

# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

06/2024



YTFS STORE SIKKERHETSKONFERANSE

S 8

  
YRKES TRAFIKK  
FORBUNDET

ARNE  
DANIELSEN  
Redaktør  
arne@ytf.no



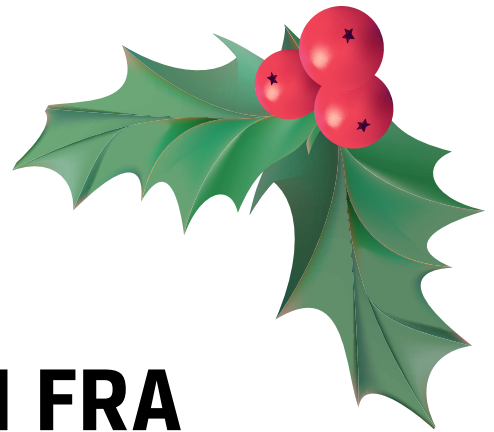
EN KINESISK FABEL FORTELLER  
OM "DEN DUMME GAMLE  
MANNEN SOM FLYTTET  
FJELLENE". FABELEN HANDLER  
OM EN GAMMEL MANN SOM  
ØNSKET Å FJERNE TO STORE  
FJELLTOPPER SOM STENGTE  
VEGEN.

#### YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

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



## JULEHILSEN FRA DUM GAMLING

Sammen med sønnene begynte den dumme gamle mannen å hakke i fjellet. En annen gammel mann, som ble kalt den kloke, lo av dem: "Dere klarer aldri å grave bort disse to fjellene på egen hand!" Da svarte den dumme gamle mannen: "Når jeg dør, fortsetter sønnene mine. Når de dør, fortsetter sønnesønnene mine, og deretter sønnesønnesønnerne deres. Fjellene er nok høye, men de blir ikke høyere, og hver gang vi graver bort en bit, blir de lavere. Så hvorfor skulle vi ikke greie å få dem vekk?"

Jeg kom på denne fabelen en dag jeg hørte på nyhetene. Der var det mye å fortvile over: Kriger med død og fordervelse, på randen av tredje verdenskrig med atomraketter over og ut, sult og nød, politiske omveltninger i ubehagelige retninger, vesten mot resten, galopperende narsissisme og moralsk forfall, flyktningestrømmer, epidemier, forurensning og klimaforstyrrelser. Her er fjell som stenger vegen. Ikke rart at mange fortviler, ikke ser noen utvei og har lyst til å gi opp.

Det er da vi skal huske på den dumme gamle mannen, som ikke var så dum likevel når det kom til stykket. Og YTF er vårt verktøy, vår hakke og spade. Selv om bidraget fra hver enkelt kan virke ubetydelig, er vi sterke sammen. Og selv om YTF er et be-

skjedent forbund i den store sammenhengen, står vi for noe som er rettferdig, og beveger verden i riktig retning.

Selv tenker jeg: Om denne artikkelen bare kan bevege en enkelt til å bestemme seg for å ta et tillitsverv eller gjøre en innsats for fellesskapet, er noe oppnådd. For jeg er selv en dum gammel mann. Med dette vil jeg ønske alle leserne en riktig god jul og et aktivt og meningsfylt nytt år.

*Arne*

#### KOLLEKTIVTRAFIKKENS JUVEL

I forrige utgave brakte Yrkestrafikk en anmeldelse av boka «Kollektivtrafikkens juvel», om ekspressbussrutene i landet, skrevet av Erling Sæther. I den forbindelse kom vi dessverre til å oppgi feil telefonnummer for bestilling, noe som førte til at folk havnet et helt galt sted.

Riktig nummer er: **901 08 444**



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Kronen på verket!	4
Ikke alltid skyldig	6
YTF samlet ekspertene	8
Sjåføren er superhelten	10
Ikke bedre siden 1980	12
Vel blåst!	14
Rundkast for sikkerhet	16
Rogaland på egen kjøøl	20
Hvor kommer egentlig bussene fra?	22
Mobbing og trakassering i arbeidslivet	24
Smått og stort	26
Fem kjører lastebil	29
Museum til inspirasjon	32

Forsidefoto:

Arne Danielsen



## GLADIOLA / S 36



### Utgiver:

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

### Redaksjon:

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

### Trykk: Ålgård Offset

✉ [post@a-o.no](mailto:post@a-o.no)

### Prepress og layout:

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

### Annonsealg:

Mona Svenning  
 ☎ 400 13 909  
 ✉ [mona.svenning@gmail.com](mailto: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.



# KRONEN PÅ VERKET!

FRA 1. JUNI NESTE ÅR VIL VAREBILSJÅFØRER I NORGE VÆRE SIKRET EN MINSTELØNN PÅ 222 KRONER PER TIME. TI ÅR ETTER AT YTF FØRST REISTE KRAVET OG SØRGET FOR AT TUNGBILSJÅFØRER OG TURBUSSJÅFØRER FIKK ALLMENNGJORT MINSTELØNN, ER DETTE RESULTATET KRONEN PÅ VERKET.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Fram til nå har kun sjåfører på gods-biler med totalvekt på over 3,5 tonn vært omfattet av ordningen. Fra neste sommer vil også varebiler med totalvekt ned til 2,5 tonn komme inn under allmenngjøringen. Tariffnemndas beslutning forelå 1. november.

– Dette er en stor begivenhet for alle varebilsjåfører, sier Trude Sande, nestleder i YTF. – Endelig får de lønn som står i stil med innsatsen. Dette vedtaket gir trygghet og bedre forhold for dem som holder hjulene i gang.

## Kabotasje ga gråsone

Bakteppet for kravene om allmenngjøring er EØS-avtalen som ble undertegnet i 1992. Denne ga transportører fra EU adgang til å utføre «midlertidig kabotasje» i Norge. «Kabotasje» er definert som transport mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme.

Et uklart regelverk og manglende håndheving førte imidlertid til en

gråsone der all slags fusk og fanteri ble tolerert og ingen var riktig sikre på hva som var rett og galt. Lovløsheten trakk til seg kriminelle, ikke minst etter at EU-området også ble utvidet til å omfatte Øst-Europa.

## YTFs grenseundersøkelse

For å få mer kunnskap og dokumentasjon om lønns- og arbeidsvilkårene blant lastebilsjåfører på vei inn til Norge, og for å avsløre sosial dumping, gjennomførte YTF sin føreste undersøkelse på grensovergangen ved Svinesund i juli 2014. Der svarte 540 sjåfører på spørreskjemaer utarbeidet på åtte språk.

Opplysningene fra undersøkelsen, som var unik i sitt slag, dokumenterte behovet for å gjøre noe med lønningene for å stoppe sosial dumping. Mange utenlandske sjåfører bodde faktisk mer eller mindre permanent på Svinesund, for derfra kjøre internasjonal transport til Norge og utføre kabotasjeoppdrag. Lønningene var dessuten ofte svært lave.

## Kampen for allmenngjøring

YTF tok samme året initiativ for å allmenngjøre tariffavtalene for lastebil-

sjåfører, noe som enkelt sagt ville bety at minstelønns-satsen lovfestet. Slik ville forbundet sementere at alle som bedrev godstransport eller turbilkjøring i Norge, så vel utenlandske som norske sjåfører, minst skulle ha krav på den allmenngjorte timelønna.

YTF fikk med seg YS på å lansere kravet under Arendalsuka i 2014. Forslaget møtte til å begynne med massiv motstand, både fra LO og arbeidsgiverhold. Men takket være god dokumentasjon, strategisk planlegging samt gode argumenter, tålmodighet og engasjement, ikke minst fra YTFs advokater, lyktes forbundet å få opinionen over på sin side.

Allmenngjøringen for godssjåfører ble en realitet i 2015. Heretter var det forbudt ved lov å underbetale. Lovfestingen var en stor seier for YTF. Sommersesongen 2016 ble forskriften også innført for turbilsjåfører. Nå følger altså varebilbransjen etter.

## Må håndheves

Så er slett ikke alt løst med dette. YTFs fortsatte grenseundersøkelser har vist at underbetaling forblir et problem for mange tungbilsjåfører. Og en

«Allmenngjøringen for godssjåfører ble en realitet i 2015. Heretter var det forbudt ved lov å underbetale. Lovfestingen var en stor seier for YTF. Sommer- sesongen 2016 ble forskriften også innført for turbilsjåfører. Nå følger altså varebilbransjen etter.»

kontroll som Arbeidstilsynet gjennomførte i 2018 på utenlandske turbusser, hadde det nedslående resultatet at hele 74 prosent av sjåførene ikke ble betalt i henhold til norsk tariffavtale.

Viktig er likevel at sjåførlønningene nå er beskyttet av loven, slik at de som ikke betaler minstelønn er å definere som lovbrutere. Mye av det videre arbeidet handler derfor om kontroll og håndheving, noe som ikke minst er avgjørende for at norsk turbil- og godsbransje skal ha sjanse til å overleve.

### Nytt viktig steg

Innen varebilbransjen hadde imidlertid kriminelle elementer åpenbart funnet et fristed. Kontrollatene har der kunnet avdekke en rekke ulovlige og kritikkverdige forhold: Skattekriminalitet, trygdesvindel, feil og mangler på kjøretøy, grov utnyttelse av utenlandske arbeidstakere med svært dårlige lønns- og arbeidsvilkår og omgåelse av arbeidsgiveransvaret ved feilklassifisering av ansatte sjåfører som selvstendige oppdragstakere.

Nå stenges også dette smutthullet. Med allmenngjøringen på plass vil ikke useriøse aktører innen varebilbransjen lovlig kunne utnytte sjåfører som utfører ærlig arbeid. Dette er et nytt viktig steg mot å sikre at ingen yrkessjåfører skal være underbetalt eller utnyttet, dessuten et sterkt bidrag for å gjennomføre rettferdige konkurransevilkår.



Allmenngjøring 1: Lønna til lastebilsjåfører ble allmenngjort i 2015.



Allmenngjøring 2: Lønna til turbilsjåfører ble allmenngjort i 2016. (Foto: Per Christian Lind/ YTF)



Allmenngjøring 3: Lønna til varebilsjåfører allmenngjøres i 2025.

# IKKE ALLTID SKYLDIG

KJØRER DU INN I NOEN BAKFRA, FÅR DU ALLTID SKYLDA, UANSETT OMSTENDIGHET. OM IKKE ANNET MISTER DU LAPPEN. SLIK ER FASITEN, OPPLEST OG VEDTATT, IKKE SANT? HELDIGVIS HAR YTF-ADVOKATENE I TO FERSKE SAKER VIST AT DENNE KONKLUSJONEN SLETT IKKE ER HOGD I STEIN.

«Vårt medlem fulgte alle trafikksikkerhetsreglene, og retten anerkjente at dette var en situasjon som ingen kunne forutse. Vi er svært fornøyde med at retten kom til den konklusjonen.»

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Den første saken virket i utgangspunktet umulig. En ettermiddag i juni var en lastebilsjåfør – og heldigvis YTF-medlem - på vei inn i en tunnel, da føreren av personbilen foran plutselig sto på bremsene. Å stoppe i tide var ikke mulig, og lastebilen braste inn i personbilen. Siden det oppsto personskade, havnet saken i retten.

## Hvem kan man stole på?

Så er det altså vanligvis opplest og vedtatt at selv om bilen foran stanser opp eller bremses hurtig, vil en påkjørsel bakfra alltid skyldes bilen bak fordi

den per definisjon ikke har holdt stor nok avstand. Vanlig praksis er tilsvarende at forsikringsselskapet til bilen bak alltid blir ansvarlig for å betale for skadene.

Faren var derfor absolutt til stede for at retten også i dette tilfellet fattet en summarisk avgjørelse. Påtalemyndigheten mente at YTF-medlemmet burde bøtelegges, miste førerkortet i seks måneder og i tillegg betale saksomkostninger. Hvilken dommer ville heller fatte lit til den unge lastebilsjåføren, selv om han påberopte at han fulgte fartsgrensen og holdt god avstand?

## Uforutsigbar situasjon

Heldigvis klarte YTF-advokat Ma-

rius Træland å overbevise retten om at bråstoppen måtte betraktes om en uforutsett hendelse som lastebilsjåføren ikke hadde noen sjanse til å forutse eller reagere raskt nok på. Resultatet ble at retten kom fram til at kollisjonen ikke kunne vært unngått, og YTF-medlemmet ble fullstendig frifunnet.

Vi vil tro at avgjørelsen harmonerer med rettsoppfatningen til alle med praksis som bilførere, nemlig at når bilen foran står på bremsen uten foranledning, har man en snøballs sjanse i h... til å stoppe.

– Vårt medlem fulgte alle trafikksikkerhetsreglene, og retten anerkjente at



Alle førere av tyngre kjøretøy vet at det ikke alltid er mulig å stoppe på en femøring. (Bildet har ingenting med de aktuelle sakene å gjøre.)

dette var en situasjon som ingen kunne forutse. Vi er svært fornøyde med at retten kom til den konklusjonen, sier en svært fornøyd advokat Træland.

### **Godta aldri førerkortbeslag**

Den andre saken hadde et tilsvarende forløp, men her var det en buss som kjørte inn i hekken på personbilen som bremsset. Bussføreren – også YTF-medlem - fikk førerkortet inndratt, noe en polititjenestemann har rett til å gjøre på stedet, med den hensikten å luke farlige sjåfører ut av trafikken.

Sjåfører som utsettes for en slik inn-  
dragning, har to valg, enten samtykke til beslaget eller ikke. Vanligvis er det larest ikke å samtykke. Ved samtykke

har nemlig den videre saksbehandlingen vist seg å kunne ta måneder og år, mens om man motsetter seg beslaget er politiet pålagt å videresende saken til tingretten i løpet av tre uker. Så skjedde i dette tilfellet.

### **Ikke brukes ukritisk**

YTFs advokatfullmektig Nora Garder Arnkværn tok saken, og fikk retten med på at et fortsatt beslag ville være uforholdsmessig. Risikoen for trafikksikkerheten ble vurdert som lav, og et videre beslag ville gi altfor store konsekvenser for en yrkessjåfør. Retten la vekt på at medlemmet er avhengig av førerkortet for å opprettholde inntekten sin og dermed fortsatt sikre familiens økonomi fram til skyldspørs-

målet i selve saken kan avgjøres i en senere rettsbehandling.

- Kjennelsen er et tydelig signal om at førerkortbeslag ikke skal brukes ukritisk. For yrkessjåfører som er avhengige av førerkortet for inntekten sin, må rettssikkerheten veie tungt, oppsummerer advokatfullmektig Nora Garder Arnkværn.

### **Moralen er:**

Ta ikke for gitt at retten er på din side, selv om du selv mener at du har rett. Det hjelper godt å ha en YTF-advokat i ryggen. Om leserne har uorganiserte arbeidskamerater, kan dere jo gjøre dem oppmerksomme på dette.

# YTF SAMLET EKSPERTENE

«ALLE VAR DER», SOM DEN BERGENSKE VAMP EVY'EN VILLE SAGT. YTFS ANDRE STORE SIKKERHETSKONFERANSE I BODØ I OKTOBER PRESENTERTE EN UNIK SAMLING AV DET NORSKE EKSPERTMILJØET INNEN KOLLISJONSSIKKERHET OG FOREBYGGING AV BATTERIBRANNER.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Tre år har gått siden YTFs forrige store sikkerhetskonferanse, som også ble avholdt i Bodø. Der var et hovedmål å sette den skammelig dårlige kollisjons-sikkerheten til bussførerene på dagsorden, utveksle erfaringer og diskusjoner om løsninger og samle bred støtte for nødvendigheten av å gjøre noe. Innen YTF hadde saken allerede stått på dagsorden i flere år. Konferansen i 2021 leverte solid dokumentasjon og løftet spørsmålet opp på et nasjonalt nivå.

### Nye skritt framover

En ny milepæl ble nådd 10. oktober 2023 da et femtitalls representanter fra norsk bussbransje med samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i spissen møttes i Brussel for å kreve strengere internasjonale sikkerhetsløsninger for sjåfører, passasjerer og myke trafikanter. YTF stilte blant annet med sin sikkerhetsgruppe bestående av tre bussjåfører i aktiv tjeneste: Eli Hetlevik, Marianne Nattestad og Svein Roger Skoglund.

Konferansen i Bodø 23. og 24. oktober i år løftet sikkerhetsarbeidet nok et skritt framover, blant annet ved å

«Møtet manifesterte den store enheten og gode samarbeidet som nå eksisterer på feltet, og ikke minst YTFs drivkraft som pådriver, leder og samlende faktor.»

bruke en hel økt på spørsmålet om brannsikkerhet i batteribusser. Møtet manifesterte den store enheten og gode samarbeidet som nå eksisterer på feltet, og ikke minst YTFs drivkraft som pådriver, leder og samlende faktor.

### Under YTFs paraply

Gledelig er å se hvordan ekspertisen i Norge har stilt opp: Det offentlige gjennom Havarikommisjonen, Statens Vegvesen og Brannvesenet, forskningsmiljøet ved Transportøkonomisk Institutt, Forsvarets Forskningsinstitutt og Universitetet i Sørøst-Norge og bransjen gjennom Ruter, Vy Buss og YES-EU.

Politisk ble konferansen åpnet av statssekretær Tom Kalsås fra Samferdselsdepartementet og forbundsleder Jim Klungnes i YTF. På første rad satt også de spesielt inviterte gjestene og samarbeidspartnerne, forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen fra Fellesforbundet og næringspolitisk sjef Jofri

Lunde i NHO Transport, selvfølgelig sammen med en rekke prominente tillitsvalgte og medlemmer i YTF.

### De som ikke møtte

At «alle var der» er forresten ikke helt riktig. En gruppe manglet: Bussprodusentene. På konferansen i 2021 stilte representanter for VDL, Solaris, Volvo, Mercedes og Iveco opp for å presentere sine løsninger for kollisjonsikkerhet. Strengt tatt hadde de ikke så mye å levere. I år valgte ingen å komme, til tross for invitasjon i god tid.

Unntaket var kinesiske Yutong, representert ved importøren YES-EU, som også hadde kreative forslag til sikkerhetsløsninger. Vi merker oss dette, som kanskje ikke bare handler om sikkerhet, men også om de endrede konkurranseforholdene i bransjen. Vi tror uansett konferansen viser tydelig at om man skal ha noe håp om å selge busser i Norge, vil det være lurt å forholde seg til YTF.





Servicemanager Gøran Rykkje arbeider hos YES-EU, som blant annet representerer bussfabrikanten Yutong og batteriprodu-senten CATL i Skandinavia.



Seniorrådgiver Thea Berg-Halsen fra kjøre-tøyteknisk avdeling hos Statens Vegvesen har arbeidet med regelverk og forskrifter som gjelder kollisjonssikkerhet.



Havariinspektør Per Olav Hetland fra Sta-tens Havarikommisjon har vært sentral i gjennomgangen av de siste årenes fatale busskollisjoner.



Sissel Forseth er sjefsforsker hos Forsva-rets Forskningsinstitutt, og ekspert blant annet på brannfare i lithium-ion-batterier.



Snorre Læggran er plandirektør i Ruter, som har vært ledende i å innføre krav til kulli-sjonssikkerhet i sine bussanbud.



Sindre Egeness er brannsjef i Ålesund Brannvesen og blant annet bekymret over muligheten for brann i elbuss i tunneler.



Administrerende direktør Ole Engebret Haugen i Vy Buss har tonnevis av bransjeer-faring, og jobber på flere måter for å skape en god sikkerhetskultur for de rundt 7500 sjåførene i selskapet.



Forskningsleder Tor Olav Nævestad har i Transportøkonomisk Institutt ledet omfat-tende studier av (manglende) kollisjonssi-kerhet for bussførere i hele Europa.



Førsteamanuensis Mathias Henriksen arbeider ved fakultet for teknologi, naturvi-tenskap og maritime fag hos Universitetet i Sørøst-Norge i Porsgrunn, og er med i en forskningsgruppe som studerer sikkerhet, forbrenning og eksplosjonsfare.

**ELBUSS:**

# SJÅFØREN ER SUPERHELTEN

«VI OPPLEVER NÅ EN RASK UTSKIFTING AV BUSSPARKEN TIL ELBUSSER. MEN HENGER BRANSJEN MED I DENNE UTVIKLINGEN? ELLER AGERER VI FORTSATT SOM DET FORTSATT ER DIESEL SOM GJELDER?» SLIK SATTE YTFS FORBUNDSLEDER DAGSORDEN PÅ SIKKERHETSKONFERANSENS ANDRE DAG I BODØ.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Og ja, usikkerhet er en åpenbar faktor. Mer enn en tredjedel av de YTF-organiserte bussjåførene kjører i dag elbuss, og over halvparten av disse er usikre på om sikkerheten er godt nok ivaretatt for batteridrift.

En like stor andel opplyste at de ikke hadde fått tilstrekkelig opplæring på farlige situasjoner. Over halvparten er usikre på om sikkerheten er ivaretatt i batterielektriske kjøretøy og to av tre opplever at de ikke har kompetanse til å håndtere brann eller ulykker med batterikjøretøy.

Disse opplysningene kommer fra YTFs siste medlemsundersøkelse, som ble

presentert på sikkerhetskonferansen av kommunikasjonssjef Adrian Pracon.

### Potensiell bombe?

- Lithium-ion-batterier inneholder alt som trengs for å underholde sin egen interne brann, poengterte sjefsforsker Sissel Forseth ved Forsvarets forskningsinstitutt (FFI). Hun er fagansvarlig for strømforsyningsgruppen ved FFI og vet hva hun snakker om. Med 20 års erfaring rundt Li-ion batterier og sikkerhet, bidrar hun blant annet med råd om hvordan brannvesenet skal håndtere hendelser med brann i slike batterier.

- Det finnes utrolig mye energi i slike batterier, som ved en brann utvikler giftige gasser og sprer seg enormt fort, forklarer førsteamanuensis Mathias Henriksen ved Universitetet i Sør-Norge. Henriksen har tatt doktorgrad

på hvordan varme, reaktive og brennbare gasser utvikles i defekte batterier, og viste sikkerhetskonferansen bilde-materiale fra håndfaste eksperimenter med brann og eksplosjoner.

### Batteriene blir bedre

Heldigvis er det svært sjeldent at slike eksplosjonsartete branner forekommer. Kanskje kan det sammenliknes med å fly. Man vet at om flyet faller ned, ligger man dårlig an, men sannsynligheten for at noe slikt skjer er svært liten.

- Utviklingen av batterier skjer svært raskt, understreker servicemanager Gøran Rykkje fra YES-EU, som importerer Yutong-busser og CATL-batterier fra Kina.

Han mener at nye batterier i stor grad bør ufarliggjøres, og sier seg mindre redd for batterisikkerheten enn

«Usikkerhet er en åpenbar faktor. Mer enn en tredjedel av de YTF-organiserte bussjåførene kjører i dag elbuss, og over halvparten av disse er usikre på om sikkerheten er godt nok ivaretatt for batteridrift.»



Den største bekymringen er brann i en elbuss i tunnel, fortalte brannsjefen i Ålesund, Sindre Egeness. I slike tilfeller, der hvert sekund teller, vil bussjåføren være superhelten. Bildet er fra presentasjonen til Egeness på sikkerhetskonferansen.



Mange av utfordringene ligger ikke i selve batteriene, ble det hevdet, men alt som er rundt, som ladesystemer og kabler. Therese Skurdal og Predrag Bojanic fra Kongsberg Automotive demonstrerte sine sikre løsninger på IAA-messen i september.

kollisjonssikkerheten (!). Mange av utfordringene ligger nemlig ikke i selve batteriene, men alt som er rundt, som ladesystemer og kabler.

### Bransjen må handle

Muligens en mager trøst. Sist vinter ble bransjen tatt på senga, som «julekvelden på kjerringa».

- I vinter viste det seg overraskende nok at operatørene visste for lite om strømforbruk, uttrykte plandirektør Snorre Lægran i Ruter, som likevel understreket at i et klima- og miljøperspektiv går ikke utviklingen for fort, men snarere for sakte.

Administrerende direktør Ole Engbret Haugen i Vy Buss var enig i at utviklingen ikke hadde gått for fort, men at de hadde lært mye av vinteren som var og at operatørene måtte

skjønne ansvaret sitt. – Ikke minst må innkjøperne vite hva de kjører.

Vy Buss har 3000 busser på veien daglig, og dette er selvfølgelig en utfordring med hensyn på sikkerhet. Derfor står sikkerhet og HMS alltid øverst på dagsorden, understreket Haugen. Han var opptatt av å arbeide sammen med verneombud og tillitsvalgte for å utvikle en best mulig sikkerhetskultur, og lovet å sjekke resultatene av medlemsundersøkelsen til YTF for å forbedre opplæringen.

### Sjåføren er superhelten

- Batterier blir stadig viktigere i hverdagen vår. Vanligvis er ikke dette farlig, men når noe skjer, da er det farlig. Er vi villige til å ta den risikoen? spurte brannsjef i Ålesund, Sindre Egeness.

Han poengterte at vi manglet erfaringer over tid når det gjelder batteriteknologi og utviklingen av denne. Statistikken viser at antall branner i buss er varierende, men stigende.

- Min største bekymring er brann i en elbuss i en tunnel, med såkalt «thermal runaway» i batteriene. På ett eller annet tidspunkt klarer ikke viftene som skal få vekk røyken å motstå trykket som oppstår, og da vil det oppstå en kjempestor felle, forklarte Egeness.

- I slike tilfeller vil bussjåføren være superhelten, den aller viktigste. De beslutningene sjåføren tar, vil være avgjørende. Brannvesenet vil være minst fem minutter unna, og det kan være for seint til å utgjøre den store forskjellen.

# KOLLISJONSBESKYTTELSE I BUSS: IKKE BEDRE SIDEN 1980

«EN RAPPORT VIDER AT KOLLISJONSBESKYTTELSEN I BUSS IKKE HAR BLITT BEDRE ETTER 1980» FORTALTE FORSKNINGSLEDER TOR OLAV NÆVESTAD FRA TØI PÅ YTFS SIKKERHETSKONFERANSE I BODØ. BUSSFØRERNE HAR IKKE BARE OPPLEVD AT KOLLISJONSSIKKERHETEN HAR STÅTT PÅ STEDET HVIL, MEN TVERT OM BLITT VERRE.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

«Eureka! Endelig en gladsak der EU-byråkratiet virker å ha blitt utmanøvrert av nytenkende norske byråkrater.»

En frontkollisjon med en liten overlapping til venstre på førersidene, er verre enn om treffet skjer midt på foran, fordi man treffer nærmere fører og fordi det er vanskeligere å konstruere beskyttelse, poengterte Nævestad.

Risikoen er derfor høyere for buss enn for lastebil. Busskonstruksjonen må endres vesentlig for å styrke sikkerhetskravene opp mot nivået som person- og varebiler har i dag.

## For dårlig konstruksjon

Nævestad arbeider med en sikkerhetsstudie som skal være ferdig ved årsskiftet med målet om å kunne brukes internasjonalt og som skal brukes internasjonalt. Studien er et bestillingsverk fra Samferdselsdepartementet.

Havariinspektør Per Olav Hetland fra Havarikommisjonen fortalte at de hadde undersøkt flere kollisjoner av samme type, og nevnte spesielt en kollisjon i Fardal i Sogndal 12. august 2013.

En svensk turbuss kolliderte med en lokal rutebuss, og selv om overlappingen kun var på 15-20 centimeter, omkom to unge kvinnelige passasjerer, mens to andre ble hardt skadd.

Flere eksempler fra Sverige og Finland vitnet også om at busskonstruksjonen er for dårlig.

## Kreativ forskrift

- Statens Vegvesen har oppsummert at førerplassen for buss ikke har tatt

vesentlig del i den teknologiske utviklingen ved kollisjoner, fortalte seniorrådgiver Thea Berg-Halsen.

- Vi har tatt opp dette i internasjonale grupper, men har lite nasjonalt spillerom overfor EU og EØS, fordi vi ikke kan nekte en EU-godkjent buss å kjøre i Norge. Men siden nesten alle er løyvepliktige har vi laget en bruksforskrift.

Den kreative nasjonale løsningen man fant var «Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.», der et nytt femte ledd pålegger alle busser som omfattes av forskriften og som registreres i Norge



Gruppediskusjon mellom aktører som i stor grad spiller på lag når det gjelder kollisjonssikkerhet. Fra venstre næringspolitisk leder Jofri Lunde fra NHO Transport, forbundsleder Jim Klungnes fra YTF, statssekretær Tom Kalsås fra Samferdselsdepartementet, plandirektør Snorre Læggran fra Ruter og servicemanager Gøran Rykkje fra YES-EU.

for første gang fra og med 1. oktober 2023 skal tilfredsstillende kravene til frontbeskyttelse i henhold til R29-kravet. Eureka! Endelig en gladsak der EU-byråkratiet virker å ha blitt utmanøvrert av nytenkende norske byråkrater.

### Verste stedet å sitte

Vi fikk innført frontbeskyttelsen gjennom standarden R29 i fjor, noe som er et stykke på vei i riktig retning, sa statssekretær Tom Kalsås, men la til at Samferdselsdepartementet var klar over at den ga for dårlig beskyttelse.

- Å bedre sikkerheten er en stor jobb, og bussen henger etter personbil og lastebil. Målet er å harmonisere en sikkerhetsstandard både nasjonalt og internasjonalt som en del av vår nullvisjon om null drepte på norske veier innen 2050.

Han fikk følge av YTFs forbundsleder Jim Klungnes, som understreket at

R29 neppe ville gjort noen forskjell ved de tre store ulykkene de siste årene der bussførerliv hadde gått tapt.

- Det verste stedet å sitte i en buss er førerplassen. Sikkerheten er katastrofalt dårlig, noe som er godt å få dokumentert.

### Har lyttet

Servicemanager Gøran Rykkje fra YES-EU tok utgangspunkt i at stålplater til sikkerhetsmessig forsterkning av batteripakke i elbussene også kan styrke førersikkerheten tilsvarende.

YES-EU representerer både verdens største bussprodusent Yutong og den enorme batteriprodusenten CATL, begge fra Kina, og fortalte at de to industrigigantene hadde et felles prosjekt med milliardinvesteringer for å sikre batteriene mot ødeleggelse og brann.

- Ja, vi har lyttet til innspillene fra YTF, sa Rykkje, og holdt fram artik-

kelen fra Yrkestrafikk #4 med tittelen «Ni sikkerhetstester – mens vi venter på den tiende». Den tiende sikkerhetstesten overskriften hintet til var kollisjonsvernet for bussførerne.

### Sikkerhetsbrakett

På grunn av stålet rundt batteriet var hele bussen blitt sterkere, mente Rykkje, som tidligere har arbeidet som avdelingsleder på Tides verksteder. Han fortalte at Yutong i tillegg til blant annet R29 også har utarbeidet en brakett som ville kunne skyve førerretet 7-10 centimeter bakover ved en kollisjon, noe som kan føre sjåføren vekk fra deformasjonssonen og dermed utgjøre en forskjell på liv og død.

Gøran Rykkje fortalte også at Yutong ville bytte stål i A-stolpen på busser levert fra og med årsskiftet. Han var takknemlig for samarbeidet med fagbevegelsen, som var til det beste for begge parter og en faktor for Yutongs suksess på det europeiske markedet.

# VEL BLÅST!

SIKKERHETSKONFERANSEN I BODØ VAR EN STOR OG SVÆRT VELLYKKET BEGIVENHET, SOM BØD PÅ ENORME MENGDER NYTTIG INFORMASJON SOM NÅ KAN OG MÅ BRUKES OG VIDEREFØRES. ALLE SOM HAR ARBEIDET MED KOLLISJONSSIKKERHET – BÅDE YTF-MEDLEMMER OG ANDRE I BUSSBRANSJEN – HAR EN DEL AV ÆREN FOR AT KONFERANSEN BLE SÅ BRA.



Morgenstreck andre dag, der alle deltok med liv og lyst. På første rad, fra venstre: næringspolitisk sjef Jofri Lunde i NHO Transport, YTF-advokat Josefine Wærstad, forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen fra Fellesforbundet, samt YTFs generalsekretær Linda Jæger og forbundsleder Jim Klungnes.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Forbundsleder Jim Klungnes understreket i sin avslutningsappell at hele bransjen nå hadde felles interesser av å jobbe sammen om å speede opp tempoet i det videre sikkerhetsarbeidet, både med hensyn på kollisjonssikkerhet og brannikkerhet i elbusser.

### Ansvaret for passasjerene

Han understreket perspektivet om bussjåførens store ansvar for passasjer-

renes liv og helse, og at å sikre bussføreren ved en kollisjon derfor må være høyeste prioritet. Det er en selvfølge at en bussfører må være like godt sikret som en personbil- eller lastebilsjåfør.

Jim benyttet også anledningen til å rose Yutong, som virket å være akkurat der som YTF vil at produsentene skal være, nemlig på offensiven med hensyn på sikkerhet. Han savnet konkurrentene, og ønsket at flere melder seg på i tiden som kommer.

### Mange fortjener ros

Mange fortjener ros og takk for at konferansen ble en milepæl i sikker-



Erik Wold, kjent fra NRK, ledet konferansen med stødig hånd, her assistert av lødig litteratur.

hetsarbeidet: Blant den som hele tiden «har holdt grøten varm», er selvfølgelig sikkerhetsgruppa i YTF, regionstyret i Nordland og forbundsstyret.

Så må de nesten 100 deltakerne og gjestene på konferansen takkes, og ikke minst innlederne, som bidro med tung og allsidig ekspertise.

I den praktiske gjennomføringen bidro blant flere Josefine, Adrian og Tor-Arne sterkt. Innleid møteleder Erik Wold, med mangeårig fartstid som program- og debattleder i NRK, styrte gjennomføringen av to tettpakkede dager sømløst og lekkert.

A photograph of a young man with light brown hair and a beard, smiling and looking towards the camera. He is wearing a dark blue shirt and is seated in the driver's seat of a car. The background shows the interior of the car and a blurred view through the window. On the left side of the image, there are several vertical blue bars of varying heights, resembling a bar chart or decorative graphic.

# Nordea

## Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av Yrkestrafikkforbundet får du et av Norges beste billån, med rente fra 6,35 %

Søk lån til bil, MC og caravan på  
[nordea.no/billån](https://nordea.no/billån)

Priseksempel: Eff. rente 8,09 %, kr 150.000 o/5 år,  
etableringsgebyr kr 2200. Tot: kr 181.638,-

# RUNDKAST FOR SIKKERHET

RENE TIVOLIET! HER KUNNE DU SITTE INNE I ET FØRERHUS OG OPPLIVE EN 360 GRADERS ROTASJON ELLER SITTE FASTSPENT I ET SETE OG DUNDRE INN I EN VEGG. MEN DETTE VAR IKKE FOR MORO SKYLD. DET HANDLET SELVFLGELIG OM SIKKERHET FOR LASTEBILSJÅFØRER.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

«Benyttes på egen risiko» sto det på det gule skiltet på veltesimulatoren, et autentisk førerhus type Mercedes Benz Actros. Det forhindret ikke mange fra å bli med på et skikkelig rundkast, der deltakerne i flere sekunder havnet med hodet ned. Uten å være skikkelig fastspent ville det gått riktig ille med både sjåfør og passasjer. Men med gode sikkerhetsbelter satt gjestene som støpt.

## Brutal belteslede

Journalisten avsto likevel fra den øvelsen, lot seg i stedet overtale til å teste den såkalte beltesleden, der man ble spent fast i et sete som akselererte noen meter før den kolliderte ganske så brutalt med en vegg. Sammenstøtet virket voldsomt, kroppen startet så vidt en ukontrollert bevegelse forover før beltet stoppet en videre frontkollisjon. Vi hang bokstavelig i tauene.

««Kan du gjette i hvilken hastighet du traff veggen?» spurte beltesledekusken, og flirte da han fortalte svaret: «10 kilometer i timen.» Det ga ettertanke. Uten belte ville jeg stuft framover som en rakett.»

«Kan du gjette i hvilken hastighet du traff veggen?» spurte beltesledekusken, og flirte da han fortalte svaret: «10 kilometer i timen.» Det ga ettertanke. Uten belte ville jeg stuft framover som en rakett. Man kunne bare tenke på hva opplevelsen ville vært i 20, 50 eller 80.

Hvis noen fortsatt svevde i den illusjonen at bruk av sikkerhetsbelte ikke var så viktig, ville de bli grundig kurert av disse to øvelsene.

## Interessante arrangører

Yrkestrafikk opplevde veltesimulatoren og beltesleden på tungbilmessa IAA som ble arrangert i Hannover i midten

av september. Demonstrasjonene ble arrangert av BG Verkehr og det tyske trafikksikkerhetsrådet DVR.

BG Verkehr er den ansvarlige ansvarsforsikringsforeningen for arbeidsgiverne innen transportbransjen, har hovedkontor i Hamburg og gir råd om alle spørsmål om helse og sikkerhet på arbeidsplassen og er også ansvarlig for rehabilitering og erstatning etter arbeidsulykker og arbeidsrelaterte sykdommer hos den forsikrede.

DVR er Tysklands uavhengige spyspiss og ekspert på alle aspekter av trafikksikkerhet. Rådet samler alle





Om det gikk rundt for de som prøvde seg i førerhuset på Actrosen, gikk det helt greit så lenge man satt fastspent.

typer aktører med kompetanse på trafiksikkerhet, og danner et effektivt nettverk for trafiksikkerhet.

### Lære og leke?

Med utgangspunkt i en erklært nullvisjon for trafikkulykker, ivaretar DVR en samlet forpliktelse på vegne av alle medlemmenes felles ansvar for å gjøre veitrafikken trygg. Rådet samarbeider tett med forsikringsbransjen, forskningsinstitutter, ulike foreninger og andre institusjoner og utarbeider anbefalinger til politikere og næringsliv for å sørge for effektive tiltak for å forebygge trafikkulykker.

DVR er forpliktet til å fremme sikker transportinfrastruktur og avansert kjøretøyteknologi. I tillegg fremmer rådet mobilitetsopplæring, og setter opp og gjennomfører kampanjer og opplæringsprogrammer for ulike aldersgrupper og trafikanter for å påpeke risikoer i veitrafikken og fremme atferd slik at alle kommer trygt frem.

### Vi har også hatt

Verken veltesimulatoren eller beltesleden er akkurat noen nyhet, heller ikke i Norge. I Yrkestrafikks forgjenger «Bussen» kan vi for eksempel lese om hvordan Norges Automobilforbund (NAF) arrangerte trafiksikkerhetsdag på Geiteryggen i Skien i august 1985 (!). Her fikk man prøve seg på hvordan det var å velte med bil – riktignok privatbil - og bråstopp i 10 kilometers fart.

Arrangørene hadde også iscenesatt en kollisjon hvor tre biler var innblandet. Politiet, Røde Kors hjelpekorps, Norsk Luftambulans og Skien Brannvesen ble tilkalt og utførte en realistisk demonstrasjon som begynte med at en bensintank eksploderte. En del fylkespolitikere fikk også prøve seg på glattkjøring. Kanskje noen føler seg kallet til å videreføre et slikt arrangement også for tyngre kjøretøy, etter lærdom fra tyskerne?



I beltesleden fikk vi oppleve et krasj i kun 10 kilometer i timen. Det virket sannelig ille nok!

# VAKTSKIFTE I LOGISTIKK

YTF LOGISTIKKS «GRAND OLD MAN» – JAN ARNE LABERGET – FIKK PÅ ÅRSMØTET ETTER EGET ØNSKE AVLØSNING SOM REGIONLEDER ETTER IMPONERENDE MANGE ÅRS INNSATS. SOM NY LOGISTIKKHØVDING VALGTE ÅRSMØTET HARALD HALLEM, KASSERER I AVDELING 633 LOGISTIKK INNLANDET.

Tekst:  
**ARNE DANIELSEN**  
Foto:  
**JIM KLUNGNES**

«Mange medlemmer har ikke opplevd noen annen leder enn Jan Arne Laberget. Derfor er det en stor begivenhet at 64-åringen nå kaster inn håndkleet.»

Da NRAF ble omdøpt til YTF på landsmøtet i 2000, ble det også skrevet inn i vedtektene at forbundets lokale godsavdelinger dannet en landsomfattende samling med navnet YTF Gods. Samme året meldte den erfarne langtransportsjåføren Jan Arne Laberget seg inn i forbundet. Da hadde han allerede arbeidet som godssjåfør siden slutten av syttitallet.

### Periode i vekst

På årsmøtet fortalte Jan Arne at han i likhet med så mange andre godssjåførere lenge var motstander av å fagorganisere seg, men da han først innså viktigheten av å være med, raskt tok på seg tillitsverv. I 2009 ble han valgt inn i YTFs forbundsstyre. I mange år har han altså vært regionleder, dessuten fungert som godsrådgiver i sekretariatet.

I hans regjeringstid har medlemstallet innen logistikk steget fra et hundretall til nesten fire tusen, og mange medlemmer har ikke opplevd noen annen leder enn Jan Arne Laberget. Derfor er det en stor begivenhet at 64-åringen nå kaster inn håndkleet. Heldigvis nyter YTF fortsatt godt av ham som medlem av forbundsstyret fram til landsmøtet i september 2025.

Den nye regionlederen, Harald Hallem, har også solid erfaring som godssjåfør, blant annet tolv år som sjåfør i Posten Transport i Tromsø. Nå bor den opprinnelige trønderen på Moelv i Innlandet fylke, der han de siste seks årene har kjørt matvarer for Litra Termo. Han har vært tillitsvalgt i YTF i tre år, og er så fornøyd med forbundet at han altså har påtatt seg regionledervervet.

### Regelverk for blindsoner

Logistikkfolket så hverandre stevne til fagdag og årsmøte på Gardermoen i slutten av oktober. Fagdagen startet med advokat Josefine Wærstad som først innledet om et nytt regelverk for blindsoner, og fortalte om rettspraksis fra to saker i Oslo. Retten stiller store krav til lastebilsjåførene, og utfordringene er store, ikke minst når det gjelder sykklister og sparkesykklister.

Josefine fortalte også om nye EU-regler for utforming av lastbiler som skal øke sikten og fjerne blindsoner. Til slutt redegjorde hun om den siste utviklingen i EUs mobilitetspakke, der kravet om retur til hjemlandet hver åttende uke nå ikke lenger er gyldig.

### Forhandlinger og avtaler

Deretter var forhandler Kristine



YTFs advokat Josefine Wærstad innledet om nytt regelverk for blindsoner.  
(Foto: Arne Danielsen)

Martinsen i ilden for å understreke viktigheten av å gjennomføre lokale forhandlinger. Altfor mange ringer og klager over dårlig lønn og vanskelige arbeidsforhold, påpekte hun, men når det kom til hælginga ble de i beste fall belønnet med en kaffekopp sammen med sjefen. «Alle har krav på lokale tillegg!» formante Kristine, «men da må man tørre å forhandle lokalt».

Fagdagen ble avsluttet med at Jan Arne ga et kort resymé over godssjåførenes historie i YTF. Han snakket blant annet om bedringen innen organiseringen, om kampen for allmenngjøring og døgnhvileplasser, om stamveinettet og viktigheten av en lastebil til Brussel. «Min framtidvisjon er at alle lastebilsjåfører skal være organisert i YTF og nyte godt av tariffavtale», avsluttet veteranen.

Dagen etter ble årsmøtet avholdt, og den nye lederen Harald Hallem har nå med seg et styre bestående av Kenneth Langdalen, Rune Pettersen, Tor Inge Tvergrov, Willy Andre Korth, Robin Schei, Jan Inge Lind og Sonny Yovray Singh.



Knut Authen fra forbundsstyret takker avtroppende leder Jan Arne Laberget for formidabel innsats gjennom en årrekke, mens påtroppende godshøvding Harald Hallem applauderer.



Det nye styret fra venstre: Kenneth Langdalen, Harald Hallem, Rune Pettersen, Tor Inge Tvergrov, Willy Andre Korth, Sonny Yovraj Singh, Robin Schei og Jan Inge Lind

# ROGALAND PÅ EGEN KJØL

REGION SØR-VEST BESTO INNTIL I ÅR AV AVDELINGENE I ROGALAND OG VEST-AGDER. NÅ HAR DE TO FYLKENE SKILT LAG, OG ROGALENDINGENE MARKERTE I NOVEMBER SIN NYE SINGLE STATUS MED ÅRSMØTE OG FAGDAG PÅ KIEL-FERGA.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Elleve tillitsvalgte fra avdeling 1 Haugesund og Omland og avdeling 13 Sør-Rogaland så hverandre stevne hos Colorline i november, med regionleder Karsten A. Larsen og avdelingslederne Odd Sigurd Korsnes og Gunn Karin Næsheim i spissen. Med som observatør og for gammelt fellesskaps skyld, var nestlederen i avdeling 9 Vest-Agder, Trond Hansen.

I det nye regionstyret ble de ovennevnte supplert med Eric Riley og Sten Hugo Tønnessen, og med Zuli Hansen og Kjell Stein Thingvoll som vara. I tillegg til jevn fordeling mellom de to avdelingene, ble det også tatt hensyn til representasjon fra de ulike selskapene det kjøres for i regionen. Alle valgene ble foretatt ved akklamasjon.

## «YSK light»

Under fagdelen var denne artikkelens forfatter, redaktør Arne Danielsen i Yrkestrafikk, og rådgiver Ann Lillian Steine i selskapet Transportrådgivning, hovedinnledere. Undertegnede snakket om det internasjonale bussmarkedet,

om NRAFs historie og sikkerhetskonferansen i Bodø, emner man kan lese om andre steder i bladet. Ann Lillian innledet om fartsskrivere og kjøre- og hviletid, samt betydningen av et riktig kosthold.

- Jeg gir dere et «YSK light», var hennes oppsummering.

Møtelyden satte åpenbart pris på en faglig tung innleder med spesialkompetanse innen trafikksikkerhet. Ann Lillian Steine kan skilte med 23 års erfaring fra Vegvesenets utekontroll, og universitetsutdanning innen temaene arbeidstid og kjøre- og hviletid. Fra 2012 har hun arbeidet i det private, blant annet med alle moduler innen Yrkessjåførkompetanse (YSK).

Som kjent må alle sjåfører som kjører tunge kjøretøy mot betaling, det være seg passasjerer eller gods, gjennom YSK-opplæring, likevel skjer det hele tiden en del nytt, så det er nødvendig å holde seg oppdatert.

## Fartsskrivere i varebiler

Når det gjelder kjøre- og hviletid har det kommet en del nyheter. Viktigst er kanskje EUs to år gamle mobilitetspakke som innførte slike krav også for sjåfører i varebiler ned til 2,5

tonns vekt. 1. juli 2026 må derfor alle varebiler som blir brukt i næring ha installert fartsskriver.

I 2026 er det utrolig nok også hundre år siden den aller første fartsskriveren så dagens lys i verden. Denne registrerte antall kjørte kilometer samt kjøre- og stopptider. Målet har til enhver tid vært å sikre like arbeidsforhold, like konkurransevilkår og økt trafikksikkerhet gjennom at kjøre- og hviletid overholdes. Så finnes en del unntak, blant annet for busser i rute over kortere avstander. Her kan Arbeidsmiljøloven eller Forskrift om arbeidstid slå inn. Det finnes altså tre ulike sett med regler å forholde seg til.

## Bruk sjåførkortet!

Det oppsto en del debatt rundt dette i forsamlingen. Om at de nye fartsskriverne stopper eller gir feilmelding for eksempel på ferger, og at det derfor var viktig å benytte «fergefunksjonen». Og om man for eksempel hadde flere arbeidsgivere og ulikt type arbeid med og uten krav til fartsskriver.

Ann Lillian Steine understreket at feil bruk av fartsskriver kunne føre til politianmeldelser, og oppfordret alle til å benytte sjåførkortet ved alle anled-

«Som kjent må alle sjåførere som kjører tunge kjøretøy mot betaling, det være seg passasjerer eller gods, gjennom YSK-opplæring, likevel skjer det hele tiden en del nytt, så det er nødvendig å holde seg oppdatert.»

ninger der dette var mulig.  
- Bruk eventuelt koden «annet arbeid».

Slike utfordringer er bakgrunnen for at mange arbeidsgivere ofte nekter de ansatte å arbeide for flere. Karsten A. Larsen fortalte at Steine hadde vært benyttet på en del kurs i avdeling 1, og at ledelsen i selskapene alltid var invitert til å delta, men aldri møtte.

### Kosthold og trafiksikkerhet

Andre dagen snakket Ann Lillian Steine, som selv hadde en fortid som aktiv skiskytter, om viktigheten av kosthold for yrkessjåførene. Hun fortalte at innen EU døde 3,9 millioner mennesker hvert år av livsstilssykdommer. Av krefttilfellene var årsakene i 85 prosent av tilfellene livsstilsfaktorer, der røyking og mangelfullt kosthold var de desidert største synderne.

- Kosthold påvirker blodsukkeret, som igjen er avgjørende for oppmerksomheten. Derfor er kostholdet også avgjørende for trafiksikkerheten, konkluderte Ann Lillian som også understreket betydningen av fysisk aktivitet for økt arbeidskapasitet.

Etter dette bega forsamlingen seg ned til julebordbuffereten, der vi nok var litt mer bevisste på hva og hvor mye vi stappet i oss. Uansett var alle enige om at det hadde vært en fin tur!



Livlig i auditoriet på Color Fantasy. Bakerst fra venstre: Trygve Snare, Trond Hansen, Odd Sigurd Korsnes, Stine Kvalavåg, Zuli Hansen og Gunn Karin Næsheim. Midtrekka: Eric Riley, Lars Arild Kirkeby, Christian Mortensen, Sten Hugo Tønnessen og Kjell Stein Thingvoll. Foran: Karsten A. Larsen og Ann Lillian Steine



Ann Lillian Steine fra Transportrådgivning var en meget kompetent innleder.



Ivrig debatt rundt bruk av sjåførkort og fartsskrivere, fra venstre: Eric Riley, Odd Sigurd Korsnes, Christian Mortensen og Gunn Karin Næsheim.

# HVOR KOMMER EGENTLIG BUSSENE FRA?

BUSSMARKEDET ER I ENORM FORANDRING, OG ENDRINGENE LAR SEG TYDELIGVIS VERKEN STOPPE AV KRIG, SANKSJONER ELLER TOLLMURER. SOM EI ELV I VÅRFLOMMEN FINNER DET SEG STADIG NYE OG OVERRASKENDE LØP. DET HELE BLIR UOVERSIKTLIG, NOE SOM KAN VÆRE SKUMMELT.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

I november ble det klart at leveransen av de 76 elbussene som Nobina har ventet på et år fra den nederlandske bussprodusenten Ebusco, er kansellert. Bussene vil i stedet bli levert av Yutong. En tilsvarende rokade skjedde nylig i Sverige, der Connects bestilling fra Ebusco ble erstattet av BYD.

## Eurasisk montasje

Ebusco ble lansert i 2012 som en europeisk pioner innen elbusser, fikk et innovasjonslån fra det nederlandske finansdepartementet og ble den første bussprodusenten som fikk europeisk typegodkjenning for elektriske busser. For mange var det likevel mystisk hvor bussene ble bygget.

En mistanke om Kina ble til å begynne med avvist av selskapet. Så viste det seg likevel at kineserne var inne i bildet, nærmere bestemt Golden Dragon i Xiamen. Men at bussene ble importert fra Kina avviste Ebusco, de

ble bare skrudd sammen der. Designet foretok de selv.

Siste nytt er at Ebusco har inngått et strategisk samarbeid med Gotion, deres kinesiske batteriprodusent. Gotion, med hovedkontor i den østkinesiske byen Hefei, eies av Volkswagen med omtrent 25 prosent, og har valgt Illinois i USA som byggested for en ny batterifabrikk til to milliarder dollar.

## «Joint ventures»

Ebusco er et eksempel på hvordan markedet omgår det storpolitiske spillet mellom Kina, USA og Europa. Et annet eksempel som vi omtalte i forrige utgave av Yrkestrafikk, er hvordan den statseide kinesiske bussprodusenten CRRC vil markedsføre og selge bussene sine gjennom den tradisjonsrike ungarske bussfabrikanten Ikarus.

Verdt å nevne er at CRRC har et datterselskap, Tenglong Auto, som markedsfører varebiler i USA og Mexico, i samarbeid med en kalifornisk bilselgerkjede, Mullen. Man trenger ikke skrape mye i markedet før man finner liknende «joint ventures», som har foregått i hvert fall siden den for-

utseende amerikanske finansakrobaten Warren Buffet for mange år siden begynte å investere i BYD.

## Chassis og påbygg

En annen trend er at flere bussfabrikanter ikke lenger produserer hele busser. Volvo Bus har for eksempel bestemt seg for bare å bygge chassis, og har valgt andre påbyggere. Bybusser og intercitybusser blir blant annet bygget i Egypt. Er da bussene fortsatt å regne som europeiske, eller er de afrikanske?

På mange måter er dette å vende tilbake til fortida, da det fantes påbyggere nærmest på hver knaus. Kanskje norske påbyggere atter kan gjøre seg gjeldende? Vi har jo stolte tradisjoner både i Vestfold og Stryn.

## Russisk bakvei

Lenger ned i næringskjeden er ikke bildet mindre sammensett, slik det kanskje alltid har vært?

Da Yrkestrafikk besøkte nyttekjøretøymessa IAA i Hannover i september, besøkte vi standen til Hydro, som leverer aluminium med lavt CO<sub>2</sub>-avtrykk til bilindustrien. Lene Ibsen fortalte at

«Man trenger ikke skrape mye i markedet før man finner liknende «joint ventures», som har foregått i hvert fall siden den forutseende amerikanske finansakrobaten Warren Buffet for mange år siden begynte å investere i BYD.»

Hydro hadde to hovedkonkurrenter: Kina og Tyrkia, begge langt mindre opptatt av å være klimavennlige.

- Hvor tror du tyrkerne får aluminiumen fra? spurte hun retorisk. - Jo, fra Russland.

Tyrkerne er som kjent ikke med på EU-sanksjonene mot Russland. Så er det også en offentlig hemmelighet at europeerne kjøper oljeprodukter fra India, som igjen henter råoljen fra, ja nettopp, Russland.

### Skummelt uoversiktlig

På IAA-messa fikk vi også høre at teknologiutviklinga skjer så raskt at vi ikke vil få se det samme neste gang om to år. Når aktørene i tillegg er så mange og ulike og samarbeider på kryss og tvers over selskaps- og landegrensene, blir også kontrollspennet stort.

Brannsjefen i Ålesund, Sindre Ege-ness, kom med en betimelig advarsel på YTFs store sikkerhetskonferanse i Bodø. Han påpekte at innovasjoner – særlig innen batteriteknologi – ofte ble drevet fram av små nisjebedrifter, som kanskje kan være fristet til å ta sik-

kerhetsmessige snarveier for å erobre markeder. Det er avgjørende å følge med!



Yanhangai Bai og Binxuan Hu fra CRRC på standen til datterselskapet Tenglong som markedsfører kinesiske varebiler i USA og Mexico. CRRC-karene representerte dessuten ungarske Ikarus.



Kanskje vi også skal merke oss Senptec, produsent av elektronisk utstyr til førermiljøer hos de største kinesiske buss- og lastebilfabrikantene. De holder ellers til i Zhengzhou, samme by som Yutong..



Ebuscos elbuss versjon 3.0 med karosseri av kompositt, ble lansert på «Busworld» i Brüssel i fjor, og blir altså montert hos Golden Dragon i Kina.



Lene Ibsen fra Hydro fortalte om konkurrenter fra Kina og Tyrkia, der tyrkerne importerer aluminium fra Russland.

# MOBBING OG TRAKASSERING I ARBEIDSLIVET

EN DEL ANSATTE OPPLEVER Å HA DET VANSKELIG PÅ JOBB. ALLE ANSATTE SKAL VÆRE SIKRET ET FULLT FORSVARLIG ARBEIDSMILJØ, MEN HVA ER EGENTLIG FULLT FORSVARLIG? OG HVA KAN MAN GJØRE HVIS MAN OPPLEVER UHOLDBARE KRENKELSER PÅ JOBB?

Det følger av arbeidsmiljøloven §4-3 (3) at ansatte ikke skal utsettes for trakassering eller annen utilbørlig oppførelse. Med trakassering menes handlinger, unnlater eller ytringer som har som formål eller virkning å være skremmende, fiendtlige, nedverdiggende eller ydmykende.

## Hva er ulovlig trakassering?

Ikke all irriterende, plagsom eller krittikkverdig adferd kvalifiserer til å regnes som ulovlig trakassering. Det skal en god del til. Det er ikke nok at man opplever å være utsatt for trakassering. Spørsmålet er om det man er utsatt for er alvorlig nok til å være ulovlig.

Det vil sjeldent være snakk om ulovlig trakassering hvis det dreier seg om noe som foregår mellom to likestilte kollegaer, og det vil sjeldent være snakk om ulovlig trakassering hvis det er snakk om en enkeltstående hendelse. Det må gjerne være en skjev maktbalanse i en eller annen form, og det må gjerne være snakk om gjentatte hendelser over tid. De fleste personalkonflikter og uenigheter kvalifiserer ikke til å være trakassering, men kan være arbeidsmiljøutfordringer som arbeidsgiver bør ta tak i før de eskalerer.

Seksuell trakassering er enhver form for uønsket seksuell oppmerksomhet som har som formål eller virkning å være krenkende, skremmende, fiendtlig, nedverdiggende, ydmykende eller plagsom. Også her er det snakk om en viss alvorlighetsgrad, men det er ikke noe krav om at intensjonen må ha vært ondartet. At handlingen kun var ment som spøk, er ikke nødvendigvis noen unnskyldning.

## Bevis

Å bevise trakassering kan være utfordrende, spesielt siden det ofte er ord mot ord. Det er viktig å samle så mye dokumentasjon som mulig, inkludert dagbøker, legetjournals, vitneutsagn og referater.

Rettsapparatet kan være dårlig egnet til å håndtere slike saker, og det er nødvendig med omfattende dokumentasjon for å få medhold.

## Dine rettigheter

Hvis du er utsatt for trakassering har du rett på at arbeidsgiver sørger for at det opphører. Du kan også ha rett på erstatning for eventuelt økonomisk tap, for eksempel om langvarig sykefravær skyldes trakasseringen. Du har

rett på erstatning selv om arbeidsgiver selv ikke har gjort noe krittikkverdig. Det vil si at arbeidsgiver er objektivt ansvarlig for at ansatte har blitt utsatt for trakassering.

## Varslingsreglene

Arbeidsmiljølovens kapittel 2A gir arbeidstakere et ekstra vern når man varsler om eksempelvis krittikkverdige forhold i virksomheten, inkludert mobbing og trakassering. Varsling kan skje internt til nærmeste leder, verneombud, eller tillitsvalgt, eller eksternt til tilsynsmyndigheter. Arbeidstaker skal normalt varsle internt før man varsler eksternt til media eller offentligheten. Arbeidsgiver har plikt til å behandle varsler forsvarlig og til å beskytte varsleren mot gjengjeldelse

Forskning viser dessverre at varslingsinstituttet ikke nødvendigvis alltid fungerer så godt for varsling om psykososiale forhold. I 2022 svarte 46 prosent av varslerne at det ikke hjalp å varsle, eller at forholdet ble verre etter varslingen. Av dem som varslet om psykososiale arbeidsforhold, opplevde særlig mange negative reaksjoner.



«Det vil sjeldent være snakk om ulovlig trakassering hvis det dreier seg om noe som foregår mellom to likestilte kollegaer, og det vil sjeldent være snakk om ulovlig trakassering hvis det er snakk om en enkeltstående hendelse.»

### Forebyggende arbeid

Det kan være vanskelig å håndtere problemer med arbeidsmiljøet etter at det har oppstått. Forebyggende arbeid blir da særlig viktig.

Arbeidsgiver har et ansvar for å forebygge trakassering på arbeidsplassen. Dette inkluderer å ha klare retningslinjer og rutiner for hvordan slike saker skal håndteres, samt å sørge for at alle ansatte er kjent med disse

Noen aktuelle tiltak kan være å klarlegge hvilken risiko det er for trakassering på arbeidsplassen, og gjennomføre forebyggende tiltak, utarbeide regler for oppførsel, lage gode rutiner for å melde fra om trakassering og rutiner for hvordan disse henvendelsene skal håndteres, regulere hvordan brudd på retningslinjer skal håndteres, og å sette trakassering på arbeidsplassen på agendaen.

### Hvordan gå frem hvis du opplever mobbing eller trakassering?

- Dokumenter hendelsene:** Det er viktig å dokumentere mobbing og trakassering. Noter dato, tid, sted, hva som skjedde og eventuelle vitner. Dette kan være avgjørende bevis hvis saken skal tas videre.
- Søk støtte fra tillitsvalgt eller verneombud:** Tillitsvalgte og verneombud har en viktig rolle i å ivareta arbeidstakernes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet.
- Snakk med arbeidsgiver:** Noen personalkonflikter kan løses ved å snakke sammen, med arbeidsgivers hjelp. Det er uansett et tiltak man bør forsøke før man går videre med saken. Merk at hvis du tar opp trakassering med arbeidsgiver, så kan dette bli håndtert som et varsel, noe som i beste fall kan medføre en løsning, men i verste fall innebære at du mister kontrollen over videre behandling og at konflikten kan ende opp med å tilspisse seg.
- Søk råd og vurder et varsel:** Hvis forholdet ikke blir bedre av å ta saken opp med arbeidsgiver, eventuelt med støtte fra tillitsvalgt, kan du vurdere å sende et formelt varsel. Mange hensyn gjør seg da gjeldende, så du bør rådføre deg på forhånd.

## SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

### JOSEFINE WÆRSTAD

Leder juridisk avd.  
og advokat



### MARIUS TRÆLAND

Forhandlingsjef  
og advokat



### JEANNETTE KVAMME

Advokat  
(i permisjon)



### NORA ARNKVÆRN

Advokat-  
fullmektig



### SIRI DANNEVIG

Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# HARALD HALLEM PÅ TOKT

PÅ SIDE 18 KAN DU LESE OM VAKTSKIFTET HOS LOGISTIKKFOLKET, DER HARALD HALLEM OVERTOK RATTET ETTER JAN ARNE LABERGETS MANGEÅRIGE MARATONSKIFT. NÅ PLANLEGGER HALLEM Å GJENNOMFØRE EN LITEN TURNÉ TIL NESTE ÅR FOR Å GJØRE SEG KJENT MED ORGANISASJONEN.

I samarbeid med verveansvarlig Tor Arne Korsmoe vil Hallem besøke bedrifter og lokale avdelinger for å knytte nærmere kontakt med medlemmene og få tips til saker som er ønskelig at styret tar opp og bringer videre.

Et mål er også å invitere til møter med aktuelle gjester, det være seg Blålysetaten, Arbeidstilsynet, Vegvesenet, Revisor eller andre som medlemmene ønsker at skal inviteres.

Har du innspill til emner som bør diskuteres eller bedrifter som bør besøkes, så ta kontakt med Harald, for eksempel på epost: [harald-1968@hotmail.com](mailto:harald-1968@hotmail.com).



21 godssjåførere deltok på årsmøtet til avdeling 613 Rogaland. Avdelingen har drevet aktivt og godt siden den gang for syv år siden da kun fem medlemmer møtte på årsmøte.



Hos Litra avdeling Malvik feires to sjåførere som har bestått fagprøven. Begivenheten markeres selvfølgelig med kake. Litra AS skrev seg ellers inn i verdenshistorien i fjor ved å ta i bruk verdens to første lastebiler med en batterikapasitet på 1000 kWh.



Nyvalgt logistikkgeneral Harald Hallem planlegger rundreise til avdelinger og bedrifter rundt i landet til neste år.

## ÅRSMØTE I MØRE OG ROMSDAL

YTFS REGION MØRE OG ROMSDAL AVHOLDT SITT ÅRSMØTE 23. OG 24. NOVEMBER I KRISTIANSUND. ÅTTE DELEGATER DELTOK, MED OLE MOEN SOM GJEST FRA FORBUNDSSTYRET.

Årsmeldingen viste at regionen har hatt fire styremøter og behandlet 14 saker. Flere ulike temaer var også oppe til diskusjon under selve årsmøtesamlingen, vi nevner i fleng: veiviserprogrammet til fagbrev, rekrutteringsproblematikk i bussbransjen, forberedelser til landsmøtet i september, lokal takstproblematikk, knappe rutetider og kollisjonssikkerhet.

Kjell-Arne Myrvoll ble gjenvalgt som leder, og Barny Nakken fortsetter som Nestleder. Martin Dyrseth takket for seg etter over 25 år som styremedlem, og Geir Åsheim tok over stafettstaven. Roy Hatlehol kom ny inn som fast styremedlem etter flere år som vara. Nytt varamedlem ble Sarinas Gasquips, forteller Ole Moen som også fungerte som Yrkestrafikkens utsendte.



Årsmøtet i Kristiansund ble avviklet under leder Kjell-Arne Myrvolls kyndige ledelse. Stig Vinjevoll var som vanlig en stødig referent - eller «skrivar» som han selv benevner det).



Forsamlingen diskuterte blant annet bussbransjens manglende attraktivitet og at lærlinger velger lastebil foran buss.

## KRAV TIL STATS- BUDSJETTET

Torsdag 24. oktober 2024 deltok YTF i Stortingets muntlige høring om statsbudsjettet for 2025, der rådgiver Rameen Sheikh fremmet tre tydelige krav. Konkret handlet disse om finansiering av kollektivtrafikken, vedlikehold av fylkesveiene og etablering av trygge hvileplasser for yrkessjåførene.

## ÅRSMØTE I KRISTIANSAND

FREDAG 22. NOVEMBER VAR DET ÅRSMØTE I YTFS AVDELING 9 VEST-AGDER. AVDELINGEN BLIR I DAGLIGTALE OMTALT SOM «AVDELING KRISTIANSAND», OG ÅRSMØTET BLE OGSÅ SOM SEG HØR OG BØR GJENNOMFØRT PÅ BERØMTE HOTEL CALEDONIEN.

Avdelingen har medlemmer som jobber hos forskjellige arbeidsgivere: Boreal, Vy Buss, Konkurrenten, Veøy og Agder Turbuss. Avdelingen har et klart ønske om å være aktiv, og kommer gjerne på medlemsmøter rundt omkring i avdelingens område.

På årsmøtet ble det også presisert hvor viktig det er at tillitsvalgte velges etter hovedavtalen, slik at det er tillitsvalgt-grupper i alle bedriftene der medlemmene jobber. Dette kan gjerne gjøres sammen med styret i avdelingen, som består av:

Leder Kjell Holbek, nestleder Trond Hansen, kasserer Monika Koland Byklum, sekretær Jan Thore Gunnholt og styremedlem Stein Aslak Isaksen.

Etter årsmøtet ble det servert middag, og som vanlig var det god stemning rundt bordet, melder organisasjonssekretær Håvard Galtestad, som sendte referat.

## PORTRETT

Fire av fem lastebilsjåførere i nær familie. Fra venstre Marius (sønn), Janniken (datter), Lene (mor) og Morten (far). Marius' tvillingbror Martin, som også kjører lastebil, var antakelig ute på veien.



Mor Lene er kasserer i styret til YTFs avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord, og har æren for å ha organisert resten av familien.

# FEM KJØRER LASTEBIL

*Mor, far og tre voksne barn som alle kjører lastebil. Og alle fem er til overmål organisert i YTF, til og med i samme avdeling. Noen som slår den?*

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Mange av Yrkestrafikk's godt voksne lesere har i likhet med redaktøren vært unge så lenge at de husker barnebøkene i «Fem-serien», med titler som «Fem følger et spor» og «Fem på skattejakt». Dette var det eneste jeg kom på som kunne matche denne innbarka lastebil-familien fra Steinkjer-distriktet.

Men vent, den femte i fem-bøkene var da faktisk en hund? Uansett er virkelighetens Fem langt mer imponerende, med mor, far og tre voksne barn som alle livnærer seg med å kjøre lastebil. Og ikke nok med det, alle fem er selvfølgelig organisert i YTF, endog i samme forening, nemlig avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord.

## «Dårlig barndom»

- Barna har nok hatt en dårlig barndom, fleiper familiefar Morten Åsenhus, som har kjørt lastebil i hele sitt voksne liv, i til sammen 34 år. - I oppveksten var de nødt til å være med meg i bilen og kjede seg på lange turer.

–Jeg tar forresten ikke på meg skylda for at de valgte lastebilyrket, det har

de kommet fram til av seg sjøl. Den eneste jeg tar det fulle ansvaret for er et søskenbarn, som nærmest bodde i førerhuset mitt.

Et søskenbarn i tillegg altså, dermed består altså familien strengt tatt av hele seks sjåførere. For å balansere regnskapet har likevel Morten en datter som så langt har klart å unngå et yrkesliv med ratt og pedaler.

## Jobbe motsatt

- Jeg var først hjemmевærende med de fire små mens Morten kjørte langtransport, forteller mor Lene Hellem. – Da jeg også etter hvert begynte å kjøre, jobbet vi «motsatt», faktisk på samme bil, slik at når den ene var ute på veien, var den andre hjemme.

På den måten har mange skiftarbeidere måttet ordne seg. Resultatet har ofte vært at mor og far ikke ser hverandre særlig oftere enn i helgene. En anleggsarbeider fortalte en gang at en slik livsførsel hadde ruinert mange ekteskap, men la til at «den har også reddet mange».

Lene og Morten har i alle fall klart å holde sammen, og hvordan dette foregår beskrev Morten ganske presist i et innlegg på Facebook etter en bursdag: «Takk te all som hi gratulert mæ med

dan i dag. Dan vart feira på arbe som vanlig. Va heimom å spist meddag å dursja. Får ta feiring t hælga. Fruen i huset hi loft å stell t kak. Ja ja di får ha ein trivele kveld. Go natt.»

## Drømmen om egen bedrift

Datter Janniken Åsenhus følger den samme oppskriften. Tjueniåringen, som har kjørt lastebil i fire år er selv midt i småbarnsfasen med en samboer i langtransport, og paret ser hverandre stort sett kun i helgene.

Jannikens lastebil kan for det meste observeres på strekningen mellom Brumunddal og Lofoten, der hun kjører materialer nordover og fisk motsatt vei. Når hun har hovedansvaret for sønnen, tar hun i stedet kortere dagsturer, da blir det å kjøre ost for Synnøve Finden mellom Namsos og Alvdal.

- En tid jobbet både samboeren og jeg for samme firma. Da tulla vi litt med at vi kunne starte vår egen bedrift, forteller Janniken.

## Jobber for kameraten

En som faktisk gjorde alvor av å starte egen bedrift og bli lastebileier, var skolekameraten til Jannikens fire år yngre bror Marius Åsenhus. For et år siden tok Arnstein Staven kraftig sats



«Barna har nok hatt en dårlig barndom, fleiper familiefar Morten Åsenhus, som har kjørt lastebil i hele sitt voksne liv, i til sammen 34 år. - I oppveksten var de nødt til å være med meg i bilen og kjede seg på lange turer.»



og investerte i egen bil, og ansatte like godt kompisen Marius som sjåfør i Staven Transport.

- Vi er altså bare to stykker i firmaet, forteller Marius, - sjefen og meg.

De to kameratene kjører for det meste for Surnadal Transport, som er en av Midt-Norges største private transportører, og kjører stykkgoods og partilast, dessuten masse og asfalt, tømmer, containere og avfall.

Marius har gått i mors fotspor i den forstand at han tatt yrkessjåførutdanning på videregående. Han har gått læretid og tatt fagbrev. Med sine tjuet fem år har han allerede rukket å kjøre tungbil i seks år.

### Straight flush i Spar(bu)

Marius har en tvillingbror, Martin, som kjører masse, maskiner, stykkgoods og mye annet over hele Midt-Norge for Tømmernes anlegg. Til sammen utgjør disse fem, Martin og Marius, Janniken, Lene og Morten «fullt hus» i lastebilbransjen. Kanskje er det riktige å si «straight flush»?

Så presiserer de viktigheten av at alle foretrekker Scania, selv om de litt

motvillige må innrømme at det også forekommer en og annen Volvo nå og da. Uansett har vi her å gjøre med en familie som til daglig er travelt opptatt med bokstavelig talt å holde hjulene i gang i fedrelandet, til dels i ulike firmaer og til alle tider.

Dermed kan det være en logistisk utfordring å samle alle rundt bordet til familiemiddager. Heldigvis er de alle bosatt i samme område, rundt Sparbu ved E6 i Steinkjer.

### Viktig med organisering

Så er det også en prestasjon å samle fire av fem en lørdag noen mil hjemmefra i Verdal, på årsmøtet til YTFs avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord. Vi tipper det må være mor Lene som har vært innpisker. Hun sitter nemlig i avdelingsstyret som kasserer, har vært organisert i «alle år» og har også vervet både husband og datter til forbundet. Marius ble rekruttert til YTF allerede på videregående.

- Det har blitt mer og mer aktuelt å organisere seg, sier Morten. – Arbeidslivet endrer seg. Nye generasjoner har kommet inn på eiersiden og endret kulturen på godt og ondt. Det har blitt et større behov for å stå sammen.

### Nord for Klett

Så er også YTFs avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord det ideelle stedet å stå sammen for sjåfører med spredt arbeidsgivertilknytning, men samtidig sterk lokal samhörighet.

- Vi liker oss best nord for Klett, samstemmer alle.

Klett er altså et område i Trondheim, til opplysning for oss uvitende.

- Vi synes det er bedre å kjøre nordover enn sørover. Folket i nord setter mer pris på oss lastebilsjåfører, virker mer glade når vi kommer og leverer varene som de trenger. I sør opplever vi ofte en litt motsatt holdning, at mange ser på oss mer som et ork, noe som gir dem bryderi og merarbeid.

De snakker om forskjellige krav til lasting og lossing, om tilrettelegging hos mottakerne versus krav til biler og sjåfører. Om lossing av trallene på en eller to sider ved bruk av trucker eller hjullastere. Om hvor mye vi kan ære av Sverige. Alt i alt er konklusjonen at godstransporten verdsettes høyere i nord, noe som øker trivselen på arbeidsplassen for sjåførene. Et tankes kors verdt å ta med seg.

«Det har blitt mer og mer aktuelt å organisere seg. Arbeidslivet endrer seg. Nye generasjoner har kommet inn på eiersiden og endret kulturen på godt og ondt. Det har blitt et større behov for å stå sammen.»

#### Like nervøse

Men hva med det vanskelige været i nord? innvender vi. Og de dårlige veiene? Gjør ikke det jobben utrivelig?

- På en måte er det lettere å havne i full storm i nord enn i sør, kontrer Janniken. – Der oppe vet folk hva det dreier seg om og handler deretter. Lengre sør kan vi støte på medtrafikanter som ikke skjønner bæret av hvordan man skal oppføre seg på vinterføre.

#### Så bryter hun ut i latter.

- Forholdet mellom foreldre og barn er forresten akkurat det samme selv om vi alle er yrkessjåfører. Ser mor eller far en trafikkmelding om uvær eller glatte veier, er de like nervøse som alle andre og ringer oss med formaninger om å kjøre forsiktig.

Vi sier ikke noe til dette, tenker bare umiddelbart på titler i Fem-serien, som «Fem i knipe», «Fem går i fellen» eller «Fem i fare». Nei, la oss heller trekke fram «Fem på nye eventyr». Uansett så endte vel alle bøkene godt for de fem, mener vi å huske. Men kjør forsiktig, da!



Jeg tar ikke på meg skylda for at Marius og Janniken valgte lastebilyrket, det har de kommet fram til av seg sjøl, sier far Morten. Lastebilhøvding Jan Arne Laberget overvåker familieidyllen i bakgrunnen.



På første benk på årsmøtet til YTFs avdeling 690 Logistikk Trøndelag Nord: Søsknene Marius og Janniken Åsenhus, mor Lene Hellem og far Morten Åsenhus.



Familien samlet under lunsjpause i årsmøtet i Verdal.

# STOCKHOLMS SPÅRVÄGSMUSEUM: MUSEUM TIL INSPIRASJON

I 2022 ÅPNET STOCKHOLM ET FLUNKENDE NYTT OG MODERNE  
KOLLEKTIVTRAFIKKMUSEUM SOM VISER BREDDEN AV KOLLEKTIVTILBUDET  
I BYEN GJENNOM 100 ÅR. HER ER TUNNELBANE, BUSS, TRIKK OG  
HESTESPORVOGN, OG SELV EN HALV BÅT HAR FÅTT SIN VISNINGSPLASS!

«Det er også en løpebane på øverste etasje, hvor man kan sjekke hvor raskt man løper sammenlignet med kollektivtrafikken. Når man kommer i mål, blir man mottatt med jubel over høyttalerne. Her sto barna i kø for å løpe om igjen og om igjen.»

Tekst og foto:  
**MARINA HEYERDAHL**

Gasstomta ved Norra Djurgårdsstaden er vernet og forvandlet til et publikumsområde med restauranter og småbedrifter. Vi ser gassrørene ute i dagen som kunstneriske elementer fra en historie som engang var. Her finner du sporveismuseet.

#### «Tillsammans»

På vei inn blir vi ønsket velkommen av en tekstlig installasjon med uttrykk og beskrivelser som vi kjenner igjen som passasjer. «Tillsammans» på flere språk sier vel sitt, mens «Kan du som håller i dörrarna släppa» er både streng, men også viktig for at rutetidene holdes og kollektivtilbudet skal være til å stole på. «Mamma, när är vi framme?» er jo en klassiker.

I tillegg til vognene byr museet på utstilling av uniformer, billetter, kunst i tunnelbanen, reklame og mye mer. Rundt omkring er det montert opp elementer som vi kjenner igjen fra vogner og stasjoner, som stoppknapper, stempler, sikkerhetsskilt, holdestenger og bardunfester.

#### Bevarer for framtiden

Barn – og voksne for den saks skyld – kan prøve seg som bussjåfør, og ønske god jul eller hilse til mamma i skiltkassen. Det er også en løpebane på øverste etasje, hvor man kan sjekke hvor raskt man løper sammenlignet med kollektivtrafikken. Når man kommer i mål, blir man mottatt med jubel over høyttalerne. Her sto barna i kø for å løpe om igjen og om igjen. En annen publikumsattraksjon er minitoget i første etasje. Kun for barn





Barn – og voksne for den saks skyld – kan prøve seg som bussjåfør, og ønske god jul eller hilse til mamma i skiltkassen.



Minitoget i første etasje er kun for barn – mens foreldre og andre voksne sto rørt på siden med mobiltelefon og filmet.

– mens foreldre og andre voksne sto rørt på siden med mobiltelefon og filmet.

I det hele tatt, det er mange muligheter for besøkende til å kjenne fysisk på utstillingsobjektene. Museet er likevel tydelig med å informere om at visse gjenstander skal man ikke berøre. De forteller besøkende om å verne det som står utstilt, og at sporveismuseet bevarer for fremtiden - et særlig viktig budskap, synes jeg.

### Digitale muligheter

Dagens museer kobler gjerne inn digitale løsninger, så også sporveismuseet, men på en nennsom måte. Rundt om er det plassert ut benker sammen med små skjermer hvor man kan trykke seg frem til informasjonstekst, bilder, små filmsnutter eller kartskisser om forskjellige temaer. Faktisk veldig

elegant – og skjermene virket!

### Kunst i trafikken

Stockholm er en by som er stolt av kunstutsmykningen på tunnelbanestasjonene – den ene vakrere enn den andre - og med forskjellige temaer avhengig av hva som befinner seg på overflaten. På en egen skjerm kan man trykke seg inn på hver linje og søke seg frem stasjon for stasjon og lære om kunstneren, historien og se vakre bilder derfra.

### «Resan mot fremtiden»

I mitt daglige virke har jeg et større ansvar for Sporveismuseet i Oslo. Der pågår det i skrivende stund et oppgraderingsarbeid for å gjøre det mer universelt tilgjengelig, og i tiden fremover ønsker vi å koble historien tydeligere til fremtidens kollektivtrafikk. Der-

for var jeg ekstra nysgjerrig på hvordan Spårvågsmuseet i Stockholm formidlet fremtiden.

Jeg ble litt skuffet, for der var kun noen tekstplansjer som fortalte i hovedsak om miljø og utslipp. Bra det, men hva med hvordan transportmiksen blir? Hva med teknisk utvikling, fremtidens finansiering, og hvordan vil befolkningen løse sine transportbehov? Det kunne de gjerne fortalt mer om, ikke minst gjennom digitale presentasjonsformer. Men kanskje de har dette som temaer for foredragene? I høst har de hatt kveldsåpent fast hver torsdag med visninger, foredrag og quiz!

En museumstur er uansett absolutt å anbefale om du har noen ekstra timer i Stockholm!



Det er mange muligheter for besøkende til å kjenne fysisk på utstillingsobjektene.



Rundt om er det plassert ut benker sammen med små skjermer hvor man kan trykke seg frem til diverse temaer.



Her er tunnelbane, buss, trikk og hestesporvogn, og selv en halv båt har fått sin visningsplass.

# 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

### TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



**HÅVARD GALTSTAD**  
Org. sekretær  
havard@ytf.no



**JOSEFINE WÆRSTAD**  
Leder juridisk avd. og advokat  
josefine@ytf.no



**KRISTINE MARTINSEN**  
Forhandler  
kristine@ytf.no



**NORA ARNKVÆRN**  
Advokat-fullmektig  
nora@ytf.no



**RAMEEN SHEIKH**  
Rådgiver  
rameen@ytf.no



**ANNE LISE LØKKEN**  
Advokatsekretær  
anne.lise@ytf.no



**MARIUS TRØELAND**  
Forhandlingssjef og advokat  
marius@ytf.no



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



**SIRI DANNEVIG**  
Advokat  
siri@ytf.no



**MAJA THUNE-LARNENG**  
Juridisk rådgiver  
maja@ytf.no

### TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



**ADRIAN PRACÓN**  
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



# EU: ERTA, BERTA...

EU KOMMISSJONENE (DG MOVE) UTFORSKER FOR TIDEN MULIGHETENE FOR EN NY EUROPEISK MYNDIGHET, FORELØPIG FORKORTET ERTA, SOM SKAL DEDIKERES TIL TRYGG, SMART OG BÆREKRAFTIG TRANSPORT. MEN INGENTING ER AVGJORT.

Den Europeiske Transportarbeiderføderasjonen (ETF), der YTF er medlem, mener at sjåførenes arbeidsforhold langs europeiske veier er uakseptable. Effektive kontroller og håndhevelse er avgjørende dersom man skal få mer humane, attraktive og trygge arbeidsforhold for yrkessjåførene. ETF støtter derfor planene om å etablere en slik ny myndighet.

## Ingenting avgjort

Europeisk lastebilsektor ligner på mange måter den norske, med mange små og mellomstore bedrifter, lav organisasjonsgrad og dårlig tariffdekning. ETF er opptatt av at et slikt nytt myndighetsorgan kan overvåke hele Europa på en likeverdig måte og sikre bransjen like konkurransevilkår, akseptable arbeidsforhold og sikre hvileplasser.

ERTA vil kunne overlappet det eksisterende European Labour Authority (ELA, som er EUs Arbeidstilsyn). ELA har til nå ikke helt funnet sin plass eller oppnådd ønsket effekt. Håpet er at ERTA kan bidra til bedre og mer målrettede kontroller. For å unngå å trække i hverandres bed, må selvfølgelig roller, ansvar og grensedragning mellom ELA og ERTA eventuelt klargjøres. Men foreløpig er altså ERTA kun under utredning, der ingenting er avgjort.

## Europeisk kalkulator?

Et tiltak som har blitt fremmet overfor EU-kommisjonen, er en online kalkulator som beregner godtgjørelsen sjåfører har krav på i landet der de kjører. Forslaget kommer fra ETF og IRU i fellesskap. IRU er en arbeidsgiverorganisasjon der NLF er medlem.

Kalkulatoren skal være til hjelp for sjåfører, arbeidsgivere, kontrollmyndigheter og andre for å få et overslag over hva som er rett minstelønn eller godtgjørelse for et transportoppdrag. Dette er et tiltak som naturlig hører inn under informasjonsarbeidet til ELA, der Norge faktisk snart trer inn som fullverdig medlem. YTF har sendt et brev til Samferdselsdepartementet hvor vi ber om at norske myndigheter bruker sin innflytelse i ELA og EU til å prioritere dette prosjektet.

## Alvorlig tilbakeskritt

Europadomstolen (CJEU) avsa nylig en dom som fastslår at regelen om retur av lastebilen hver åttende uke ikke lenger er gjeldende. Hva som skjer videre, er til vurdering flere steder. Jeg er ikke jurist, men slik jeg forstår det, kan en ny, tilsvarende regel som oppnår noe av det samme, vedtas innenfor mobilitetspakken.

Hensiktene med regelen var flere, blant annet sikre en sammenheng mellom der selskapene har sin formelle og reelle virksomhet. Hvis et selskap hovedsakelig kjører i Vest-Europa, bør selskapet også ha sin beliggenhet der, slik at det lettere kan kontrolleres av landets myndigheter. Postbokselskaper er vanskelige å kontrollere, og ønskelig å unngå.

En annen hensikt var å tvinge selskaper fra ytterkantene av EU, men som kjører mye i Vest-Europa, til å måtte returnere kjøretøyet til hjemlandet hver åttende uke. I dag bor mange av sjåførene i bilen i månedsvis. Retur av bilen ville økt sannsynligheten for at sjåførene også kom hjem oftere. Noen må tross alt

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



kjøre bilen. Og selskapet hadde måttet ta kostnadene. Derfor innebærer dommen til Europadomstolen et alvorlig tilbakeskritt.

## Plan til platina?

EU jobber med en plan for hvileplasser rundt i Europa og en kvalitetsstandard (bronse, sølv, gull og platina) for disse. Kravet ser ut til å bli at det skal være en godkjent og trygg døgnhvileplass for omtrent hver 150 kilometer. Sjåførene skal kunne finne informasjon om kvaliteten i et kart på nettet.

Kvaliteten bedømmes ut fra standarden på fasilitetene, trygghet, antall plasser med mer. I dag er utbygging og tempo i stor grad overlatt til markedet og den enkelte nasjonalstat. Mye tyder dessverre på at det også blir slik videre. Vi har sett hvordan dette har gått i Norge, til tross for at vi hadde en plan. En ganske god plan. Det tar tid. Veldig lang tid. Lite tyder på at EU kommer til å stille krav til antall eller til utbyggingstempo.

*Jim*



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Gladiola



## «HJUL» MED DIN GLEDE

Jeg skal feire hjul.

Ingen ting er viktigere for oss sjåførere enn akkurat dette. Dette var starten for hele transportbransjen. Uten dette måtte vi bære varene våre hjem, eller dra de etter oss.

Nå skal jeg feire hjul. Sjåførene får ikke feiret dette stort nok. Dette er den største feiringen i moderne tid. Det holder ikke med en langhelg når vi skal feire hjul, herr Kwartbas. Du må sette av hele uken og kanskje fylle på med en langhelg i begge ender. Da kan det hende vi er klare til å rulle igjen.

Vi skal feire hjul på en skikkelig måte. Jeg kan ikke huske at vi har feiret hjul, herr Kwartbas. Tenkt at vi har glemt å feire dette, som er det aller viktigste for oss i transportbransjen! Nå må vi skjerpe oss. Vi har glemt det aller viktigste. Vi roser kjøretøyene opp i skyene og påbyggene hyller vi, men hjulene glemmer vi.

Nå skal vi feire.

Jeg har pyntet mitt kjøretøy med helt nye svarte gummihjul. Det glinser i pigger mellom stripene i dekkene. Det er snøstjerner i siden, MS-stempel og ny dato. Jeg skal rulle hjulene inn over den snødekte holdeplassen mens vekkeklokkene kimer.

Hjulene er slangeløse og fylt med trykkluft.

Tenk for et mirakel!

De er balanserte med små blylodd og kan rulle 100 kilometer på en time uten at det vibrerer i sjela. Tenk at vi ikke har feiret denne viktige oppfinnelsen, herr Kwartbas. Vi burde skamme oss. Vi burde ta oss en kaffekopp og sette oss i skammekroken, og bli der en stund. Jeg vet ikke om det finnes tilgivelse for slikt i denne bransjen.

Nå skal vi feire hjulene for aller første gang. Vi skal

«Jeg har pyntet mitt kjøretøy med helt nye svarte gummihjul. Det glinser i pigger mellom stripene i dekkene. Det er snøstjerner i siden, MS-stempel og ny dato. Jeg skal rulle hjulene inn over den snødekte holdeplassen mens vekkeklokkene kimer.»

minnes det aller første hjulet som rullet over slettene og ble dratt av gjetere på marken. De var ute og samlet fôr til saueflokkene sin da de fikk se høyballene og skjønte at dette kunne ruller hjem. Det var 4000 år før Mesteren lå i krybba i stallen i Betlehem.

De hjulene jeg hadde på mitt kjøretøy i fjor hadde nok en stamme fra Moses sin vogn da han i all hast måtte dra fra Egypt. Han hadde ikke tid til å legge om til sommerdekk før han kom ut i ørkenen og dekkene ble litt skadet av 40 år i sola. Disse dekkene kjørte jeg på i fjor, herr Kwartbas. Det var et under at det gikk bra.

Gode hjul.

*Gladiola*