

# yrkestrafikk<sup>®</sup>

Nr. 5 2015 – 60. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

YTF 60 år

**Fremtiden  
krever nye  
løsninger**



## Fremtiden kommer

For en tid tilbake snakket jeg med sjefen for IT-avdelingen i en av landets største mediebedrifter. De skulle flytte fra et bygg til et annet, og om lag 450 ansatte skulle følge med. Og med dem, like mange datamaskiner, uendelig mange meter med kabler og tilgangspunkter, passord og koblinger. Jeg spurte ham hvordan det gikk da selve flyttingen var kommet ganske

nære: «Joda, det går bra. Det verste er fortsatt foran oss.»

Det å se på fremtiden med både optimisme og realistisk forsiktighet, som denne IT-sjefen gjorde, kan være sunt. Det er jo slik at det er få ting alle kan enes om, men noe de aller fleste av oss kan si oss enig i, er at i fremtiden vil ting se annerledes ut. Slik vil det være i transportsektoren, akkurat som i IT-sektoren. Hvordan vi takler forandringene, handler mye om hvordan vi velger å møte dem.

Denne høsten har vi også lagt et lokalvalg bak oss. Et valg som enkelte steder førte til omveltninger i de lokale kommunestyrene. Andre steder ble «makten konservert». Det som uansett er sikkert, er at miljøspørsmålene har kommet som et tydeligere og mer sentralt tema i den politiske debatten. Det er blitt et tema som alle partier og alle lokale og sentrale krefter har blitt nødt til å forholde seg til, på en annen måte enn tidligere.

I denne utgaven av Yrkestrafikk retter vi derfor blikket framover og ser på noen av utfordringene og løsningene som ligger foran oss. Innen den kollektive persontransporten i Norge, skjer det spennende ting, men den viktigste inspirasjonen kan vi trolig hente fra Sør-Amerika og India. Godstransporten har sine utfordringer her i landet, med en bransje som er presset på nærmest alle kanter. Fra Sverige forteller forskning om godstransportens utfordringer, ikke bare på veiene, men også på bane og på vannet.

Alt vi vet er at verden ser annerledes ut i morgen. Mange vurderinger skal gjøres, av mange mennesker, mange steder. Og valg skal tas. La oss håpe de valgene som tas uansett er fremtidsrettet. Og når det gjelder klima- og miljøutfordringene, tror jeg enkelt og greit vi kan si det verste fortsatt ligger foran oss.



Espen

# Avviser forskjells

**Arne Dymbe ved Statsadvokaten i Hedmark og Oppland avviser at det er forskjellsbehandling av norske og utenlandske langtransportsjåførere når de henlegger saken mot den polske sjåføren som krasjet med Kristoffer Nordvik.**

TEKST: THOR A NAGELL

I forrige nummer av Yrkestrafikk fortalte vi om Nordvik som ble påkjørt av et polsk vogntog, med umerket og farlig last. I februar var han på vei fra Trondheim til Oslo. Nordvik har kjørt langtransport i nesten 50 år uten uhell. Så møtte han det utenlandske vogntoget. Nordvik var hårfint unna en meget alvorlig ulykke. Og bergingsmannskapene på bilen hans «vasset» i farlig gods. Som ikke var merket.

– Det var umulig å oppdage, sa lensmann i Alvdal og Folldal, Knut Mælen.

Etter at saken ble henlagt valgte Kristoffer Nordvik å anke den. Han kunne blant annet legge frem bildebevis på ADR-transport – bilder som viste at det utenlandske vogntoget hadde store dunker med klor i lasten – uten at det var merket. Nordvik fikk hjelp til å skrive anken av politibetjent Per Gjeldnes ved lensmannskontoret i Surnadal.

De to satt en hel dag sammen og gikk gjennom saken. Så sendte de papirene over til lensmannen i Alvdal og Folldal med kopi til statsadvokaten. Politibetjent Per Gjeldnes forteller at i klagen ble det vist til at det var transportert farlig gods uten tilstrekkelig merking.

### Slett arbeid

– Vi er skuffet. Dette er slett arbeid av norske myndigheter! Det er jo ikke bare sjåføren som skulle vært stilt til ansvar, men også firmaet som transporterte. Dette forteller at utenlandske sjåførere bare kan gjøre hva de vil i Norge. Det er ingen tvil om at det er slett arbeid av norske myndigheter når de bare henlegger saken uten videre – etter at vi har drevet etterforskning for dem. Det gir jo signal om at utenlandske transportører kan gjøre hva de vil i Norge, sier Bjørn Arne Østbø som var redningsmannen som oppdaget at det var klor i lasten.

Vi henvender oss til førstestatsadvokat Arne Dymbe hos Statsadvokaten i Hedmark og Oppland som henla ankesaken.

– Hva var begrunnelsen for henleggelsen?

– Jeg har kikket på saken nå, men kan ikke gi deg detaljert informasjon siden det er snakk om en straffesak. Dette dreier seg om en kollisjon mellom to vogntog og politiet etterforsket den som en trafikkulykke, ikke som en sak der det eventuelt ble fraktet gods ulovlig. Det var ingen konkret mistanke om det og derfor ble saken henlagt «etter bevisets stilling», sier Dymbe.

Så fikk Statsadvokaten klagen fra Kristoffer Nordvik.

– Nordvik mener at politiet skal etterforske andre ting enn selve ulykken – ting han har mistanke om.

# INNHOOLD

## behandling



*I nesten 50 år har Kristoffer Nordvik kjørt langtransport uten alvorlige ubell. Så blir han påkjørt av en polakk.*

Det har man ikke villet bruke tid og krefter på mange måneder etter ulykken. Årsaken er at det i straffesaker foreligger mange private anmeldelser som ikke når frem. Slike anmeldelser fra private vil ofte ikke holde i straffesaker. Slik er det litt her også. Man har ikke villet bruke ressurser på denne saken fordi sannsynligheten for å nå frem er ansett som ganske liten.

### Ikke fritt frem

– Har det noe med at det her dreier seg om et utenlandsk vogntog, og ikke et norsk vogntog?

– Det er klart at det har noe med ressursbruk å gjøre i forhold til sakens størrelse. Det er et lite, men ikke avgjørende moment. Det er føreren av vogntoget som skal straffes eventuelt, og det å kjøre en slik sak kan være krevende. I strafferetten må man se på hvor mye ressurser man kan bruke på en sak. Men normalt blir en privat anmeldelse ofte bare nettopp det.

– Betyr ikke dette at det da er fritt frem for utenlandske vogntogførere?

– Nei. Det at man ikke vil gå inn i denne saken etterpå betyr ikke at det er fritt frem. Har man mistanke om ulovlig transport vil man etterforske det der og da. Men det at det så kommer en anmeldelse i ettertid er ikke det samme.

– Du sa det vil være en mye mer omfattende etterforskning siden det er en utenlandsk sjåfør?

– Ja, men hvis man har mistanke der og da så hadde politiet etterforsket det der og da.

– Forstår du at mange transportører oppfatter dette som en klar forskjellbehandling?

– Nei, det tror jeg ikke.

– Forstår du det?

– Hadde det vært to nordmenn involvert ville ikke saken blitt behandlet annerledes.

– Hva mener du om at norske operatører velger utenlandske transportører selv om de kanskje har en følelse av at de utenlandske tar litt lettvent på reglene?

– Det er et politisk spørsmål jeg ikke kan svare på, sier førstestatsadvokat Arne Dymbe.

**2** .... Avviser forskjellsbehandling

**4** ..... Et ratt å holde i...

**6** ..... Jeg er imponert  
over elbussen

**10** ..... Hurtiglades på  
på tre minutter

**12** .... Superbuss – «Folkets vei»

**16** ..... Rettigheter & Plikter

**19** ..... YTF-Info

**23** ..... Kryssord

**24** ..... Nye løsninger kan  
løfte godstrafikken

**28** ..... Smått & stort

**30** ..... Fra rutebil til yrkestrafikk

**34** ..... Taxi ala Mexico

**38** ..... Gladiola

**39** ..... Miljøvennlig transport



# Et ratt å holde i...

**Terje Hagen manøvrer rutinert leddbussen inn mot fortauskanten og slipper passasjerene av. Han har kjørt to og en halv tur i morgenrushet på linje 21, og skal nå bare parkere bussen for avløsning før han kan ta sin velfortjente halvtimes kaffepause. Problemet er bare at en annen leddbuss sperrer veien.**

TEKST OG FOTO:  
ARNE DANIELSEN

Vi er på Helsfyr, et travelt knutepunkt øst i Oslo. Her er tusenvis av arbeidsplasser. Her bygges mange nye boliger. Her stopper flere T-banelinjer og en hærskare grønne regionsbuss med kurs for Romerike. Her er også endeholdeplassen for flere av hovedstadens tyngst trafikkerte bybusslinjer: 20, 21 og 37.

### **Kjøring for T-banen**

«Den bussen skal da ikke stå der», mumler Terje og rusler forover. Ett minutt senere flytter den andre bussen seg. «Sjåføren er en av de nye som Unibuss har ansatt for å betjene kjøringen for T-banen», forklarer Hagen. Han sikter til T-banens linje 3 som er stengt for oppgradering i hele sommer. Passasjerer mellom Hellerud og Mortensrud er henvist til buss i anleggsperioden, og det viktigste overgangspunktet er Helsfyr.

For Unibuss gir T-banekjøringen gode ekstrainntekter, men krever altså flere bussjåfører. I flere år har rekruttering av gode førere vært en utfordring, selskapet har måttet hente inn flere hundre slovakere og østtyskere for å få hjula til å gå rundt. «Nå får vi flere etnisk norske sjåfører, arbeidsledigheten i oljesektoren slår positivt ut for antall søkere hos oss», påpeker Terje.

Selv er han faglært baker og konditor. «Jeg tok svennebrevet etter ordre fra mor

og far. Guttedrømmen var likevel å kjøre drosje, mest fordi faren min var taxisjåfør da jeg var liten. Så droppa jeg kakene og begynte å kuske, satt i taxien i ti år, inntil jeg ble gift «og sånn», da passet det ikke å jobbe til alle døgnets tider, så jeg investerte i busslappen og var heldig å få jobb her. Like etter flytta dama ut», gliser Terje, før han skynder seg å legge til at han ikke angrer. «Nå har jeg kjørt i Unibuss i ti år, og det er en kjempebedrift med dyktige ledere og hyggelige arbeidskamerater.»

### **Diskagruppa**

På spisebrakka på Helsfyr sitter en håndfull kollegaer. Praten går fritt med den typiske miksturen av fleip, alvor og godmodig erting som antakelig er varemerket for bussjåfører over hele verden. Terje Hagen kjenner alle og alle kjenner ham, han er en omsorgsfull humørspreder. Derfor er han også et naturlig medlem i «Diskagruppa» – en gruppe på 15-20 førere og arbeidsledere med et spesi-

*Nå har jeg kjørt i Unibuss i ti år, og det er en kjempebedrift med dyktige ledere og hyggelige arbeidskamerater, sier Terje Hagen.*

elt ansvar for trivsel og flyt på arbeidsplassen.

«Vi blir løst ut av tjenestene våre av og til for å løse andre oppgaver. For eksempel da vi starta å kjøre for T-banen, var flere av oss med for å veilede og observere hvordan opplegget fungerte. Grappa består av erfarne sjåførere som er flinke til å kjøre, vi følger opp ferske sjåførere og driver forebyggende arbeid. Om sommeren deler vi ut vann og iskrem, og den første tirsdagen i hver måned arrangerer vi vaffeldag på de store stasjonene, hvor vi også deler ut foldere og annen informasjon.»

### Godt humør

Pausen er over, og Terje Hagen starter bussen for to nye turer på linje 21. Klokka er elleve på formiddagen, og rushtidsstresset har lagt seg. «Jeg er fornøyd med å kjøre på denne linja, den er rett fram og oversiktlig. 37 er verre, med knappe kjøretider og dårlig regulering, det hender du må kjøre tre turer i slengen uten å få gått på toalettet. Stresset har blitt markant verre på de åra jeg har kjørt buss, det skyldes anbudsordningen, der alt handler om å spare kronasje. Det er kanskje mulig å holde ruta med kortere tid, men da må vi også kjøre deretter.»

Terje Hagen liker ikke å «kjøre deretter». Han mener at en av de viktigste egenskapene for en god bussjåfør er å alltid ha i mente at man kjører med levende last. Da gjelder det å være oppmerksom på alt som kan komme til å skje rundt bussen i god tid før det skjer, sånn at bråbremsing og kjøring i rykk og napp kan unngås.

En god bussfører må også være serviceinnstilt, og Terje Hagen tar seg tid til å hilse på alle passasjerene som går ombord gjennom fordørene. Han forsøker i det hele tatt å være «en mann med godt humør», som det heter i sangen. Dessverre lar stress og godt humør seg vanskelig forene.

### Lokalkjent oslogutt

Passasjerene på denne avgangen kan imidlertid nyte godt av en behagelig tur gjennom den firkantete rundkjøringa på Carl Berners plass og videre forbi Alexander Kiellands plass – udødeliggjort av Lillebjørn Nilsen og Arnie Norse «with his one-legged horse» – der

en eldre utenlandsk dame spør sjåføren om veien og blir geleidet i riktig retning på godt engelsk. «Etter noen år i drosja blir du godt kjent i byen», understreker Terje.

I det vi passerer strøket rundt Sankthanshaugen og Bislett, tuter Terje i hornet, og innehaveren på Waldemars Kafé vinker blidt tilbake. Sjåføren har tilbrakt alle sine trettini år i dette distriktet, han bor et steinkast fra foreldrene sine, kjenner «alle» i nabolaget og vanker fortsatt på lokale vannhull som Schrøders og «Labo». Oslogutten forteller at han akkurat har deltatt på «Tom Waits-løpet» – en legendarisk pøbb-til-pøbb-runde på Østkanten.

### Prinsipper på endestasjon

Så er vi ved målet, Aker Brygge, en forbillig bussholdeplass, i følge Terje, med atskilt avstignings- og påstigningsplattform. Han er i rute og har tid til å strekke på beina og gå gjennom bussen for å sjekke at alt er som det skal.

«Vi har en diskusjon gående med bedriften om hvor klokt det er å la passasjerne sitte igjen i bussen når sjåføren for eksempel går på toalettet. Hva hvis det begynner å brenne eller noen klusser med noe, tar av håndbrekket eller begår hærverk? Slikt har hendt, og vi sjåførere er ansvarlige.»

Samtidig er det grenser for hvor prinsipiell man kan være. «Jeg var mer firkanta rett etter at jeg hadde begynt å kjøre buss, insisterte på å tømme vogna for folk på endeholdeplassen. En gang kom et eldre ektepar som hadde kjørt feil og skulle være med tilbake igjen.

Særlig mannen var utrolig skrøpelig, med gåstol og hjertefeil, men jeg viste ingen nåde, de måtte kroke seg av og på igjen på andre siden. Det der har jeg angra på siden, og angrer fortsatt, selv om det er ti år siden.»

### Viktig med fagforening

Terje Hagen er organisert i YTF og opp-tatt av slike praktiske spørsmål av viktighet i hverdagen. Han vet hvor viktig det er å stå sammen i en forening, har selv hatt nytte av hjelp fra fagforeningen. «Jeg var litt sleivete i begynnelsen og forårsaket en del småskader», da var det godt å få hjelp av en erfaren tillitsvalgt.

På veien tilbake til Helsfyr spør vi hvordan de siste årene har passert i Unibuss, med korrupsjon og ståhei. «Det handler jo mest om sjefa», presiserer Terje, «vi på gølvet har ikke merka så mye. Kontrollen med at vi gjør så godt vi kan har kanskje blitt litt strengere, men det gjør jo ingenting så lenge vi har alt på det tørre.»

Å kjøre leddbuss er greit så lenge man ikke må rygge, omtrent som å kjøre bil med henger, å manøvrere en femten meters solobuss er verre, mener han. Han har kjørt litt turbil, men aldri annen rutebuss enn i byen, noe han trives med.

«Det er godt at noe skjer og at jeg har nok å gjøre. Jeg har blitt spurt om jeg kan tenke meg å søke jobb som trafikkleder, men det er ikke noe for meg. Jeg trives best så lenge jeg har et ratt å holde i, avslutter den blide bussjåfør Terje Hagen.



*Terje Hagen orso-ker i det hele tatt å være «en mann med godt humør» som det står i sangen*

## Elbusser i rutetrafikk i Stavanger:

# – Jeg er imponert

**Norges to første batteridrevne elbusser i rute, kjører mellom Stavanger og Sandnes. Boreal Transport Sør i Stavanger satser miljøvennlig. – Bussene er svært stillegående og komfortable å kjøre, sier Gunnar Midbøe.**

TEKST OG FOTO:  
HARALD VINGELSGAARD

Vi møter bussjåfør Midbøe ved lade-stasjonen til elbussen på busselskapets område på Revheim i Stavanger. Tid for en prøvetur. Han trekker ut den elektriske ledningen som har gitt strøm til batteriene – ladet bussen – mens den har stått stille. Lading er en av de største forskjellene mellom elbusser og andre busser. Elbussen har kraftige batterier som gir energi, i motsetning til andre busser som for eksempel går på diesel.

Gunnar Midbøe, som for øvrig er hovedtillitsvalgt for YTF medlemmene i Boreal Transport Sør, går inn i bussen og tar plass i førersetet.

– Jeg har ikke kjørt elbuss tidligere. Dette blir moro, sier han. Midbøe forklarer at han må vri nøkkelen, slik at strømmen blir slått på. Og så må han ta av håndbrekket før bussen blir satt i drive, i motsetning til dieselbussene han vanligvis kjører.

### Stillegående

Inne i bussen er det stille. Når Midbøe kjører bortover parkeringsplassen, hører vi kun en svak sus, ingen kraftig dur slik det er i diesel-drevne busser. Snart er vi ute på riksvei 509, og han suser i retning Stavanger. Midbøe kjører kilometer på kilometer med et smil, gjennom rundkjøringer, forbi lyskryss, og bussen flyter nærmest bortover veien.

– Bussen imponerer meg. Den går fint inn til holdeplasser. Og den aksele- rer raskere enn diesel-busser. Det merker jeg når jeg kjører ut fra holdeplassene, og når jeg skal starte igjen fra lyskryss. Det stor forskjell fra diesel-bussene jeg vanligvis kjører. Med raskere busser, blir



det lettere å holde rutetidene, sier Midbøe. Han understreker at man likevel skal kjøre defensivt og rolig, uten rykk og napp i trafikken med elbuss, på samme måte som andre busser.

– Servostyringa er ekstra god på denne bussen. Rattet er lettere å bevege. Man kan sitte mer avslappet når man kjører, noe som gir mindre slitasje på armer og skuldre.

### Nye instrumenter

Midbøe svinger ut på E39. Foran seg på dashbordet har han flere instrumenter som er spesielle for elbussene. En søyle viser hvor mye batteriet er ladet til en hver tid. Et annet instrument viser forbruket av elektrisk strøm. Han kan også se på dashbordet når batteriet lades underveis.

Batteriet på bussen lades i nedoverbakker ved hjelp av en innebygget dyna-

# over elbussen



mo. Hvis bakken er lang nok, kan bussen lades opp med en prosent eller mer. Smart.

Etter 20 minutters prøvekjøring, svinger Midbøe inn på området til Boreal Transport Sør igjen, parkerer bussen og setter den til lading.

Midbøe er som et eneste stort smil etter sin første tur med elbuss.

– Jeg er imponert over elbussen. Den

er komfortabel, stillestående, miljøvennlig og veldig god å kjøre. Elbussen er nesten så komfortabel som en god turbuss.

## Testbuss i 2014

YTF-medlem Tor Arild Sande er opplæringsansvarlig for alle bussjåførene som skal kjøre elbussene i Boreal Transport Sør.



*Ved hjelp av strøm fra dette 400 volt anlegget, blir bussen ladet.*

– Vi fikk en testbuss høsten 2014, og kjørte den utenfor trafikk en måned, mens de to bussene vi nå har i rute, ble bygget i Kina. Vi har vært med og bestemt ovenfor fabrikkene hvordan vi vil ha de to elbussene. En mann fra oss har vært i Kina og fulgt produksjonen av bussene.

Sande er også svært godt fornøyd med elbussene som ble satt inn i rutetrafikk i april i år.

– Jeg har kjørt disse to elbussene og testbussen mye. Jeg er imponert. Elbussene er miljøvennlige og stillestående busser som kommer raskt opp i fart. De er behagelige, både for sjåførene og for passasjerene, sier Sande. Sande og Midbøe er med andre ord samstemte, og begge er svært godt fornøyd med elbussene.

## Småtteri

Noe er endret på de nye elbussene etter at de ble satt i drift, men det har ikke noe med det elektriske systemet å gjøre.

– Våre elbusser var litt for lave til fortauskantene. Derfor har vi heist dem opp 2,5 centimeter. En dieseltank som brukes til oppvarming, var dårlig plassert. Det har også vært noe småtteri med luftkompressoren. Men i det store og det hele, er vi svært godt fornøyd med elbussene, sier Sande.

Boreal Transport Sør har ikke opplevd problemer med rekkevidden til elbussene. Rekkeviddeangsten, som mange elbilførere opplever, har ikke vært noe problem.

Boreal Transport Sør passer på at batteriene til en hver tid er best mulig ladet. ➤



*YTF-leder Gunnar Midbøe og daglig leder Rune Terjesen er enige om at elbussene er en svært vellykket satsing for Boreal Transport Sør.*

Det er svært viktig. Batteriene lades om natta. De lades også på dagtid, både på anlegget i Stavanger og på en ladestasjon på Sandnes. Det eneste sjåførene behøver å gjøre, er å sette ledningen ordentlig inn i støpselet for at bussen skal begynne å lade. Det har hendt at kontakten ikke ble trykket godt nok på plass, noe som førte til at batteriene ikke ble ladet.

– Vi har til sammen 12 sjåfører på elbussene, seks sjåfører i skift på hver buss. De er stort sett veldig godt fornøyde. Sjåførene har fått en rolig og fin arbeidsplass i elbussene. Miljøvennlig og komfortabelt, sier opplæringsansvarlige Tor Arild Sande.

– Men, elbussene er typiske bybuss, de har dårlig drag oppover bratte, lange

bakker, men det er ikke noe problem i Stavanger-områder, sier Sande.

Både Sande og Midbøe håper Boreal Transport Sør kjøper flere elbuss.

#### **Dette er fremtiden**

– Vi satser på elbuss for fordi vi tror elbuss er fremtiden. Vi ønsker å være i forkant av utviklingen, sier daglig leder Rune Terjesen i Boreal Transport Sør.

Selskapet har investert i kostbare elbuss.

Denne satsingen gjør Boreal i samarbeid med Enova og Lyse. Enova er et statlig selskap som gir økonomisk støtte til energiltak. Lyse er et energiselskap som leverer elektrisk kraft.

Bussene er 100 prosent elektriske,

det vil si at motorene ikke gir avgasser av noe slag, ingen eksos, ikke CO2 utslipp, ikke NOx utslipp. Bussene er flott dekorert og på yttersiden står det skrevet med store bokstaver:

«Norges første elbuss kan gå på vannet». Slagordet spiller på vannkraftverk som gir elektrisk energi til bussene.

Elbussene kjører i rushtrafikken, slik at de skal bli mest mulig synlige. Boreal Transport Sør har for tiden ingen planer om å kjøpe flere elbuss.

I Norge er det nå flere titusener elbiler på veiene. Det blir spennende å se om elbussene også blir vanlig på norske veier, ikke bare for pioner Boreal Transport Sør, men også for andre buss-selskaper.



*– Bussjåfører Gunnar Midbøe er imponert over kjørekomforten i elbussen.*

#### **Fakta om elbussene til Boreal Sør:**

- Levert av: Ebusco
- Batterikapasitet: 249 kilowatt-timer kWh
- Rekkevidde: 250 kilometer om sommeren, 175 kilometer om vinteren
- Antall seter: 40
- Antall passasjerer totalt: 80
- Ladetid: om lag fem timer fra tomt til fullt batteri



## Andre selskaper om elbusser:

### Trolleybusser i Tide

– I Tide har vi seks Trolleybusser. Dette er elektrisk drevne busser, som via en strømavtaker, henter strøm fra en kontaktledning over veibanen, sier kommunikasjonssjef Lubna Jaffery i Tide ASA.

Trolleybussene kjører på likestrøm. Trolleybussdriften i Bergen går tilbake til 1950-tallet. For kort tid siden kjøpte Hordaland fylkeskommune infrastrukturen til Trolleybussene – det vil si kontaktledningsnettet. Fylkeskommunen vurderer om trolleybusstraseen i Bergen skal utvides.

Tides innkjøp av nye busser styres i stor grad av anbudene de vinner.

Vi har ingen konkrete planer, per dags dato, om å kjøpe inn elbusser. Men vi følger den teknologiske utviklingen av elbusser nøye. Som selskap er vi opptatt av å benytte oss av miljøvennlige løsninger, sier kommunikasjonssjef Lubna Jaffery.

### Nobina

– Vi har ingen elbusser i Nobina Norge, kun hybrider, opplyser Philipp Engedal som er administrerende direktør i Nobina Norge.

### Trønderbilene

– Vi i Trønderbilene har ingen elbusser, og heller ingen konkrete planer om å kjøpe inn elbusser, sier trafikksjef Trond Egil Kvisten.

### Unibuss

– Per i dag har vi i Unibuss ingen elektriske busser, men vi følger utviklingen av den typen teknologi tett. Vi kartlegger markedet og søker å bygge kompetanse på nyere teknologi, og hvilke muligheter som ligger i den, sier kommunikasjonssjef Ina Helen Østby.

### Nettbuss

Nettbuss har pr. dags dato ingen 100 prosent elektrisk drevne busser i drift.

– Vi har avtaler med leverandører som kan levere elektrisk drevne busser dersom det kommer anbudskonkurranser i tiden fremover som krever dette. Forutsetningen er at eventuelle merkostnader med elektriske busser blir reflektert i kontraktene, sier kommunikasjonssjef Dag Bones i Nettbuss.

**Utgiver:**  
Yrkestrafikkforbundet  
e-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

**Redaksjon:**  
Espen Selmer-Torgersen, redaktør  
Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,  
Telefon: 928 62 156  
e-post: [espen@ytf.no](mailto:espen@ytf.no)

**Grafisk produksjon:**  
Garder Grafisk  
Telefon: 90 61 90 99  
e-post: [trine@maccompaniet.no](mailto:trine@maccompaniet.no)

**Annonsealg:**  
Rar media v/André Lund  
Mobil: 906 02 370  
e-post: [andre@rarmedia.no](mailto:andre@rarmedia.no)

Rar media v/Robert Martinsen  
Mobil: 906 22 977  
e-post: [robert@rarmedia.no](mailto:robert@rarmedia.no)

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossist-terminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

**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.



Utgivelsesplan for annonser 2015		
Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	19. januar	2. februar
2	23. mars	6. april
3	18. mai	1. juni
4	3. august	17. august
5	21. september	5. oktober
6	23. november	7. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

Reklamasjonsretten bortfaller hvis leveringsfrist for original ikke overholdes. Reklamasjoner, rettelser og stoppordre må gis skriftlig.

Annonsepriser fra 1. januar 2015	
Format	4. farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100

Rabatter	
Ved forhåndsbestilling av 1/1 og 1/2 annonsesider gis følgende rabatt:	
3–5 annonser: 10%	6 annonser eller fler: 15%
Rabatten beregnes på siste faktura.	

Provisjon/Godtgjørelse	
Byråprovisjon: 3,5 %	Formidl. godtgjørelse: 1,5 %

**Buss på strøm:**

# Hurtiglades på tre minutter

**Et nytt ladesystem for elektriske busser gjør det mulig med ultrarask hurtiglading av busser, slik at de kan gå i rute hele dagen kun på strøm. Systemet vurderes nå av Ruter.**



*De nye automatiske hurtigladestasjonene skal nå testes ut i den svenske byen Umeå. Ladestasjonene i Umeå blir riktignok litt enklere enn her. (Animasjon: Hybricon).*

**TEKST OG FOTO:  
STEINAR SUND**

Ladesystemet kommer fra det spanske selskapet Opbrid som ble grunnlagt i 2009. Bussene lades på spesielle ladestasjoner ved holdeplasser der bussen stopper i tre-fire minutter. Teknologien er i bunn og grunn den samme som den som brukes på elektriske tog, og den er også utviklet derfra. Systemet består av



*Næringsministeren var veldig begeistret for den elektriske bussen. Her ser vi ham (til høyre) sammen med administrerende direktør Jonas Hansson fra Hybricon. (Hybricon).*

en slags omvendt pantograf som blir senket ned fra ladestasjonen og koblet til ladeskinnen på bussen når bussen parkerer inne på ladeområdet. Opbrid har tatt toppen på en Schunk-pantograf fra et elektrisk tog og har koblet den til en overliggende strømskinne. Systemet fungerer som en bred og lang dokkingstasjon som gjør det enkelt for bussen å parkere under ladestasjonen. I løpet av tre-fire minutter vil bussen få en rask lading som er tilstrekkelig til å fylle batteriene og gjøre den klar til å kjøre videre.

Sikkerheten er ivaretatt ved at det er over to meter mellom den fremre og den bakre pantografen. Det gjør det omtrent umulig å røre ved begge polene samtidig ved servicearbeid på taket. I tillegg fører ikke pantografene farlige strømmengder med mindre de aktivt står og lader.

## **Mindre batteri plass**

Busbaar-systemet lader hele 650 KW, betraktelig mer enn Tesla-laderne som «bare» yter 120KW. Bussene er utstyrt med hurtigladdende lithium-titan batterier i motsetning til lithium ion som van-

ligvis brukes i elbiler. Lithium-titanbatteriene lader hurtigere. Denne batteritypen har også den fordelen at de ikke tar skade av hurtiglading. De har riktignok mye lavere energi-tetthet, men det er ikke noe stort problem på en buss som har plass til større batterier enn en liten elbil. Siden batteriet også lades hyppig, er det ikke nødvendig å lagre veldig mye energi om gangen. Ladestasjonene kan brukes av åtte busser om gangen, noe som gjør kostnadene per buss ganske små. Systemet gjør det mulig for bussene å kjøre på elektrisitet hele dagen.

## **Vurderes av Ruter**

Det nye ladesystemet er ikke det første automatiske ladesystemet for busser som den spanske bedriften har utviklet. Roger Bredell fra Opbrid forteller at de allerede har hatt Busbaa V2 installert og i drift i i Göteborg siden 2013 og har vært brukt til å lade Volvo plugin-hybrid-busser.

– Busbaa V3 med Hybricon er installert i Umeå i Sverige og vil bli testet på Hybricon-busser i løpet av

de neste få ukene, forteller han.

Her i Norge vurderer Ruter A/S i disse dager om systemet skal tas i bruk på elektriske busser her i landet. Prosjektleder i Ruter A/S, Pernille Aga, forteller at deres fagavdeling har vært i kontakt med Opbrid, som er en av flere leverandører av ladeløsninger for buss. Ruters målsetning er å kjøre på fornybar energi i 2020 og selskapet forsøker nå å kartlegge alternativer for å nå denne målsetningen.

– Vi tror elektriske busser vil være en del av løsningen i regionen i fremtiden, og er nå i en prosess for vi vurderer ulike løsninger. Vi antar at det i 2020 vil kjøre elektriske busser i regionen, sier Aga.

### Flere standarder

Opbrid-gründeren forteller at det er vesentlige forskjeller mellom det gamle systemet som er i bruk i Gøteborg og det nye som skal testes ut i Umeå. I Gøteborg lades bussene på bare 132 KW og trenger derfor lengre ladetid. Der er bussene forsynt med pantografer som heises opp ved lading. I Umeå lades bussene på hele 650KW og pantografene senkes ned fra ladestasjonen og kobles til strømskinnen på bussene.

– Ladestasjonene i Gøteborg er ikke våre, men er fra Siemens og de bruker en litt annerledes mekanisk forbindelse. Vi vil oppgradere våre V2-stasjoner i Gøteborg slik at de blir kompatible med denne forbindelsen, forteller Bredell.

På ham virker det som om dette kommer til å bli en defacto industristandard, i det minste her i Europa. Uansett mener han en hvilken som helst standard er bedre enn ingen standard. De vil støtte både deres eget V3 ACS-system for lastebiler så vel som Volvo kompatible ACS for busser. Han foretrekker å kalle dette for Volvo-kompatible automatiske tilkoblingssystemer eller ACS. I virkeligheten er ACS i følge ham ikke noe annet enn et invertert Busbaar V2-system. Personlig liker han deres eget system bedre, fordi V3-systemet også har den fordel at den kan kobles til lastebiler med elektrisk drift.

– Imitasjon er vel den beste smiger, humrer han.

### Store forventninger

I det svenske buss-selskapet Hybricon er det store forventninger knyttet til det nye hurtigladesystemet fra Opbrid som snart skal tas i bruk i Umeå. Administrere-

rende direktør i Hybricon, Jonas Hansson forteller at de snart er klare til å ta det nye hurtigladesystemet i bruk.

– Vi skal ta det i bruk på fire 18-meters helelektriske leddbuser, forteller han.

Bussene lades i løpet av tre-fire minutter på ladestasjonene som er anlagt i forbindelse med buss-stoppene, og de kjører nesten en time på hver lading, totalt nesten to mil. Om vinteren trenger de fem minutters ladetid, men systemet fungerer selv om temperaturen skulle krype helt ned i 25 minusgrader. Allerede i dag finnes det elektriske busser i Umeå som bruker en eldre versjon av Busbaar-systemet. De har vært i drift siden november 2013 og erfaringene er i følge ham meget gode. Den eldre bussen har god isolering, varmpumpe og et viftesystem som gjør at den varme luften ikke forsvinner rett ut av dørene når dørene åpnes.

– Dette er den varmeste bussen av alle sammen, fastslår han.

Næringsminister Mikael Damberg har vært i Sverige og har prøvekjørt den elektriske bussen. I følge Hansson var han veldig begeistret og syntes det var en fantastisk opplevelse.

## Nettsky eller nettsky?

Enten du er bilmekaniker eller sikkerhetssjef, lønner det seg å være oppdatert på data.

Hvert år deler Vox ut rundt 100 millioner til kurs på arbeidsplassen i norsk, lesing, skriving, regning, muntlige og digitale ferdigheter. Kursene kan tilpasses virksomhetens behov. Det er enkelt å søke og gratis å delta.

Kompetanse gir gevinst – [vox.no/bka](http://vox.no/bka)

BASISKOMPETANSE  
I ARBEIDSLIVET (BKA)

SØK INNEN 11. NOVEMBER

**VOX** NASJONALT FAGORGAN  
FOR KOMPETANSEPOLITIKK

# Superbuss – «Fol

**Hvis målet er å få mest og best mulig kollektivtrafikk for pengene, er superbuss et godt alternativ, mener stadig flere storbyer rundt om i verden.**

TEKST OG FOTO:  
ARNE DANIELSEN

En stadig økende andel av verdens raskt voksende befolkning lever i byer, stadig voksende millionbyer, som igjen oversvømmes av personbiler. For å håndtere framkommelighet, arealutnyttelse, klima og miljø er fungerende kollektivtransport med tilstrekkelig kapasitet en forutsetning. Samtidig er ofte byenes økonomiske muskler begrenset.

## Moskovittisk infarkt

Den russiske hovedstaden Moskva, regnes med sine 12 millioner innbyggere som en av verdens største byer. Hver tredje moskovitt har privatbil, og resultatet er økt forurensning og et stillestående trafikkinfarkt. Mange som er bosatt utenfor sentrum må beregne seg to timer i bilkø hver bidige morgen og tilsvarende om ettermiddagen.

Moskva har en av verdens mest berømte metroer, som hvert år frakter 2,8 milliarder passasjerer. For å møte verdensbyens trafikale problemer, satser myndighetene på å utvide T-banenettet, og de planlagte investeringene i metro

for de neste seks årene er nesten like store som i vegnettet.

En ny avtale ble blant annet undertegnet i mai 2014 med kinesiske jernbaneutbyggere om å bygge en 15 km ny metrolinje med seks stasjoner for å betjene den nye delen av Moskva i sydvest. «Nye Moskva» vil fordoble byens areal, og de planlagte 1,7 millioner innbyggere og 800.000 arbeidsplassene skal i hovedsak betjenes av kollektivtrafikk. Fram mot 2035 forventes investeringer på godt over en trillion kroner (en million millioner) i den nye byen.

Men utbyggingen er ikke uten problemer. På grunn av den fallende kursen på rubler, blant annet som en følge av krigen i Ukraina, har kineserne fått kalde føtter. De ambisiøse kollektivtrafikkplanene kan derfor trekke ut i tid,

og i ventetiden blir bilkøene bare lengre og lengre. I en urolig finansiell verden opplever mange byer i verden tilsvarende utfordringer.

## Rimelig alternativ

I slike situasjonen kan Superbuss – globalt mer kjent som «Bus Rapid Transit System (BRTS) – være et alternativ. BRTS er et konsept som i mangt minner om T-bane, med egne traseer, stasjoner og elektronisk informasjon, men med den forskjellen at passasjerene transporteres med busser, ikke på skinner, men på et veilegeme. Superbuss er rett og slett en bane på gummihjul.

Utrekninger fra Jaime Lerner-instituttet i Curitiba – byen der BRTS ble oppfunnet – viser at kostnadene til en T-bane er det tidobbelte av å etablere en



# kets vei»

Superbusslinje med tilsvarende kvalitet og kapasitet. I stedet satse på en rimeligere light rail-løsning (sporvogn på egen trasé) eller monorail gjør regnestykket noe mer spiselig, men trikken vil likevel være fem ganger dyrere å anlegge enn en superbusslinje.

Dessuten: Byggetiden er også mye lenger for skinnegående løsninger. En superbusslinje på rundt 10 kilometer tar det 1,5-2 år å anlegge, mens en tilsvarende metrolinje tar 10 år. Driftskostnadene er tilsvarende beregnet som fire ganger høyere for metro enn for superbuss. Her er altså enorme summer å spare, hevder brasilianerne.

Andre forskningsrapporter, blant annet fra Transportøkonomisk Institutt i Oslo, viser samme trend, selv om forholdstallene varierer.

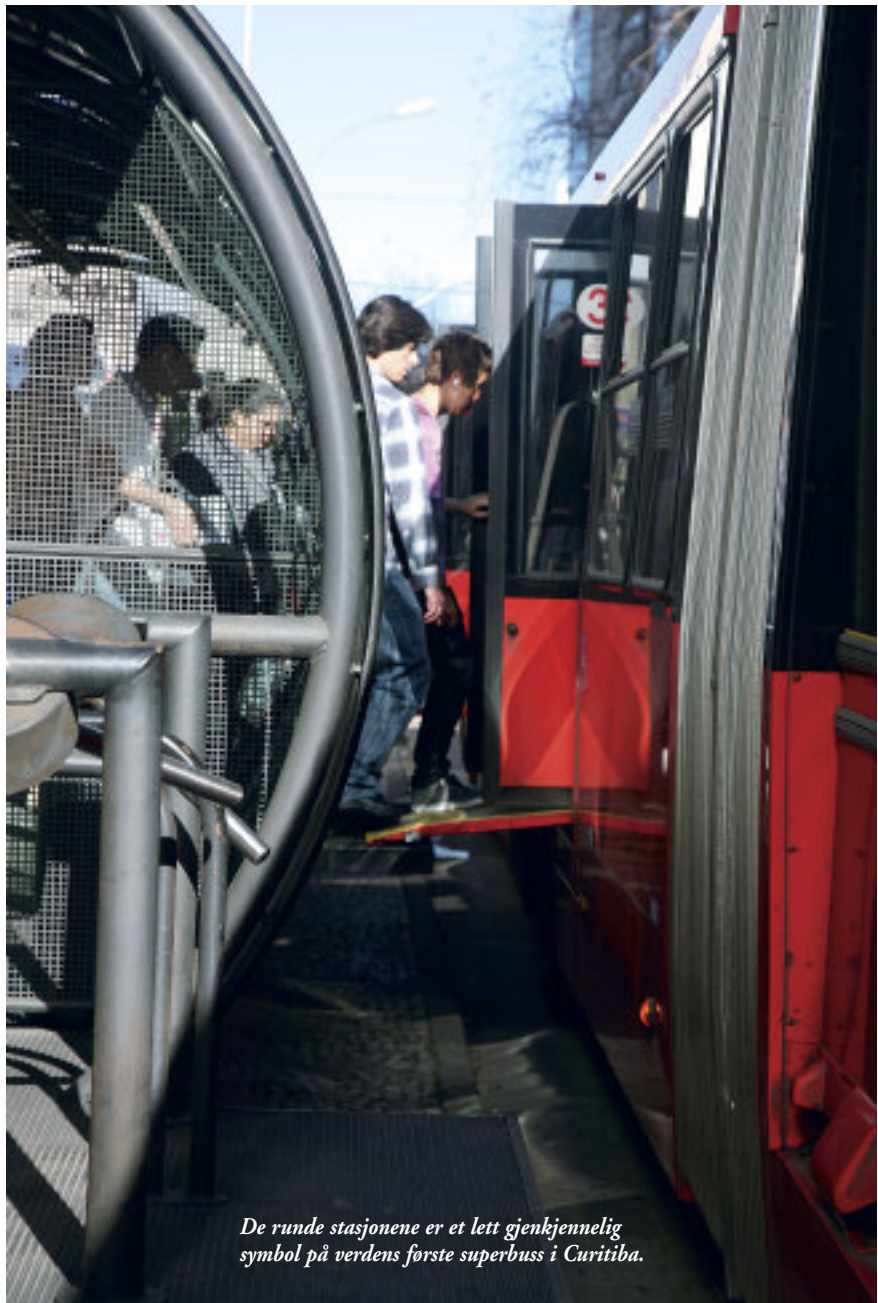
## Ferskt eksempel i Rio

I august i år ble borgermester Eduardo Paes i Rio de Janeiro intervjuet av Globo News om investeringene som den brasilianske millionbyen nå gjennomfører for å sikre mobiliteten under de olympiske lekene til neste år. Da Paes ble spurt om forskjellen mellom metro og BRT, fortalte han at kostnadene for å konstruere 16

km metro på linje 4 fra Barra da Tijuca til Leblon vil beløpe seg til 3 milliarder US-dollar. Strekningen skal transportere rundt 250.000 passasjerer daglig.

Et tilsvarende beløp blir benyttet til å konstruere BRT-systemene TransOeste og TransCarioca på 101 km med rundt 430.000 daglige passasjerer.

– Konklusjonen er at BRT er 6,3



*De runde stasjonene er et lett gjenkjennelig symbol på verdens første superbuss i Curitiba.*



«Superbussens far», Juarez Fioravanti som utviklet verdens første dobbeltleddete buss, tatt i bruk i Curitiba i 1992.



«Den store blå» er 28 meter lang og har en passasjerkapasitet på 250, mer enn de største oslotrikkene.

ganger mer produktiv i investert beløp per kilometer linje og nesten 11 ganger mer produktiv per passasjerkilometer. Eksempelet bekrefter at å satse på BRTs er en intelligent beslutning for byer som ønsker å etablere et system for god mobilitet, konkluderer Ayrton Amaral, som er leder for urban mobilitet i Volvo Bus Latin America, og som har markedsført superbussløsninger over hele Sør-Amerika.

### Ny oppfinnelse

Mens både sporvogn og metro har tradisjoner tilbake til attenhundretallet, er superbuss en langt nyere oppfinnelse. Den første bussbanen ble anlagt i den brasilianske delstatshovedstaden Curitiba i 1992, og betjenes i dag av 28 meter lange, dobbeltleddete busser.

Verden var til å begynne med skeptisk til denne driftsformen, som ble betraktet mest som en lokal spesialitet. Det første tiåret adopterte kun 23 andre

byer det brasilianske konseptet. De ti neste årene fulgte imidlertid 115 nye byer etter. I følge en fersk rapport fra verdens kollektivtransportorganisasjon UITP finnes det nå BRT-systemer i 190 byer i verden, og bussene transporterer til sammen nær 32 millioner passasjerer hver eneste dag.

Det er særlig utviklingsland med dårlig råd som satser tungt på BRTs. Nylig bestilte for eksempel transportministeriet i Ghana 300 busser og annet nødvendig



Zuidtangent mellom Harlem, Schiphol og Amsterdam er en av Europas mest kjente superbusslinjer.

utstyr fra Scania for å utvikle et superbussystem i hovedstaden Accra. Latin-Amerika er fortsatt den ledende verdensdelen, her finnes BRTS i 61 byer.

### Undervurdert kapasitet

Selv om superbuss er billig, er likevel utbredelsen fortsatt beskjeden i forhold til skinnegående systemer. Hvorfor?

Ayrton Amaral har sin egen forklaring:

– På universitetet lærte vi at en busslinje har maksimal kapasitet til å frakte 6.000 passasjerer i timen i hver retning. Ved større behov er man henvist til sporvogn eller monorail, og trenger man å frakte mer enn 20.000 passasjerer i timen, er det metro som gjelder. Alle som studerte transport, lærte å dimensjonere på denne måten, og disse beregningene utgjør basis for de aller fleste kollektivtransportløsningene rundt i verden. Problemet er at regnestykket ble utarbeidet for nærmere hundre år siden.

I 2001 skjedde noe i Colombia: Hovedstaden Bogota bestemte seg for å satse massivt på BRTS for å betjene byens 8-9 millioner innbyggere. For å få tilstrekkelig kapasitet, anla de stasjoner med plattformer på nesten 100 meters lengde, med plass til tre dobbeltleddede busser etter hverandre. Busstraseene ble dessuten gjort firefelte, med to felt i hver retning. På denne måten økte kapasiteten til nesten 50.000 passasjerer i timen i hver retning.

– Dermed var det gamle kapasitetsparadigmet ettertrykkelig motbevist. Erfaringene fra Bogota åpner for helt ny tenkning. Ni av ti metrolinjer i verden transporterer mellom 20.000 og 50.000 passasjerer i timen. Hadde man hatt den kunnskapen vi har i dag, ville sannsynligvis de fleste av metrolinjene vært erstattet av superbuss, mener Volvo-veteranen.

### Bedre materiell

Viktig er også utviklingen innen bussteknologi. Hva de aller fleste bussprodusenter nå er enige om er at framtidens busser er fullelektriske. Siden batteriteknologien fortsatt har sine begrensninger, eksperimenteres nå med ulike ladeløsninger, som strømvaktaker på taket til bruk på endestasjoner, eller trådløs lading nedenfra på holdeplassene. Teknologien utvikles raskt, noe som betyr at problemene med lokale utslipp nærmest er løst, og at busser også vil kunne fungere godt i en tunnelbane. Flexibiliteten ved strømstans og liknende vil være langt større enn for skinnegående materiell. Komfort og publikumsfasiliteter er også meget gode.



«Transmilenio» i Bogota åpnet for helt ny tenkning innenfor kollektivtrafikkplanlegging.



Busspassasjerer i Chennai, India – der superbuss er på trappene.



Moskovittisk trolleybuss kjemper en ensom kamp mot herskeren av privatbiler utenfor Kreml.

Fortsatt kan en sporvogn være bedre egnet, for eksempel i byer med trange gater, men da er begrunnelsen topografisk. Mange byer ønsker også å ivareta tradisjoner, i så fall er begrunnelsen kulturell. Men for de fleste vil superbuss være et godt alternativ, slik at penger kan frigjøres til andre gode formål som helse eller skole – eller til enda mer kollektivtrafikk!

### India tar grep

En av de varmeste tilhengerne av superbuss er kanskje Indias statsminister Narendra Modi. I 13 år var han førsteminister i delstaten Gujarat, der hovedstaden Ahmedabad er Indias sjuende største by med 5,5 millioner innbyggere. Byens innbyggertall vokser voldsomt, og det er beregnet at befolkningen vil fordoble seg i løpet av de neste tjue år.

Ahmedabad hadde lite kollektivtrafikk å tilby innbyggerne, men i 2006 startet, på Modis initiativ og inspirert av Bogota i Colombia, utbyggingen av superbussnettet «Janmarg» – «Folkets vei». Janmarg har fra første stund vært en suksess, har vunnet stor anerkjennelse og en rekke priser, og fikk i 2012 status om en fyrårnaktivitet i forbindelse med FN's klimakonferanse. Inspirert av Janmarg, er en rekke andre indiske millionbyer i gang med å planlegge BRTS, deriblant delstatshovedstedene Bangalore og Chennai.

### Sped begynnelse

– BRTS ble oppfunnet i Curitiba og innført i storformat i Bogota på begynnelsen av dette århundret. Konseptet er derfor fortsatt som et barn å regne. Hitil har vi bare sett begynnelsen, oppsummerer Ayrton Amaral fra Volvo i Curitiba.



Ayrton Amaral mener at verden kun har sett begynnelsen på superbuss.

# Rettigheter & plik

## Ny teknologi gir store muligheter

**Ny teknologi brer seg stadig inn på nye områder. Ikke bare i privatlivene våre. Også i arbeidslivet møter vi stadig nye teknologiske nyvinninger. Det er viktig for arbeidstaker og arbeidsgivere å være klar over at den store nytteverdien til teknologien også gir store muligheter for overvåkning, skriver YTF-advokat Birgitta Onarheim.**

Verden forandrer seg, liksom vår arbeidshverdag. Og teknologien løser stadig flere utfordringer og problemer. Men, de teknologiske nyvinningene har også sine utfordringer som følger med. Eksempelvis vil en elektronisk innretning, sporingsenhet, gjøre det mulig at arbeidsgiver kan registrere/spore bevegelsene til virksomhetens kjøretøy. En billettmaskin på buss kan være et eksempel på en slik sporingsenhet.

I en konkret sak var det spørsmål om arbeidsgiver lovlig kunne hente ut GPS-data fra billettmaskin og med datagrunnlag fra maskinen nekte en sjåfør overtidskrav og illegge advarsel.

Ved hjelp av billettmaskinens tilknyttede GPS-system fant arbeidsgiver ut at sjåføren hadde logget seg av billettmaskinen straks etter siste avstigningssted for passasjerer, men før ankomst på stasjoningsstedet. Ved hjelp av tidspunktet for avloggingen fant arbeidsgiver bussens eksakte plassering på et gitt tidspunkt.

På bakgrunn av «funnet» kalkulerte arbeidsgiver tidsavstanden fra bussens utloggingsposisjon til stasjoningsstedet. Informasjon fra billettmaskinens tilknyttede GPS-system viste at sjåføren ikke hadde vært forsinket til stasjoningsstedet. Overtidskravet ble derfor nektet, og sjåføren ble ilagt advarsel.

### Kan arbeidsgiver ha rett til å bruke GPS-data fra billettmaskinen til å kontrollere den ansattes overtidskrav?

I den konkrete saken mener YTF v/advokatfullmektig Martin Helle Opedal at arbeidsgiver ikke hadde adgang til å foreta en slik kontroll av den ansatte.

Imidlertid kan arbeidsgiver ha behov for å kontrollere arbeidstaker. Men det er, blant annet i lovgivningen, klare grenser for kontroll av arbeidstakere.

Grensen reguleres av blant annet arbeidsmiljøloven og personopplysningsloven.

Arbeidsmiljøloven regulerer hvorvidt kontrolltiltak kan iverksettes. Personopplysningsloven sier noe om hvilke opplysninger som kan brukes.



Illustrasjonsfoto: Scandinavian Stockphoto.com



# ter

## for overvåkning

I nevnte sak var ikke kontrolltiltaket drøftet med de tillitsvalgte. Dessuten var hverken de tillitsvalgte eller de ansatte i virksomheten informert om at bedriften bruker billettmaskinens GPS-system til å kontrollere overtidsregistrering. Arbeidsgivers adgang til å benytte seg av GPS-data er avhengig nettopp om det er drøftet med de tillitsvalgte og om begrunnelsen for å bruke dataen er kjent både for tillitsvalgte og arbeidstaker.

Informasjonen arbeidsgiver hentet fra billettmaskinens tilknyttede GPS-system viste hvor bussen befant seg på et bestemt tidspunkt. I praksis ble da også lokasjonen til den enkelte ansatte fastslått. En slik registrering er å anse som behandling av personopplysninger og personopplysningslovens bestemmelser kommer da til anvendelse.

Formålet med personopplysningsloven er å beskytte den enkelte mot at personvernet blir krenket gjennom behandling av personopplysninger.

Loven skal bidra til at personopplysninger blir behandlet i samsvar med grunnleggende personvern hensyn, herunder behovet for personlig integritet, privatlivets fred og tilstrekkelig kvalitet på personopplysninger.

Datatilsynet har uttalt at for alle praktiske formål er det personopplysningsloven § 8 bokstav f) som regulerer/avgjør spørsmål knyttet til behandling av personopplysninger fra sporingenhet.

I bestemmelsen gis det anvisning på at det skal foretas en interesseavveining mellom arbeidstaker og arbeidsgivers behov.

Hvilke momenter som kan vektlegges, i en slik interesseavveining vil variere fra sak til sak. Et moment, som nok vil gjøre seg gjeldene i de fleste saker, er om arbeidsgiver kunne valgt et mindre inn-gripende tiltak ovenfor den ansatte.

Et mindre personverninn-gripende metode ville, i nevnte sak, være å kalle den ansatte inn til et møte. Ved å være i dialog med den ansatte kunne arbeidsgiver ha fått svar samtidig som arbeidstaker hadde fått anledning til å forklare seg.

### Oppsummering:

Lovgiver har bestemt at det skal være et vern for arbeidstaker hva gjelder kontrolltiltak i bedriften. Personopplysningsloven skal beskytte den enkeltes personvern. Med andre ord arbeidsgiver kan ikke fritt frem bestemme hva som skal kontrolleres og hvilke opplysninger om den enkelte som kan innhentes og brukes.

For nærmere informasjon om personvern henviser vi til: [www.Datatilsynet.no](http://www.Datatilsynet.no)

## SPØR OSS:



**Linda Jæger**

Advokat

advokatene@ytf.no  
40 60 37 00



**Birgitta Onarheim**

Advokat

advokatene@ytf.no  
40 60 37 00



**Josefine Wærstad**

Advokat

advokatene@ytf.no  
40 60 37 00



**Martin Helle Opedal**

Advokatfullmektig

advokatene@ytf.no  
40 60 37 00

Spørsmål i forbindelse med temaer som tas opp i denne spalten, kan du rette til YTFs juridiske avdeling





**Psst!** Visste du at MAN allerede på slutten av 40-tallet produserte bybusser med høy passasjerkapasitet?



## MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

MAN har sjåfører og kjørekomfort i fokus når det bygges busser. Topp moderne sjåførstoler, god plass, oversiktlig instrumentbord og gjennomtenkt speilplassering, sikrer sjåføren en god arbeidsplass og trivsel på jobben.

Med vår miljøvennlig biogassbuss utgjør **MAN Lion's City** en glede for sjåfør, passasjer og miljø.

MAN Truck & Bus Norge AS  
[www.man.no](http://www.man.no)

100  
100 Years  
MAN Truck and Bus



# YTF – kontakt og informasjon

## Styret og regioner



**Anette Løding Larssen**  
Skoleveien 7B, 8009 Bodø  
Tlf.: 924 95 677  
E-post: anette.larssen@saltensbil.no

**Harald Grimelund**  
Postboks 172, 5862 Bergen  
Tlf.: 924 04 769  
E-post: haralgri@online.no

### Regioner og lands- samenslutninger i YTF

**YTF Nord Finnmark, Troms  
+ 3 avd. i Nordland**  
**Fred Ove Nibe**  
Storvannsveien 112,  
9600 Hammerfest  
Tlf.: 934 18 887  
E-post: fred.nibe@online.no

**YTF NORDLAND**  
**Svein Roger Skoglund**  
Breivik, 8178 Halså  
Tlf.: 928 63 006  
E-post: srogskog@online.no

**REGION TRØNDELAG**  
**Hans P. Sjørgjerd**  
Myrsnipevegen 51, 7082 Kattum  
Tlf.: 924 09 265  
E-post: h-soergj@online.no

**MØRE OG ROMSDAL**  
**Linda Myhre**  
Furelia 13, 6017 Ålesund  
Tlf.: 926 20 612  
E-post: linda.myhre@nettbuss.no

**YTF HORDALAND/  
SOGN OG FJORDANE**  
**Trude C Sande Valle**  
Hegglandsdalsvegen 167, 5200 Os  
Tlf.: 901 41 632  
E-post: trude.chr@hotmail.com

**YTF AUST AGDER**  
**Olav Tveit**  
Haugsjå, 3855 Treungen  
Tlf.: 90 54 51 49  
E-post: olavtv2@online.no

**YTF SØR-VEST**  
**Karsten A. Larsen**  
Susortveien 358, 5565 Tyssværvåg  
Tlf.: 480 83 510  
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

**YTF TELEMARK**  
**Håvard Moen**  
Villandvegen 55, 3677 Notodden  
Tlf.: 928 88 867  
E-post: post@ytf-notodden.no

**YTF VESTFOLD**  
**Petter Pettersen**  
Østveien 51, 3145 Tjøme  
Tlf.: 33 39 20 06,  
mobil: 977 73 714  
E-post: petterlouis@online.no

**YTF ØSTFOLD**  
**Jan Alexander Lislelid**  
Rokkeveien 110,  
1743 Klavestadhaugen  
Tlf.: 951 59 661  
E-post: alexlislelid@yahoo.com

**YTF OSLO/AKERSHUS**  
**Bjørn Nytrø**  
Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo  
Tlf.: 934 52 095  
E-post: bjorn.nytro@sporveien.com

**YTF BUSKERUD**  
**Kurt Roger Hansen**  
Geithusveien 98, 3370 Vikersund  
Tlf.: 957 42 654  
E-post: kurthansen505@gmail.com

**YTF OPPLAND**  
**Ole Jonny Staven**  
Starumslinna 24, 2850 Lena  
Tlf.: 99 20 44 29  
E-post: ole.jonny.staven@nettbuss.no

**YTF HEDEMARK**  
**Espen Leganger**  
Bruvegen 13, 2312 Ottestad  
Tlf.: 92 62 06 12  
E-post: ealegang@online.no

**YTF FUNKSJONÆR  
LANDSSAMMENSLOTNING**  
**Ove Helleseth**  
Breinsteinvegen 176 B,  
5111 Breistein  
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190  
E-post: ove.helleseth@tide.no

**YTF GODS  
LANDSSAMMENSLOTNING**  
**Jan Arne Laberget**  
Laberget 7620 Skogn  
Tlf.: 48 05 31 23  
E-post: janarnelaberget@yahoo.no

### YTFs Forbundsstyre:

**FORBUNDSLEDER**  
**Svein Furøy**  
Vannavalen, 9135 Vannvåg  
Tlf.: 970 83 383  
E-post: svein@ytf.no

**NESTLEDER:**  
**Jim Klungnes**  
6320 Isfjorden  
Tlf.: 932 41 125  
E-post: jim@ytf.no

**STYREMEDLEMMER:**  
**Arnold Tveit**  
Hopelandsveien 4, 5918 Frekhaug  
Tlf.: 56 17 09 50, 924 98 299  
E-post: arnold@holmetun.no

**Kristin Schrøder**  
Svarthamarveien 67, 801 Bodø  
Tlf.: 988 36 647  
E-post:  
kristin.schroder@saltensbil.no

**Knut Authen**  
Ytre vei 26, 1890 Rakkestad  
Tlf.: 934 04 022  
E-post: knut@ytf.no

**Bjørn Nytrø**  
Pb. 2941 Tøyen, 0608 Oslo  
Tlf.: 934 52 095  
E-post: bjorn.nytro@sporveien.com

**Fred Ove Nibe**  
Storvannsveien 112,  
9600 Hammerfest  
Tlf.: 934 18 887  
E-post: fred.nibe@online.no

### YTF Pensjonistforening:

**Erling Bakken**  
Hamangskogen 111,  
1338 Sandvika  
Tlf.: 932 40 006  
E-post: erling.bakken@nsn.no

**Kåre Eng**  
Giljevegen 14, 2846 Bøverbru  
Tlf.: 414 22 445  
E-post: kareeng@bbnett.no

**Leif Jørgen Ulvatne**  
Storetveitve 43,  
5067 Bergen  
Tlf.: 951 19 526  
E-post: leif-jorgen.ulvatne@tide.no

### Kontrollkomité:

**Vidar Furua**  
Killingstadvn. 4,  
3490 Klokkekarstua  
Tlf./fax privat: 32 79 58 96,  
arbeid: 32 79 84 03,  
tlf.: 922 55 450  
E-post: vidar.furua@c2i.net

Organisasjon for ansatte innen gods- og persontrafikk  
Adresse: Pb. 9175, 0134 Oslo  
Telefon sentralbord: **40 60 37 00** – Telefax: 21 01 38 51  
http://www.ytf.no – E-post: post@ytf.no  
Postgiro: 0814 5774757 – Bankgiro: 1602 47 96594  
**Besøksadresse: Lakkegata 23**

Medlem av  
Yrkesorganisasjonenes  
sentralforbund



## FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende parti-politisk uavhengig fag-organisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossistterminaler.

### YTFs hovedoppgaver er:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoling av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

### Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

- I medlemskapet inngår YTFs egen kollektive gruppelevesforsikring.
- I tillegg tilbyr YS en rekke gunstige forsikringsordninger til konkurransedyktige priser hos Gjensidige.
- Avtale med NetCom som gir deg gunstig pris på mobiltelefon og samtaleavgift.
- Som medlem av YTF kan du også tilslutte deg den europeiske sjåførunionen UICR som gir deg hjelp om du blir utsatt for problemer i utlandet – også på private turer.
- Avtale med Brilleland for medlemmene.

# Avdelinger

#### Avd. 1 Haugesund og Omland

Larsen, Karsten A.  
Susortveien 358,  
5565 TYSVÆRVÅG  
Mobil: 480 83 510  
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

#### Avd. 2 Avdeling 2

Sælen, Frode  
Brattlien 37, 5019 BERGEN  
Mobil: 932 40 004  
Epost: fsalen@broadpark.no  
www.ytf2.no

#### Avd. 3 Oslo og Akershus

Sæther, Lars Harein  
Brattvollveien 71, 1164 OSLO  
Mobil: 922 85 135  
Epost: hareins@online.no

#### Avd. 5 Drammen og Omegn

Hansen, Kurt Roger  
Geithusveien 98, 3370 VIKERSUND  
Mobil: 957 42 654  
Epost: kurthansen505@gmail.com

#### Avd. 6 Vestfold

Pettersen, Petter Louis  
Østveien 51, 3145 TJØME  
Mobil: 977 73 714  
Epost: petter.L.Pettersen@nettbuss.no

#### Avd. 7 Trondheim

Husby, Øystein  
Ytf Avd 7 Trondheim,  
Postboks 5765, 7437 TRONDHEIM  
Mobil: 977 10 413  
Epost: ytf7@hotmail.com

#### Avd. 8 Oslo Taxibuss

Kristiansen, Tobbis  
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS  
Mobil: 934 19 118  
Epost: tobbis618@gmail.com

#### Avd. 9 Vest Agder

Holbek, Kjell A  
Eikebakken 7a,  
4622 KRISTIANSAND S  
Mobil: 943 04 287  
Epost: la3qna@online.no

#### Avd. 10 Mandal/Lister

Bråtlund, Inge  
Foss Ytre, 4580 LYNGDAL  
Tlf.: 905 70 245  
E-post: inge@postkassa.org

#### Avd. 11 Nord

Brattfjell, Ken Ivar  
Skavåsen 12,  
9020 TROMSDALEN  
Tlf.: 922 26 288  
E-post: kenbratt.kb@gmail.com

#### Avd. 12 Finnmark

Nibe, Fred Ove  
Storvannsveien 112,  
9600 HAMMERFEST  
Mobil: 934 18 887  
Epost: fred.nibe@online.no

#### Avd. 13 Sør-Rogaland

Midbøe, Gunnar  
Digranesveien 13,  
4015 STAVANGER  
Mobil: 954 34 0065  
Epost: ytfbts@gmail.com

#### Avd. 15 Nedre Telemark

Fjellidalen, Bjørn Audun  
Peder Skramsvei 17, 3714 SKIEN  
Tlf.: 481 53 084  
Epost: audu-sve@online.no

#### Avd. 16 Åndalsnes

Klungnes, Jim Klungnes  
6320 ISFJORDEN  
Mobil: 932 41 125  
Epost: jim@ytf.no

#### Avd. 17 Steinkjer

Hartvikøy, Robert  
Nord-Statland,  
7777 NORD-STATLAND  
Mobil: 957 75 270  
Epost: rob-har@online.no

#### Avd. 20 Sandnessjøen

Hansen, Roy  
Postboks 141,  
8801 SANDNESSJØEN  
Mobil: 924 11 984  
Epost: rohan5@online.no

#### Avd. 21 Salten

Bakken, Arne Kjell  
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ  
Tlf.: 997 44 698  
E-post: arneba2@online.no

#### Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin  
Holmsnesveien 145,  
8450 STOKMARKNES,  
Mobil: 906 55 039,  
Epost: odd.martin.63@gmail.com

#### Avd. 23 Aust Agder

Tveit, Olav  
Haugsjå, 3855 TREUNGEN  
Mobil: 905 45 149  
Epost: olavtv2@online.no

#### Avd. 24 Harstad

Olsen, Steinar  
Gammelveien 15, 9475 BORKENES  
Mobil: 992 50 642  
Epost: st\_ol@hotmail.com

#### Avd. 26 Mo i Rana

Pettersen, Rune  
Villaveien 14, 8618 MO I RANA  
Mobil: 952 45 022  
Epost: rune.940@online.no

#### Avd. 29 Jotunheimen

Mosaker, Tomas Jørgen  
2977 ØYE  
Mobil: 951 92 016  
Epost: tomtt2000@yahoo.no

#### Avd. 30 Averøy

Westerheim, Leif Olaf  
Bassengata 1,  
6516 KRISTIANSUND N  
Mobil: 932 85 091  
Epost: leifow@frisurf.no

#### Avd. 31 Brønnøysund

Solli, Odd Dagfinn  
Kvervet, 8920 SØMNA  
Tlf.: 958 36 780  
E-post: oddsolli@live.no

#### Avd. 33 Kongsvinger

Modig, Magnus Storli  
Grøndalsbakken 140 C  
2407 ELVERUM  
Tlf.: 916 59 910  
E-post: magnus@modig.no

#### Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Engeskaug, Jens Olai  
Lensbygdaveien 167, 2850 LENA  
Tlf.: 992 04 473  
Epost: rundballejens1@hotmail.com

#### Avd. 36 Østfold

Persson, Rolf Olav  
Ringsbyveien 96,  
1890 RAKKESTAD  
Tlf.: 915 70 879  
E-post: ytfavd36@gmail.com

#### Avd. 37 Ålesund

Myhre, Linda  
Furelia 13, 6017 ÅLESUND  
Mobil: 926 20 612  
Epost: linda.myhre@nettbuss.no

#### Avd. 40 Notodden

Moen, Håvard  
Villandvegen 55,  
3677 NOTODDEN  
Mobil: 928 88 867  
Epost: post@ytf-notodden.no

#### Avd. 41 Setesdal

Tørresen, Olaf Håkon  
Prestelid 2,  
4745 BYGLAND  
Mobil: 412 77 871  
Epost: olafnova@hotmail.com

#### Avd. 42 Søre Sunnmøre

Moe, Bjørn Inge  
Gamlevegen 15,  
6150 ØRSTA  
Mobil: 932 12 675  
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

#### Avd. 44 Dombås

Stordal, Ståle  
Solsideveien 222  
2663 DOVRESKOGEN  
Mobil: 907 66 299  
Epost: stastord@online.no

#### Avd. 45 Ål og Hol

Thoen, Olbjørn  
Nordbyggvegen 1108, 3570 ÅL  
Mobil: 950 64 282  
Epost: olbjornthoen@gmail.com

#### Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Odenmarck, Unni  
Kirkemoveien 24, 3525 HALLINGBY  
Mobil: 916 77 135  
E-post: u-solve@online.no

#### Avd. 47 Hamarøy

Olsen, Magnor Brynjulf  
Presteid, 8294 HAMARØY  
Mobil: 950 55 709  
Epost: magnor.olsen@signalbox.no

#### Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

Sørgjerd, Hans Peter  
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM  
Mobil: 924 09 265  
Epost: h-soergj@online.no

#### Avd. 51 Lofoten

Riise, Aslak Elvar  
Håvdingveien 54,  
8360 BØSTAD  
Mobil: 916 19 533  
Epost: aselvarr@online.no

#### Avd. 53 Torpa

Bratlien, Kjell Arild  
Skolegata 20, 2870 DOKKA  
Mobil: 950 60 483  
Epost: ka.bratlien@live.no

#### Avd. 54 Tinn

Johansen, Arne  
Tveitolia 1, 3660 RJUKAN  
Mobil: 997 98 647  
Epost: arne-johansen@live.no

#### Avd. 55 Vatne

Hatlehol, Roy  
Postboks 168, 6283 VATNE  
Tlf.: 957 49 450  
Epost: royhatlehol@hotmail.com

#### Avd. 56 Trollheimen

Holmeide, Erling Walther  
Myrullveien 30,  
6518 KRISTIANSUND N  
Mobil: 932 10 065  
Epost: erlholm@online.no

Står det feil tillits-  
valgt under en avdeling  
eller om noen av de øvrige  
opplysningene er feil,  
må forbundskontoret  
kontaktes.

**Avd. 57 Senja**  
Høgstad, Kristian  
9386 SENJAHØPEN  
Tlf.: 950 87 037  
Epost: elda-h@online.no

**Avd. 59 Eidså og Omegn**  
Koppen, Magne Haugan  
Velsvik, 6133 LAUVSTAD  
Mobil: 416 22 280  
Epost: magne.koppen@tussa.com

**Avd. 60 Glomfjord**  
Skoglund, Svein Roger  
Breivik, 8178 HALSA  
Mobil: 928 63 006  
Epost: srogskog@online.no

**Avd. 62 Trysil**  
Nyhus, Hans Petter  
Mortensvegen 4,  
2429 TØRBERGET  
Tlf.: 992 11 953  
E-post: hansprn@yahoo.no

**Avd. 66 Stranda og Omegn**  
Drabløs, Helge  
Vallavegen 27,  
6220 STRAUMGJERDE  
Mobil: 905 80 112  
Epost: hdrablo@online.no

**Avd. 73 Gauldal**  
Winsnes, Jakob  
Storstu Winsnes, 7387 SINGSÅS  
Mobil: 996 90 506  
E-post: jakob@winsnes.info

**Avd. 74 Drangedal**  
Vrålstad, Jon Magne  
Kjosens, 3750 DRANGEDAL  
Mobil: 920 11 978

**Avd. 75 Trondheimsfjorden**  
Rognes, Stig Morten  
Rolvegen 215, 7120 LEKSVIK  
Mobil: 416 73 598  
Epost: s-rognes@online.no

**Avd. 78 Mosjøen**  
Aas, Roger  
Postboks 7, 8651 MOSJØEN  
Tlf.: 948 87 102  
Epost: ytrafi78@live.no

**Avd. 81 Flekkefjord og Omegn**  
Mortensen, Christian  
Nyeveien 38,  
4370 EGERSTAD  
Mobil: 900 64 332  
Epost: cmort@frisurf.no

**Avd. 82 Etnedal**  
Espeseth, Rolf Erik  
Etnedalsvegen 1666,  
2890 ETNEDAL  
Mobil: 951 17 668  
Epost: r-e@online.no

**Avd. 83 Telemark Bilruiter**  
Østenå, Tor  
Østenåvegen 943,  
3850 KVITSEID  
Mobil: 918 96 145  
Epost: ytfavdeling83@gmail.com

**Avd. 96 Follo**  
Engjadal, Niels Richard  
Bråtehøgda 6,  
1970 HEMNES  
Tlf.: 901 11 507  
Epost: niels.richard@engjadal.no

**Avd. 99 Minibuss 24-7 AS**  
Smerud, Terje  
Moreneveien 33,  
1605 FREDRIKSTAD  
Mobil: 993 20 001  
Epost: tesme@broadpark.no

**Avd. 104 Nordre Vestfold**  
Karlsen, Ottar Arve  
Strømmveien 436, 3060 SVELVIK  
Mobil: 932 52 802  
Epost: ottarkar@broadpark.no

## YTF FUNKSJONÆRER

**Avd. 202 Funksjonærer**  
Hellesest, Ove  
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN  
Mobil: 932 39 364  
Epost: ove.hellesest@tide.no

**Avd. 209 Nettbuss Sør**  
Ånesland, Tom  
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S  
Tlf. 380 13 207  
Epost: tomaanesland@live.no

**Avd. 213 Boreal Transport Sør**  
Korslund, Halvor Danielsen  
Forusstraen 26, 4033 STAVANGER  
Mobil: 473 16 421  
E-post: halvorkorslund@boreal.no

**Avd. 215 Nettbuss Sør**  
Kristiansen, Thor  
Spanskrøret 2, 3960 STATHELLE  
Mobil: 992 86 305  
Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

**Avd. 217 Namdal og  
Innherred Funksjonær**  
Aglen, Arnjot Bjarne  
Postboks 469, Sentrum  
7801 NAMSOS  
Mobil: 916 37 464  
Epost: arnljot.aglen@tronderbilene.no

**Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS**  
Sletbakk, Terje  
Skjellveien 24, 8520 ANKENES  
Mobil: 905 86 569  
Epost: te-sle@online.no

**Avd. 221 Salten Funksjonær**  
Schrøder, Kristin  
Svarthamarveien 67, 8015 BODØ  
Tlf.: 916 79 354  
Epost: kristin@ytf.no

**Avd. 223 Aust Agder**  
Hansen, Øyvind  
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL  
Mobil: 920 83 877  
Epost: oha@sbr.no

**Avd. 232 Andøy Trafikk AS**  
Larsen, Per Arild  
Stave, 8489 NORDMELA  
Mobil: 979 69 400  
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

**Avd. 237 Nettbuss  
Møre Funksjonær Ålesund**  
Skaar, Oddveig Gunnvor  
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND  
Mobil: 911 80 588  
Epost: oddveig\_skaar@live.no

**Avd. 242 Mørebil AS**  
Aambø, Knut Gunnar  
6150 ØRSTA  
Tlf: 913 40 493  
Epost: kgaambo@hotmail.com

**Avd. 264 Firda Billag**  
Solvik, Gunvor Beate Bjordal  
Hornesvegen 23 c, 6809 FØRDE  
Mobil: 997 28 029  
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 274 Drangedal Bilruiter AS**  
Tveit, Hilde Laila Kåsa  
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL  
Mobil: 957 58 644  
Epost: hilde@drangedal-bilruiter.no

**Avd. 296 Oslo og  
Omegn Funksjonær**  
Pedersen, Tommy  
Løvenstadvegen 10 B,  
2006 LØVENSTAD  
Mobil: 992 06 868  
tpedersen@norgesbuss.no

## YTF LOGISTIKK

**Avd. 595 G. S. Klubben**  
Nielsen, Kenneth  
Hegnunvegen 4,  
3804 BØ I TELEMARK  
Mobil: 950 12 671  
Epost: kennetis@hotmail.com

**Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport**  
Rogstad, Stig Are  
Kåsa 7a, 7291 STØREN  
Mobil: 992 46 850  
Epost: stig.are@live.no

**Avd. 599 Alnabru**  
Færø, Roger André  
Skolegata 4B, 2010 STRØMMEN  
Tlf.: 911 15 918  
Epost: roge978@hotmail.com

**Avd. 601 Rema 1000 Nord AS**  
Vikholt, Anders I Hansen  
Sildvikgata 6, 2a 8514 NARVIK  
Mobil: 413 35 514  
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

**Avd. 602 Gran Taralrud AS**  
Petersen, Frank  
Ruffen 9 B,  
1739 BORGENHAUGEN  
Mobil: 413 03 909  
Epost: frank@zapem.net

**Avd. 604 Bring Warehousing**  
Kristiansen, Per  
Postboks 448 BRAKERØYA,  
3002 DRAMMEN  
Mobil: 984 18 200  
Epost: per.kristiansen1966@hotmail.com

**Avd. 605 Øverland Transport AS**  
Alseth, Øystein  
Alsetgrenda 50, 3656 ATRÅ  
Tlf. 35 09 74 10

**Avd. 606 Sula**  
Blindeheim, Anders Veibust  
Mikkalvegen 39, 6035 FISKARSTRAND  
Tlf.: 901 73 281  
E-post: andblin@mimer.no

**Avd. 608 Kingsrød Transport**  
Romell, Ulf  
Svengårdsgatan 3,  
S-46333 LILLA EDET  
Mobil: 909 31 617  
Epost: ulf.romell@hotmail.com

**Avd. 610 Flases Transport AS**  
Saur, Bjørn Arne  
Byaveien 378, 7716 STEINKJER  
Mobil: 901 67 548  
Epost: barne-sa@online.no

**Avd. 617 Rema Distribusjon Norge  
AS Lan**  
Authen, Knut  
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD  
Mobil: 934 04 022  
Epost: k.authen@online.no

**Avd. 622 Hernes Transport**  
Klungervik, Robert  
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER  
Mobil: 922 17 766  
Epost: robertklungervik@live.no

## Avd. 635 Bring Linehaul

**Avd. 636 Harlem Transport**  
Andersen, Birger Andre  
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG  
Mobil: 909 21 959  
Epost: birgeand@online.no

**Avd. 645 TEAM Relocation**  
Madsen, Øyvind  
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS  
Mobil: 928 43 058  
Epost: terjje.olsen@teamrelocations.com

## Avd. 650 T.O.Bull

**Avd. 680 Fosen**  
Labergset, Jan-Arne  
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK  
Mobil: 480 53 123  
Epost: ytf.logistikk@trhs.no

**Avd. 683 Svensrud Transport AS**  
Munkhaugen, Knut Sverre  
Eliesonsgate 4,  
3044 DRAMMEN  
Mobil: 952 65 356  
Epost: munkhaugen@hotmail.no

**Avd. 685 Renholdsverket**  
Helmersen, Bjørn Olav  
Nyveilia 36, 7072 HEIMDAL  
Tlf.: 452 92 891  
E-post: bjola63@gmail.com

**Avd. 688 Alliance Healthcare**  
Afrooz, Kristine Mjåseth  
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO  
Mobil: 984 29 565  
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

**Avd. 690 Lunkan**  
Skatland, Rolf Vollan  
7717 STEINKJER  
Mobil: 416 00 866  
Epost: rolfska@hotmail.com

**Avd. 694 Europark AS**  
Fehratovic, Mirsad  
Travalleen 21 B, 2069 JESSHEIM  
Mobil: 934 30 149  
E-post: mirso07@hotmail.com

# Kontakt YTF 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. For henvendelser utenom åpningstid, kan du ringe de ansattes mobil direkte.

## TAST 2 – Medlemsservice



**Wenche Nyjordet**  
Avdelingsleder  
932 40 014  
wenche@ytf.no



**Njoniza Haziri**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
932 40 016  
njoniza@ytf.no



**Kjellrun Mørch**  
Forhandlingssekretær  
932 40 021  
kjellrun@ytf.no



**Juliana Carvalho**  
Kontorlærning  
932 40 013  
e-post:  
juliana@ytf.no

## TAST 3 – Forhandlingsavdeling



**Linda Jæger**  
Forhandlingsleder/advokat  
932 40 007  
linda@ytf.no



**Håvard Galtestad**  
Org. sekretær  
932 40 020  
haavard@ytf.no



**Lin Andrea Gulbrandsen**  
Forhandler  
932 40 09  
lin@ytf.no

## TAST 4 – Juridisk avdeling



**Anne Lise Løkken**  
Advokatsekretær  
932 40 023  
anne.lise@ytf.no



**Josefine Wærstad**  
Advokat  
932 40 048  
josefine@ytf.no



**Martin Helle Opedal**  
Advokatfullmektig  
932 40 015  
martin@ytf.no



**Birgitta Onarheim**  
Advokat  
901 55 858  
birgitta@ytf.no

## TAST 5 – Marked og kommunikasjon



**Ingunn Larsen**  
Kommunikasjonsansvarlig  
930 82 747  
ingunn@ytf.no



**Anette Light**  
Markeds- og verveansvarlig  
932 40 019  
anette@ytf.no

## Ring direkte til disse



**Svein Furøy**  
Forbundsleder  
970 83 383  
svein@ytf.no



**Geir Anthonson**  
Adm.sjef  
932 40 010  
geir@ytf.no



**Espen Selmer-Torgersen**  
Redaktør  
928 62 156  
espen@ytf.no



# Kryssord

X H W O  
O P M W A  
R S A E Q N U S  
H W X DEN



Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller

 Rabatt på bensin					 Rabatt på hoteller					FYLKE	TRA-SPORT- KJØRE- TØY	↓	DRIKK	↓	
										→			→		
											RØYS			FRUKT	↓
											ROMER- TALL 100 BY I ØSTFOLD		HAN- KJØNN- ARTIKKEL		
YTER YTF	SPENN- INGEN	↓	KJÆR- LIGHETS GUD	PADLE- BERG- KNATT	↓	OM IGJEN GÅ I VANN									
	KJØRE- TØY										SMILE				
	FUGL				ROM- MET				↓		ITALI- ÆNSK KOMMUNE				
	PØBEL				ASSI- STANSE	JEGER- FOLK						FRUGL	↓		
	↳					MISJ. ORG. (FORH.)					GRIFE				
TAKST, KOST- NAD	FAR- TØY		VOKS		↓	ROMER- TALL 500		NOTE							
↳			KORT- SPILL												
				KJ. TEGN LUTETI- UM		MÅNED	IN- SEKTER						↓		
BIFFAL- LENDE TILROP								STAT							
	LIT- AUISK BY							↓	SKRÅL		ATAL IKKE OPP				
	SPIS			FRANSK BY EU TIDL,				↳				TITTE	ETTER DØDEN (FORH.)		
	SYMBOL I MILLI- ARDEDEL		SØNN AV (IRSK)		KJ. TEGN SVOVEL	ROMER- TALL 1000	KLEISE								
↶													↷		

Her følger ny oppgave. Spiss blyanten - bruk om nødvendig viskelær. Lykke til! **Løsning side 38**

# Nye løsninger kan løfte

**Godstrafikken står overfor store utfordringer. Dårlig infrastruktur og vanskelig framkommelighet i kombinasjon med økt global handel, stiller krav til et mer effektivt transportsystem.**

TEKST: JOHAN ERICHS

Økt global handel, økt forbruk av varer og tjenester, og stadig sterkere urbanisering, er noen av utfordringene en møter

når det gjelder utvikling av transportsystemer og effektive samarbeid.

– Kapasitetsbegrensninger i infrastrukturen til lands er et problem både i visse deler av Skandinavia og i det kontinentale Europa, sier Inge Vierth, utredningsleder hos VTI, Statens veg- og transportforskningsinstitutt i Sverige. Et eksempel på dette er den økte etterspørselen etter jernbanetransport i Sverige.

– I Sverige øker persontransporten på jernbanen kraftig, og prognoser viser at økningen vil fortsette. Det fører til at godstransport gis dårligere forutsetninger

for å få gjennomført en smidig transporten via jernbanen. Det er en utfordring å sørge for tilstrekkelig kapasitet på sporene for både person- og godstransport. Dereguleringen av persontransporten på bane i Sverige, har ført til at det blir enda flere operatører på persontrafikk, mens godstransporten må holdes tilbake, spesielt inn mot storbyer som eksempelvis Göteborg, sier Inge Vierth

## Sporveiskapasitet

Jernbanens kapasitetstak og det store etterslepet på vedlikehold, er et debat-



*– Den trenden vi opplever nå, med større godstransporter, kommer til å holde seg. Men, vi vet også at en gang i fremtiden vil utviklingen ta nye retninger. Men ringe Vierth, utredningsleder ved VTI, Statens vei- og transportforskningsinstitutt i Sverige. (Foto: VTI)*



# godstrafikken

tema som dukker opp, såvel i Norge som i de andre skandinaviske landene.

Finnes det i det hele tatt noen løsninger på kapasitetsproblemet som favoriserer godstrafikken?

– En løsning er lengre tog, tyngre tog og bredere tog. Dette er noe som minsker behovet for å øke kapasiteten i antall tog, sier Vierth.

– Videre må man bygge ut møtespor, man må se på bremseregler og andre tekniske krav som muliggjør lengre togsett. Dette skulle lette på den internasjonale transportflyten i Nord-Europa,

ettersom både Danmark og Tyskland (mellom Flensburg og Hamburg) tillater lengre tog enn Sverige og Norge.

– En differensiering av baneavgiftene, med den hensikt å utnytte sporene mer effektivt, burde forsøkes. Ved å være mer konsekvent i tilpasningen av disse, på samme måte som at billetter og bomavgifter kan koste ulikt på forskjellige tidspunkt av døgnet, vil en kunne spre trafikken bedre og slik utnytte kapasiteten bedre. Dette er imidlertid et konfliktfylt tema, ettersom marginer og lønnsomhet hos jernbaneforetakene allerede er lav. Det burde likevel utformes regler som gjør det lønnsomt å kjøre med lengre tog og slik sett få ned baneavgiften per kilometer.

Hvor lange tog er det mulig å ha?

– EU krever at togkapasiteten på de store jernbanenettverkene bygges ut til å kunne ha 750 meters lange tog. Det har blitt gjennomført forsøk med 1500 meters lange togsett i Frankrike. 750 er ingen absolutt grense, 1000-meters tog eller enda lengre tog burde være mulig rent teknisk i fremtiden. En slik satsing vil kunne avlaste godstrafikken på veiene, forutsatt at det går an å fylle de lengre togene, forklarer Inge Vierth.

## Lengre og tyngre kjøretøy

Men, det pågår også utvikling på veisiden. Godstrafikk med ekstra lange kjøretøy og kjøretøy med økt bruttovekt er testet gjennom flere år på svenske veier. Forsøkene viser at transportkostnadene og utslippene av kulldioksid per tonn-kilometer kan minskes gjennom å bruke større kjøretøy enn det som tillates på skandinaviske veier i dag. Det er blant annet testet med tømmerlast på veier i de nordlige delene av Sverige hvor det er realt vinterføre. De undersøkelsene som er gjort, viser at en med 90-tonns biler minsker utslippene av kulldioksid per tonn-kilometer med en femtedel, sammenlignet med 60-tonns kjøretøy.

Både i Sverige og andre land pågår det politiske diskusjoner om å øke den maksimale totalvekten på kjøretøy langs veiene, mens man beholder maksimal-lengde på kjøretøyene. Tyngre kjøretøy kompletteres med flere aksler for å fordele trykket. Dette gjør at vegslitasjen ikke skal øke. I dag gjelder en begrensning på 64 tonns bruttovekt i Sverige.

Mulighetene for å gå opp til 74 tonn er nå under utredning.

– Forsøkene som er gjort viser generelt at tyngre kjøretøy ikke går ut over trafikk-sikkerheten. Om vi antar at samme godsmengde fraktes og ulykkesrisikoen ikke stiger – og vi forutsetter en overgang fra eksempelvis 60-tonns kjøretøy til 74-tonns kjøretøy – så vil faktisk ulykkeskostnadene gå ned, ettersom det samlede antallet kilometer som kjøres kan reduseres.

## Ombygging

Det finnes også utfordringer med å øke totalvekten på kjøretøyene. Tyngre kjøretøy kompletteres med flere aksler for å fordele trykket bedre, hvilket gjør at vegslitasjen ikke skal øke.

– Broer må derimot forsterkes rundt om, ettersom kjøretøyenes totalvekt øker. En overgang til tyngre lastede kjøretøy, krever forsterkning og skaper igjen et investeringsbehov. Om enkelte broinvesteringer ikke gjennomføres, tvinges de tyngre kjøretøyene til å kjøre lengre ruter og omveier, som igjen fører til at kostnadsbesparelsene og den positive miljøeffekten kan forsvinne helt. Rundkjøringer vil også måtte bygges om for at lengre kjøretøy skal takle dem, dersom en går for å øke lengden på kjøretøyene.

Når det gjelder tyngre kjøretøy kan dette fremfor alt være aktuelt for indus-



*Generelt er det bra å få frem insitamenten som gjør at alle transportmåter blir bedre, både hver for seg og i sum, mener Inge Vierth ved VTI, Statens vei- og transportforskningsinstitutt i Sverige. (Foto: VTI)*



*EUs krav om økt togkapasitet for gods kommer sannsynligvis til å lede til lengre tog også i Sverige. – 750 meter er ingen absolutt grense. Teknisk sett er det mulig å kjøre med enda lengre tåg, mener Inge Vierth. (Foto: Thomas Johansson)*

– Sjøfarten er en vinner når det gjelder kapasiteten på infrastrukturen, men den er dog langsommere. Og transport på vann har tatt innpå veitransporten i sin anstrengelse for å minske miljøskadene ved utslipp. Sjøfarten er avhengig av å få til store volumer for å være lønnsom, noe som står i motsetning til kravet om tempo, fleksibilitet og frekvens i antall avganger, sier Inge Vierth.

Det er også en trend innenfor sjøfarten, og fremfor alt innen kontainersegmentet, som går mot større og større fartøy for å utnytte stordriftsfordelene. Dette er en konsekvens av økte kostnader i form av avgifter som ble innført i Sverige i januar 2015.

Transporten på indre vannveier forekommer i hele det sentrale Europa, og i Tyskland styrkes til og med nettverket av elver gjennom at slusesystemer forbedres.

– I Skandinavia har vi begrenset mulighet for trafikk på innsjøer og elver, og det er lite sannsynlig at det vil bli store økninger i volumene som transporteres her. Det går an å tenke seg trafikk langs kysten, men det er alltid et spørsmål om hvor trygt og sikkert det er. Infrastrukturargumentet, og skattebeta-lernes perspektiv når det gjelder statlig finansiering av store investeringer i de landbaserte transportområdene, taler for sjøfarten. Og det finnes kostnadsfordeler. Så for de aktørene som kan leve med langsommere transport kan sjøfart bli et viktigere alternativ i fremtiden.

## Framtiden

Vierth er ikke sikker på om det langt inn i fremtiden vil fortsette å være fokus på større og tyngre kjøretøy og fartøy.

– I dag har vi en trend som går mot større og større fartøy og kjøretøy og store godstransportkorridorer. Den utviklingen vil formodentlig fortsette de nærmeste ti årene. Men, på et tidspunkt vil utviklingen svinge i en annen retning. Da kan det være at de store transportkjøretøyene kan bli mindre attraktive.

Hvilke faktorer vil være avgjørende for at framtidens transportkjøpere skal velge en transporttype framfor en annen.

– Kostnader og pålitelighet, ikke nødvendigvis rask levering. Men, generelt er det bra å få frem insitamenter som gjør at alle transportmåter blir bedre, både hver for seg og i sum, avslutter Inge Vierth ved VTI.

triområder som tradisjonelt har tunge (og ofte relativt korte) transporter, som skog, malm og bygg.

– Om en skal tillate tyngre kjøretøy enn i dag, vil det fremfor alt kreve investeringer i broer. Men, om en ønsker å gå for lengre kjøretøy, kreves det forandringer i regelverket. I de voksende markedene for lett og verdifullt stykk gods, er det et ønske om lengre lastebiler som gjelder, forklarer Inge Vierth.

## Nye avgifter

Differensiert kilometeravgift med tanke på kjøretøyenes lengde og vekt, og medfinansiering fra industrien som har stor nytte av veier som er tilpasset disse kjøretøyene, kan være en måte å sørge for finansieringen av utbyggingen av infrastrukturen.

– Disse industriområdene kommer til å få store innsparinger på transportkostnadene gjennom høyere kapasitet og minsket forbruk av drivstoff per kilometer fraktet gods.

Hvilke samfunnsgevinster ligger så i potten?

– For eksempel vil skogsindustriens lønnsomhet øke som følge av at transportkostnadene kan reduseres. CO<sub>2</sub>-utslippene for en gitt godsmengde transportert

fra A til B vil også gå ned. I tillegg er det en tendens til at ulykkesrisikoen minsker med færre lastebiler på veiene.

I Sverige er det annonsert at det vil komme en veislitasjeavgift. Hvilken rolle kommer dette tiltaket til å spille?

– Den vegslitasjeavgiften (kilometer-skatt) som nå utredes i Sverige og som trolig blir innført om noen år, kommer til å fordyre veitrafikken. Men, en avgift kan også virke som en pådriver for at bransjen ser etter, og finner, nye løsninger.

## Sjøfart

Det finnes vel også en bekymring for at tillatelse av større kjøretøy på vei, skal gi en uheldig vridning av godsleveranse fra jernbane og over til vei, noe som kan gi negative miljøkonsekvenser?

– Risikoen er tilstede for at godset flyttes fra den såkalte kombitrafikken, der både bane, sjø og vei inngår. Dette er et argument som særlig kommer fram på kontinentet. I Sverige retter man et tydeligere fokus på hele transportsystemet når spørsmålet om tyngre og lengre kjøretøy på veg og løsninger for jernbanen diskuteres.

Hvilken transportform har best forutsetninger for å styrke sin markedsposisjon med hensyn til kapasitetspotensial og transporteffektivitet?

## Invitasjon til konferansen **BEDRE BUSSANBUD**

Velkommen til en konferanse for å sikre bussjåførene en verdig og trygg arbeidsdag, og passasjerene et godt kollektivtilbud.

Tid: 20. oktober 2015 kl 10 – 15.30.

Sted: STRATOS Folketeaterbygningen  
Youngstorget 2A OSLO

### **PROGRAM:**

- |        |  |
|--------|--|
| 10.00  | Registrering og mottakelse   |
| 10.15  | «Velkommen! Bussen i kollektivtilbudet»  |
| 10.30  | «Økt press på sjåførenes arbeidsdag. Anbud presser sjåførenes sikkerhet og fører til urealistiske rutetider» ved Linda Jæger, forhandlingssjef YTF.  |
| 10.45  | «Presentasjon av rapporten Bedre bussanbud. Hva er status for betalingsfrie busser, tilgang til toaletter, alarmknapp, trygghetskamera, air condition og andre tiltak som bedrer sjåførenes hverdag?» ved Lin Andrea Guldbrandsen i YTF. |
| 11.10: | Pause – strekk på beina!   |
| 11.30: | «Sjåførens betydning for kollektivtilbudet i Trondheim og Sør-Trøndelag. Utvikling og fremtidsblikk» ved Tore O. Sandvik, fylkesordfører i Sør-Trøndelag.  |
| 12.00: | <b>LUNCH</b>   |
| 13.00: | «Erfaringer med anbud» ved Dag Einar Sivertsen, Transportarbeiderforbundet   |
| 13.20: | «Sjåførrollen i endring. Fra transportør til serviceyrke» ved Tomas Gabinus, Pilotfish   |
| 13.50: | «Ekspressbussperspektivet. Sjåførens betydning i ekspressbussmarkedet» ved Jarle Bugge, driftssjef Nor-Way Bussekspress.   |
| 14.10: | «Retten til å slå lens. En yrkesgruppe som må kjempe for retten til få toaletter på arbeidsplassen» ved Trude Valle, tillitsvalgt YTF.   |
| 14.25: | Kaffepause   |
| 14.40: | Innledning « Dialogforum – en arena for å ivareta sjåførenes interesser i en ny hverdag» ved direktør Oddmund Sylta, Skyss.  |
| 14.50: | Kjør debatt! Deltakere: Jon Stordragne NHO, Roger Hansen NTF, Svein Furøy YTF.   |

**Gratis påmelding til [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)**

*Konferanseleder: Steinar Gullvåg*



## Wright Trafikkskole med ny trafikksikkerhetstralle



**Wright Trafikkskole går nye veier i undervisningen på 35 timers etterutdanningskurs – Yrkeskompetansebevis (YKB).**

TEKST: HÅVARD BOVIM GALTESTAD  
FOTO: SVEIN FURØY

Trafikkskolen har anskaffet seg en semi-tilhenger. På denne er det montert forskjellige innretninger, som skal brukes til undervisning på 35 timers kurs – YKB. Her er det montert inn forskjellig sikkerhetsutstyr. Denne tilhengeren har da

fått det fortreffelige kallenavnet – trafikksikkerhetstralle.

Noe av grunnen til denne investeringen er å få til mer interessant undervisning for sjåførere som må gjennomføre YKB, sier Lars Otto Rovde, instruktør i Wright Trafikkskole.

– Etter et langt yrkesaktivt liv, kan det være vanskelig å sette seg på skolebenken igjen, å ta etterutdanningen. Dette ønsket vi å gjøre noe med. Noe teori i klasserom må til, men med dette opplegget blir det mindre teori. Nå kan vi ta med kursdeltakerne ut, for å kunne praktisere det de må gjennom i

etterutdanningskurset, i og rundt denne tilhengeren, forsetter Lars Otto energisk.

Det vi vet, er at ingen andre trafikkskoler har en slik tilhenger med dette utstyret tilgjengelig, sier Lars Otto.

Trafikksikkerhetstralla farer rundt i landet – Østlandet, Vestlandet, Sørlandet og til Midt-Norge. Tralla var å se på Transportmessa.

Det blir ikke mye tid vi får med Lars Otto og hans kollegaer under messa. Det er flere som viser sin interesse for nyvinningen – trafikksikkerhetstralla til Wright Trafikkskole.

### Wright Trafikkskole – en medlemsfordel

Som kjent har Yrkestrafikkforbundet (YTF) en avtale med Wright Trafikkskole. Denne avtalen gir medlemmer av YTF og deres familier billigere førerkort og etterutdanningskurs.

Våre medlemmer som har tariffavtale lurer sikkert på om dette med å betale for etterutdanningskurs – hva har det for seg, når man får det kurset av arbeidsgiver?

Slike kurs gis i de bedrifter som har tariffavtale. Det er mange av våre medlemmer som ikke har tariffavtale, og derfor ofte må betale for dette kurset selv. I bedrifter som ikke har tariffavtale, kan de ansatte forhandle fram en avtale om å få dekket utgiftene til etterutdanningskurs fra arbeidsgiver.

Dette er enda en grunn for å få tariffavtale i bedriften. Er det ønskelig med å kreve tariffavtale? – Ta kontakt med YTF.

## Stadig fler på Jernkroken



*Stadig flere YTF-ere står sammen – det gjør oss alle sterkere! Tillitsvalgt Rauf Hussain og hans kolleger bød på god stemning og nydelig grillmat for nye og gamle medlemmer i Oslo i slutten av august. – Rauf er modig og ordner opp for oss ansatte, sier Faizal Azahaf. Engasjerte tillitsvalgte er foreningens gull!*

## 60 års jublant med driv og moro

**YTF Vestfold bød på topp stemning da de inviterte til festmiddag og feiret 60 års jubileum. Med regionleder Petter Louis Pettersen i spissen, koste 80 gjester med tre rettes festmiddag, flotte taler og hyggelig samvær.**

Lokale medlemmer, pensjonister, inviterte gjester fra YTF sentralt og andre sentrale tillitsvalgte, ble guidet gjennom YTF Vestfolds spennende historie via flere gode talere. Forbundsleder Svein Furøy var blant de som bød på morsomme historier om avdelingen.

YTF Vestfold har bemerket seg med godt engasjement og kampsaker som beltebruk, kontantfrihet, bedre buss- og sikkerhet ut fra holdeplasser.

Da leder for avdelingen, Peter Louis Pettersen, holdt tale og rettet blikket framover, hørtes det slik ut:

«Det har vært en rivende utvikling som vår avdeling har vært med på. I gamle dager var det krigen med NTF som var «viktig» og det gikk ikke an å sitte ved samme bord på pauserommet. Og ikke minst, sjefen jobbet i Tønsberg og store avgjørelser kunne og ble tatt over bordet, ikke i konsern eller kollektivselskap. Nå er det «kjøttvekta», respekt og tillit både til medlemmer, ledelsen og TV fra andre forbund som avgjør om YTF lykkes eller ei. (...) Det er veldig viktig for en bussjåførs hverdag at vi får et godt samarbeid med de som bestemmer, politikerne.»

Avdeling 6 Vestfold har i dag: 310 medlemmer. 226 Yrkesaktive 84 Pensjonister.

Vi gratulerer «jubilanten» avdeling 6 med 60 år!



*To flotte YTF-damer! Hovedtillitsvalgt Trude Valle fra Tide på Vestlandet var en av hedersgjestene. Gry Jonassen Ødegård bidro til god stemning og holdt flott tale om historikken til YTF Vestfold.*



*Regionleder Petter Louis Pettersen og tidligere leder Knut Kamfjord fikk blomster og fortjent ros for godt tillitsvalgsarbeid under jubileet i Vestfold.*

## Lik YTF på Facebook

Er du på Facebook? Da kan du få gratis nyheter om YTF, medlemsfordeler og andre aktuelle bransjenyheter. Tykk LIKER på YTFs Facebookside!

– I denne kanalen ønsker vi å gi medlemmer og andre YTF-venner det lille ekstra. Her får du bransjenyheter, YTF-nytt, spøk og alvor. Medlemmer kan også komme med ris, ros og spørsmål på vår Facebookside. Dette er en fin kanal for

dialog. Vi ønsker selvsagt å ha god dialog med våre medlemmer, sier kommunikasjonsansvarlig Ingunn Larsen i YTF.

Du finner YTF på Facebook ved å søke opp Yrkestrafikkforbundet – YTF i søkefeltet.

YTF svarer raskt på spørsmål som dukker opp på Facebookside. Det er kun advokatene som har egen kanal inn via tillitsvalgt og epost advokatene@ytf.no

## Ny YTF-advokat

Birgitta Onarheim (43) har begynt i YTF som fagansvarlig for individuell arbeidsrett. Hun er advokat og yter bistand i saker tilknyttet medlemmenes arbeidsforhold, og forbereder og gjennomfører rettslige prosesser.

Birgitta skal også bidra med tariffarbeid og gi juridisk rådgivning til medlemmene i private saker (førstehjelp). Vår nye advokat er spesialist på arbeidsrett, og hun har særskilt god kompetanse på nedbemanning. Hun har tidligere i sin yrkeskarriere arbeidet med mange saker som innebærer individuelle rettigheter.



### God og relevant erfaring

Birgitta har lang erfaring fra juss i fagforening. De siste ti årene har hun jobbet som advokat i Finansforbundet, som også er en del av YS-felleskapet. Der begynte som fullmektig, før hun fikk advokatbevilgning. Hun har gått en god skole i Finansforbundet. I Finansforbundet fikk hun ansvar for mange store rettsaker og prosesser, og kan vise til gode resultater. Denne erfaringen kommer godt med for YTFs medlemmer når de trenger juridisk bistand. Birgitta har også arbeidet i privat advokatvirksomhet, jobbet noe med strafferett og med offentlig forvaltning. Av utdanning har hun juristutdanning fra universitet i Oslo, samt grunnfag og statsvitenskap, diverse fag fra universitet i Island og videreutdanning i forhandlinger fra blant annet BI.

### Hvorfor YTF?

– Jeg valgte å søke jobb i YTF fordi jeg hadde hørt at det var en god arbeidsplass hvor man kan lære mye og få mange utfordringer. Det er et godt fagforeningstrøkk her, noe jeg synes er spennende. Det er et verdivalg å jobbe i fagforening, og ikke ha økonomi som drivkraft. Det føles godt. Det mye positivt snakk om YTF. Jeg fikk nye utfordringer med å bli fagansvarlig og forhandlingssjef Linda Jægers forlengede arm ut i avdelingen. Det er spennende, sier Birgitta.

### Advokater som bryr seg

Det er viktig å ha en advokat som bryr seg. Det får medlemmene i Birgitta. Hun er løsningsorientert og kjent for å søke felles gode løsninger ved hjelp av dialog og grundige forhandlinger.

# Fra rutebil til yrkes

*Liberalismen gjorde sitt inntog i verden. Bussbransjen gikk gjennom en voldsom endring. Privatbilismen steg mot uante høyder. Gods- sjåførene ville være med. Et generasjonsskifte sto for døra i Norsk Rutebilarbeiderforbund. Nye grupper hadde kommet til. Summen av dette ble navnebyttet til Yrkes- trafikklforbundet ved årtusen- skiftet.*

TEKST OG FOTO:  
ARNE DANIELSEN

Rett etter krigen, mens norske bussjåfø- rer var opptatt med gjenreise og en gryende bevissthet om egen organisering, møttes en gruppe mennesker på Mont Pelerin, et naturskjønt område nær Montreux med panoramautsikt til Gen- fersjøen og den sveitsiske riviera. Den 48-årige professor Friedrich von Hayek hadde invitert 36 kolleger, de fleste øko- nomer, men også noen historikere og filosofer, til en samling for å diskutere liberalismens triste skjebne.

## Uff 60 år

I 60 år har Yrkestrafikk- forbundet kjempet for medlemmenes arbeids- hverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året.

Vestlige land sverget etter andre ver- denskrig til keynesianisme, sosialdemo- krati, sosialliberalisme eller marxisme, teorier der fellestrekket var at staten i større eller mindre grad måtte holde kapitalen i øra. Å skulle gi kapitalismen frie hender og legge menneskehetens skjebne i markedets favn, var den gang et fjernt og latterlig minne fra attenhun- dretallet. Men Hayek & co lot seg ikke skremme, de besluttet å arbeide systema- tisk for å vinne verden for sine ideer. Og de lyktes. I dag er store deler av den økonomiske liberalismen blitt vedtatte sannheter.

### Deregulering og anbud

«Hva er nyliberalisme? Det er et pro- gram for å ødelegge kollektive strukturer som kan hindre den rene markedslogik- ken», har den kjente sosiologen Pierre Bourdieu slått fast. I god nyliberalistisk ånd deregulerte Margareth Thatcher kollektivtrafikken i Storbritannia høsten 1986. Eksperimentet med å la markedet overta alt uten offentlig innblanding var ikke udelt vellykket, og de fleste andre land la seg i stedet på en linje der kollektivtrafikken ble konkurranseksponert gjennom anbud.

Den nederlandske transportforskeren Didier van de Velde påpekte i 1999 at det i tju år hadde vært et mål i Europa å komme seg vekk fra den gammeldage forvaltningsmodellen der det offentlige skulle utfør alt: «Stikkord i kritikken mot en slik planøkonomisk løsning er byrå- krati, manglende evne til å følge med i tiden og liten orientering mot kundene. Utviklingen går ubønnhørlig i retning av økt konkurranse. Men samtidig ønskes fortsatt politisk strategisk styring overalt. Faktisk innføres også en sterkere offentlig styring i mange tilfeller. I en slik blan- dingsmodell kommer anbud inn som et verktøy for å regulere forholdet mellom plan og marked. Anbud er altså kun et redskap, et instrument.»

### Privatbilen dominerer

Bussen hadde allerede vært konkurran- seeksponert i mange år – i forhold til privatbilen. Mens det norske folk i mange år mer eller mindre var tvunget

til å reise kollektivt, førte den allmenne velstandsutviklingen og opphevelsen av rasjoneringen på innkjøp av privatbiler til at stadig flere valgte å benytte sin egen bil.

I 1950 fantes 15.000 privatbiler i Oslo, i 1960 47.000 og på slutten av åttitallet 180.000. Bilen var blitt en slags husgud, og på sekstitallet ble det lagt planer for Oslo med høyblokker og motorvei på Karl Johans gate, påkjø- ringsrampe i Vigelandsparken og åtte felter i Strømsveien. Heldigvis ble lite av dette realisert, men det beskriver hvilken mentalitet som rådde.

«(Anbuds-)modellene ble utviklet i en tid da kollektivtrafikken var i sterk tilbakegang i forhold til privatbilen. Da gjaldt det å utvikle en effektiv og popu- lær løsning som slo an. Anbudskonkur- ransene reduserte relativt raskt drifts- kostnadene med inntil 30 prosent. Stør- relsen på kostnadskuttet ble det domine- rende kriteriet på framgang.» Slik opp- summerte Rolf Waara situasjonen i 1999. Waara var da lobbyist for nordisk bussnæring i Brussel, tidligere hadde han vært ansvarlig for den transportøko- nomiske forskningen i Sverige.

### Nytt navn og ledelse

Norsk Rutebilarbeiderforbund var blitt stiftet under ganske andre forhold, og Arnold Haukedal hadde sittet som for- bundets leder i tretti år. Forbundet sto foran et generasjonsskifte, både fagpoli- tisk og blant de tillitsvalgte. NRAFs varemerke hadde fra starten vært at det kun organiserte rutebilarbeidere og ivaretok deres spesielle arbeidsforhold.

I 1992 åpnet imidlertid landsmøtet for å åpne forbundet for flere yrkesgrup- per. Bakgrunnen var erkjennelsen av at hele transportsektoren ble knyttet stadig tettere sammen. To år senere førte dette til at Norske Yrkesjåførers Forening – opprinnelig en egen forening for gods- bilsjåfører – ble innlemmet som egen lastebilseksjon i forbundet.

Linjeskiftet førte til splid, lederstrid med fraksjonsmetoder som førte til en solid dose ondtd blod i forbundet, en litt uggan atmosfære som skulle bli værende i mange år. Resultatet ble i første hånd at «far i huset», Arnold Haukedal, ble

# trafikk



*Arnold Haukedal satt som forbundets leder i tretti år. Men ble i 1992 erstattet av Hellek Eggerud.*

erstattet av den langt yngre Hellek Eggerud fra Rjukan, og at forbundet ved inngangen til det nye årtusen markerte kursendringen ved å skifte navn fra Norsk Rutebilarbeiderforbund til Yrkestrafikkforbundet.

## Tre viktige seire

Historisk sett var dannelsen av NRAF et oppgjør med at bussførerne følte seg stemoderlig behandlet av Norsk Transportarbeiderforbund, og dette preget også det «gamle» sjiktet av tillitsvalgte. Endringen i retning YTF førte til større organisatorisk likhet med Transport, og åpnet også for en ny generasjon tillitsvalgte som i større grad la vekt på samarbeid med den tidligere «fienden». Resultatet ble den felles storkonflikten i bussbransjen i 1998, som la grunnlag for et tett og virkningsfullt samarbeid, og også la grunnen for et langt mer fruktbart forhold til arbeidsgiverne. Siden 1998 har det derfor ikke vært noen tilsvarende storkonflikt.

Samtidig førte innføringen av anbud til at bussbransjen gikk gjennom enorme endringer. I dag er et overveldende flertall av bussruter anbudsutsatt, og en hærskare mindre busselskaper har blitt borte og erstattet av noen få store. Bussførernes lønns- og arbeidsforhold sto plutselig i fare for å bli en «pølse i slaktetida».

Et åpenbart mottrekk var kravet om bransjeavtaler. Ved å kreve at en felles landsomfattende tariff skulle legges til grunn for alle anbud, kunne lønns- og arbeidsforholdene løftes ut av konkurransen og bli en fast størrelse. YTF gikk i spissen for en slik avtale, som ble innført i 2007.

Neste utfordring var ansettelsestryggheten. Anbudsavtalene gjaldt kun for et visst antall år, da ble nye konkurranser utlyst, gjerne med nye oppdragsgivere som ikke alltid var interessert i få med seg alle eksisterende bussarbeidere. Mottrekket var å kreve at reglene for virksomhetsoverdragelse måtte gjelde, noe som ga arbeiderne større trygghet på bakgrunn av

## Fra nittitallet til i dag:

- 1992:** NRAFs landsmøte vedtar å åpne for flere yrkesgrupper. Hellek Eggerud blir ny forbundsleder
- 1994:** Norske Yrkesjåførers Forening blir tatt opp i forbundet som egen godsseksjon
- 1996:** Landsmøtet vedtar behovet for å skifte navn. Sporveisbussenes fagforening går kollektivt inn i forbundet
- 1998:** Storstreik – for første gang i tett samarbeid med Transport
- 2000:** NRAF skifter navn til YTF.
- 2004:** Jack Nielsen overtar som forbundsleder
- 2007:** Bransjeavtale innføres for bussbransjen
- 2009:** Prinsippet om virksomhetsoverdragelser knesettes i bussbransjen
- 2011:** Svein Furøy overtar som forbundsleder
- 2015:** Tariffavtalene allmenngjøres i lastebilsektoren og turbuss
- 2015:** Prosjekt «Bedre bussenbud» gjennomføres



arbeidsmiljøloven. Gjennomslaget for virksomhetsoverdragelse kom i 2009.

## **Kampen mot dumping**

Sensommeren 2011 hersket stor uro i YTF. Sentrale personer hadde gjort uheldige disposisjoner, som vakte reaksjoner. Dette førte til at disse trakk seg og Svein Furøy fra Troms ble konstituert som ny leder. YTF har siden hatt en positiv utvikling med styrket økonomi og faglig framgang.

En av de største utfordringene forbundet møtte, var faren for sosial dum-

ping, ikke minst innen lastebilnæringen. Men også den til dels uregulerte del av bussbransjen, turbilkjøringen, var i ferd med å forsvinne helt for norske sjåfører. Underbetalte utenlandske sjåfører var i ferd med å presse lønningene innenfor begge disse bransjene til bunns.

Mottiltaket var å kreve allmenngjøring av tariffavtalene, noe som gjør det ulovlig å betale sjåførene under minstetariff. Allmenngjøringskravet ble vedtatt i år, etter felles innsats fra fagbevegelse og bransje, og betyr for mange utenlandske sjåfører en flerdobling av tidligere lønn. Allmenngjøringen er en betingelse

for at norsk transportnæring kan utvikle seg med gode og trygge arbeidsplasser for de ansatte.

Siste store løft er prosjekt bedre buss-ansbud, for å sikre at sjåførene og mannskapets hverdag ivaretas best mulig av fylkeskommunene i nye anbudskonkurranser.

– Bransjen blir tøffere og tøffere. Vi opplever for eksempel stadig flere tvistesaker med bedriftene, der særlig arbeidstid, men også lønn, er sentralt. Derfor er det viktig at vi i fagbevegelsen fortsetter å stå på, oppsummerer forbundsleder Svein Furøy.



## **SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER**

Volvo 7900 Hybrid tar miljøbevissthet og effektivitet opp til et helt nytt nivå, og i praksis går vi lenger enn Euro 6-reglene. Vår hybridteknikk er markedets mest drivstoffgjerrige og pålitelige med drivstoffbesparelser på opp mot 39%!

Forklaringen er vår unike parallelhybridløsning, samt at vi har lengre erfaring enn noen annen når det gjelder hybridteknikk i kommersiell drift.

Så velkommen til vår verden der miljøansvar og lønnsomhet går hånd i hånd. Det er det vi kaller Green Efficiency, eller Grønn Effektivitet på godt norsk!

### **VOLVO 7900 HYBRID**

Volvo Norge AS, Strømsveien 314, 1081 Oslo, Tlf. nr. 23176700

Volvo Buses. Driving quality of life







## Norges mest kjøpte bilforsikring

Vi er de som forsikrer flest biler i Norge. Kanskje fordi vi blant annet kan gi 8 års reparasjonsgaranti, og veihjelp uansett årsak?

I tillegg til skikkelig gode forsikringsvilkår, får du som YTF-medlem en svært god pris. Derfor anbefaler vi sterkt at du sjekker hvilken pris du kan få hos oss.

På [gjensidige.no/bil](http://gjensidige.no/bil) kan du beregne pris og kjøpe forsikring. Du kan også ringe oss på 03100, så hjelper vi deg.

A13\_037V/02.15



**YRKESTRAFIKK  
FORBUNDET**



**Gjensidige**

# Taxi a la Mexico



**Den meksikanske taxiverden er stor og variert. Ordinære taxier, lande-veistaxier og motorsykkeltaxier, legale så vel som illegale, fargelegger gatebildet. De siste par årene har også Uber og Cabify inntatt scenarioet.**

TEKST: TONE AGUILAR  
FOTO: MARCO AGUILAR

– Vi er mange taxisjåfører her i landet, sier Argeo Almaraz mens han manøvrerer taxien sin i gatene i Oaxaca sør i Mexico. – Men til tross for at vi er mange, så tjener vi til mat på bordet, sier han. – Det blir riktignok mindre på hver og en av oss jo flere vi er.

I Mexico by, en av verdens største taximekka, har taxiforeninger mobilisert seg for å kreve en bedre regulering av bransjen.

– De siste tjue årene har antallet taxier blitt dobbelt så mange, forteller Daniel Medina, talsmann for en av Mexico bys

største taxiforeninger, Taxistas Unidos Organizados de la Ciudad de Mexico.

Per i dag er det 140 000 lovlige taxier i metropolen.

– I tillegg finnes det 50 000 pirat-taxier, presiserer Daniel. – Disse tar fra oss tretti prosent av inntektene.

En av de viktigste sakene som står på dagsorden for taxiforeningen er å fjerne privatbiler som yter taxiservice via Uber og Cabify.

## Uber over loven

Uber har eksistert i Mexico siden høsten 2013 og finnes i dag i fire meksikanske byer; Tijuana, Guadalajara, Monterrey og Mexico by.

– Hvem som helst kan via Uber og Cabify fungere som taxisjåfør, men det blir helt feil at personer som tilbyr transporttjenester via en av disse internettbaserte tjenestene ikke trenger noen som helst tillatelse fra myndighetene mens vi ordinære taxisjåfører må oppfylle en rekke krav, sier han.

Taxilederen trekker frem tre prinsipielle punkt hvor loven brytes.

– Uber og Cabify har ikke taxiløyve, de identifiserer seg ikke med de normerte taxifargene og de tar sine egne tariffer, sier han.

Alle meksikanske taxier trenger løyve som hver enkelt delstatsregjering gir, alle taxier må males i henhold til de lokale reglene samt at det er transportmyndighetene som fastsetter de ulike taxitariffene.

– Som representanter for de lovlige taxier krever vi derfor at disse transporttjenestene fjernes. De er illegale i følge lovgivningen her i landet og lovbrøttere bør straffes og ikke reguleres som de selv krever, poengterer Daniel.

Han ser det også som et problem at tjenester som Uber og Cabify er fullstendig virtuelle.

– De har ikke noe fysisk adresse, sier han. – Med andre ord, de står ikke frem og viser ansiktet.

Et fakta han mener åpner heller enn lukker for aktiviteter på skråplanet som ran, kidnapping, voldtekt og narkotikahandel.

– Nylig var det et tilfelle hvor ingen kunne lokalisere en Ubersjåfør, ikke



*Det er i dag vanligere og vanligere at hver meksikansk by har sin egen taxi-farge som her hvor den felles fargen er gul. Tidligere hadde hver sitio eller taxibedrift sin spesifikke farge.*



*Miguel Rivera kjører lande-veistaxi. Disse har faste ruter og en fast pris per person.*



*Argeo Almaraz er en av Mexicos mange taxisjåfører. – Det er et nobelt yrke hvor lønnsgevinsten kommer rakest på plass.*

Uber selv en gang, fordi han hadde byttet mobiltelefonnummer.

### **Piratproblem**

En annen gruppe taxiorganisasjonene kjemper mot i Mexico er alle taxiene som opererer uten løyve, men som har malt bilene sine som legale taxier.

– Passasjerer er ofte ikke klar over at de er i en pirattaxi når de benytter disse, sier Daniel.

På nettstedet og facebookprofilen til Taxiinformante, som er et samarbeid mellom ulike taxiorganisasjoner i Mexico by, deriblant organisasjonen Daniel står i spissen for, finnes flere bilder av denne typen pirattaxier.

– Skiltene deres er som vanlige personbiler derfor er det lett å se for de som vet det, poengterer talsmannen.

– Det store problemet er at myndighetene ikke gjør noe som helst for å fjerne de mange pirattaxiene fra gata.

### **Presenterte søksmål**

Med bakgrunn i alle problemene med pirattaxiene, presenterte Daniel nylig et

søksmål mot transportsekretæren i Mexico by.

– Loven indikerer at en offentlig funksjonær som ikke anvender loven enten skal bøtelegges eller dømmes til fengsel, presiserer taxisjåførenes representant. – Problemet her i landet er følgende ikke manglende lover, men at de ikke anvendes.

En situasjon Mexicos lovlige taxisjåfører er lei av.

– For ikke bare innebærer det mindre inntekter for oss, sier Daniel. Taxiorganisasjonen kalkulerer med at pirattaxiene i Mexico by reduserer de daglige inntektene med tretti prosent, hvilket tilsvarer 24 millioner pesos, i underkant av 12 millioner kroner.

– I tillegg nyter de godt av fordeler som vi ordinære taxier ikke har, kommenterer talsmannen.

På grunn av de store forurensningsproblemene som Mexico by sliter med, har miljøverndepartementet iverksatt et tiltak hvor kun biler som er åtte år og nyere kan kjøre hver dag. Biler eldre enn dette må stå stille en dag i

ukedagene samt to lørdager hver.

– Taxier må riktignok innrette seg etter dette miljøverntiltaket fra de er fire og et halvt år, forteller Daniel, mens pirattaxiene kan kjøre hver dag til de er åtte år gamle hvilket ikke er rettferdig.

### **Taxi på tre hjul**

Halvparten av pirattaxiene i Mexico by er imidlertid motorsykkeltaxier.

Enkelte delstater har regulert denne taxitjeneste som spesielt de siste fem årene har blomstret i Mexico.

– Men i hovedstaden er motorsykkeltaxiene fortsatt ikke lovregulert og de utgjør en betydelig konkurranse for oss vanlige taxisjåfører, sier Daniel.

I delstaten Oaxaca har motorsykkeltaxier løyver som hvilket som helst taxi, men det er et problem at det her finnes enda flere som opererer uten løyve enn blant biltaxiene.

– Det er tross alt billigere å kjøpe seg en trehjuling enn en bil, sier sjåfør Mario Enrique Hernandez.

Han tilhører motorsykkeltaxiene i bydelen Santa Rosa. Rett ved bussholde- ➤

plassen står sju motorsykkeltaxier stilt opp. De venter ikke mange minuttene før passasjerene kommer.

– Det er spesielt damer, skolebarn og studenter som benytter seg av oss, forteller Mario Enrique.

En av de store fordelene med motorsykkeltaxiene er at de frakter passasjerene raskt og effektivt til husdøra deres.

Turen på trehjulingene koster seks pesos per person, det vil si rundt tre norske kroner, og ofte frakter de tre passasjerer samtidig.

– Men vi kan kun kjøre i et avgrenset område i bydelen, spesifiserer Mario Enrique.

Bratte gater er riktignok intet hinder for motorsykkeltaxiene som er kjappe i vendingen.

– Det er spesielt mye å gjøre på morgenerne når skolene starter og på ettermiddagen når folk kommer fra jobb og skole, sier motorsykkeltaxisjåføren.

Taxioppdragene er som regel korte og i løpet av fem-ti minutter er de tilbake ved holdeplassen.

Sjåførenes arbeidsdager er på den annen side lange.

– Vi begynner ved seks-tida på morgenen og arbeider til klokka ni-ti på kvelden, forteller sjåføren.

Når arbeidsdagen er over, må han betale 270 pesos, tilsvarende 130 norske kroner, til trehjulingens eier, og bensintanken skal være full. Det som er igjen er dagens lønn.

### Lange dager bak rattet

Ordnningen for biltaxienes sjåfører er liknende.

– Vi har ingen fast lønn, forteller Argeo. – Lønnen er det vi sitter igjen med etter at kvoten til eieren er betalt og bensin fylt.

Kvoten per skift ligger på rundt 330 pesos, det vil si 160 kroner. Taxisjåførenes lønn varierer følgelig mye, men i gjennomsnitt tjener de 200-300 pesos per arbeidsdag, hvilket tilsvarer en månedslønn på 3500 kroner. Taxieierne har til sammenligning en månedslønn på rundt 10 000 kroner hvilket er en anselig lønn etter meksikansk målestokk. Noen av taxieierne kjører også selv taxien sin, men det vanligste er at de ansetter sjåfører. Som regel er det to eller tre sjåfører per taxi avhengig av om det kjøres tre skift på åtte timer eller to tolv-timers skift.

– Noen arbeider også 24-timers skift som meg, forteller Argeo. – I motsetning til kollegaene mine som jobber seks dager i uka, så arbeider jeg kun tre dager per uke.



*Mario Enrique Hernandez er en av Mexicos mange nye motorsykkeltaxisjåfør. – Det blir mange lange dager, men så lenge folk spør etter servicen er vi klare med trehjulingene.*



*Motorsykkeltaxiene har vokst kraftig i antall de siste fem årene i Mexico. En årsak er at de er mer økonomiske både i drift og for kunder.*



*Strømmen av både folk og motorsykkeltaxier er stor ved deres faste tilholdssted. Hver taxi står ikke lenge stille før en ny kunde er på plass i baksetet.*

Selv om øynene er røde og blikket trett etter et døgn bak rattet, valgte han selv denne turnusen.

– Slik har jeg noen dager helt fri, sier han.

For den gjengse taxisjåfør har lite fri. Han har heller innen sykeforsikring.

– Du er ganske alene slikt sett, medgir Argeo. – Men fordelene er at du etter arbeidsdagens slutt har pengene i lommeboka og slipper å vente til lønnsutbetalingen som vanligvis er hver fjortende dag i Mexico.

### Landeveistaxi

Miguel Rivera setter også pris på muligheten en har som taxisjåfør til å tjene penger raskt. I motsetning til Argeo kjører han landeveistaxi.

– Jeg kjører fast strekningen fra landsbyen Telixtlahuaca til Oaxaca by, forteller han.

Turen hver vei tar 40 minutter og hver passasjer betaler en fast pris, 20 pesos, ti kroner, per person.

– Jeg forsøker å vente til bilen er fylt opp for å ha størst mulig fortjeneste per tur, sier Miguel, men på morgenen er det for eksempel mange som skal inn til byen og da må jeg kjøre returen med færre passasjerer og vice versa om ettermiddagen.

Landeveistaxiene har vanligvis kun ett skift om dagen og sjåførene selv bestemmer hvor mange turer de tar.

– Jeg begynner klokka seks om morgenen og har jeg hatt en god dag, tar jeg kvelden ved ni-tida, forteller han. – Har det vært mindre passasjerer eller jeg har behov for å tjene mer penger, kan jeg kjøre til klokka elleve på kvelden.

Uansett hvor mange turer han tar og hvor lenge han arbeider, må den daglige kvoten til taxieieren på 450 pesos, 230 kroner, betales.

### Fra flerfarget til fellesfarger

Både Miguel, Argeo og Mario Enrique tilhører sitioer. Dette er organisasjoner som både taxieiere og sjåførere må tilhøre. På hver bil må det stå malt hvilke sitio taxien tilhører.

Tidligere var det vanlig at hver enkelt sitio hadde sine egne farger som taxiene ble malt i. Enkelte meksikanske byer har fortsatt denne praksisen, men de fleste byer har i dag en felles taxifarge.

Landeveistaxiene i delstaten har i en årrekke vært burgunderrøde og hvite.

– Jeg synes det er en fordel at alle vi taxier med likt løyve har samme farge, mener Argeo. – Det gjør det lettere for passasjerene å identifisere oss.

Sjåførene fremhever at sitioene har en viktig rolle.

– Det er de som representerer oss ovenfor myndighetene, sier han. – De forhandler blant annet tariffene da disse fastsettes av de lokale transportmyndighetene.

Taxiene i de fleste større byer i landet, blant dem Mexico by, har taksameter. De urbane taxiene i Oaxaca by har faste takster i forhold til soner.

– Byen er delt inn i ulike soner og etter hvor mange av disse vi passerer, tar vi betalt, forklarer Argeo.

Minsteprisen for å ta taxi her er 35 pesos, 18 kroner.

– I forhold til Mexico by hvor avstandene er store, er distansene her i Oaxaca små, sier taxisjåføren. – Når trafikkaoset i tillegg er stort, bruker vi lang tid selv om antall kilometer vi kjører er få.

Taxiforeningene i byen har derfor motsatt seg bruken av taksameter da de mener det ikke gagnar taxinæring her.

### Korrupt utfordring

Taxiorganisasjonene har også en sentral rolle i tildelingen av løyver.

– I hvert fall på papiret sier Miguel.

For målet for mange meksikanske taxisjåførere er å få sitt eget taxiløyve.

– Vi har ingen pensjonsrettigheter, men et taxiløyve innebærer faste inntekter selv om en ikke sitter timevis bak rattet, fortsetter han.

I utgangspunktet deler de ulike delstatsregjeringene ut løyver ut i fra studier

om transportbehovet som finnes, og løyvene gis til sjåførere som har lengst ansiennitet. Ansienniteten for hver enkelt sjåfør er det organisasjonen han tilhører som har kontroll over.

– Men det store problemet er korrupsjonen som finnes ved tildeling av løyver, medgir Miguel. – Tidligere fikk en som regel sitt eget løyve etter 20 år som taxisjåfør, men i dag er det ingen garanti for at du får dette.

Daniel, talsmannen for taxibransjen i Mexico by, ser også korrupsjon som den største utfordringen.

– Med en ekstra sum under bordet hoppes det elegant bukk over erfaring og det gis flere løyver enn hva det er behov for, mener han. – Jeg utfordrer derfor regjeringssjefen i Mexico by, Miguel Angel Mancera til å få slutt på korrupsjonen for seksårsperioden hans er over i 2018.

Mens Daniel og andre organiserte taxisjåførere står på for å få en mer strukturert taxinæring, tar Miguel en pust i bakken før han tar fatt på returen til landsbyen Telixtlahuaca. På spørsmålet om han har som mål å få sin egen taxi en dag, trekker han på skuldrene.

– Det hadde selvsagt vært flott, men til tross for åtte års erfaring, har jeg liten tro på at jeg er noe nærmere dette, sier han. – Uansett liker jeg arbeidet mitt, spesielt når det dukker opp noen fine damer i passasjeretset.

## Registrer din epost – vinn iPad!

**YTF ønsker flere epostadresser i vår medlemsdatabase. Vi oppfordrer derfor medlemmene til å sende inn sin epost-adresse. Dersom du gjør det innen 1. november, er du med i trekningen av en iPad.**

Alt du trenger å gjøre for å delta i trekningen, er å sende en epost til [info@ytf.no](mailto:info@ytf.no) med ditt navn og fødselsdato. Du trenger ikke å være engstelig for at din epostkonto skal svømme over av YTF-reklame. Det vil ikke skje. Du vil motta et elektronisk nyhetsbrev cirka en gang i måneden. Du kan når som helst velge å melde deg av nyhetsbrevet.

### Ønsker bedre medlemskommunikasjon

– YTFs nyhetsbrev inneholder redaksjonelle bransjenyheter og organisasjonsnytt fra YTF. Det er viktig at medlemmene er klar over hva forbundet utretter, og hvilke medlemsfordeler som gjelder til enhver tid. Vi ønsker fornøyde medlemmer, og da er vi nødt til å gjøre en god informasjonsjobb. Vi søker flere epostadresser fordi vi ønsker å bedre vår medlemskommunikasjon. Vår siste medlemsundersøkelse viser at medlemmene er godt fornøyde med organisasjonen, men vi ønsker alltid å bli bedre. Vårt mål er at alle medlemmer i YTF skal få nytteverdi av medlemskapet, sier kommunikasjonsansvarlig Ingunn Larsen i YTF.



Foto av iPad - Scandianavian Stockphoto.com

## Husk årsmøte YTF logistikk

Har din avdeling meldt dere på års-møte til YTF logistikk? Hvis ikke må du minne din avdelingsleder på å gjøre dette. Årsmøtet er der dere kan være med å bestemme hva som skal være viktig for YTF logistikk det neste året og hva vi skal drive med.

Det blir også informasjon om tariffoppgjøret 2016, **AML (nye ansettelsesregler)** og **Allmengjøringen**

Årsmøtet går av stabelen på Comfort Hotell RunWay på Gardermoen, 13. og 14. november 2015.

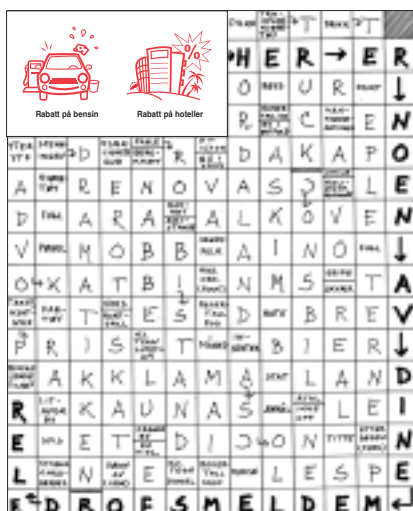
**Husk å sende inn påmelding innen 6. oktober 2015**

Send påmelding til  
Jan Arne Laberget

**Mail:** ytf.logistikk@outlook.com  
**Mail:** janarnelaberget@yahoo.com  
**Post:** Jan Arne Laberget  
Karetveien 22b, 7120 Leksvik

## Løsning på kryssord

Oppgaven finner du på side 23



## Gapestokken

Så Kwartbasen vil montere kamera i førerhuset! Du vil også filme hasardiøse forbikjøringer!

Hva med et kamera i hver sylinder, herr Kwartbas? Det vil gi oss et staslig pyroshow for hver gang dieselen tar fyr og skyver oss opp bakken. Eller et kamera i girkassa, som filmer tannhjulenes hastighet når de kobles sammen? Det kunne bli riktig underholdende.

Tidligere var det kontrollørene fra Statens vegvesen som overvåket oss. De kunne finne ut hvor fort vi hadde kjørt og om vi hadde vært ute og strødd i tide og utide. De kunne straffe oss om vi hadde noen kilo for mye, eller om stroppene ikke var strammet til. Nå har de blitt søndagsskolegutter langs vegen. Vi trenger ikke å frykte Statens vegvesen lenger. De opptrer dannet og følger boka. Om de en sjelden gang er ute med kamera, så kommer det et bilde i posten og en regning.

Vi har fått langt skumlere kontrollører langs vegen. De slår hardere enn Statens vegvesen, herr Kwartbas, og straffene blir satt ut i livet umiddelbart. De nye kontrollørene er anklager, jury og bøddel på samme tid. Hele straffeprosessen kan gå på under minuttet og straffene blir satt ut i livet, litt avhengig av hastigheten på bredbåndnettet.

De nye kontrollørene kan virke rasistiske i sin framferd, herr Kwartbas. De er ekstra aggressive mot utenlandske sjåfører. Nye sjåfører som ennå ikke har skaffet seg allianser blant sine kolleger er ekstra utsatt. Er du medlem av en sjåførklubb kan du komme unna de nye kontrollørene. Du kan også bli immun mot straff fra kontrollørene om du har klippekort på veikroa.

Kontrollørene slår ekstra hardt ned på forbikjøringer, laster som

ikke er godt sikret, slitte dekk på utenlandske vogntog, vindskjeve skap, blafrende kappell, mørke pærer, uryddig gangstilling, biler som har slakke foringsoppheng og vridde fordommer.

Kontrollørene følger også sjåførene inn på kroa. Det blir straff om de spiser for mye poteter, søler med riskremen, pisser på skåla, eller ris-ter mer enn tre ganger.

«Satans vegvesen» har blitt Statens seriøse og snille vegvesen, herr Kwartbas.

De nye kontrollørene følger den samme strategien som russiske KGB og tyske Stasi. De er infiltrert i mengden. De slår til når du føler deg som tryggest, herr Kwartbas. De kan være bak deg, foran deg, eller på siden. De har teknologi som Stasi og KGB misunner dem.

Når kontrollørene tar opp sine små kamera, filmer de den minste lille løse mutter og enhver uryddig gangstilling, herr Kwartbas. Ved neste sving sitter du i gapestokken på Facebook. Når du først sitter i gapestokken blir det bare verre. Halvparten applauderer straffen og hylar, de andre har en mening om deg, og noen irriterte sidekommentarer slakter alles skrivefeil.

Det er mulig å stille kontrollørene på Facebook faglige spørsmål, men det er absolutt ikke å anbefale, herr Kwartbas. Om du har en skrivefeil kan du bli så straffet at du aldri tør å skrive en handlelapp.

Vi tar neste EØS-kontroll på Facebook.

Gladiola



# Miljøvennlig transport

Buss er miljø. 50 mennesker i én buss forurensrer mindre og tar mindre plass enn 50 mennesker i hver sin personbil. Hvis flere tar buss blir det færre biler på veiene, noe som fører til mindre utslipp, mindre kø og færre ulykker. Det skal veldig lite til før en buss blir miljøvennlig. En buss forurensrer like mye som 3,7 privatbiler. Det betyr at en buss er miljøvennlig med kun fire passasjerer ombord! Buss er også et mer plasseffektivt tiltak. Én leddbuss kan erstatte så mye som 1 km med bilkø.

Det er tydelig at bussen i de fleste tilfeller er et mye bedre alternativ enn privatbilisme. Samtidig vet vi at privatbilisme sto for 77% av all kjøring i 2012. Hvis vi skal løse problemene med fremkommelighet må dette tallet ned. Likevel har vi en negativ utvikling i antallet som tar bussen. I 1960 var 24 % av antall personkilometer (antall kilometer reist per person) tatt med buss, mens det samme tallet for privatbilisme var 44 %. I 2011 var bussandelen redusert til 6 %, mens privatbilisme sto for 79 % av antall reisekilometer.

## Hva skal så til for å få flere til å ta bussen?

For at folk skal velge kollektivtrafikk må den være konkurransedyktig. Det må være et reelt alternativ til bilen, og det betyr at det må være et komfortabelt, billig og bra kollektivtilbud. Det må bevilges mer penger i statsbudsjettet til kollektivordninger, og det må på plass en stabil og sikker finansiering, slik at det blir gunstig å drive kollektivtrafikk. Utbedringer må skje gjennom økte statlige bevilgninger, ikke gjennom økte billettpriser. Økte priser vil kun bidra til å gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt. Et annet problem er at bussen må stå i den samme køen som bilen. I byområdene bør det derfor opprettes egne kollektivfelt der det er mye rushtidtrafikk, slik at bussen kan kjøre forbi køen.

**Fylkeskommunene** bestemmer hvor mye midler som skal gå til kollektivtrafikken og det er ingen regler for hvor mye penger fylkene skal gi til kollektiv-

trafikken, så her varierer det mye fra fylke til fylke. Det er derfor viktig å vise fylkespolitikere hvor viktig det er med et godt busstilbud, sånn at de setter av nok midler til kollektivtrafikken. Fylkeskommunene har kontrakter med busselskaper som har ansvaret for kollektivtrafikken i fylket. Denne kontrakten er forskjellig i forskjellige fylker, noen steder er det fokus på at det skal være billig, andre steder er det fokus på kvalitet. Disse forskjellene har vi ambisjoner om å jevne ut med prosjektet «Bedre bussanbud», som pågår nå.

## Hva med godstransporten?

Innenlandsk godstransport i Norge vil anslagsvis øke med 45 % fram til 2040, noe som vil bety store miljømessige utfordringer. Det er bred enighet om at mer godstransport må over på sjø og bane, og flere har nå sett at den største trusselen mot dette er utbredt sosial dumping innen veitransporten.

For at transportkunder skal velge sjøveien, eventuelt i kombinasjon med jernbane må prisnivået reduseres slik at det er tilnærmet lik, eller lavere enn for konkurrerende lastebiltransport, sjøtransporttilbudet må forbedres og ledetiden reduseres. Gitt disse tiltakene, vil en fornuftig målsetning være at halvparten av den identifiserte kystlasten skal overføres til sjø- eller togtransport innen 2025.

**Kabotasjekjøring** (utenlandske transportører som kjører i Norge) har ført til at sjåførlønninger i Norge er presset nedover. Dette utfordrer hele den norske transportnæringen. Men også den ulovlige kabotasjekjøringen er betydelig. Dessuten svekkes trafikksikkerheten av kabotasjekjøringen ved at bilene kan ha store tekniske mangler. Dieseltveri og manglende innbetaling av bøter og avgifter svekker også norsk transportnæring.

Norske transportkjøpere må gjøres solidarisk ansvarlig, både økonomisk og juridisk. De må ta ansvaret for transporttjenestene de kjøper, og de kostnadene disse påfører samfunnet i

form av bilberging og liknende. For å avsløre denne kriminaliteten, er det stort behov for økt kontrollvirksomhet med vegtransporten og oppfølging av allmenngjøringsvedtakene er en viktig del av dette.

Vi begynner nå å se resultater av et målbevisst arbeid men vi skal fortsette med å fortelle myndighetene hva de må gjøre, inntil de faktisk gjør det.

Svein Furøy





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Husk medlemsfordelene dine!



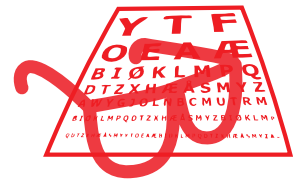
Sikkerhet for jobben din,  
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning  
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi  
og briller mm



Brilleland



Streikefond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



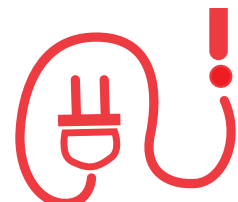
Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



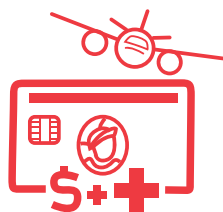
DFDS



Rabatt på strøm



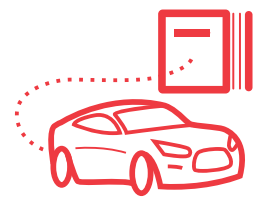
Rabatt på  
bilprodukter



Kredittkort med  
reiseforsikring



YS medlemskort  
gir god sparerente



Automatisk kjørebok