

YRKESTRAFIKK

NR. 4/2025

SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!

Etter ulykker – den
lange veien tilbake

10 sider fra
landsmøtet
i Molde

YTFs egne
advokater
svarer deg

SJÅFØRER
ØKER LØNNEN
MED FAGBREV

Når **akutt**
sykdom
treffer deg på jobb

NY FORBUNDSLEDER VALGT

Trude Sande
tar rattet

INNHold



Foto: Nicklas K. Sørbel

8

LANDSMØTET

Over 150 deltakere var samlet til det som ble et historisk landsmøte for YTF i Molde.

20

TETT PÅ TRUDE

En gang mente faren at hun burde miste jobben som bussjåfør. Nå er Trude Sande ny forbundsleder i YTF.

28

VEIEN TILBAKE

Noen ulykker setter spor for livet. For dem som rammes, handler alt om å finne veien tilbake til hverdagen.

36

AKUTT SYKDOM

Hva skal du egentlig gjøre dersom sykdommen rammer raskt og uventet mens du sitter bak rattet?

43

YTF HJELPER DEG

Vi gir deg gode råd fra våre advokater og tips som kan løfte lønnen din eller spare deg penger hos optikeren.

Utgiver: **Yrkestrafikkforbundet**

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:

Øyvind Henriksen
Mobil: 91 62 47 15
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:

Nicklas K. Sørbel

Redaksjonen avsluttet:

10.09.2025

Layout:

Edda Grafisk

Trykk:

Ålgård Offset



TRYKT I
NORGE
NO - 4660

Yrkestrafikk er et redaksjonelt uavhengig magasin utgitt av Yrkestrafikkforbundet. Redaksjonen jobber etter magasinet formålsparagraf, Redaktørplakaten, Vær varsom-plakaten og medieansvarsloven.

Magasinets ansvarlige redaktør har det fulle og personlige ansvaret for innholdet.



PRESSENS
FAGLIGE UTVALG



Fagpressen

Yrkestrafikks digitale arkiv

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgave finner du på ytf.no/yrkestrafikk.

Samlet står vi sterkest

Kjære medlemmer, det er med stolthet og ydmykhet jeg tar imot vervet som forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet. Når jeg nå får lov til å lede vårt fellesskap inn i en ny landsmøteperiode, er det med vissheten om at vi bygger videre på sytti års historie – og at vi sammen skal stake ut kursen for framtida.

Vi står foran store utfordringer. Arbeidslivet i transport og logistikk er under press. Konkurransen fra utenlandske aktører, anbudsregimer som presser pris og vilkår, og krav til grønn omstilling som må gjennomføres på en rettferdig måte. Samtidig vet vi at fellesskapet vårt virker: vi har vunnet fram med allmenngjøring i gods- og turbuss, vi har samlet bussjåførene på én avtale, og vi har satt varebilsjåførene på dagsorden.

Nå skal vi videre. På landsmøtet vedtar vi en strategi som skal gjøre YTF til det mest synlige forbundet i transport og logistikk. Vi skal vokse, vi skal sikre flere tariffavtaler, og vi skal være en tydelig stemme når politikere og arbeidsgivere tar beslutninger som angår vår hverdag. Vi skal stå opp for ordnede forhold, styrke fagbrevet og løfte yrkesstoltheten til nye høyder.

Jeg lover å være uredd, nær og troverdig i møte med de oppgavene vi står foran. Men jeg vet også at det ikke er forbundslederen alene som skaper resultater. Det er summen av alt vi gjør sammen – hver eneste tillitsvalgt, hver eneste arbeidsplass, og hvert eneste medlem.

Vi er sterkest når vi står samlet. Nå starter et nytt kapittel for Yrkestrafikkforbundet, og det skal vi skrive sammen.

Trude Sande



«Jeg lover å være uredd, nær og troverdig i møte med de oppgavene vi står foran. Men jeg vet også at det ikke er forbundslederen alene som skaper resultater. Det er summen av alt vi gjør sammen – hver eneste tillitsvalgt, hver eneste arbeidsplass, og hvert eneste medlem.»

Kontakt oss på telefon

40 60 37 00

Tast 1 for økonomi- og medlemsavdelingen



**Wenche
Nyjordet**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



**Njoniza
Haziri**
Kontor- og
regnskaps-
medarbeider
njoniza@ytf.no



**Liane
Thomasson**
Konsulent
medlemsregister og tariff
liane@ytf.no

Tast 2 for spørsmål om ditt arbeidsforhold eller tariffspørsmål



**Håvard Bovim
Galtestad**
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
Sheik-Saastad**
Rådgiver
rameen@ytf.no



**Anne Lise
Løkken**
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



Marius Træland
(i permisjon)
Avdelingsleder,
forhandlingssjef
og advokat
marius@ytf.no



**Jeannette
Kvamme**
Advokat
jeannette@ytf.no



Siri Dannevig
Advokat
siri@ytf.no



**Maja
Thune-Larneng**
Juridisk rådgiver
maja@ytf.no



Maren Moe
Advokat-
fullmektig
maren@ytf.no

Tast 3 for 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 organis-
asjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no



**Nicklas
Knudsen Sørbel**
Kommunikasjons-
rådgiver
995 89 734
nicklas@ytf.no

Ring direkte til disse



Trude Sande
Forbundsleder
901 41 632
trude@ytf.no



Linda Jæger
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



**Øyvind
Henriksen**
Redaktør
916 24 715
oyvind@ytf.no



Kraftig **kostnadsvekst** for buss

Dyrere busser, høyere energipriser og økt sykefravær har sørget for en betydelig kostnadsøkning i bussmarkedet, viser en ny rapport.

Kostnadene ved å drive buss-transport i Norge har økt med 5,1 milliarder kroner, eller 50,2 prosent, mellom 2019 og 2024. Det viser en ny rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI).

Ifølge rapporten er hoveddelen av kostnadsveksten knyttet til elektrifisering og høyere sykefravær.

– Vi ser at prisene på innsatsfaktorer som materiell, rente og vedlikehold har økt langt raskere enn den generelle inflasjonen, sier prosjektleder og TØI-forsker Jørgen Aarhaug.

– Samtidig som kostnadene på

materiellet har økt, har også kravene som stilles til materiell og driftsopplegg økt. Dette gjør det dyrere å produsere, fortsetter Aarhaug.

Han viser til hvordan elbusser er vesentlig dyrere i innkjøp enn dieselbusser. I tillegg har kravene i anbudskontraktene i mange tilfeller blitt mer detaljerte og mindre fleksible. Dette gjør det vanskeligere for operatørene å organisere driften kostnadseffektivt.

Høyere sykefravær blant buss-sjåfører driver også kostnadene oppover. Ifølge rapporten har

sykefraværskostnadene og overtids-/vikarkostnadene økt med henholdsvis 65 og 86 prosent fra 2019 til 2024.

Strengere krav til punktlighet og økte krav til IT-systemer i bussene driver også opp kostnadene.

– Det er ikke én enkelt faktor som forklarer utviklingen, men summen av mange endringer i både rammebetingelser og krav, sier Aarhaug.

Rapporten viser også at prisene i markedet har vokst raskere enn de statlige rammeoverføringene.

Aarhaug og kollegene anbefaler at både kontraktsutforming, risikofordeling og innkjøpsstrategi vurderes nærmere dersom man ønsker å bremse kostnadsveksten i årene framover.

Rapporten fra TØI er finansiert av Kollektivtrafikkforeningen.●



Nordlandsbuss tar over ruter i Troms

Neste høst tar Nordlandsbuss over bussrutene i Nord-Troms, melder Troms fylkeskommune. Avtalen omfatter regionruter, lokalruter og skoleruter i syv kommuner. Også Tromsø-Alta-bussen er med i avtalen. Ifølge avtalen skal 62 prosent av ruteproduksjonen utføres med nullutslippsbuss. Det var to aktører som konkurrerte om avtalen: Nordlandsbuss og dagens operatør, Connect Bus.

Vy har kjøpt Busscharter.no

Daglig leder og grunnlegger av Busscharter.no, Hans Eirik Svepstad, har solgt selskapet til Vy Buss. Ifølge oppdatering fra selskapets skal Busscharter.no drives videre som før – med samme navn og de samme menneskene.



Pakker, priser og vær **løfter resultatet**

Posten Bring øker overskuddet i logistikksegmentet. I første halvår leverte segmentet et driftsresultat på 517 millioner kroner. Det er opp 245 millioner sammenlignet med første halvår i fjor.

Ifølge selskapet skyldes bedringen både høyere aktivitet og prisjusteringer. Posten Bring klarer også å kutte kostnadene. Reduksjonen forklares med «god kostnadskontroll» og bedre vær. Dårlig vær i starten av 2024 sørget for økt overtidsbruk, men i år har været vært bedre – og overtidsbruken lavere.

Vil **tidoble antall plasser** mellom Asker og Sande

Statens vegvesen har utlyst en anbudskonkurranse for etablering, drift og vedlikehold av døgnhvileplasser langs E18 på strekningen Asker – Sande. Vegvesenet ønsker å tilby rundt 100 oppstillingsplasser på strekningen – det er 10 ganger flere plasser enn det er på strekningen i dag. I dag består tilbudet av én døgnhvileplass med 10 oppstillingsplasser på Kjellstad i Lier.

Vegvesenet åpner for å fordele plassene over flere steder, men ved hver enkelt døgnhvileplass skal minimum 35 prosent av oppstillingsplassene være tilpasset modulvogntog, og vegvesenet krever at det etableres ladepunkter på minimum ti prosent av oppstillingsplassene.

Døgnhvileplassen skal være klar til åpning senest 01. september 2027.

Foto: Henriette Erken Busterud / Statens vegvesen



Frp vil forby kinesiske busser

En kartlegging fra Teknisk Ukeblad viser at norske buss-selskaper til sammen har 1268 nye busser i bestilling fra kinesiske produsenter.

Disse kommer på toppen av de 1060 kinesiske bussene som allerede er registrert i Norge siden 2021.

Nå vil Fremskrittspartiet stoppe bestillingene og kjøre de eksisterende kinesiske bussene ut av landet. Partiets samferdselspolitiske talsmann, Frank Sve, mener bussene utgjør en sikkerhetstrussel.

– Beredskapsteknisk er det forkastelig. Kineserne kan slå av datasystemene og stoppe elbussene i en krisesituasjon, eksempelvis ved evakuering i en krigssituasjon, sier Sve til Dagens Næringsliv.

Administrerende direktør i NHO Transport, Jon H. Stordrange, sier til samme avis at utspillet fra Sve er uansvarlig. Stordrange sier det vil bli svært kostbart og

særdeles ugunstig samfunnsøkonomisk sett.

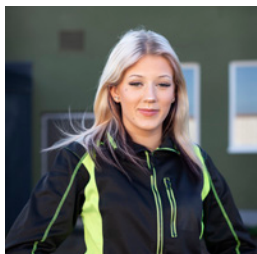
– Det vil ta opp mot tre år å erstatte dem på grunn av lav produksjonskapasitet hos de europeiske bussprodusentene. Hvis alle dagens kinesiske busser skal tas ut av trafikk, vil mange ruter innstilles inntil nye busser er levert, sier Stordrange.



KRITISK: Frps samferdselspolitiske talsmann, Frank Sve. Foto: Frp

Hver femte nye lastebilsjåfør i Sverige er **kvinne**

Andelen kvinner blant nye lastebilsjåfører i Sverige fortsetter å øke. Det siste året var 22 prosent av de nyansatte sjåførene kvinner – mer enn hver femte. Samtidig har andelen kvinnelige sjåfører i hele bransjen steget til 11 prosent, opp fra 9 prosent året før. Det viser en ny rapport fra TYA, Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd. Også på transportutdanningen er utviklingen tydelig, der en tredel av elevene nå er jenter.



VIL BLIR SJÅFØR: Isabelle Birkeland, elev på Brogymnasiets transportutbildning. Foto: Linda Dybeck

Busstoppen 2025

De kinesiske modellene troner alene på topplisten over ny-registrerte busser så langt i år*.

1. Yutong IC12E

84 nye busser



2. Yutong U12

83 nye busser



3. Byd eBus B15

70 nye busser



4. Yutong IC15E

51 nye busser

5. Byd eBus B13

37 nye busser

* Tallene er hentet fra Opplysningsrådet for veitrafikken ved utgangen av august.

Historiske valg på landsmøtet

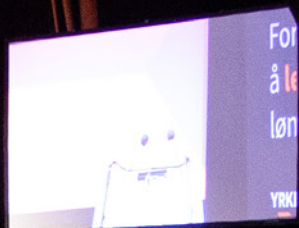
Med over 150 deltagere samlet fra hele landet ble det skapt YTF-historie på landsmøtet i Molde. Forbundet har nå sin første kvinnelige leder og en ny – og betydelig utvidet – politisk plattform.



Forslag 8

Endring 12 Flanmark - Økte om økning av honorar / tagt arbeidsforholdene ved bars og murer

Forbundsstyrets innstilling:
Kurshonorar opprettholdes som godtgjørelse til tillitsvalgte.
Intensjonen for kommende landametsperiode bør være å justere honoraret årlig i takt med økningen i Yrkestrafikkforbundets budsjett.



For
å le
løn
YRK





**VALGT VED
AKKLAMASJON:**

Trude Sande i det hun
akkurat har blitt valgt til
ny forbundsleder for YTF.

Foto: Nicklas K. Sørbel

Trude Sande valgt til ny forbundsleder

Etter ni år i rollen som nestleder for YTF ble Trude Sande valgt
– ved akklamasjon – til ny forbundsleder på landsmøtet.

Tekst: Øyvind Henriksen

Sande er et kjent fjes for medlemmene i YTF og i bransjen. Hun har hatt en rekke verv i YTF siden 2003. Hun har ledet YTFs største avdeling, vært hovedtillitsvalgt i Tide, og de siste ni årene har hun vært nestleder i forbundet.

Det var en tydelig rørt Sande som takket landsmøtet for tilliten etter at applausen hadde lagt seg.

– Det er en stor ære å bli valgt. Jeg er utrolig stolt over at jeg skal få være deres leder de neste fire årene, sa Sande fra talerstolen.

Den nye lederen innrømmet at hun nok – bokstavelig talt – har mindre føtter enn sin

forgjenger, og at det sånn sett kan være krevende å fylle skoene til Jim Klungnes.

– Jeg skal gå i mine egne sko, men vi skal ikke stikke under en stol at den veien han har tatt forbundet, den veien skal vi følge videre.

Sande fortalte også landsmøtet at hun over lang tid har ønsket å bli forbundets leder.

– De siste fire årene, etter det forrige landsmøtet, har jeg forberedt meg for å få lov til å stå her i dag og ta dere med videre.

Du kan lese mer om Trude Sande i portrettintervjuet på side 20.

Kamp om vervet som nestleder

To YTF-veteraner ønsket begge vervet som nestleder i forbundsstyret.

Valgkomiteens innstilling ble utfordret av et benkeforslag da landsmøtet skulle velge ny nestleder.

Valgkomiteen innstilte Svein Roger Skoglund til nestledervervet. Skoglund, som kommer fra Halså i Nordland, har kjørt buss siden 1984 og vært tillitsvalgt omtrent like lenge, blant annet som medlem i forbundsstyret siden 2016.

Skoglund fikk konkurranse om vervet etter et benkeforslag på Fred Nibe fra Hammerfest. Nibe er også en YTF-veteran med erfaring fra forbundsstyret. Nibe, som er avdelingsleder for YTF Finnmark og leder for YTF Nord, har gjort seg bemerket med organisasjonsbygging i Finnmark. Da Nibe i 2009 kom inn i YTF, hadde avdelingen i Finnmark 14 medlemmer. I dag har den nær 180 medlemmer.

Etter en kort debatt med innlegg fra Skoglund og Nibe, landet flertallet av delegatene på valgkomiteens innstilling og valgte Skoglund til ny nestleder.



GRATULERES: Svein Roger Skoglund mottar gratulasjonen etter at han gikk av med seieren i kampen om nestledervervet i forbundet. Foto: Nicklas K. Sørbel

Det nye forbundsstyret

Forbundsleder: Trude Sande

Nestleder: Svein Roger Skoglund

Medlemmer:

- Olav Nergård (funksjonær)
- Harald Hallem (gods)
- Knut Authen (lager/logistikk)
- Ole Moen (buss)
- Eli Hetlevik (buss)
- Frank Christensen (buss)

I tillegg ble følgende varamedlemmer

valgt: Roger Hansen, Lars Peder Fotland, Rune Pettersen, Kenneth Langdalen, Stig Vinjevoll, Bror Yngve Karlsen og Kjell Nesheim.

Disse har gått ut av styret: Jim Klungnes, Ove Helleseeth, Petter Louis Pettersen, Jan Arne Laberget

Flere nye navn i styret

Med en leder og tre medlemmer på vei ut av styret, var det plass til flere nye navn i forbundsstyret.

Nykommerne i forbundsstyret er Olav Nergård, Harald Hallem, Eli Hetlevik og Frank Christensen.

Olav Nergård representerer funksjonærene i YTF. Olav jobber til daglig som trafikkleder i Vy i Grenland. Han har vært medlem i YTF siden 2006 og har hatt verv siden 2008. I dag er Nergård leder for avdeling 215.

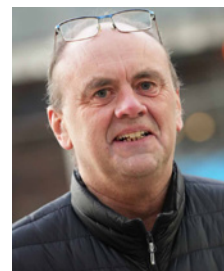
Harald Hallem tok over ledervervet i YTF Logistikk i fjor høst. Hallem kjører til daglig termobil for transportselskapet Litra.

Eli Hetlevik er bussjåfør, leder for YTF i Oslo og hovedtillitsvalgt i Unibuss. Hun har vært tillitsvalgt i YTF i drøye 10 år. Hetlevik er opptatt av arbeidsvilkår og sikkerheten i bussene.

Frank Christensen har kjørt buss i over 20 år. Han har aldri byttet arbeidsplass, men har – takket være en lang serie av virksomhetsoverdragelser – hatt ni forskjellige arbeidsgivere i denne perioden. I dag kjører han for Vy. Christensen har vært sekretær i avdeling 2 og ble i 2023 kåret til «Årets tillitsvalgte» i YTF.



Olav Nergård



Harald Hallem



Eli Hetlevik



Frank Christensen

Nye utfordringer og trusler setter preg på YTFS nye politiske plattform

Landsmøtet til YTF har vedtatt forbundets mest omfattende politiske plattform noensinne. For første gang omfatter plattformen standpunkter knyttet til nasjonal sikkerhet og beredskap.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

”

Det handler om en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av.

En rekke nye temaer er løftet inn i YTFs nye politiske plattform. Samtidig er andre behandlet langt mer detaljert enn tidligere.

YTF er en partipolitisk uavhengig organisasjon, men YTF har politiske meninger om det meste som angår transportsektoren.

Under landsmøtet i Molde vedtok delegatene forbundets mest omfattende politiske program noensinne. Det overordnede er kjent. Det handler om en arbeidsdag å leve med og en lønn å leve av, men den nye plattformen er langt mer detaljert på hva dette i praksis betyr.

I tillegg har YTF nå utformet politikk rundt viktige spørsmål som det grønne skiftet, sikkerhet og beredskap, og ny teknologi i transportsektoren.

Her er noe av det som er nytt:

Det grønne skiftet

- At det grønne skiftet må skje rettferdig og i dialog med de ansatte – ikke på bekostning av arbeidsvilkår eller sikkerhet.
- At statlige støtteordninger må sikre at det er mulig å investere i nullutslippskjøretøy og infrastruktur – uten at kostnadene veltes over på ansatte, passasjerer eller medfører rutekutt.

Samfunnssikkerhet

- At myndighetene må sikre alternative transportmidler og energikilder ved bortfall av én eller flere.
- At fylkeskommunene skal ha ansvar for regional transportberedskap, og at beredskap må vektlegges i anbudprosesser.
- At innkjøp av busser må ta høyde for rekkevidde, cybersikkerhet, egnethet for evakuering og leverandørmangfold.

Finansiering

- At staten må ta et større ansvar for finansieringen av kollektivtrafikken – spesielt i overgangsperioder og ved uforutsette kostnadsøkninger.

Veinettet

- At det må stilles høyere krav til utenlandske kjøretøy og sjåfører, inkludert dokumentert kompetanse på norske forhold, samt økt grensekontroll og ansvarliggjøring av oppdragsgivere og arbeidsgivere.
- At drift og vedlikehold av veinettet må bli mer miljøvennlig, blant annet ved å
- redusere bruken av veisalt og utvikle alternative metoder for snø- og isfjerning.
- At kø og forsinkelser må reduseres ved å

TOK DEBATTEN: Erling Kragerud, leder for YTFs avdeling i Alliance Healthcares, var en av delegatene som tok ordet under debatten da landsmøtet behandlet forbundets nye politiske plattform.



- etablere flere kollektivfelt og prioritere
- tungtransport på utvalgte strekninger.

Arbeidsvilkår og trygghet

- At det må legges til rette for fysisk og psykisk helse blant sjåførere, gjennom tilgang til velferdsordninger, gode fasiliteter og målrettede tiltak på arbeidsplassen.

Autonome kjøretøy

- At ingen skal miste jobben grunnet ny teknologi uten tilgang til alternative stillinger.
- At fagforeninger må inkluderes i utformingen av nasjonale retningslinjer for teknologisk omstilling.

Personvern

- At overvåking på arbeidsplassen må være lovlig, forholdsmessig og drøftet med tillitsvalgte.

Jobbet siden desember

Madeleine Haukås, tillitsvalgt i Nobina i Sarpsborg, har ledet utvalget som har jobbet frem forslaget til politisk plattform. Haukås forteller at arbeidet startet opp i desember i fjor.

– Vi jobbet oss gjennom område for område, og tok utgangspunkt i det vi selv opplever på jobben og det vi også hører eller leser at andre er opptatt av.

– *Var det noen deler av politikken der det var vanskelig å bli enige?*

– Det vi hadde litt debatt rundt, var om aldersgrensen for kjøreseddel skulle økes eller ikke. Der gikk vi litt frem og tilbake. Jeg var selv i utgangspunktet mot, men jeg møter jo også kolleger som sier at det er en veldig hard overgang når man kan kjøre den ene dagen, men ikke den neste. Jeg synes løsningen vi endte på, der vi sier at grensen kan økes – så sant det er jevnlig helsekontroll – ble bra. ●



FORNØYD

UTVALGSLEDER:

Madeleine Haukås, tillitsvalgt i Nobina, har ledet utvalget som jobbet frem forslaget til politisk plattform.

MED PÅ LANDSMØTET:

YS-leder Hans-Erik Skjæggerud deltok som gjest på landsmøtet og fulgte behandlingen av forslaget som kan danne grunnlag for en utmeldelse av YS.

Foto: Nicklas K. Sørbel

Åpner opp for **YS-exit**



Forbundsstyret til YTF har fått grønt lys til å utrede livet utenfor YS. En eventuell utmelding vil måtte behandles på et nytt ordinært eller ekstraordinært landsmøte.

Tekst: Øyvind Henriksen

En rekke endringer i organisasjonslandskapet gjør det nødvendig å vurdere medlemsskapet i YS. Det var meldingen fra forbundsstyret under landsmøtet i Molde. Avtroppende forbundsleder Jim Klungnes pekte på flere forhold som kan gjøre det mindre attraktivt for YTF å være en del av hovedorganisasjonen.

Klungnes pekte blant annet på den mulige sammenslåingen av Delta og Negotia. Ifølge Klungnes vil en sammenslåing sørge for at det nye forbundet får betydelig mer makt i avstemninger i hovedstyret i YS og i YS-P. Og denne økte makten kan svekke YTFs råderett og innflytelse over egne tariffavtaler, frykter Klungnes.

Han var også bekymret for utviklingen til YS generelt.

– YS har som ambisjon å være den raskest

voksende hovedorganisasjonen, men vi er den som vokser sakte. Det er ikke fordi vi er dårlig på verving, men fordi vi mister for mange forbund, sa Klungnes fra talerstolen og la frem tall som viste at antall yrkesaktive medlemmer i YS når er tilbake til samme nivå som på slutten av 80-tallet.

– Vi er tilbake til start nesten. Det er en bekymringsfull utvikling. For om YS kommer til å overleve som hovedorganisasjon dersom forbund fortsetter å gå ut, det er et stort spørsmål.

Forbundsstyret fikk landsmøtes støtte i at YTF skal utrede «endringer i organisasjonslandskapet og eventuelle alternativer til nåværende hovedorganisasjonstilknytning». En eventuell utmelding av YS vil behandles i et ordinært eller ekstraordinært landsmøte. ●

Debatt om aldersgrensen

Hvor skal YTF legge seg i spørsmålet om aldersgrensen for bussjåfører? Det skapte debatt på landsmøtet.

I forkant av landsmøtet hadde politisk utvalg formulert følgende setning til den politiske plattformen:

«Aldersgrensen for kjøreseddel på 75 år må økes i lys av økt levealder, men med jevnlig og streng helsekontroll.»

Enkelte delegater var fornøyde med dagens regler og ønsket ikke at YTF skulle jobbe for en høyere aldersgrense. Andre mente at formuleringen var for streng.

Karsten A. Larsen, leder for YTF region sør-vest, passerte selv aldersgrensen for kjøreseddel i mars. Han var en av delegatene som mente YTF kunne være mer offensiv på vegne



GOD, GAMMEL ÅRGANG:

Fra bakerste rad i salen fulgte Karsten A. Larsen debatten sammen med YTF-veteran Harald S. Eilertsen. Foto: Øyvind Henriksen

av de eldre bussjåførene. Aldersgrensen kan gjerne heves til 80 år, mener Larsen.

Så langt var ikke landsmøtet klart til å strekke seg denne gangen. Etter at flere delegater hadde argumentert for sitt ståsted og også levert skriftlige forslag til justeringer, jobbet redaksjonskomiteen frem et forslag til ny formulering i løpet av kvelden:

«Aldersgrensen for kjøreseddel på 75 år bør økes i lys av økt levealder, men med jevnlig, streng helsekontroll og bør inkludere en fysisk kjøretest med sensor.»

Og det ble også formuleringen som landsmøtet til slutt vedtok.

Hyllet redaktør Arne Danielsen

Avtroppende redaktør for *Yrkestrafikk* Arne Danielsen (bildet), fikk stående applaus fra landsmøtet da han takket for seg etter ni år som redaktør for bladet.

Danielsen, som nylig har skrevet en bok i forbindelse med YTFs 70-årsjubileum, fikk oppgaven med å gi landsmøtedeltakerne et tilbakeblikk på forbundets historie. Det var en tydelig rørt forbundsleder Jim Klungnes som takket Danielsen for innsatsen gjennom mange år.

Foto:
Øyvind
Henriksen



Takk



Foto: Nicklas K. Sørbel

En stor takk!

Landsmøtet ble avsluttet med en hyllest av avtroppende forbundsleder, og med utdeling av fagringer og ett æresmedlemskap.

Tekst: Øyvind Henriksen

Følelsene var sterke da nyvalgt forbundsleder Trude Sande avsluttet landsmøtet med utdeling av fem fagringer og ett æresmedlemskap til medlemmer som utmerket seg med lang og tro tjeneste for forbundet.

Tidligere på dagen – under avslutningen av det formelle årsmøteprogrammet – hadde Sande allerede takket sin forgjenger, Jim

Klungnes, for innsatsen gjennom ni år som forbundsleder.

Hyllesten av Klungnes fortsatte da han også mottok en fagring under årsmøtemiddagen. Fagringer deles ut som en heder til tillitsvalgte som har gjort en utmerket jobb for medlemmene.

Fagringer ble også delt ut til **Petter Louis**

**BLE ÆRESMEDLEM:**

Jan Arne Laberget var syv år da han bestemte seg for å bli sjåfør. Han har jobbet som langtransport-sjåfør siden 70-tallet og ble med i YTF i 2000. I 2006 ble Jan Arne Laberget valgt til nestleder YTF Logistikk, og i 2009 tok han over ledervervet.

Foto: Nicklas K. Sørbel



Pettersen, Helge Drabløs, Harald Grime-lund og Kjell Nesheim.

YTFs logistikkhøvdning gjennom mange år, **Jan Arne Laberget**, ble kåret til æresmedlem. Laberget, som ledet gods- og logistikklands-sammenslutningen til YTF fra 2009 og frem til i fjor høst, har lagt ned et svært omfattende arbeid for forbundet og medlemmene. Det er

mange i YTF som mener Labergets engasjement for YTF har vært uunnværlig.

– Gjennom utrettelig innsats, brennende engasjement og et stort hjerte for både medlemmer og forbundet, har han bidratt til å styrke fellesskapet, stoltheten og synligheten til YTF, sa Sande da hun overrakte beviset på æresmedlemskapet til Laberget. ●



Fra venstre: Petter Louis Pettersen, Helge Drabløs og Kjell Nesheim. I tillegg ble det delt ut ring til Jim Klungnes og Harald Grime-lund. Foto: Øyvind Henriksen

Takk te dokk!

Det er en tid for alt. Og nå har jeg (i) blitt «pensjonist». I alle fall formelt. Det skjedde nå nettopp, på landsmøtet i Molde 5.–7. september. Til dere som var der, takk for et kjempefint landsmøte. Det har vært mange fine landsmøter i NRAF/YTF i min tid. Mitt første landsmøte var i 1996 i Haugesund, noe som betyr at jeg fikk mitt første tillitsverv i NRAF/YTF for 29 år siden. Et annet landsmøte jeg naturligvis husker godt, er landsmøtet i Bergen i 2016, der jeg for første gang ble valgt til forbundsleder. Til sammen har det blitt 13 år som nestleder og leder i YTF.

Tilbake til 1996. Som nyinnmeldte ble vi tre delegatene fra Sporveisbussenes fagforening godt mottatt på landsmøtet, selv om vi teknisk sett først ble innmeldt i NRAF etter at fristene for å melde seg på til landsmøtet var gått ut. Løsningen var at vi ble invitert som observatører.

Dessverre husker jeg ikke lenger hvem som der tok ordet under konstitueringen, men jeg mener å huske at vedkommende ba om at landsmøtet ga sin tilslutning til at vi skulle få fulle rettigheter inkludert stemmerett som fullverdige delegater. Salen reiste seg og applauderte. Jeg HUSKER definitivt følelsen. Jeg tror jeg aldri, før eller senere, har følt meg mer velkommen og ønsket enn akkurat i det øyeblikket.

Fortsatt blir jeg rørt hver gang jeg tenker tilbake hvordan vi ble mottatt og inkludert i vår nye, og for oss relativt ukjente, organisasjon NRAF.

Nylig traff jeg en ganske ny tillitsvalgt i vår organisasjon, som på vei hjem fra landsmøtet fortalte en lignende historie. Som nye medlemmer hadde de aldri følt seg så velkommen og ønsket noen gang som etter at de ble med i YTF. Å høre dette var inspirerende og givende. Slik ønsker jeg at YTF fortsatt skal bli oppfattet. Slik må vi fortsette å motta nye medlemmer!

Takk for at jeg har fått lov til å være forbundsleder og talsperson, og at jeg har fått lov til å representere dere. Det har vært et privilegium og en ære. Selv om det også har vært mye arbeid, lange dager med sakspirer, forskningsrapporter og møter, har det først og fremst vært givende og meningsfullt. Privilegiet jeg har hatt som forbundsleder har også bragt meg rundt i Norge og Europa. Jeg forsto raskt at alle jeg fikk møte var unike og flinke på sin måte. Hvis jeg har gjort en god jobb, så var det du som gjorde meg god med dine innspill og synspunkter. Jeg har lært noe av alle jeg har møtt. Takk for ditt bidrag!

Avslutningsvis vil jeg anmode alle om å lese 70-årsboka. Den anbefales. Så er det viktigere enn noen gang å være organisert. Vær så snill, verv et medlem til YTF. Så vil jeg ønske alle våre nyvalgte og gjenvalgte tillitsvalgte og styreverv lykke til i arbeidet. Og helt til slutt vil jeg gratulere Trude som nå er blitt dobbelt historisk. Hun ble YTFs første kvinnelige nestleder og er nå vår første kvinnelige forbundsleder. Det siste tok litt over 70 år. Sannelig på tide!!

Jim



Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

Godt for øret

Tonje Stenersen, sjåfør og tillitsvalgt i Haukebøe Transport, er blitt glad i country. Her er hennes tre favoritter i førerhuset.



Foto: Morten Hagen, Harstad Tidende

TONJE STENERSEN

Alder: 27 • **Bosted:** Harstad • **Kjører:** Bulkbil og tankbil • **Arbeidsgiver:** Haukebøe Transport

DRIKKE

Jeg må ha med meg Red Bull. Jeg drikker den oransje, den med aprikos- og jordbærsmak. Den synes jeg smaker godt. Jeg drikker normalt én om dagen. Hvorfor akkurat den? Det er egentlig ikke så mye å forklare. Jeg liker den best.



GADGET

Den viktigste tingen i førerhuset er åpenbart AirPods-ene. De har god støykansellering, veldig god lyd og alt er lettvinnt med dem. Jeg bruker de både når jeg kjører og lossrer, men når jeg kjører bruker jeg dem for å prate med folk – og da har jeg kun én i øret.



MUSIKK

Country er min favoritt, og særlig Morgan Wallen. Jeg har veldig mange sanger med ham i spillelista mi. Morgan har også noen rolige sanger, og det synes jeg er fint. Favoritten er kanskje sangen Neon Eyes. Da skrur jeg på fullt og synger med.





YTFs nye forbundsleder:

Trude Sande girer opp

Trude Sande var lei av å selge gardiner da hun bestemte seg for å bli yrkessjåfør. 27 år senere blir Sande historisk når hun – som den første kvinnen – blir forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet.

Tekst: Øyvind Henriksen Foto: Nicklas K. Sørbel

«Hadde jeg vært din arbeidsgiver, skulle du fått sparken.»

Faren til Trude Christin Sande elsker sin datter. Men denne gangen ble han skuffet. Høstmørket hadde akkurat senket seg over Bergen da datteren ringte. – Han ble helt stille, og jeg sier «hallo» for å høre om han fortsatt var der. Så svarte han: «Hva vil du at jeg skal si? Jeg er jævlig skuffet over deg.» Og da begynte jeg å grine.

Det var en av passasjerene som tok henne på fersken. Passasjerer hadde nesten mistet bussen, men nå satt han godt plassert på en av de første seteradene. Der kunne han følge godt med på hva bussjåføren gjorde mens hun manøvrerte bussen langs ruten fra Bergen til Os. I en av de krappe svingene sør for Nesttun styrte sjåføren bussen med venstre hånd mens hun skrev tekstmeldinger

Fører kortet

Navn: Trude Sande

Alder: 57 år

Bosted: Bergen / Oslo

Sertifikater: B, C1, D1 og D.

Arbeidsgiver: Tide

Favorittkjøretøy: Har ikke noen favoritt, men er bare veldig glad i å kjøre.

Favorittstrekning: Er veldig glad i å kjøre på strekninger med mye natur. Jeg kjørte buss for Tide mellom Honningsvåg og Nordkapp sommeren 2022 og 2024, til sammen nesten 100 ganger. Det var magisk.

Beste kaffestopp: Jeg drikker jo ikke kaffe, men mitt favorittstopp – for å lade mine egen batterier – er nok Finse.

med høyre hånd. Passasjerer tok frem sin egen mobil, forevige øyeblikket – og sendte bildet til landets største avis.

Neste dag var bussturen blitt til en hel-side i VG. Sjåføren var anonymisert, men alle kollegene skjønte hvem det var. Til



FORETREKKER INNESTEMME: Bergenser Trude Sande liker å prate med folk, men er redd for å falle inn i stereotypen av en bergenser, som høylytt og brautende.

avisen kunne direktøren i Gaia Buss fortelle at sjåføren hadde innrømmet mobilbruken og at hun var veldig lei seg. – Jeg visste at det kom til å komme i avisen, men jeg visste ikke at det kom til å bli første-sidestoff, forteller Sande i dag – nesten 21 år etter episoden.

Etter ni år som nestleder ble Trude Sande nylig valgt til forbundsleder på landsmøtet i Molde. Sande skapte YTF-historie allerede i 2016, da hun ble forbundets første kvinnelige nestleder. Nå har hun igjen skapt historie, ved å bli forbundets første kvinnelige leder.

Den nyalgte lederen har langt fartstid i YTF.

I tillegg til vervet som nestleder har Sande vært leder for YTF Avdeling 2 i over 13 år. Avdelingen har i mange år vært YTFs største avdeling og har i dag over 1300 yrkesaktive medlemmer. Sande har de siste 10 årene i tillegg vært hovedtillitsvalgt i Tide, Norges nest største busselskap. Totalt har den nye forbundslederen over 20 år som tillitsvalgt i YTF.

Det hele startet med et julemøte i 2003.

– Under opplæringskurset hadde jeg egentlig meldt meg inn i Fellesforbundet, eller Norsk Transportarbeiderforbund som det den gang var. Men da jeg var ferdig med opplæringen og kom ut til garasjen, skjønnte jeg at de aller fleste var med i YTF. Og de hadde det jo

så gøy. De hadde blant annet et julemøte jeg gjerne vil være med på, så da byttet jeg over, sier Sande.

Det ble et hyggelig julemøte, og omtrent to uker etter overgangen fikk den ferske bussjåføren spørsmål om hun kunne tenke seg å være tillitsvalgt.

– Jeg tenkte at: «Det kan jeg jo ikke. Jeg kan ikke noe om det. Jeg har små barn. Jeg har ikke tid». Men så kontret de med at jeg kunne være vara, og at det ikke ville være tidkrevende. Jeg tenkte nok at jeg var letturt, men valgte å si ja, men sa også at da måtte de sende meg på kurs.

Og kurs ble det. I løpet av ett år fikk Sande tre kurs om livet som tillitsvalgt.

– Disse kursene ga meg påfyll og jeg ble nysgjerrig. Og da han som var avdelingstillitsvalgt ble sykmeldt, ble det jeg som måtte møte opp til møtene i samarbeidsutvalget. Da økte nysgjerrigheten på rollen som tillitsvalgt enda mer, og ved neste valg gikk jeg opp og sa at dersom ingen andre har noe å si, så kan jeg være tillitsvalgt.

På årsmøtet i 2016 ble Sande valgt til nestleder samtidig som Jim Klungnes ble valgt til forbundsleder.

– Den reisen fra 2016 og frem til i dag har vært helt utrolig. Det å få muligheten til å lære fagforeningsarbeid opp mot arbeidsgiversiden, og ikke bare din egen, det har vært helt

fantastisk. Jim er en utrolig god mentor, og han har lært meg masse.

Sande forteller at hun gjennom de over 20 årene i forskjellige tillitsverv har plukket opp det ene og det andre.

– Ja, du fanger jo opp ting, og du lærer deg ting. Etter hvert vet du når du skal være stille, og du vet når du kan prate.

– **Ehh, var ikke du fra Bergen?**

– He-he, jo, men hvis jeg ikke har noe fornuftig å snakke om, da snakker jeg ikke.

Og det er ingenting brautende ved

Trude Sande. Hun er kledd i dempede farger, og prater med mild og rolig innes-temme gjennom hele intervjuet. Den nye forbundslederen har mye på hjertet og mye hun vil dele selv om hun, ifølge seg selv, på privaten kan være ganske introvert.

– Jeg må ha trygge omgivelser rundt meg for å blomstre. Så hvis jeg er i settinger der jeg



TIPSET VG: Trude Sandes mobilbruk fikk en helside i VG etter at en passasjer tok bilde og tipset avisen. Sande ble ikke identifisert, men kollegene visste hvem det var.



HELT PÅ GRENSEN:

Trude Sande var også i år med YTFs grensekontroll, like nord for Svinesund.



17. MAI TIL FJELLS:

Mannen til Trude Sande jobber som driftstekniker på Hotel Finse 1222. Trude reiser ofte mellom Oslo og Bergen, og tar gjerne en stopp på Finse når det passer.

ikke kjenner folk, eller føler meg utrygg, da blir jeg en stille bergenser.

Sande forteller at hun noen ganger trenger litt alenetid i livet.

– Jeg er nok ikke den som går sist hjem når jeg er ute og spiser eller når jeg er på samling. Jeg kjenner at jeg må hjem og lade. Jeg liker også å gå tur, og jeg er veldig glad i å stå på ski og å gå i fjellet, enten alene eller sammen med de aller nærmeste.

Som ansattrepresentant i styret til Tide tok Sande i starten så lite plass at en av kollegaene ba henne om å stille flere spørsmål.

– Da jeg kom på de første styremøtene, lyttet jeg, noterte masse, og tenkte at «herlighet, hvor mye kunnskap som sitter i dette rommet». Du lærer mye av å lytte og observere. Men etter nesten et helt år i styret, så kom Frode Sælen (red. anm: Sælen er tidligere nestleder i YTF, og var også ansattrepresentant i Tide-styret) bort til meg og sa at jeg hadde jo lov til å si noe når jeg var der.

Sande svarte at hun gjerne sa noe når hun hadde noe fornuftig å komme med.

– Jeg husker at han svarte at dersom det var noe jeg lurte på, da kunne jeg være helt sikker på at det var andre i rommet som lurte på det samme. «Så kom med spørsmålene dine», sa han. Men det har jeg fortsatt ikke lært.

– Virkelig?

– Ja, jeg har jo sittet i ti år som ansattrepresentant i styret i Tide, og jeg googler heller enn å spørre. Så jeg har fortsatt en god vei å gå på dette området. Jeg vet ikke om det er fordi jeg er redd for å fremstå som kvinne og blond, men jeg vil i hvert fall ikke oppfattes som om jeg ikke er godt forberedt, for da begynner det å kverne. Burde jeg ha visst dette? Kunne jeg ha lest sakspapirene bedre?

– Er du redd for å være til bry?

– Ja, og så er jeg egentlig redd for å være den bergenseren som er den høylytte. Når jeg er ute og reiser, og jeg hører høylytte bergensere, da snakker jeg i hvert fall ikke.

” Jeg vil i hvert fall ikke oppfattes som om jeg ikke er godt forberedt.



MOT NORD: Som en travel tillitsvalgt blir det lite tid til å kjøre buss for Trude Sande, men sommeren 2022 og 2024 har hun tatt vakter for Tide i Finnmark og blant annet kjørt ruter til Nordkapp.



GODT SAMARBEID: I ni år har Trude Sande og Jim Klungnes jobbet sammen som nestleder og forbundsleder for YTF. Her er de sammen i forbindelse med en kongress i Den Internasjonale Transportföderasjonen, ITF.

– *Hvor kommer dette fra?*

– Jeg synes jo det er trist at vi er blitt en del av Norge som er brautende, stor i kjeften og høy på oss selv og sånn.

Selv om hun på privaten kan være introvert, og selv om hun som ansattrepresentant har vært redd for å stille dumme spørsmål, møter folk en ganske annen Trude Sande når hun er i lederrollen. Da blir hun en helt annen person, sier hun selv.

– Min måte å være leder på, er jo å stille alle de spørsmålene. Jeg spør om det jeg ikke kan, det jeg lurer på, men også det som jeg vet at

jeg kan. Jeg vil få alle svarene og meningene inn, for da blir vi best.

– *Hva brenner du for?*

– Jeg brenner for rettferdighet. Og det var vel egentlig det som dro meg inn i fagforeningsarbeidet. Jeg vil at de ansatte skal ha en stemme, at vi skal bli hørt, og at ting skal være rettferdig.

– *Hvorfor er du opptatt av rettferdighet?*

– Jeg tror egentlig jeg har vært det helt fra jeg var ganske liten. Jeg hadde en dagmamma som var adventist, og innimellom så synes jeg hun var litt streng, men hun var aldri urettferdig. Så kanskje jeg fikk det inn med teskje ►►



STOR FAMILIE: Trude Sande sammen med foreldre, barn, svigerbarn og barnebarn.

der. Men samtidig så pleier jo jeg å si til mine barnebarn, når de kommer og sier at noe er urettferdig, at «jo, verden er urettferdig». Så vi må bare prøve å få til rettferdighet i det vi kan gjøre. Og jeg lever ikke i en sånn rosa boble der alle er så veldig snille med alle. Men rundt meg er det viktig at folk er snille med hverandre og at de respekterer hverandre.

Noen ganger kan rettferdighet handle om kjønn.

– I Norge er en bussjåfør en bussjåfør, uansett om det er en mann eller kvinne, tenker jeg. Men jeg har kvinnelige kolleger som ikke alltid opplever det. Vi har fortsatt noen voksne menn som mener at kvinner ikke har noe bak rattet å gjøre, og jeg vet at noen kvinner opplever at de må bevise så mye sterkere at de er gode nok i jobben, som kvinne. Sånn skal det ikke være.

Sande er også opptatt av sikkerhet i buss, og lover at YTF skal fortsette arbeidet for å heve sikkerheten for norske bussjåførere. Hun

er også bekymret for rekrutteringen til yrket.

– Jeg brenner for at denne bransjen skal gå inn i en fremtid som er litt tryggere enn det den er i dag. Og da er det noen som må gi mer penger, slik at vi kan få kolleger som har lyst til å kjøre buss fordi de vet at busslinjen de kjører skal fortsette. Sånn som det er i dag, så taper alle selskapene penger. Fylkeskommunene sier at de ikke har mer penger og at de må spare, og at de må legge ned ruter. Det skaper en usikkerhet som ikke er bra for bransjen. For hvem har lyst til å bli bussjåfør hvis de tenkte at de skal konkurrere med selvkjørende kjøretøy om 4-5 år, eller at linjen deres blir lagt ned. Vi må skape en trygghet for de som har lyst til å bli bussjåførere.

Hun hadde selv vært alenemor i tre år da hun bestemte seg for å bli yrkessjåfør. Sande hadde møtt en ny mann som jobbet som lastebilsjåfør.

– Jeg jobbet i butikk som gardinselger, og jeg trivdes ikke i det hele tatt. Så da mannen min foreslo at jeg skulle ta sertifikatet for tungt kjøretøy, så gjorde jeg det. Jeg fullførte opplæringen og kjørte lastebil i tre år, men jeg fant meg ikke helt til rette. Så ble jeg gravid igjen, og under graviditeten leste jeg mye om at bussnæringen trengte folk. Jeg tenkte at «Shit, det er kort vei for meg til en slik jobb», og så søkte jeg.

Etter en testkjøring hos busselskapet Gaia fikk Sande tommel opp og beskjed om at de ville ringe henne allerede dagen etter. Med ansvaret for en baby på 11 måneder, en sønn på 10 år og en datter på 12, valgte Sande å starte i en 20 %-stilling. Etter et drøyt halvår ble hun tilbudt en fulltidsstilling som hun takket ja til. Det gikk en stund, før hun måtte be om å jobbe redusert for å få hverdagen til å gå opp. Hun husker godt hvor krevende det var å jobbe som bussjåfør på fulltid, og hun vet at dette fortsatt er vanskelig.

– Selskapene trenger handlingsrom til å gjøre arbeidsdagen til bussjåførene bedre.

Jeg mener at bransjens største utfordring kommer til syne blant bussjåfører som har jobbet noen år, da sier de ofte at de ikke klarer å kombinere jobben med et familieliv. Vi trenger selskaper som har handlingsrom til å lage skift som er til å leve med, og da trenger selskapene mer penger. Dette er noe jeg tror vi som fagforening må være med å pushe helt opp til Stortinget.

At familielivet noen ganger kan være krevende å kombinere med jobben som yrkesjåfør er nok noe mange medlemmer i YTF kan kjenne seg igjen i. Men at det kan skape gnisninger i forholdet til foreldrene hører man ikke ofte.

– **Hvorfor ringte du til faren din og ikke din mor da du skulle fortelle dem om episoden med mobiltelefonen?**

– I sånne settinger ringer jeg til pappa fordi jeg vet at det er han som kommer til å bli sint. Da vil jeg ikke at han skal få den beskjedden via mamma.

– **Liker du å ta tyren med hornene?**

– Ja, det er kanskje en av de tingene som jeg er best på. Jeg er ikke konfliktsky, og jeg mener at man kan løse det meste hvis man ikke lar ting ulme for lenge.

Dagen etter telefonsamtalen med faren dro Sande hjem til foreldrene.

– Jeg tenkte at jeg ikke kunne la pappa være sint på meg. Jeg synes det var veldig urettferdig.

– **Hvor sint var han på dag to?**

– Så sint at han ikke åpnet døren, det var det mamma som gjorde. Han tok ikke imot meg og han ga meg ikke en klem, slik som han pleier å gjøre. Han slengte VG til meg og spurte om jeg var stolt over det jeg hadde gjort.

Sande forteller at hun så på faren sin og svarte at det var hun ikke, men hun la også til at han ikke kunne gå rundt og være sint på henne «for ever».

– Jeg tenkte at dette var en del av den lærdommen vi har fått med oppdragelsen, at vi

får stå i driten når vi har dritt oss ut.

Faren var fortsatt sint. Og det var da han sa det – hun burde miste jobben. Dersom han var sjefen hennes, ville hun fått sparken.

Men slik ble det ikke. Sande slapp fra hendelsen med en korreks og beskjed om at hendelsen ville noteres i personalmappen. Da hun mange år senere fikk muligheten til å sjekke personalmappen, fant hun ingenting om hendelsen.

– Sannheten om det som skjedde i bussen, var at jeg løftet telefonen to ganger for å lese tekstmeldinger. Meldingene var fra min datter og i den første skrev hun «Krise! Kan du ringe meg?» Så svarte jeg på den mens jeg kjørte. Men det var jo ingen krise. Hun trengte penger.

– **Har du snakket med din far om denne hendelsen i nyere tid?**

– Nei, det har jeg ikke, sier Sande og tenker seg om.

– Men jeg har et sinnssykt godt forhold til min far, bare så det er sagt. Han er min beste. ●



GLAD I PAPPA: Han ble rasende da hun brukte mobilen samtidig som hun kjørte buss, men Trude Sande beskriver forholdet til faren, Odd Wilhelm Olsen, som nært og veldig godt.

BEINER AV GÅRDE: Simen Brænden holder seg aktivt med daglige turer, ofte langs Glomma. I løpet av en uke går Brænden rundt fire mil. Foto: Øyvind Henriksen

Kampen for tilværelsen

De mistet nesten livet i ulykker på jobben. Men for Bjørn Erik Bergan og Simen Brænden startet den store kampen da de skulle finne veien tilbake til hverdagen.

Tekst: Øyvind Henriksen



MISTET BEINET: Simen Brænden måtte amputere venstre bein over kneet etter ulykken. Brænden har i dag god bevegelighet med protese. Foto: Øyvind Henriksen



KANT MOT KANT:

Bussen Simen Brændens førte ble truffet i venstre hjørne av en motgående buss som mistet veigrepet like før ulykken. Føreren i den motgående bussen døde i ulykken. Foto: SHK



Pendlertoget hjem fra Oslo var stappfullt da Anne Kjuus Brænden ble ringt opp fra et ukjent nummer. Hun svarte ikke, men søkte opp nummeret. Det var da uroen traff henne. Anropet var fra Ullevål sykehus.

– Jeg husket en overskrift jeg hadde sett på en nettavis like før jeg dro fra kontoret. Det hadde vært en frontkollisjon mellom to

busser. Da jeg så saken, tenkte jeg ikke noe mer over det, jeg bare scrolltet videre.

Det hadde ikke slått henne at ektemannen, Simen Brænden, kunne være involvert i ulykken. Simen kjørte alltid forsiktig, og Anne var aldri bekymret for ham når han var på jobb. Men nå hadde noe skjedd.

– Jeg ringte til sykehuset og fikk vite at

” Når han ikke synes at livet gir mening,
og når han ikke har lyst til å koste på seg
noen ting, da drar vi og gjør akkurat det.

ANNE KJUUS BRÆNDEN, SIMEN BRÆNDENS KONE



**HARDT
SKADET:**

Simen Brænden ble fraktet til Ullevål sykehus etter ulykken, der ble han holdt i kunstig koma i 10 dager.

Foto: Privat



Simen var hardt skadet. De lurte på hvor fort jeg og barna våre kunne komme inn.

Fredag 17. november 2017 klokka 13.00 kollidere to busser fra Nettbuss på en fylkesvei like ved Borgen i Ullensaker kommune. Sjøføren i den ene bussen døde i ulykken. Den andre sjøføren var Simen Brænden. Da han våknet opp fra koma, 10 dager etter ulykken, var venstre bein amputert over kneet.

– Det var en nedtur, sier Simen Brænden i dag. Han er ikke en mann som pleier å overdrive. Og listen over skadene etter ulykken er



lang nok, men Simen oppsummerer det kort:
– Jeg skjønnte at det var mye som var galt.

En ting var at venstre bein var tapt, men Simen hadde også fått brist i hodeskallen, tre blødninger i hjernen, en avrevet tynntarm, seks brudd i bekkenet og hoften var «helt ødelagt». På høyre fot var huden på et område på størrelsen med et bankkort revet vekk, og på venstre hånd var det åpne sår over alle knokkene. Mens Simen fortsatt lå i koma var nyrene midlertidig ute av funksjon og legene fryktet at leveren ikke ville klare seg.

Simen lå 10 dager i kunstig koma og det tok

tre uker før legene våget å uttale seg med en viss grad av optimisme. Bussjåføren hadde overlevd ulykken, men det var nå jobben for å komme tilbake til hverdagen starten.

Etter et opphold på Rikshospitalet for hudtransplantasjon og et lengre opphold på Sunnaas sykehus for rehabilitering kom Simen Brænden hjem igjen. Målet etter ulykken var å lære seg å gå og få tilbake førerkortet – ikke for buss og lastebil, men for personbil.

– Det handlet først om å komme seg på beina. Jeg måtte lære å gå med protesen, og jeg måtte lære å gå i trapper. I dag går jeg fint



KOM TILBAKE:

Spesialløsninger i førerhuset, inkluderte en rullestolheis, sørget for at Bjørn Erik Bergan – to og et halvt år etter ulykken – igjen kunne kjøre lastebil. Foto: Norske Truckers / Binge





både på bakken, på gulvet og i trapper, men stier er vanskeligere.

I ettertid mener Simen at den fysiske treningen gikk greit.

– Men det psykiske – å akseptere den nye tilstanden – var tyngre. Det var vanskelig å godta situasjonen, og at fremgangen gikk saktere enn jeg ønsket, forteller Simen.

I dag ville Simen vært pensjonist, uavhengig av ulykken. Han synes pensjonsalderen kom for tidlig, men han er også glad for at han overlevde ulykken.

Kona, Anne, sier ektemannens humor har

vært viktig for å komme seg gjennom tiden etter ulykken. Men det har ikke alltid vært lett, og hun forteller at de noen ganger har måtte jobbe sammen for å tenke positivt.

– Når han ikke synes at livet gir mening, og når han ikke har lyst til å koste på seg noen ting, da drar vi og gjør akkurat det. Vi handler noen fine klær og vi finner på ting. Han har jo like mye rett som alle andre til å unne seg noe. Vi har et liv og vi har mye fint å leve for, sier Anne.

I en garasje i Stokke, like nord for Sandefjord,



PROSJEKTET: En BMW 02 har blitt Bernie Bergans prosjekt det siste året. Bergan starter opp i garasjen hjemme mellom syv og åtte, og jobber med restaureringen frem til lunsj. Foto: Norske truckers / Binge

”

Når jeg sitter i førerhuset og kjører, så finnes ikke handikappet.

BJØRN ERIK BERGAN

sitter Bjørn Erik Bergan i rullestolen sin.

– Akkurat nå har jeg det ganske ræva. Det føles som at det er maks uflaks.

Bergan, også kjent som «Bernie Bergan», har de siste årene blitt rikskjendis gjennom TV-serien Norske truckers. I tillegg har han bygget seg en global fanskare på TikTok, der over 250 000 følger kontoen hans.

Historien til den Bergan var i utgangspunktet et skoleeksempel på hvordan noen kan komme tilbake til arbeidslivet med riktig tilrettelegging og en sterk vilje. I 2018 falt han fire meter ned fra taket av lastebilen – og ble

lam fra livet og ned. For de fleste ville det vært slutten på sjåførdømmen, men for Bergan var det starten på jakten etter en vei tilbake til arbeidslivet

To og et halvt år etter ulykken, i mars 2021, kunne Bergan igjen kjøre lastebil alene. Med et førerhus tilrettelagt for rullestol og en egen spesialhenger var Bergan tilbake på jobb.

– Jeg husker godt den første turen jeg kjørte alene etter ulykken. Det åpnet seg en ny verden. Jeg følte meg selvstendig og jeg følte at jeg hadde fått tilbake livet mitt.

– **På hvilken måte?**

– Det handler om at jeg kan gjøre den samme jobben som andre. Når jeg sitter i førerhuset og kjører, så finnes ikke handikappet. Det er ikke noe som skiller meg fra andre folk, og det synes jeg er veldig befriende. Bilen er bygd med så effektive løsninger at jeg er like rask – eller raskere – enn kollegaene mine.

Bergan sier det var utenkelig å se for seg å være ufør som 26-åring.

– Jeg elsker å kjøre lastebil. Det har vært en del av min identitet. Og jeg tenkte at så lenge jeg kunne komme tilbake i førerhuset, så var det ingen grunn til at ikke jeg skulle jobbe igjen.

Bergan kjempet seg tilbake til arbeidslivet, men i august i fjor ble han på ny rammet av motgang. Bergan opplevde at han i enkelte situasjoner så dobbelt og nevnte dette da han var innom sykehuset etter et beinbrudd.





▲
TV-PROFIL: I den første sesongen av TV-serien Norske Truckers fikk seerne følge Bjørn Erik Bergans glede over å være tilbake på veien. I sesong to får seerne møte Bergan i det han står i en ny kamp for å få kjøre igjen. Foto: Norske truckers / Binge

Legene undersøkte synet, og etter en lengre utredning fant man årsaken: Bergan hadde fått den sjeldne muskelsykdommen myasthenia gravis. Sykdommen kan holdes i sjakk med medisiner, men dobbeltsynet må korrigeres ved hjelp av okkulasjonsbrille – en spesialbrille for å hindre dobbelbildet. Denne typen briller dekker en del av synsfeltet for det ene øyet, og synsfeltet blir dermed under det som i dag er kravet for å kjøre lastebil.

– Jeg har fått briller som gjør at jeg har samsyn og kan kjøre personbil, men jeg har kjøreforbud for lastebil siden jeg nå kun ser med ett og et halvt øye. Så egentlig er karrieren min over, sier Bergan.

Men han har ikke gitt opp kampen. Mange som får sykdommen Bergan er rammet av, kan ved hjelp av medisiner få samsynet tilbake, men så langt har medisiner ikke vært nok for Bergan.

– Jeg står nå i en ny kamp. Og jeg føler selv – helt oppriktig – at jeg ser mer enn godt nok. Men jeg må overbevise myndighetene om at jeg gjør det, og nå føler jeg vel at det var lettere å komme tilbake etter ulykken.

Det å ha en jobb å gå til «om morran», har alltid vært viktig for Bergan. Nå holder han seg aktiv i garasjen hjemme der han restaurerer

en BMW 02 fra 1971. Han starter mellom syv og åtte, og holder på til rundt lunsjtid. Så langt har han skrudd på bilen i ti måneder. Han elsker bilen og restaureringsjobben, men vil når som helst bytte den bort for å få kjøre lastebil igjen.

Kampen for å komme tilbake er ikke over, men Bergan synes det er tungt.

– Jeg håper det er mulig. Men jeg vet ikke hva jeg skal si. Jeg føler at jeg møter mye motgang.

For å få førerkortet for lastebil tilbake, trenger Bergan en erklæring fra en øyelege som mener at Bergan fortsatt har tilfredsstillende generell synsfunksjon.

Det sterke ønsket om å komme seg tilbake på beina, eller å komme tilbake bak rattet, er helt naturlig for mennesker som har vært i ulykker, forteller forbundsleder Tove Linnea Brandvik i Norges Handikapforbund.

– Når livet blir så dramatisk endret, er det helt vanlig at man får et sterkt ønske om å komme tilbake til det man definerer som et vanlig, normalt liv. Og for veldig mange er det å komme tilbake til jobben sin, en viktig del av det.

Brandvik, som selv har vært funksjonshemmet siden 1994, har gjennom en årrekke kjempet for funksjonshemmedes rettigheter. Hun tror det er veldig vanlig at mennesker som mister muligheten til å gjøre jobben sin på grunn av sykdom eller en ulykke, opplever et yrkesmessig savn de neppe så for seg før livet ble endret.

– De kan nok kjenne på at jobben var en viktig del av livet deres enn det de tenkte før ulykken. ●

Agenda

PÅ AGENDAEN

Ønsker en kontant avvisning

YTF Nordland håper at fylket kan bli det første i landet med kontantfrie busser.

I slutten av oktober møter styret i YTF Nordland politikerne på fylkestinget. YTFs representanter får møte samtlige politikere i posisjonen og opposisjonen i to atskilte møter, i tillegg har YTF-erne et eget møte med komiteen for samferdsel. Tema i alle møtene er bruken av kontanter på bussene i fylket.

YTFs nyvalgte nestleder, Svein Roger Skoglund, er også regionsleder for YTF Nordland. Skoglund håper politikerne i Nordland nå bestemmer seg for å fase ut kontanter som betalingsmiddel på fylkets busser.

– Kontantbetaling utgjør en stadig mindre

andel av betalingene. Samtidig er det krevende å skaffe til veie vekslepenger.

Han viser til at alle busser i Nordland har installert bankterminal.

– Selv om det er lite kontanter i bruk i dag, skaper kontantene fortsatt en risiko for ran. Denne trusselen vil falle bort dersom bussene blir kontantfrie, legger Skoglund til.

Bodø kommune ble i 2017 landets første kommune med kontantfrie busser. Diskusjonen rundt en mulig utfasing i resten av fylket startet samme år, men har så langt ikke ført frem til noen endringer.



Når akutt sykdom rammer

Lovverket er klart: Ingen skal kjøre dersom sykdom eller helseplager kan svekke oppmerksomhet eller konsentrasjon. Men hvor enkelt er det å etterleve i en travel hverdag?

Tekst: Øyvind Henriksen



Renate Røno, førersjef
Sporveien Trikken

Det kunne gått mye verre. Da en trikk sporet av i krysset mellom Nygata og Storgata i Oslo i fjor høst, var de materielle skadene omfattende, men både vognføreren og passasjerene slapp unna med lettere skader.

Tidligere i høst la Havarikommisjonen frem sin rapport om ulykken. Den konkluderer med at trikkeføreren besvimte, trolig på grunn av en norovirusinfeksjon, og at dette var årsaken til ulykken. Like før han mistet bevisstheden, opplevde han akutte og kraftige magesmerter og en sterk trang til å kaste opp..

I det føreren besvimte, ble kjørehendelen plassert i posisjon for full fart, og trikken akselererte til 37 km/t – langt over fartsgrensen på stedet. Avsporingen skjedde i en kurve med en sporveksler der maksimal tillatt hastighet for trikken er 15 km/t.

Havarikommisjonen skriver at føreren ikke

hadde noen helseplager som kunne svekke årvåkenheten den dagen ulykken skjedde. Han hadde sovet godt natten før, og la bare merke til litt dårligere matlyst enn vanlig i spisepausen før ulykken.

Både politiet og Havarikommisjonen konkluderer med at føreren ikke hadde grunn til å tro at han var uskikket til å kjøre trikken. Havarikommisjonen slår også fast at Sporveiens helsekrav og oppfølging av vognførere ikke kunne ha avdekket eller forhindret ulykken. I rapporten skriver kommisjonen at «Sporveien Trikken har lav terskel og aksept for at førere melder seg syke hvis det er tegn på at man ikke er i form til å kjøre».

Førersjef Renate Løno i Sporveien Trikken har det daglige ansvaret for oppfølgingen av selskapets førere. Til Yrkestrafikk sier hun at



STORE SKADER: De materielle skadene etter avsporingen var betydelige. Sporveien har sammen med forsikringsselskapet anslått en ramme for reparasjon på inntil 33 millioner kroner for trikken. Foto: Politiet

de ansatte kjenner godt til helsekravene.

– For oss er sikkerheten det viktigste. Det kommer alltid først. Det er viktig for våre kunder, og det er viktig for at det skal være trygt å jobbe som trikkefører. Etter sikkerhet kommer kundeopplevelsen, og til slutt kommer hensynet til rutetidene, sier Løno.

Førersjefen viser til hvordan både veitrafikkloven og kravforskriften setter krav til førernes skikkethet.

– Dette er med allerede fra dag én på vognførerkurset. Det kan være mange årsaker til at man ikke er skikket til å føre trikken den dagen, og det er viktig for oss å prate med førerne om. Det er viktig i opplæringen og i hverdagen. Dersom en fører som er ute og kjører trikk melder seg syk, så finner vi en erstatte og løser det.

I likhet med mange andre selskaper har man også hos Sporveien Trikken fått et høyere





▲
STOPP OPP: Leder for Helgedagsbetjeningens Forening i Sporveien, Stian Haldsrud, sier førere som opplever akutt sykdom må stoppe trikken eller T-banevognen dersom de er i tvil om de kan fullføre ruten.
Foto: Nicklas K. Sørbel



Harald Hallem, leder
YTF Logistikk

sykefravær etter pandemien, men førersjefen opplever ikke at det har vært noen økning i tilfeller med akutt sykdom.

– Det er ganske på det jevne. Vi ser ikke noen økning i det.

– Kan du se for deg at en fører opplever et press for å fullføre ruten selv om han eller hun er rammet av akutt sykdom?

– Nei, det gjør jeg ikke. Vi opplever at våre førere har høy moral, og de kjenner også sitt ansvar for å være skikket. Den hendelsen i Storgata var en svært spesiell hendelse, tilnærmet enestående i trikkens historie, sier Løno.

Til tross for tydelige krav om skikkethet og en lav terskel for å melde seg syk, kan det være krevende for førerne å trekke en krystallklar grense for når man bør gi fra seg førersetet. En T-banefører forteller til Yrkestrafikk at han en gang følte seg uvel på en endestasjon, men likevel valgte å kjøre T-banen til Tøyen stasjon, der det er enklere å få avløsning.

Stian Haldsrud er leder for Helgedagsbetjeningens Forening i Sporveien, YTF avdeling 172. Han har selv deltidsjobb som fører både for trikk og T-bane.

– På T-banen er all avløsning stort sett på Tøyen. Det betyr at hvis du blir syk på, for eksempel, Mortensrud i øst, så må du selv avgjøre om du kan kjøre til Tøyen eller bli stående til det kommer avløsning.

Sporveien har førere tilgjengelig, såkalte piketter, som skal kunne rykke ut for å overta dersom en fører føler seg dårlig. Dette er de samme ressursene som brukes til å håndtere avvik i trafikken og annet fravær på kort varsel.

– Det vil selvsagt ta litt tid før avløsningen kommer til en endestasjon. Enten må vedkommende pikett ta banen dit, drosje eller bli kjørt av fagleder. Syk fører avgjør om han eller hun kan fortsette.

– Tror du noen førere kan være engstelige

for å være til bry eller skape forsinkelser i slike situasjoner?

– Noen vil nok kjenne på et visst indre press noen ganger, fordi man selvsagt vil overlate toget eller vognen til nestemann slik at denne ikke rammes. Men er man syk, så er man syk.

Haldsrud legger til at det i dag er flere linjer med «mellomavganger», og at konsekvensene ved en innstilling ikke trenger å være så store.

– På trikken er det mye av det samme. Avløsningene skjer på Grefsen, Holtet og Disen. Det som kan skje der, men også på T-banen, er at det ikke er ledige ressurser som kan ta over vognen eller toget ved sykdom. Da kan det oppstå et dilemma, men stort sett løses det ved at man kjører vognen eller toget til et sted det ikke står i veien. Men heldigvis skjer disse tingene sjeldent.

Han mener det ikke er noe press på å kjøre ved akutt sykdom, men at situasjonen i trafikken kan skape dilemmaer.

– Og da er det litt opp til personligheten til den enkelte fører som avgjør kursen videre. Det er vel her som andre steder – mange er flinke til å si fra, mens andre godtar det meste. Vi fra fagforeningshold er krystallklare på at ved sykdom så blir du hjemme eller så raskt som mulig sier fra til overordnet slik at man kan få avløsning. Og skjer det noe akutt, så må man heller stå der man er, sier Haldsrud.

Han omtaler også avsporingen i Storgata som en svært spesiell hendelse.

– Slike akutte hendelser med akutt sykdom ute i trafikken, har jeg nesten aldri hørt om i mine år i Sporveien.

Mens mange førere innen persontransport opplever et tydelig sikkerhetsfokus fra sin arbeidsgiver, kan tilsvarende fokus variere innen gods. Det mener leder for YTF Logistikk, Harald Hallem.



RÅD OM HÅNDVASK: Havarikommisjonens rapport etter trikkeavsporingen i fjor høst inneholder ingen sikkerhetstilråding, men trekker frem bevissthetstap som følge av Norovirus som et generelt læringspunkt. Rapporten understreker viktigheten av god hånd- og kjøkkenhygiene som forebyggende tiltak mot Norovirus.

– Dette er nok veldig forskjellig fra firma til firma. Jeg jobber selv i selskap der vi kjører ferskt kjøtt, og vi er pålagt å holde oss hjemme dersom vi har antydning til feber eller annen smitte, sier Hallem.

Men han har også hørt om kolleger i bransjen som opplever at de blir utsatt for press fra kjørelederen dersom de blir syke.

– De kan få høre at de må komme, at selskapet ikke har noen andre, og at sykdommen skaper en veldig vanskelig situasjon. Og det er klart det er vanskelig, det kan det være hos oss også, men vi har veldig dyktige trafikkledere – så vi får det til. ●

Yrkestrafikk har i forbindelse med arbeidet med denne saken kontaktet føreren av trikken som sporet av og kolliderte. Føreren ønsker ikke å stille til intervju.



Lovverkets krav om skikkethet

Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter. Veitrafikkloven § 21

Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikk sikkerheten. Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:

- plutselig bevisstløshet,
- nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,
- plutselig arbeidsudyktighet,
- nedsatt balanse- eller koordineringsevne,
- betydelig begrenset bevegelsesevne.

Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane forstadsbane m.m. §14-7



MØTER OG SAMLINGER FØR NYTTÅR

29. september - 3. oktober

YTF Logistikk på tur

Sted: Troms og Finnmark

YTF Logistikk besøker Tana, Tromsø og Harstad.

31. oktober – 2. november

Årsmøte i YTF Nord og YTF Nordland

Sted: Tromsø

Region Nord og Nordland møtes til felles ledermøte og årsmøte i Tromsø.

31. oktober – 2. november

Kurs for tillitsvalgte og medlemmer

Sted: DFDS Oslo – København – Oslo

Avdeling 604, logistikk Vestre viken



3. – 4. november

Kvinnesamling

Sted: Bærum, Scandic Fornebu

For tredje gang arrangerer YTF en egen samling for kvinnelige tillitsvalgte. Samlingen er en unik mulighet til å møtes, dele erfaringer og hente inspirasjon sammen med andre engasjerte kvinner i forbundet.

14. – 15. november

Årsmøte i YTF Logistikk

Sted: Gardermoen, Thon Hotel Oslo Airport

15. – 17. november

Årsmøte i YTF Sør-Vest

Sted: Oslo – Kiel – Oslo

KURSPLAN

Som tillitsvalgt er det svært viktig å delta på kurs. Her vil du få mulighet til å utvikle dine kunnskaper og bli trygg i rollen som tillitsvalgt.

Her er kursene YTF arrangerer frem til nyttår:

Dato	Kurs	Sted	Gjelder
21. – 23. oktober	Trinn 2	Stjørdal	Nord- og Midt-Norge
4. – 6. november	Trinn 2	Gardermoen	Sør- Vest og Østlandet
18. – 20. november	Trinn 3	Gardermoen	Hele landet



Trinn 2

Trinn 2 er et kurs for deg som har gjennomført trinn 1, eller som har god erfaring som tillitsvalgt.

Her vil du få mer kunnskap om hvordan du kan bruke hovedavtalen, tariffavtaler og lovverk i ditt verv. Dette kurset er svært nyttig for deg som vil utvikle deg som tillitsvalgt.

Eksempler på temaer som gjennomgås er:

- Ferie
- Arbeidsavtaler
- Oppsigelse og avskjed
- Forskjellen på forhandlingsmøte og drøftelsesmøte
- Protokollføring
- Forhandlingstrening

På dette kurset vil du få kunnskap og praktisk erfaringer med forhandlinger. Her vil du lære å både forberede deg til og å gjennomføre forhandlinger. Våre tillitsvalgte opplever forhandlingstreningen som svært nyttig.

Vi anbefaler at tillitsvalgte som har deltatt på trinn 1, melder seg på trinn 2 ved første anledning.

Trinn 3

Trinn 3 er for deg som har gjennomført kurs-trinnene 1 og 2. Har du tilsvarende kurs, kan det kompensere for våre trinn 1 og 2.

På dette kurset vil du få bruk for det meste av hva du har tilegnet deg fra de øvrige trinnene, og erfaringer fra det å være tillitsvalgt.

Her er det videreutvikling og nye prøvelser.

Noen av temaene:

- Personvern/kontrolltiltak
- Endringsoppsigelse, anbudsovertakelse
- Konflikthåndtering
- Drøftelser
- Forberedelser til forhandlinger
- Gjennomføring av forhandlinger
- Protokollføring
- Drøftelser og forhandlinger

Her går vi videre på praktiseringen på drøftelser og forhandlinger. Viktigheten av å forberede seg til møter og skrive protokoller.

Ved spørsmål om kurs, ta gjerne kontakt med organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad på havard@ytf.no.

VERV EN VENN

Som YTF-medlem får du et **gavekort på 300 kroner** for hvert nytt medlem du verver.



Verv en kollega å bidra til at YTF står sterkere. Hvert nytt medlem gir YTF mer slagkraft i kampen for bedre lønn og arbeidsvilkår for deg.

Hvordan får jeg vervepremie?

Be din kollega trykke **Bli medlem** på YTF.no.

For at du skal få vervepremie, må den du verver oppgi navnet og telefonnummeret ditt på siste side av innmeldingsskjemaet.

Hvordan fungerer gavekortene?

Gavekortene er digitale og kan brukes alle steder som aksepterer Mastercard, både på nett og i butikk:

Ved nettkjøp skriver du inn kortinformasjonen som om du betaler med et vanlig kort. For å betale i butikk legger du inn kortet i Google Pay eller Apple Pay.

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

Oppsigelse på grunn av sykdom

Alle kan være uheldige og bli syke. Det siste man da behøver er usikkerhet om hva som skjer med jobben.

Arbeidsmiljøloven er klar. Ingen kan sies opp på grunn av sykdomsfravær de første 12 månedene etter sykdom. Det første året er man altså vernet mot oppsigelse på grunn av sykdom.

Etter 12 måneder har en ikke lenger denne absolutte sikkerheten. Arbeidsgiver kan da i noen tilfeller si opp den ansatte på grunn av sykdomsfraværet. Men reglene er strenge. Det skal mye til for at sykdom gir grunn for oppsigelse, selv når en har vært sykmeldt i over ett år.



Marius Træland
Advokat i YTF

Arbeidsgiver skal alltid vurdere andre tiltak:

- Finnes det tilrettelegging, eller andre oppgaver du heller kan utføre?
- Kan arbeidsgiver tilpasse arbeidstiden eller lignende, slik at jobben blir bedre tilpasset helsen?
- Kan arbeidsgiver godta en lavere tilstedeværelse en periode, for at en kan komme sterkere tilbake når en er frisk?

Husk at arbeidsgiver plikter å drøfte disse tankene med den ansatte, og med legen og Nav, dersom dette er nødvendig.

Dersom du er sykmeldt, anbefaler vi deg å kontakte tillitsvalgt. Arbeidsgiver har plikt til å tilrettelegge, og dersom du vet om tiltak som gjør at du kan komme tilbake i jobb, er det viktig at arbeidsgiver vet om dette.

SPØR ADVOKATENE

Har du spørsmål til våre advokater? Du kan sende dine spørsmål til advokatene@ytf.no, eller du kan ringe oss på 406 03 700.

I hver utgave av Yrkestrafikk kan du lese et utvalg av spørsmål som har kommet inn og svarene fra advokatene. Ved bruk i Yrkestrafikk blir spørsmålene anonymiserte.

Kan arbeidsgiver trekke meg i lønn hvis noe blir ødelagt eller mistet?

Nei, som hovedregel kan arbeidsgiver ikke trekke deg i hverken lønn eller feriepengar. Det finnes bare to unntak: Hvis trekking er bestemt i lov, eller hvis du og arbeidsgiver har avtalt det skriftlig på forhånd. Hvis du mister eller skader noe på jobb, kan ikke arbeidsgiver trekke deg i lønn uten ditt samtykke. Et slikt samtykke må gis i etterkant av uhellet, og du kan selv velge om du vil godta det.

Dersom du er uenig i at du er skyld i skaden er det ingen grunn til å godta dette. Om arbeidsgiver likevel mener at de skal trekke deg i lønn, må arbeidsgiver kreve pengene inn på vanlig måte. Arbeidsgiver har da ikke lov å trekke deg i lønn før dette er gjort.

Jeg nærmer meg pensjonsalder. Har jeg rett på AFP?

For å få AFP må du jobbe i en bedrift med en tariffavtale. Det må du også ha gjort i minst 7 av de siste 9 årene. Du kan søke AFP fra du er 62 år gammel.

Det er også noen vilkår om hvor mye du jobber og hvor mye du tjener. For å undersøke dette må du selv kontakte fellesordningen for AFP på telefonnummer 22 98 98 00.

Vi ønsker å velge verneombud på jobben. Hvordan gjør vi det?

Verneombudet er de ansattes representant for arbeidsmiljøet, og det er derfor dere som ansatte som velger hvem som skal ha rollen. Alle ansatte kan velges, bortsett fra sjefen. Et verneombud velges vanligvis for en periode på to år, men det er mulig å avtale både kortere og lengre perioder hvis dere ønsker det.

Selve valget trenger ikke være komplisert. Mange velger å gjøre det med håndsopprekning eller skriftlig avstemning på et personalmøte. Det viktigste er at alle ansatte får mulighet til å delta i valget, og at det skjer på en ryddig måte. Hvis det er en fagforening på arbeidsplassen som organiserer flertallet av de ansatte, kan fagforeningen også utpeke hvem som skal være verneombud.

Når verneombudet er valgt, bør arbeidsgiver melde dette inn og sørge for at verneombudet får den opplæringen loven krever. På den måten får arbeidsplassen en trygg og tydelig talsperson for helse, miljø og sikkerhet.

Mange velger å gjøre det med håndsopprekning eller skriftlig avstemning på et personalmøte. Det viktigste er at alle ansatte får mulighet til å delta i valget, og at det skjer på en ryddig måte.



VÅRE ADVOKATER:



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokatfullmektig



SIRI DANNEVIG
Advokat

Jeg ønsker å ta fagbrev. Hvordan kommer jeg i gang?

Så stilig at du ønsker fagbrev. Dette gir deg bedre kompetanse, lønn, pensjon og status. Eksempelvis får bussjåfører som tar fagbrev 14 kroner mer i timelønn.

YTF har laget programmet «I Rute» for å gjøre veien til fagbrev enkel. Du får tildelt en erfaren veiviser, tilgang til kurs og støtte, og økonomisk hjelp: vi dekker inntil 10 500 kroner.

Du kan ta fagbrev som praksiskandidat – altså uten å gå via skole eller lærling. Det krever at du kan dokumentere omtrent 5 års fulltids arbeid, men du kan faktisk starte prosessen allerede når du har 4–4,5 års erfaring.

Slik gjør du det trinn for trinn:

1. Meld deg opp via fylkeskommunen der du bor – innen 15. september
2. Ta teorieksamen først. Du finner lenke til innmelding på ytf.no/fagbrev. Husk å sjekke at kontaktinfo er riktig og velg riktig fagkode for sjåfører: YRK3103
3. Oppfølging og materiell: Få permisjon med lønn fra arbeidsgiver på eksamensdatoen. Som bussjåfør har du også krav på at bedriften dekker læremateriell og prøveavgift

Når du består teoriprøven, kan du melde deg opp til praktisk prøve.

Vil du starte? Gå til ytf.no/fagbrev og meld deg på!

Har jeg krav på å få lønsslipp på papir?

Ja, du har krav på å få lønsslipp – men den trenger ikke være på papir. Arbeidsmiljøloven sier at arbeidsgiver skal gi deg en skriftlig oversikt hver gang du får lønn. Dette kan være på papir eller digitalt, for eksempel på e-post eller i en app, så lenge du får enkel tilgang til den. Lønsslippet skal vise hvordan lønnen er regnet ut: fastlønn, tillegg, overtid, feriepenger og eventuelle trekk. Poenget er at du alltid skal kunne kontrollere at du får riktig lønn. Hvis du ikke får lønsslipp, bør du ta det opp med arbeidsgiver eller tillitsvalgt.

YTF har laget programmet «I Rute» for å gjøre veien til fagbrev enkel. Du får tildelt en erfaren veiviser, tilgang til kurs og støtte, og økonomisk hjelp: vi dekker inntil 10 500 kroner.

Slik kan du løfte årslønnen med nær 30 000 kroner

Alle yrkessjåfører bør ta et fagbrev, mener generalsekretær Linda Jæger i YTF. Som YTF-medlem får du hjelp, slik at veien til fagbrevet blir så enkel som mulig.

Tekst: Øyvind Henriksen



Linda Jæger,
generalsekretær

Fagbrev er et bevis på at du har den nødvendige kompetansen og ferdighetene som kreves i yrket. Dersom du har noen års arbeidserfaring, er dette som regel kompetanse og ferdigheter du allerede har – fagbrevet handler bare om å få dette dokumentert.

Et fagbrev gir deg høyere lønn, og også mer i pensjon. En bussjåfør i heltidsstilling vil for eksempel kunne øke årslønnen med 27 000 kroner. Lønnsjusteringen forutsetter at bedriften har en tariffavtale med YTF.

Fagbrevet øker din profesjonelle status. Det gjør det enklere å få jobb, og gir deg også økt jobbsikkerhet.

Fagbrevet består av en praktisk prøve og en teoretisk prøve. Det er vanlig – og YTF anbefaler – at du forbereder deg til disse med et kurs. For å gjøre veien frem til fagbrevet så enkel

som mulig, tilbyr YTF egne veivisere som hjelper deg gjennom prosessen.

Gjennom fagbrevsprogrammet «I rute» kan du få hjelp av erfarne kolleger som guider deg gjennom både teori og praksis. Siden november 2022 har over 1100 medlemmer benyttet seg av dette tilbudet.

Mange arbeidsgivere gir økonomisk støtte til de kostnadene du får i forbindelse med fagbrevet. I tillegg kan du fra YTF få dekket inntil 10 500 kroner for kostnader utover det som arbeidsgiver dekker. I sum betyr dette normalt at fagbrevet ikke skal være en kostnad for deg.

Dersom du jobber i en bedrift med tariffavtale, har du krav på permisjon med lønn for å gjennomføre prøvene. Du har også krav på permisjon med lønn til én lesedag.

YTF har de siste årene jobbet aktivt for å få medlemmene til å ta fagbrev.



TOK FAGBREV:

I sommer tok Alena Lukosikova den praktiske prøven for fagbrev. Det gikk veldig fint, og nå får hun høyere lønn. Foto: Jonas Ruud

– Man bør ta fagbrev for å få eller formalisere sin egen kompetanse, og ikke minst for å øke sin egen lønn, sier generalsekretær Linda Jæger.

Hun mener flere sjåfører med fagbrev vil føre til økt yrkesstolthet og kanskje kan bidra til økt fremtidig rekruttering til yrket.

– En økt fagbrevandel vil også bidra til å øke gjennomsnittslønnen i yrket. Mange besitter den kunnskapen man trenger for å ta fagbrevet. Vi håper våre kampanjer og vårt tilbud motiverer disse til å ta det siste steget og melde seg opp til fagprøven, sier Jæger.

Alena Lukosikova har kjørt buss for Unibuss i Oslo siden 2015. I november i fjor gjennomførte hun den teoretiske prøven for å få fagbrev, og 1. juli gjennomførte hun og bestod den praktiske prøven.

– Jeg tok fagbrev først og fremst for å gå opp

i lønn. Men jeg ville også ta litt mer utdanning og utvikle meg. Man føler seg litt tryggere og mer sikker i rollen som yrkessjåfør når man har gjennomført opplæringen, sier Lukosikova til Yrkestrafikk.

Hun anbefaler på det sterkeste at man som sjåfør tar fagbrev, og hun har selv – etter at hun gjennomførte sin praktiske prøve – hjulpet en kollega med råd og tips før han gjennomførte sin prøve.

– Jeg tipset ham både om hva han burde lese og lære seg, men også hva han burde ha med seg til den praktisk eksamen. Når man skal legge på kjetting bør man for eksempel ha både gul vest og hansker. Selv hadde jeg bare gul vest med, og da fikk jeg en liten trekk fra sensor for at jeg ikke hadde hansker da vi skulle legge på kjetting, men det gikk jo bra, sier Lukosikova. •

Så mye øker time- lønnen med fagbrev:



Buss

14 kr
mer i timen



Lastebil

13 kr
mer i timen



Grossist

9,5 kr
mer i timen



Speditør

9,5 kr
mer i timen

Minner om en **brillefin** ordning

Medlemmer i YTF kan annethvert år motta 1200 kroner i støtte til kjøp av briller. – Dette er en god ordning, og den er enkel å bruke, sier leder for medlemsavdelingen i YTF, Wenche Nyjordet.

Tekst: Øyvind Henriksen Foto: Nicklas K. Sørbel

Synet vårt forandrer seg hele livet, og for sjåfører er det ekstra viktig å følge med på hvordan synet utvikler seg. Synskravene til en yrkessjåfør er strengere enn til en vanlig bilist.

– Det er mange forskjellige typer synsutfordringer man kan få når man kjører bil, sier fagsjef Karin Lund i optikerkjeden Brilleland.

Hun forteller at den utfordringen som er enklest å oppdage selv, er endringer i skarpsynet, altså evnen til å oppfatte detaljer. Sjåfører merker dette gjerne med at veiskilt blir vanskeligere å lese på avstand.

– Vi ser at mange har hyppigere endringer i skarpsynet i alderen opp til midten av 20-årene, før det er relativt stabilt frem til midten av 40-årene. I den alderen er det mange som opplever at endringene i synet kommer hyppigere, og man derfor oftere må skifte styrke i brillene, sier Lund.



Karin Lund

Brillestøtte

Medlemmer i YTF kan få dekket 1200 kroner i støtte til kjøp av briller annethvert år. Dersom man bruker linser, kan man få dekket 600 kroner hvert år.

Leder for økonomi- og medlemsavdelingen i YTF, Wenche Nyjordet, anbefaler alle medlemmer som bruker briller eller linser å benytte seg av ordningen.

– Dette er en god ordning, og den er enkel å bruke, sier Nyjordet.

Pengene til briller eller linser utbetales fra YTFs hjelpekasse.

– For å søke så går man inn på Min Side på YTFs nettsider og velger type støtte, legger ved kontonummer og laster opp dokumentasjon. Støtten betales ut én gang per måned, forklarer Nyjordet.

Hun minner om at enkelte avdelinger i YTF i tillegg har egne stønadskasser som kan gi støtte til kostnader for lege, medisiner og tannlege.



GJORT PÅ ET

ØYEBLIKK: Leder for økonomi- og medlemsavdelingen i YTF, Wenche Nyjordet, sier det er enkelt å få refusjon for brillekjøp. Det eneste YTF trenger er kontonummer og kopi av kvitteringen.

Kommer snikende

Ifølge fagsjef Karin Lund i Brilleland bør sjåførere også være oppmerksomme på tre andre endringer i synet:

- Svekket kontrastsyn
- Svekket adaptasjon til endring i lysforhold
- Utfall eller hull i sidesynet

Førstnevnte svekker synet når man kjører under dårlige lysforhold, for eksempel i skumringen eller i tåke. Svekket evne til å tilpasse seg til endrede lysforhold vil gjøre det vanskeligere å justere raskt, for eksempel når man kjører inn og ut av en tunnel, eller hvis man blir blendet av møtende trafikk.

Mens hverdagen er full av situasjoner som kan gi et hint om at skarpsynet er svekket, er endringene i kontrastsynet og sidesynet vanskeligere å legge merke til, forklarer Lund.

– Det er en gradvis utvikling, og det er ikke så lett å oppdage selv. Men man vil kunne teste det i en synsundersøkelse.

– Kan man gjøre noe for å styrke kontrastsynet?

– Ja, du kan få både brilleglass og solbriller med spesialglass som øker kontrasten.

Viktig å oppdage tidlig

Mens briller eller linser kan løse utfordringer knyttet til både skarpsynet og kontrastsynet, er svekket sidesyn, eller synsfeltutfall, en vanskeligere situasjon for en sjåfør.

Det er i dag strenge krav til synsfeltet for alle sjåførere i Norge, og 550 mennesker mister hvert år førerkortet som følge av svekkelse i synsfeltet.

Dersom årsaken er en skade på synsnerven eller netthinnen, vil man ikke kunne reversere synsfeltutfallet, men man kan hindre en videre forverring. Jo tidligere man finner og behandler årsaken, desto større er sjansen for å bevare synsfeltet.

I tillegg til ordningen med brillestøtte får medlemmer i YTF rabatt på synsundersøkelse hos Brilleland. ●

Klare for VM i trikkekjøring

Etter 11 år med europamesterskap i trikkekjøring arrangeres det for første gang et verdensmesterskap. Trikkeførerne Ingrid Nansve og Ole Fossen representerer Norge i mesterskapet.

Tekst: Øyvind Henriksen

VM i trikkekjøring avholdes i Wien i midten av september. Gjennom åtte øvelser skal deltakere fra 25 nasjoner konkurrere for å avgjøre hvem som er de beste trikkeførerne.

Trikkefører Ole Fossen, som for øvrig er medlem i YTF i avdeling 172, Helgedagsbetjeningens Forening, gleder seg veldig til konkurransen. Han fikk det ærefulle oppdraget med å representere norske trikkeførere etter en intern søknadsrunde i Sporveien Trikken.

– Vi skal gjøre så godt vi kan og håper selvfølgelig på en god poengsum. Men det viktigste er å slå svenskene!

Flere av øvelsene i konkurransen handler om presisjon i stans av trikken. I en av øvelsene

skal man stanse trikken slik at dør to eller tre åpner seg nærmest mulig et bestemt punkt. I en annen øvelse skal deltagerne plassere en hindring i veien foran trikken. Hindringen skal plasseres så nært trikken som mulig, og den som setter hindringen nærmest – uten at den blir truffet av trikken – vinner øvelsen.

For mange i publikum er trikke-bowling og trikke-curling favorittøvelsene. I førstnevnte kjøres trikken inn i en 1,5 meter stor ball som så spretter mot to meter høye kjepler. I trikke-curling skal trikken kjøres inn i en dresinvogn som så triller videre i sporet. Målet er at sporvognen så skal stoppe nærmest mulig et bestemt punkt litt lenger frem.

– Det handler nok om en god del flaks i bowling- og curlingøvelsene, men stoppeøvelsene er mer presisjon, sier Fossen.

– Hvordan øver man til dette da?

– Det kan være litt vanskelig, men vi har øvd litt. Vi lånte en trikk på Holtet og fikk øvd på tre av øvelsene. Den ene øvelsen, den som handler om å plassere en hindring i sporet, nærmest mulig trikken, naillet vi. Men det er en spennende øvelse. Dersom man setter hindringen for nært, og trikken treffer den, så blir det null poeng.

I Wien skal konkurransen gjennomføres med byens lokale trikker. Deltagerne får kun en halvtime før øvelsene til å bli kjent med trikkene. Historien viser at sjåførene som kjører på hjemmebane, ikke nødvendigvis har en fordel. I løpet av de 11 årene med europamesterskap, har kun førere fra arrangementsbyen vunnet konkurransen én gang. ●



TAR TRIKKEN: Ingrid Nansve og Ole Fossen fikk æren av å representere Sporveien Trikken og Norge i verdensmesterskapet i Wien. Foto: Sporveien Trikken

Vellykket verveaksjon hos Asko Oslofjord

Like før sommerferien varmet YTF grillen utenfor Asko Oslofjord i Sande. Arrangementet var en del av YTFs fokus på godsbilbransjen, og målet var å informere uorganiserte sjåførere om Yrkestrafikkforbundet og fordelene ved et medlemskap.



TAR OVER: Lars Peder Fotland blir ny leder for YTF Funksjonær. Her er Fotland på landsmøtefesten til YTF sammen med sin kone, Aikaterini Almpanti og nestleder i avdeling 172, Nils Joakim Heyerdahl Reichelt. Foto: Øyvind Henriksen

Ny leder for funksjonærene

Lars Peder Fotland er valgt til ny leder for YTF Funksjonær.

Tekst: Marina Heyerdahl og Øyvind Henriksen

Like i bakkant av YTFs landsmøte i Molde møttes representanter for YTFs funksjonær-avdelinger til årsmøte i samme by, inkludert faglig påfyll, sosialt samvær og tur til Åndalsnes og Trollveggen.

Etter 17 år som leder for YTF Funksjonær, overlot Ove Hellesteth nå stafettpinnen videre.

Årsmøtet, i det som formelt heter YTF Funksjonær Landssammenslutning, valgte Lars Peder Fotland til ny leder. Fotland jobber som trafikkleder på T-banen i Oslo. Han har

tidligere kjørt T-bane og vært lederen av YTFs avdeling 72 Sporveien.

Dagen før årsmøtet til funksjonærene, under landsmøtet til YTF, ble Olav Nergård valgt til som representant for funksjonærene i forbundsstyret. Fotland ble samtidig valgt til vara for Nergård.

På årsmøtet til funksjonærene ble Nergård oppfordret til å være en tydelig stemme for funksjonærene inn i forbundsstyret. ●

Det nye styret til YTF Funksjonær

Leder: Lars Peder Fotland

Sekretær: Nora Dahl

Medlemmer: Mohammed Nadeem Iqbal, Olav Nergård og Reidar Bjørke

Vara: Linn Thorbjørnsen



Husforsikring med boligalarm

Hus Smart

Hus Smart er en ny husforsikring med brann- og vannalarm, tilkoblet alarmstasjon. Du kan enkelt legge til innbruddsalarm, så du kan sove ekstra trygt og godt – også når du ikke er hjemme.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du 29 % rabatt på husforsikringen, og én ekstra røykvarsler hvis du ringer oss for å kjøpe Hus Smart.

Les mer på gjensidige.no/ys eller ring oss på 915 03 100

