

YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR
ANSATTE INNEN
TRANSPORT-
SEKTOREN

01/2023



ENGASJERTE KVINNER

S 12



YRKES TRAFIKK
FORBUNDET

**ARNE
DANIELSEN**Redaktør
arne@ytf.no

YTF GJENNOMFØRTE I
JANUAR SIN FØRSTE RENE
KVINNESAMLING, NOE VI
ØNSKER VELKOMMEN.
ET STYRKET KVINNE-
PERSPEKTIV TILFØRER
FAGFORENING SARBEIDET
VÅRT EN DYPERE DIMENSJON.

YRKESTRAFIKKS DIGITALE ARKIV

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

[Yrkestrafikk | YTF Norge](#)

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

ARBEIDET ADLER KVINNEN!

Nylig publiserte Statistisk Sentralbyrå tall som viser at Norge er ett av landene i Europa med høyest andel av befolkningen i arbeid. Hele sju av ti er i jobb. En av hovedårsakene er at sysselsettingen blant kvinner er høyere i Norge enn i mange andre land.

Nei til dobbeltarbeid

På samme tid raser debatten om hvordan vi skal ta vare på våre eldre. I Norge er det nå mer enn en million alderspensjonister, og det blir stadig fler. Det offentlige virker ikke å ha kapasitet til å ta seg av alle de gamle og pleietrengende, og det appelleres til pårørende, slik eldreomsorgen organiseres i privatsfæren andre steder i verden.

Tradisjonelt har kvinnene i stor grad påtatt seg å pleie syke familiemedlemmer. Mange har dermed blitt dobbeltarbeidende. Det skal jo ikke være sånn. Men det er en sammenheng her, i prinsippet uavhengig av kjønn: Jo flere hender i arbeid, jo færre blir igjen til å pleie hverandre privat. Dette er et tankekor.

Få kvinner i førersetene

Denne utgaven av Yrkestrafikk er i stor grad viet kvinnelige kolleger, som gjør seg stadig sterkere gjeldende. Vi ønsker utviklingen hjertelig velkommen. Erfaring viser at blandede arbeidsplasser er utelukkende positivt, det gir bedre arbeidsmiljø og utfyllede tanker og arbeidsmønstre.

Samtidig viser en rapport som vi gjengir på side 8-10, at det fortsatt finnes altfor få kvinner i førersetene. Færre enn 3 prosent av lastebilsjåførene i verden er kvinner, mens det blant bussjåfører i Europa er 12 prosent.

Bedre tilrettelegging

Arbeid i transportbransjen virker ofte lite tilrettelagt for kvinner. Et eksempel vi har skrevet en del om i Yrkestrafikk er de usle toalettforholdene sjåfører ofte blir tilbudt. For kvinner er sannsynligvis dette problemet langt større enn for menn.

Skiftplaner er heller ikke direkte familievennlige. Om begge i et parforhold med barn arbeider som sjåfører, velger de ofte å kjøre motsatt, slik at en alltid er hjemme. Ulempen er at tiden man får sammen blir begrenset, noe som lett kan tære på forholdet. YTFs krav om «et arbeid å leve med» handler ikke bare om den enkelte, men like gjerne om hele familier. Tjenester i åpningstida for barnehager kan for eksempel være et rimelig krav.

At YTF nå er i ferd med å bygge et kvinnettverk av medlemmer og til-litsvalgte, betyr at søkelyset i sterkere grad kan settes på slike problemstillinger. Dette lover godt.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Visne blomster	4
Bekymret for veistandarden	6
Mangler millioner sjåførere	8
261 kandidater til fagbrev	11
Kvinnesamling for aller første gang!	12
Nye tillitsvalgte	16
Dårlige vegger?	21
Personvern	24
Fornøyelege forteljingar frå Ottadalen	26
Veiviseren	29
Ivar Smith-Nilsen til minne	32
Foreningen for de godt voksne vokser	34

Forsidefoto: YTF

GLADIOLA / S 36



Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet
 ☎ 40 60 37 00
 ✉ post@ytf.no - www.ytf.no

Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,
 ☎ 474 00 989
 ✉ arne@ytf.no

Trykk: Ålgård Offset

✉ post@a-o.no

Prepress og layout:

Silja Digranes
 ☎ 401 79 194
 ✉ silja-d@frisurf.no

Annonsealg:

Mona Svenning
 ☎ 400 13 909
 ✉ mona@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene 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 grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

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



F Fagpressen

VISNE BLOMSTER

KUN NOEN VISNE BLOMSTERBUKETTER I VEIKANTEN MINNER OM DØDSULYKKEN DER BUSSJÅFØR ØYVIND SANNES NORHEIM OMKOM I ROMJULA. ARBEIDSKAMERATENE PASSERER OG TENKER KANSKJE FRA SINE UTSATTE FØRERPLASSER AT «NESTE GANG ER DET KANSKJE MEG...».

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Onsdag morgen 28. desember fikk politiet melding om at to rutebusser hadde frontkollidert i den vestlige enden av den mektige buebroa over Glomma som forbinder Gamlebyen med Fredrikstad sentrum som en del av riksvei 110.

Drept og kvestet

Begge de involverte bussførerne var i femtiårene. I den ene bussen, som ikke hadde med passasjerer, ble bussføreren fastklemt på førerplass og alvorlig skadet. Han måtte frigjøres av redningspersonell og ble fløyet til Ullevål sykehus med luftambulans.

I den andre bussen, der Øyvind Sannes Norheim omkom, fantes to passasjerer, til alt overmål Norheims hustru og yngste barn. Norheim var ansatt i Vy og hadde mer enn 20 års fartstid som bussjåfør. I begravelsen var den grønne uniformslua fra Vy

plassert sammen med blomstene på kistelokket.

Belastet strekning

Ulykken førte til store reaksjoner, og i midten av januar ble det gjennomført ett minutts stillhet innen all kollektivtrafikk i Østfold. Bussførerne kjørte inn til nærmeste holdeplass 17. januar klokka 13:00 og stoppet for ett minutts stille markering.

Fredrikstad bru ble fredet av Riksantikvaren i 2008 og er tatt med i Nasjonal verneplan for vegrelaterte kulturminner. Bruerne av brua virker ikke å være fredet på samme måte. Paradoksalt nok finnes et skilt, hundre meter ovenfor kollisjonsstedet, som advarer om ulykkesstrekning med tegning av to biler som kolliderer.

Glass og ramme

Mange kollisjoner har også funnet sted på brua, men de aller fleste har vært uten eller med små personskader. Her skiller bussulykkene seg ut, ved at bussførerne på by- og forstadsbusser sitter «i glass og ramme» uten tilsva-

rende beskyttelse som andre bilister kan nyte godt av.

Uten å foregripe pågående etterforskning, er det derfor trolig at om to bilister hadde skjedd på samme sted og under samme fart og føre, ville resultatet neppe vært fatalt.

Yrkestrafikks lesere vil være godt informert om at problemstillingen har vært aktivt tatt opp av YTF i mange år. I november 2021 arrangerte forbundet en stor sikkerhetskonferanse i Bodø, der blant annet bussjåfør Simen Brænden, som ble stygt kvestet under en tilsvarende frontkollisjon på Nafstad i 2017 gjorde et sterkt inntrykk med sitt vitnesbyrd.

Kalkulert menneskeofring

«Dette kan vi ikke leve med», sa samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i sin hilsmingstale til sikkerhetskonferansen i Bodø. Ulykken i Fredrikstad viste likevel at dette tydeligvis er noe vi fortsatt kan dø med. Yrkestrafikk hadde for tre år siden en kommentar med tittelen «Kalkulert menneske-

««Dette kan vi ikke leve med», sa samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i sin hilsningstale til sikkerhetskonferansen i Bodø. Ulykken i Fredrikstad viste likevel at dette tydeligvis er noe vi fortsatt kan dø med»

ofring?». Spørsmålet er om vi nå må ta vekk spørsmåltegnet.

Ja, vi vet at mange gjør et forbilledlig arbeid med å bedre sikkerheten for førerne, men tiltakene er åpenbart ikke tilstrekkelige og implementeringen går for treigt. Dessverre erfarer vi også at enkelte fylkeskommuner virker totalt uinteresserte i problemstillingen.

Null toleranse

Situasjonen framstår mildt sagt som merkelig. I andre yrker og bransjer ville påvisningen av en slik risiko ført til umiddelbar stopp i arbeidet, uten at dette nødvendigvis er det riktige grepet i dette tilfellet. Men at saken må gis nødvendig prioritet og trøkk for å bli løst kan ikke være noen urimelig forventning.

For selv om blomsterbukettene i veikanten ved Fredrikstad bru visner og forsvinner, forsvinner ikke tapet hos de etterlatte. Og dessverre: Sjansen er stor for at en ny ulykke vil minne oss alle på hvor utsatt tilværelsen fortsatt er for norske bussjåfører.



I begynnelsen av februar lå fortsatt visne blomster i veikanten for å vitne om at her hadde skjedd en dødsulykke.



Hundre meter ovenfor ulykkesstedet observerte vi dette skiltet.

BEKYMRET FOR VEISTANDARDEN

«DET HAR IKKE BLITT BEDRE VEIFORHOLD ETTER AT FYLKENE OVERTOK ADMINISTRASJONEN AV FYLKESVEIENE FRA STATENS VEGVESEN I 2020 – SNARERE VERRE!» SLÅR REGIONÅRSMØTET TIL YTF TRØNDELAG FAST. TRØNDERNE ER BEKYMRET FOR YRKESJÅFØRENES ARBEIDSFORHOLD PÅ VEIENE.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Bekymringen over dårlig veivedlikehold var et hovedtema på YTF region Trøndelags årsmøte på Hell siste helga i januar. Og situasjonen kan på mange måter også kalles «Highway to hell», beskrevet som på bristepunktet av Trøndelag Fylkeskommune selv i et høringsnotat fra mars i fjor. I notatet slås det fast at vedlikeholdsbudsjettet i dag dekker knapt en fjerdedel av behovet for å opprettholde eksisterende standard.

Bli verre

Yrkessjåførene erfarer at det tar stadig lengre tid før bussholdeplasser blir brøytet, strødd og saltet, noe som også rammer busspassasjerene. Godstransporten sliter også daglig med å finne hvileplasser.

Ikke bare er vintervedlikeholdet for dårlig, noe som gjør at yrkessjåførene strever mer og mer, men også med tanke på at klimaendringene gjør at

Trøndelag ifølge høringsnotatet må forberede seg på mer ekstrem nedbør med regnflommer og skred.

Mye må gjøres

I tillegg ramses opp trafikksikkerhets tiltak som siktutbedring, vegetasjonsrydding, fjerning av utstikkende fjellnabber og stolper nær veien samt gjøre skråninger mindre bratte med mer.

Konkret ble det pekt på behovet for flere døgnhvileplasser for tungbilsjåførere: på Klett, Rørvik ferjekai, Statoil Namsos og Gråmyra ved Levanger samt blant annet bredere vei fra Flakk ferjekai til Rye (Byneset).

Fare for innstillinger

YTF ser på situasjonen som stadig mer alvorlig, og oppfordrer de styrende til å bruke mest mulig av dagens midler til å sikre yrkessjåførenes arbeidshverdag. Trønderne krever at Storting og regjering bevilger mer midler til veiadministrasjon. Større satsing er en forutsetning for å sikre gjennomføringen av samfunnskritisk frakt av passasjerer og gods.

- Vi må bli litt mindre ærekjære på å få folk fram for enhver pris, var konklusjonen til Anne Kathrine Rønning, bussjåfør og tillitsvalgt på Fosen, på regionårsmøtet.

Prominente gjester

Regionårsmøtet til YTF Trøndelag samlet femten bussdelegater fra nord til sør i Trønderfylket. I tillegg var gjester invitert til å holde viktige innledninger. Forbundsleder Jim Klungnes fortalte blant annet om den politiske situasjonen og tariffoppgjøret, gikk dessuten gjennom hvordan oppbyggingen av organisasjonen har utviklet seg opp gjennom årene.

Mens forbundsstyremedlem Svein-Roger Skoglund redegjorde for det videre arbeidet med kollisjonssikkerhet for bussførerne. Tillitsvalgte fra Region Trøndelag var blant de første som satte søkelyset på bussførernes utsatte posisjon «i glass og ramme», et tema som dessverre ikke har blitt mindre aktuelt etter den groteske dødsulykken i Fredrikstad i romjulen.

«Vi må bli litt mindre ærekjære på å få folk fram for enhver pris»

Godt fellesskap

Selv om svært alvorlige emner var oppe til behandling, var likevel stemningen svært god under hele årsmøtehelgen. Pensjonert regionleder Hans-Peter Sørkjerd fulgte opp tradisjonen med å innlede med sang, noe som ga godt gehør. Hans-Peter hadde også forberedt en quiz, der fire lag konkurrerte på kniven. Førstepremien ble hentet hjem av firemannslaget «Buksekninet».

Oppholdet fant sted i hyggelig atmosfære på hotell Scandic Hell, som ikke minst imponerte med bugnende overdådige buffeter både til frokost, lunsj og middag. En korfestival fant samtidig sted på hotellet, og deltakerne vartet opp med flere vakre minikonsserter. Til slutt ble avtroppende styremedlemmer takket behørig og nytt regionstyre valgt, fortsatt under Eva Anderssons kyndige ledelse. Engasjement og humor vitner om at YTFs region Trøndelag fortsatt vil være i gode hender.

✉ redaksjonen@ytf.no



Det nyvalgte styret i YTF region Trøndelag: Foran fra v. Eva Andersson og Anne Kathrine Rønning. Bak fra v. Bjørn Enge, Frode Wærness, Ove Olsen, Hallgeir Høgaas og Ole Moen.



Flere døgnhvileplasser for tungbilsjåfører på Rørvik ferjekai, er et av de konkrete kravene som var oppe på YTFs regionårsmøte på Hell.

MANGLER MILLIONER SJÅFØRER

VI HAR TIDLIGERE FORTALT AT DET MANGLER EN HALV MILLION YRKES SJÅFØRER I EUROPA. EN UNDERSØKELSE VISER AT DET IKKE BARE ER VÅR VERDENSDEL SOM SLITER, MEN ANSLÅR AT VERDEN MANGLER MER ENN 2,6 MILLIONER PROFESJONELLE SJÅFØRER OG AT UTSIKTENE BARE KOMMER TIL Å BLI VERRE. RESULTAT AV UKONTROLLERT KONKURRANSE, PÅPEKER FAGBEVEGELSEN.



Kvinner er sterkt underrepresentert i sjåføryrket. Men i Ghanas hovedstad Accra ble det for tre år siden satt i gang systematisk kurs av 60 kvinnelige sjåførere. (Foto: Scania Vest-Afrika)

«Samtidig er unge sjåførere under 25 år en liten minoritet, mellom 6 og 7 prosent av lastebil-sjåførene i alle verdenshjørner. Blant bussjåførene i Europa er kun 3 prosent under 25»



Selv om bussens destinasjon er Monte Carlo, er ikke bildet fra Monaco, men fra millionbyen Belo Horizonte, hovedstad i delstaten Minas Gerais sørøst i Brasil.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Rapporten, som er utarbeidet av veitransportorganisasjon IRU, baserer seg på en undersøkelse blant mer enn 1 500 kommersielle transportoperatører i mer enn 25 land i Amerika, Asia og Europa. IRU representerer mer enn 3,5 millioner transportselskaper over hele kloden.

Ute av kontroll

Tallene i rapporten viser at sjåførermangelen akselererer voldsomt over store deler av kloden. Mens økningen i fraværet av gods- og bussjåførere var på 42 prosent i Europa fra 2020 til 2021, var tilsvarende tall 30 prosent i Mexico og hele 140 prosent i Kina – der mangelen på yrkessjåførere nådde hele 1,8 millioner.

Problemene ser ut til å være i ferd med å vokse totalt ut av kontroll, som følge av blant annet økende transportbehov og et stadig eldre sjåførkorps. Uten tiltak for å gjøre sjåføreryrket mer tilgjengelig og attraktivt, vil Europa kunne mangle mer enn to millioner

sjåførere allerede i 2026, noe som vil omfatte halvparten av all veitransport og millioner av passasjerreiser.

Store ringvirkninger

IRUs generalsekretær Umberto de Pretto understreket i en kommentar at det kroniske underskuddet på kommersielle sjåførere blir stadig verre, med millioner av ubesatte stillinger. Denne utviklingen fører til stadig høyere risiko for inflasjon, dårligere sosial mobilitet og nedsmelting av forsyningskjeder hos allerede belastede økonomier og samfunn.

- Operatørene gjør sitt, men myndighetene trenger å være oppmerksomme, forbedre infrastruktur for parkering, tilgang til opplæring og oppmuntre flere kvinner og unge til å velge sjåføreryrket, påpekte Umberto de Pretto.

Kvinnene uteblir

Rapporten viste at det fortsatt fantes få kvinner i førersetene. Færre enn 3 prosent av lastebilsjåførene i verden er kvinner, med unntak av Kina med 5 prosent og USA med 8 prosent. Blant bussjåførene i Europa er trenden noe høyere med 12 prosent kvinner. Ser vi på hele transportbransjen, er imidler-

tid tallene langt under snittet, der 22 prosent i Europa og 28 prosent av alle transportarbeidere i USA er kvinner.

Et stikkord for å rekruttere flere kvinnelige lastebilsjåførere er å bedre sikkerheten, noe et overveldende antall av både sjåførere og transportselskaper poengterer. Bare 3 prosent av eksisterende hvileplasser innen EU er sertifisert som trygge og sikre.

Stadig eldre

Alder er dessuten en tidsinnstilt bombe for bransjen. I både Europa og USA utgjør «eldre førere» mer enn en tredjedel av arbeidsstokken, med en gjennomsnittsalder på 47 år i Europa. Innen passasjertransport er førerne enda eldre. I Europa utgjør bussjåførere over 55 år en tredjedel av alle, med en gjennomsnittsalder på 50. Spania er et skrekkeeksempel der 72 prosent av sjåførene er femti eller eldre.

Samtidig er unge sjåførere under 25 år en liten minoritet, mellom 6 og 7 prosent av lastebilsjåførene i alle verdenshjørner. Blant bussjåførene i Europa er kun 3 prosent under 25. En viktig forklaring kan være at aldersgrensen for å ta lastebillappen fortsatt er 21 år i fem EU-land og mellom 21 og 24 år



«Myndighetene har revet i stykker sikkerheten for å oppmuntre til konkurranse. Standarden på arbeidet innen transportbransjen har blitt kastet vekk for å kutte kostnader»



for å bli bussjåfør innen EU, noe som utgjør en stor barriere for ungdom som er ferdige med skolen. Høye kostnader for å ta sertifikatet oppgis også som en vesentlig faktor.

Lønn og arbeidsforhold

Siden IRU representerer transportelskap og ikke de ansattes organisasjoner, virker representantene ikke like ivrige etter å understreke lønn og arbeidsforhold som årsak til manglende rekruttering. Denne sammenhengen virker imidlertid åpenbar for vanlige folk.

Den internasjonale transportføderasjonen ITF gjennomførte i september en undersøkelse blant mer enn 16 000 mennesker i 15 land i alle verdensdeler, der mer enn fire av fem understreket viktigheten av at myndighetene ivaretok rettighetene til transportarbeiderne. 85 prosent svarte at de ønsket at myndighetene forbedret lovverket for å beskytte transportarbeidere, og 87 ga uttrykk for at lovgiverne må sikre at transportarbeidere blir beskyttet mot vold og mobbing.

Uregulert konkurranse

- Rundt i verden har myndighetene tillatt fullstendig ukontrollert konkurranse, med liten beskyttelse innen forsyningskjedene. Myndighetene har revet i stykker sikkerheten for å oppmuntre til konkurranse. Standarden på arbeidet innen transportbransjen har blitt kastet vekk for å kutte kostnader, poengterer generalsekretær Stephen Cotton i ITF.

Tiden er nå inne for å gjøre noe. I undersøkelsen til ITF svarte to tredjedeler at transportbransjen ville komme bedre ut av det om de i større grad involverte de ansatte. Like mange støttet lover som beskyttet streikeretten for transportarbeiderne. Og store streiker har det vært, blant annet i Storbritannia, Frankrike og Australia.

- Det varmer hjertet å se at folk stiller seg bak transportarbeiderne, avslutter Stephen Cotton fra ITF, som representerer nesten 20 millioner transportansatte over hele verden, deriblant YTF.



Fra EU-hovedstaden Brüssel. Om ikke noe snart gjøres, vil EU mangle to millioner yrkessjåfører i 2026.



Transportforholdene i India kan antakelig ikke sammenliknes med noe annet. Men blide er de!



Moskva. Hva situasjonen er for sjåførene i Russland, forteller undersøkelsene i artikkelen ingenting om.

261 KANDIDATER TIL FAGBREV

FAGBREVKAMPANJEN TIL YTF REGISTRERTE I BEGYNNELSEN AV FEBRUAR 261 PÅMELDTE MEDLEMMER. «I TILLEGG ØNSKET 57 IKKE-MEDLEMMER PLESS, MEN FIKK DET IKKE. VI FIKK LIKEVEL EN DEL INNMELDINGER NÅR VI KONTAKTET DE SOM IKKE ER MEDLEMMER», FORTELLER GENERALSEKRETÆR LINDA JÆGER.

«Vi har et hårete mål om å få alle transportarbeidere til å ta fagbrev»

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

- Jeg kan nevne at vi hadde en netto vekst i medlemstallet i januar på 62. Noe av dette må nok tilskrives kampanjen. Normalt er januar vår dårligste måned med hensyn på medlemsutvikling, forklarer Linda.

Første halvår kjørt

Fylkeskommunen åpnet påmelding til teoridelen av fagbrevet 15. januar, og siste frist for å melde seg på dette halvåret var 1. februar kl. 23.55. Selv om de fleste oppmeldte er bussjåfører, lastebilsjåfører og lagerarbeidere, har også funksjonærer, anleggssjåfører og renholdere på buss meldt seg opp.

Nå er muligheten for å ta fagbrev i første halvår lukket. De som ikke fikk meldt seg opp hos YTF og gjennom fylkeskommunen innen 1. februar, må nå vente til neste runde på høstparten.

Alle skal med

– Interessen for programmet vårt har vært overveldende, særlig med tanke på at det er nystartet. Men dette er noe vi skal holde på med i flere år fremover, slik at vi hjelper flest mulig

i transportbransjen med å ta fagbrev, lover Linda.

- Fagbrev representerer økt lønn, faglig utvikling og økt bransjestatus. Som bussjåfør kan du med fagbrev få en økt grunnlønn på 27 000 kr i året før overtid og andre tillegg er regnet inn. Vi har et hårete mål om å få alle transportarbeidere til å ta fagbrev.

For å kunne ta fagbrev gjennom praksiskandidatordningen, må du ha fem års arbeidserfaring. Som godssjåfør må du i tillegg ha truckførerbevis og ADR-bevis, men dette kravet gjelder foreløpig ikke for lærlinger.

God hjelp

En undersøkelse viste at kun en tredjedel av forbundets medlemmer hadde fagbrev. Derfor startet YTF i fjor høst en kampanje for å øke antallet. Foruten kampanjevideoer og reklamer er det gjort en rekke grep for at veien til fagbrevet skal være enklest mulig. YTF tilbyr også en rekke erfarne kolleger som veiviserer til å hjelpe den enkelte på vei.

– Vi har forenklet informasjonen om hvordan man tar fagbrev, alle medlemmer som ønsker det får tildelt en veiviser som hjelper til med tips og råd,

vi dekker inntil 10 500 kr av utgifter forbundet med fagbrev og vi arrangerer digitale samlinger for å forberede til teoretisk del av fagprøven, avslutter YTFs generalsekretær Linda Jæger.

Interessert? YTF har laget en nettside ytf.no/fagbrev der du kan hente nødvendig informasjon. Les også portrettintervjuet med veiviser Tonje Langeland på side 28, som forteller om hvordan det var å ta fagbrev.



Ekspressbussjåfører Tonje Langeland tok fagbrevet i fjor høst, og har meldt seg som veiviser. Her med Vy-kollega Preben før avgang på Oslo Bussterminal.

KVINNESAMLING FOR ALLER FØRSTE GANG!

I JANUAR ØNSKET GENERALSEKRETÆR LINDA JÆGER DRØYT 20 ENGASJERTE KVINNER
VELKOMMEN TIL EN HELT EGEN KVINNESAMLING I OSLO, ARRANGERT FOR ALLER FØRSTE GANG!
PROGRAMMET VAR ALLSIDIG OG RELEVANT, ERFARINGER BLE DELT, OG NETTVERK BYGGET.



Tekst:
MARINA HEYERDAHL
Foto:
ARNE DANIELSEN

Først ut var Trude Sande som fortalte om sin reise som bussjåfør, mor til tre, og hvordan hun som kvinne har blitt mottatt – eller ikke – på arbeidsplassen oppgjennom årene. Trude fortalte oss om inspirasjonen hun har fått ved stadig å få mer kunnskap fordi hun ikke var engstelig for å påta seg nye og mer utfordrende verv selv om hun var eneste «høne i kurven». I dag er hun nestleder i YTF, og har ikke tenkt å gi seg med det første.

Engasjement og tilrettelegging

YTF-rådgiver Petter Sommervold – ja, det var noen menn som deltok på programsiden – gikk igjennom tips og råd om hvordan gjennomføre medlemsmøter, og særlig hvordan legge til rette for møter slik at flest mulig fristes til å bli med. For vi trenger engasjerte medlemmer! Ikke bare til styrene, men også engasjerte medlemmer generelt på arbeidsplassen. Husk at hovedavtalen gir rett til at det er innafor å ha møter i arbeidstiden for saker som krever rask avgjørelse. Dette kan være saker som gjelder lønn og avstemning, arbeidsforhold og saker som er særlig viktig for arbeidsgiver.

Tilrettelegging er et tema som trefter mange av oss enten man er mann

eller kvinne. Anniken Aune skolerte oss nærmere i paragrafer som gir rett til tilrettelegging av arbeidstid, av arbeidsplass, og alle typer tilrettelegging ved nedsatt arbeidsevne. Visste du forresten at iht. § 10-2 har man rett til redusert arbeidstid fra 62 år (uten lønnskompensasjon) med mindre det er vesentlig ulempe for arbeidsgiver?

Fortsatt ulikhet

Forbundsleder Jim Klungnes kom på besøk og ga sin hilsen til oss. For den som tenker at likestillingen har kommet såpass langt at lønnen nå er blitt lik mellom kvinner og menn, tar feil. Snittlønnen til menn er på 55.000 mens for kvinner er 49.000. Men, andel kvinner med utdanning øker. Flere gutter fullfører utdanning, men

YTFs forhandler Kristine Martinsen framførte et fornøyleg og uforglemmelig teater om hersketeknikker, der hun selv spilte alle rollene.



«Så herved en oppfordring til alle menn der ute – vær glad for at dere har kvinnelige kolleger og husk å behandle dem med respekt!»



braker lengre tid enn kvinner. Så er det kvinnene som bruker kollektivtrafikken mest sammenlignet med mennene.

Vi hørte også at flere medlemmer sliter økonomisk for tiden, og at flere har utfordringer med å betale kontingenten sin. Dette skyldes den tøffe tiden som samfunnet står i, med dyrtid som merkes på flere vis i hverdagen. Han avsluttet med en appell om at verving av nye medlemmer fortsatt er viktig!

Hersketeknikk versus respekt

Forhandler Kristine Mathisen var rene stand up-komiker'n! Hun fikk oss til å le skikkelig godt mange ganger selv om temaet var alvorlig nok: Hvordan man gjennomfører forhandlinger. Der kom

hun inn på hersketeknikk, kommunikasjonstips og samtalestruktur, og om den profesjonelle samtalen, mens hun bød på seg selv og delte med oss sine egne erfaringer med morsom snert.

Kvinner kan være tilbøyelig til å ha høyere terskel for å ta ordet enn menn. Derfor var nettopp temaet *Hvordan ta ordet* med YTFs kontormedarbeider Rameen Sheikh naturlig å ha med på programmet. Da fikk vi også anledning til å teste å holde et innlegg i mindre og større grupper. Særlig var sjåførsikkerhet, manglende toalettfasiliteter og kalde busser, temaer, men også trakassering gikk igjen. Så herved en oppfordring til alle menn der ute – vær glad for at dere har kvinnelige kolleger og husk å behandle dem med respekt! Vi trenger

alle de folka vi kan få til å holde hjulene i gang, både menn og kvinner!

Egen gruppe

Nå har vi fått vår helt egen Facebook-gruppe! Er du kvinne og ønsker å delta i et kvinnefellesskap innen Yrkestrafikkforbundet, så søk etter **YTF tillitsvalgte kvinner** og be om å bli medlem av gruppa. En stor takk til kvinnegjengen i sekretariatet som dro i gang samlingen og sto for de fleste av innledningene.

Teksten er forfattet av en av deltakerne på kvinnesamlingen, Marina Heyerdahl som leder YTFs afdeling 301 Ruter. Se også portrettintervju med Tonje Langeland på side 28.



Øverste rekke, fra venstre: Alena Lukosikova, Vibeke Ihla, Christina Selle, Stine Kvalavåg, Madeleine Haukås og Gunn Næsheim. Midterste rekke fra venstre: Marina Heyerdahl, Sobia Rafiq, Tiffany Cabrera Quevedo, Tonje Langeland, Lene Thon, Laila Vang, Tone Marie Basteson, Eli Hetlevik og Beate Storesætre. Fremme: Rameen Sheik, Trude Sande, Michelle Nilsen, Zulhumar Hansen, Kristine Martinsen, Gry Ødegård og Monika Vargova.



Lydhør og svært oppegående forsamling kvinnelige YTFere.



YTFs nye generalsekretær Linda Jæger i aksjon under septemberstreiken i 2020. Linda har lang og aktiv fartstid i YTF.

NYE TILLITSVALGTE

NATURLIG NOK SKJER MANGE
UTSKIFTNINGER AV TILLITSVALGTE
I EN STOR FAGORGANISASJON
SOM YTF I LØPET AV ET ÅR. NOE
YRKESTRAFIKK ETTER BESTE
EVNE FORSØKER Å FANGE
OPP I ÅRETS FØRSTE UTGAVE,
ETTER AT ALLE ÅRSMØTER ER
GJENNOMFØRT. RIVER DU UT OG
LAGRER MIDTSIDENE, HAR DU
GOD OVERSIKT.

Så er det selvfølgelig ikke til å unngå at endringer også finner sted i løpet av året. I «gamle dager» kjørte vi derfor oppdaterte lister i hver utgave, men vi ber om tilgivelse for at vi finner dette som lite gagnlig plassutnyttelse i internettets tid. Som kjent ryktes det at Internett er kommet for å bli, og oppdaterte oversikter finnes til enhver tid på ytf.no.

Blant fjorårets viktigste rokader er at Linda Jæger (bildet) er utnevnt til YTFs nye generalsekretær. Advokat Marius Træland har overtatt Lindas oppgave som forhandlingssjef. Vi takker alle avgåtte for innsatsen og ønsker suksess til alle nyvalgte!

ANNONSE



YS Livsforsikring – sikrer dem du er glad i

Livsforsikring

En livsforsikring er ikke noe man kjøper for seg selv, men for dem man er glad i. Den bidrar til at familien din får det enklere økonomisk hvis du dør av sykdom, eller i en ulykke. YS Livsforsikring kan gi en skattefri engangsutbetaling på inntil 4 millioner kroner ved dødsfall - uansett årsak.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet, får du YS Livsforsikring til en veldig god pris.

Samboeren, eller ektefellen din, kan kjøpe forsikringen til samme gode pris. Forsikringen varer til du er 75 år.

Sjekk pris og kjøp på gjensidige.no/ys



STYRET OG REGIONER

YTFS FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Klungnes, Jim
 ☎ 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Nestleder:

Sande, Trude C
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Styremedlemmer:

Helleseeth, Ove
 ☎ 932 39 364
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

Labergset, Jan Arne
 ☎ 480 53 123
 ✉ janarne@ytf.com

Skoglund, Svein Roger
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

Pettersen, Petter Louis
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.louis.pettersen@vy.no

Authen, Knut
 ☎ 934 04 022
 ✉ k.authen@online.no

Moen, Ole
 ☎ 932 31 014
 ✉ olemoen-@hotmail.com

YTF PENSJONISFORENING:

Larsen, Karsten Arne
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Tveit, Arnold Thorleif
 ☎ 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Eilertsen, Harald Sigmund
 ☎ 911 63 200
 ✉ haraldseilertsen@online.no

Westerheim, Leif Olaf
 ☎ 932 85 091
 ✉ leifow@frisurf.no

KONTROLLKOMITÉ

Grimelund, Harald
 ☎ 924 04 769
 ✉ haralgri@online.no

Kenneth Langdalen
 ☎ 452 36 783
 ✉ kenneth.langdalen@rema.no

Steinar Olsen
 ☎ 992 50 642
 ✉ st_ol@hotmail.com

REGIONER OG LANDS-SAMMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord

Nibe, Fred Ove
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF Nordland

Skoglund, Svein Roger
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

Region Trøndelag

Andersson, Eva
 ☎ 468 64 103
 ✉ evasson@online.no

Møre og Romsdal

Myrvoll, Kjell Arne
 ☎ 481 59 154
 ✉ kjmyrv@hotmail.com

YTF Hordaland/

Sogn og Fjordane
 Sande, Trude C
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

YTF Aust Agder

Vestgård Leikvangen, Camilla
 ☎ 485 05 354
 ✉ cvestgaard@gmail.com

YTF Sør-Vest

Larsen, Karsten Arne
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

YTF Telemark

Gletne, Øyvind
 ☎ 984 79 067
 ✉ ogleetne@live.no

YTF Vestfold

Pettersen, Petter Louis
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.l.pettersen@vy.no

YTF Østfold

Larsen, Jan
 ☎ 909 28 326
 ✉ jan.larsen@vy.no

YTF Oslo/Akershus

Adriaensen Jan
 ☎ 452 67 319
 ✉ janpm.adriaensen@gmail.com

YTF Buskerud

Hagen Willy
 Nibe, Fred Ove
 ☎ 909 57 477
 ✉ ninongwilly@hotmail.com

YTF Oppland

Ulsrud Jon Halvar
 ☎ 906 43 702
 ✉ jonul64@gmail.com

YTF Hedmark

Leganger, Espen
 ☎ 928 94 336
 ✉ espen.leganger@gmail.com

YTF Funksjonær lands-

sammenslutning
 Helleseeth, Ove
 ☎ 932 39 364
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

YTF Logistikk

Labergset, Jan Arne
 ☎ 480 53 123
 ✉ janarnelabergset@yahoo.no

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Korsnes, Odd Sigurd
 ☎ 930 61 868
 ✉ os-kors@online.no

Avd. 2 Avdeling 2

Sande, Trude C
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Trond Grimstad
 ☎ 920 91 463
 ✉ t-grims@hotmail.com

Avd. 6 Vestfold

Nilsen, Jarle Oddvar
 ☎ 980 41 688
 ✉ jarlenil@live.no

Avd. 7 Trondheim

Skogland, Sten Gerhard
 ☎ 932 57 616
 ✉ stensko@online.no

Avd. 8 Oslo Taxibuss

Cordtsen, Geirr Arnfinn
 ☎ 934 19 125
 ✉ geir@oslotaxibuss.no

Avd. 9 Vest-Agder

Holbek, Kjell A
 ☎ 934 04 287
 ✉ ytfavd9@gmail.com

Avd. 10 Mandal/Lista

Lotfi Douaieb
 ☎ 907 89 906
 ✉ lotfid@live.no

Avd. 11 Nord

Jan Jarl Steingård
 Helleseeth, Ove
 ☎ 952 81 955
 ✉ nordselveien4@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

Nibe, Fred Ove
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland

Gunn Karin Næsheim
 ☎ 924 19 335
 ✉ ytf.avdeling13@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Terje Michelsen
 ☎ 926 32 157
 ✉ terje.michelsen@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes

Nakken, Barny
 ☎ 991 28 892
 ✉ barnynakken@hotmail.com

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo
 Telefon Sentralbord: 40 60 37 00 Telefax: 21 01 38 51
 E-post: post@ytf.no Bankgiro: 1602 47 96594
 Besøksadresse: Lakkegata 23

www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



YTF - KONTAKT OG INFORMASJON

<p>Avd. 17 Trøndelag Nord Moen, Ole ☎ 932 31 014 ✉ olemoen@hotmail.com</p>	<p>Avd. 37 Ålesund Myhre, Linda ☎ 926 20 612 ✉ linda.myhre@hotmail.no</p>	<p>Avd. 53 Torpa Hole, Tom Erik Bergehagen ☎ 951 53 204 ✉ tomhole@hotmail.no</p>	<p>Avd. 88 Bærum Adriaensen, Jan ☎ 452 67 319 ✉ janpm.adriaensen@gmail.com</p>
<p>Avd. 20 Sandnessjøen Vang, Laila Haugsand ☎ 930 90 620 ✉ lailaehv@outlook.com</p>	<p>Avd. 38 Unibuss Petterson, Per ☎ 992 48 209 ✉ per.petterson@unibuss.no</p>	<p>Avd. 54 Tinn Eggerud, Hallvard ☎ 413 29 091 ✉ halvaegg@online.no</p>	<p>Avd. 96 Follo Utsigt, Anja ☎ 944 71 037 ✉ anjautsi@start.no</p>
<p>Avd. 21 Salten Pedersen, Tor Nikolai ☎ 913 18 379 ✉ tor.n.pedersen@gmail.com</p>	<p>Avd. 40 Notodden Forberg, Sigurd ☎ 906 41 062 ✉ sfor70@hotmail.no</p>	<p>Avd. 55 Vatne Hatlehol, Roy ☎ 957 49 450 ✉ royhatlehol@hotmail.com</p>	<p>Avd. 99 Minibuss 24-7 AS Wigardt, Kent ☎ 920 24 682 ✉ kwigardt@online.no</p>
<p>Avd. 22 Vesterålen Åsheim, Odd-Martin ☎ 906 55 039 ✉ omartas@live.com</p>	<p>Avd. 41 Setesdal Løvdal-Fagerhaug, Torstein ☎ 454 34 688 ✉ tofa@live.no</p>	<p>Avd. 56 Trollheimen Holmeide, Erling Walthier ☎ 932 10 065 ✉ erlholm@online.no</p>	<p>Avd. 104 Nordre Vestfold Tesfazghi, Mogos Tekle ☎ 465 34 524 ✉ kai.anton.ibsen.johansen@outlook.com</p>
<p>Avd. 23 Aust Agder Myhren, Ørjan ☎ 909 05 838 ✉ orjanmyhren@outlook.com</p>	<p>Avd. 42 Søre Sunnmøre Vinjevoll, Stig ☎ 908 93 399 ✉ Stig.Vinjevoll@hotmail.com</p>	<p>Avd. 57 Senja Andersen, Kenneth D. ☎ 454 43 370 ✉ v7020@hotmail.com</p>	<p>FUNKSJONÆRER Avd. 202 Funksjonærer Hellesteth, Ove ☎ 932 39 364 ✉ ove.hellesteth@tide.no</p>
<p>Avd. 24 Harstad Olsen, Steinar ☎ 992 50 642 ✉ st.ol@hotmail.com</p>	<p>Avd. 44 Dombås Holen, Oddgeir ☎ 924 62 308 ✉ kjersti_ks11@hotmail.com</p>	<p>Avd. 59 Eidså og Omegn Koppen, Magne Haugan ☎ 416 22 280 ✉ magne.koppen@tussa.com</p>	<p>Avd. 205 Drammen og Omegn Funksjonærer Johansen, Kai Anton Ibsen ☎ 467 47 477 ✉ kai.anton.ibsen.johansen@vy.no</p>
<p>Avd. 26 Mo I Rana Pettersen, Rune ☎ 952 45 022 ✉ rune.940@online.no</p>	<p>Avd. 45 Hallingdal Risvang, Morten ☎ 901 09 492 ✉ mrisvan@online.no</p>	<p>Avd. 60 Glomfjord Skoglund, Svein Roger ☎ 928 63 006 ✉ srogskog@online.no</p>	<p>Avd. 209 Vy Buss Kristiansand Ånesland, Tom ☎ 992 87 397 ✉ tomaanesland@live.no</p>
<p>Avd. 29 Jotunheimen Leirhol, Bøye ☎ 913 73 091 ✉ boleir@online.no</p>	<p>Avd. 46 Vy buss Ringerike Svendsrud Daniel ☎ 450 38 749 ✉ mrzeiten@gmail.com</p>	<p>Avd. 66 Stranda og Omegn Skrede, Ole Jørgen ☎ 930 57 505 ✉ ojskred91@gmail.com</p>	<p>Avd. 215 Vy Buss Telemark Nergård, Olav ☎ 413 81 036 ✉ Olav.nergard@vy.no</p>
<p>Avd. 30 Averøy Dyrseth, Martin Bernhard ☎ 906 45 013 ✉ m.dyrseth@outlook.com</p>	<p>Avd. 47 Hamarøy Langås, John Ståle ☎ 958 14 641 ✉ johnstaale@hotmail.com</p>	<p>Avd. 72 Sporveien T-bane Nilsen, Michelle ☎ 401 04 230 ✉ michelle.nilsen@sporveien.com</p>	<p>Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonærer Grande Jan Ole ☎ 406 90 383 ✉ janolegrande@gmail.com</p>
<p>Avd. 31 Brønnøysund Andreassen, Alf Egil ☎ 414 37 112 ✉ alf.egil@online.no</p>	<p>Avd. 48 Nesodden Høy Ree-Lindstad, Victor ☎ 938 69 040 ✉ ytf.nesodden@nobina.no</p>	<p>Avd. 73 Gauldal Brandegg, Paul Inge ☎ 913 22 667 ✉ paul-ib@hotmail.no</p>	<p>Avd. 221 Salten Funksjonærer Pedersen, Geir Magne ☎ 982 87 387 ✉ geir.m.pedersen@gmail.com</p>
<p>Avd. 33 Hedmark Smestad, Trond ☎ 906 88 088 ✉ trond_x@hotmail.com</p>	<p>Avd. 49 Vy Buss Trøndelag Andersson, Eva ☎ 468 64 103 ✉ evasson@online.no</p>	<p>Avd. 74 Drangedal Berntsen, Jørn ☎ 907 94 133 ✉ joe-b3@online.no</p>	<p>Avd. 223 Aust Agder Hansen, Øyvind ☎ 920 83 877 ✉ oha@sbr.no</p>
<p>Avd. 34 Nittedal Asani, Musa ☎ 994 15 941 ✉ mosaasani@gmail.com</p>	<p>Avd. 50 Vy Buss Øvre Romerike Nikolaisen, Steinar ☎ 90998600 ✉ snikol@online.no</p>	<p>Avd. 78 Mosjøen Fjellstad, Johnny ☎ 412 11 150 ✉ j.fjellstad@live.no</p>	<p>Avd. 238 Funksjonærforeningen YTF i Unibuss Sæther, Lars Harein ☎ 922 85 135 ✉ hareins@online.no</p>
<p>Avd. 35 Mjøsa/Hadeland Engeskaug, Jens Olai ☎ 992 04 473 ✉ rundballejensi@hotmail.com</p>	<p>Avd. 51 Lofoten Hansen, Roger Jonny ☎ 951 92 838 ✉ rhansen@live.no</p>	<p>Avd. 83 Telemark Gletne, Øyvind ☎ 984 79 067 ✉ ogletnelive@live.no</p>	<p>Avd. 242 Sunnmøre AS Stokke, Frode ☎ 916 85 243 ✉ frode.stokke@vy.no</p>
<p>Avd. 36 Østfold Haukås, Madeleine Isabelle ☎ 400 95 126 ✉ madeleinehaukas@gmail.com</p>	<p>Avd. 52 Jernkroken Pumbala, Zafar Iqbal ☎ 930 00 147 ✉ pumbala@gmail.com</p>	<p>Avd. 87 Nedre Romerike Espen Ramstad ☎ 934 99 531 ✉ espe-ram@online.no</p>	

FAKTA OM YTF

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende partipolitisk uavhengig fagorganisasjon. 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 skoloring 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

Avd. 264 Firda Billag

Lindvik, Randi Irene
 ☎ 951 96 030
 ✉ randi.lindvik@firda-billag.no

Avd. 272 Sporveien Funksjonærforening

Ihla, Vibeke
 ☎ 922 00 433
 ✉ vibeke.ihla@sporveien.com

Avd. 274 Drangedal Bilruter

Tveit, Hilde Laila Kåsa
 ☎ 957 58 644
 ✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær

Pedersen, Tommy
 ☎ 992 06 868
 ✉ tommy.pedersen@norgesbuss.no

Avd. 301 Ruter

Heyerdahl, Marina
 ☎ 915 94 981
 ✉ marina.heyerdahl@ruter.no

YTF LOGISTIKK

Avd. 550 YTF PostenBring

Seland, Roger
 ☎ 918 09 669
 ✉ roger.seland@posten.no

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Solli, Rune
 ☎ 466 40 888
 ✉ r.solli@outlook.com

Avd. 599 Alnabru

Nilsestuen, Ron Richard
 ☎ 947 97 558
 ✉ ronrichardn@gmail.com

Avd. 602 Hoyer Norge

Petersen, Frank
 ☎ 452 90 607
 ✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Vestre Viken

Kristiansen, Per
 ☎ 984 18 200
 ✉ per.kristiansen@ytflogistikk.no

Avd. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust
 ☎ 901 73 281
 ✉ andblind@gmail.com

Avd. 607 Norsk Stein

Tvergrov, Tor Inge
 ☎ 975 88 372
 ✉ ttvergrov@yahoo.no

Avd. 609 Logistikk Agder

Dybendal, Tom Dennis Mehus
 ☎ 958 98 355
 ✉ tomdybendal@gmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS

Nilsen, Sverre
 ☎ 415 12 254
 ✉ sverrenilsen@icloud.com

Avd. 611 Logistikk Trøndelag Sør

Nilsen, Atle
 ☎ 472 31 334
 ✉ atlenilsen63@hotmail.com

Avd. 613 Logistikk Rogaland

Korth, Willy Andre
 ☎ 962 29 970
 ✉ willyandre@ymail.com

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS Lan

Authen, Knut
 ☎ 934 04 022
 ✉ k.authen@online.no

Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Johnsen, Arild
 ☎ 907 48 486
 ✉ arild_johnsen@yahoo.no

Avd. 621 Salten Logistikk

Alstad, John-Arne
 ☎ 480 08 009
 ✉ johna.alstad@gmail.com

Avd. 622 Hernes Transport

Borseth, Arnt Erik
 ☎ 936 04 015
 ✉ arnterik.borseth@gmail.com

Avd. 624 Logistikk Harstad

Lind, Jan Inge
 ☎ 907 25 580
 ✉ janingelind@live.no

Avd. 630 PostNord Langhus

Schei, Robin
 ☎ 916 30 620
 ✉ robschei84@gmail.com

Avd. 633 Logistikk Innlandet

Stordal, Ståle
 ☎ 907 66 299
 ✉ stastord@stordalgard.no

Avd. 635 Bring Linehaul

Kjartansson, Sævar Mår
 ☎ 905 41 717
 ✉ hinnfagri@gmail.com

Avd. 636 Post Nord Solution

Boberg, Tom
 ☎ 991 13 010
 ✉ tomboberg49@gmail.com

Avd.640 Kynningsrud Nordic Crane

Skagen, Ørjan
 ☎ 924 13 251
 ✉ oerjanskagen@gmail.com

Avd. 645 Sirva

Tony Julian, Constandis
 ☎ 403 45 292
 ✉ tonyconstandis@yahoo.com

Avd. 646 Logistikk Ringerike og omegn

Andersen, Per Øyvinn
 ☎ 900 34 074
 ✉ perayan@gmail.com

Avd. 650 K. Bull

Tho, Knut Arne
 ☎ 416 01 007
 ✉ knut115@hotmail.com

Avd. 660 PostNord Alfaset

Kristiansen, Lars
 ☎ 402 84 705
 ✉ ytf660@gmail.com

Avd. 670 Brødrene Dahl

Olsen Lid, Kristian Strupstad
 ☎ 979 76 657
 ✉ ytfbdls@gmail.com

Avd. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne
 ☎ 480 53 123
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Viking Svensrud Transport AS

Rinde, Magnus
 ☎ 940 77 481
 ✉ magnusrinde78@gmail.com

Avd. 685 Renholdsverket

Andersson, Andreas
 ☎ 901 63 728
 ✉ andreas.andersson@trv.no

Avd. 688 Alliance Healthcare

Kragerud, Erling
 ☎ 476 13 186
 ✉ erlingkragerud@gmail.com

Avd. 690 Logistikk Trøndelag Nord

Saur, Bjørn Arne
 ☎ 901 67 548
 ✉ barne-sa@online.no

Avd. 694 OnePark

Veidholm, Fred-Olav
 ✉ fred-vei@online.no

Avd. 696 Logistikk Østfold og Follo

Mortensen, Pål
 ☎ 901 28 246
 ✉ paal@primecargo.no

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

KONTAKT OSS PÅ TELEFON

40 60 37 00

TAST 1 - ØKONOMI- OG MEDLEMSAVDELING



WENCHE NYJORDET
Avdelingsleder
wenche@ytf.no



NJONIZA HAZIRI
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no



LIANE THOMASSON
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no



RAMEEN SHEIKH
Kontor- medarbeider
rameen@ytf.no

TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



HÅVARD GALTSTAD
Org. sekretær
havard@ytf.no



JAN ARNE LABERGET
Regionleder gods/logistikk
jan.arne@ytf.no



PETTER SOMMERVOLD
Forhandler
petter@ytf.no



KRISTINE MARTINSEN
Forhandler
kristine@ytf.no



NORA ARNKVÆRN
Juridisk rådgiver
nora@ytf.no



ANNE LISE LØKKEN
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no



JOSEFINE WÆRSTAD
Leder juridisk avd. (i permisjon)
josefine@ytf.no



MARIUS TRÆLAND
Avdelingsleder, forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no



ANNIKEN AUNE
Advokat- fullmektig
anniken@ytf.no



JEANNETTE KVAMME
Advokat- fullmektig
jeannette@ytf.no

TAST 3 - SPØRSMÅL OM NETTBUTIKK, VERVING ELLER ORGANISASJONSSAKER



TORMUND HANSEN SKINNARMO
Kommunikasjons- sjef
977 11 550
tormund@ytf.no



SYNNE PERNILLE JAKOBSEN
Rådgiver
993 65 058
synne@ytf.no



TOR ARNE KORSMOE
Verveansvarlig
980 43 387
tor@ytf.no



SIRI DANNEVIG
Advokat- fullmektig
siri@ytf.no

RING DIREKTE TIL DISSE



JIM KLUNGNES
Forbundsleder
932 41 125
jim@ytf.no



LINDA JÆGER
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no



ARNE DANIELSEN
Redaktør
474 00 989
arne@ytf.no



DÅRLIGE VEGGER?

MELD FRA PÅ

VEGKLAGE.YTF.NO

I NORGE FINNES RUNDT 100 000 KM OFFENTLIG VEI. STORE DELER AV VEGNETTET HAR BEHOV FOR UTBEDRING, MEN MYNDIGHETENE VET IKKE ALLTID HVOR DET ER STØRST BEHOV FOR INNSATS OG HVOR MYE PENGER SOM TRENGS. DETTE KAN DU HJELPE TIL MED Å SKAPE KLARHET I.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Ved å gå inn på vegklage.ytf.no og registrere mangler samme dag som de er oppdaget, hjelper du til med å få oversikt over vegvedlikeholdet. Det kan for eksempel være utfordringer med strøing og salting, hull eller skader, manglende brøyting eller stengte toaletter.

Biltrafikken øker

YTF vil benytte dataene til å sette søkelys på vegvedlikehold og tilrettelegging for sjåførene i møter med myndigheter og media. Opplysningene vil bli delt med Statens Vegvesen.

Uten vegen stopper Norge. All transport begynner og slutter på veg, og mesteparten av både gods- og persontransport foregår på veg. Og mye tyder på at biltrafikken vil øke. Prognoser fra Statens Vegviser antyder at laste-

biltrafikken vil øke med 70 prosent fram mot 2040.

Utrygge strekninger

Samtidig har både riksvegnettet og fylkesvegene stort behov for utbedring. Etterslepet i vedlikehold beløper seg på rundt 100 milliarder kroner. Dette fører til at mange vegstrekninger er utrygge, fordi de er rasutsatte, farlige og svingete eller har uoversiktlige kryss.

Flere aktører har tatt til orde for behovet for jevnlig tilstandsrapporter for hele vegnettet, en samlet status som kan synliggjøre behovet og danne grunnlaget for prioriteringer av tiltak der de trengs mest. [Vegklage.ytf.no](https://vegklage.ytf.no) er et godt virkemiddel i retning av å få en slik oversikt.

Ta gjerne opp vegstandarder der du kjører med din lokale YTF-avdeling, slik du kan lese at Region Trøndelag har gjort – se side 6.



I Norge kan det være svært utfordrende å bygge og vedlikeholde vegstrekninger, og mange skal æres for utrolige prestasjoner – her Rallarvegen i Flåm.

GODT BESØKT ÅRSMØTE I AVDELING 52 JERNKROKEN

YTFs avdeling 52 Jernkroken avholdt årsmøte med middag på restaurant Shalimar på Rosenhoff i Oslo. Årsmøtet hadde besøk av ledende representanter for Oslo Arbeiderparti, som måtte svare på en rekke spørsmål fra salen om blant annet brøyting og annet veivedlikehold samt anbud.

Også forbundsleder Jim Klungnes var gjest. Årsmøtet feiret jubilarer og delte ut gaver, samt tok opp spørsmålet om mulig omorganisering og andre årsmøtesaker. Avdelingen har mange innvandrere-medlemmer, så middagen var type halal.



Sjåførene på Jernkroken møtte opp i hopetall på årsmøte. Fra venstre avdelingsleder Zafar Iqbal Pumbala, tidligere avdelingsleder Rauf Hussain og medlem Arshad Shah. Foto: Avd. 52.

MEDLEMSVEKST I NORD-TRØNDELAG

Avdeling 17 Trøndelag Nord omfatter et stort geografisk område, noe som ikke hindret hele 45 medlemmer fra å møte opp i Verdal i november. De som reiste lengst kom fra Hitra, Kolvereid og Lierne.

Avdelingen ble slått sammen med avdeling 75 Trondheimsfjord i 2021, og har nå 115 aktive medlemmer og 17 pensjonister. Klubb Fosen ble opprettet som en av de første klubbene innen YTF, noe som har gitt ny giv og nye medlemmer i en region – hvis navn visstnok kommer av det norrøne ordet for «gjemmested».

Etter årsmøtet ble det avholdt en solid julelunsj, før blant annet jubilarer med 25 og 50 års medlemskap ble hedret med merke og diplom. Tormod Jørstad hadde lengst fartstid, han

ble medlem i NRAF (YTFs tidligere navn) allerede i 1964. 50-årsjubilarer Peter Hiller kjører fortsatt buss i Kolvereid. Terje Austmo og Rune

Musum ble takket av etter formidabel innsats i avdelingsstyret, Musum har vært sammenhengende styremedlem i 40 år!



Nord-Trøndelag er et stort område, og medlemmene på årsmøtet i avdeling 17 kom blant annet fra Kolvereid. Foto: Arne Danielsen

LIANE THOMASSEN – «NYE KJELLRUN»

Vi meldte i forrige utgave at YTFs glitrende forhandlingssekretær Kjellrun Mørch har gått av med pensjon. Etter en tids overlapping fra begynnelsen av november har nå Liane Thomasson overtatt Kjellruns plikter. (Fornavnet uttales Li-Ann, det har britisk opprinnelse.)

Lianes formelle stilling er «konsulent medlemsregister og tariff», og hun kommer fra en tilsvarende stilling i

NHO. Hun har tidligere jobbet for blant annet Deloitte Advokatfirma AS og DnB ASA, og har mange års erfaring innenfor salg og markedsføring.

46-åringen er trebarnsmor med britisk far og dansk mor, men oppvokst i Oslo-området. Hun regner som som utadvendt og stort sett blid, liker å lage mat, tilbringe tid med gode venner og håndarbeid.



Liane Thomassen Foto: YTF

TREDELT ANBUD I FINNMARK

Troms og Finnmark fylkeskommune har bestemt at tre ulike selskaper skal drifte bussene i Finnmark fra 1. oktober. Den samlede verdien på anbudene er anslått til 2,6 milliarder kroner.

Finnmark er delt inn i tre hovedkontraktsoner, Øst-, Midt- og Vest-Finnmark. Øst-anbudet, som inkluderer region- og ekspressbuss samt bybuss i Vadsø og Kirkenes, vil bli trafikkert av Boreal. Midtre del, inkludert bybuss i Hammerfest og Nordkapp, vil nå bli kjørt av Tide.

Mens Triangle, alias Connect, tidligere Torghatten – kjørt barn har mange navn – vil ta seg av kontrakten i Vest med Alta, Kautokeino og Loppa. Det har vært et mellomspill der Boreal gikk til sak fordi de ikke hadde fått innsyn i prosessen.

Fylkeskommunen har regnet ut at de sparer 12 millioner kroner på oppde-

lingen, noe som jo absolutt er penger, men som likevel utgjør mindre enn en halv prosent av den totale anbuds-

summen. Ellers bærer anbudet preg av utstrakt innfasing av elbuss.



Snelandia heter administrasjonsselskapet i Finnmark. Her fra Hammerfest, som til høsten vil bli operert av Tide. Foto: Arne Danielsen

PERSONVERN

Vet du hvor mye informasjon arbeidsgiver har om deg?

Teknologi gjør det mulig for bedrifter å samle inn svært mye informasjon om sine ansatte. Hvor hardt du bremser bussen, hvor mye diesel lastebilen har brukt, hvor mange kasser du har scannet. Hvor lang toalettspause du tar, og hvem du drakk kaffe med etter lunsj.

Informasjonen kan gjøre arbeidet mer effektivt. Men det kan også gjøre at arbeidsgiver får informasjon en ikke skulle hatt. Det er derfor viktig at innsamling, lagring og bruk av informasjonen blir gjort på riktig måte.

Rett til å drøfte

Kontrolltiltak og lagring/bruk av personopplysninger skal drøftes med tillitsvalgte. Dette er viktig. Både fordi lagring/bruk av personopplysninger ikke er i strid med regelverket og videre fordi det er viktig at de ansatte vet hvilken informasjon som blir lagret om dem, og hva informasjonen skal brukes til.

Det er derfor viktig at tillitsvalgte følger opp denne rettigheten. Som tillitsvalgt bør en derfor be om drøftelser om kontrolltiltak/lagring av personopplysninger. Dette kan gjøres enkelt ved å sende en e-post til bedriften hvor en ber om drøftelser etter arbeidsmiljøloven § 9-2 eller Hovedavtalen § 9-11.

Hva skal drøftes?

Det er viktig at arbeidstakerne vet hvilken informasjon som samles inn, og hva informasjonen brukes til. Dette er helt sentralt for å ivareta arbeidstakernes trygghet. Derfor skal arbeidsgiver gi informasjon om hvilken informasjon som samles inn og hva informasjonen skal brukes til.

I de bedrifter hvor det er tariffavtale krever Hovedavtalen at dette skal drøftes mellom bedriften og de tillitsvalgte. På denne måten kan tillitsvalgte være med å utforme rutiner slik at dette blir gjort på en trygg måte.

Hovedavtalen § 9-11 nr. 1

Partene skal lokalt drøfte hvilke personopplysninger bedriften kan registrere, og hvordan de skal oppbevares og brukes.

Husk å skrive protokoll fra drøftelsene. Da kan en få dokumentert hvilken informasjon bedriften lagrer, hvor lenge informasjonen skal lagres, og hva informasjonen skal brukes til.

Hva er formålet?

Om bedriften lagrer personopplysninger om sine ansatte må bedriften definere hvilket formål en har for å lagre opplysningene. Dette er avgjørende for hvilken informasjon bedriften kan lagre, hvor lenge og hvordan informasjonen kan lagres, og senere hva bedriften kan bruke informasjonen til.

Eksempelvis dersom bedriften lagrer sykemeldinger. Om formålet er å betale sykepenger i arbeidsgiverperioden, kan dette begrense hvor mye informasjon som lagres, og hvor lenge bedriften kan lagre informasjonen. For å betale ut sykepenger behøver en da bare informasjon om at arbeidstakeren har vært syk. Det er da ikke nødvendig å lagre opplysninger om hvilken sykdom arbeidstakeren har.

Videre vil formålet være oppnådd når sykepenger er betalt. En behøver da ikke lagre opplysningene i lenger tid. Arbeidsgiver må da slette sykemeldingen. Regelverket er også klart på at informasjonen ikke kan brukes til andre formål.

En kan for eksempel ikke bruke sykemeldingene til å gi en arbeidstaker oppsigelse, eller begrunne avslag på jobbsøknad. Arbeidsgiver kan kun bruke opplysningene til de formål en har oppgitt. Formålet må derfor være definert i protokollen.

Veien videre

Om dere kommer til enighet skriver dere enighet inn i protokollen. De ansatte kan da gjøres seg kjent med hvilken informasjon som lagres, hvordan dette blir gjort, og hva informasjonen skal brukes til. Om tillitsvalgt er uenig med bedriften om hva som er nødvendig, kan dere skrive en uenighetsprotokoll. Protokollen kan sendes til forbundet, som kan hjelpe dere videre.

SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700

«Å si at du ikke bryr deg om personvern fordi du ikke har noe å skjule er som å si at du ikke bryr deg om ytringsfrihet fordi du ikke har noe å si»

- Edward Snowden



Informasjon kan innhentes på så mange måter. Her fra sentralen som overvåker all trafikk i Moskva. Hvert trafikklys i den russiske hovedstaden kunne styres herfra.
Foto: Arne Danielsen, 2014

MARIUS
TRÆLAND
Avdelingsleder,
forhandlingsjef
og advokat



ANNIKEN
AUNE
Advokat-
fullmektig



JEANNETTE
KVAMME
Advokat-
fullmektig



NORA
ARNKVÆRN
Juridisk rådgiver



SIRI
DANNEVIG
Advokat-
fullmektig



[facebook/ytf](https://www.facebook.com/ytf)



[twitter/ytf](https://twitter.com/ytf)



[instagram/ytf](https://www.instagram.com/ytf)

FORNØYELEGE FORTELJINGAR FRÅ OTTADALEN

OTTADALEN KOMMUNALE BILLAG, ALLMENT OMTALT SOM OKB, HAR FOR LENGST SLUTTA Å EKSISTERA. MEN MINNET OM DETTE AKTIVE OG ALLSIDIGE TRANSPORTSELSKAPET I DET TIDLEGARE OPPLAND FYLKE, LEVER FRAMLEIS, LOKALT SÅ VEL SOM NASJONALT. LIKE FØR JUL I 2022 KOM DET UT EI BOK SOM INNEHOLD HISTORIER OG FORTELJINGAR FRÅ SELSKAPETS GODT OG VEL FØRTIÅRIGE EKSISTENS.

Tekst:

SVEIN ELLING AUSTBØ

Foto:

STIG MAGNUS AABOEN

OKB vart stifta i 1943, og organisert som eit interkommunalt føretak. I første omgang bestod eigarskapen av kommunane Vågå, Lom og Skjåk. Men Heidal kommune vart medlem i 1947, og etter at Heidal slo seg saman med Sel frå årsskiftet 1964-65, kom Sel til å bli den fjerde eigarkommunen.

Ved overgangen til aksjeselskap, med verknad frå 1. januar 1985, hadde OKB 104 fast tilsette og ein vognpark som talde 110 einingar. 36 av desse var bussar, medan talet på lastebilar var 41. Det nye selskapsnamnet vart Ottadalen Billag AS, og den organisatoriske endringa medførte at ein drygt førti-årig æra var over i samferdsla nord i Gudbrandsdalen.

Institusjon

Forfattarane av boka om OKB, Stig Magnus Aaboen og Elias Sperstad, orienterer utførleg om selskapets utvikling i eksistensperioden 1943-84. Dei to forfattarane formidlar historie og historier om OKB på ein folkeleg og engasjerande måte, utan å gjera bruk av for mange tal og tabellar.

Boka viser korleis eit transportselskap med lokal forankring kom til å bli ein institusjon i verkeområdet sitt. Innbyggjarane fekk eit slags eigarforhold til OKB, og sjåførane hadde gjerne funksjon som ærendsgutar og omsorgspersonar, i tillegg til oppgåva å få bussen trygt fram.

OKB vart på ein særskild måte synleg i lokalsamfunnet, fordi føretaket engasjerte seg på mange felt. I tillegg til persontransport i rute, dreiv OKB med turkøyring, tømmertransport, frakt av mjølk i spann og på tank, kraftforkøyring, ferdigbetong, og

ordinære godsruiter i Otta-dalføret, for å nemna ein del av aktivitetane. Etter kvart oversteig talet på lastebilar mengda av bussar.

Nostalgi

Teksten til Aaboen og Sperstad er full av lengsel, og full av minne. På mange måtar tener bokverket som ei kjærleikserklæring til ein tidlegare transportør, og ein hyllest til dei mange medarbeidarane i OKB.

Eit utval av tidlegare tilsette kjem forresten til orde i boka, og dei fortel om erfaringar og opplevingar frå tida i selskapet. Det gir liv til framstillinga, og dei ulike arbeidsoppgåvene blir knytte til ansikt og personar.

Boka er rikt utstyrt med bilete, og den store mengda av foto viser tydeleg kor mange typar aktivitetar selskapet dreiv med i sine velmaktsdagar. Fotomaterialet er til dels eksklusivt, og medverkar til at bokverket får varig verdi.

«Teksten til Aaboen og Sperstad er full av lengsel, og full av minne. På mange måtar tener bokverket som ei kjærleikserklæring til ein tidlegare transportør, og ein hyllest til dei mange medarbeidarane i OKB»

I eit 1500 kvadratmeter stort museum på Bismo i Skjåk, offisielt opna i 2021, har tidlegare verksmeister og verkstadeigar Helge Skjåk samla køyretøy frå OKB, som han har teke vare på og sett i stand. Skjåk er tildelt både kulturpris og H.M. Kongens fortenesmedalje for sitt mangeårige arbeid med å bevare gamle bussar og lastebilar.



Ei vognliste for OKB gjennom litt over førti år ville ha gjort boka endå meir verdifull, og tilført utjevninga større tyngd.

Elles skulle det ha vore sterkare fokus på korrektur. Det er uheldig med unøyaktig informasjon i eit bokverk som fortener å bli kalla eit kjærkome bidrag til norsk samferdslehistorie.

Boka om Ottadalen Kommunale Billag er på 222 sider, og kan bestillast hos Helge Skjåk, tlf. 909 45 575.



Historier om Ottadalen Kommunale Billag er samla og utgitt i bokform.



I tillegg til bussar og lastebilar hadde OKB på det meste tre beltekøyretøy, til bruk i fjellheimen.



Tidstypisk interiør i bussane til OKB i førstninga av 1960-talet.



I mange år leverte OKB ferdigbetong frå selskapets eigen betongstasjon i Lom. Anlegget vart etablert i 1973, og kundemassen heldt til både i og utanfor Ottadalen.

VISSTE DU AT...

for kun 450 kroner i året kan du bli medlem i YTFs pensjonistforening, der du kan få en rekke fordeler og dele minner med likesinnede. For å få meir informasjon eller bli medlem, ta kontakt med leder **Karsten A. Larsen, karsten.a.larsen@gmail.com, tlf. 480 83510.**



Kjøretøya til OKB hadde eit fargeskjema i grønt, raudt og lysegult.



VEIVISEREN

Et varmt smil var nok til å få Tonje Langeland til å bli bussfører, ta fagprøven og bli veiviser for andre med ønske om fagbrev. Slik kan tilsynelatende tilfeldigheter vise vei og forme tilværelsen, noe mange nok kan kjenne seg igjen i. Noen vil kanskje til og med kalle det et lite mirakel?

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Yrkestrafikk møtte Tonje Langeland på YTFs kvinnesamling i Oslo, som du kan lese om annet sted i bladet. De andre damene anbefalte henne som et klartenkt og taleført intervjuobjekt. Vi avtalte å møtes på Oslo Bussterminal noen dager senere, dit hun kom som sjåfør på ekspressbussen fra Kristiansand, en gedigen dobbeltdekker.

Vanskelig start

Førsteintrykket av var at hun måtte være selvskreven til yrket. Rolig og praktisk, uten å la seg stresse av en forsinkelse. I virkeligheten startet likevel ikke yrkeslivet en særlig god måte for den unge kvinnen fra Kristiansand.

- Opprinnelig tok jeg motormanns-utdannelse for å jobbe i maskinen på en båt. Jeg forsøkte meg som lærling på et skip. Men så avsluttet faren min livet sitt på en brutal måte, og med alle tankene som da meldte seg, ble det for tøft å være ute på sjøen, så jeg sa fra meg lærlingeplassen. En god stund var jeg borte fra arbeidslivet, forteller Tonje.

Åpen for signaler

- Siden forsøkte jeg meg som industri-mekaniker, men den økonomiske krisa med permitteringer satte en stopper for det. Hva skulle jeg bli? Jeg vurderte å utdanne meg til toller, men en dag jeg satt på en kafé i Kristiansand med noen venninner, så vi på alle bussene som kjørte forbi. Da var det en av sjåførene som smilte til meg, et sånt skikkelig varmt bestefarsmil, og jeg sa til venninnene: «Jeg skal bli bussjåfør!» «Hvor fikk du det fra?» undret de andre. «Jeg bestemte det akkurat nå!»

Så spurte hun NAV om hjelp, og de spurte om hun visste hva hun gikk til?

- «Ingen aning», svarte jeg. Men det var som om jeg oppdaget yrket takket være det smilet. Bussene hadde jo alltid vært der ute i gatebildet, men jeg hadde aldri før tenkt på hvordan det var å kjøre dem. Nå var det som om en ny verden åpnet seg for meg. Heldigvis er jeg åpen for slike signaler.

Turbil i nord

Tonje Langeland er fra Voiebyen, i Vågsbygd sydvest i Kristiansand kommune. Hun er altså fullblods sørending, og som sørendinger flest framstår hun som en positiv type. Så definerer hun seg også som et typisk

ja-menneske som engasjerer seg i det meste, og gjerne vil finne tid til alt hun har lyst til å få til. På sine 32 år har hun alt rukket å få tre døtre pluss en bonussønn.

- Da jeg fikk lappen i klasse D var jeg stolt, og delte begivenheten på ei Facebook-gruppe. Så var det en som skrev: «Hvis du vil ha jobb som buss-sjåfør i Nord-Norge i sommer, kan jeg skaffe deg det.» Jeg hadde aldri vært nordover før, og tenkte først «aldri i livet», men spurte vedkommende om han virkelig mente det, noe han bekreftet. «Men jeg har ikke tatt YSK ennå», forklarte jeg, men la til at jeg, uten å være kjepphøy, nok trodde at jeg ville klare prøven. «Ta kontakt når du har bestått», lød svaret. Jeg gjorde som han sa, og han ble ikke overrasket da jeg ringte. Tre dager senere reiste jeg til Honningsvåg for å kjøre buss. Dermed ble det å kjøre cruisepassasjerer til Nordkapp og Hammerfest. Siden har jeg vært i nord både sommer og vinter, kjørt overalt, til Lakselv, Kautokeino, Alta, Senja og Lofoten.

Ønske om mestring

- En av arbeidskameratene jobbet også som sjåfør i Kristiansand, og hjalp meg å få jobb som turbilsjåfør i hjembyen. Dermed ble det turisttrafikk til Trollstigen og Geiranger, og



«Da var det en av sjåførene som smilte til meg, et sånt skikkelig varmt bestefarsmil, og jeg sa til venninnene: «Jeg skal bli bussjåfør!»»



reise til Tyskland og Polen med Aktive Fredsreiser. Hva som driver meg, er ønsket om mestring. Jeg har alltid sagt som Pippi Langstrømpe: «Dette har jeg aldri gjort før, så det klarer jeg helt sikkert.»

Ikke sånn at hun bare kaster seg uti det ukjente, hun er tvert om den grundige typen som liker å undersøke ting grundig og forberede seg. Noe hun også gjorde da hun skulle velge fagforening.

- Begge forbund, både YTF og Fellesforbundet er representert på arbeidsplassen i en god blanding. Jeg pratet med mange arbeidskamerater, og falt til slutt ned på at YTF var et flott forbund. Det var kanskje litt tilfeldig, men hadde noe med tilhørighet å gjøre. Nå sitter jeg i styret i YTFs avdeling 9 Vest-Agder.

Koronaen gjorde slutt på turkjøringen, det var ikke engang buss for tog. Da måtte hun gå over til rutekjøring i Kristiansand. For det meste ble det skole- og barnehagekjøring pluss noen lokale linjer.

- I fjor sommer spurte min tillitsvalgte, Rune, om jeg ville kjøre ekspress, og siden har jeg drevet med det.

Stolt fagarbeider

- I mai hadde jeg kjørt buss i fem år, og da var jeg klar for å ta fagbrev, noe som hadde vært et mål hele veien.

Jeg gikk opp i Kristiansand og jobbet sinnssykt for å få det til, satte av mye tid, var i en periode nesten fraværende hjemme. Noen sa: «Du står vel uansett.» Men jeg satte meg høye mål og hadde derfor i bakhodet at fallhøyden var stor. Derfor var det viktig å gjøre sitt beste. Etter arbeidstid gikk jeg gjennom bussen, terpa på hver detalj, spurte meg selv hvorfor hver knapp fungerte akkurat sånn. Jeg øvde på å legge på kjetting om og om igjen. Jo oftere, jo bedre, tenkte jeg. Å ta fagbrev var den største prøven i livet, noe jeg virkelig ville og hadde lyst til, understreker hun.

- På den store prøvedagen var jeg utrolig nervøs, hadde høy puls og gjorde småfeil som jeg ikke pleide å gjøre i det daglige. Heldigvis hadde jeg kjekke sensorer som jeg hadde truffet før, så de var ikke særlig skumle. Vi hadde en forberedende samtale som fikk meg til å slappe av. Resultatet ble bra både i teori og praksis. Den ene sensoren sa: «Du har bestått, men kollegaen min har noe å tilføye.» Så sa den andre: «Meget bestått!» Teorien ga 5+. Stoltheten over å ha klart det var ubeskrivelig. Jeg satt i bilen i hvert fall en time før jeg klarte å kjøre hjem: «Jeg greide det!»

Heve yrkets status

- Å bli faglært var stor stas. Som ung dame møter du jo mange morsomme situasjoner. Noen tror jo at jeg er hjelpemann. «Du kan ikke ha kjørt

lenge?» Da er det herlig å fortelle at jeg er faglært. Og da jeg terpa på alle detaljene, ble jeg også tryggere på alt som jeg kunne. Det ga enorm mestringsfølelse og en yrkesstolthet som jeg unte alle andre å oppleve. Derfor meldte jeg meg som Veiviser. Etter at YTF sendte ut et nyhetsbrev om ordningen, som skal hjelpe andre til å ta fagbrev, tenkte jeg at «dette må jeg også være med på». Jeg hadde jo min egen ferske erfaring å komme med, og er heller ikke redd for å snakke med folk, nikker hun.

- Som Veiviser skal du jo ikke være lærer eller ta prøven for noen, men rettlede, minne folk om datoer og sånn, små knep som viktigheten av å spise ei skive før man går opp til fagprøven. Og det er ikke farlig om man ikke klarer det første gangen, da kan man jo bare prøve igjen. Forleden ble jeg forresten spurt om jeg kunne være interessert i å bli sensor? De mangler visstnok sensorer. Ja, tenker jeg, hvorfor ikke? Det kan jeg tenke meg å gjøre. Selv blir jeg aldri utlært, lærer stadig noe av nye mennesker. Alt handler til syvende og sist om å heve yrkets status, å tenke positivt om bussføreryrket. Det er jo også grunnen til at jeg sitter her, avslutter Tonje Langeland før hun på nytt setter seg bak rattet på dobbeltdekkeren på Oslo bussterminal med kurs sydover mot hjembyen Kristiansand.

«Den ene sensoren sa: «Du har bestått, men kollegaen min har noe å tilføye.» Så sa den andre: «Meget bestått!» Teorien ga 5+. Stoltheten over å ha klart det var ubeskrivelig.»



Liker å trene. (Foto: privat)



Glad i å gå på tur og veldig glad i å reise. (Foto: privat)



Hvor mange kan skryte av en busstatts? (Foto: privat)



Kan mye om planter. (Foto: privat)



Elsker å kle meg ut. (Foto: privat)



Medlem av Ladies Circle Norge, pin-båndet er fra mennesker jeg har truffet på turer og arrangementer.



Pelsbarn uten pels. (Foto: privat)

IVAR SMITH-NILSEN TIL MINNE

IVAR SMITH-NILSEN DØDE 27. DESEMBER PÅ SANDNESSJØEN SYKEHUS OG BLE BEGRAVET 10. JANUAR 2023 FRA VEVELSTAD KIRKE. IVAR ER KJENT FOR YRKESTRAFIKKS LESERE FOR Å HA ILLUSTRERT DE FLESTE PORTRETTINTERVJUENE VI HAR HATT I BLADET DE SISTE SEKS ÅRENE.



Ivar Smith-Nilsen Foto: Privat

Ivar og jeg har kjent hverandre i mer enn førti år, fra den gang vi begge arbeidet som trafikkbetjening i Oslo Sporveier. Da Trafikanten-senteret ble opprettet i 1988 gikk han over dit, og da senteret ble en del av Ruter, ble han med dit. I september 2018 gikk han av med pensjon.

I mange år bodde han på Oppsal i Oslo, men som stolt nordlending flyttet han som pensjonist tilbake til slektsgården på Stokka i Vevelstad kommune sammen med frue og datter.

Han begynte å tegne for meg da jeg var redaktør for et fagforeningsblad på midten av åttitallet. Flere tegninger ble det da jeg ble

redaktør av bedriftsbladet Sporveisnytt i 1987. Bak sin sindige framferd sprudlet en infam kilde, og hans lett ondskapsfulle direktørkarikaturer ble legendariske. Samtalene våre om sjefenes indre og ytre lyter i forkant for tegningene kunne være hylende morsomme.

Etter en del års pause, fikk jeg overtalt ham til på nytt å være med på laget da jeg ble redaktør for Yrkestrafikk høsten 2016. Men nå ga jeg beskjed om at han måtte roe seg en smule med raljeringen, for nå skulle han tegne «ordentlige folk». Dette la nok en smule demper på kreativiteten. Verst var det å tegne vakre damer, betrodde han meg.

I mai i fjor fikk jeg en overraskende og sjokkerende melding om at han var lagt inn på sykehus med aggressiv lymfekreft. Han ble satt på en knallhard cellegiftkur, men insisterte likevel på å fortsette å tegne. Leveransene fortsatte helt til fjorårets julenummer, da hørte jeg ikke noe fra ham og forsto at alt ikke sto så bra til.

Ivar Smith-Nilsen var en fin gutt og en bevisst kollektivtrafikkansatt og fagforeningsmann. Jeg har bare godt å si om ham, og lyser fred over hans minne.

Arne Danielsen

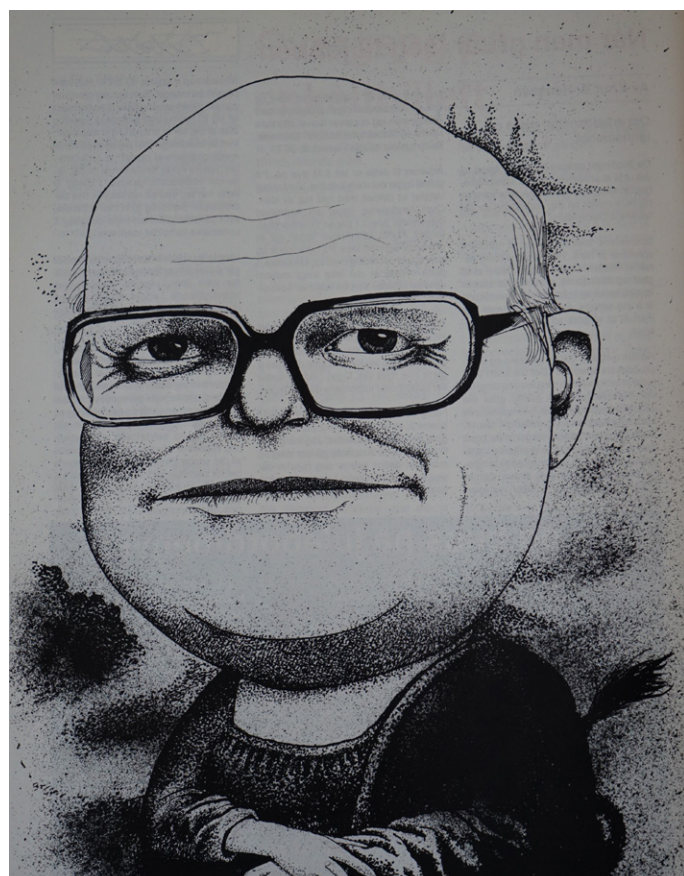
IVARS KARIKATURER

Portrettene til Ivar av sjefer i Sporveien på åtti- og nittitallet var gjenstand for berømmelse og perfid glede langt utover bedriftens rekker. Vi som var med den gangen, har ofte vært inne på at noe liknende ville vært umulig å gjennomføre i dag, med mange av nåtidens toppsjefers generelt oppblåste selvbilder. På tidlig nittitalt ble imidlertid Sporveisnytt kåret til Norges beste bedriftsavis, ikke minst takket være humor og frodighet. Her noen eksempler på Ivars portrettkunst:



Forretningsdirektør Per Evensen var en folkelig fyr og en slugger til å gjennomføre tiltak på ukonvensjonelt vis. Inspirert av filmene om Gudfaren, gikk Evensen under tilnavnet «Farbror». Ivar valgte å portrettere ham som romersk keiser, noe Farbror aldri protesterte mot.

Busssdivisjonens direktør Torstein Teigland satte lite pris på dette portrettet, som ikke antydte noen tilbøyeligheter, men kun skulle illustrere tittelen på intervjuet: «Bussemannen».



Da sporveisdirektør Knut «Mona Lisa» Skuland fylte 60 år, fikk deltakerne i sjefsmøtet rammet inn denne tegningen, og personalsjefen overrakte den med følgende ord: «Vi vet at du aldri likte denne tegningen, men vi andre har satt desto større pris på den».



Plandirektør Tore Kåss var kjent for å være opptatt av detaljer. Derfor valgte Ivar å tegne ham som en fyr med millimeterslips som skjøt spurv med kanoner.



Styreleder Haakon Magnus Preus var kjent for sin store lidenskap for trikk, noe han snakket lenge, lidenskapelig og drømmende om. Ivar valgte derfor å la ham sveve noen tommer over bakken.

FORENINGEN FOR DE GODT VOKSNE VOKSER

YTFs PENSJONISTFORENING HAR I DET SISTE ÅRET ØKT FRA 1250 TIL 1450 MEDLEMMER. NÅ SIGNALISERER STYRET ØKT AKTIVITET FOR Å KUNNE OVERBEVISE ALLE YTFERE SOM GÅR AV MED PENSJON OM FORDELENE VED Å BLI MEDLEM.

Tekst og foto:
ARNE DANIELSEN

Noe av forklaringen på medlemsveksten er pensjonistforeningens raid i Nord-Norge i mai i fjor, der de besøkte foreningene i Lofoten, Vesterålen og Harstad. Ett år etter planlegges en ny tur, der Møre og Romsdal vil være målet, med besøk på Averøya samt i Ålesund og Åndalsnes. Yrkestrafikk er også i år med på laget.

I samarbeid med sekretariatet vil også informasjonen til pensjonistene bli trappet opp. I et møte i januar ble både nyhetsbrev, video og podcast diskutert. Yrkestrafikk skal også bli flinkere til å promotere foreningen, ikke minst når vi bringer artikler som er spesielt interessant for veteranene.

Som man kan lese andre steder i bladet, blir gjennomsnittsalderen i YTF stadig høyere, så rekrutteringsgrunnlaget for en oppegående pensjonistforening vil absolutt være til stede.

Lønnsomt medlemskap

For kun kroner 450 kroner per år, beholder man de samme medlemsfordelene som ordinært YTF-medlem, med unntak av grunnforsikringen hvis man over 67. Man får gratis juridisk førstehjelp, gunstige forsikringer og selvfølgelig Yrkestrafikk i postkassa.

I tillegg vil oppnås disse fordelene:

- Medlemskap i Pensjonistforbundet
- Pensjonistforbundets blad «Pensjonisten».

- 1200 kroner i støtte annethvert år til briller/linser. For linser kan man søke om 600 kroner per år.
- 700 kroner i støtte per år til fysikalsk eller kiropraktisk behandling.

Som man kan se, skal det ikke mye til før årskontingenten har betalt seg og vel så det. Det kan altså være direkte lønnsomt å melde seg inn.

Kontaktinformasjon til Pensjonistforeningens styre finnes i denne utgaven av Yrkestrafikk på side 17.



YTFs pensjonistforenings leder Karsten A. Larsen foredrar om godene han kan tilby på medlemsmøte i avd. 22 på Sortland.

MER USTABIL VERDEN

ETTER TO ÅR MED PANDEMISK UNNTAKSTILSTAND, HADDE DE FLESTE AV OSS FORHÅPNINGER OM ET MER NORMALT ÅR I 2022. SLIK GIKK DET DESSVERRE IKKE. 24. FEBRUAR BRØT DET IGJEN UT KRIG I EUROPA.

På YS-konferansen i oktober var forutsigbarhet og beredskap et hovedtema. Forskere formidlet her at vi i Europa har hatt en så lang periode uten en stor krig, pandemi eller andre større uønskede hendelser at vi kanskje har vendt oss til å tro at en slik tilstand er normalt.

Fredelig illusjon

Etter andre verdenskrig ble det etablert internasjonale regler og institusjoner som bidro til å flytte verden fra et scenario type 3 «kaos» eller type 2 «normalt» til en mer forutsigbar og stabil verden. Fra den kalde krigen tok slutt fram til 2020, var dette så vellykket at verden, særlig sett fra Norge, framsto som et scenario type 1 «lite uønskede hendelser».

Dette var imidlertid en illusjon, fordi vi ifølge forskningen aldri levde i type 1, men uansett befant oss i type 2. Når vi oppfattet verden i et rosenrødt skjær, var det fordi uønskede hendelser oppsto så sjeldent. Hvis teorien er riktig, må vi ta inn over oss at fremtiden kan bli langt mindre stabil.

Foranderlig verden

Pandemien og krigen har satt verden i en vanskelig situasjon. Norge har en åpen økonomi og er avhengig av omverdenen. Vi påvirkes av den internasjonale økonomien. Prisvekst og flaskehals i leveringskjedene internasjonalt påvirker prisene i Norge.

Noen av konsekvensene er høyere priser på strøm, drivstoff og gass, og ikke minst på matvarer. I tillegg har Norges Bank satt opp styringsrenten flere ganger. Alt dette preger ikke minst hverdagen til mange av medlemmene våre og gjør at vi som organisasjon må tilpasse oss en stadig mer foranderlig verden i arbeidet for medlemmenes interesser.

Forskjellene øker

I Norge har vi stort sett hatt lav inflasjon og prisvekst i omkring 30 år. Dette har vært en villet politikk som kommer alle til gagn. Når vi nå opplever høyere prisvekst, går det først og fremst ut over de som har lave og moderate inntekter, det vil si våre medlemmer.

Jo lavere inntekt, jo større andel av lønna brukes på basisvarer og tjenester, som strøm, drivstoff, mat og renter, helt nødvendige utgifter for de fleste av oss. Men jo lavere inntekt du har, jo mer merker du dyrtida på lommeboka.

Selv om det er store forskjeller, så går mye av norsk næringsliv bra. Eierne sin andel av verdiskapningen har økt de siste årene, mens det vi ansatte får, det de kaller lønnsandelen, går ned. Det betyr at mange bedrifter har økonomi til å betale bedre lønn.

TV2 skrev 2. februar at «Lønnsveksten i 2022 er den høyeste vi har målt siden 2008. Likevel fikk vi i gjennomsnitt mindre å handle for i fjor, ettersom prisene økte betydelig mer, sier seksjonssjef Tonje Køber i SSB». Videre het det i artikkelen at de med høyest lønn også hadde den største lønnsveksten. Dette innebærer at forskjellene har økt. Det er særlig de ti prosentene med høyest lønn som har hatt størst lønnsvekst.

Vanskelig balansegang

Myndighetenes (regjeringens) ansvar er rammebetingelser som skatt og fradragregler, støtteordninger og andre stimulanser. Som fagforening kan vi bidra til at dette går i riktig retning, men dersom ikke regjeringen gjør mer enn de har gjort til nå, blir vi tvunget til å krevne dette kompensert i lønnsoppgjøret.

En slik utvikling ønsker ikke regjeringen, som hevder at dette vil

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

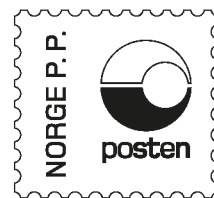


føre til lønns- og prisvekst, det vil si inflasjon som kommer til å gå ut over oss alle. Men vi kan ikke godta at våre medlemmer sakker akterut. Dersom ikke regjeringen bidrar mer, er det ikke våre medlemmer som skal vise moderasjon. Da får de med høyere inntekter for en gangs skyld vise moderasjon.

Diskusjonen går høyt om hvor balansen skal ligge. For mye penger inn i økonomien bidrar til prisstigning og inflasjon. For lite fører til mindre omsetning. Hvis hver enkelt av oss kjøper mindre enn før på grunn av strammere økonomi, eller fordi vi blir mer forsiktige med pengene våre, så vil norske bedrifter selge mindre varer og tjenester, noe som fort fører til permitteringer eller konkurser og økt arbeidsledighet.

Den som lever, får se. Snart får vi en type svar i form av «vårens vakreste eventyr», også kalt tariffoppgjør. Men la oss vente litt med å slå på stortromma. Scenarioet med «lite uønskede hendelser» er som nevnt avblåst.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Gladiola



MELLOM HIMMEL OG JORD

Det er så mye jeg lurer på, herr Kwartbas. Det er mye mellom himmel og jord jeg ikke forstår. Jeg skjønner ingen ting av dette. Jeg vet at sola står opp om morgenen og går ned om kvelden. Det har den drevet med i mange år. Det er heldigvis ingen klima-profeter som har sett tegn til noen forsinkelser i rutetiden til sola. Hestehov og blåveis kommer stort sett til faste tider på året.

Det er så mye annet jeg lurer på, herr Kwartbas.

Jeg har hørt at det blir født mange unger når månen ligger på ryggen.

Hva betyr det?

Kan det være at jekketralla sklir inn i europallen akkurat når vi bikker oss ned for å skue månetippen?

Jeg er fasinert av det som skjer mellom himmel og jord, herr Kwartbas.

Jeg har hørt at månefasen kan gi mange forskjellige følelser.

Olga fra Toten får vibrasjon i spaserstokken to minutter før fullmånen treffer meieripipa. Gamlehjemmet koker av folk som ikke får sove når ulven hyler mot fullmånen.

Det er noe mystisk som skjer i kroppen på folk når det er fullmåne, herr Kwartbas.

Vi over femti sover dårlig når månen står på det høyeste.

Vi vet ikke hvorfor.

De unge går måneskinnstur og vet hvorfor.

Det er mye som skjer mellom himmel og jord vi ikke forstår, herr Kwartbas.

Det er noe skummelt i korridoren din. Jeg får frysninger når jeg passerer en spesiell plass. Det er noe skummelt akkurat der, herr Kwartbas. Det dukker

«Jeg er mest interessert i det som skjer fra skoa og to meter oppover»

også opp en skygge en plass i korridoren. Det er akkurat ved den store lufteventilen i taket og den gamle lampa på veggen. Hva skal vi tro?

Det er mye som skjer mellom himmel og jord jeg ikke forstår.

Hylekoret på jobb har motsatt virkning av månen. Det blir sterkere når månen er på det laveste og ligger på ryggen og rigger. Reima på fabrikken blir raskere i fraktbrevene og sossen på speditørkontoret trommer med fingrene. Neste gang skal du forhandle om fraktpriser ved fullmåne, herr Kwartbas. Du skal signere kontrakten på ny(måne) og kreve kompensasjon ved ne(måne).

Så Kwartbasen mener jeg er for opptatt av det som skjer mellom himmel og jord.

Kwartbasen har vist at han ikke skjønner stort av det som skjer på dette området. Du er nok analfabet på det som skjer på dette feltet. Jeg er veldig opptatt av det som skjer mellom himmel og jord, herr Kwartbas. Jeg er mest interessert i det som skjer fra skoa og to meter oppover. Det området er jeg mest interessert i.

Gladiola