden har mye vist seg å langt fra være på stell, snarere i spill, det være seg i EU eller NATO.

Drøyt en måned etter, på en annen YS-konferanse 25. februar, og som vi skriver om på side 6, slo vår nybakte finansminister Jens Stoltenberg fast at verdensøkonomien var usikker og umulig å forutse, og at vi derfor måtte sørge for å være best mulig rustet for alle eventualiteter.

Tre råd

Først: Fortida eksisterer ikke lenger. Det er begrenset gevinst i å diskutere «snøen som falt i fjor». Riktignok er det alltid nyttig å følge med på de lange trendene i historien, for de har en tendens til å repeteres. De store og kjappe endringene gjør det likevel nødvendig å alltid være oppdatert.

Av dette følger at vi må foreta konkret analyse av de konkrete forholdene, slik disse framkommer i dag. For å få fram de riktige svarene, er det nødvendig å granske problemstillingene fra ulike vinkler, noe som forutsetter demokratisk meningsbrytning. Ingen har alltid rett.

For YTF er det dessuten nødvendig å være «et hestehode foran». Noe som betyr å unngå følgende fallgruver: Enten være sidrumpa og dilte etter utviklinga, eller å ha en så framtidigrettet politikk at folk ikke klarer å henge med. Ledelsen og de tillitsvalgte må lytte til medlemmene, sammenfatte meningene deres og gjøre disse til konkret politikk for så å gå ut til medlemmene igjen, i en evig spiral. Alt handler til syvende og sist om medlemmene!

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Mellomoppgjør i langdrag	4
Aktivt i Trøndelag	5
Mer lønn i usikker tid	6
Stans offentlig piratkjøring	8
«Alt lykkes for dette forbund»	10
«Landa-forbundet» 70 år	12
Grønn var min barndoms dal	14
Kartlegger busskabetasje	16
NM i kjetting	19
Lyselyserød på snuten...	20
Påseplikt	24
Visste kva han ville bli!	26
«Pålitelig, omsorgsfull og grundig»	29
Yrkestrafikkforbundet 70 år 1955 – 2025	32

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

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

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



MELLOMOPPGJØR I LANGDRAG

FOR TO ÅR SIDEN ENDTE MELLOMOPPGJØRET UVANLIG NOK I STREIK, SOM RIKTIGNOK BLE GANSKE KORT. «UNØDVENDIG» MENTE ARBEIDSGIVERNE. HELLER IKKE I ÅR KLARTE LIKEVEL PARTENE Å FINNE EN LØSNING OVER BORDET.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Sånn helt i forkant: Etter at forhandlingene mellom YS og NHO endte i brudd, gikk oppgjøret til mekling hos Riksmekleren 31. mars. Da er Yrkestrafikk gått i trykken. I skrivende stund vet vi altså ikke om det er oppnådd enighet eller om noen av leserne våre har havnet i streik. Når dere leser dette, vet dere atskillig mer enn hva vi kan forteller her. Vi ber om tilgivelse for manglende aktualitet.

Ikke av de største

Siden mellomoppgjøret er såkalt samordnet, utgjør YTF en ganske svak røst i den store sammenhengen. YTF er en del av forhandlingssammenslutningen YS Privat, som består av seks YS-forbund med til sammen 62 000 medlemmer med hovedtyngden av medlemmene i privat sektor.

Selv om YTF-leder Jim Klungnes i år leder YS Privat, og har følge med den erfarne nestleder Trude Sande og meritterte forhandlingssjef Marius Træland, utgjør vi et lite mindretall

«I forkant hadde allerede LO vært der og overlevert sine krav, og sammenliknet med Peggys drabanter blir YS en spurv i tranedans»



Det spørs hvor stort inntrykk den imponerende manns- og kvinnesterke delegasjonen fra YS gjorde på motparten i NHO-huset da kravene ble overlevert fredag 14. mars. Foran på huk YS-leder Hans-Erik Skjæggerud og YTFs forbundsleder og leder for YS Privat Jim Klungnes. Bak i feltet ser vi YTFs nestleder Trude Sande og forhandlingssjef Marius Træland.

i den fyldige forhandlingsdelegasjonen fra YS som møtte sine motpoler i NHO-bygget til kravoverlevering fredag 14. mars. I forkant hadde allerede LO vært der og overlevert sine krav, og sammenliknet med Peggys drabanter blir YS en spurv i tranedans.

Forventer økt kjøpekraft

Mellomoppgjøret handler kun om lønn. Hovedkravene fra YS har vært en reallønnsvekst for medlemmene,

en rettfærdig fordeling av verdiskapingen og en balansert fordeling mellom sentrale og lokale tillegg.

Forventningene var at siden store deler av norsk næringsliv går godt, og arbeidstakerne har bidratt sterkt til de gode resultatene, er det rimelig at lønnstakerne får sin del av kaka i form av et ansvarlig oppgjør som sikrer økt kjøpekraft. Yrkestrafikk kommer tilbake til saken!

AKTIVT I TRØNDELAG

ANNE KATHRINE RØNNING BLE VALGT TIL NY LEDER I REGION TRØNDELAG ETTER EVA ANDERSSON. TRØNDERNE VAR SOM ALLTID LANGT FRAMME MED Å FÅ OPP FAGLIGPOLITISKE SAKER.



Rådgiver Rameen Sheikh Saastad orienterte om utviklinga innen alternativ transport utenfor Trøndelag og om de kommende lønnsoppgjør i 2025 og 2026.



Nesten alle i det nye regionstyret. Fra venstre: Frode Wærness, Tore Dragøy, Anne Kathrine Rønning, Kjell Løfaldli og Eva Andersson.

Tekst og foto:
OLE MOEN

YTF Region Trøndelag avholdt sitt Årsmøte 25 og 26 januar i Stjørdal med totalt 14 deltakere pluss rådgiver Rameen Sheikh Saastad fra sekretariatet. De vanlige årsmøtesakene gikk ryddig og greit under Kjell Håvard Furberg sin ledelse.

Anne Kathrine Rønning ble valgt til ny leder og fikk med seg Kjell Håvard

Furberg, Kjell Løfaldli, Frode Wærness, Tore Dragøy og Eva Anderson i styret. Frode representerer Regionens arbeidsgruppe på Alternativ Transport.

Etter festmiddagen på lørdag underholdt som vanlig Hans Peter Sørgerd med sang og quiz.

Forslag til representantskapet

Flere forslag til representantskapsmøtet ble grundig debattert. Avdeling 7 Tide i Trondheim hadde reist krav om at all kontantbehandling avvikles i bussene, i harmoni med den nye kontantloven.

Avdeling 73 Trøndelag sør foreslo at arbeidet med ulykkesberedskapen for bussjåfører styrkes. Begrunnelsen var et økende antall el-kjøretøy, der busser også har vært innblandet i branner i tuneller og utforkjøring hvor bussen har havnet delvis under vann. Det registreres at når slike ulykker blir trent på av beredskapsstyrkene så får ikke bussjåførene være med.

I tillegg ble forslaget fra prosjektgruppa Alternativ Transport i Region Trøndelag mot offentlig piratkjøring behandling – som dere kan lese utførlig om på side 8-9.

MER LØNN I USIKKER TID

NORGES NYVALGTE FINANSMINISTER JENS STOLTENBERG SERVERTE TO BUDSKAP PÅ YS' INNTEKTSPOLITISKE KONFERANSE: AT FRONTFAGMODELLEN TJENTE OSS GODT OG AT PROGNOSENE GA ROM FOR REALLØNNSØKNING VED VÅRENS MELLOMOPPGJØR. MEN SAMTIDIG AT VERDENSØKONOMIEN VAR USIKKER OG UMULIG Å FORUTSE, OG AT VI DERFOR MÅTTE SØRGE FOR Å VÆRE BEST MULIG RUSTET FOR ALLE EVENTUALITETER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Finansministeren entret konferansesenteret til Røde Kors i Oslo den 25. februar som en virkelig superstjerne. Han la fram sine analyser med sin gutteaktige sjarm og verdenspolitiske tyngde, lo og flørtet med forsamlingen, som var stappfullt og der «intet sete var tørt». «Aldri før har så mange noen gang vært til stede på en inntektspolitisk konferanse», hvisket en ledende YS-tillitsvalgt henført.

Krever mer lønn!

Vi merket nok alle energien utstrålt fra den tidligere statsministeren og NATO-generalsekretæren, og spisset ørene ekstra for budskapet som ville bli formulert fra finanssheriffens lepper.

YS-leder Hans-Erik Skjæggerud ble nærmest en oppvarmingsartist, selv om budskapet hans var viktig nok: I en dyrtid der mange sliter og må ta grep

for å spe på inntekten, var det avgjørende at dette krevende mellomoppgjøret ga mer lønn. Han pekte også på at andelen av kaka til arbeidstakerne i industrien har gått kraftig ned de siste fire årene. Men så var det Jens!

Skape og dele

Stoltenberg begynte med å forklare den politiske kjerna i «den norske modellen», som han understreket var ekstra viktig å ta vare på i en usikker og urolig tid. Modellen handlet om å skape og dele verdier, forklarte han, men la til at dette også gjaldt motsatt vei: En riktig måte å dele skaper også bedre grunnlag for å skape.

At verdier ble skapt kun i privat sektor og at det offentlige kun var å regne som en kostnad, tok han avstand fra og illustrerte poenget med et artig eksempel: Begravelser skjer i privat regi og telles som verdiskapning i nasjonalbudsjettet, mens fødsler derimot skjer under offentlig omsorg og utgjør en kostnad. Men hva skaper verdier, fødsler eller død?

Økonomisk mirakel?

Finansministeren beskrev utviklingen innen norsk økonomi som litt av et mirakel. Prestasjonen gikk ut på å få prisstigningen ned uten at arbeidsledigheten gikk opp. Både handlingsregelen, frontfagmodellen og sterke og disiplinerte fagforeninger var her avgjørende verktøy. Frontfagmodellen sørget for at vi fikk et lønnsnivå som næringslivet tålte.

Stoltenberg presiserte at det faktum at arbeidstakernes andel av samfunnskaka nå lå på et historisk lavt nivå, var en vesentlig årsak til at prisstigningen var bragt raskt ned, noe han oppsummerte som bra. Likevel understreket han at, selv om han som finansminister ikke skulle blande seg inn i lønnsoppgjøret, fantes det rom for lønnsvekst og at frontfagmodellen ga rom for at real-lønna ville kunne fortsette å vokse.

Verden i spill

Til slutt kom han med det forbeholdet at det hersket stor usikkerhet i verdensøkonomien, der vi slett ikke visste hva

«Finansministeren beskrev utviklingen innen norsk økonomi som litt av et mirakel. Prestasjonen gikk ut på å få prisstigningen ned uten at arbeidsledigheten gikk opp. Både handlingsregelen, frontfagmodellen og sterke og disiplinerte fagforeninger var her avgjørende verktøy.»



God stemning blant lederne for de ulike YS-forbundene med finansminister Jens Stoltenberg som midtpunkt. Trude Sande representerte YTF.

som kunne skje framover. Ville vi bli utsatt for tollmurer, proteksjonistiske beskyttelsestiltak eller handelskrig? Alt er i spill, og som en åpen økonomi, var Norge sårbar for de store endringene som finner sted rundt oss.

«Når det gjelder framtida, har vi vært dårlige til å spå før», avsluttet superstjerna, og minte om at ingen klarte å forutse Berlinmurens fall, ingen var heller forberedt på nine-eleven i New York eller russernes annektering av

Krim. Derfor var det viktig å være godt forberedt og rustet for ulike eventualiteter, formante Stoltenberg.

STANS OFFENTLIG PIRATKJØRING

REPRESENTANTSKAPSMØTET I YRKESTRAFIKKFORBUNDET VEDTOK Å ARBEIDE POLITISK FOR Å STANSE PIRATKJØRING I OFFENTLIG REGI. UNDER DET TILFORLATELIGE BEGREPET «SAMKJØRING» LEGGES OPP TIL LØSNINGER DER VILKÅRLIGE PRIVATPERSONER BELØNNES FOR Å SPISE STORT AV LASSET TIL DROSJENE OG REDUSERE KOLLEKTIVTRAFIKKEN I DISTRIKTENE, HEVDET REGION TRØNDELAG I SITT FORSLAG.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Samkjøring» er definert som «å utnytte ledig kapasitet i biler som allerede skal et sted». I utgangspunktet er det et ideelt mål som kan gjøre at færre matpakkekjørere legger beslag på veier og parkeringsplasser. Ingen kan være mot en slik målsetning.

Etter sigende oppsto ideen om «carpooling» som en frivillig rasjonerings-taktikk i USA under krigen. «Reiser du alene, reiser du med Hitler» lød det kraftfulle budskap den gang. Siden har ulike kampanjer for bildeling kommet og gått rundt om i verden, ofte be-grunnet med miljø og klima.

Del av «mobilitetssystemet»

I de senere år har datateknologien gjort at slike ordninger kan organiseres via apper, der sjåfører og passasjerer kobles

sammen. Sjåfører oppretter turer og tar med passasjerer, mens passasjerer finner eksisterende turer. Denne muligheten har medført at fylkeskom-munale kollektivselskap har kastet seg på trenden, i nytale som «en del av mobilitetssystemet».

I Trøndelag startet AtB et pilotprosjekt i 2023 på Byneset i Trøndelag. I år er meningen å lansere «tilbudet» i kom-muner over hele Trøndelag. AtB gir sjåføren en kompensasjon på 20 kroner for turer inntil ti kilometer og 1,50 per kilometer over dette. I kampanjeperi-oden reiser passasjerene gratis. Kost-nader og inntekter reguleres gjennom appen, som i Trøndelag heter Trips.

Presset offentlig økonomi

Hvorfor kommer dette nå? AtB hevder at samkjøring er godt egnet som et supplement for distrikter der kollektivtilbudet er begrenset og avstandene lange. Men på et webinar arrangert av Kollektivtrafikkforeningen kom det fram motforestillinger, blant annet ga en representant fra NAF uttrykk for

bekymring over at samkjøringen tvert om ville medføre redusert kollektivtilbud.

Nå bedyret likevel en representant fra Brakar at ønsket slett ikke var å bygge ned kollektivtilbudet, men å gi et tilbud der det er dårlig med kollektivtrafikk. Men daglig leder Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen innrømmet innledningsvis at en presset offentlig økonomi var en drivkraft for lanseringen av samkjøringen.

Vekke skatteinspektørene?

Så hevder AtB at ordningen med godtgjøring som tilbys sjåførene er lovlig og ikke løyvepliktig fordi det er snakk om en liten sum og innenfor hva som ikke er skattepliktig. Men YTF Trøndelag viste på representantskapsmøtet fram et regneeksempel som viste at en sjåfør utmerket godt kunne sitte igjen med et resultat på nesten 300 000 kroner på ett år.

I andre land har tilsvarende problemstillinger vært drøftet, blant annet i

«Hvem har ansvaret dersom noe skulle skje under en slik transport? Hva om sjåføren ikke er skikket til å kjøre bil, har rusproblemer eller helseproblemer? Og dersom det skjer en ulykke og sjåføren er ruspåvirket, vil da forsikringen gjelde?»

Ungarn der en tilsvarende ordning har «vekket skatteinspektørens aktiviteter», så en kristeligdemokratisk politiker spurte regjeringen om den kunne gjøres skattefri. Statssekretæren for nasjonal økonomi karakteriserte spørsmålet som delikat: På den ene siden burde bevegelsen støttes i en ånd av miljøvern og økonomi, men hvis noen virkelig utfører aktiviteten på en kommersiell måte, kan det kvalifisere som skatteunndragelse.

Hvem har ansvaret?

Viktigst er kanskje spørsmålet som Region Trøndelag stiller om ansvar: Hvem har ansvaret dersom noe skulle skje under en slik transport? Hva om sjåføren ikke er skikket til å kjøre bil, har rusproblemer eller helseproblemer? Og dersom det skjer en ulykke og sjåføren er ruspåvirket, vil da forsikringen gjelde?

(Vi kan jo ha i mente at elsparkesyklene for noen få år siden like entusiastisk ble lansert som en like «ansvarlig» ingrediens i «mobilitetssystemet».) Så

lenge fylket også har vært med på å finansiere dette, tror vi ikke de kan fraskrive seg ansvar, hevder Region Trøndelag som er sikker på at allmennheten vil være enig.

«Resilient» arbeidsmiljø?

Kollektivtrafikkforeningens webinar «Sammen om samkjøring», som ble arrangert uka etter YTFs representantskapsmøte og der en rekke entusiastiske innledere belyste problemet fra en rekke vinkler og med fagre ønsker om å fremme ordningen ved å lokke med gratis parkering og fritak fra bompenger.

Spørsmålet om ansvar ble likevel ikke tatt opp. Så var heller ikke denne gangen representanter fra bransjens fagforeninger invitert til å mene noe som helst. Neste webinar i serien, som er berammet til 27. mai skal ifølge Kollektivtrafikkforeningen ha som tema «Hvordan skape et resilient arbeidsmiljø i kollektivbransjen». «Resilient» er her et interessant ord, dere kan jo slå opp betydningen sjøl.



Frode Wærness presenterte saken om offentlig piratkjøring på YTFs representantskapsmøte 12. mars. Frode sitter i region Trøndelags arbeidsgruppe rundt alternativ transport.



Arbeids- og inkluderingsminister Tonje Brenna skrøt i sin videohilsen til representantskapet av YTFs gode evne til å sette politisk dagsorden, og nevnte spesielt allmenngjøring. Nå reiser YTF kampen mot offentlig piratkjøring.

«ALT LYKKES FOR DETTE FORBUND»

DET ENESTE SORGTUNGE PÅ ÅRETS REPRESENTANTSKAPSMØTE VAR DA FORBUNDSLEDER JIM KLUNGNES BA OM ETT MINUTTS STILLHET FOR Å HEDRE MEDLEMMENE SOM HADDE GÅTT BORT SISTE ÅRET. ELLERS HADDE DE 55 DELEGATENE SVÆRT MYE Å GLEDE SEG OVER.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

«Alt lykkes for dette forbund» er et sitat fra YTFs tidligere tillitsvalgte og administrasjonssjef Geir Anthonsen, og det passet bra for stemningen på den to dagers samlingen på Thon Hotel Vettre i Asker. I første hånd fordi forbundet kunne forenes i enstemmighet over nok et år med stor aktivitet og gode resultater både med tanke på verving, politisk innflytelse og styrket økonomi.

Glede og politikk

Ekstra inspirerende var selvsagt også at representantskapsmøtet ble avholdt på selveste 70-årsdagen til forbundet, noe som blant annet fikk forbundsleder Jim Klungnes til å dykke dypt i historien i sin åpningstale.

Oppsummeringer og jubileumsfeiringen betød likevel ikke at møtet var politisk tannløst. Gode forslag ble

debattert og vedtak gjort. Om dette kan du lese på sidene 8-9, mens 70-årsjubileet behandles på sidene 12-13 og Årets tillitsvalgte Lene Thon portretteres på sidene 28-31. I tillegg er det aldri galt å lese forbundslederens faste kommentar på side 35.

Landsmøteforberedelser

Forberedelsene til landsmøtet, som finner sted i Molde 5. til 7. september var viktige, der blant annet følgende valg- og fullmaktskomité ble enstemmig valgt: Kjell-Arne Myrvoll, Møre og Romsdal; Tom Boberg, Logistikk; Bror Yngve Karlsen, Oslo-Akershus; Erik Bauge, funksjonærer; Kenneth Andersen, Nord; Roger Hansen, Nordland; Hilde S. Johansen, Østfold; Karsten A. Larsen, Sør-Vest; Beate Storesætre, Vestland og Fred Børre Gomez, Trøndelag.

Det ble også foretatt suppleringsvalg av vararepresentanter til forbundsstyret fram til endelige valg på landsmøtet. Kristian Strupstad Olsen Lid ble erstattet av Frode Saxsæter som

vara for Knut Authen. Victor Ree-Lee Høysand ble erstattet av Hans Vilhelmshaugen som vara for Ole Moen, mens Trine Hagen Helland ble erstattet av Nora Dahl som vara for Ove Helleset.



Generalsekretær Linda Jæger la fram årsregnskap og beretning for 2024, og kunne skilte med en lang liste utsøkte resultater.

«Forbundet kunne forenes om nok et år med stor aktivitet og gode resultater både med tanke på verving, politisk innflytelse og styrket økonomi.»



YTFS nestleder Trude Sande gjennomgikk handlingsplanen for 2025 som var vedtatt av forbundsstyret. Hun hadde også gleden av å avslutte representantskapsmøtet.



Superveteranene Karsten A. Larsen fra Haugesund og Harald S. Eilertsen fra Lofoten var hedersgjester på representantskapsmøtet, og hadde i anledning 70-årsjubileet pyntet seg med hvert sitt NRAF-slips.



Monica Rabinin representerte Gjensidige på årets representantskapsmøte. Hun hadde gleden av å dele ut den tradisjonelle sjekken til Årets tillitsvalgte Lene Thon og holdt også en innledning om forsikring og svarte på en rekke spørsmål.



Trøndere og nordlendinger på første rad. Bak dem den solide vestlandsbenken.



Kjente størrelser fra forbundsstyret fronter forsamlingen med og uten trønderbart.

«LANDA- FORBUNDET» 70 ÅR

«LANDAFORBUNDET» VAR EN NEDLATENDE BETEGNELSE SOM TRANSPORTARBEIDERFORBUNDET I MANGE ÅR BRUKTE FOR Å SVERTE NRAF, SOM LIKSOM IKKE VAR NOE SKIKKELIG FORBUND, BARE EN LITEN GRUPPE UTBRYTERE VILLEDET AV EN ENKEL PERSON SOM TIL ALT OVERMÅL VAR EKSKLUDERT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

12. mars 1955 ble Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) stiftet på Ungdomsherberget i Haugesund. Bussjåfør Peder O. Landa fra Øvre Vats i Rogaland ble valgt til å lede interimsstyret. Konstituerende landsmøte ble avholdt 14. til 17. september samme år, og her ble Landa valgt som NRAFs første formann.

NRAF, som i år 2000 skiftet navn til Yrkestrafikkforbundet, skulle imidlertid vise seg langt mer livskraftig enn sin første formann. Etter en del år opphørte også skittkastingen med «Landaforbundet». I dag omtales forbundet med langt større respekt av våre gode kollegaer i Fellesforbundet.

«Flagge på full stang»

12. mars 2025 kunne et syttitalls deltakere feire forbundets 70-årsdag

under YTFs årlige representantskapsmøte. Antakelig var det helt tilfeldig at møtet ble arrangert på et hotell i Asker utenfor Oslo. Likevel førte lokaliseringen til at historiske tråder kunne knyttes sammen. I Asker ble nemlig Peder O. Landa begravet, kun femti år gammel. Begravelsen fant sted for seksti år siden, altså også et slags jubileum.

«Dette skjedde i 1965, og han hadde akkurat rukket å konfirmere lillebroren min. Under konfirmasjonen sa han på spøk at «når jeg forlater denne verden, vil hele Norge flagge på full stang», han kunne fleipe litt. Jeg kom på uttalelsen da vi var på vei med båren hans – det var på 17. mai», fortalte sønnen Sjur Landa til Yrkestrafikk for ti år siden.

Hyppig gjest

Til Asker hadde Peder flyttet etter et mislykket forsøk på å utvandre til USA på femtitallet. Han hadde fått tilsagn

om jobb på en radio- og TV-fabrikk, og meningen var at familien skulle komme etter. Men så ble han syk og måtte vende tilbake etter et halvt år.

En av de eldste delegatene på årets representantskapsmøte var Tom Boberg, født i 1949 og med et langt liv i lastebilbransjen. Boberg, som vokste opp i Asker, fortalte at han kjente både Sjur og broren hans godt, og var i barndommen hyppig gjest hjemme hos familien Landa på Bergsmarka gård.

Valfart til en grav

Yrkestrafikk dro på en liten rekognoseringstur til kirkegården tilhørende Asker kirke for å finne ut om gravsteinen til Peder O. Landa fortsatt fantes. Dette er en meget omfangsrik kirkegård med 9000 graver og urner. Ærverdig og fornem er den også, der den ligger på en høyde i nærheten av Skaugum. Her hviler både kronprinsesse Märtha og prinsesse Ragnhild. Og altså NRAFs første formann.

«Under konfirmasjonen sa han på spøk at «når jeg forlater denne verden, vil hele Norge flagge på full stang», han kunne fleipe litt. Jeg kom på uttalelsen da vi var på vei med båren hans – det var på 17. mai»



NRAFs første formann, Peder O. Landa, fotografert på sin 50-årsdag 11. juni 1964. Året etter døde han og ble begravet på kirkegården ved Asker kirke. (Foto fra familien Landa)

Med litt hjelp fra administrasjonen på stedet, var graven lett å finne. Dermed var det en smal sak for YTFs nåværende ledere, forbundsleder Jim Klungnes og nestleder Trude Sande å besøke gravplassen til forbundets første leder, attpåtil på selve 70-årsdagen for forbundets stiftelse.

Bakover og forover

Jim Klungnes har ved flere anledninger påpekt hvordan pila i logoen til YTF peker både forover og bakover. Bakover finnes historien, som ikke må glemmes, men der det er nødvendig å lære av både feil og suksesser. Samtidig peker pila framover, som en påminnelse om å være forberedt på framtida.

Mens Landas gravstein peker bakover, peker representantskapsmøtets diskusjoner og vedtak framover. Slik ble jubileumsdagen i Asker overmåte symboltung.



YTFs nåværende forbundsleder og nestleder, Jim Klungnes og Trude Sande, besøkte graven til NRAFs første formann Peder O. Landa på forbundets 70-årsdag 12. mars 2025.

GRØNN VAR MIN BARNDOMS DAL

I 1997 FEIRET SOGNDAL ÅPNINGEN AV SIN NYE RUTEBILSTASJON I SENTRUM.

I 2025 HAUSSER MAN OPP PLANENE FOR Å AVVIKLE DEN SAMME, SAMTIDIG SOM
KOMMUNEN HAR ET GRØNT MÅL OM NULL UTSLIPP. KAN DETTE HENGE PÅ GREIP?

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: ANNE ULVEN/ "BUSSEN"

I forrige utgave av Yrkestrafikk skrev vi om skysstasjonen i Sogndal. Skysstasjonen ble i sin tid feiret som en stor offentlig begivenhet, mens planen er at selve bussdepotet nå skal tvinges 12 kilometer ut av sentrum og vil bli erstattet av privateid «byutvikling» bestående av leiligheter og kjøpesentre.

Åpningen av skysstasjonen i desember 1997 hadde et klart miljøperspektiv: Privatbilismen skulle begrenses, gangveier skulle på plass og sjåførene var særlig fornøyd med at de slapp reisingen mellom den gamle bussoppstillingsplassen og den nye skysstasjonen, der de fikk sine oppholds- og spiserom.

Områdeleder Per Steinar Sviggum ved Tide Buss Sogn har påpekt at den nye løsningen der selve bussparkeringen flyttes til Kaupanger, 12 kilometer unna, vil medføre en merkostnad på 10 millioner kroner i året sammenlik-

net med eksisterende lokalisering, i tillegg til at man da må etablere dobbel ladeinfrastruktur for påtenkte elbusser.

Grønn ferniss?

Sogndal kommune og Vestland fylkeskommune slår seg begge på brystet med at de satser på miljøet og er langt framme når det gjelder bærekraft. Samtidig har fylkesutvalget for samferdsel foreslått å spare mellom to og tre millioner kroner på å legge ned flybussrutene i Førde og Sogndal. Heldigvis slo lokalsamfunnet ring rundt flybusstilbudet.

At kollektivtrafikk er et viktig redskap for å få et grønt og bærekraftig samfunn, er bredt anerkjent. Bussjåfør, trafikkleider og YTF-medlem Gunnar Orrestad slo i et leserinnlegg i Sogn Avis rett før jul fast at en optimalisering av driften ved for eksempel sentral lokalisering av busstasjonen, hadde en langt større miljømessig effekt enn for eksempel å legge om fra fossilbusser til elbusser. Så hva er det politikerne ikke har forstått? Er det kanskje ganske andre drivere som bestemmer utviklingen, og der grønnfargen kun utgjør en tynn innpakning?

Prioriterer de velstående

Når den amerikanske økonomiprofessoren Richard D. Wolff skal konkretisere påstanden om at det amerikanske imperiet er i forfall, er faktisk det første eksempelet han kommer opp med nedleggningen av busstasjonene til de tidligere så berømte Greyhound-bussene. Greyhound er intercity-tilbudet som i sin tid hadde et tusentalls stasjoner rundt om på det amerikanske kontinentet. Nå stenger disse stasjonene i hopetall.

Ifølge Wolff kjøper rike spekulanter opp de ofte nedslitte stasjonene for i stedet bygge dyre leiligheter og bilbaserte kjøpesentre. Tidligere var samfunnet innstilt på å tjene vanlige folk, bemerket professoren. Slik er det ikke lenger. Nå innrettes tilbudene på de rike og kjøpesterke, mens den fattigere delen av befolkningen og alle som ikke har bil, blir henvist til veien for å vente på bussen.

Følg pengene!

Greyhound-selskapet ble forresten etablert av en ung svensk immigrant, Eric Wickman, i 1914. Nå, mer enn hundre år etter, eies selskapet av tyske Flix.

«Tidligere var samfunnet innstilt på å tjene vanlige folk, bemerket professoren. Slik er det ikke lenger. Nå innrettes tilbudene på de rike og kjøpesterke, mens den fattigere delen av befolkningen og alle som ikke har bil, blir henvist til veien for å vente på bussen.»



Begivenhet – den gang: Fylkesvaraordfører Sjur Hopperstad fikk æren av å klippe snora til den nye skysstasjonen i Sogndal i desember 1997. Han fikk hjelp til å holde snora av NRAFs avdelingsleder Kjell Fimreite til høyre og Rasmuss Felde fra utvalget for næring og samferdsel.

Flixbus kjenner vi jo fra Norge. I november 2023 meldte den amerikanske nyhetskanalen Axios at Greyhound-busstasjoner over hele landet stengte og ble flyttet utenfor sentrale forretningsdistrikter etter å ha blitt

kjøpt opp av et beryktet og ganske lugubert investeringsselskap.

Så langt USA. Nå kan sikkert ikke «billagstomti» i Sogndal sammenliknes med Greyhound-tilfellene i

USA, men visse paralleller finnes, trenden er ikke helt ulik. Det er for øvrig ikke bare i Sogndal at denne typen transaksjoner foregår i Norge. Så får man vurdere om utviklingen er særlig bærekraftig.

KARTLEGGER BUSSKABOTASJE

«DET ER VIKTIG Å HJELPE MYNDIGHETENE MED HÅNDHEVINGEN AV REGLENE FOR UTENLANDSK TURBUSSKABOTASJE», SIER YTF-TILLITSVALGT TURBILSJÅFØR STEINAR NIKOLAISEN OM EN NY FACEBOOKSIDE SOM KARTLEGGER SLIK KJØRING. «I TILLEGG ER DET VIKTIG Å SIKRE AT SJÅFØRENE FÅR ANSTENDIG BETALT», LEGGER HAN TIL.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Fra 1. januar 2024 ble det kun tillatt for utenlandske busselskap å utføre persontransport på norske veier i perioder på maksimalt 20 dager sammenhengende, og maksimalt 30 dager totalt per kalenderår. I løpet av 20-dagersperioden kan de utenlandske operatørene heretter kun ta fire nasjonale oppdrag, og må deretter være ute av Norge i minst ti dager før kabotasjekjøringen kan gjenopptas.

Regjeringen ønsket med reformen å sikre likere vilkår i turbussnæringen. Spørsmålet er om man klarer å håndheve reglene. Tidligere erfaringer har vært nedslående. Utenlandske selskap har pekt nese til norsk lov, i trygg forvissning om at bestillerne av turbiltjenestene ofte ga blaffen. Lovens krav om registrering av merverdiavgift har dessuten i liten grad blitt respektert, det samme gjelder krav om betaling

«Regjeringen ønsket med reformen å sikre likere vilkår i turbussnæringen. Spørsmålet er om man klarer å håndheve reglene. Tidligere erfaringer har vært nedslående. Utenlandske selskap har pekt nese til norsk lov, i trygg forvissning om at bestillerne av turbiltjenestene ofte ga blaffen.»

av bompenger og andre avgifter. Slike lovløse tilstander har truet selve eksistensen til norsk turbilnæring.

Fotografisk dokumentasjon

Facebook-gruppa med navnet «Kabotasjebusser» ble etablert i slutten av januar med den erklærte hensikt å fotografere utenlandske turbiler med bilnummer og angivelse av tid og sted. Noe som har grepet om seg. I midten av mars hadde gruppa vokst til nesten 300 medlemmer som har offentliggjort flere hundre fotografier, de fleste

fra Nord-Norge. Facebook-gruppa er ment som et hjelpemiddel til overvåking av hvordan kabotasjen praktiseres på norske veier og for å servere faktagrunnlag til kontrollmyndighetene.

Initiativtaker til gruppa var Henry Nyvoll, kjent i turbilmiljøet for drivkraften bak det nordnorske turbilselskapet Bussring, som i dag teller 40 busser og 100 ansatte. Bussring er et eksempel på en virksomhet som i dag er avhengig av en noenlunde rettfærdig konkurranse for å overleve.

Til høyre: Turbilsjåfør og YTF-tillitsvalgt Steinar Nikolaisen støtter dokumentasjonen på Facebook-gruppa, men understreker betydningen av at det også må sikres at de utenlandske sjåførene får skikkelig betalt.

Under: Yrkestrafikks beskjedne bidrag til kartleggingen: Ollex-buss fra Litauen utenfor Vigelandsparken i Oslo, fredag 7. mars.



Fører til resultater

Nyvoll har sendt dokumentasjon fra Facebook-gruppa videre til Statens Vegvesen, som svarte med å gjennomføre en kabotasjekontroll på Hungeren kontrollstasjon i Tromsdalen i begynnelsen av mars.

Vegvesenet meldte her at «Kontroll har vært utført med ekstra fokus på kabotasje persontransport. Det ble ikke funnet noen ulovlige kabotasjeturere denne gangen, men det ble avdekket manglende medbrakt løyve på en transportør, og manglende løyve for en annen. Ellers var det en del kontrollsedler for diverse manglende lys. Alle de kontrollerte hadde gode dekk og vinterutrustningen på plass.»

«Folkens, første resultat på at det vi holder på med faktisk hjelper. Vi må bare fortsette å stå på», oppsummerer Henry Nyvoll.

Samarbeid om kartlegging

Yrkestrafikkforbundet, Fellesforbundet og NHO Transport samarbeider om en app-løsning som verktøy for å kartlegge kabotasjevirkksomheten. Denne ventes lansert i nær framtid.

NHO Transport har slått fast at det var særlig tre selskaper fra to land som bedrev omfattende transportarbeid i Norge i 2024. Arbeidsgiverorganisasjonen oppfordret derfor på nyåret myndighetene til å kontakte operatørene Ollex, Vilneda og Alltours for å gjøre disse oppmerksomme på norske regler, krav til dokumentasjon og konsekvenser ved overtredelse.

Sjekk også minstelønn!

Turbilsjåfør og YTF-tillitsvalgt Steinar Nikolaisen støtter dokumentasjonen på Facebook-gruppa, men understreker betydningen av at det også må sikres at de utenlandske sjåførene

får skikkelig betalt. Han minner om allmenngjøringsforskriften, som ble innført for turbilsjåfører allerede i 2016, og som forplikter utenlandske operatører til å betale sjåførene tariffert minstelønn, men at tidligere kontroller utført av Arbeidstilsynet har vist at tre av fire sjåfører på utenlandske busser ikke ble betalt i henhold til norsk allmenngjort tariffavtale.

- Jeg oppfordrer til å styrke det tverretatlige samarbeidet ved for eksempel sjekke selskaper som omgår kabotasjebestemmelsene i tillegg for lønnsutbetalingene. Dersom enkelte bestemmelser først brytes, er det stor sjanse for at synderne også gir blaffen i andre regler, poengterer Nikolaisen.



Setra TopClass. Oppgraderer alle til første klasse.

Setra TopClass kombinerer luksus, effektivitet og maksimal sikkerhet – for sjåførere og passasjerer som krever det beste. Med Active Brake Assist 6, Active Drive Assist 2 og 360°-kamera får sjåføren optimal støtte. MirrorCam eliminerer blindsoner og forbedrer aerodynamikken, mens bussen automatisk senker seg ved høyere hastigheter for redusert luftmotstand og oppnå bedre drivstofføkonomi. Nye, kraftige LED-frontlykter gir økt sikt under alle forhold, og avanserte assistansesystemer bidrar til en mer avslappet og trygg kjøreopplevelse.

SETRA

The Sign of Excellence.

SYTTIÅRSFEIRING I ARBEIDSANTREKK

Tekst:
SVEIN ELLING **AUSTBØ**
Foto: **PRIVAT**

MANGEÅRIGE MEDLEMMER I AVDELING 1, HAUGESUND OG OMLAND, MARKERTE SYTTIÅRSDAGEN FOR STIFTINGA AV NRAF/YTF 12. MARS, MED FLYBOREN KONFEKT FRÅ ENGLAND OG EI DUGNADSØKT I SKJOLD.

Alle fire har lang tenestetid i Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD); Tide frå 2006. Til saman har desse pensjonerte sjåførane over 200 års medlemskap i forbundet. Etter at dei vart pensjonistar, er uniformseffektane blitt bytte ut med arbeidsantrekk, og i leigde verkstadlokale i Skjold, aust for Haugesund, restaurerer dei bussar av typen dei sjølve har kjørt i si tid. Per dato er to veteranbussar, begge Scania og tidlegare HSD-bussar, registrerte og i køyrbar stand etter omfattande dugnadsarbeid.



Frå venstre: Svein Bj. Skjold, Bjarne Vestre, Torkel Kirketeig og Jan Georg Tindeland.

NM I KJETTING

LANDETS MEST EKSOTISKE MESTERSKAP? HVEM LEGGER KJAPPEST KJETTING PÅ EN TREKKVOGN?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Stian Flesjø forsvarte fjorårets tittel og kan fortsatt smykke seg med å være Norges beste foran Kent André Flesjø og Tony Ganbo. Kyan Nathanel Roos vant lærlingklassen med Msgna Weldekian Gebresilassie hakk i hæl, mens Håkon Høen sikret seg bronseplassen.

YTFs turbilsjåfør og tillitsvalgt Steinar Nikolaisen var dommer i konkurransen og kunne fortelle at en egen klasse for buss er oppe til vurdering neste år.



Om å gjøre å legge på kjetting på kortest mulig tid. Legge på hjulet øverst på dekket og så kjøre bilen fram sånn at du kommer helt rundt. Raskeste tid var 50 sekunder!



Klar-ferdig-gå! Fredag 7. mars ble Kjetting-NM arrangert hos Bertel O. Steen logistikk på Skedsmokorset. Scania, Volvo og Mercedes stilte med hver sin trekkvogn.



Konkurransen er ment å bidra til rekrutteringen av yrkesskoleelever. Kokkelinja serverte burgere mens seks lærlinger deltok i finalen.



Kommentatoren som ikke lar seg målbinde, Jan Erik Larssen kjent fra Broom, livet på veien og Autofil, ledet evenementet og intervjuet finalistene.



Mesterskapet er et samarbeid mellom Sotin, NLF og Flom Kjetting. YTF var selvfølgelig til stede og kunne by på nystekte vafler.



Seks proffer og seks lærlinger deltok i finalen etter diverse kvalifiseringsøvelser rundt i landet. Tilskuerne kunne glede seg over tung rock som musikk til arbeidet.

LYSELYSERØD PÅ SNUTEN...

OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING ER REGNET FOR Å HA TRADISJONELT RØDE LEDERE SOM GJERNE TAR KAMPEN FOR FOLKA PÅ GRUNNPLANET. MON DET. I VIRKELIGHETENS VERDEN KAN DET VIRKE VIKTIGERE Å HOLDE SEG INNE MED BEDRIFTSLEDELSEN ENN MED DE ANSATTE?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

En noe pussig arbeidsrettssak foregikk i Oslo i slutten av februar. Sakens fysiske realitet er i svært korte trekk: Helgedagsbetjeningen i Sporveien har hatt rett på en betalt tillitsvalgttjeneste hver lørdag og søndag siden 1987. I august 2024 valgte flertallet innen helgedagsbetjeningen å forlate Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) og organisere seg i YTF. To dager etter overgangen kansellerte Sporveien ordningen. YTF gikk derfor rettens vei for å få tillitsvalgttjenestene på plass igjen. Her er bakgrunnen:

«Hemmelig millionavtale»

OSA ble etablert 1. oktober 1997

som en sammenslutning mellom Oslo Sporveiarbeideres forening og Oslo Sporveisbetjenings forening, og videreførte disse foreningenes medlemskap i Norsk Kommuneforbund, siden Fagforbundet.

Året etter ble advokat Bjørn Stordrange utnevnt til styreleder i AS Oslo Sporveier, og inngikk i den forbindelse en avtale med byråden og partifellen i Høyre, Kari Egeland Eliassen om at advokatselskapet hans kunne fakturere Sporveien for ulike tjenester. I praksis betød det at hvis for eksempel sporveisdirektør Trond Bjørgan ringte Stordrange for å få svar på et enkelt spørsmål, fikk han en faktura i gjengjeld, som Bjørgan på sin side godkjente. Overfor VG bekreftet Stordrange at firmaet hans hadde fakturert Sporveien for 1,9 millioner kroner over drøyt ett år.

Problemet var at sporveisstyret ikke ble informert om ordningen. Dermed ble det oppvask. Stordrange måtte gå av som styreleder, og ble i februar 2003 erstattet av Michael Tetzschner.

«Strakk seg lenger»

Så ville det ikke vært merkelig om noen hadde forlangt at Bjørgan, som åpenbart var «medskyldig» i praksisen, også burde tatt sin hatt og gått. Men OSA, som rimelig nok hadde reagert voldsomt på den «hemmelige millionavtalen», valgte i stedet å holde sin hånd over Bjørgan. Slik havnet sporveisdirektøren i dyp takknemlighetsgjeld til fagforeningen.

OSA benyttet anledningen til å flytte fram posisjonene sine i bedriften. I OSAs egen historiebok «Kollektivkameratene» blir tidligere foreningsleder Stein Gulbrandsen spurt om det i



Oppmerksom tilskuerbenk i Arbeidsretten. Fra venstre leder for YTFs avdeling 72 Sporveien Lars Peder Fotland, Therese Esbjørnsen og Maja Andersen fra avdeling 172 Helgedagsbetjeningens Forening og YTF-juristene Nora Arnkværn og Siri Dannevig.

lange perioder har vært fagforeningsledelsen i OSA, snarere enn direktørsjiktet i konsernet som har vært den ledende kraften i Sporveien? Han svarte ikke direkte benektende: «Ja, altså, klart vi har vært viktige bidragsytere til utviklingen som har vært.» Gulbrandsen beskrev Bjørgan som «mer lyttende og strakk seg lenger for enighet. Mer villig til enighet og løsninger.»

Hellesjøs alliansepartner

Da åremålet til Bjørgan gikk ut, ble i 2009 Cato Hellesjø ansatt som konsernsjef, med en lett kamuflert ordre om å gjenopprette Sporveiens fordums storhet etter at det borgerlige bystyret hadde forsøkt å kappe opp bedriften i ulike datterselskaper med kun et ørlite holdingselskap med det svært usexy navnet «Kollektivtransportproduksjon» på toppen.

Hellesjø startet selvfølgelig uten forgjengerens noe klamme forpliktelser overfor det framskutte OSA, men den strategisk erfarne bedriftslederen forsto raskt at den tette tilknytningen mellom bedrift og fagforening ville kunne fungere som et kraftfullt ledelsesverktøy.

I en OSA-podkast fra 2021 fortalte Hellesjø at «den første jeg traff som mente det samme som meg, nemlig en sterk sporvei, var OSA-leder Rune Aasen.» Aasen var å regne som en naturlig alliansepartner, mente Hellesjø, noe Aasen selv sa seg skjønt enig i: «Hadde vi ikke jobba sammen med styret og Hellesjø, ville vi vært som jernbanen nå» - altså oppsplittet.

Hellesjø hadde selv en diskret, men nær forbindelse til Arbeiderpartiet, og sammen med det selverklært «røde»

OSA, ble samarbeidet en kraftig faktor overfor det rødgrønne byrådet som fikk makta i Oslo i 2015 og deretter beholdt styringen i åtte år.

«Litt som Ryanair»

Men i motsetningen til forgjengeren, som altså i stor grad hadde latt seg dirigere av OSA, spilte Hellesjø på de sentrale tillitsvalgte som en fiolin: «Ja, vi har tynt de ansatte», skrot Hellesjø i et intervju med Dagens Næringsliv våren 2016. Sporveien hadde de siste fem årene effektivisert for 455 millioner kroner, ifølge artikkelen ved blant annet kutte pensjonsutgifter og få førerne til å jobbe mer skift.

«Ja, vi er litt som Ryanair», yppet Hellesjø seg til DN om selskapets forbedringsprogram. Foreningsleder Rune Aasen sa seg fullstendig enig med sjefen: «Det viktigste for oss har



«Men i motsetningen til forgjengeren, som altså i stor grad hadde latt seg dirigere av OSA, spilte Hellesjø på de sentrale tillitsvalgte som en fiolin: «Ja, vi har tynt de ansatte», skrøt Hellesjø i et intervju med Dagens Næringsliv våren 2016.»



vært at Sporveien skal bestå som en helhet – unngå oppsplitting.» Sammenlikningen med det erklært fagforeningsfiendtlige flyselskapet ble likevel for drøy. Etter at Yrkestrafikk først tok opp saken, ble også OSA tvunget til å reagere og Hellesjø måtte stå skolerett for bedriftsforsamlingen og formelt beklage uttalelsen.

Integrert i ledelsen?

«Kollektivkameratene» rapporterte om en god del uro i foreningen i tidsrommet 2018-2019: «En del av medlemmene framholder at ledelsen i OSA er blitt for opptatt av den overordnede styringen og politikken rundt Sporveien, og for lite opptatt av å få til bedre arbeidsforhold og arbeidsmiljø ute i trafikken og i den daglige driften.»

Men, for å kunne ivareta inntrykket av tøffe klassekjempere, samtidig som man i praksis unngikk konfrontasjoner med sporveisledelsen, rettet OSA-ledelsen i stedet skytset mot en (felles) ytre «fiende», Ruter, som etter deres syn skulle stå for alt som var vondt og vanskelig.

Denne linja var enkel å kommunisere. Likevel ble mange av medlemmene sittende med en litt ugrei følelse av at foreningen var blitt en mer eller mindre integrert del av sporveisledelsen. Foreningslederen måtte tåle økenavnet «Direktøren», og det var allment kjent at om du ville opp og fram i bedriften, hjalp det veldig godt å være medlem av OSA. Som bisitter fra de fagorganiserte under stillingsintervjuer, var for eksempel bare OSA-folk utvalgt, med begrunnelsen fra HR at «de har hatt kurs».

Rause for hvem?

Våren 2022 ble det foretatt en måling blant de ansatte på T-banen om mobbing og trakassering på arbeidsplassen, der nesten en fjerdedel av de 314 svarerne oppga at de hadde opplevd å bli mobbet en eller flere ganger. Interessant var at flere faktisk oppga tillitsvalgte som mobberne.

En av de ansatte svarte at han ikke ble sett, pratet med eller anerkjent fordi han hadde byttet forening. En annen slo fast følgende: «I Sporveien T-ba-

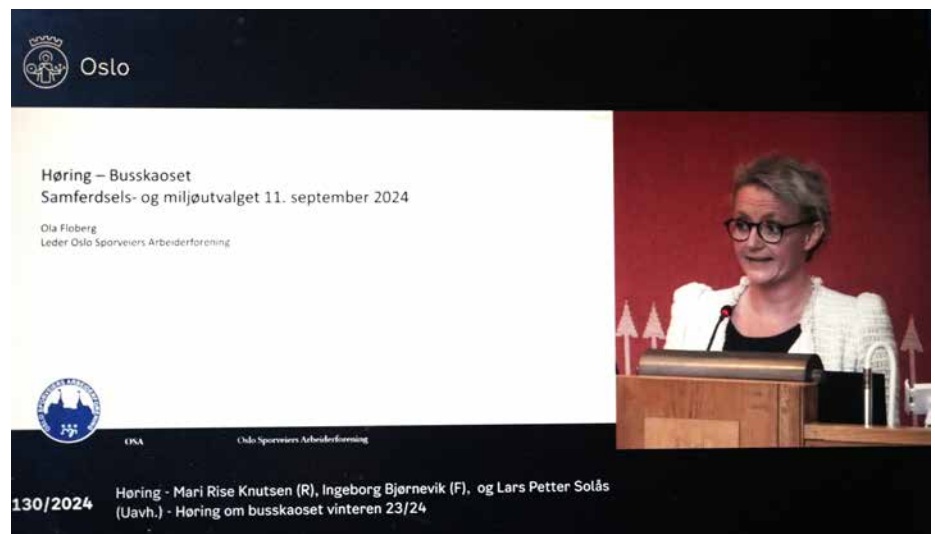
nen forfordes OSA på alle områder. Den gruppen som ikke har bidratt i effektiviseringsarbeidet er gruppen tillitsvalgte, som bare har vokst siden 2015.» Noe som bringer oss tilbake til den aktuelle arbeidsrettssaken. I retten slo advokaten til arbeidsgiverne fast at Sporveien var rause når det gjaldt tjenester for tillitsvalgte. Noe som åpenbart er korrekt, det gjelder bare ikke helgedagsreservene som er organisert i YTF.

Slik veves bakteppet. Spørsmål man blir sittende igjen med er hvorvidt det er sannsynlig at Sporveiens HR-avdeling kan trumfe gjennom slike krav uten at foreningsledelsen i det mektige OSA de facto «gla' og lett» har gitt sitt samtykke?

Artikkelforfatteren var ansatt i Sporveien som vognfører og siden bedriftsbladredaktør fra 1974 til 1998, og innleid som informasjonsdirektør og en del av konsernledelsen i hele 2002. Tittelen på artikkelen er hentet fra Alf Prøysens barnesang «Helene Harefrøken».

«I retten slo advokaten til arbeidsgiverne fast at Sporveien var rause når det gjaldt tjenester for tillitsvalgte. Noe som åpenbart er korrekt, det gjelder bare ikke helgedagsreservene som er organisert i YTF.»

Freudiansk dataglipp? For dem som fulgte høringen i Oslo Rådhus om buskskaoset forrige vinter på internett, var skjermen delt i to der innlederen ble filmet på ene halvdel mens de skriftlige punktene ble lagt ut på den andre. På denne skjermdumpen finner vi sporveisdirektør Birte Sjule til høyre, koblet sammen med OSA-leder Ola Flobergs innlegg til venstre. Tydeligvis ikke så lett å se forskjell?



YTF VANT I ARBEIDSRETTE!

Arbeidsretten besluttet at en av Yrkestrafikkforbundets tillitsvalgte blant helgedagsbetjeningen skal ha permisjon med lønn hver lørdag og søndag!

Dommen, som ble avsagt 27. mars, går kort oppsummert ut på følgende:

LO har hatt permisjon hver lørdag og søndag siden 1987. Sporveien kan ikke fjerne dette, selv om gruppa har meldt seg inn i YTF.

Flertallet i retten hadde forståelse for at det kan ansees som urimelig at tillitsvalgte for helgedagsbetjeningen

skal ha en særskilt rett til tid for tillitsvalgsarbeid som ikke ellers følger av Hovedavtalens avtaler. Men det er i tilfelle et spørsmål som partene må løse forhandlingsveien.

YTFs advokat Marius Træland førte saken for helgedagsbetjeningen.

PÅSEPLIKT

PÅSEPLIKTEN ER ET VIKTIG VERKTØY FOR Å SIKRE RETTFERDIGE ARBEIDSVILKÅR FOR ALLE I TRANSPORTBRANSJEN. SOM TILLITSVALGT OG SJÅFØR HAR DU EN VIKTIG ROLLE I Å PASSE PÅ AT REGLENE FØLGES – IKKE BARE FOR DIN EGEN SKYLD, MEN FOR HELE BRANSJEN.

Fra 1. juni 2025 har varebilsjåfører rett på allmenngjort minstelønn. Det betyr at bedrifter som kjøper tjenester fra varebilsjåfører plikter å betale varebilsjåførene minstesatsen i tariffavtalen.

Like viktig er at bedriftene også får en påseplikt. Påseplikt betyr at arbeidsgiveren din må passe på at alle som jobber for dem – også underleverandører – får minstesatsen i tariffavtalen. Dette gjelder spesielt hvis bedriften bruker varebilsjåfører fra andre firmaer til å ta unna oppdrag.

Hva er påseplikt?

Hvis bedriften leier inn et annet selskap til å gjøre en jobb, er det ikke nok å stole på at underleverandøren følger reglene. Arbeidsgiveren din er faktisk forpliktet til å sjekke at sjåførene får lønn og arbeidsvilkår i tråd med tariffavtalen.

Hvorfor er påseplikten viktig for lastebilsjåfører?

I transportbransjen har det blitt vanlig å bruke varebilsjåfører som underleverandører, særlig for bud- og varetransport. Problemet er at mange varebilsjåfører har jobbet uforsvarlig lange arbeidsdager til uverdige lav lønn.

Når underleverandører får drive på denne måten, blir det urettferdig kon-

kurransse. Bedrifter som betaler sjåførene sine dårligere, kan presse prisene ned – og på sikt kan dette også føre til dårligere vilkår for lastebilsjåfører.

Påseplikten skal hindre at dette skjer. Og her kan de tillitsvalgte spille en viktig rolle.

Hva betyr påseplikten for arbeidsgiveren din?

Arbeidsgiveren din er pålagt å:

- Sikre at underleverandører følger reglene om lønn og arbeidsvilkår
- Dokumentere at de har gjort nødvendige kontroller
- Rette opp dersom de oppdager brudd på reglene.

Eksempel:

Hvis en underleverandør bruker varebilsjåfører som får 150 kroner i timen, må arbeidsgiveren din gripe inn. De må kreve at underleverandøren betaler riktig lønn – hvis ikke kan arbeidsgiveren bli holdt ansvarlig.

Hva skjer hvis reglene brytes?

Hvis arbeidsgiveren din ikke følger påseplikten, kan det få konsekvenser:

- Arbeidsgiveren kan få bøter fra Arbeidstilsynet.
- De kan bli pålagt å etterbetale

lønn og kompensasjon.

- Ved grove brudd kan arbeidsgiveren miste kontrakter eller få arbeidsforbud.

I tillegg kan brudd på påseplikten skade ryktet til bedriften.

Hvorfor bør du bry deg?

Hvis sjåfører hos underleverandører får dårligere lønn og dårligere arbeidsvilkår enn deg, vil det på sikt svekke dine egne rettigheter.

Hvis varebilsjåførene blir underbetalt og arbeidsgiveren din tjener på dette, kan det føre til at lønnsnivået presses ned – også for faste lastebilsjåfører.

Påseplikten er derfor viktig – ikke bare for varebilsjåførene, men også for deg og dine kollegaer.

Oppsummering – hva du bør gjøre

- Spør arbeidsgiver om hvordan de følger opp påseplikten.
- Krev dokumentasjon på at varebilsjåfører får riktig lønn.
- Meld fra hvis du ser brudd på reglene.
- Støtt varebilsjåførene i å kreve bedre vilkår.

«Hvis bedriften leier inn et annet selskap til å gjøre en jobb, er det ikke nok å stole på at underleverandøren følger reglene. Arbeidsgiveren din er faktisk forpliktet til å sjekke at sjåførene får lønn og arbeidsvilkår i tråd med tariffavtalen.»

HVA KAN DU GJØRE?

DU SOM SJÅFØR OG SÆRLIG DU SOM TILLITSVALGT, HAR EN VIKTIG ROLLE I Å FØLGE MED PÅ AT PÅSEPLIKTEN FAKTISK BLIR FULGT.

1. Spør arbeidsgiveren om hvordan de følger opp påseplikten

Ikke vær redd for å stille spørsmål. Hvis bedriften bruker varebilsjåfører fra en underleverandør, bør du spørre:

- Hvordan kontrollerer dere at de får riktig lønn?
- Har dere dokumentasjon på dette?
- Har dere tatt opp eventuelle brudd med underleverandøren?

2. Be om innsyn i lønn og arbeidsvilkår

Som tillitsvalgt har du rett til å be om innsyn i lønns- og arbeidsvilkår hos underleverandører.

3. Følg opp brudd på reglene

Hvis du oppdager at varebilsjåfører får betaling under minstesatsen, må du ta det opp med arbeidsgiveren din. Påseplikten betyr at de har en plikt til å rette opp i dette.

4. Vær en støttespiller for varebilsjåførene

Varebilsjåførene er ofte i en sårbar situasjon fordi de jobber som selvstendig næringsdrivende eller gjennom små firmaer. Du kan bidra til at de får bedre arbeidsvilkår. Husk at også varebilsjåfører kan være medlemmer av Yrkestrafikkforbundet. Verv en varebilsjåfør i dag!

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat
(i permisjon)



MARIUS TRÆLAND

Avdelingsleder,
forhandlingsjef
og advokat



JEANNETTE KVAMME

Advokat
(i permisjon)



NORA ARNKVÆRN

Advokat-
fullmektig



SIRI DANNEVIG

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf

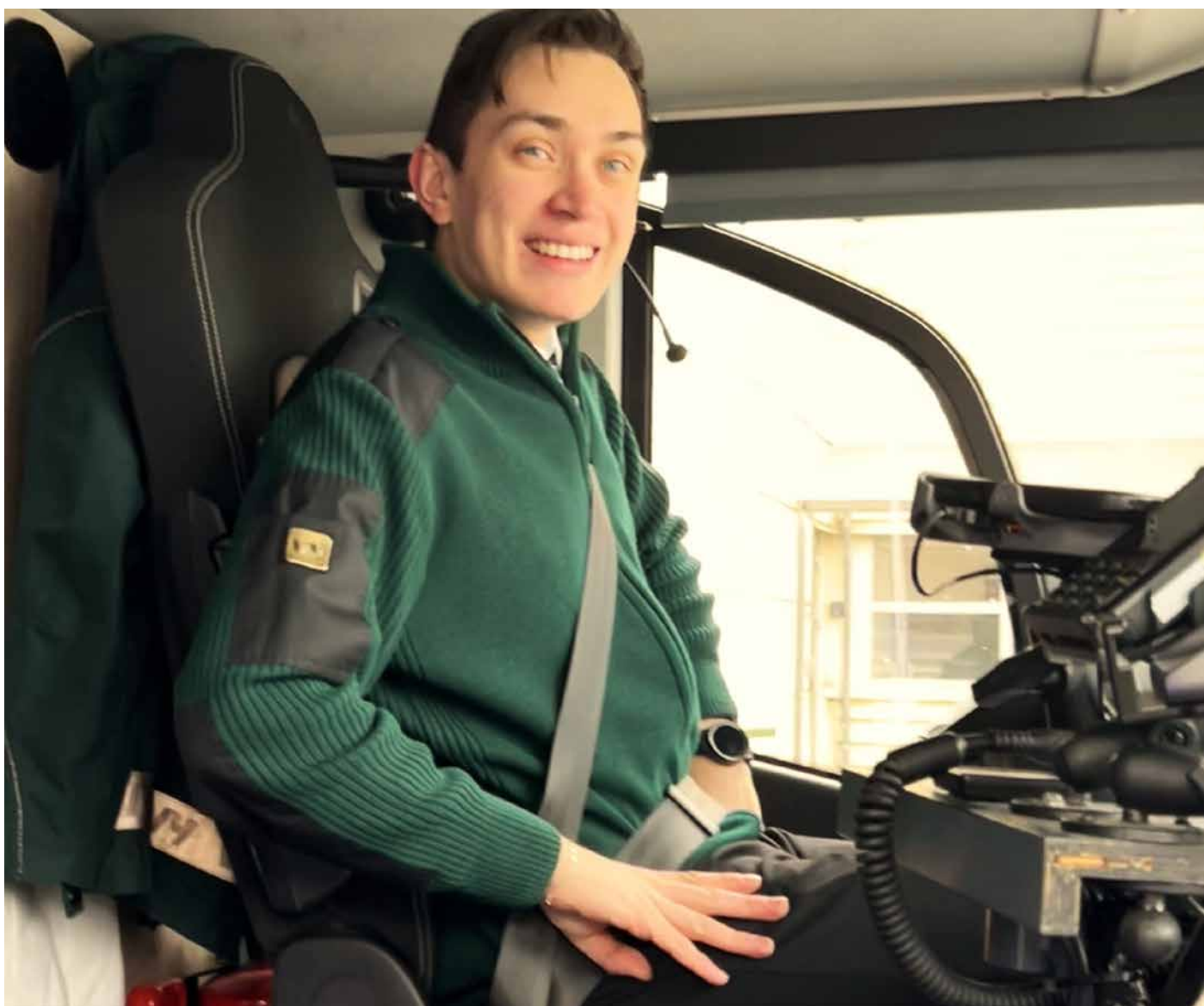


instagram/ytf

VISSTE KVA HAN VILLE BLI!

YRKESVALET TIL KRISTIAN REKKEDAL (24) VAR TIDLEG HEILT SOLEKLART FOR HAN, BUSSJÅFØR!

«Den viktigaste ferdigheita er at du må like å køyre,
og vere stolt av den jobben du gjer kvar einaste dag»



Kristian Rekkedal (24) er ein dedikert bussjåfør og YTF-medlem med godt humør og stor yrkesstoltheit. Han har køyrt ekspressruta Ålesund- Bergen i eit år, og er førebudd til fingerspissane.

Tekst og foto:
BEATE MORK

Kristian er ein slik bussjåfør med godt humør! Og ein som har lidenskap og stjerner i augne for yrket sitt! I ei næring der snittalderen er over femti år, er han ein av få på sin alder. Og den desidert yngste bussjåføren i Vy Buss AS, avdeling Volda. Nestemann i aldersrekka har bikka førti!

- Yngst og heilt klart den flottaste av oss, skryt Stig Vinjevoll, kollega, lærlinginstruktør og fagleg ansvarleg for sjåfør opplæringa i Vy. Han kan ikkje få fullrost nok den unge sjåføren, som han meiner har ei nokså unik stoltheit og interesse for yrket sitt. Både som tidlegare dedikert lærling i Vy, og siste åra med fagbrev som yrkessjåfør på buss. Eit lærefag få unge i dag vel å satse på.

- Dessverre! meiner Stig. Han har sine teoriar om kvifor, og er på nasjonalt plan i YTF med på å sette fokus på, og prøve å påverke rekruttering av unge inn i yrket.

- Eit svært viktig og prioritert satsingsområde for oss i YTF, fortel han.

Sikkerheit i fokus

Vy Express- ruta mellom Ålesund og Bergen, har siste året vore Kristian si hovudrute. I tillegg køyrer han ruter til og frå Ålesund, og lokalt i Ørsta og Volda.

- Å vere sjåfør på dobbeldekkar er veldig kjekt. Ekspressturane mellom Ålesund og Bergen er både spennande og lærerike. Ingen dag er like. Det trivast eg med, fortel Kristian. Vêrmelding og trafikkforhold langs ruta er sjekka ut.

- Det går oftast mot plussgrader ved Sognefjorden, rapporterer Kristian.

Setekartet på Vy-appen er òg kontrollert, og forventa passasjertal klart.

- I tillegg kjem det på lokalreisande undervegs. Dei skal også takast godt vare på, forklarar han. Kristian kan ruta på rams, med stoppestadar og tidtabell. I Førde ventar ein halvtime kviletid, med beinstrekk, mat og drikk for både sjåfør og reisande.

- Turen går som oftast temmeleg «på skinner», og det er stort sett rimeleg greitt å halde tida. Einaste hinderet er når det er stengt i Fløyfjellstunnelen like før Bergen sentrum. Då kan det fort bli litt stress, forklarar han.

Eg spør Kristian om han er ein slik sjåfør, som pratar mykje, fortel og er god på å informere i mikrofonen.

- Eg har ingenting i mot å snakke i den, men prøver å halde meg til å gi den informasjonen vi skal, og annonsering av viktige knutepunkt og stopp langs ruta. Fyrste «praten», der eg oppmodar om beltebruk, tek eg like før Rotsethorntunnelen. Då høyrer eg det klikkar i setebelta etterpå. Det er bra. Sikkerheit er viktig! Er det behov og ønske om det, tek eg sjølsagt også informasjonen på engelsk. Spesielt i turistsesongane.

Vegen til fagbrev

Kristian sin veg til Yrkessjåfør yrket var tre år skulegang, deretter to år læretid i Vy.

- Eg gjekk fyrst Vg1 Service og samferdsel. Deretter Vg2 Transport og Logistikk og Vg3 Yrkessjåfør. No er starten på vegen mot fagbrev å ta Vg1 TIF (Teknologi- og industrifag).

- Yrkessjåfør yrket passar deg som likar å yte service og prate med folk. Det er



Stig Vinjevoll (56) er faglært bussjåfør, leiar av YTFs avdeling 42 Søre Sunnmøre samt lærlinginstruktør og fagleg ansvarleg for sjåfør opplæringa i Vy.

òg viktig å ikkje la seg stresse av forseinkingar, for det skjer! Og så må ein kunne takle ulike situasjonar som kan oppstå, og handtere det på ein trafikk-sikker måte. Den viktigaste ferdigheita er at du må like å køyre, og vere stolt av den jobben du gjer kvar einaste dag, meiner Kristian.

Enorm mangel på sjåførar

- Fakta er at vi i Noreg vil trenge om lag 1200 yrkessjåførar per år framover, for å dekke framtida sitt behov, forklarar Stig Vinjevoll.

- For auka rekruttering meiner vi i YTF at dei yrkesfaglege vidaregåande skulane bør ta ansvar, framsnakke og synleggjere bussjåfør yrket. Statusen til yrket må opp! Det er ikkje til å sjå vekk i frå, at ein stor del av elevane på Vg2 Transport og logistikk ynskjer seg ei framtid som langtransportsjåfør på gods, framfor buss. Transportbedrifter må òg ta ansvar, by på seg sjølve og tilby læreplassar. Av 216 medlemsbedrifter i næringa sine opplæringskontor, er det berre 56 som har lærlingar. Utdanningsløpet til gods- og bussjåfør avdekkjer også store skilnadar, som på mange måtar diskriminerer utdannelsesløpet som bussjåfør, utdjuvar Vinjevoll engasjert.

PORTRETT

Forbundsleder Jim Klungnes kårer Lene Thon til Årets Tillitsvalgte på selveste 70-årsdagen til YTF. Gjensidiges representant Monika Rabinin hadde gleden av å overrekke den tradisjonsrike, overdimensjonerte sjekken.



«PÅLITELIG, OMSORGSFULL OG GRUNDIG»

«Også på selve 70-årsdagen da!» Bussfører og tillitsvalgt Lene Thon fra Bergen ble kåret til Årets Tillitsvalgt på forbundets fødselsdag 12. mars. 43-åringen er en av de første kvinnene som har fått utmerkelsen og høstet stor og fortjent applaus.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Pappa er bussjåfør, for tiden kjørende pensjonist hos Tide Horisont. Så jeg har nok yrket i blodet, forklarer Lene Thon.

Vi har skrevet om dette fenomenet før, at mange kvinnelige yrkessjåfører, det være seg i buss eller lastebil, faktisk har gått i fars fotspor. Noen har vært med pappa i førerhuset fra de var små, der yrkesvalget har vært fastlagt allerede fra småskolen. Mens for andre har ikke karrierevalget vært like åpenbart, livet har bare ledet dem bak rattet på mer tilfeldig vis. Lene Thon tilhører den siste typen.

Fleksibilitet nødvendig

- Jeg vokste opp på Sotra, og etter at jeg var ferdig på videregående, fikk jeg arbeid i en matvarebutikk. Der jobbet jeg i flere år, til jeg ble gift og fikk to barn. Datteren min ble født i 2003 og sønnen i 2006. Min daværende mann arbeidet skift innen offshore i Nordsjøen, så mens han var på arbeid var

jeg alene om foreldreansvaret. Derfor trengte jeg en mer fleksibel jobb.

Her var det at fars yrke ble et alternativ, som en dyd av nødvendighet.

- Så da yngstemann bare var en måned gammel, søkte jeg og ble ansatt som bussjåfør i Tide. Tide dekket opplæringen til førerkort klasse D, bare jeg bandt meg til å jobbe for dem i tre år.

Behovet for en fleksibel arbeidsplass ble ikke mindre da Lene ble skilt, og som alenemor til to barn skulle få tilværelsen til å gå opp.

- Heldigvis hadde jeg en selvstendig datter som var til enorm hjelp, hun hentet blant annet lillebror i barnehagen. Selv kjørte jeg på timebasis, men til sammen ble det så godt som en full stilling. Fast turnus fikk jeg først i 2012, forklarer Lene.

Det skrekkelige året

Det var mye som skulle klaffe for den unge bussjåføren: Jobb, skolebarn, fotballtrening og en enebolig som skulle røktes. Alt måtte hun tenke på.

- Jeg var nok ikke særlig hyggelig på

den tiden. Var kjeftete og tok alt som kritikk. Stengte andre ute. Ikke rart at jeg var alene, slår hun selvkritisk fast.

2016 ble for Lene, med et uttrykk fra den britiske dronningen, et «annus horribilis».

- På sommeren dro vi på familieferie til Danmark, og samme dag som vi ankom ble jeg innlagt med blindtarmbetennelse og måtte opereres, ganske kritisk, og tilbrakte hele ferieuken på sykehuset. Ikke nok med det. Hjemme tok det fyr i en panne med olje på kjøkkenet, som ble totalskadet. Heldigvis bodde min mor i nærheten, vi bodde der noen uker mens huset ble sanert og ryddet.

Men som det heter: Alle vonde ting er tre, og den fjerde følger gjerne med.

- Vi hadde planlagt en ny ferie, men så brakk datteren min ankelen og måtte opereres. Omsider fikk vi til slutt dratt på en etterlengtet sydenferie. Men der ble begge barna syke og tilbragte hele uken i sengen. Så vi bestemte oss egentlig den gang at ferie skal vi slutte med ...





Man kan bukke under av mindre. Men i begrunnelsen for Lene Thon som årets tillitsvalgt, ble det understreket at «hun har utvist en helt egen evne til å snu noe negativt til noe veldig positivt». Dermed følgende sluttpoeng til lidelseshistorien:

- Her fortjener forresten Gjensidige skryt. De kom raskt på banen da jeg fikk bruk for både hus- og innboforsikring. Sannelig fikk jeg ikke brukt barneforsikringen også.

Tankekjøret forsvant

Et ordtak slår jo fast at det som ikke dreper deg, gjør deg sterkere. I Lenes tilfelle hjalp det også svært godt at hun i voksenalder fikk stilt en viktig diagnose.

- Ja, jeg ble diagnostisert med ADHD. Hodet var hyperaktivt, med tankekjør tjuetime timer i døgnet, en svært stressende tilstand som tappet meg for energi. Jeg følte at jeg alltid hang etter med alt jeg skulle gjøre, og ble dessuten en overdreven hønemor overfor barna.

ADHD regnes visstnok mer som en tilstand enn en sykdom. Uansett ble medisiner til uvurderlig hjelp for henne til å finne roen i tilværelsen.

- Nå har jeg fått overskudd til å gjøre ting jeg ikke hadde energi til tidligere, som å strikke eller gå tur på fjellet. Tidligere hatet jeg å gå tur, jeg hadde ikke energi og det føltes bare stressende. Men nå er jeg nærmest blitt et nytt menneske! Nå elsker jeg de tingene som jeg aldri i min villeste fantasi kunne klart tidligere.

Lokal strid

- Jeg fikk oppleve yrket noen år før anbudsregimet startet hos oss på Straume i 2012 med Nettbuss som anbudsvin-

ner. I 2014 tok jeg to tillitsvalgtskurs i Haugesund. Der ble vennskap bygget. Slik startet historien min som tillitsvalgt.

Etter å ha vunnet anbudet «rutepakke Vest» i 2019, overtok Tide på nytt som operatør. Mange av sjåførene gledet seg over å «komme hjem» igjen, men operatørskiftet utløste også en alvorlig intern lokal strid innen YTF. Konsekvensen ble at alle de tillitsvalgte i Rutepakke Vest - inkludert Lene - valgte å trekke seg. Sytten medlemmer meldte seg dessuten ut av forbundet, som satt nokså ribbet tilbake.

Vekket engasjementet

Men styret i den mektige avdeling 2, med sine 1800 medlemmer og 40 dedikerte tillitsvalgte, er kjent for å være gode talenspeidere når det gjelder å snuse opp brukbare emner, og fant ut at Lene var en kandidat de kunne satse videre på.

- Uten lenger å ha noen verv, fikk jeg tid å tenke meg om. Da nestelederen i avdelingen, Kjell Nesheim, tok kontakt, klarte han å vekke engasjementet. Jeg har alltid brent for å arbeide med skiftplaner og turnus, som jo på mange måter er det aller viktigste for en bussjåfør. En bussjåfør er også et menneske med familie, som spiser middag og har et liv. Med små justeringer kan man hjelpe til med at dette oppfylles. Det er denne tanken som i engasjerer meg i bunnen, forklarer hun.

- Veldig rolig begynte jeg å delta i turnusgruppen lokalt. Samtidig kvernet tankene rundt: «hva har man å vinne på å sitte på sidelinjen? Vi oppnår ingenting på den måten.» Jeg nevnte tankene for det gamle styret som hadde trukket seg flere måneder tidligere, men oppnådde ikke særlig forståelse, for å si det sånn.

Viktig innlegg

- I gamle dager og før anbud kom, kunne de tillitsvalgte slå hånden i bordet og stå på sitt til Dovre falt for å oppnå det de ville. Slik er ikke jeg sammensatt. Jeg liker heller en god samtale og finne fram til en felles enighet eller uenighet. Og siden jeg allerede hadde vært plasstillitsvalgt og ofte vikariert i møter for avdelings-tillitsvalgt, hadde jeg oppnådd god dialog med lokal ledelse, forteller hun.

- Okey, så engasjerte jeg meg igjen og skrev et innlegg til medlemmene på Facebook-siden vår. Skrev rett fra hjertet og åpnet meg fullt og helt. Og de som var igjen bakket meg 100 prosent. Dermed ble jeg konstituert avdelingstillitsvalgt, og etterpå har jeg bare blitt gjenvalgt. Jeg er så stolt av den gode sammensatte gjengen jeg har rundt meg

Og nettopp i dette utførte hun bragden som var hovedbegrunnelsen til at hun ble kåret til Årets Tillitsvalgt: I løpet av et år klarte hun å få tilbake nesten alle medlemmene som hadde meldt seg ut, og har fått avdelingen til å vokse og blomstre med mer enn hundre medlemmer og fire tillitsvalgte.

Best i bakgrunnen

Lene har stilt opp for arbeidskamerater som har mistet førerkortet og deltatt i vanskelige møter med sjefen. Hun har også heiet folk fram til å ta fagbrev, og tok sitt eget i 2023. Likevel påstår hun at hun ikke liker oppmerksomhet.

- Nei, jeg er ikke særlig glad i å stikke meg fram, tvert imot, men liker å hjelpe andre så jeg engasjerer meg mye. Er nysgjerrig og har lyst til å være med hele tiden og lære nye ting gjennom praksis.

Nå er Lene Thon godt forankret i selve

«Tidligere hatet jeg å gå tur, jeg hadde ikke energi og det føltes bare stressende. Men nå er jeg nærmest blitt et nytt menneske! Nå elsker jeg de tingene som jeg aldri i min vildeste fantasi kunne klart tidligere.»

ledelsen i avdeling 2, som styremedlem for Tide Buss rutepakke Vest. Kanskje kan man si at en ring er sluttet, i og med at avdelingsleder Trude Sande hadde Lenes far som instruktør da hun begynte å kjøre buss. Vi oppfordret Trude til å beskrive Lene med tre ord, og hun svarte straks: «pålitelig, omsorgsfull og grundig».

- Styret i avdeling 2 slår ring rundt og løfter deg, kvitterte Lene.

Systemer og folk

Hun er forresten også blitt medlemsansvarlig i avdelingsstyret, som i praksis betyr at hun holder oversikt over blant annet inn- og utmeldinger.

- Jeg liker systemer og lister, det roer meg ned. Jeg er ikke særlig flink, men det er en god øvelse, sier hun beskjedent.

Også er hun med i «grillkomiteen». Sammen med evigunge Asbjørn Hærø arrangerer hun turneer med YTF-grillings rundt på de ulike stasjonene.

- Jeg er blitt glad i å treffe folk, sier hun med ettertrykk. Og folk virker å være glad i å treffe Lene.

I begrunnelsen for Årets Tillitsvalgt het det: «Hun har skapt samhold og styrke blant medlemmene. Hun har vært en pådriver for positiv forandring og har vist hva YTF kan få til når noen reiser seg og tar ansvar. Hun er et forbilde for hva det vil si å være tillitsvalgt. Tusen takk for innsatsen, Lene!»



Som en viktig del av Vestlands-benken under årets representantskap.



Sammen med evigunge Asbjørn Hærø i «grillkomiteen» arrangerer hun YTF-grillings rundt på de ulike stasjonene. (Foto: Privat)



Mange vel kvalifiserte kandidater var foreslått som Årets Tillitsvalgte dette året. Utmerkelsen til Lene Thon henger derfor svært høyt. (Foto: Privat)



«Tilbringer mye tid i naturen og skifter gjerne klær etter en tidligvakt og går til fjells. Det er noe som hjelper meg å holde meg oppe. Det å kjenne at kroppen mestrer og kan, til tross for en veldig stressende hverdag, det gir mersmak.» (Foto: Privat)



Mor og barn har opplevd litt av hvert sammen i livets skole. (Foto: Privat)

YRKESTRAFIKK- FORBUNDET 70 ÅR 1955 – 2025

Ei lønn til å kunna leva av,
har alltid vore eit hovudkrav
for Norsk Rutebilarbeiderforbund,
som sjåførar etablerte i Haugesund.
Men namnet på foreininga dei stifta,
vart etter nokre tiår skifta.
For målet er å organisera sjåførar
busselskap og hos godstransportørar.
Og nemninga Yrkestrafikkforbundet
fortel kven som kan vera kunde.
Eit kort og flyktig tilbakeblikk
retta mot forbundets historikk,

viser at Landsorganisasjonens profil,
tok for lite omsyn til rutebil.
Bussjåførar kjende seg tilsidesette,
og konkluderte med at det einaste rette,
var å satsa på vedvarande liv
for eit nytt og uavhengig alternativ.
Organisasjonen som vart etablert,
har sidan nitten femtifem eksistert,
og utvikla seg til eit element
som er blitt velrenommert og kjent.
Det er ope for dei som er sjåførar av yrke.
Over tretten tusen medlemmer er forbundets
styrke.

Svein Elling Austbo

Fra «De Svandalske samlinger» i Haugesund. Foto: Arne Danielsen



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 BOVIM 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-SAASTAD
Rådgiver
rameen@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Avdelingsleder, forhandlingsjef 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
Kommunikasjonsjef
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
Kommunikasjonsrådgiver
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



ET HESTEHODE FORAN

AT YTF GJENNOMFØRTE SITT REPRESENTANTSKAPSMØTE AKKURAT 12. OG 13. MARS I ÅR, VAR IKKE TILFELDIG. DA VAR DET NEMLIG NØYAKTIG SYTTI ÅR SIDEN TRETTISEKS MODIGE, DEDIKERTE OG FREMSYNT MENN MØTTES PÅ UNGDOMSHERBERGET I HAUGESUND OG STIFTET FORBUNDET VÅRT. BURS DAGEN MÅTTE MARKERES BEHØRIG.

Det må være lov å slå fast at historien til Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAAF), senere omdøpt til Yrkestrafikkforbundet (YTF), har vært en suksess. Forbundet har vokst fra 36 til over 13 500 medlemmer.

Motstand ga framgang

Det er lærerikt å lese historien for å prøve å forstå hva vi har gjort for å lykkes så godt. Stikkord er retningsvalg, ulike saker, streiker, ytre omstendigheter og personer.

70 år er en lang periode og fremgangen har gått i bølger. Enkelte perioder har vært tråere og andre bedre. Men hele tiden har utviklingen gått i riktig retning. Jeg vil plukke frem tre perioder som har vært særlig gode:

Slutten av 1950-tallet ble en god vekstperiode med mye oppmerksomhet rundt det nye bussforbundet, noe LO bidro til ved å motarbeide NRAAF. Motstanden gjorde at det nye forbundet bare ble mer kjent blant bussjåførene, noe som igjen bidro til flere medlemmer.

Nittitallets omveltning

Nittiårene rommet også en god periode, kanskje en av de beste. Særlig var medlemsveksten formidabel. Forbundet åpnet for nye yrkesgrupper, og tiden som rent bussforbund var over.

En annen årsak til medlemsveksten var trusselen og etter hvert innføringen av tilbud i rutebussbransjen. Denne utviklingen førte til store endringer både for forbundet og bussektoren.

EØS-avtalen og en tettere integrering mot Europa har dessuten påvirket rammebetingelsene for hele transportsek-

toren, og utviklingen har etterpå bare skutt ytterligere fart.

Utover på nittitallet ble det i praksis umulig å endre organisasjonen vår i takt med forandringene hos arbeidsgiverne. Vi måtte derfor finne en stabil struktur som tjente medlemmene, de tillitsvalgte og forbundet. Med geografiske bedriftsuavhengige foreninger, kan medlemmene være med i samme avdeling fra vugge til grav. YTF blir det faste holdepunktet i arbeidslivet deres.

Siste og beste

De to siste landsmøteperiodene - ni år - har vært den lengste og beste sammenhengende perioden i historien vår. Dette til tross for at det har vært nok av utfordringer, særlig globalt. Vi har vært gjennom en pandemi, det er krig og dyrtid og stor usikkerhet. Likevel har alle piler pekt oppover for YTF. Vi har gjort det stabilt godt år etter år, uavhengig av ytre omstendigheter.

Fortsatt gjør vi det stadig bedre. Ikke bare vokser vi og blir stadig flere medlemmer, vi leverer også på økonomi og resultater for medlemmene. Vi er en organisasjon som har klart å bygge et sterkt samhold. En organisasjon som har mange medlemmer, god økonomi og sterkt samhold har alle forutsetninger for å få til gode resultater også i framtida.

Mange viktige seiere er oppnådd i løpet av årene. Jeg vil særlig framheve allmenngjøring av gods-, turbuss- og varebilssektoren og Bussbransjeavtalen (BBA). BBA samlet alle bussjåførene på en tariffavtale og vi fikk også inn en forbedret pensjonsordning som en tariffestet rett. Å samle alle bussjåførene på en tariffavtale gir oss større makt enn

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



vi hadde tidligere, da bussjåførene var spredd på flere ulike tariffavtaler.

Takk for innsatsen!

Nå må målet være å fortsette suksessen de neste 70 årene. Det er ingen grunn til at det ikke skal være mulig. Resultatene kommer likevel ikke av seg selv, men krever innsats og samarbeid. Vi må ta vare på identiteten og verdiene våre. Vi må kjenne historien, gjenta det som har vært suksessfullt og lære av feilene vi har gjort. Da kommer dette til å gå bra!

Jobben dere gjør, og valgene dere tar hver dag er helt avgjørende for den suksessen vi har oppnådd. Summen av alt det vi gjør sammen gir totalresultatet. Dugnadsånden og tilhørigheten er den viktigste grunnen til at vi har lyktes så godt og kommet dit vi er i dag. Tusen, tusen takk til dere alle, om du er medlem eller tillitsvalgt! Håper dere blir med og støtter oss videre og bidrar til å gjøre oss enda sterkere og viktigere!

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

ERFARING!

Hvor mye gir du meg for erfaring, herr Kwartbas?

Jeg har en vare du ikke får kjøpt på Rema 1000 og Kiwi. Det er heller aldri tilbud på den varen. Den er ikke til salgs. Du må skaffe den på den harde måten. Den setter seg fast i ryggmargen. Den plasserer seg i underbevisstheten og dirigerer deg gjennom dagens arbeid.

Hvor mye gir du meg for erfaringen, herr Kwartbas?

Erfaringen sitter på skuldra og dirigerer meg når jeg kjører jekketralle over dørstokken på lageret. Pallen har veltet og det skal ikke skje igjen. Erfaringen sitter i fingra når du navigerer mellom sperre, boggiløft og automatkjetting. Det sitter i fingertuppe- ne og jeg skal ikke gli bakover igjen.

Hvor mye gir du meg for erfaringen, herr Kwartbas?

Erfaringen sitter i den høyre øyekroken, for å passe på overhenget bak på bussen. Det har gått et hjørne eller to og erfaringen vokter meg. Overhenget lengter etter en sjåfør med erfaring. En sjåfør som kjenner hekken sin.

Hvor mye gir du meg for erfaringen, herr Kwartbas?

Erfaringen overgår en bachelor og en mastergrad. Du kan ikke lese deg til erfaring. Du kan ikke regne med å overleve en forlis på sjøen med brevkurs i svømming. Uten erfaring, herr Kwartbas, må vi gjøre alle feilene på nytt.

Jeg kan selge deg erfaringen min, herr Kwartbas. Jeg skal sette den inn i banken din og høyne erfari- ngs-kapitalen i bedriften. Du vet det kanskje ikke, men du må ikke gjøre alle feilene selv. Det er billigere å lære av andres feil.

Så Kwartbasen lurer på hvordan det skal foregå.

Jeg skal ta med meg minstemann i bedriften. Jeg skal lære han hvordan han plasserer akslingen

«Erfaring er den viktigste kapitalen i bedriften din, herr Kwartbas.

Du lurer på hva jeg skal ha for å dele mange års erfaring.

Bedriften din vil gå så det suser og vi kan dele overskuddet.»

på jekketralle over dørstokken. Jeg skal lære han hvordan han tar innersvingen på Olga fra Toten når hun kommer inn på bussen med kålhodene sine. Minstemann skal bli den flinkeste til å tippe på svake fyllinger, og jeg skal lære han hvordan det føles å nesten bikke.

Minstemann skal bli den første i din bedrift som får overført erfaring fra veteraner. Han skal lære triksene med å rette ut vridde kjettinger og kjenne lukta av hålike. Han skal få historiene så livaktige at de fester seg som egenprodusert vare.

Erfaring er den viktigste kapitalen i bedriften din, herr Kwartbas.

Du lurer på hva jeg skal ha for å dele mange års erfaring.

Bedriften din vil gå så det suser og vi kan dele overskuddet.

Gladiola