

# YRKESTRAFIKK<sup>®</sup>

06 2016

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE  
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



- Løfter og verver
- Mer enn Bybane
- Droneflyger?

ARNE  
**DANIELSEN**  
 Redaktør  
 arne@ytf.no  
 474 00 989



## Det teknologiske skiftet

YS-konferansen som ble holdt i oktober hadde som dagsorden: Hvordan videreutvikle den norske modellen i møte med en ny tid? Hva skal vi kaste? Hva skal vi endre? Og til hva? Viktige spørsmål.

En forutsetning for å finne svar er å forstå hvilken situasjon vi befinner oss i. En formulering på konferansen var at vi for tiden opplever en teknologisk revolusjon tilsvarende ti Gutenberg-oppfinnelser. Historien har lært oss hvor avgjørende trykkkunsten var for menneskeheten. Hvis vi nå er inne i noe som er ti ganger sterkere – ja, da er det snakk om kraftige saker.

### Tydelige trender

Hvordan vil vi i transportbransjen merke denne revolusjonen? Det finnes noen tydelige trender. Den første handler om data. I de fleste moderne kjøretøy har sjåføren

## «Slik vil Yrkestrafikk forsøke å fungere som lyttepost for medlemmene»

allerede ulike elektroniske hjelpemidler. Disse utvikles videre i form av blant annet kommunikasjon mellom ulike kjøretøy og mellom kjøretøy og omgivelser, intelligent navigasjon, trafikkstyring, sikkerhetssystemer og automatisert kjøring. I enden av denne reisen finner vi biler og busser som kan kjøre uten fører, noe som ikke nødvendigvis medfører at sjåførene blir overflødige, men vil kunne få andre oppgaver.

En annen kraftig trend springer ut av økt klimabevissthet. Fossilt drivstoff er under avvikling og avløses av hybrider og ren elektrisk drift. En tredje trend handler om den såkalte «delingsøkonomien» - der spørsmålet stilles om det er optimalt at alle eier hver sine privatbiler som står i garasjen 23 timer i døgnet, at det er langt smartere å finne kollektive løsninger.

### Påvirker samfunnet

Til sammen skjer utviklingen svært raskt. Og den vil uten tvil påvirke livene våre og samfunnet, organisering, lønn- og arbeidsforhold. Fagbevegelsen må være på banen og ta vare på de menneskelige verdiene. Teknologi er bare et hjelpemiddel. En kniv kan benyttes til å skjære brød eller drepe et menneske; det er ikke opp til kniven, men mennesket som bruker verktøyet. Slik er det også med datamaskiner og elektromotorer.

Denne utgaven av Yrkestrafikk vier en god del plass til den teknologiske revolusjonen, både potensielle

trusler og muligheter. Slik vil Yrkestrafikk forsøke å fungere som lyttepost for medlemmene, slik at dere har faktagrunnlag til å ta mest mulig velfunderte og kloke framtidssvalg.

## Den nye kosten

Undertegnede har bakgrunn som trikkefører, tillitsvalgt, redaktør, journalist og forfatter. Jeg begynte som konduktør i 1974 og påberoper meg en viss erfaring. Det er med glede jeg overtar som redaktør i Yrkestrafikk. Dermed er ringen sluttet i et mangfoldig yrkesliv.

Å lage et godt blad er ikke bare opp til redaktøren. På samme måte som forbundets suksess avhenger av engasjement fra medlemmene, er Yrkestrafikk avhengig av innspill fra leserne. Hva redaksjonen har som mål er å ta alle henvendelser på alvor og med engasjement rykke ut når det gjelder.

Ta derfor kontakt! Jeg har kontortid hos YTF hver mandag etter tolv. Ellers er jeg å treffe på mail og telefon. Så benytter jeg anledningen til å ønske alle lesere en riktig god jul og at vi møtes i det nye året.

*Arne*



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Krumtappene i byutviklingen .....	4
Vil ha lånekasse-støtte til førerkort .....	8
Den problematiske Oslo-regionen .....	10
Forskutterer Stortingets behandling .....	14
YTFere med sølv i Yrkes-NM .....	15
Fra godssjåfør til droneflyger? .....	16
I spagaten for bedre styring .....	18
Velbehagelig styringssystem .....	20
Elektriske vogner forandrer alt .....	22
Gladiola .....	24
Helter i Telemark .....	25
Advokatene: Midlertidig bemanning .....	26
Portrett: Den nye lederen .....	28
Spak-samen .....	32
YTF-info .....	34
Jim har ordet .....	35

Forsidefoto: Arne Danielsen

**Utgiver:** Yrkestrafikkforbundet  
 ✉ post@ytf.no – www.ytf.no

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

**Prepress og layout:**  
 Garder Grafisk  
 ☎ 906 19 099  
 ✉ trine@maccompaniet.no

**Trykk:**  
 Ålgård Offset  
 ✉ post@a-o.no

**Annonsealg:**  
 Ida Langdalen Kristiansen  
 ☎ 911 27 927  
 ✉ ida@ytf.no

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:**

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





# KRUMTAPPENE I BYUTVIKLINGEN



**Bakerste rekke: David Strano, May Birkeland, Kai Roger Bruntveit, Marianne Eriksen, Inger Johanne Børve, Trond Ove Johannessen, Thomas Rolland, Runar Gunnlaugson og Svein Erik Johannessen. I midten: Tone Tertnes og Christene Karembo Hanga. Foran: Tommy Folkestad, Ørjan Steien, Ove Arnt Bruket og Bjørn Jansen.**

Bybanen har blitt et fundament for utviklingen av Bergen by. Dessuten er den miljøvennlig, den forurensner ikke og motvirker bilkøer. Mens andre bransjer opplever nedgangstider, utvidet Bybanen strekningen fra Lagunen til Birkelandskiftet i august i år. Samtidig ble det nye prakt-depotet på Kokstad tatt i bruk., der Yrkestrafikk møter en glad og broket gjeng vognførere, eneste likhetspunktet er at alle er organisert i YTF. Ved påsketider neste år åpnes traseen helt fram til endestasjonen på den nye Vingespenn-terminalen på Bergen lufthavn Flesland. Da vil banen virkelig utgjøre ryggraden i hansabyen, med YTF-organiserte bybaneansatte i front.

– Vi gjør en viktig jobb, understreker vognførerne Runar Gunnlaugsson og Ove Bruket. Sammen med et overveldende antall arbeidskamerater, har de valgt å organisere seg i YTF.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**B**lant oss vognførere er mange yrker og nasjonaliteter representert. Mange arbeidsledige fra oljebransjen har grepet sjansen og søkt seg hit. Det har krevd betydelig omskolering, for å kjøre bybane er noe helt annet enn å sitte på kontor, men overgangen har gått bra for de aller fleste, forteller Gunnlaugsson og Bruket.

### Høy status

– Her er folk med bakgrunn fra Forsvaret, mange har også enten kjørt buss eller langtransport eller har hatt tungt fysisk arbeid. Mange nasjonaliteter er også representert, det synes jeg er artig, presiserer Gunnlaugsson som selv har bakgrunn fra Island.

– Arbeidet kan være rutinepreget, men samtidig må vi være på alerten. Selv om vi kjører mye på egen trasé, krysser både biltrafikk og fotgjengere. Stadig opplever vi også at bilførere kjører på rødt. Selv om vi ikke har de høyeste lønningene, opplever vi at vi har status blant bergenserne som anerkjenner at vi gjør en viktig jobb. Eneste ulempen er arbeidstida, sier Bruket.

### Ikke «bare» bane

Trafikkleder og YTF-tillitsvalgt Erik Bauge tar med journalisten ut til den nyåpnede traseen ved Sandsli, viser hvordan infrastrukturen har utviklet seg til å bli langt mer enn skinnegang og stoppesteder. Langs skinnegangen er anlagt gang- og sykkelveier, og ved stasjonsområdene kombineres innfartsparkering og beplantning.

«Der Bybanen bygges, dannes den nye byen», skriver Hordaland fylkeskommune, og det er liten tvil

om at satsingen på traseen inngir trygg stabilitet og forutsigbarhet. Boligbyggingen har skutt fart rundt stasjonene, og kjøpesentrene langs linja beretter om eventyrlig omsetningsøkning etter Bybanens åpning.

For tida er det temmelig tomt i mange av de oljebaserte kontorpalassene på Sandsli, men mens konjunkturer vil komme og gå, vil Bybanen bestå.

### Vilje til innsats

De ansatte har mye av æren for Bybanens suksess.

– Tilbakemeldingene fra vår arbeidsgiver Keolis, er at alt har gått oppsiktsvekkende smertefritt, selv om vi fortsatt har voksesmerter, forklarer Erik Bauge.

Han får støtte av administrerende direktør Gry Miriam Olsen i Keolis Norge:



Trafikkleder og YTF-tillitsvalgt Erik Bauge er stolt av Bybanen.

– Å vokse fra 40 til 120 ansatte på så kort tid er utfordrende, vi har vært pionerer på godt og vondt. Jeg er stolt over alt vi har fått til, og innsatsen, holdningene og tålmodigheten til de ansatte har vært avgjørende. De har vist enorm vilje til innsats, roser Olsen.

– Det er mye nytt å forholde seg til, og vi har utfordringer i forhold til avtaleverket. Et problem vi for eksempel opplever i sammenlikning med bussbransjeavtalen, er at det ikke finnes noen fagarbeiderutdannelse for vognførere. Dermed går alle våre også glipp av et betydelig lønnstillegg. Vi unner andre lønna si, men vi vil også ha en slik mulighet, poengterer Erik Bauge.

### Grillfest på Kokstad

Depotet på Kokstad er blant de mest moderne i verden. Her finnes egen trafikkledersentral med en enorm informasjonsskjerm og et treningsrom med simulator. Verkstedet er velutrustet med smøregraver og plattformer for arbeid på vogn-takene. Kantine og kontorer er lyse og trivelige. Her finnes dessuten eget trimrom. Og vognhallen kan smykke seg som Bergens lengste bygning. Her er plass til hele 40 leddvogner, hver på 42 meter.

Utafor arrangerer YTF grillfest for arbeidets helter. Pølser, hamburgere og salat går unna, mens tariffspørsmål diskuteres og Gjensidige reklamerer for sine produkter til de YTF-organiserte. Stemningen er kameratslig og utforskende.

 redaksjonen@ytf.no



Bybanens siste utbygging har blitt en estetisk og brukervennlig fest.



Bybaneveggen har blitt en estetisk og brukervennlig fest.



En av YTFs mange tilhengere.



YTFs avdeling 2 er synlig på Bybanen.



Bybanevognene er av typen Variobahn fra tyske Stadler Pankow og er for tiden under forlengning til hele 42 meter.



God stemning ved YTF-grillen, fra venstre: Tone Tertnes, Elin Storm, Tommy Folkestad og Ørjan Steien.



Grillgjester er fra venstre Kai Roger Bruntveit, Bjørn Jansen, og Ørjan Steien. Grillmester er Bent Erik Andersen.

# VIL HA LÅNEKASSE-STØTTE TIL FØRERKORT

Bussbransjen mangler sjåfør, og Norge har arbeidsledige som kunne ha jobbet i dette yrket. – Det å ta førerkort for buss og lastebil er dyrt, og vi mener Lånekassen må dekke dette, sier nestleder i YTF, Trude Valle. Hun håper at kunnskapsdepartementet vil endre reglene slik at flere kan bli yrkessjåfører.

TEKST: IDA LANGDALEN KRISTIANSEN FOTO: ARNE DANIELSEN

**V**alle deltar i et prosjekt i Bergen for å bedre rekrutteringen til bussbransjen, og støtte fra Statens Lånekasse for utdanning er ett av hennes forslag til bedring. – Det henger ikke på greip at man får dekket negledesigner-utdanning, men støtte til førerkortet får man ikke, sier Valle. Et førerkort klasse D kan koste opp mot 80 000 kroner.

Valle, som selv er bussjåfør, mener at Lånekassens tildelingsforskrift må endres, slik at de som ønsker å jobbe som yrkessjåfører kan få dekket førerkortet. – Man trenger ikke nødvendigvis gå skole for å bli



**Trude Valle er bussfører og nestleder i YTF, og tar til orde for at bussførerutdanning bør finansieres gjennom Statens Lånekasse for utdanning.**

yrkessjåfør, men det betyr ikke at de ikke trenger støtte for å komme inn i yrket, påpeker hun. Oppstartskostnaden er stor, og tilsvarer prisen for over ett år på privat høyskole.

## Kalt inn på teppet

Prosjektet «rekruttering til bussbransjen i Hordaland» kom i stand etter at Trude var sitert i Bergensavisen for å ha uttalt seg negativt om rekrutteringen til bussjåføreryrket i forbindelse med økte bomavgifter. – Jeg ble kalt inn på teppet og forklarte at jeg ikke var negativ til forslaget om økt bomavgift, men at jeg ville at det skulle gjøres noe slik at vi får utdannet flere sjåfører, sier Valle.

Et halvt år etterpå startet prosjektet, hvor Hordaland fylkeskommune, NHO Transport, operatørselskapene, YTF og NTF deltar.

– Vi har jo tidligere hatt et godt samarbeid med NAV gjennom prosjektet «ringer i vannet», hvor arbeidsledige som har førerkort klasse D får muligheten til å jobbe. Nå håper vi kunnskapsdepartementet kommer på banen og forandrer praksis slik at flere kan ta førerkortet for stor bil, sier Valle.

Hun er stolt av å være sjåfør, og håper at flere vil oppdage dette flotte yrket.

## Ønsker samarbeid

Hun håper at samarbeidet i prosjektet blir konstruktivt, men er opptatt av at man må tørre å snakke om utfordringer. – Bransjen har noen utfordringer som må løses før bussyrket blir enda mer aktuelt for flere, og dette må vi tørre å snakke om, sier Valle.

Hun nevner blant annet bruk av delte skift, toalettfasiliteter og realistiske rutetider som utfordringer som må diskuteres. – I Bergen har vi i YTF jobbet mye med toalettforhold, og det har blitt bedre. Dette vil gjøre at det er lettere å rekruttere kvinner, sier Valle, som selv har kjent på det å ikke kunne gå på do under et langt skift.

## Trenger tips

Fremover vil det bli satt opp en prosjektgruppe og en styringsgruppe i Hordaland, som vil se på hvordan rekrutteringen til bussyrket kan bedres. Har du forslag til hvordan rekrutteringen kan bedres kan du sende det til [trude.valle@tide.no](mailto:trude.valle@tide.no).

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)



Bussjåføren har daglig kontakt med og yter service til mange ulike typer passasjerer.



Å håndtere busser trygt i tett trafikk, som her i Kristiansand sentrum, krever dyktige sjåførere.

# DEN PROBLEMATISKE OSLO-REGIONEN

Fire stemningsbilder fra Fornebu. Inspirert av «Nytt på Nytt»: Hvem skal ut?

Svar: «Alt er på plass etter planen – unntatt den vedtatte banen». Fornebu er et kroneksempel på at det fortsatt finnes store organisatoriske problemer for kollektivtrafikken i Oslo-regionen. På tide å finne en permanent løsning?

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I nær femti år har det eksistert en erkjennelse av at kollektivtrafikken i Oslo og Akershus trenger helhetlig styring. Men fortsatt ser denne i stor grad ut til å mangle. Dette er historien:

## Bilisme krever tiltak

I 1960 ble bilrasjoneringen i Norge opphevet, og det følgende tiåret tredoblet biltrafikken seg, mens antall kollektivreiser sank. Antall trafikkdrepte og skadde økte, det gjorde også støyplager og forurensning. Kvaliteten både på kollektiv og individuell persontransport sank gjennom køer og korker. Økende skjevheter i den geografiske fordelingen av bosteder og arbeidsplasser i Oslo-regionen gjorde situasjonen enda vanskeligere.

Problemene var etter Samferdselsdepartementets oppfatning av et slikt omfang og en slik karakter at de måtte angripes på tvers av kommunegrensene og grensene som de enkelte transportselskapene arbeidet innenfor. Som en følge av dette ble

Nærtrafikkomiteen for Oslo-området oppnevnt ved kongelig resolusjon 15. mars 1968. Komiteen ble satt sammen av tunge aktører fra bransjen og de aktuelle kommunene.

## Samordningsorgan

Fire hovedsaker var sentrale for komiteen: 1. Rute- og takstsamordning. 2. Parkeringspolitikk og fordeling mellom kollektiv og individuell transport. 3. Opprettelse av en felles transportorganisasjon og finansiering av det fremtidige transportsystem. 4. Samordning av transport og grunnutnyttelse på lengre sikt. Egne utvalg ble opprettet for å utrede de ulike sakene.

Allerede i 1971 foreslo komiteen å opprette «Oslo og Akershus trafikkråd» som politisk styringsorgan. Underlagt dette skulle Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) etableres som samordningsorgan for offentlige og private trafikkselskap.

Det hersket full enighet om at SL måtte gis styringsmuligheter som

tidligere hadde vært tillagt de enkelte trafikkselskapene. SL skulle derimot ikke drive kollektivtrafikk i egen regi. På denne måten kunne de ikke mistenkes for å favorisere egne driftsinteresser.

## Stoppet ved bygrensa

Nødvendigheten av å samordne kollektivtrafikkens takst- og rute-tilbud i regionen var åpenbar. Akershus manglet fullstendig et organ som kunne påta seg en slik oppgave. Derimot hadde AS Oslo Sporveier ansvar for størstedelen av kollektivtrafikken i Oslo.

De første store samordningsgrepene fant derfor sted innafor bygrensa, med innføringen av Universalkortet i februar 1973. Universalkortet var et månedskort som også ble gyldig på de private selskapenes ruter etter avtaler med de enkelte selskapene.

Ikke lenge etter ble sporveistakster med overgangsrett tilbudt hele byens befolkning. På rutene som krysset bygrensa ble derimot eksisterende takstforskjeller opprettholdt. ►



På Fornebu lå forholdene spesielt godt til rette for en god byutvikling da flytrafikken flyttet til ny hovedflyplass på Gardermoen i 1998. Her var det mulig å bygge opp en helt ny by fra bunnen av, med store arbeidsplasser, attraktive boliger, godt T-banetilbud og lavt bilhold i en helhet. Mens mye er på plass, er fortsatt banen flere år unna.

«På begynnelsen av syttitallet fantes mer enn 20 selskaper av ulik størrelse og med hver sine konsesjoner og billettsystemer innen Oslo og Akershus.»

### Opprettelsen av SL

På begynnelsen av syttitallet fantes mer enn 20 selskaper av ulik størrelse og med hver sine konsesjoner og billettsystemer innen Oslo og Akershus. Rutene ble kjørt uavhengig av hverandre og korresponderte i liten grad. Konsesjonene var ofte gitt på en slik måte at busser måtte kjøre med lukkede dører på strekninger som «tilhørte» andre.

Det fantes derfor et klart behov for en organisasjon som kunne rydde opp i virvaret til passasjerenes beste. 21. juni 1974 ble endelig SL etablert, der Staten, Oslo og Akershus eide hver sin tredjedel.

### Politisk instrument

Opprettelsen av et slikt samordningsorgan for all kollektiv persontrafikk innenfor et geografisk område var en nyskaping i internasjonal sammenheng. I løpet av det neste tiåret bygde en rekke steder i Vest-Europa

opp tilsvarende organisasjoner.

Etableringen av SL sikret folkevalgte organer bestemmende innflytelse uten å måtte overta de aktuelle driftsselskapene. SL var uhildet og nøytral i forhold til hvilke selskaper som skulle utføre transporten og i valget mellom buss, tog eller bane. Dette gjorde SL godt egnet som et instrument for de folkevalgte organer til å gjennomføre politikken det var flertall for.

### Hva med Sporveien?

SL sørget for billettavtaler med NSB og Sporveien. Fra 1975 kunne reisende fra Akershus ta overgang på Sporveiens linjer med såkalt rødt månedskort og i 1981 fikk SLs enkeltbilletter og kupongkort gyldighet på Sporveiens linjer.

Sporveien hadde overtatt Holmenkollbanen og inngått kontrakter med de private busselskapene Schøyen Bilcentraler og Oslo Follo

Busstrafikk, noe som innebar bortimot full samordning innen bygrensa. At Sporveien skulle gis ansvaret for hele regionen var likevel aldri tema.

Utgangspunktet var hele tiden at SL skulle gis ansvaret for all kollektivtrafikk i regionen og at alle trafikkelskap, både offentlige og private, ideelt sett skulle være i samme kontraktmessige stilling overfor SL.

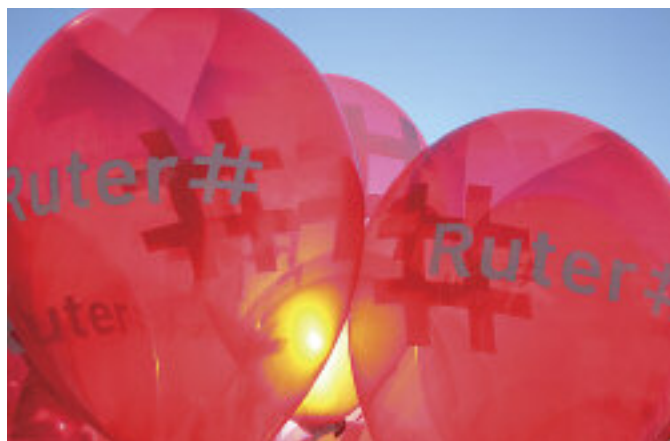
### Avtale ikke nok

I 1975 ble det likevel oppnådd enighet om ikke å pålegge Sporveien å kjøre på kontrakt for nyopprettede SL, fordi det ville medføre vanskelige forhandlinger som kunne forsinke nødvendig takst- og rutesamordning. Sporveien og SL inngikk i stedet en samarbeidsavtale.

Til tross for avtalen oppsto store uenigheter. En gjenganger var Oslo kommunes krav om bidrag fra Akershus til Sporveiens banestrek-



Kekepynt fra 2006, men er virkelig SL og Sporveien sant?



Ruter ble etablert i 2008, men har selskapet tilstrekkelig helhetlig innflytelse i Oslo-regionen, eller blir det mest ballong?

ninger i Bærum. En annen strid gjaldt kompensasjon for den overgangsretten som passasjerene fra Akershus hadde på Sporveiens linjer.

Alt på syttitallet ble en sammenlutning mellom de to fylkene vurdert, noe som ville løst problemene, men dette var det ikke flertall for verken i Oslo eller Akershus.

## Samarbeid gir resultat

Imens vokste Oslo og Akershus stadig mer sammen til et felles storbyområde. Arbeidsreisene og trafikkstrømmene gikk i begge retninger. Overføringene til kollektivtrafikken endret seg dessuten drastisk. I Oslo ble overføringene halvert, mens de steg kraftig i Akershus inntil nivået i begge fylker var ganske likt.

20. januar 1988 åpnet informasjonssenteret Trafikanten på Jernbanetorget, med delt eierskap mellom Oslo Sporveier, NSB og Akershus. For første gang fikk passasjerene et kontaktpunkt som ga reiseråd og solgte billetter på vegne av all kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Senteret ble en umiddelbar suksess.

## Beslutningssystem

På slutten av åttitallet startet Sporveien, NSB og SL arbeidet med å innføre et felles elektronisk billett-system. Erfaringene viste raskt at billettssystemet ikke lot seg realisere uten forenkling av de innfløkte takstsonene i regionen. Men en takstforenkling var umulig å få til uten et bedre felles beslutningssystem, noe

som ikke eksisterte siden SL og Sporveien i praksis var sidestilt. Oslo og Akershus var dessuten inne i en saftig krangel om tilskuddet til Kolsås- og Røabanen.

Først sommeren 1996 skjøt diskusjonen fart om å slå sammen Sporveien og SL til et kombinert administrasjons- og driftsselskap for Oslo og Akershus. I begge fylkene tok tydelige politiske røster til orde for en slik løsning, og det ble opprettet et nytt utvalg for Nærtrafikk i Oslo og Akershus (NOA). Utvalget var sammensatt av tre aktive lokalpolitikere fra hvert fylke og ble ledet av Oslopolitikeren Leif Nybø.

Problemet var at mens Sporveien eide og forvaltet milliardverdier i infrastruktur og vognpark, var SL et rent administrasjonsselskap uten egne eiendeler. Byrådsavdelingen for miljø- og samferdsel i Oslo kommune foreslo derfor at alle fysiske verdier ble beholdt i et holdingselskap eiet av Oslo kommune, mens et felles trafikkselskap skulle ha ansvar for all samordning, ruteplanlegging og drift.

## Etableringen av Ruter

Ytterligere ti år skulle gå før bystyret i Oslo i mars 2006 vedtok å skille ut Sporveiens administrasjon i et eget selskap. «Resten» ble samlet i Kollektivtransportproduksjon AS (KTP), der operatørselskapene ble etablert som uavhengige aksjeselskap. Bystyrevedtaket innebar at KTP som konsern skulle avvikles, kun et nødtørftig bemannet holdingselskap

skulle ta seg av formelle fellesoppgaver.

Sporveien og SL hadde dermed fått samme struktur som rene administrasjonsselskaper, og alt lå til rette for fusjon. Fylkene ble enige om å stille aksjekapital på minimum 200 millioner kroner, der Oslo skulle stille med 60 prosent og Akershus 40. Det nye selskapet ble etablert ved inngangen til 2008 og fikk navnet «Ruter».

Ruter fikk straks fart på arbeidet med et nytt regionalt takst- og sone-system. Slik ble også det elektroniske billettssystemet forløst etter alt for mange års ventetid. Etableringen av Ruter ga på mange områder kollektivtrafikken i Oslo-regionen et solid løft.

## Ennå ikke løst

Dermed skulle utfordringene mellom Oslo og Akershus være løst? Men, nei. Krangelen rundt finansiering og eierskap av grensekryssende banestrekninger fortsetter. Det verste eksempelet på manglende regional samstemthet vedrørende kollektivtrafikk, heter Fornebu.

Samtidig har Sporveien på nytt bygget seg opp som et storkonsern, åpenbart i strid med det ti år gamle bystyrevedtaket. Dermed minner forholdet mellom Ruter og Sporveien mye om forholdet mellom Sporveien og SL på syttitallet. Til tross for en omfattende samarbeidsavtale, eksisterer et uklart grensesnitt og en type dobbeltmakt som neppe fremmer kollektivtrafikken.

 redaksjonen@ytf.no

«Sommeren 1996 skjøt diskusjonen fart om å slå sammen Sporveien og SL til et kombinert administrasjons- og driftsselskap for Oslo og Akershus.»

# YTFere med sølv i Yrkes-NM

Innenfor både lastebil og buss på Yrkes-NM i Bergen ble det sølv på to YTF-medlemmer. – Jeg ville jo gjerne hatt gull, men skal si meg fornøyd med sølv, sier Martine Øren fra Sogn- og Fjordane. Hun deltok i lastebilgrenen, og Bjørnar Stokka fra Trøndelag fikk sølv i buss-grenen.

**TEKST:** IDA LANGDALEN KRISTIANSEN

**FOTO:** CHARLES GALAASEN

Det var en lærerik konkurranse. Det vi lærte mest av var å se på konkurrentene, sier Bjørnar.

Martine stemmer i, og sier det i tillegg var spennende å utøve yrket sitt med stort publikum som så på det man gjorde.

## Gravid med sølv

– Jeg ble ferdig som lærling i år og jobber som lastebil-sjåfør i Magnus Nistad Transport AS. De fysiske oppgavene i konkurransen var litt utfordrende, ettersom jeg er gravid i syvende måned, sier Martine.

Deltakerne måtte gjennom blant annet presisjonskjøring, økonomikjøring, teknisk gjennomgang av kjøretøy, pålegging av kjetting, lastesikring, truckkjøring og skadeledelse på ulykkessted.

Bjørnar Stokka jobber som bussjåfør i Tide Buss.

– Jeg var også ferdig som lærling i februar, og har jobbet som sjåfør i Tide etter endt lærlingtid i Trønderbilene. Mange av erfaringene fra lærlingtiden fikk jeg bruk for i konkurranse, sier Stokka.

Yrkes-NM går over to dager, og det er Opplæringskontoret arrangerer konkurransen. Deltakerne løste liknende oppgaver lokalt, og de beste deltakerne ble plukket ut til NM.

## Håper på yngre

Både Bjørnar og Martine håper flere vil velge transportyrket i fremtiden. – Det er varierte arbeidsdager med mye kontakt med mennesker, sier Bjørnar. Han trekker frem stabile arbeidsforhold, god arbeidstid og ålreit lønn som en av begrunnelsene for at man bør bli bussjåfør.

– I tillegg er det jo stort behov for bussjåfører i Norge, så hvis du velger dette yrket vil det være gode muligheter for jobb, sier Bjørnar.

Martine liker selvstendigheten og muligheten til å stole på egen beslutningsevne som lastebilsjåfør. – Jeg jobber både med nærtransport og langtransport, og elsker jobben min, avslutter hun. ●



**Glade prisvinnere i Yrkes-NM, der to unge YTF-vinnere vant hver sin sølvmedalje.**



**Truckkjøring var en av oppgavene deltakerne i Yrkes NM måtte mestre.**

# Forskutterer Stortingets behandling – forbereder nedbemanning

I Posten forberedes det til en storstilt nedbemanningsprosess.

– Vi som fagforening vil ikke godta at Posten nå ønsker å ha vår velsignelse til å starte nedbemanningsprosessene før Stortinget har behandlet saken hvor Posten ønsker å kun levere post hver andre dag, sier Geir Løland, tillitsvalgt i YTF Posten Bring.

**TEKST:** IDA LANGDALEN KRISTIANSEN **FOTO:** MARIANNE OTTERDAHL-JENSEN

Han nektet å godta en protokoll hvor Posten hevder at de ansatte bør se seg om etter annet arbeid.  
– Postens passivitet er alt annet enn positiv. Våre medlemmer melder inn saker hvor de kunne ytt god kundeservice og mersalg, men de får ikke lov, sier Løland.

## Håper på politikerne

YTF ved forbundsleder Jim Klungnes stilte i høring på Stortinget for å stille spørsmålene ved endringene som samferdselsdepartementet og Posten har lagt frem.

– Vi mener det kunne vært større mulighet for tilpassing innad i Posten. Det bygges opp Bring-sentraler i stor stil, mens Postens sentraler skal legges ned, sier Klungnes. Dette betyr at mange som har jobbet hele sitt yrkesaktive liv i Posten kan miste jobben, og i ytterste konsekvens ikke har rett på avtalefestet pensjon når de skal gå av.

– Det er smått med jobber i distriktene Posten ønsker å nedbemanne, for eksempel på Vestlandet. Det er tragisk at trofaste medarbeidere ikke skal få avslutte karrieren med verdighet, avslutter han. ●

**Posttillitsvalgt Geir Løland hos YTF nekter å velsigne Postens forskutterte nedbemanning.**



# FRA GODSSJÅFØR TIL DRONEFLYGER?

På bildet Mercedes Vision Van, utviklet for å revolusjonere varelevering i trafikkette byområder. Bilen er full av teknologiske nyvinninger. Mest oppsiktsvekkende er to droner på taket. En godssjåfør kan få helt andre oppgaver enn å sitte bak et ratt i løpet av få år.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**S**lik tenker Daimler at framtida blir: På logistikk-senteret sørger programmerte algoritmer for at varene plukkes fram. Systemet kommuniserer direkte med datamaskinene i bilen. Førerløse roboter sørger for at varene lastes i hyllesystemet i bilen. Deretter utarbeides en optimal kjørerute for levering av varene.

## Levering fra lufta

Fremme ved kunden, kommer den riktige pakken fram fra en dispenser. Sjåføren kan levere ved hjelp av bilens to droner, hver med lastekapasitet på to kilo og en rekkevidde på inntil 10 kilometer. Dronene flyr i opptil 200 meters høyde og har en hastighet på inntil 60 km i timen. Kunden har i forkant fått beskjed om leveringstidspunkt, slik at retur unngås.

Levering av varer «på døra» øker i omfang i en verden som i økende grad urbaniseres. Ved hjelp av

løsninger som Mercedes Vision Van vil leveringene bli langt mer effektive. Dronene er for eksempel i



**Bosch viste også fram en futuristisk lastebil, men denne var mest en illustrasjon.**

stand til å levere de aller fleste bok-pakkene fra Amazon.

## Styres av joystick

Bilen er batteridreven med en rekkevidde på 270 kilometer og ett hundre prosent utslippsfri. Dermed vil den kunne operere i sentrumssoner med kommende forbud mot motorer drevet av fossilt brennstoff.

Sjåføren vil ikke lenger sitte bak et ratt, ganske enkelt fordi bilen ikke er utstyrt med ratt, heller ikke med pedaler eller tradisjonelt instrumentpanel. Alt er erstattet av en joystick. LED-lys i gulvet varsler sjåføren om syklist eller fotgjengere skulle komme på kollisjonskurs. Dashbordet viser informasjon om ruteplanlegging og dronenes luftfart.

## Ny type arbeid

Mange er redd for at automatisering og roboter vil fjerne arbeidsplasser.





**Med droner og joystick: Den nye Mercedes Vision Van ble vist fram på nyttekjøretøymessa i Hannover i september.**

Historisk har data og automatikk fjernet mange tunge manuelle arbeidsoppgaver. Men samtidig har nye stillinger kommet til.

En annen storleverandør til bilindustrien, Bosch, som også viste fram en futuristisk lastebilmodell på nyttekjøretøymessa i Hannover, mener at godssjåføren i framtida i stedet vil bli logistikkleder. Selve

kjøringen vil på sikt overlates til datamaskiner, likevel vil det være nok av andre jobber som må utføres, som for eksempel dokumenthåndtering og ruteplanlegging, påpeker Bosch.

### **Før du aner**

Så vil noen kanskje bare snu ryggen til og hevde at en slik endring ikke

vil skje i deres levetid. Ikke vær for trygg på det. En vanvittig teknologisk revolusjon er i full gang der ute, som vi bare har sett begynnelsen på.

Mercedes-Benz spår at deres Vision Van – som verdens første integrerte konsept for fullstendig digital prosesskjede fra distributør til kunde – kan være på markedet alt i 2020. Det er bare drøyt tre år til!

«En vanvittig teknologisk revolusjon er i full gang der ute.»

# I SPAGATEN FOR B

At den tre år gamle reklamefilmen der actionhelten Jean Claude van Damme går ut i spagaten mellom to ryggende lastebiler har blitt kopiert med alt fra mopeder til passasjerfly(!), viser hvilken episk status filmen har oppnådd. Sjekk gjerne selv på Youtube, her snakker vi om stor underholdning.

Handlingen er følgende: van Damme står med ett bein på sidespeilene til to Volvo FM som rygger ved siden av hverandre langs en snorrett landevei. Etterhvert siger den ene lastebilen så mye ut til siden at Jean Claude må ut i spagaten.

Filmen er en generell hyllest til Volvos lastebiler og stødige sjåførere. I tillegg ville Volvo på denne spektakulære måten introdusere sitt nye styringssystem Volvo Dynamic Steering (VDS), som automatisk kompenserer for ujevnheter i veibanen og eliminerer vibrasjoner og slag i rattet. Tregheten i rattet reduseres med inntil tre fjerdedeler. VDS var altså sterkt medvirkende til at Jean Claude van Damme kunne holde balansen.

Mange lastebilsjåførere har siden hatt anledning til å prøve VDS i praksis. For ett år siden ble også systemet introdusert på Volvos nye langdistansebusser. Siden lastebilmarkedet er langt større enn bussmarkedet, skjer innovasjon ofte denne veien.

Volvo Bussar har imidlertid tilført diskusjonen noe nytt – nemlig en vitenskapelig studie av hvilke effekter VDS har på førerne både ved landeveiskjøring og i bytrafikk. «Mens Volvo Trucks markedsførte seg med Jean Claude van Damme – profilerer vi oss med en arbeidsmiljøundersøkelse», smiler administrerende direktør Håkan Agnevall i Volvo Bussar til Yrkestrafikk.

Studien omfattet 20 bussførere i Sverige. Bla om og les hvilke resultater denne vitenskapelige undersøkelsen kom fram til.

# BEDRE STYRING



Foto: Volvo Trucks

# VELBEHAGELIG STYRINGSSYSTEM

Yrkessjåfører tilbringer mange timer bak rattet hver dag, og mange sliter med smerter i skuldre, armer og nakke.

En vitenskapelig studie viser at Volvos nye styringssystem VDS reduserer sjåførenes muskelbelastninger med om lag en fjerdedel.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**E**n studie fra EU viser at 54 prosent av kvinnelige og 37 prosent av mannlige bussjåfører får problemer med skuldre og nakke, altså et vesentlig arbeidsmiljøproblem. Vi ville ikke at folk skal bli syke av å kjøre våre vogner, derfor ønsket vi å gjøre noe, innledet Volvo Bussars administrerende direktør Håkan Agnevall, da Yrkestrafikk møtte ham på yrkesbilmessa i Hannover i slutten av september.

Agnevall ba den svenske statens vei- og transportforskningsinstitutt VDI om å gjennomføre en vitenskapelig studie der de undersøkte hvordan førernes muskler belastes under kjøring, med måling av ulike muskelgrupper ved venstresving, høyresving, kjøring i rundkjøring og på rett strekning.

## Måling av muskler

Tjue bussførere – femten menn og fem kvinner – ble rekruttert som «forsøkskaniner» og fikk festet målepunkter på kroppen. Deretter fikk de kjøre samme strekningen

både med og uten styringssystemet VDS. Målingene viste at VDS i gjennomsnitt minsket muskelbelastningen med 20 til 30 prosent og for enkelte manøvrer med opptil 70 prosent. Og kvinnene – som generelt bruker flere muskler under kjøringen – hadde like stor nytte av VDS som sine mannlige kolleger.

Forskningssjef Anna Anund ved VTI konkluderte med at det ikke var noen tvil om at denne typen system forbedret førernes arbeidsmiljø ved å redusere smerter i musklene, fram for alt i skulderpartiet.

Førerne som deltok i forsøket ble også intervjuet, og alle var positive og ga uttrykk for at dette systemet ville de gjerne ha.

## Datastyrt hjelpemotor

VTI-undersøkelsen og VDS-systemet ble presentert på yrkesbilmessa i Hannover i september.

Systemet består av et databasert kontrollsystem og en kraftig elektrisk hjelpemotor til den hydrauliske styringen. Ved å analysere ulike

variabler, som hastighet, svingradius og dreiemoment, iverksetter dataprogrammet optimal hjelp i form av økt kraft til styringen.

Ved lav hastighet tilføres styringen kraft, slik at parkering og manøvrering blir enkelt. Rattet dreier også tilbake igjen til nullstilling når føreren slipper taket, noe som ikke minst er nyttig under rygging.

## Med en finger

Ved høyere hastighet holder kjøretøyet retningen selv om veibanen er dårlig, noe som er slitsomt å utføre manuelt. Slik opplever også passasjerene en mykere og mer komfortabel reise.

– Ved lav hastighet minsker Volvo Dynamic Steering tregheten i rattet med tre fjerdedeler, slik at du nesten kan styre bussen med en finger. Dermed forsvinner mye av rygg- og nakkeproblemene, og risikoen for yrkesskader hos sjåførene blir mindre, konkluderer en entusiastisk administrerende direktør Håkan Agnevall hos Volvo Bussar.



På nyttekjøretøymessa i Hannover hadde Volvo Bussar satt opp en simulator der man selv kunne danne seg et inntrykk av det nye styresystemet.



Volvo Bussars administrerende direktør Håkan Agnevall har tro på at Volvo Dynamic Steering er svært gunstig for førernes helse.

«Vi ville ikke at folk skal bli syke av å kjøre våre vogner, derfor ønsket vi å gjøre noe.»

Håkan Agnevall, administrerende direktør Volvo Bussar

# ELEKTRISKE VOGNER FORANDRER ALT

Høstens yrkesbilmesse i Hannover manifesterte hvordan elektrisk drevne lastebiler og busser er på full fart inn i markedet. De stillegående motorene har positiv innvirkning på arbeidsmiljøet. Men vi må være forberedt på at den tekniske revolusjonen vil gi voldsomme ringvirkninger på alt fra byplanlegging til anbudsbetingelser.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**D**aimler startet ballet. Verdens største produsent av lastebiler og busser, med mer enn en halv million produserte enheter i året, var på hjemmebane og følte for å ta føringen også i Hannover. Fet lyd og bilder ble slynget ut på den største 180-graders bildeskjermen undertegnede hadde sett, før de elektrisk drevne verdenspremierene rullet inn på dreiescenen slik at de kunne beskues fra alle bauger og kanter: Lastebilen Urban

eTruck og lillebroren Fuso eCanter, begge på markedet neste år.

## Hvem da?

Den polske bussfabrikanten Solaris feiret tiårsjubileet for sitt visjonære utspill om at «diesel er død – leve elektrisiteten» og ble belønnet med den høythengende prisen «Bus of the Year 2017» for sin serieproduserte elektriske bybuss Urbino 12 Electric.

Store og små produsenter virket alle å være på den elektriske

frekvensen. Vi kom forbi den for oss ukjente kinesiske bussprodusenten CRRC og spurte nysgjerrig: «Hvem er dere?» Den unge informasjonsmedarbeideren så ikke det minste fornærmet ut da hun svarte at de faktisk var verdens ledende produsent av hurtigtog. I brosjyren hun stakk til meg kunne jeg lese at CRRC var verdens 266. største bedrift med 190 000 ansatte og salg til 102 land på alle verdens kontinenter.



Volvos løsning for lading på endeholdeplassene tilbys markedet som åpen standard.



Solaris vant prisen for årets buss med sin nye elektriske tolvmeter.



Høstens nyttekjøretøymesse i Hannover var preget av den elektriske revolusjonen.

## Kinesiske Londonbusser

Nå kommer neste generasjon av de ikoniske røde dobbeltdekkerbussene i London som diesel-elektriske hybridbusser. Kanskje mer oppsiktsvekkende er at verdens første elektriske dobbeltdekkere er kinesiskprodusert, de nye «Routemasterne» leveres av den kinesiske fabrikanten BYD (= Build Your Dreams). De fem første som er levert hevdes å være verdens første elektriske toetasjes busser.

BYD startet som lokal batteriproducent og er i dag verdens største produsent av både oppladbare batterier og elektriske busser. 12-meteren som ble utstilt i Hannover er allerede produsert i mer enn 10 000 eksemplarer og har fraktet passasjerer i mer enn 195 millioner kilometer. Rekkevidden er testet til 260 kilometer.

## Helelektrisk i markedet

Helelektriske nyttekjøretøy er på full fart inn i det europeiske markedet. Wim Chatrou fra den nederlandskbaserte bussprodusenten VDL forteller om en storleveranse på 43 elektriske busser til regionen Zuidooost-Brabant i Nederland, som dermed får en av Europas største flåter med nullutslippsbusser. VDL leverer også elektriske busser til Køln og Münster.

VDL er også med i en enighet mellom tunge europeiske elektrobussprodusenter om en standardisert åpen infrastruktur for lading. Andre kjente selskap i gruppa er ABB, Heliox, Irizar, Siemens, Solaris og Volvo. Målet er å sikre et åpent grensesnitt mellom elektriske busser og ladesyste-

mer og legge forholdene til rette for introduksjonen av elektriske systemer i Europa. Standarden gjør slutt på alle diskusjoner om rekkevidde.

Den største hindringen for rask innføring av helelektrisk bussdrift ligger nå i tregheten i selve anbuds- og bestillingsregimene. Alle er med på notene, men prosessene vil ta litt tid å få på plass.

## Byplanlegging og anbud

– Vi har så vidt begynt å forstå mulighetene som elektromobilitet fører med seg, forutsetter administrerende direktør Håkan Agnevall i Volvo Bussar.

– Byplanlegging vil havne i støpeskjeen, bare tenk tanken om buss innendørs!

Hele forretningsmodellen innen bussbransjen vil forandre seg, mener Volvo-sjefen. I stedet for at en operatør kjøper busser og har egne verkst-

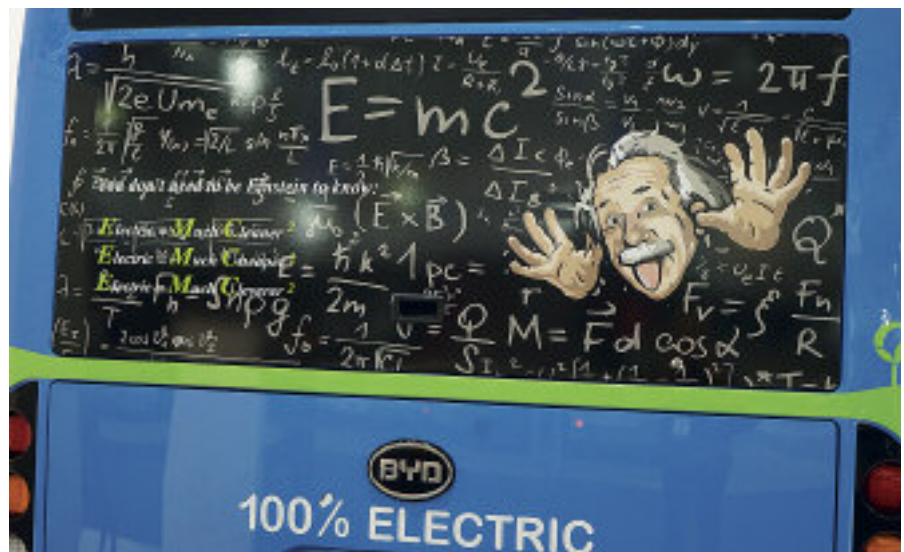
eder, vil kjøperne i framtida rekvirere et bestemt antall kjørte kilometer.

## Bedre arbeidsmiljø

Hva utviklingen innebærer for fagbevegelsen er ikke klart. Klarere er derimot at elektriske busser og lastebiler vil gi et bedre arbeidsmiljø for yrkessjåførene, særlig i form av mindre støy. Keolis-sjåfører i Göteborg og Stockholm forteller at elbussene har vært et løft både for arbeidsmiljøet og yrkets status.

Motoren går stille, man hører ingen giring og bussene har en fantastisk akselerasjon. Bussførerne føler at de blir mindre slitne, både fysisk og psykisk, og stimuleres til å kjøre mykt. «Tystnaden» virker også positivt inn på passasjerene og skaper bedre stemning i bussen, forteller entusiastiske sjåfører.

redaksjonen@ytf.no



Kinesiske Build Your Dreams (BYD) leker seg med Einstein og relativitetsteorien.



# Byens regnskog

Vi skal rense luften i de store byene, herr Kwartbas.

De store nye dieselmotorene på lastebiler og busser skal redde byene. De skal fjerne partikler fra skorsteinen på gamle hjemmet og peisen til fru Olsen. Når du brenner opp dine gamle gummistøvler, herr Kwartbas, er det lastebilene som må rense opp i etterlatenskapene. Når du brenner svartskevne skiver og fettpatroner er det vi som må gjøre jobben, herr Kwartbas.

Vår kjære Angela har bestemt at luften som kommer ut av røret ditt skal være parfymert og gi helsebringende effekt. Jo mer du øker turtallet, herr Kwartbas, jo bredere blir smilet hennes. Presser du det inn med turbo og kompressor får du økt gasje.

De store nye dieselmotorene på lastebiler og busser skal hindre at vi puster i oss støvet som ramler med i hodet på oss. Jo mer vi kjører, jo renere blir luften.

Det er noe du ikke har tenkt på, herr Kwartbas. De store dieselmotorene på lastebiler og busser suger inn store mengder luft. De er byens ventilasjonsanlegg. Det presses inn med turbo og kompressorer. Luften passerer filter før den går inn i motoren og møter det varme dieselstøvet. Forbrenningen er så ren at det skinner i sylinderveggene. På tur ut igjen blir partiklene i eksosen fjernet og det blir tilsatt rens vann. Luften som kommer ut igjen er renere enn den som går inn, herr Kwartbas.

Det hadde du ikke tenkt på! Den reneste luften du kan dra i deg på en kald gråværsdag i byen kommer fra eksosrøret på lastebiler og busser med nye dieselmotorer. Eksosen som kommer ut igjen er renere enn den som går inn i luftfilteret, herr Kwartbas. Svevestøvet fra veibanen og røyken fra ovnen til fru Olsen er brent i filler, og restene sitter igjen i partikkelfilteret vårt.

Du tror kanskje ikke at denne karen vet hva NOx er, herr Kwartbas. Det er bare en fellesbetegnelse på makk

og dritt som kommer ut av en forbrenningsmotor, eller det som er i røyken av en brann.

Du kan bestille nye biler, herr Kwartbas. Lastebiler og busser med store motorer. Angela vet at det er størrelsen som teller. Jo større, jo bedre. Til og med vårt eget Transportøkonomisk Institutt har funnet ut at store nye dieselmotorer slipper ut mindre makk og dritt enn dieselmotorer i personbiler. Når Miljøpartiet kommer etter, blir de vår største oppdragsgiver, herr Kwartbas.

Lastebiler og busser blir byens nye regnskog. De filtrerer luften, brenner opp dritten og restene blir igjen i partikkelfilteret. Jo flere nye busser og lastebiler vi har i byene, jo renere blir luften. Regnskogfondet har ikke klart å redde mye av regnskogen i Brasil. Nå kan fondet gjøre et stykke bistandsarbeid på hjemmebane.

«Den reneste luften du kan dra i deg på en kald gråværsdag i byen kommer fra eksosrøret på lastebiler og busser med nye dieselmotorer.»

Etter at snøen er ryddet på bakken er det transportentralens oppgave å kjøre manngard gjennom byen for å rense luften. Du kan rense fotballbanen på Ullevål i en høyde på to meter med ti lastebiler i løpet av en time, herr Kwartbas.

Vi gratulerer transportentralen med en ny stor oppdragsgiver, og Regnskogfondet med suksess på hjemmebane.

Gladiola



# Helter i Telemark!



Trofaste og lojale medlemmer i avdeling 15 fikk velfortjent takk og hyllest samt blomster på jubileumsfesten. Personer fra venstre med antall år som medlemmer i parentes: John Steinar Hansen (33), Mia Jacobsen (34), Arnold Stenehjelm (44), Avdelingsleder Bjørn Fjelldalen, Tore Thorkildsen (44), Per Jacob Kokkersvold (43), Hans Inge Nordskog (38) og Bernt H. Johansen (35). Superveteran Arne «Bosse» Melbye Johannessen, som har vært medlem fra 20. juni 1964, var ikke til stede på festen, men ble hedret på linje med de øvrige.

På en høytidelig samling feiret avdeling 15 at de fylte 60 år. – På feiringen fikk også de med lang og tro tjeneste i forbundet en blomst på jubileumsfesten, sier Bjørn Fjelldalen som er leder i avdeling 15. Til sammen har medlemmene som ble hedret med blomster over 324 års medlemskap.

**TEKST:** IDA LANGDALEN KRISTIANSEN **FOTO:** JIM KLUNGNES

På feiringen var det rundt 60 stykker, og det var en lett blanding av yrkesaktive og pensjonister. – Vi koste oss med god mat, live-musikk og dans,

sier Fjelldalen. Avdelingen satte stor pris på gjestene som kom, som var forbundsleder Jim Klungnes og hovedtillitsvalgt i Nettbuss, Petter

Louis Pettersen. I tillegg kom daglig leder hos Nettbuss avdeling Grenland, Mariann Ringsjø.

## YRKESTRAFIKKFORBUNDET

ønsker alle medlemmer  
en god jul og et godt nytt år!

# Midlertidige ansettelser

Dersom du er midlertidig ansatt uten grunn, har du i utgangspunktet rett til fast ansettelse. Du bør da kontakte tillitsvalgt som kan bistå i dialogen med arbeidsgiver. Dersom arbeidsgiver ikke vil skrive kontrakt, har du rett til å bringe saken videre til YTF.

Hovedregelen ved ansettelser er at arbeidstaker ansettes fast. Bakgrunnen er å sikre arbeidstakerne trygge ansettelsesforhold gjennom arbeidsmiljølovens oppsigelsesvern, samt ivareta likebehandling i arbeidslivet.

Imidlertid åpner arbeidsmiljøloven (AML) opp for midlertidige ansettelseskontrakter, begrunnet i hensynet til arbeidsgivers behov for fleksibilitet. Årsaken kan være å dekke opp for sykemeldte, utføre arbeid av forbigående art eller i et bestemt tidsrom.

Adgangen til midlertidige ansettelser avhenger av at vilkårene i AML § 14-9 (1) bokstav a-f er oppfylt. Vilkaet er at arbeidet er av «midlertidig karakter», noe som avgjøres ved skjønn. Følgende eksempler viser når midlertidig ansettelse kan godtas:

## Prosjektarbeid

Hvor en virksomhet står overfor en midlertid oppgave som krever en type kompetanse som det etterpå ikke er behov for, som kortvarige prosjektoppdrag eller der spesial-

kompetanse trengs for oppstart etter anbudsoverdragelse.

## Sesongpreget arbeid

Typiske tilfeller er sommervikarer, julehjelpere og lignende. Dersom arbeidsbehovet strekker seg utover den fastsatte perioden, må arbeidstakerne ansettes fast.

## Uforutsette topper

Også andre kortvarige, uforutsette situasjoner kan gi grunnlag for midlertid ansettelse, som i perioder med ekstra høy arbeidsmengde og der behovet er tidsavgrenset og uforutsett. I tilfeller hvor behovet er tilbakevendende, vil ikke situasjonen være uforutsett, og arbeidsgiver henvises til å styrke grunnbemanningen ved fulltid- eller deltidsstillinger.

Ved kortvarige og uforutsette situasjoner må arbeidsgiver også vurdere behovet for midlertidige ansettelser opp mot å pålegge overtid etter arbeidsmiljøloven eller ved å øke deltidsansattes stillingsprosent.

## Tilkallingshjelper

Tilkallings- eller ringehjelper er arbeidstakere som ikke har fast avtalt arbeidstid, men som arbeider når de blir tilkalt. De har ikke plikt til å si ja til en forespørsel og får lønn kun for timene de utfører arbeid. Tilkallingshjelper er typisk i bransjer med døgnkontinuerlig drift i form av turnus, og virksomheter som må skaffe vikarer ved fravær fordi man må ha bemanning på et visst nivå, som i busselskaper med kontraktsfestede kjøreoppdrag.

Disse avtalene må uansett bedømmes etter reglene for midlertid arbeidsavtaler. Tilkallingsavtaler i bedrifter der det er et stabilt og varig behov for ekstra arbeidskraft, er i mange tilfeller ulovlige.

I enkelte tilfeller kombineres lave faste stillingsbrøker med tilkalling. Arbeidsgiveren har dermed en fast stab som er kvalifisert og fleksibel, og som i praksis går opp og ned i stillingsprosent. Som deltidsansatt har disse arbeidstakerne, forutsatt de er kvalifisert, fortrinnsrett til å

utvide sin stilling fremfor at arbeidsgiver ansetter nye.

## Vikarer

Arbeid som utføres for andre, faste eller midlertid ansatte, vil kunne gi grunnlag for midlertidige ansettelser. Det er ikke krav til at vedkommende man vikarierer for er navngitt. For eksempel er det tillatt å benytte ferieavløsere ved ferieavvikling, uten at vikariatene er knyttet til bestemte personer. Det kan også inngås avtale om vikariat der vikaren utfører oppgaver for en som er i arbeid i bedriften, men som midlertidig har overtatt arbeid for en annen fraværende.

Bedriften skal vurdere fraværsprosenten over tid, særlig med tanke på sykdom, ferieavvikling og permisjoner. For tilfeller av stabil, forventet fraværsprosent, plikter arbeidsgiver å bemanne opp med faste.

## Ny 12-månedersregel

I 2015 ble det innført en generell adgang til midlertidig ansettelse i inntil 12 måneder uten særskilt grunnlag. Oppgavene den ansatte skal utføre, kan være både midlertidige og varige. Imidlertid er det også innført begrensninger på slik bruk på generelt grunnlag, herunder en kvote- og karantenebegrensning.

Kvotebegrensningen innebærer at midlertidige avtaler generelt kun skal omfatte 15 prosent av arbeidstakerne. Denne begrensningen synes å være vanskelig å håndheve for arbeidstakerne og vil kanskje ha liten effekt. Det er viktig at tillitsvalgte er oppmerksom på regelen og gjennom de årlige drøftelsene med bedriften får tilbakemelding om hvor mange ansatte som er ansatt midlertidig på generelt grunnlag.

Karantenebegrensningen innebærer at for hver gang virksomheten ikke viderefører et ansettelsesforhold etter

avtaleperiodens utløp, starter en karantenetid på tolv måneder for ansettelse til arbeidsoppgaver av samme art. Hva som er oppgaver av samme art, må vurderes konkret. Arbeidsoppgaver, arbeidstid, ansvar og stillingsnivå vil være relevant. Etter arbeidsmiljøloven kan arbeidsgiver regne enheter med minst 50 ansatte som egen virksomhet. En arbeidstaker kan dermed ansettes i en annen enhet uten hinder av karantenebestemmelsen.

## Oppsigelse

Arbeidsmiljøloven fastslår at en midlertidig arbeidsavtale opphører ute formell oppsigelse når det avtalte tidsrommet er ute eller arbeidet eller oppdraget er avsluttet.

Arbeidstaker som har vært ansatt midlertidig i mer enn ett år, har krav på en måneds skriftlig forvarsel om fratredelsen, uavhengig av om partene har avtalt en konkret sluttdato.

## 3- og 4-årsregelen

Arbeidsmiljøloven slår fast at dersom man har vært sammenhengende midlertidig ansatt i mer enn fire år fordi «arbeidet er av midlertidig karakter», skal du anses som fast ansatt. Har man vært ansatt i vikariat eller på generelt grunnlag, vil du etter tre år kunne kreve fast ansettelse.

## Drøftelser viktig

Minst en gang i året skal arbeidsgiver drøfte bruken av midlertidig ansettelse med de tillitsvalgte. Her vil det være naturlig å drøfte behovet for og omfanget av slike midlertidige avtaler. Hvor tillitsvalgt mener det er for stor bruk av midlertidig ansatte, bør dette gjøres kjent. Videre vil det være naturlig å drøfte om det reelt sett er et midlertidig behov i virksomheten, eller om arbeidstakere bør ansettes på faste kontrakter.

# SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



BIRGITTA  
**ONARHEIM**  
Advokat



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat



MARTIN  
**HELLE  
OPEDAL**  
Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



  
**YRKES TRAFIKKFORBUNDET**  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

Romsdal

JIM HARRY

LAKKEGATA

# DEN NYE LEDEREN

Romsdal er kjent for at folk klatrer opp på de høyeste tinder for derfra å kaste seg ut i det ukjente. Ikke sant, nyvalgt YTF-leder Jim Klungnes?

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

**E**n augustdag i 1612 seilte to skip inn Romsdalsfjorden. Om bord var flere hundre skotske leiesoldater. De ønsket å marsjere gjennom Norge for å slutte seg til de svenske styrkene som utkjempet Kalmarkrigen mot Danmark-Norge.

Ved kysten tvang de den lokale kjentmannen Peder Klungnes med som los og senere veiviser. Klungnes narret skottene til å tro at farvannet rundt Åndalsnes var farlig, slik at hæren måtte gå i land på nordsiden av Isfjorden og dermed fikk en lang ekstra marsj. Klungnes lurte seg så til å skrive en beskjed om at landet var invadert på en treflis, som han lot ei tjenestejente ro over fjorden med.

Dermed ble varder tent og budstikker sendt ut, slik at bøndene i Gudbrandsdalen fikk samlet seg til et knusende bakhold. «Med døde kroppar ble Kringen strødd, de ravner fikk nok at ete», som Sinclairvisa oppsummerte.

Slik har Klungnes skrevet seg inn som et viktig navn i norsk krigshistorie, uten at landsmøtet i YTF la synlig vekt på dette da de fire hundre og fire år senere valgte en ny Klungnes som sin høvedsmann.

Så er det fristende å flette inn noen blomstrende sammenlikninger om hvordan den nye lederen vil

være like rådsnar som sin forløper og vinne formidable seire for YTF-medlemmene. Tida vil vise.

## Nøkternt liv

Jim Klungnes vokste altså opp på historisk grunn på Klungnes i Rauma, der siden et eget Sinclair-spel har vært oppført til minne om skottenes triste endelikt. Da lille Jim ble født i oktober 1957 var dog sporene etter en annen storkrig langt mer påtakelige.

– Jeg vokste opp på et småbruk med kyr og av og til hadde vi gris. Siden gikk vi over til sau. Tilværelsen var nøktern. Da jeg var liten hadde vi utedo nedenfor låven, vi bada i stamp på kjøkkenet og som barn var klærne mine hjemmesydd eller -strikket.

Mor var bare atten år da Jim ble født. Siden fulgte to småbrødre i rask rekkefølge og etter hvert en attpåklatt. Foreldrene kunne ikke leve av småbruket alene, og gikk begge ut i yrkeslivet. Som eldste sønn ble Jim raskt satt i arbeid på gården med hesjing, silo og potet-hypping. I helgene kunne det vanke fjellturer.

Hvordan formet oppveksten deg? – Den gang likte jeg verken arbeidet eller turene særlig godt, men siden har jeg lært å sette pris på begge deler. Det gir en egen ro å kappe og

kløyve ved eller å ta seg en fjelltur i regnvær. Når jeg tenker tilbake, husker jeg en fantastisk lykkelig barndom. I dag ser jeg at vi hadde det nøkternt, og at det var sunt. Jeg regner meg fortsatt som en ganske nøktern og ordentlig person.

## Samhold i Sunndal

Etter barneskolen ble den unge bygdegutten virvlet inn i ungdomsskolereformen, noe som til slutt førte ham ut av hjembygda og til videregående skole på Sunndal-søra. Her lærte han en lekse om samhold og solidaritet.

– Sunndal var et veldig interessant samfunn, for en stor del bygget opp rundt aluminiumsverket rett etter krigen. Det var et åpent og sosialdemokratisk samfunn med innflyttere fra hele landet. Her ble jeg tatt imot som et familiemedlem, både av kamerater og foreldrene deres.

Hybelhuset var et arnested for diskusjoner om de store tingene, om rett og galt, universet, livet og døden. Her ble også interessen vekket for politikk.

– Skolen var rød, med mange AKPere. Motsatsen holdt med Anders Langes parti – som senere ble Fremskrittspartiet. Jeg tilhørte ingen av fløyene og tegnet i stedet abonnement på Gateavisa, mest for

# «Jeg regner meg fortsatt som en ganske nøktern og ordentlig person.»

Jim Klungnes

å være i opposisjon til alle andre. Festene våre utarta ofte til kraftige diskusjoner, men vi forble gode venner.

## Halvstudert røver

Sitt første tillitsverv fikk Jim som kokk i Flyvåpenet, der han var utstasjonert på Værnes og Ørlandet. Annenhver uke hadde han fri, da arbeidet han for en maskinentreprenør. Etter militærtjenesten ble han immatrikulert på det matematisk-naturvitenskapelige fakultetet på Blindern i Oslo i 1980.

– Jeg hadde kommet på rett plass, men til feil fakultet, noe som tok meg et par år å forstå. Riktignok hadde jeg sans for tall og kunne visualisere en likning grafisk i hodet, men her var alt så innmari teoretisk og jeg gikk nok også skolelei.

Ved siden av studiene jobbet han på fritidsklubb og i barnehage. En kamerat rådet ham til å ta lappen for tungbil og begynne som bussjåfør, det var brukbart betalt arbeid som lot seg forene med studiene. På midten av åttitallet var Jim på plass bak rattet i Oslo Sporveier.

– Men ingen var at jobben skulle være en måte å komme tilbake til Blindern på, at jeg slik kunne bruke lengre tid på studiene, men så endte jeg opp fast i Sporveien, som så mange andre. Siden har jeg gjort et par brukbare forsøk på å ta høyere utdanning, men ikke kommet helt i mål. Jeg ser likevel ikke forsøkene som bortkasta, for kunnskap er en lett bær som jeg ofte har fått bruk

for. Men jeg kommer alltid til å være en halvstudert røver.

## Natt til første mai

I flere år på første del av åttitallet var natt til første mai i Oslo preget av opptøyer og gateslagsmål mellom ungdom og politi. Via felles bekjente hadde Jim nettopp truffet Britt, som kom fra samme kant av landet. I 1984 overtalte Britt Jim til å dra inn til sentrum for å ta en nærmere kikk på gateslaget. Siden har det vært Britt og Jim.

– Vi ble nesten fanget i kamptumelen, men klarte å redde oss via en sidegate. Men vi ble forelsket den kvelden og valgte derfor samme dato da vi giftet oss i Paris åtte år senere. En praktisk bryllupsdag, for da har vi jo fri dagen etter. Av samme grunn går jeg ikke så ofte i første mai-tog, selv om jeg har et godt forhold til dagen. Som bussfører har jeg dessuten jobbet mye både første og syttende mai.

## Overgrep mot alle

På nittitallet da Jim tok fagbrev som serviceelektroniker ved siden av kveldsjobb som sperrevakt på T-banen, men i 1992 var han tilbake igjen bak bussrattet på Alnabru.

– Jeg begynte å gå på fagforeningsmøter og skjønte at vi var inne i en brytningstid. Bussbransjen forberedte seg på tilbud, og vi sjåfører forsto raskt at vi ville få problemer. Så valgte foreningsledelsen vår i Fagforbundet å ekskludere Geir Anthonson, som var vår klubbleder. Eksklusjonen følte ikke bare som et overgrep mot

Geir, men mot alle oss bussførere, fordi det jo var våre arbeidsforhold som var utsatt, mens flertallet – som anbudstrusselen ikke hadde konsekvenser for – kjørte over oss. Samholdet oss imellom blei derfor enda sterkere.

Mer enn 300 bussførere stilte opp for klubblederen, noe som førte til opprettelsen av Sporveisbussenes fagforening og senere tilslutning til NRAF (YTF).

## Spennende tider

– Faglig sett var dette den mest spennende tida jeg har vært med på. Vi var mange som engasjerte oss som tillitsvalgte, og NRAF gjorde et klokt valg ved å ta imot oss. Siden har alt gått framover.

Ved inngangen til det nye århundret forlot Jim bussbransjen. På grunn av barna flyttet familien flyttet tilbake til Klungnes og Jim fikk seg jobb som salgssjef i et datafirma. Her ble han i fire år.

– Det ble mye reising og stadig nye krav til salg. Barna var små og jeg måtte gjøre et verdivalg. En tid kjørte jeg buss i Oslo igjen mens jeg bodde på hybel og var ukependler, men dette var familiært og økonomisk krevende. I 2005 fikk jeg jobb i hjemtraktene, hos Veøy, og ble raskt valgt inn i avdelingsstyret og regionen for YTF. I tre år var jeg regionleder i Møre og Romsdal.

## Ønsket å bidra

På YTF-landsmøtet for fire år siden var Jim Klungnes for første gang aktuell som forbundsleder. I stedet ble

han valgt som nestleder. Selv syntes han den avgjørelsen var helt OK.

– Jeg hadde ingen ambisjoner om å bli leder, men ble bedt om å stille. Hvis ikke mange hadde ringt allerede et år før valget og gitt uttrykk for at de ville ha meg valgt, ville jeg ikke stilt. Men det er vanskelig å si nei når arbeidskameratene vil ha deg til talsmann. Når det er sagt, må jeg innrømme at jeg også hadde lyst på ledervervet. Det lyder kanskje som en floskel, men jeg har alltid ønsket å bidra til å gjøre verden litt bedre, og om jeg ikke hadde fått dette vervet, ville jeg nok engasjert meg i noe

annet. Og det er et stort privilegium å kunne egne all min tid til denne oppgaven, selv om jeg foreløpig har bedt om å beholde bussveska.

## Viktigere enn noensinne

YTFs nye forbundsleder understreker at det kanskje er viktigere enn noensinne å være fagorganisert, fordi bransjen blir mer og mer internasjonal og konkurransen stadig tøffere.

– Hver enkelt der ute må ta et valg: enten organiserer du deg, eller ikke. Og hvis du organiserer deg, så støtter du det arbeidet vi gjør. Alle har noe å bidra med. Vi mennesker

er flerdimensjonale, vi har alle mange sider, selv om vi ofte bare er bevisst noen få. Vi har mange yrkesgrupper i forbundet vårt, hvis vi bare tar oss tid til å prate med hverandre, kommer det overraskende ofte noe bra ut av det. Da skapes engasjement. Da vinner vi, avslutter Jim Klungnes.

Akkurat som bøndene fra Vågå, Lesja og Lom rådslo i august 1612, før de fordelte oppgaver og fant et luggumt sted å møte fienden, slik at det hos skottene «vanked så blodig en pande».

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)



Syttende mai 1969. Mor, far, Jim, to småbrødre og grisen Tommeliten II. Foto: Privat



I begynnelsen av september ble Jim valgt til leder i YTF. Her med sitt nye styre. Foto: Arne Danielsen



Siden 1984 har det vært Britt og Jim. I 1992 giftet de seg i Paris. Foto: Privat



Oppvokst på et småbruk i Romsdalen på seksti-tallet måtte man tidlig krøkes. Her bærer Jim og lillebror inn ved til mamma. Foto: Privat



Konge og dronning på bryllupsreise i Paris 1992. Foto: Privat



Britt og Jim er klar for grillspyd i Paris, våren 1992. Foto: Privat

# SPAK-SAMEN

«Gutta i Veidekke satte navnet Spak-same på meg da jeg jobba for dem. Jeg er nordfra, altså «same», og betjener spakene. Et fint navn, syntes jeg og fikk laget meg et skilt. Det artige er at jeg gjennom slektsforskning har funnet ut at min tipp-tipp-tipp-oldemor virkelig var same, ler Ørjan Skagen.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**Ø**rjan Skagen sitter konsentrert bak spakene på ei velvoksen mobilkran. På Felleskjøpets anlegg mellom Ski og Ås på Østlandet skal det monteres en ny skorstein. Etter å ha losset velvoksne pipeelementer fra en dansk trailer, har Ørjan tid til en kjapp prat med Yrkestrafikks utsendte.

– Kranfører – du liker å ha et yrke der du ser ned på folk?

– Nei, ler Ørjan – da hadde jeg valgt byggekran. Mobilkran er derimot glimrende for meg som er sosialt anlagt, her samarbeider jeg nært med folk, ikke ovenfra via radio.

– Du trives åpenbart. Hva er fint med yrket?

– Jeg liker å kjøre og treffer nye folk stadig vekk. Jobben er dessuten variert og byr hele tida på nye utfordringer.

– Jobben ga dessuten kontakt med YTF?

– Ja, jeg har vært organisert i seks-sju år nå. Vi er noen og sytti medlemmer nå i selskapet der jeg arbeider, Nordic Crane Kynningsrud, som holder til rundt Oslofjorden og i Sverige.

– Du har vært tillitsvalgt i fire år?

– Ja, jeg startet som tillitsvalgt uten noen erfaring, og måtte få mye hjelp av YTF i starten. Og jeg har brukt YTF-kontoret for alt det er verdt. Jeg har utviklet meg mye og lært utrolig mye på kort tid. Det har virkelig vært en bratt læringskurve, men jeg synes i all beskjedenhet at jeg har kommet langt. Jeg liker å lære nye ting. Ønsker å lære. Fikk også delta på landsmøtet i Bergen.

– Lærdommen kommer dessuten til nytte?

– Vi tillitsvalgte har for eksempel sikret jobben til ei dame på kontoret, som sto i fare for å bli opp-sagt i godt voksen alder. Så har vi også folk som har blitt truet med sparken på grunn av feil og uregelmessigheter, men ved å kjenne og påberope oss regelverket har de sluppet med advarsel. Sånne ting. Her har vi fått hjelp fra YTF-advokatene. Også får vi jo mange spørsmål fra andre medlemmer som trenger oppfølging.

– Du får til og med henvendelser fra ansatte i andre selskap?

– Da prøver jeg å svare så godt jeg kan eller jeg formidler kontakt videre til YTF-kontoret. Nylig var jeg også med på et verveseminar på Kjelferja, der jeg fikk mange gode argumenter for å rekruttere nye medlemmer.

– Kranførere er en liten gruppe i YTF. Blir dere hørt?

– Ja, det føler jeg. Nå har også YTF Gods skiftet navn til YTF Logistikk, nettopp for å framstå som mer inkluderende. Så opererer også mobilkranførerne til daglig i nært samspill med godssjåfører. Men det er viktig for forbundet å sette søkelyset også på andre medlemsgrupper enn gods- og bussjåfører, avslutter Ørjan Skagen og svinger seg opp i fører-setet igjen for å ta fatt på ei ny økt bak spakene på mobilkranen.



Som tillitsvalgt har Ørjan Skagen lagt alen til sin vekst.



Mobilkranen losser storvokste pipe-løp til Felleskjøpets anlegg mellom Ski og Ås.





Kommunikasjonen mellom kranfører og lossemannskap skjer ofte med håndbevegelser.

# KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

## TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person.

## TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



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



**Njoniza Haziri**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
njoniza@ytf.no



**Kjellrun Mørch**  
Forhandlingssekretær  
kjellrun@ytf.no



**Natalia Brzdak**  
Kontorlærling  
natalia@ytf.no

## TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



**Linda Jæger**  
Forhandlings-  
sjef/advokat  
linda@ytf.no



**Håvard Galtestad**  
Org. sekretær  
havard@ytf.no



**Lin Andrea Gulbrandsen**  
Forhandler  
lin@ytf.no



**Gunnar Nordvik**  
Rådgiver gods  
gunnar@ytf.no



**Petter Sommervold**  
Rådgiver  
petter@ytf.no



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



**Josefine Wærstad**  
Advokat  
josefine@ytf.no



**Martin Helle Opedal**  
Avokat  
martin@ytf.no



**Birgitta Onarheim**  
Advokat  
birgitta@ytf.no

## TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



**Ida Langdalen Kristiansen**  
Kommunikasjons-  
ansvarlig  
911 27 927  
ida@ytf.no

## RING DIREKTE TIL DISSE



**Jim Klungnes**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



**Trond Jensrud**  
Gen. sekr  
913 10 960  
trond@ytf.no



**Arne Danielsen**  
Redaktør  
474 00 989  
ame@ytf.no

# Posten skal fram – eller?

En gang i tiden var det slik at man var «sikret» hvis man fikk seg jobb i Posten, det var en trygg, sikker og god arbeidsplass. De ansatte trivdes og Posten var en bedrift man gjerne ble i hele sin yrkeskarriere.

Slik er det ikke lenger. Posten har blitt konkurranseutsatt og arbeidsplassene forsvunnet i tusentall de siste 10-15 årene. Dessverre foreskriver Postens ledelse og Postkom feil medisin. De foreslår å sentralisere mange av terminalene og å bygge ned Postens tilbud rundt om i landet. Posten foreslår blant annet å slå sammen A- og B-post og derved få to dager til å levere posten, noe som betyr et dårligere tilbud. I tillegg legger de opp til at omkring 200 000 husstander skal miste landpostbudtjenesten sin og mange landpostbud vil miste jobben. Sentraliseringen av terminalene fører i første omgang til at 550 ansatte som mister jobben. På litt lengre sikt kan det dreie seg om mange tusen som må forlate Posten. Alt dette gjenspeiles i en stortingsmelding som behandles i slutten av november.

Yrkestrafikkforbundet aksepterer ikke dette. Etter vår mening er Posten alt for defensive. De ser ensidig på kostnadssiden. Selv om brevmarkedet avtar, vokser de fleste andre aktuelle markeder. Posten har en unik konkurransefordel, de er hjemme hos hver eneste husstand og omtrent alle bedrifter i hele landet hver dag. Postbudene har svært god lokalkunnskap. Dette gir muligheter til å øke inntektene ved å tilby nye produkter og tjenester. Pakke-markedet vokser, medisiner, matvarer, kommunale tjenester og

lignende kunne bidratt til økte inntekter og å opprettholde viktige distriktsarbeidsplasser.

Sentraliseringen av terminalene er ikke entydig positiv, slik Posten gir inntrykk av. Den vil medføre økt transport, ha negative miljøkonsekvenser, flytte arbeidsplasser fra distriktene til sentrale strøk og medføre kostnader. Å bygge og drifte terminaler koster penger uansett hvor de ligger.

Når Posten ensidig bygger ned kommer de inn i en negativ spiral. To dagers fremføring av post til motaker vil gjøre det nærmest umulig for mange av Postens beste kunder å bruke Postens tjenester, kunder som er avhengig av at deres sending kommer frem dagen etter. De tvinges derved til å velge en konkurrent med vesentlig dårligere distribusjonsnett og antagelig høyere priser fordi dette blir spesial- eller ekspressleveranser. Sykehus, apotek, aviser og tannteknikere er slike kunder. Bare for en tanntekniker kan kostnaden bli opp mot en million på årsbasis, en kostnad hun ikke kan bære. Samtidig mister Posten inntekter, som vil tvinge Posten til ytterligere kostnads-kutt, og den onde spiralen fortsetter.

Postens konkurrenter gjør alt de kan for å øke markedsandeler og bygge ut distribusjonsnett. Da er det underlig at Posten med sitt unike konkurransefortrinn «legger til rette for» at konkurrentene får økt innpass.

Som fagforbund er vår fremste oppgave å ivareta medlemmene. Av og til betyr det at vi må være uenige med selskapene. Vi mener at Postens strategi er feilslått, negativ for kundene, for samfunnet som helhet og

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



for de ansatte. Siden Posten eies av den norske stat, må vi forvente større samfunnsansvar. Å kvitte seg med arbeidsplasser fører til økte utgifter for samfunnet også på andre områder – arbeidsledighet er den minst fruktbare «kostnaden» samfunnet har.

Vi setter vår lit til at Stortinget korrigerer meldingen på vesentlige punkter. Uansett er det grunn til å tro at det blir en viss reduksjon i antall arbeidsplasser i Posten i årene som kommer. Da er det viktig med en ryddig prosess. De ansatte må gis tid og økonomiske muligheter til nødvendig omstilling. Det kan dreie seg om utdanningsstipender og andre ordninger tilpasset den som mister jobben.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Husk medlemsfordelene dine!



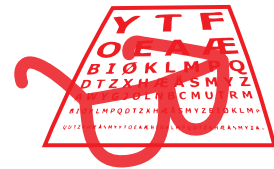
Sikkerhet for jobben din,  
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning  
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi  
og briller mm



Brilleland



Streikfond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



DFDS



Rabatt på strøm



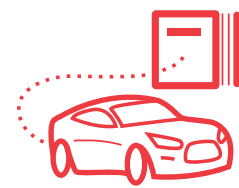
Color Line



Kredittkort med  
reiseforsikring



YS medlemskort  
gir god sparerente



Automatisk kjørebok

