

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

03/2025



YTF 1955-2025

S 32


YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

ARNE DANIELSEN

Redaktør
arne@ytf.no



ETTER NÆRMERE NI ÅR SOM REDAKTØR I YRKESTRAFIKK, ER TIDEN KOMMET TIL Å SI TAKK FOR MEG. DENNE UTGAVEN BLIR DEN ALLER SISTE I MIN REGI. JEG ER NEMLIG LIKE GAMMEL SOM FORBUNDET, OG ETTER MER ENN FEMTI ÅR I ARBEIDSLIVET LOKKER TILVÆRELSEN SOM PENSJONIST.

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.

«Etter min mening kommer arbeidsfolk for sjeldent til orde i dagens samfunn. Dessverre virker det også som utviklingen går i feil retning, noe som er en trussel mot demokratiet og mot at de riktige oppgavene i samfunnet blir prioritert og løst.»

TAKK FOR MEG

Nitten år gammel startet jeg som trikkekonduktør i Oslo Sporveier. Etter hvert ble jeg vognfører, og i løpet av tretten år «på vogna» ble jeg også valgt til en rekke faglige tillitsverv: studietillitsvalgt, klubbformann, verneombud og datatillitsvalgt, for å nevne noen. En av oppgavene var å redigere fagforeningsbladet «Bane-Buss-Trikk». Som dere forstår, slutter jeg nå der jeg begynte.

Femti portretter

I nærmere førti år har jeg siden arbeidet profesjonelt med tidsskrifter, som journalist og redaktør for ulike blader og magasiner. En rød tråd har vært å profilere arbeidsfolk, kjendisjournalistikk har det vært lite av. Jeg har skrevet om bussjåfører, jernbanearbeidere, elektrikere og rørleggere, de flotte folka, som holder hjula i gang og som jeg trives best blant.

I Yrkestrafikk har en av mine triveligste og mest meningsfulle oppgaver vært portrettintervjuene, til sammen har det blitt rundt femti. Utvalget har vært bredt, kvinner og menn, i ulike aldre, med røtter i flere verdensdeler og med ulik partibok, favorittfotballklubb eller seksuell legning. Felles for alle er imidlertid at de har gjort en innsats for fellesskapet og Yrkestrafikkforbundet.

Folkets røst

Etter min mening kommer arbeidsfolk for sjeldent til orde i dagens samfunn. Dessverre virker det også som utvik-

lingen går i feil retning, noe som er en trussel mot demokratiet og mot at de riktige oppgavene i samfunnet blir prioritert og løst. For meg har det derfor vært et privilegium å høre historiene til de portretterte og formidle disse.

Min siste planlagte oppgave i forbundet blir ikke som redaktør, men som jubileumsbokforfatter under landsmøtet i Molde i september. Boka kan dere lese mer om på side 32-33. Min etterfølger som redaktør heter Øyvind Henriksen, og han presenteres på side 16. Ta vel imot ham!

For meg gjenstår bare å takke ydmykt alle som på en eller annen måte har bidratt til bladet Yrkestrafikk, pluss alle jeg har møtt eller ikke har møtt som legger skulderen til for at Yrkestrafikkforbundet er så fantastisk! Tusen takk for samvær og fellesskap.

Arne

HISTORISK FORSIDEBILDE

Forsidebildet, som er tatt i Hauge-sund i 2019, viser Norsk Rutebilarbeiderforbunds aller første registrerte medlem, #1 Paul Peder Alne, som hedres av forbundsleder Jim Klungnes og daværende leder for avd. 1, Karsten A. Larsen.



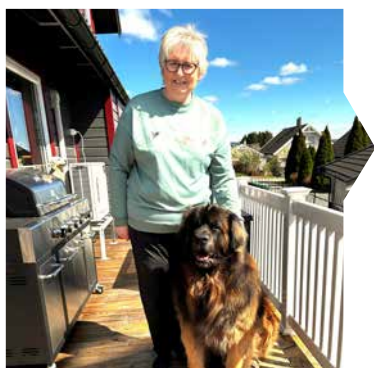
facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Kjempenes krav	4
Tusen knuste bussjåfører	6
Inn for landing	8
Anstendig resultat uten konflikt	10
En vise om kinabussene	12
Vaktskifte i Yrkestrafikk	16
Solid jubileum i Brønnøysund	17
Underskjønn rundtur	18
Kveld-, natt- og helgearbeid	24
YSK-kurs med nyttig oppfriskning	26
Kontinuerlig kompis	29
Et hestehode foran	32

Forsidefoto: YTF avd. 1 Haugesund

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.



KJEMPENES KRAV

NÅR VEITRANSPORTORGANISASJONEN IRU OG DEN EUROPEISKE TRANSPORTARBEIDERFØDERASJONEN ETF GÅR SAMMEN OM EN OPPFORDRING, GJØR EU BEST I Å LYTTE. MEN DET ER VERDT Å TENKE PÅ AT UTEN MILLIONER FAGORGANISERTE SOM STO SAMMEN, VILLE IKKE LASTEBILSJÅFØRENE STEMME HATT SÆRLIG SJANSE TIL Å BLI HØRT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Den Europeiske Unionen (EU) er ikke akkurat noen småpik med sine 27 land og 450 millioner innbyggere. Norge er som kjent ikke formelt medlem, men må likevel lyste ordre fra EU gjennom EØS-avtalen.

Nye kommisærer

EU-kommisjonen velges hvert femte år etter valget i EU-parlamentet, og består av en kommisær fra hvert medlemsland. Høsten 2024 kom nye kommisærer på plass, riktignok fortsatt ledet av president Ursula von der Leyen, men med en rekke nye navn i rekkene. Blant disse er visepresident for sosiale rettigheter, Roxana Minzatu fra Romania og kommisær for bærekraftig transport og turisme, Apostolos Tzitzikostas fra Hellas.

Nå i mai fikk de to nye en oppfordring fra IRU og ETF i fellesskap om å gjøre reglene som gjelder utsending av sjåfø-

rer til andre land enklere. Minzatu og Tzitzikostas blir gjort oppmerksomme på at forgjengerne hadde gitt sin fulle støtte til en slik prosess.

Solide avsendere

Avsenderne av oppfordringen er ingen ubetydelige aktører, og utgjør EUs arbeidsmarkedsparter i den sosiale dialogkomiteen for veitransport. IRU er verdens veitransportorganisasjon som representerer mer enn 3,5 millioner buss-, turbil-, taxi- og lastebilselskaper i mer enn 100 land.

Mens Den Europeiske Transportarbeiderføderasjonen (ETF) representerer mer enn fem millioner transportarbeidere i mer enn 200 forbund i 38 europeiske land. ETF er igjen medlem i ITF som rommer 16,5 millioner transportarbeidere fra 150 land rundt i verden. YTF er medlem i ETF og ITF.

Krav om betaling

Yrkestrafikk har ved flere anledninger skrevet om EUs mobilitetspakke, som ble vedtatt i 2020 og på mange måter var en seier for fagbevegelsen i form av bedre arbeidsvilkår for sjåførene

og mer rettferdige konkurransevilkår, men som siden har vært under angrep fra ulike krefter innad i EU.

Mobilitetspakka slår blant annet fast at utsendte sjåfører minst skal motta minimumsgodtgjørelsen til vertslandet der de er utstasjonert. I Norge er tariffbestemmelsene allmenngjort, men YTFs grenseundersøkelser på Svinesund har dokumentert at mange av de utenlandske godssjåførene ikke er klar over eller får betalt det de har krav på.

Mobilitetspakkas forpliktelser

Men EUs medlemsstater er faktisk juridisk forpliktet til å vedta gjennomføringsregler og tydeliggjøre minimumsgodtgjørelsen de foreskriver for veitransport.

Hva IRU og ETF nå setter søkelys på, er at det er altfor tungvint og vanskelig, selv for eksperter, å finne riktig informasjon for å forstå og følge ulike nasjonale bestemmelser. For små transportselskaper med fem til ti lastebiler, som utgjør det meste av bransjen, er oppgaven nærmest umulig, slås det fast. I mange land er også de nasjonale

«Kravet som både arbeidsgivere og fagbevegelse nå står sammen om, går rett og slett ut på at det utarbeides enkle, standardiserte EU-skjemaer for nasjonale utstasjoneringsteder og EUs godtgjørelseskalkulator.»



YTFs grenseundersøkelser på Svinesund har gitt unik dokumentasjon for nødvendigheten av å allmenngjøre tariffavtalene.



Mange utenlandske sjåfører er fortsatt underbetalte, noe som fører til sosial dumping og urettferdig konkurranse.

reglene fortsatt uklare eller fraværende, noe som kan føre til feilutbetalinger til sjåførene og som kontrollmyndighetene kan slå ned på.

Enklere rutiner

Kravet som både arbeidsgivere og fagbevegelse nå står sammen om, går rett og slett ut på at det utarbeides

enkle, standardiserte EU-skjemaer for nasjonale utstasjoneringsteder og EUs godtgjørelseskalkulator. Reglene som er fastsatt av hver medlemsstat bør være lett lesbare i en mal og oppdateres umiddelbart etter hver nasjonal endring.

Vi kan ikke forstå annet enn at EU må ta hensyn til denne sterke samlede oppfordringen fra partene i det europeiske arbeidslivet. Moralen er imidlertid nødvendigheten av sterke organisasjoner. Disse må bygges fra bunnen av. Fortsatt er bare om lag 15 prosent av norske lastebilsjåfører organisert. Trenger vi å si noe mer?

TUSEN KNUSTE BUSSJÅFØRER

EN STUDIE FRA TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT (TØI) INDIKERER AT NESTEN TUSEN BUSSJÅFØRER I EUROPA HAR BLITT DREPT ELLER HARDT SKADET I FRONTKOLLISJONER DE SISTE TI ÅRENE. STUDIEN ER ET VIKTIG INNSPILL I ARBEIDET FOR Å BEDRE KOLLISJONSSIKKERHETEN INTERNASJONALT.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

CARE er en EU-basert database som registrerer ulykker på vei i 32 europeiske land. I tiårsperioden 2013 til 2022 inneholder databasen informasjon om 216 drepte og 1243 alvorlig skadde bussjåfører. I tillegg ble mange tusen passasjerer og andre trafikanter kvestet i bussulykker.

Basert på seks land der treffpunktene for kollisjonene er oppgitt, viser det seg at to tredjedeler av de drepte eller alvorlig skadde bussjåførerne var i busser med frontkollisjon. TØI har beregnet at dette indikerer at 963 bussjåfører i Europa har blitt drept eller kvestet i frontkollisjoner de siste ti årene.

Kunne vært unngått

TØI slår fast at alvorlighetsgraden i disse ulykkene kunne vært redusert med bedre kollisjonsbeskyttelse. Bussjåfører er mer utsatt enn andre sjåfører ved frontkollisjoner, noe som skyldes manglende deformasjonssoner i fronten, manglende EU-standarder og lav førerposisjon i mange busser.

Dette bekreftes av en undersøkelse blant YTFs medlemmer som ble gjennomført i september i fjor, der slår 61,8 prosent av bussjåførerne fast at det ikke er tilstrekkelige sikkerhetstiltak mot kollisjon.

Rapporten til TØI, som forelå i februar, er tydelig på at det såkalte R29-kravet til kollisjonsbeskyttelse, som regjeringen har innført, er langt fra tilstrekkelig. Estimer viser at kraften i tre nylige kollisjoner med busser i lav hastighet i Norge, var ti ganger høyere enn toleransenivået som kreves av R29. TØI går derfor inn for en ny modell for kollisjonsbeskyttelse.

Avviser nyttebetraktning

En økonomisk betraktningssmåte viser at kostnadene ved en ny modell for kollisjonsbeskyttelse er høyere enn den forventede økonomiske «nyten», en betraktningssmåte som selvfølgelig er svært kynisk, men som likevel fremmes som et argument for andre typer prioriteringer.

TØI avviser denne måten å tenke på, og holder i stedet fram et Nullvisjons/ Safe System- perspektiv og selvfølgelig

et arbeidsmiljøperspektiv, som begge konkluderer med det selvsagte kravet at bussjåfører skal ha samme beskyttelse som bil- og lastebilsjåfører ved kollisjoner.

Hva skjer videre?

Den europeiske transportarbeiderføderasjonen ETF har satt ned en arbeidsgruppe for å jobbe med manglende kollisjonssikkerhet i busser. Her sitter representanter fra de største fagforeningene i Europa, inkludert YTF og Fellesforbundet.

I begynnelsen av mai var det møte i gruppa UN-ECE WP29 GRSP. Både YTF og Fellesforbundet kom i forkant med innspill til Samferdselsdepartementet. Svenskene støttet her den norske posisjonen, men mottakelsen ellers var visstnok relativt lunken.

15. og 16. mai ble en konferanse arrangert av Nordisk Transportarbeiderføderasjon (NTF) i Oslo, med kollisjonssikkerhet som hovedtema. I september blir kollisjonssikkerhet også et tema på et seksjonsmøte i ETF.

Enda et nytt framstøt vil også finne

«TØI foreslår fem endringer i busskonstruksjonen for å øke kollisjonsbeskyttelsen for bussjåfører.»

sted på bussmessa «Busworld» i Brussel i oktober, slik som hele den norske bussbransjen sto sammen om på den tilsvarende messa for to år siden.

TØI-rapporten finnes her:

https://www.toi.no/getfile.php/1379139-1740730987/Publicasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2025/2082-2025/2082-2025_Sammendrag.pdf



Kun noen visne blomster i veikanten på buebroa over Glomma i Fredrikstad minnet om dødsulykken der bussjåfør Øyvind Sannes Norheim omkom i romjula 2022. I den motgående bussen ble bussføreren fastklemt på førerplass og alvorlig skadet.

FORSLAG TIL SIKRERE BUSSE:

TØI foreslår fem endringer i busskonstruksjonen for å øke kollisjonsbeskyttelsen for bussjåfører, noe de referer til som IDIADA-modellen. IDIADA er et selskap som utvikler digitale verktøy.

Forbedring av kollisjonskompatibilitet. Konkrete løsninger for å lage busskonstruksjoner som ikke bare beskytter passasjerene, men også

minsker risikoen for andre trafikanter.

Førerens posisjon. Heve førerposisjonen noe, samtidig som ergonomiske hensyn ivaretas.

Forsterkninger i konstruksjonen. Etablere en «halvbursstruktur» som beskytter den nedre delen og samtidig gir bedre tilkobling til taket.

Forsterkning av nedre front og gulv. Forsterkning i grill- og gulvområdet kan redusere risikoen for at fronten blir en farlig «lanse» ved kollisjoner.

Forsterkning av taket. Styrking av takforbindelsene med de første buene i frontruta og de andre sikkerhetsbuene bak føreren.

INN FOR LANDING

DE TO FØRSTE ÅRENE TIL YTFS NYE STORAVDELING FOR BUSSFØRERNE I OSLO HAR IKKE BARE VÆRT EN DANS PÅ ROSER. LIKEVEL, ETTER EN GOD DEL TURBULENS, VIRKER AVDELINGEN NÅ Å GÅ INN FOR LANDING. DETTE BLE BEKREFTET PÅ ET GODT BESØKT EKSTRAORDINÆRT ÅRSMØTE 30. APRIL.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Bakgrunnen for det ekstraordinære årsmøtet var at det ordinære årsmøtet 27. januar utartet til en fire timer verbal maratonbatalje der beskyldninger og anklager fløy gjennom lufta. Foreningens nestleder rettet der et mistillitsforslag mot den sittende lederen, og mange medlemmer opplevde møtet som kaotisk og frustrerende. For å rense lufta og gjenskape orden, ble et ekstraordinært årsmøte berammet siste dagen i april.

Kameratslige former

Storinnrykk av medlemmer var ventet, så avdelingen hadde derfor leiet det største lokalet i Oppsal samfunnshus for å få plass til alle de engasjerte.

Betydningen ble ytterligere understreket ved at både YTFS forbundsleder og nestleder gjestet møtet, sammen med flere sentrale tillitsvalgte gjennom mange år.

Møtelyden virket heldigvis å ha tatt til seg nødvendigheten av at debatten for og mot mistillitsforslaget måtte foregå i kameratslige og noenlunde kortfattede former. Etter en runde der alle kom til orde, ble en skriftlig avstemning avholdt, der mistillitsforslaget mot lederen ble avvist med 35 mot 23 stemmer. Deretter ble ordinært valg foretatt, og valgkomiteens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Geografisk modell

Avdeling 3 ble etablert 1. mai 2023 for alle bussjåfører som har sitt arbeid i hovedstaden, uavhengig av bedrift eller stasjoneringsssted. Etableringen av denne typen geografiske avdelinger har vært et vedtektsfestet mål for YTF i tjueto år. Poenget er at foreningene skal slippe å måtte omorganiseres for å tilpasse seg hvilke operatører som vinner og taper ulike anbudskonkurranser.

For å ivareta medlemmene best mulig er det viktig at de kan beholde avdelingen, tillitsvalgte, avdelingskasse, medlemsmøter og andre aktiviteter slik de er vant til. Så må man i tillegg spe på med klubber, konsernutvalg, samar-

beidsutvalg og plasstillitsvalgte, for å sikre den daglige nærkontakten med medlemmene og matche arbeidsgiverne i henhold til hovedavtalen. Krokksempelen på en slik organisering er YTFS avdeling 2 Vestland.

Forene kulturer

Den geografiske modellen er likevel langt fra ukontroversiell. Avdeling 3 er i utgangspunktet etablert som en fusjon av avdeling 38 Unibuss og avdeling 52 Jernkroken, avdelinger med til dels ulik kultur. Utfordringen, som gjennom det ekstraordinære årsmøtet virker å ha tatt et skritt i ønsket retning, handler nettopp om å forene disse kulturene.

Avdeling 38 er den historiske videreføringen av «Sporveisbussenes fagforening», dannet av et massivt utbrudd fra Kommuneforbundet/ Fagforbundet for 30 år siden. Mange medlemmer og sentrale tillitsvalgte har vært med fra starten og forvalter en stolt historisk tradisjon. Meritterte navn har vært Geir Anthonsen, Steinar Olsen, Leif Arne Myhre og Per Petterson – for ikke å snakke om Jim Klungnes.

«Etableringen av denne typen geografiske avdelinger har vært et vedtektsfestet mål for YTF i tjue år. Poenget er at foreningene skal slippe å måtte omorganiseres for å tilpasse seg hvilke operatører som vinner og taper ulike anbudskonkurranser.»

Avdeling 52 Jernkroken har på sin side skapt et sterkt fellesskap på en av Norges desidert største innvandrerearbeidsplasser med sjåfører fra innpå 80 ulike nasjonaliteter. Avdelingen ble i mange år ledet av den legendariske Rauf Hussain, som blant annet ble hedret på YTFs landsmøte i 2021 for å ha vervet hele 250 medlemmer til forbundet.

Nye koster

På begynnelsen av tjuetallet skjedde imidlertid et generasjonsskifte i begge foreningene. Rauf ga seg som avdelingsleder for avdeling 52 i 2021, mens Per Petterson pensjonerte seg som leder for avdeling 38 to år senere. Den forente avdeling 3 bygges altså med relativt nye sentrale tillitsvalgte. Dette er slett ikke nødvendigvis noe handicap, i og med at den nye foreningen slik kan legge fra seg historisk ballast og tenke nytt med forholdsvis blanke ark.

Avgjørende er likevel at de finner tonen seg imellom, med velvillig og fordomsfri støtte fra veteranene på begge hold. Noe det ekstraordinære årsmøte virker å legge grunnlaget for. Styret i avdeling 3 består nå av leder



Tidligere leder Rauf Hussain fra avdeling 52 Jernkroken og Leif Arne Myhre fra avdeling 38 Unibuss hadde inntatt plassene ved siden av hverandre på første rad under det ekstraordinære årsmøtet.

En skriftlig avstemning viste at et klart flertall av medlemmene på det ekstraordinære årsmøtet hadde tillit til avdelingslederen.

Eli Hetlevik, nestleder Bjørgulv Flatland, sekretær Alena Lukosikova og styremedlemmene Sobia Rafiq, Terje Hagen og Ole Christian Haadem. Lokale tillitsvalgte er Terje Hagen på Alnabru, Sobia Rafiq på Brubakk, Glenn Raymond Skavøy på Stubberud og Ole Christian Haadem på Nobina Mortensrud.



ANSTENDIG RESULTAT UTEN KONFLIKT

LØNNSOPPGJØRET I ÅR VAR ET MELLOMOPPGJØR, SOM HANDLER KUN OM LØNN.

OPPGJØRET ER OGSÅ SAMORDNET, DET VIL SI AT DET ER YS SOM HAR FORHANDLET, MED YTFS FORHANDLERE SOM EN DEL AV EN STØRRE DELEGASJON.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Forventet lønnsvekst

Forhandlingene er også basert på frontfagmodellen, der rammene settes av landets konkurranseutsatte industri. Utgangspunktet her var et krav om reallønnsvekst. Resultatet ble et tillegg på 4,4 prosent, og med en forventet prisstigning på 2,7 prosent, vil dette innebære et ekstra økonomisk løft.

Hvorvidt reallønna virkelig vil øke, er

imidlertid også avhengig av utviklingen i verdensøkonomien, der Norge er sårbar for konsekvenser av tollmurer, proteksjonistiske beskyttelsestiltak og mulig handelskrig. Men gitt hva vi vet i dag, må lønnsoppgjøret karakteriseres som godt. Her er de viktigste avtalene som er inngått for YTFs medlemmer, regnet bakfra i tid.

«Vekst i tøff tid»

YS Kommune og KS ble 28. mai enige i lønnsoppgjøret for kommunene. Ramma for oppgjøret er på linje med frontfaget. «Vi har fått gjennomslag for en god lønnsvekst i en tøff tid for

mange», uttalte Trond Ellefsen, som er forbundsleder i Delta og leder for YS Kommune. Dermed kom det siste store oppgjøret med betydning for YTF, i land uten streik.

«Løft for lavtlønte»

YS og Virke ble 23. april enige om et lønnsoppgjør som sikret både generelle tillegg og ga et ekstra løft for lavtlønte. «Vi er fornøyde med at vi har fått gjennomslag for kravet om reallønnsvekst», kommenterte forhandlingslederen til YS, Eirik Bornø. Av viktighet for YTFs medlemmer var blant annet Grossistoverenskomsten.

«Vi vet at mange medlemmer merker dyrtiden på kroppen. Derfor har det vært viktig for oss å sikre at våre grupper får et ekstra løft. Nå har vi fått gjennomslag for det»



Bildet er fra en jernbanestasjon i India knipset for halvannet år siden. «Overklasse» er et sjeldent brukt ord i dag, likevel vet vi jo at overklassen på ingen måte er borte. Så kan man velge hvordan man vil tolke bildet: Som en reminisens av forloren britisk kolonialisme, eller som et tegn på at overklassen bare sitter og venter på et nytt påskudd til å slå lønna ned.

Advokatfullmektig Nora Arnkværn forhandlet på vegne av YTF. «Oppgjøret treffer bredt og sikrer et lønnsløft for mange av våre medlemmer. Det er særlig viktig at vi har fått gjennomslag for lavtlønnstilegget – det betyr mest for de som har minst» presiserte Arnkværn, som poengterte viktigheten av lokale forhandlinger på arbeidsplassene.

«Mer enn minimum»

I tariffområdet til Spekter kom partene til enighet 9. april. For YTF omfattet dette oppgjøret blant annet de ansatte i Vy Buss. «Oppgjøret gir et klart løft som mange av våre medlemmer vil

merke på lønsslippen. Nå starter de lokale forhandlingene, og der forventer vi at arbeidsgiverne stiller opp med mer enn minimum», understreket YTFs forhandler, Kristine Martinsen. «Våre medlemmer har en kritisk samfunnsrolle. Det må gjenspeiles i lønna», sier Martinsen.

«Reell forbedring»

YS og NHO ble enige i årets mellomoppgjør allerede 31. mars. «Oppgjøret gir reell kjøpekraftforbedring for våre medlemmer, og vi er spesielt fornøyde med gjennomslag for lavtlønnstileggene», kommenterte YTFs forbundsleder

Jim Klungnes. «Vi vet at mange medlemmer merker dyrtiden på kroppen. Derfor har det vært viktig for oss å sikre at våre grupper får et ekstra løft. Nå har vi fått gjennomslag for det», uttalte Klungnes.

Rutebussjåførene har fått et tillegg på 9,50 kroner per time, mens de som kjører turbil og minibuss for 5 kroner pluss resultatet av lokale forhandlinger. Godssjåfører får 7 kroner mer i timen og speditører og grossistansatte får et generelt tillegg på 5 kroner. For begge disse gruppene vil det i tillegg bli gjennomført lokale forhandlinger.

EN VISE OM KINABUSSENE

«Norge var i første kvartal i år den tredje største importøren i verden av batterielektriske busser fra Kina.»



71 Yutong-busser står klar til innsats i Norheimsund i Hardanger.

FREMSKRITTPARTIET LANSERTE I MARS ET KRAV OM Å FORBY «ALLE KJØP AV BUSSE FRA LAND VI IKKE HAR SIKKERHETSPOLITISK SAMARBEID MED». TIL TROSS FOR DETTE STÅR NORGE FAKTISK FRAM SOM DET FREMSTE EKSPORTMARKEDET FOR KINESISKE ELBUSSE I EUROPA. MEN ER DETTE EGENTLIG NOE Å VÆRE REDD FOR?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

I Norheimsund står 71 nye kinesisk-produserte Yutong solobusser merket Skyss og Tide, ferdig utrustet til innsats fra sankthans i iverksettelsen av det nye anbudet i området Hardanger-Voss.

Norge var i første kvartal i år den tredje største importøren i verden av batterielektriske busser fra Kina. Tall fra det kinesiske bransjettestedet Chinabuses oppgir at Norge kjøpte inn hele 257 slike busser i årets tre første måneder, de fleste fra Yutong. Kun Nepal og Israel har et høyere antall. Norge er kinesernes største eksportmarked i Europa.

Ikke til å unngå

Forsøkene på å velge europeiskbygde busser og slik unngå kineserne har vist seg vanskelig i praksis. Et eksempel er bestillingene fra den nederlandske elbussprodusenten Ebusco, som i sin tid ble lansert nærmest som redningen for europeisk bussindustri. Nobina bestilte 76 busser fra Ebusco til Oslo med levering i 2023. Men bussene dukket aldri opp, og Nobina måtte derfor skrape sammen eldre busser fra ulikt hold for å dekke de aktuelle rutene. I november i fjor ble avtalen med Ebusco omsider annullert, og Nobina venter nå på et tilsvarende antall nye busser levert fra Yutong.

I Sverige gikk det enda verre for hollenderne, som lenge har balansert på konkursens rand. Der ble totalt 183 busser, som skulle vært levert til fire ulike operatører, avbestilt på grunn av Ebuscos leveranseproblemer. Bussene blir i stedet erstattet med busser fra Volvo, BYD og MAN. Verdt å merke seg er at om kundene mot formodning hadde fått de bestilte bussene fra Ebusco, ville de likevel ikke unngått kinesiske busser, da den «europeiske» produksjonen – i den grad den eksisterer – viser seg å foregå i Kina.

Politisk glattis

En sak Yrkestrafikk har skrevet om tidligere, er hva som skjedde da Unibuss ønsket å bestille 183 elbusser fra den kinesiske produsenten CRRC til sin anbudssoppgang i Oslo i april 2023. Etter sterke politiske advarsler fra Ruter, ombestemte Unibuss seg og hastebestilte i stedet bussene fra polsk-spanske Solaris.

En viktig forskjell var at mens de kinesiske bussene hadde to drivakslinger, hadde Solaris-bussene kun drift på akselen bak leddet, slik at bussene i praksis ble dyttet fram bakfra. Resultatet ble katastrofalt på den påfølgende vinterens ekstreme føre. At Oslo-trafikken nå må slite med disse busserne på glattisen i mange vintre framover som følge av en noe ullen politisk føring, preger i liten grad mediebildet.

Statlige retningslinjer

Ruter og Unibuss skylder i denne saken gjensidig på hverandre. Ruter står fast på at de bare ga et godt råd, en politisk advarsel, mens Unibuss så på henvendelsen som en føring. Siden har Ruter fortsatt å gi liknende politiske «varslinger», og viser her til Samferdselsdepartementets «Retningslinjer for virksomheter i Transportsektoren», som ble fastsatt i 2022. Her heter det at håndtering av økonomisk aktivitet med utenlandske aktører som kan utgjøre en «ikke ubetydelig risiko for at nasjonale sikkerhetsinteresser blir truet, eller dersom det vurderes å være tvil knyttet til dette», så skal dette varsles.

Ruter foretok slike varslinger i forbindelse med anskaffelser av busser til Follo og Oslo sør-øst. Pressekontakt Øystein Dahl Johansen i Ruter opplyser at denne typen sikkerhetsvurderinger behandles i ledergruppa og styret i forbindelse med anbudskontraktene. Fra Samferdselsdepartementet får Yrkestrafikk opplyst at varselet fra Ruter «er til behandling», der det har ligget i mange uker uten at departementet virker å ha hastverk.

Potensiell fjernsabotasje?

Men hva slags risiko snakker vi egentlig om? Dahl Johansen hos Ruter skriver i en epost til Yrkestrafikk at «En «ikke ubetydelig risiko» må anses å være et lavt nivå av risikovurdering.» Altså: «ikke ubetydelig», men samti-



«Om nødvendig kan alle internettfunksjoner rett og slett slås av ved å fjerne data-terminalene på bussene samt koble ut og fjerne SIM-kort, uten at dette påvirker kjøretøyets normale drift, forsikrer Yutong»



dig «lavt». Hva dette betyr i praksis er ikke lett å bli klok på, men et sentralt stikkord kan være «risikoland». PST og Etterretningstjenesten advarer om at Kina utgjør en tiltakende trussel mot norske sikkerhetsinteresser, begrunnet med et forverret forhold mellom Kina og Vesten.

I vinter oppsto en diskusjon i Norge rundt en påstand om at kinesiske elbusser kan fjernstyres eller rett og slett skrus av fra Kina. «Dette er kinesiskprodusert teknologi som i teorien kan brukes til overvåking, spionasje i Norge, men også potensielt skrus av eller fjernsaboteres fra Kina, hvis Norge gjør noe som bryter med kinesiske interesser», uttalte Kristoffer Robin Haug til NRK 12. mars. Haug er miljø- og samferdselspolitisk talsperson for Miljøpartiet De Grønne i Akershus fylkesting. Andre politikere fra ulike partier har sluttet seg til liknende bekymringer.

Kinesisk overvåking

Et faktum er at omtrent all moderne teknologi i dag kan kobles sammen og kommunisere på ett eller annet vis. Har du problemer med datamaskinen, kan du få service via internett, ved å gi reparatøren fjerntilgang til PCen. I bussbransjen utvikles stadig mer avanserte utgaver av «flåtestyring», som innebærer at en trafikkleder kontinuerlig får tilgang til data og kan overvåke og styre trafikken elektronisk fra en sentral. Pågående diskusjoner skjer ofte mellom operatører og fagforeninger om hvor grensene skal gå for slik overvåking.

Flåtestyring tilbys av alle bussleverandører. Så er kineserne sikkert de fremste i verden også når det gjelder elektronisk overvåking, noe de verken legger skjul på eller sjenerer seg for. Da Yrkestrafikk besøkte Kina og Yutong i fjor, besøkte vi blant annet et «Cloud Control Center», der kollektivtrafikkselskapet i millionbyen Zhengzhou stolt kunne vise fram komplett

kontroll over busser og infrastruktur, helt ned til den enkelte passasjer og bussjåfør. En liknende detaljrikdom vil vi nok kvie oss for i Norge, men Kina er et erklært overvåkingssamfunn.

Følger internasjonale krav

Dermed ikke sagt at en slik praksis gjelder for kinesiske busser som selges i Europa. Yutong opplyser at operatørene også her kan fjernstyre komfortfunksjoner som temperatur og belysning via deres flåtestyringssystem, men understreker samtidig at dette ikke kan påvirke styring, bremsing eller andre sikkerhetssystemer. Yutong forsikrer at de strengt følger alle lokale lover og bestemmelser som regulerer flåtestyring, datadiagnostisering av feil eller andre servicefunksjoner. Som dokumentasjon viser de til at Yutong er testet og sertifisert etter ISO/IEC 27001, regnet som verdens mest anerkjente standard for datasikkerhet.

I teorien kan selvfølgelig alle systemer hackes. Noen snakker om digitale



Over: Kineserne er sikkert de fremste i verden også når det gjelder elektronisk overvåking, noe de verken legger skjul på eller sjenerer seg for.

Til høyre over: Kollektivtraffikkselskapet i den kinesiske millionbyen Zhengzhou kunne stolt vise fram komplett kontroll over busser og infrastruktur, helt ned til den enkelte passasjer og bussjåfør.

Til høyre: Slik har «Cloud Control Center» kontroll på trafikken i Zhengzhou.



«bakdører» som kan gi uønsket adgang og som er teknisk ekstremt krevende å avsløre. Men: Om nødvendig kan alle internettfunksjoner rett og slett slås av ved å fjerne dataterminalene på bussene samt koble ut og fjerne SIM-kort, uten at dette påvirker kjøretøyet normale drift, forsikrer Yutong, som dessuten har utstyrt bussene med såkalte EMC-funksjoner for å motstå alle forstyrrelser fra eksterne elektromagnetiske kilder. Bussen kan altså gjøres «døv og blind» for ekstern påvirkning.

Politikk eller marked?

Så kan man også spørre seg hva slags motiv kineserne måtte ha for å sabotere norske busser? Hysjtjenestene peker på Kinas nære forhold til Russland og interesse for Arktis. Tidligere har anklager om slavearbeid og mishandling av uighurer blitt brukt som argumenter mot å kjøpe kinesiske busser. Dokumentasjonen her er langt fra overveldende, og det finnes motanklager om at Vesten benytter slike påstan-



Storbyer over hele verden benytter alle flåtestyring og andre datasystemer for å holde orden på trafikken. Her Jernbanetorget i Oslo sett fra Ruter. (Foto: Marina Heyerdahl)

der for å ramme Kina. Uansett er det snakk om storpolitiske overtoner.

En alternativ betraktning er at spørsmålet først og fremst handler om handelskrig, der vestlige bil- og bussprodusenter rett og slett kommer til kort mot kinesiske konkurrenter, både når

det gjelder pris og kvalitet. «Det europeiske markedet, eller andre markeder for den saks skyld, kan faktisk ikke levere busser», unnskyldte Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen seg overfor NRK i mars. Resultatet er flere og flere kinesiske busser på norske veier, uansett hva vi måtte like eller ikke.

VAKTSKIFTE I YRKESTRAFIKK

ETTER NI ÅR I REDAKTØRSTOLEN TAKKER ARNE DANIELSEN FOR SEG
OG OVERLATER ANSVARET TIL ØYVIND HENRIKSEN.

«For meg er det viktig å være tett på medlemmene – og det må synes i spaltene. Det har mine forgjengere også vært opptatt av, og det er viktig for meg å videreføre dette arbeidet.»

Øyvind Henriksen (45) er ansatt som ny redaktør for *Yrkestrafikk*. Han er utdannet journalist og har erfaring som både journalist og redaktør i flere aviser og magasiner.

– Jeg må innrømme at jeg frem til nå kun har kjent transportbransjen fra kundesiden, men jeg gleder meg veldig til å bli kjent med bransjen og de som har hendene på rattet. At yrkessjåfører har en viktig og krevende jobb er udis-
kutabelt, og jeg ser mange temaer jeg ønsker å gi oppmerksomhet til i *Yrkestrafikk*, sier Henriksen.

Den påtroppende redaktøren har tidligere jobbet i flere år for økonomi- og næringslivsnettstedet E24. Han har også vært redaktør for magasinet *Dine Penger*, og de siste årene har han ledet nisjemedier som dekker eiendoms- og finansbransjen.

– Etter studiene var det litt tilfeldig at jeg startet med økonomi- og næringslivsjournalistikk. Min første jobb var i et lokalt magasin i Bodø. Redaktøren ønsket at vi skulle følge det lokale næringslivet tettere, og jeg fikk utfordringen. Siden den gang har det blitt mye næringslivsjournalistikk, men jeg er i utgangspunktet en «allrounder», sier Henriksen.

– Har den nye redaktøren noen mål for Yrkestrafikk?

– For meg er det viktig å være tett på medlemmene – og det må synes i spaltene. Det har mine forgjengere også vært opptatt av, og det er viktig for meg å videreføre dette arbeidet. Jeg ønsker at *Yrkestrafikk* skal følge utfordringene yrkessjåfører over hele landet møter i hverdagen. Samtidig bør vi jevnlig utfordre ledelsen i bransjen på det YTFs medlemmer er opptatt av.

Den nye redaktøren tar over ansvaret for bladet nå i juni. Den første utgaven etter redaktørskiftet kommer ut i september.



Øyvind Henriksen blir Yrkestrafikks femte redaktør i løpet av sytti år! Foto: Emma Østtveit.

SOLID JUBILEUM I BRØNNØYSUND

AVDELING 31 BRØNNØYSUND FEIRET SITT 65-ÅRSJUBILEUM 24. MAI. UNDER JUBILEET BLE HELE TI MED FEMTI ÅRS MEDLEMSKAP OG NI MED TJUEFEM ÅR HEDRET. AVDELING 31 ER EN VELDREVT AVDELING MED BÅDE BUSS- OG GODSMEDLEMMER.

Tekst og foto:
ROGER HANSEN

Det ble en hyggelig stund i anledning avdeling 31s 65 års feiring, der forbundsstyrets representant Svein Roger Skoglund og undertegnede Roger Hansen, som var representant for Region Nordland, delte ut blomster til avdelingsleder Alf Egil Andreassen og takket samtidig for invitasjon til å bli med og delta i feiringen.

Vi ble tatt imot og ønsket velkommen på Hildurs Urterarium, og ble så geleidet til restaurant Saga Stua der det vanket både koldtbord og varmrett og kake til dessert. Da halve måltidet var fortært, ble det delt ut 10 femti-årsmerker og 9 tjuefemårsmerker. Det var dog ikke alle som av forskjellige årsaker kunne komme for å motta oppmerksomhetene. Men de som var der ble hedret som seg hør og bør med diplom og merke av forbundsstyrets representant Svein Roger Skoglund og leder i avdeling 31 Alf Egil Andreassen.

Svein Roger Skoglund overrekker blomster til Alf Egil Andreassen i forbindelse med avdeling 31s 65-årsfeiring.



Staute veteraner hedret på avdeling 31 Brønnøysunds 65-årsjubileum. Fra venstre: Alf Dagfinn Saltnes, Tormod Haugen, Ole J. Lande, Arvid Ediasen og Kurt Vogter, alle med 50 års medlemskap, samt Gunnar Stein og Yngve Strøm, begge med 25.

Til høyre: Avdelingsleder Alf Egil Andreassen har sørget for å få den historiske gongongen fra 25-årsjubileet pusset. Inngravert står: «Avd. 31 Brønnøysund, 1960-1985, N.R.A.F.» (Foto: Arne Danielsen fra 2024)



UNDERSKJØNN RUNDTUR

«DU VEIT IKKJE KVA DU GREIER FØR DU PRØVER, OG DET ER UTRULEG KVA DU GREIER NÅR DU VIL.»
HVEM SOM HADDE DETTE MOTTOET FÅR DU VITE OM DU LESER VIDERE. VALGSPRÅKET ER IKKE
MINST GJELDENE FOR SJU 75-ÅRINGER SOM IKKE Lenger HAR KJØRESEDEL, MEN LIKEVEL HAR
VÆRT ENGASJERT I FULLE SJÅFØRSTILLINGER DENNE VÅREN.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

For fjerde år på rad deltok Yrkestrafikk på Pensjonistforeningens turné til YTF-avdelinger rundt i Norge, denne gangen på Vestlandet. Tidligere år har vi vært med til Lofoten og Vesterålen, Møre og Romsdal samt Helgeland, alle steder for å verve og informere.

Men i år sto ikke verving på dagsorden. Årets reisemål er nemlig alle innen området til YTF avdeling 2 Vestland, som sponsor medlemskontingenten for alle sine pensjonister. Derfor handler det i år mest om å fortelle pensjonistene hvor heldige de er!

Med på ferden var Pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen pluss styremedlem og lokal kjentmann Arnold Tveit, dessuten YTFs nestleder og leder for avdeling 2 Vestland, Trude Sande. Samt altså Yrkestrafikk avtroppende

«Både til briller og fysioterapeut er det penger å spare, dessuten får man medlemskap i den landsomfattende interesseorganisasjonen Pensjonistforbundet.»

bladsmører, som i år også kan smykke seg som historiebokforfatter.

Haukås og Alver

Første stasjon var på bussenlegget til Tide på Haukås, en krumtapp i Bergen Nord-kontrakten, en av Norges største med spennvidde fra bytunge leddbusslinjer til mer landlig busstrafikk på smale bygdeveier på Osterøy. Her ble vi møtte av tillitsvalgt Bent-Erik Andersen og en kantinearbeider som tryllet fram store mengder hjemmelaget pizza.

Vi innkvarterte oss på Alver hotell ved Knarvik, på andre siden av Nordhordlandbrua. Brua endret bolig- og reisemønsteret i området fullstendig på rekordtid, fra fergetrafikk til en kai der

det for femti år siden kun befant seg to bolighus til det nåværende regionssenteret med kommuneadministrasjon, skoler og kjøpesenter med seksti butikker.

Karsten holdt sin innledning om alle støtteordninger pensjonistmedlemmene har rett på. Både til briller og fysioterapeut er det penger å spare, dessuten får man medlemskap i den landsomfattende interesseorganisasjonen Pensjonistforbundet. Et godt tips er å laste ned YS-appen som gir god oversikt over medlemsfordeler.

I turistenes hjulspor

Neste dag gikk ferden nordover til fergen over Sognefjorden, og derfra langs Jølstravannet til Skei, og da

Til høyre: Bybuss i Bergen. Hvem snakker om at det alltid regner?

Under: Spiserommet på Haukås kan faktisk skilte med et biljardbord. Pensjonistforeningens leder Karsten A. Larsen poserer på oppfordring fra fotografen.



kommer vi til mottoet innledningsvis, som tilhørte Audhild Viken, en pioner når det gjaldt framstilling og omsetning av vevde og strikka husflidvarer med utgangspunkt i nedarva mønstre, fargevalg og teknikker fra Jølster og bygdene omkring. I «Audhild Vikens Vevstove» ble vi mottatt av sønnen Hallvard, som viste oss rundt i forretningen som må være selve norgesturistens suvenirparadis.

Etter en svært forsiktig start tilbake under krigen, har produktomfanget vært utvidet kraftig, med bunader, juleartikler og Astrup-reproduksjoner, bare for å nevne noe. Viken-butikker finnes nå også i Bergen, Oslo, Stavner og Dombås foruten på Skei. Her har alle turbilsjåfører i landsdelen vært innom, og Arnold og Hallvard Viken kjenner hverandre godt. YTF-sjåførene er jammen overalt i det vide og vakre landet vårt og Hallvard belønnet oss

med en solid kjøttkake-lunsj.

Flere turbilmål

Ferden gikk videre langs kanten på Jostedalsbreen, med et stopp på Brævasshytta ved brearmen Bøya, som for øvrig hadde kalvet alvorlig tidligere på året og det ikke var mye is igjen å få øye på. Deretter tok vi en avstikker forbi bremuseet til Fjærland, som er det siste tettstedet i Norge som ble knyttet til veinettet, noe som faktisk skjedde så sent som i 1986. Før var det bare båt som gjaldt, blant annet til det internasjonalt berømte Mundal hotell, som i sin tid huset den tyske keiseren Wilhelm 2 og siden den amerikanske visepresidenten Walter Mondale som hadde sine røtter nettopp i Mundal.

Omsider ankom vi et nytt foreningsmøte, som fant sted i Sogndal Skyssstasjon på «Billagstomti», hvis skjebne Yrkestrafikk har skrevet utførlig om.

Her ble vi tatt i mot av plasstillitsvalgt Einar E. Flåten som kunne by på intet mindre enn den tradisjonsrike festmaten snitter. Forsamlingen var også tung av ansiennitet, en av de mest meritterte var Oddvar Alme, som kunne skilte med 49 år som bussjåfør, og som selvfølgelig hadde tenkt å få med seg det siste året fram til gull som kusk før han rundet av.

Historisk grunn

På vei til siste stans på rundturen kjørte vi gjennom Norges lengste veitunnel, Lærdalstunnelen som er nesten 25 kilometer lang, og passerte Flåm, Underdal og Gudvangen før vi stoppet vi ved Stalheim Hotel, opp dit hvor mange turbilsjåfører har svette og rattet i hårnålene langs de beryktede Stalheimskleivene. Vi tok imidlertid en snarvei gjennom fjellet.

Hotellet har tidligere vært hjemsøkt



«YTF-sjåførene er jammen overalt i det vide og vakre landet vårt og Hallvard belønnet oss med en solid kjøttkakelunsj.»



av tragiske branner, dessuten vært arnested for nazistenes prosjekt «Lebensborn» under krigen, der parringen av tyske soldater og norske bygdejenter skulle frambringe ariske superbarn. I dag er hotellet blant annet kjent for ikke å ha fjernsyn på rommene!

Det siste målet for rundturen vår var Norheimsund, der møtet skulle avholdes på Hardanger Fartøyvernssenter, et historisk museum i praktisk virksomhet og som duftet av tjære og friskt trevirke. Bussjåførene på Norheimsund kan også vise til historiske aner, på dette stedet ble nemlig NRAFs opprinnelige avdeling 2 etablert i 1955.

Pensjonister i arbeid

Og utrolig nok, her i Kvam Herad, fant vi en plass der 71 splitter nye kinesiske busser av merket Yutong var stallet opp. Bussene var klargjort og merket med Skyss og Tides design på Sørlandet, og deretter fraktet med skip rundt norskekysten til Bergen. Mellomlagringen før bussene skulle settes i drift til iverksettelsen av det nye anbudet for Voss og Hardanger i sommer, skulle altså finne sted på tomte til et

rørleggerfirma i Norheimsund. Men hvordan få bussene dit?

- Vi hadde ikke kapasitet blant sjåførene våre i vanlig tjeneste, men da tenkte vi: Hva med å benytte pensjonistene våre, forteller Reidar Bjørke, YTFer og teknisk leder for det aktuelle anbudet.

Som sagt så gjort. Pensjonistene over 75 år får ikke lenger kjøreseddel for trafikk med passasjerer, men ingenting

hindrer dem i å kjøre tomme busser. Sju av disse ble engasjert på heltid med å frakte kinesiske solobusser fra Bergen til Norheimsund. Wow! Og pensjonistforeningens representanter Arnold og Karsten, begge i samme alder, fikk syn for segn om at man egentlig aldri blir for gammel til å gjøre nytte for seg, og at det altså er «utruleg kva du greier når du vil».



Blid gjeng på Haukås med kantinelaget pizza.



Forbundets nestleder og leder for avdeling 2, Trude Sande, i samtale med medlemsansvarlig Helge Myking.



Hallvard Viken tok oss imot i sin vel-assorterte suvenirbutikk i Skei i Jølster, og bød på kjøttkaker.



71 Yutong-busser mellomlagret i Norheimsund etter å ha blitt kjørt av pensjonister fra Bergen.



75-åringene i Norheimsund fikk bussjåfør-jobb, selv uten kjøreseddel. Plasstillitsvalgt Beate Storesætre avløste Trude Sande og hedret veteranene som representant for avdeling 2 på turneen.



Arnold, Trude og Karsten ved Brævvasshytta. Bøyabreen er en arm av Jostedalsbreen og visstnok den mest besøkte turistattraksjonen i Sogndal.



En turistbuss snirkler seg ned til Underdal ved Flåm, som kan lokke med geitost og landets minste stavkirke.



«Bilagstomti» i Sogndal. Her vil politikere og næringslivsfolk bygge forretninger og boliger.



Ved Stalheim snudde været fra full sommer til nesten sludd. Trude tok omslaget med humør.



Karsten har YTF-merket Audien sin, til Trudes velbehag.



Majestetiske Mundal Hotell i Fjærland fra siste halvdel av 1800-talet og anbefalt blant annet av Lonely Planet.



God stemning blant veteranene i Sogndal.



Ferger er en del av hverdagen på Vestlandet. Du rekker en svele på overfarten.

FORBEREDER SEG PÅ ANBUD

STYRET I YTF REGION NORDLAND HAR AVHOLDT MØTE MED AVDELINGSLEDERNE PÅ MO OG I MOSJØEN OM INNSPILL TIL DET KOMMENDE BUSSANBUDET I INDRE HELGELAND.

Nåværende busskontrakt utløper 30. september 2027, og Nordland Fylkeskommune har satt i gang prosessen med et nytt anbud, og har i den anledning utarbeidet en trafikkplan for indre Helgeland og lagt denne ut på høring.

Region Nordland avholdt i den forbindelse et møte med avdelingslederne Carl Erik Søfting fra avdeling 26 Mo og Johnny Fjellstad fra avdeling 78

Mosjøen. Her ble det tatt opp en rekke punkter, både med hensyn til bussmateriellet og rutetraseer. Også tilbudet «Hent meg» i Mosjøen ble gjennomgått.

- Bedre flyt og gjennomførsel av samferdsel, samarbeid og logistikk gjør hverdagen bedre for alle, oppsummerte regionleder Svein Roger Skoglund, som bringer synspunktene videre til fylkeskommunen.



Fra Mo i Rana. Foto: Arne Danielsen

ANNONSE



Å oppfylle de nye sikkerhetskravene er én ting.
Å overgå dem er noe annet.

Nye Tourismo overgår GSR-kravene fra 2024 med god margin. Bedre sikkerhet for alle i og rundt bussen er kortversjonen. Den lange er blant annet at du får blindsonervarsling på to sider, helt inntil karosseriet. Langt bedre enn GSR-kravet om deteksjonsfelt på høyre side fra 0,9 – 3,35 m, som gir en blindsoner på 90 cm. Tourismos sikkerhetssystemer virker helt opp til 100 km/t, mens GSR-kravet er kun på 30 km/t.





Er det virkelig nødvendig?

Reiseforsikring

Ja, om du ikke er superfan av risiko, så bør du ha en helårs reiseforsikring som dekker hele familien – selv om dere utelukkende utforsker Norge.

De fleste av oss forbinder utenlandsturer med de store utgiftene, men Norgesferier kan være vel så dyre. I tillegg har vi ofte med oss en haug med bagasje og ting vi setter pris på.

Det siste man trenger er ekstra utgifter hvis man ikke kan dra, må avbryte turen, blir forsinket underveis, blir frastjålet noe, eller er uheldig og knuser mobilen. For eksempel.

Gjensidiges reiseforsikring har en ekstra god pris for medlemmer i Yrkestrafikkforbundet, dekker det meste og gjelder med en gang du forlater hjemmet.

gjensidige.no/YS

KVELD-, NATT- OG HELGEARBEID

HVIS DU HAR TARIFFAVTALE, HAR DU KRAV PÅ KVELDS- OG HELGETILLEGG.

MEN ER DU SIKKER PÅ AT DU FÅR ALLE TILLEGG SOM DU HAR KRAV PÅ?

BUSSBRANSJEAVTALEN

Bussbransjeavtalen opererer med to hovedsatser for arbeid på ugunstige tidspunkt: 25 og 40 prosent. Hvilket tillegg som utløses, avhenger av når arbeidet utføres:

- Mandag–fredag kl. 19.00–06.00: 25 prosent tillegg
- Mandag–lørdag kl. 01.30–04.30: 40 prosent tillegg
- Lørdag kl. 06.00–15.00: 25 prosent tillegg
- Lørdag kl. 15.00 – søndag kl. 24.00: 40 prosent tillegg

Tillegg ved arbeid på helligdager og høytidsaftener

Om du kjører på høytidsdager, får du 100 prosent tillegg. Dette gjelder følgende dager:

- Nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 1. og 2. påskedag og 17. mai
- Kristi himmelfartsdag, 1. og 2. pinsedag og 2. juledag
- Etter kl. 15.00 på julaften, nyttårsaften, påskeaften og pinseaften

I tillegg gjelder en særregel for julaften og nyttårsaften etter kl. 18.00. Da har du krav på 100 prosent tillegg for ugunstig arbeidstid og 100 prosent overtidstillegg.

Tillegg på tillegg?

Ubekvemstillegg og overtidstillegg skal ikke kombineres, med mindre dette er særskilt avtalt. I praksis innebærer det at arbeidstakeren får det høyeste av de to tilleggene, og at ubekvemstillegget bortfaller dersom en har krav på overtid. Unntaket er som nevnt kveldstid på julaften og nyttårsaften etter kl. 18.00.

GODSØVERENSKOMSTEN

100 prosent tillegg

Godssjåfører har krav på 100 prosent tillegg for arbeid på følgende dager:

- Nyttårsdag
- Skjærtorsdag og langfredag
- 1. og 2. påskedag
- 1. mai og 17. mai
- Kristi himmelfartsdag
- 1. og 2. pinsedag
- 1. og 2. juledag
- Etter kl. 15.00 på julaften, nyttårsaften, påskeaften og pinseaften

25 prosent tillegg på kveld og natt

For arbeid mellom kl. 19.00 og 06.00, får du et ubekvemstillegg på 25 prosent av ordinær timelønn. Dette gjelder alle dager, så lenge det ikke samtidig utløses 100 prosent helligdagstillegg.

40 prosent tillegg i helgen

For arbeid fra lørdag kl. 15.00 til søndag kl. 24.00, har du krav på 40 prosent tillegg. Dette er en viktig kompensasjon for at helgearbeid går ut over sosialt liv og fritid.

Vær oppmerksom på at du ikke kan få både 100 prosent og 25 prosent og 40 prosent tillegg for samme arbeidstime. Dersom du jobber på en helligdag eller høytidsaften med 100 prosent tillegg, faller de lavere satsene bort.

Hva om du ikke får riktig betaling?

For å sikre korrekt utbetaling, anbefaler vi å kontrollere lønnsslippen. Om du er i tvil om du får riktig betaling anbefaler vi å kontakte tillitsvalgte.

Økonomisk betydning

Tilleggene for arbeid på ugunstige tidspunkt utgjør en betydelig del av inntekten for mange bussjåfører. En enkelt helgevakt i måneden med 40 prosent tillegg kan utgjøre flere tusen kroner i løpet av året. Når yrket krever arbeid til tider hvor andre har fri, er det riktig at en får kompensasjon for dette.

For arbeid mellom kl. 19.00 og 06.00, får godssjåfører med tariffavtale et ubekvemstillegg på 25 prosent av ordinær timelønn. (Foto: Arne Danielsen)

«I tillegg gjelder en særregel for julaften og nyttårsaften etter kl. 18.00. Da har du krav på 100 prosent tillegg for ugunstig arbeidstid og 100 prosent overtidstillegg.»

NORGES DYKTIGSTE BUSSLÆRLING

YTF-MEDLEM KAMILLA STRØMMEN BLE I APRIL KÅRET TIL NORGES DYKTIGSTE BUSSLÆRLING ETTER Å HA VUNNET SIN KLASSE I YRKES-NM.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkes-NM er Norges største konkurranse for unge fagarbeidere



innen en rekke fagområder. Klassen for busslæringer besto av sju oppgaver: daglig kontroll, rullestolheis, pålegging av kjetting, ulykkesberedskap, teoriprøve, trygg og økonomisk kjøring, og presisjonskjøring.

Kamilla har kjørt buss for Firda Billag i Førde og vært YTF-medlem i to år. Fagprøven tar hun sommeren 2026. Hun har også en TikTok-konto der hun framsnakker bussjåføryrket for mange tusen unge følgere.

Sammen med søsteren Frida ble Kamilla portrettert i Yrkestrafikk #6 2023. Les mer om søstrene her: <https://759d0737.flowpaper.com/Yrkestrafikk062023web/#page1>

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no
☎ 406 03 700

JOSEFINE
WÆRSTAD

Leder juridisk avd.
og advokat
(i permisjon)



MARIUS
TRÆLAND

Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat



JEANNETTE
KVAMME
Advokat



NORA
ARNKVÆRN
Advokat-
fullmektig



SIRI
DANNEVIG
Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

YSK-KURS MED NYTTIG OPPFRISKNING

SOM KJENT MÅ YRKESJÅFØRER HA ETTERUTDANNINGSKURS HVERT FEMTE ÅR,
FORKORTET YSK-KURS. YRKESTRAFIKKFORBUNDETS MEDARBEIDER BLE INVITERT
TIL NOBINAS OPPLÆRINGSSENTER I SARPSBORG, NOBINA ACADEMY.

Tekst og foto:
HÅVARD BOVIM GALTESTAD

I nyoppussede lokaler på bedriftens avdeling i Sarpsborg, holdes YSK-kurs. Her er det undervisningsrom med blant annet nye fartsskrivere installert til opplæring. Etter hvert er tanken å utvide aktiviteten.

- Opplegget som nå rulles ut, gjøres etter tidligere erfaringer, sier leder for kurs og kompetanse i Nobina Norge, Lars Otto Rovde.

Ved ankomst undervisningslokalet er det matpause. Skribenten vet når det er best å ankomme. Etter pausen deles deltakerne opp i grupper. Noen skal kjøre en ny runde med instruktør, hvor de nå får gode tips og veiledning for behagelig kjørestil og økonomisk kjøreadferd.

Tidligere på dagen kjørte sjåførene en runde sammen med instruktøren,

men uten at det ble gitt rådgivning underveis. Nå var det samme runden igjen, denne gang med rådgivning fra instruktøren.

Med rådgivende instruktør

Med forventninger og i rollen som spent passasjer, inntas bussen sammen med sjåføren og Lars Otto Rovde. Sjåføren begynner uoppfordret å sikkerhetssjekke bussen. Deretter er det ut på runden.

Det kjøres behagelig. Noen påminnelser kommer fra instruktøren, og tips om når gassen skal slippes, når det skal gis gass, hvordan svinger tas med behagelig inngang og utgang av svingene.

Minst mulig bruk av bremses og retarder. Tilpasse farten, trille inn mot fartsbegrensningene. Lese trafikkbildet og holde god avstand til forankjørende – noe som gir oversikt over trafikkbildet og behagelig kjørestil.

Instruktørene er opptatt av farten –

senke farten og øke farten gradvis. Det gis ros og påskjønnelse, og her er instruktørene flinke. Takk til en dyktig sjåfør for en meget behagelig tur.

Optimal kjøring etter bussprodusentenes beskrivelser gir mindre energibruk, mindre bremsing og gjør det veldig behagelig å sitte på. Fint å kunne få nyttige tips og veiledning. Og moro å kunne lære noe nytt.

Demonstrasjon av rullestolheis

En annen gruppe skulle gjøre seg bedre kjente med rullestolheisen som finnes i bussene, og rullestolrampen på busser som har en slik. Hvordan betjene heisen manuelt? Hva gjør vi nå heisen ikke virker og vi har en rullestolbruker om bord i bussen?

Prosedyren ble gjennomgått. Med håndkraft pumpes heisen opp til gulvet i bussen, så plasseres rullestolbrukeren på heisen som senkes til gateplan. I tillegg var det oppfriskning av hvordan best sikre rullestol og rullestolbruker. Oppgaven ble løst flott av

«Minst mulig bruk av bremses og retarder. Tilpasse farten, trille inn mot fartsbegrensningene. Lese trafikkbildet og holde god avstand til forankjørende – noe som gir oversikt over trafikkbildet og behagelig kjørestil.»

kursdeltakerne, med god instruksjon av instruktør Tore Wilford Roen.

Tvangsstyring på boggiaksel

På boggien på bussene er det tvangsstyring. Ved sving, svinger også hjulene på den bakerste akslingen, noe som sparer dekkene og gir en bedre sving. Ulempen er at bakdelen på kjøretøyet gjør ekstra utslag, slik at kjøretøyets bakre hjørner kan svinge bort i noe.

På trange plasser kan boggien låses, slik at hjulene ikke svinger. Da trengs mer sving på styrehjul, men kjøretøyets hjørner slår mindre ut. For å låse svingen på boggien, må hjulene stå rett.

Avlastning av boggiakseltrykk

Ved å lette på trykket på boggiakselen, overføres mer tyngde på drivhjulene. Noe som fører til bedre fremkommelighet på vinterføre.

Vi takker for invitasjonen til å være med på en YSK-dag, og få se det fine anlegget som Nobina har i Sarpsborg.



YSK-instruktørene hos Nobina: Lars Otto Rovde (til venstre) og Tore Wilford Roen.

Til høyre: Hvordan betjene heisen manuelt? Hva gjør vi nå heisen ikke virker og vi har en rullestolbruker om bord i bussen?



I Nobinas undervisningsrom i Sarpsborg er blant annet nye fartsskrivere installert for opplæring.



PORTRETT

Kompis med Kompis, en trofast følgesvenn.



KONTINUERLIG KOMPIS

NRAF/YTF har gjennom sin 70-årige historie hatt til sammen åtte forbundsledere. Wenche Nyjordet har arbeidet for seks av dem. Nå i september får hun sin syvende.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto: PRIVAT

«Vi får se om vi liker nesa på hverandre», sa Arnold Haukedal da han ansatte Wenche Nyjordet som kontor- medarbeider. Hennes første arbeidsdag var 1. august 1988.

- Jeg glemmer aldri den replikken. Heldigvis skulle det vise seg at vi faktisk likte nesa på hverandre. Haukedal var en flink leder, og viste tillit til oss som arbeidet på kontoret.

Skrivemaskin og sigar

Arnold Haukedal er forbundshistoriens mest ruvende. Han var med på å stifte forbundet i Haugesund i 1955, og var siden forbundsformann i 31 år, generalsekretær i 38 og redaktør i 37. De siste årene av yrkeskarrieren arbeidet han med å skrive forbundets 40-års jubileumsbok.

- Han var av den gamle skolen, skrev manus på skrivemaskin. Så ble det min oppgave å legge inn alt på «data», som vi kalte det den gangen. Haukedal nektet å lære seg tekstbehandling, og

sto imot alle framstøt i den retning, forteller Wenche.

- Haukedal røyket alltid sigar. På slutten av lunsjpausene sa han alltid at «den som ikke tåler røyk, får gå». Vi hadde arbeidstid til klokka tre, men Haukedal gikk gjerne en time før for å spise middag. Da så vi ikke mer til ham den dagen, men han kom nok som regel tilbake senere på dagen. Selv om han hadde adresse på Hamar, bodde han nemlig for det meste på kontoret. Der hadde han en sofa til disposisjon.

Mine første dager

- Jeg ble født på gamlehjemmet på Årnes, ler Wenche.

- Født på et gamlehjem? Det strider da virkelig mot naturens orden. Hvorfor?

- Aner ikke, men kanskje det var der det var plass. Vi bodde i starten i barn- domshjemmet til min far i Fenstad, men flyttet etter hvert til Brugata 8 i Oslo sentrum, ikke langt unna YTFs nåværende kontorer. Pappa var bussjå- før i Oslo Sporveier. Jeg var jo ganske liten da vi bodde der, men husker faktisk ganske mye fra den tiden, blant annet at en dame datt ut av vinduet fra fjerde etasje. Det var ikke noe hyggelig

syn. De eneste fremmede som våget seg inn i oppgangen var Jehovas Vitner og alkoholikere som vi måtte kaste ut hver kveld når porten skulle stenges. Jeg var med mamma ned når pappa ikke var hjemme.

Da Wenche var sju, flyttet familien til Løken i Aurskog-Høland, der moren hadde sine røtter.

- Familien på fem bygde på tomt i nærheten av bestefar. Der vokste jeg opp sammen med mamma, pappa og to yngre søsken, en søster og en bror. Vi hadde ofte besøk av bestefar, eller vi var hos ham. Da fikk vi sukkerbiter dyppet i kaffe og sukkertøy. Etter barne- og ungdomskolen tok jeg videregå- ende på Bjørkelangen og siste året på Ski, der jeg var blåruss.

Nyansatt i forbundet

Deretter var det slutt på skolegangen, og Wenche fikk sin første jobb i Post- sparebanken i Oslo.

- Der var jeg i fire år inntil det ble litt turbulent og vi var flere som sa opp samtidig. Jeg var 23 år og ante ikke hvor livet skulle føre meg videre. Jeg søkte flere jobber før jeg ble ansatt i NRAF, som den gang holdt til i Møllergata 24. Der skulle jeg svare på





telefoner, registrere nye medlemmer og utføre annet forfallende arbeid. Jeg husker godt første gang jeg skulle ta telefonen, «hva sier jeg nå?» Norsk Rutebilarbeiderforbund var et langt ord sånn i starten. Jeg hadde forresten ikke så mange kollegaer den gangen, jeg mener vi bare var seks stykker i starten. Alle de andre er nå pensjonister.

Forbundslederne

- Etter Arnold Haukedal var Torstein Håland forbundsformann i en overgangsfase på ett år. Han var en hyggelig og rolig kar. Deretter ble Hellek Eggerud valgt som forbundsleder, og senere ansatt som administrasjonssjef. Jack Nielsen var den neste lederen. Han var fra Vennesla, men var mye i Oslo så vi hadde mange fine samtaler før både han og Hellek trakk seg samtidig som henholdsvis forbundsleder og administrasjonssjef i 2012. Da ble Svein Furøy konstituert som leder og Geir Anthonsen ble administrasjonssjef. De ni siste årene har Jim Klungnes vært forbundsleder. Jim og jeg har hatt mange hyggelige samtaler opp gjennom årene. På landsmøtet nå i september blir min forbundsleder nummer syv valgt. Det blir spennende, sier Wenche.

Åttende landsmøte

- Nå er det heller ikke bare forbundslederne jeg har hatt gleden av å samarbeide med gjennom disse 37 årene, men også mange administrasjonssjefer. Her kan nevnes: Catarina, Anita, Geir, Trond og nå Linda som er generalsekretær og min nåværende leder. Linda er en god leder som ser alle og alltid har en åpen dør.

Rask hoderegning tilsier at Wenche nå i september vil stå for styringen av sitt åttende landsmøte. Mange medlemmer kjenner henne nok også best fra

landsmøtene, som hun har vært sentral i å arrangere.

- Jobben min i forhold til landsmøtene er å gjøre alt det praktiske både før, under og etter.

Jeg synes det er en hyggelig jobb å ordne i stand og treffer veldig mange trivelige medlemmer på landsmøtene.

Vokst med årene

Wenche understreker at hun har utviklet seg mye gjennom de 37 årene hun nå har vært ansatt i forbundet. Så selv om jeg ikke har så mye utdanning har det blitt mange kurs opp gjennom årene og veldig mye erfaring.

- Jeg har lært mye og blitt kjent med mange fine mennesker som jeg setter stor pris på. Alle de hyggelige medlemmene er hovedårsaken til at jeg har blitt her så lenge. Jeg trives best blant vanlige folk. Dessuten har jeg hele tiden opplevd å bli satset på.

Det er derfor ingen tilfeldighet at kontorassistenten har endt opp som lederen av økonomi- og medlemsavdelingen i Yrkestrafikkforbundet. Generalsekretær Linda Jæger, som selv har imponerende fartstid i YTF, benytter enhver anledning til å slå fast at hun selv og Wenche utfyller hverandre perfekt: «Alt det jeg ikke har greie på, det vet Wenche».

Kompiser og Kompis

Forleden rundet Wenche 60, en milepæl som kan få noen og hver til å grunne over sitt lange tilbakelagte yrkesliv og definitivt noe kortere framtidige karriere.

- Det er bra og forståelig at ting endrer seg. Vi har et godt miljø her i sekretariatet, og jeg er glad i alle

mine kollegaer, både de jeg har nå og tidligere kollegaer som har sluttet eller pensjonert seg.

Så betyr også navnet Wenche opprinnelig «Lille Venn», altså en kompis? Dermed ikke så rart at hun bruker fritida på kompisen og Kompis, henholdsvis ektemannen Per Arne og bikkja.

Ekteparet er relativt nygift, men har kampert sammen i 21 år. Wenche har to bonusbarn som hun hele tiden har hatt og fortsatt har veldig god kontakt med.

- Når man først ikke har vært så heldig å få egne barn føles det veldig bra med disse to. Så har det blitt fire barnebarn. Den eldste blir elleve og den yngste ble født i fjor. I mellom er tøffingen på fire, som har gått i sin fars skøyteskjær som spilte hockey på Kongsvinger og ei jente på snart ni som elsker å ri.

Nok å foreta seg

Bortsett fra hunden Kompis og en del trening i helsestudio, litt reising, være med venner, familie og barnebarn, har hun ingen andre store hobbyer. Likevel har hun ingen problemer med å fylle fritiden.

- Vi har flere faste turer hvert år med gode venner og har i den forbindelse vært veldig mange ulike plasser. Til og med på cruise et år. Det var en ny og spennende opplevelse. Som også kanskje frister til gjentakelse. Det er fint å jobbe så lenge man er frisk og rask, men den dagen jeg endelig blir pensjonist, og det skjer ikke med det første, har jeg lyst til å reise litt mer. Foreløpig vil en reise gå til Molde, der landsmøtet i Yrkestrafikkforbundet finner sted i begynnelsen av september. Noe jeg gleder meg til, bedyrer Wenche.

«Generalsekretær Linda Jæger, som selv har imponerende fartstid i YTF, benytter enhver anledning til å slå fast at hun selv og Wenche utfyller hverandre perfekt: «Alt det jeg ikke har greie på, det vet Wenche».»



På tur til Stockholm med livsledsageren Per Arne.



Ute med gode kolleger. En del kjente YTF-fjes.



Som liten bodde Wenche i Brugata 8 i Oslo sentrum.



Stolt bestemor med lille Amund.



Wenche var Ganske ung da hun begynte å arbeide i Norsk Rutebilarbeiderforbund.



På landsmøtet i 1996 trakk Wenche lodd om en reisesjekk mellom de 12 beste avdelingene til å verve nye medlemmer. Advokatfullmektig Håkon Gulbrandsen var vitne. (Foto: «Bussen»)



Som blå russ fra Ski videregående skole.

ET HESTEHODE FORAN

YTFS 70-ÅRS JUBILEUMSBOK «ET HESTEHODE FORAN», VIL BLI
PRESENTERT PÅ LANDSMØTET I BEGYNNELSEN AV SEPTEMBER,
FORHÅPENTLIGVIS TIL GLEDE OG NYTTE.

«Hovedteksten er fortalt i 30 tematiske tekster, som ikke bare refererer hva som skjedde til enhver tid, men også forsøker å forklare bakgrunnen for hvorfor historien utspilte seg slik den gjorde.»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

8. mai feiret Norge 80-årsdagen for frigjøringen etter avslutningen av andre verdenskrig. Festtalene her og under den praktfulle 17.-maidagen understreket betydningen av den nasjonale borgfreden under gjenoppbygningen etter krigens herjinger, uavhengig av politisk standpunkt eller økonomisk posisjon. Alle typer konflikter ble forsøkt unngått, som streiker. Tariffoppgjørene ble avgjort med lønnsnemnd.

Utfra tilstanden i landet var tiltakene forståelige. Ulempen var at eksisterende

ulikheter ble sementert mange år framover. Dette rammet ikke minst bussarbeiderne, som lønnsmessig lå langt under gjennomsnittet, til tross for krevende skiftarbeid. Myndighetene prioriterte å få i gang kollektivtrafikken, men uten å belønne dem som skulle utføre arbeidet. Og Transportarbeiderforbundet stilte seg solidarisk med myndighetene.

Slik var i korte trekk bakteppet for den misnøyen som til slutt førte til at bussarbeiderne i 1955 rev seg løs og etablerte sin egen organisasjon, Norsk Rutebilarbeiderforbund. Hele historien beskrives i YTFS 70-års jubileumsbok «Et hestehode foran».



Tre epoker

Forbundet har tidligere gitt ut to historiebøker: Arnold Haukedals «Bussjåførene tok styringa – Norsk Rutebilararbeiderforbund i oppbygging og vekst gjennom 40 år» kom i 1995, mens Ragnhild Tokstad Bergsmyr og Knut Røes «På egne veier» så dagens lys i 2005. I forordet til den nye boka skriver forbundsleder Jim Klungnes at «i en verden i rask forandring mener vi at det er tid for en ny historiebok».

De tre bøkene representerer dessuten hver sin epoke i forbundets historie. Den første boka er en ren busshistorie som beskriver bakgrunnen for, etableringen av og oppbyggingen av NRAF i en lengre periode

der rammebetingelsene er relativt stabile. Følgelig var det ikke så merkelig at en person, Arnold Haukedal, kunne være både forbundsleder, generalsekretær og redaktør i mer enn 30 år.

Bok nummer to ble utgitt i en langt mer omskiftelig periode. Anbud var på vei inn i bussbransjen. NRAF åpnet for lastebilsjåfører og skiftet navn til Yrkestrafikkforbundet. Og YTF ble venner og gikk til streik sammen med Transportarbeiderforbundet etter førti års uvennskap.

Den nye boka har et langt mer internasjonalt perspektiv, med prosjekter som allmenngjøring av tariffavtaler, bedre bussanbud og kampen for bedre bussførsikkerhet og mot sosial

dumping. «Hestehodet» forsøket dessuten å binde de tre epokene sammen.

Analyse og anekdote

Haukedals bok er holdt strengt kronologisk, nesten i protokolls form, og en oversiktlig og analytisk kilde-samling. «På egne veier» er mer anekdotisk, med kortere og mer springende tekster. «Et hestehode foran» har latt seg inspirere av begge disse ulike metodene for historiefortelling.

Hovedteksten er fortalt i 30 tematiske tekster, som ikke bare refererer hva som skjedde til enhver tid, men også forsøker å forklare bakgrunnen for hvorfor historien utspilte seg slik den gjorde. Tekstene er utstyrt med fotnoter, slik at man kan finne

en oversikt over kildematerialet bakerst i boka. Boka til-later seg å i korte trekk risse opp bakgrunnen for yrket, med opprinnelsen av veier og kjøretøy. Den går også nærmere inn på samarbeid og konflikter mellom ulike aktører opp gjennom årene.

Boka er dessuten utstyrt med brede marger der bilder og mer anekdotisk stoff serveres, i alt rundt 140 mindre tekster og bilder. Slik er det også meningen at boka skal kunne fungere som «godtepose» for leseren. «Et hestehode foran» er ført i pennen av undertegnede, avtroppende redaktør Arne Danielsen i Yrkestrafikk, mens Yrkestrafikks designer Silja Digranes har begått design og layout.

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



**WENCHE
NYJORDET**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



**NJONIZA
HAZIRI**
Kontor- og
regnskaps-
medarbeider
njoniza@ytf.no



**LIANE
THOMASSON**
Konsulent
medlems-
register
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
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
KORSMOE**
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



BEREDSKAP = INFRASTRUKTUR

SIKKERHET OG BEREDSKAP ER I VINDEN FOR TIDEN. VIKTIG OG NØDVENDIG, MEN KAN IKKE SES ISOLERT FRA ANDRE VIKTIGE SAMFUNNSOPPGAVER.

I årene som kommer satses store summer på å bygge opp igjen forsvaret. Stormaktene blir stadig mer opptatt av nordområdene, strategisk og ikke minst økonomisk. Norges rolle og posisjon har endret seg etter at Finland og Sverige ble med i Nato. Finland er nå det nordiske natolandet med den desidert lengste grensen mot Russland. Den er på 1.340 km, mens Norges grense er på 197,7 km.

Hvordan en eventuell konflikt vil starte og utarte er vanskelig å spå, men sannsynligheten har økt for at Norge blir et transittland for gods, mennesker, drivstoff, forsyninger og våpen videre til Finland og Sverige. Da må infrastrukturen fungere. Det hjelper ikke å satse milliarder på forsvaret, dersom vital infrastruktur ikke fungerer.

Randen av kollaps

I dag ser vi at fylkesveiene forfaller og broer er på randen av kollaps. Når problemer på en jernbanebro eller to setter togtrafikken ut av spill i månedsvis, er infrastrukturen åpenbart for sårbar og reparasjonskapasiteten for dårlig. Målet om mer gods på sjø og bane viser seg vanskelig å få til i praksis. Det er for liten kapasitet, for få havner som er koblet til jernbane og det mangler avlastningsspor. I en potensiell konflikt vil dette være utfordrende.

Samtidig varsler fylkeskommunene og KS om krise i buss- og båttrafikken over hele landet på grunn av økte kostnader. Det er over førti år siden jeg tok lappen på tungbil, og på mange måter har dette vært en ørkenvandring. Politikerne har ikke endret seg nevneverdig. Retorikken er stort sett den samme i dag som den gang. Satsing på kollektivtrafikk passer fint i festtaler,

men når det kommer til å bevilge penger, så skjer lite eller ingenting. Når Norge nå skal gjennomføre en storstilt styrking av forsvaret og beredskapen, må det tenkes nytt og helhetlig.

Vet hva som virker

Det finnes heldigvis unntak, som viser hva som virker. Se på hva Oslo Sporveier startet for snart 40 år siden og som i dag har blitt til en suksesshistorie til tross for pandemi samt dårlige buss- og trikkekjøp. For det første kreves det forutsigbare rammebetingelser slik at det kan satses planmessig og langsiktig. For det andre å la kollektivtrafikken beholde inntektsveksten og pløye den tilbake i et bedre tilbud. Noe som i sin tur fører til flere reisende og økte inntekter som igjen kan investeres i et enda bedre tilbud.

Jernbanen har stor kapasitet med lange tog og vil være svært viktig i en krisesituasjon. Men jernbanekorridorene i Norge er svært sårbare og lette å sette ut av spill. Folk, varer, medisiner, forsyninger, drivstoff og kanskje våpen må derfor alternativt kunne fraktes på vei. Da må veiene og broene være av en slik standard at de tåler økt mengde og vekt.

Dessuten vil det være behov for å frakte folk med busser, tog og trikker. Kanskje blir det nødvendig å evakuere en eller flere byer grunnet krig, ekstremvær, radioaktivitet eller kjemisk-/biologisk krigføring. Hvis alle skal evakuere med personbil, blir det kaos og kork. En slik evakuering vil ikke fungere i praksis.

Nødvendig å satse

Derfor, det lureste det norske samfunnet kan gjøre nå er å bruke penger på infrastruktur. Historien har lært oss

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



at lange forsyningskjeder som ikke fungerer er oppskriften på å tape en krig. En hær eller et samfunn uten nødvendige forsyninger kommer heller ikke til å fungere særlig lenge.

Satsing på Jernbane, fylkesveier og bussektoren må sees på som en del av beredskapen og forsvarspolitikken. Og i beste fall, dersom store kriser unngås, gjør en slik satsing oss mer konkurransedyktige, miljøvennlige og bidrar til et mer rettferdig og bedre samfunn.

Elektrifisering av transportsektoren gjør oss også sårbare dersom elforsyningen settes ut av spill. Norsk strømforsyning er sårbar. Da er det neppe lurt å legge alle eggene i samme kurv. Kanskje bør vi ha en andel Euro7-busser ute i distriktene? Da vil kanskje også flere fylkeskommuner ha økonomi til å opprettholde et anstendig kollektivtilbud.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola

FØDSEL PÅ GAMLEHJEMMET

«DU VIL IKKE TRO HVA SOM SKJEDDE PÅ KOPIROMMET»

Jeg sier ikke hva som har skjedd før jeg er ferdig med historien min, herr Kwartbas. Du får ikke vite hele historien bak fødselen på gamlehjemmet før du har hørt alt. Du får heller ikke vite om unnfangelsen og livet i sengehalmen før du har lest hele saken. Det kan skje mye på et gamlehjem. Du får heller ikke vite om komplikasjonene med fødselen når det skjer på et gamlehjem. Hva gjør du som nyfødt på et gamlehjem og hvordan er det å vokse opp der? Alt dette får du vite om du sitter rolig og hører på hele historien min. Du vil ikke tro hva som skjedde på kopirommet på samme gamlehjem.

Jeg skal gjøre som nettavisene når de skriver titler. De lover en gevinst om du leser hele saken deres. Hele forsamlingen jubler når vi klikker i kor på tittelen «Slik blir du høy og mørk over natta» eller «Slik blir du syltynn på tre timer».

Så Kwartbasen vil vite mer om «Fødsel på gamlehjemmet» og «Du vil ikke tro hva som skjedde på kopirommet».

Nå må du sitte rolig å høre hva jeg har å si. Jeg er lei av å måtte mate deg med twist for at du ikke skal sovne. Du vet det kanskje ikke selv, men du er skadet av videosnutter fra Facebook. Jeg klarer ikke å holde deg våken om jeg ikke forteller om dramatiske og overnaturlige fenomen i hver setning. Du må ha en trailervelt, en kollisjon eller en brukollaps i hver setning for å holde deg våken.

Nå gjør jeg som nettavisene. De gjemmer nyheten langt inne i saken, gjerne innpakket i tre lag med reklame og to kundeundersøkelser. I tillegg blir du innrullet i kundelisten til en tredjepart for å bli foret med reklame for middel mot sjelden svette.

Så Kwartbasen vil vite mer om fødsel på gamlehjemmet og hva som skjedde på kopirommet.

Du får ikke hele nyheter før du har sittet rolig og hørt alt jeg har å si. Jeg skal fortelle deg om overlast,

«Nå gjør jeg som nettavisene. De gjemmer nyheten langt inne i saken, gjerne innpakket i tre lag med reklame og to kundeundersøkelser.»

fulle busser, dårlig lønn og kjeft fra passasjerene. Om du fortsatt har evne til å være en samtalepartner skal du få høre om de nervepirrende minuttene før den møtende bilen svingte over i sitt kjørefelt igjen.

Jeg gjør som TV-2 når de pakker inn godbitene. Midt i krigsreportasjen fra Gaza får du kjempenyheten «Slik blir du kvitt dobbelthake og sjåførmage på en time». Du må selvfølgelig klikke deg inn på nettsiden deres og pakke ut saken. Når kveldsnytt kommer er du i mål med nytt passord og abonnement på en ny TV-pakke.

Når du har hørt alt jeg har å si skal jeg fortelle deg om fødselen på gamlehjemmet og hva som skjedde på kopirommet, akkurat som nettavisene gjør når de lurer deg inn på nettsidene for å utsette deg for reklame.

Fødselen var over på en time. Det var absolutt ikke den førstefødte som kom. Hun hadde født mange ganger og var dreven i faget. Hele seansen foregikk i senga til Olga og katten gjemte de fire små nyfødte kattungene sin i sengehalmen på gamlehjemmet. En nydelig fødsel.

Så Kwartbasen lurer på hva som skjedde på kopirommet.

Der var det et nyskrevet papirark som ble til to. Et lite mirakel.

Lykke til med tittelen i behold.

Gladiola