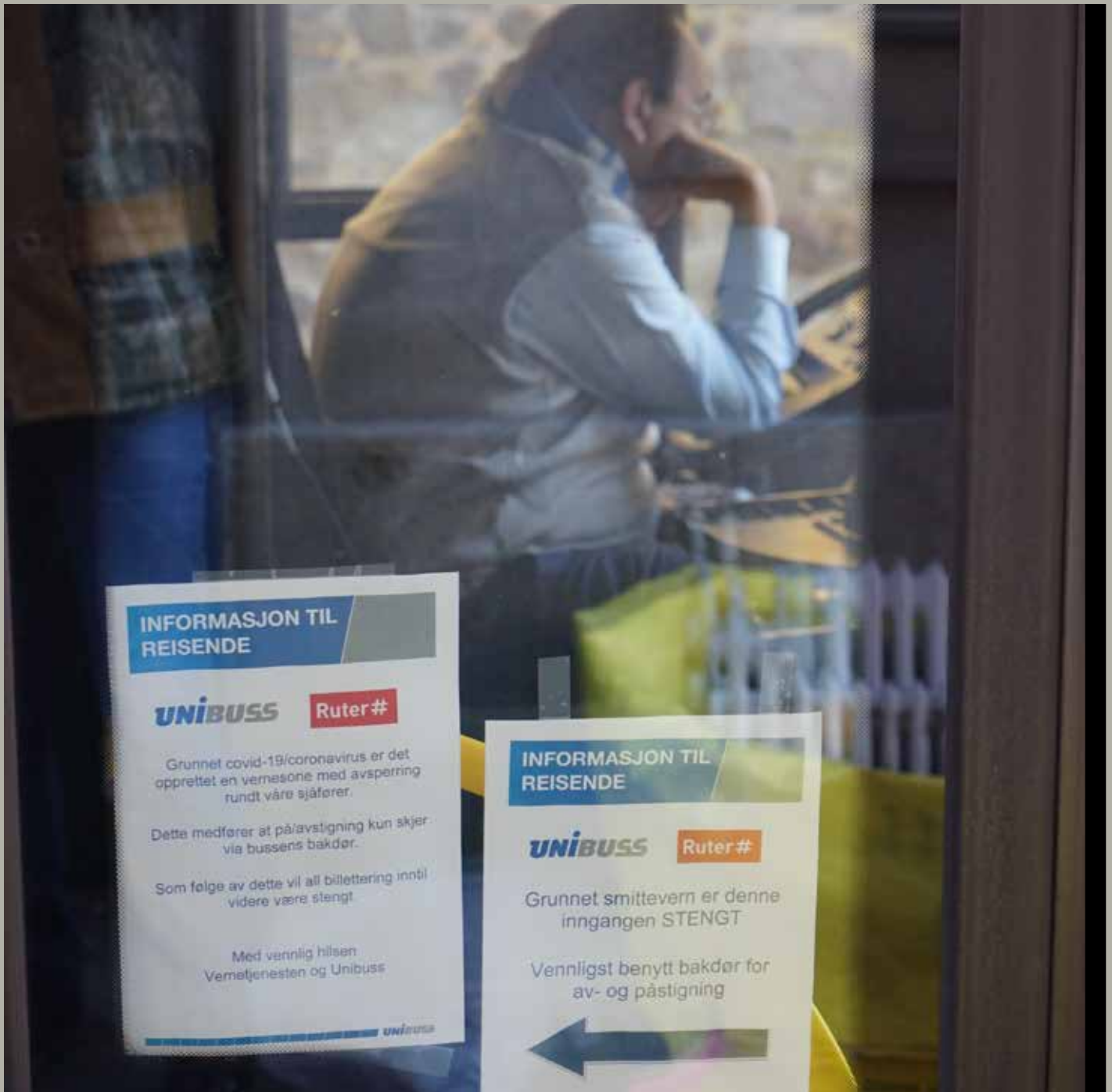


# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

02/2020



I front mot korona

S 8

  
YRKES  
TRAFIKK  
FORBUNDET

ARNE  
DANIELSEN  
Redaktør  
arne@ytf.no



«Det er fint å bli applaudert fra balkongene, men verdsettelse i kroner og øre er enda bedre»

## I KORONAENS TID

IKKE SÅ GREIT Å DEKKE EN PANDEMI SOM UTVIKLER SEG I RAKETTFART I ET BLAD SOM KOMMER SEKS GANGER I ÅRET. EKSTRA UTFORDRENDE BLIR DET NÅR OGSÅ PÅSKEN STILLER SEG I VEIEN FOR PRODUKSJONEN. HA DERFOR I MENTE AT REDAKSJONEN AV DENNE UTGAVEN ER AVSLUTTET FREDAG 3. APRIL, MENS DISTRIBUSJONEN I POSTEN FØRST STARTET 22. APRIL. HVA SOM HAR SKJEDD I MELLOMTIDEN ER VI IKKE HERRE OVER.

Etter beste evne har vi likevel forsøkt å formidle viktige problemstillinger i en problematisk tid. Aller viktigst er antakelig budskapet til forbundsleder Jim Klungnes på side 35: Korona-tiltakene har vært et skole-eksempel i hvilke yrkesgrupper som er livsnødvendige for et samfunn, og kanskje også satt søkelyset på hvilke som ikke er like avgjørende.

Samtidig er det blitt tydelig at lønn og arbeidsforhold som en regel er omvendt proporsjonal med viktigheten: At de som betyr mest tjener minst og de som betyr minst tjener mest. Å snu dette misforholdet må være avgjørende. Det er fint å bli applaudert fra balkongene, men verdsettelse i kroner og øre er enda bedre.

### Brå oppvåkning

På side 8 viser vi hvor raskt alt forandret seg. YTFs avholdt sitt representantskapsmøte i grevens tid. Da delegatene tørnet inn onsdag 11. mars var fortsatt alt nærmest normalt, men da siste ord var sagt dagen etter var Norge snudd på hodet. En brå oppvåkning, samtidig en lærepenging om at vi ikke skal ta noe for gitt.

Advokatene våre har vært en uvurderlig hjelp og støtte for å følge med i

alle juridiske krumspring som gjøres under mer eller mindre gode påskudd for å bekjempe pandemien. På side 24 svarer de på vesentlige spørsmål når det gjelder permittering, men altså basert på situasjonen per 30. mars.

### Ta vare på hverandre

Til syvende og sist er den viktigste parolen i koronakrisen er å stå sammen uten å være sammen. Å bli hørt gjennom en fagforening er den beste forsikring mot å bli «ei pølse i slaktetida». Det gledelige er at mange tidligere uorganiserte nå ser ut til å forstå dette. En god nyhet i alt det vanskelige er en markant økning av innmeldelser i YTF i mars. Måtte det endelig fortsette!

Ellers handler ikke alt om korona. Det gjør heller ikke denne utgaven av Yrkestrafikk. Uansett ønsker vi alle våre lesere det aller beste: Hold dere oppdatert på YTFs nettsider og ta vare på hverandre! Og takk til alle dere som gjør en innsats der ute, i jobb eller som tillitsvalgt.

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Ruter styrker sikkerheten for førerne	4
Innersving i Risør	6
Siste dag med gjengen	8
Oppfinnsom ringrev	12
«Ingen sjåførere i Litauen får riktig betalt»	14
Hydrogen – en våt drøm?	16
Hvorfor bulker elbiler mest?	22
Rettigheter og plikter under permittering	24
58 år i bussbransjen	26
Rabagast med motorsykkel	29
Humor er alvorlige greier	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

## GLADIOLA / S 20



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

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

**Trykk:** Ålgård Offset  
✉ [post@a-o.no](mailto:post@a-o.no)

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

**Annonsealg:**  
Mona Svenning  
☎ 400 13 909  
✉ [mona@ytf.no](mailto:mona@ytf.no)

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

mene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter.

Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

**Signerte innlegg** 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.



# RUTER STYRKER SIKKERHETEN FOR FØRERNE

RUTER GÅR FORAN I NORGE OG INNFØRER SKJERPEDE KRAV TIL KOLLISJONSSIKKERHET I ANBUDDOKUMENTENE FOR OSLO SYD. RUTER ER PÅ MANGE MÅTER BJELLEKU OG SETTER STANDARD FOR ANDRE ANBUDDSKRAV. «EN VIKTIG SEIER I VÅR KAMP FOR TRYGGE ARBEIDSPASSER», SIER YTF-LEDER JIM KLUNGNES.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Oslo Syd-anbudet omfatter en stor del av bytrafikken i hovedstaden med Rosenholm som hovedstasjon. Unibuss har kjørt kontrakten, som omfatter drøyt 100 busser og mer enn en kvart million rutekilometer, siden 2011. I oktober 2021 starter en ny anbudskontrakt. Hvem som vinner denne er ikke klart i skrivende stund.

## **FNs lastebilkrav**

*5.16 Passive sikkerhetssystem.*

*Alle busser skal være utstyrt med kollisjonsbeskyttelse for fører i henhold til krav i UNECE-R29. Operatøren skal dokumentere at eventuelt lignende kollisjonsbeskyttelse er tilsvarende UNECE-R29.*

Det er i vedlegg 2 i anbudsdokumentene for det nye Oslo Syd-anbudet at kravene til bussmateriellet defineres. Her slås følgende fast:

UNECE er FNs standardiseringsorgan som består av 56 medlemsstater i Europa, Nord-Amerika og Asia. Det ble etablert rett etter annen verdenskrig for å samarbeide og etablere standarder for å bygge etterkrigs-Europa.

R29 er et direktiv for sikkerhet mot frontkollisjon i lastebiler, der kravet er at frontsikkerheten skal testes ved en såkalt pendelslagstest. Et tilsvarende krav finnes ikke for buss, et problem YTF og Yrkestrafikk har satt søkelys på en rekke ganger.

## **Løsning eksisterer**

Enkelte bussprodusenter har imidlertid løsninger. Vi har tidligere rapportert om MAN som har forlen-

get bussfrontene med en stålramme som standardutstyr i alle nye Lion's City-busser. Daimler har siden 2012 tilbudt en tilsvarende løsning som ekstraustyr til en pris på om lag 3000 Euro. Begge løsningene oppfyller R29s krav til pendelslagstest.

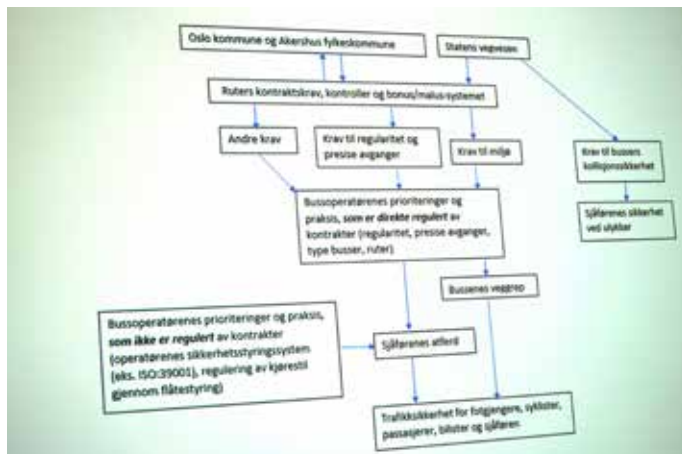
At Ruter nå gjør denne sikkerhetsløsningen obligatorisk i sitt nye anbud, er et stort skritt framover for å styrke sikkerheten for bussførerne. I skrivende stund er det etter sigende fire bussleverandører som har sagt seg i stand til å oppfylle kravene.

## **Ønske om skjerpning**

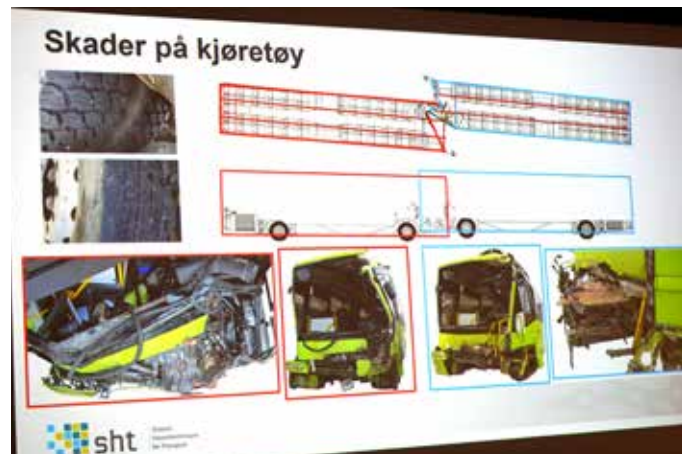
I tillegg til dette håndfaste kravet, uttrykker Ruter et ønske om ytterligere skjerpning av sikkerheten på bussene:

*1.5.1.4. Operatøren bør tilby tekniske systemer i bussene som har til hensikt å øke sikkerheten og funksjonaliteten utover*

«Alle busser skal være utstyrt med kollisjonsbeskyttelse for fører i henhold til krav i UNECE-R29»



Transportøkonomisk Institutt's beskrivelse av gangen i kollisjons-sikkerhetsarbeidet i Oslo-regionen. Som man ser er Ruter i stand til å spille en vesentlig rolle.



Lysark fra Statens Havarikommisjon presentert på en Ruter-frokost om sikkerhet.

de minimumskrav som stilles. Dette kan for eksempel være tiltak som:

- Setebelter på klasse 1-buss
- To- eller trepunktsbelter
- Beskrivelse av funksjonalitet for blindsonervarsler
- Strukturelle passive sikkerhetssystemer som har til hensikt å øke den passive sikkerheten for fører og passasjer. For eksempel konstruksjoner som ivaretar krav i henhold til UNECE-R93, rundvelt UNECE-R66 og lignende.
- Elektronisk stabilitetskontroll ESP eller lignende.

#### «Front underride»

R66 handler om å styrke konstruksjonen mot rundvelt, noe som absolutt er viktig nok, men ikke nødvendigvis omstridt.

Anbefalingen av R93 er derimot mer oppsiktsvekkende. R93 beskriver løsninger om såkalt «Front underride», det vil si at hvis en tungbil frontkolliderer med en personbil, så vil personbilen forsvinne under fronten på tungbilen og på den måten begrense skadene på begge kjøretøyene.

Disse FUPD-systemene (Front Underride Protection Device) er i stor grad utbredt i praksis. Volvo var tidlig ute med sitt FUPS på sine 9700- og 9900-modeller, poenget er at dette dreier seg om coacher, der føreren sitter høyt. I moderne bybusser med lavt gulv er det rett og slett ikke plass under bussen, derfor vil føreren befinne seg midt i skuddlinjen.

#### Sikkerheten først

Det er vanskelig å forstå det annerledes enn at konsekvensene av Ruters ønske om R93 innebærer at alle

bybusser må bygges med coachchassis, noe som vil bryte med andre krav om universell utforming i form av trinnløs innstigning foran. Tiden er kanskje inne til å diskutere denne problemstillingen?

Hvis du ønsker å se nærmere på Ruters anbudsdokumenters omfattende vedlegg om bussmaterieell i Oslo syd, så finner du det her:

<https://ruter.no/globalassets/kollektivbud/bussanbud/2021-transporttjenester-oslo-sor-2021/vedlegg-2-krav-til-bussmaterieell-v.1.0.pdf?id=14762>

✉ redaksjonen@ytf.no

# INNERSVING I RISØR

LEDELSEN I AGDER BUSS GA YTF TRE DAGER PÅ Å FINNE NYTT SPISEROM OG NYE OPPSTILLINGSPLASSER TIL BUSSENE I RISØR. HVIS IKKE VILLE SELSKAPET FLYTTE STASJONERINGEN TIL TVEDESTRAND. YTF MED TILLITSVALGT ROAR WELTON JACOBSEN I SPISSEN TOK UTFORDRINGEN PÅ STRAK ARM OG FIKSET EN LØSNING PÅ REKORDTID.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

- Agder Buss ønsket å flytte bussene fra Risør til Tvedestrand. Følgen ville vært at samtlige sjåfører ville fått lengre arbeidsvei og at to kolleger måtte slutte i stillingene sine. Dette kunne ikke YTF være med på, så vi satte i gang med omfattende jobbing for å finne et alternativ i Risør, forteller Roar Welton Jacobsen som er YTFs regionleder i Agder.

Agder Buss ble etablert som et anbudsselskap av Setesdal Bilruter og Telemark Bilruter høsten 2013 og kjører ruter i østlige deler av Agder på anbudskontrakt for Agder Kollektivtrafikk. Ruteområdet omfatter kommunene Gjerstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli på Sørlandet.

## Tre dagers frist

- Jeg spurte ledelsen i Agder Buss om de var villig til å vurdere en annen løsning, var usikker på om det var mulig, men da de sa «du får tre dager», forsto jeg at det fantes en åpning. Men var det tid nok?

YTF tok kontakt på telefon med eieren av Rema 1000 på Østebø, midt mellom Risør sentrum og E18, og fikk ja til å stå vederlagsfritt på parkeringsplassen til Rema i fire år framover.

Neste steg var å ta kontakt med en gårdeier med et bygg på samme sted og spurte om han hadde et rom ledig til spiserom. Også han sa ja og ga en pris på 3 500 kroner per måned inkludert strøm, internett, møterom, minikjøkken, toalett og kopimaskin. YTF har også blitt lovet nøkkelen til et toalett i Risør sentrum.

## Godt forberedt

Dermed var løsningen klar, og ble applaudert av sjåførene på et allmannamøte. Men hva med Agder Buss. Ville selskapet godta forslaget fra YTF?

- Vi hadde forberedt oss godt, hadde tall som viste at bedriftens forslag til omrokering snarere var en utgift enn en besparelse. På forhånd hadde vi også klart et brev til ledelsen der vi bemerket at saksgangen var brudd på fire lover, noe som kunne føre til alvorlige konsekvenser. På bakgrunn av arbeidsmiljøloven hadde vi også laget klart et brev til Arbeidstilsynet. Heldigvis trengte vi ikke å benytte noe av dette. Da vi kom på AMU-møte 5. mars, opplyste ledelsen at de valgte å gå for YTFs løsning, forteller Jacobsen.

«Vi hadde forberedt oss godt, hadde tall som viste at bedriftens forslag til omrokering snarere var en utgift enn en besparelse»

### Vise at det nytter

- Moralen er å gjøre lekse si og vise at det nytter, ikke bare la ledelsen drive på, men komme med et konstruktivt forslag som er så godt at ingen kan si nei. Da må nemlig motpartens svar også være godt begrunnet.

Stasjoneringsstedet i Risør virker dermed berget ut neste anbudsperiode på drøyt fire år. YTF gir seg imidlertid ikke med dette. Nå har foreningen tatt kontakt med ordføreren i Risør og bedt om et møte for også å sikre seg i neste anbudsrunde.

- Målet vårt er å få kommunen til å stille lokaliteter til bussformål og sjåførrom, og håper å kunne lage en tiårsplan for å sikre dette. Ordføreren har sagt at han vil møte oss og snakke om saken, slik at vi kan få en permanent plass i Risør, avslutter en svært fornøyd Roar Welton Jacobsen.

«Velg riktig – Velg YTF» står det på plakaten bak tillitsvalgt Roar Welton Jacobsen. Bussførerne i Risør fikk klart bevis for slagordets gyldighet.



### «GØRRMORO Å VÆRE TILLITSVALGT»

- Jeg synes det er særlig artig å benytte lovverk og oppleve at vi vinner det fleste sakene, sier Roar Welton Jacobsen, som er YTFs regionleder i Agder og tillitsvalgt i Agder Buss.

Roar har kjørt buss i tjueto år, avbrutt av fire år som budbilsjåfør. I de siste tre årene har han vært tillitsvalgt.

Nå arbeider han for å bli enda mer skarpskodd, konkret i form av et seks måneders arbeidsrettskurs. Etter dette vil kompetansen være enda større.

# SISTE DAG MED GJENGEN

YTFS REPRESENTANTSKAPSMØTE STARTET PÅ SAMME MÅTE SOM ÅRET FØR OG ÅRET FØR DER IGJEN. DA DELEGATENE ØNSKET HVERANDRE FARVEL DAGEN ETTER, VAR NORGE OG VERDEN EN HELT ANNEN.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Joda, tiltakene mot viruspandemien hadde begynt å gjøre seg gjeldende da representantskapet møttes til lunsj på et hotell i Asker onsdag 11. mars. Vi håndhilste ikke, delte ikke ut klemmer og forsøkte å hoste i albuen. Men fortsatt var det kurant at et sekstitalls delegater samlet seg til et todagers møte i samme rom og tilsvarende fellesmiddag på kvelden.

Resepsjonistene kunne fortelle at aktiviteten på hotellet var tilnærmet normal, og på kvelden samlet en stor gjeng supportere seg for å se en Champions League-kamp på storskjerm. Vi kunne se at stadion var fullsatt. Bare

to uker senere praktiserer Storbritannia portforbud.

## «Same procedure..»

Møtet startet også på tradisjonelt vis. Forbundsleder Jim Klungnes ønsket de tillitsvalgte fra hele landet velkommen og fortalte at YTF kunne se tilbake på et godt år preget av stor aktivitet både nasjonalt og internasjonalt. Økonomien og medlemsutviklingen er positiv, og forbundet kunne se tilbake på viktige seire, som grossistoverenskomsten hos Brødrene Dahl, utsiktene til en ny mobilitetspakke i EU for godssjåførene og at Ruter nå stiller anbudskrav som bedrer sikkerheten for bussjåførene.

Årsberetning, regnskap og handlingsplaner ble deretter gjennomgått uten dramatikk, før forsamlingen

kastet seg over det viktigste punktet: Tariffoppgjøret, som representantskapet fortsatt forholdt seg til at ville bli gjennomført nå på våren og der kravene var ment å skulle leveres 27. mars. Sjeføkonom Nina Skrove Falch fra YS og YTFs forhandlingsjef Linda Jæger innledet før forsamlingen delte seg i grupper for å diskutere konkrete tariffkrav.

## Lønnsoppgjøret utsatt

For buss hadde det kommet inn 38 innspill til tariffkrav, samtlige understreket et høyt lønnstillegg. Derfor var det bombesikkert at lønn ville være det sentrale i tariffforhandlingene. Det ble understreket at arbeidsgiverne hadde avgitt et løfte om å bringe lønnsnivået opp på linje med industriarbeiderne, et løfte som langt fra ble innfridd ved forrige tariffoppgjør.





«De fleste av YTFs medlemmer er definert som utøvere av samfunnskritisk virksomhet»



Fra den tiden det fortsatt var lov til å samles tett. Representantskapsmøte 12. mars.

- Men, vi vet ingenting nå. Det kan bli utsettelse. Norge forandrer seg fra dag til dag, understreket Linda Jæger. At hun fikk rett i denne antakelsen, vet alle som siden har fulgt med. Allerede torsdag 12. mars, da representantskapet gikk fra hverandre, ble kraftige tiltak innført i hele landet. Og lønnsoppgjøret er utsatt til høsten.

Så, hva er situasjonen? Først og fremst er alt flytende, der svært mye skjer på svært kort tid. Disse betraktningene skrives i god tid før påske, mens dere ikke vil lese dette før en god stund etter. Hva som skjer i mellomtiden vet ikke vi i skrivende stund.

#### Samfunnskritisk

Dernest: I likhet med tidligere pandemier, vil også koronaviruset brenne ut på ett eller annet tidspunkt. Hva



Fredag 20. mars: området rundt bussførerne ble avstengt for å hindre smitte.

«I praksis er det disse yrkesgruppene, der YTF-medlemmene er en viktig del, som utgjør de virkelige frontfagene – fronten mot koronapandemien»



dette vil koste underveis i form av menneskelig, økonomi og arbeidsplasser, vet vi lite om, men verden vil ikke være den samme etterpå. Mange kort i den generelle kabalen må legges på nytt. Dette er verdt å ha i mente.

«Samfunnskritisk virksomhet» er et nytt begrep som verserer daglig. Situasjonen har tydeliggjort hvilke yrkesgrupper som er de avgjørende i samfunnet. De som driver samfunnskritisk virksomhet er selvfølgelig i første rekke helsepersonell. Men også de fleste av YTFs medlemmer er definert som utøvere av samfunnskritisk virksomhet, det være seg godssjåfører, arbeidere innen logistikk eller ansatte innen kollektivtrafikken.

**Hvem er viktig?**

Mange kommentatorer har påpekt at de samme yrkesgruppene i stor grad er lavtlønnede, mens få av de prestisjetunge høytlønnede savnes i dagens koronavirksomhet. Enkelte arbeidsgiverrepresentanter har allerede vært ute og forlangt et svært moderat lønnsoppgjør «av hensyn til økonomien». Men i den grad argumentet har noe for seg, er det basert på gårsdagens økonomiske modell. Morgendagens økonomi bør og vil se annerledes ut.

En av de viktigste lærdommene av koronakrisen må være at all type

samfunnskritisk virksomhet må oppgraderes og gis nødvendige ressurser for å sikre et samfunn som er robust mot uforutsette hendelser. Dette må også gjelde lønn. I praksis er det disse yrkesgruppene, der YTF-medlemmene er en viktig del, som utgjør de virkelige frontfagene – fronten mot koronapandemien.

**Del av løsningen**

Norge opplever i dag en arbeidsledighet vi ikke har sett maken til siden før krigen. Samtidig har blant annet sjåføryrket slitt med rekrutteringen og mangler per i dag et firesifret antall medarbeidere. Dette er også et kronargument for på alle måter oppgradere våre fag – funksjonelt og økonomisk. Så kan samfunnet vurdere om det er et like stort behov for alle direktører, byråkrater og konsulenter med hjemmekontor.

Pandemier er en del av verdenshistorien, fra svartedauden til spanskesyken, fra Ebola til AIDS. Muligens har det moderne vestlige mennesket lidd av den illusjonen at slike tilstander ikke gjelder lenger. I så måte er koronaviruset en påminnelse om at naturen fortsatt er sjef. Uansett hvordan man håndterer denne problemstillingen, kan vi ikke skjønne annet enn at YTFs medlemmer vil være en del av løsningen.

**Ny virkelighet**

I sitt sluttord på representantskapsmøtet kunne forbundsleder Jim Klungnes gratulere alle med dagen. Torsdag 12. mars var det nemlig 65 år siden Norsk Rutebilarbeiderforbund – som senere skiftet navn til YTF – ble stiftet. Jim poengterte at forbundet var mer samkjørt enn noensinne, og formante delegatene til å fortsatt stå samlet før et utrolig viktig tariffoppgjør og en svært usikker koronasituasjon.

Representantskapsmøtet fant sted i et historisk veiskille, ved inngangen til en mørketid. Forbundets landsmøte i september vil forholde seg til en ganske annen virkelighet enn vi har opplevd fram til nylig. Vi vet ennå ikke hvor det vil ende, men det er avgjørende at YTFs medlemmer og tillitsvalgte er årvåkne, fleksible og utnytter de mulighetene som byr seg.



Glimt fra en koronapreget hovedstad...



Nesten tom Karl Johansgate fredag ettermiddag 20. mars.



Gruppediskusjoner rundt tariffkravene.



YTF-leder Jim Klungnes maner delegatene på representantskapsmøtet til samhold.



Sjeføkonom Nina Skrove Falch fra YS innledet om tariffsituasjonen.

# OPPFINNSOM RINGREV

«UTNEVNELSEN TIL ÅRETS TILLITSVALGT VAR HELT FJERN FOR MEG I UTGANGSPUNKTET. FØRST DA JIM BEGYNTE Å SNAKKE OM KOMLER, BEGYNTE JEG Å FÅ MISTANKE, FORTELLER KARSTEN A. LARSEN TIL YRKESTRAFIKK.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

«Vil gjerne berømme Karsten A. Larsen. Hans innsatsvilje for medlemmene er ubeskrivelig!»

- Selv om utnevnelsen kom som julekvelden på kjerringa, er det fantastisk kjekt å bli belønnet og se at den innsatsen man utfører for medlemmene blir sett og verdsatt. Det setter jeg umåtelig pris på, understreker Larsen, som samtidig legger vekt på at aktiviteten ikke er noe enmannssirkus:

- Vi har en aktiv og fin gjeng i styret og blant medlemmene, sier den mangeårige avdelingslederen i ærverdige avdeling 1 i Haugesund. Han er også avdelingsleder i YTF Sør-Vest pluss avdelingstillitsvalgt i Tide Haugesund.

## Best blant de beste

Tradisjonen tro ble utnevnelsen av «Årets tillitsvalgt 2019» foretatt

mellom hovedrett og dessert under representantskapsmøtets middag, i år lagt til Asker onsdag 11. mars.

Forbundsleder Jim Klungnes opplyste der at det hadde kommet inn veldig gode forslag, verdige og veldig gode kandidater. Juryen har derfor hatt en krevende jobb å velge den fremste i et sterkt og jevnt heat.

- Vi snakker om en tillitsvalgt som har gjort en stor innsats for YTF i svært mange år. Vedkommende har i tillegg til å være YTF-tillitsvalgt også vært aktiv utenom jobben og tillitsvalgtrollen, på flere fronter, blant annet i organisasjonslivet og i politikken, fortalte Klungnes, uten å røpe navnet.

- Medlemsutviklingen i avdelingen til vedkommende har vært god. Den har vokst med rundt 40-50 stykker i fireårsperioden vi har lagt bak oss, dette gjelder både yrkesaktive og totalt antall medlemmer.

## Pleier medlemmene

I begrunnelsen til forslagsstilleren sto følgende:

«Vil gjerne berømme Karsten A. Larsen. Hans innsatsvilje for medlemmene er ubeskrivelig! Han bruker all sin tid på medlemmene, morgen eller kveld. Er det spørsmål en lur på så er han på plass for å svare. Der han ikke har et øyeblikkelig svar, er han rask til å gi tilbakemelding når han har forhørt seg med YTF i Oslo.



Medlemmene i avdeling 1 kan få stylet bilene sine med YTF-logo. Her er Karstens egen bil.

Han stiller i stand mye for å pleie medlemmene. Medlemsmøter kan inneholde oppfriskningstur på glattkjøringsbanen, repetisjon av kjøre- og hviletid, kjettingkurs etc. Alt etter hva medlemmene etterlyser og ønsker seg.

Mat serverer han også. Grilling på sommeren. Lapper og komler er han raus på.

Kahoot er det nye. Alle medlemmene synes det er kjempegøy med sosialt samvær, der han informerer om YTF og rettigheter og det avsluttes med en egenlaget kahoot som inneholder YTF-spørsmål.

Ellers er han en oppfinnsom mann. Bilhenger med YTF logo kan medlemmene få leie til en billig penge. Bilene kan de få stylet med YTF-logo, mot at de får reise på minicruise til Danmark. Alt Karsten A. Larsen gjør, viser at YTF er godt synlig her i vårt område.»

### Allsidig bakgrunn

Som så mange andre bussførere har Karsten en allsidig bakgrunn, han har drevet med salg og markedsføring, vært til sjøs og drevet egen butikk.



Karsten får overrakt den tradisjonelle sjekken fra forbundsleder Jim Klungnes. Som alltid er det Gjensidige forsikring som betaler oppmerksomheten.

- Å kjøre buss har jeg alltid likt, men lønna var ikke så god. Først etter streiken i 1998, da vi fikk en tier ekstra i timen, var det aktuelt å begynne fast.

Etter å ha etablert seg med hus og familie, kjørte han blant annet buss for idrettslaget til sønnen. Høydepunktet var å være med da sønnens juniorlag

fra SK Nor klarte å slå ut selveste Rosenborg i NM-finalen.

Siden har han holdt på. Selv om han tok ut pensjon som 62-åring, har han fortsatt å kjøre turbuss. I mars fylte årets tillitsvalgte 70 år. Yrkestrafikk gratulerer og gratulerer...

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

# «INGEN SJÅFØRER I LITAUEN FÅR RIKTIG BETALT»

DET ER I EN GRUNDIG TYSK DOKUMENTARFILM OM ØSTEUROPEISKE LASTEBILSJÅFØRERS LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLD AT LITAUISKE FAGFORENINGSFOLK DØMMER LØNNSFORHOLDENE BLANT HJEMLANDETS SJÅFØRER NORD OG NED. FUNNENE I REPORTASJEN SAMSVARER MED RESULTATENE FRA YTFS GRENSEUNDERSØKELSE I FJOR.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Den tyske statskanalen ZDF presenterte i februar en dokumentarfilm med tittelen «veienes slaver», der de intervjuet en rekke sjåfører, kontrollører, politi og tillitsvalgte – blant annet fra tyske ver.di og litauiske LVPS. Beskrivelsene av forholdene var nedslående.

Ukrainske sjåfører kunne fortelle at de ble lønnet per kjørte kilometer når det var lite å gjøre og etter polske minimumlønninger når det var mye å gjøre. Arbeidskontraktene var ofte utarbeidet på et språk sjåførene ikke forsto, og politifolk fortalte om kon-

«Politifolk fortalte om kontrollerte sjåfører som bodde i lastebilen i inntil et halvt år i slengen»

trollerte sjåfører som bodde i lastebilen i inntil et halvt år i slengen.

## Ingen rettigheter

Sjåfører fortalte at de måtte kjøre fordi det ikke fantes arbeid i hjemlandet og at det ikke nyttet å klage fordi «utlendinger ikke har noen rettigheter». Det kanskje aller verste eksempelet i fjernsynsdokumentaren var en Girteka-sjåfør som var tvunget til å kjøre med brukket bein. Han hadde krykke med seg i førerhuset.

Mange av bilene ble også karakterisert som «rullende bomber», med voldsom overlast og ofte fraværende dekkmon-

ster. Intervjuede EU-byråkrater var klar over at det foregikk systematisk utnyttelse av sjåførene og at det ikke ble betalt korrekt lønn ved kabotasjekjøring, en praksis som ødelegger det europeiske transportmarkedet.

## Bekrefter YTF-undersøkelse

ZDF-dokumentaren bekrefter og utfyller resultatene fra YTFs undersøkelse på grensen ved Svinesund i sommer. Her ble alle utenlandske lastebilsjåfører som passerte grensa i løpet av to dager intervjuet, og det ble avgitt drøyt tre hundre svar.

Grenseundersøkelsen viste blant



Den tyske TV-dokumentaren intervjuet blant andre tillitsvalgte fra tyske ver.di og litauiske LVPS. Her en markering YTF hadde med begge disse foreningene på havna i Hamburg for et år siden.

annet at mens andelen ukrainske sjåfører har doblet seg sammenliknet med en liknende undersøkelse to år tidligere, er ingen biler eller hengere registrert i Ukraina – for så vidt ikke så rart i og med at slike biler ville kreve spesialtillatelse for å få kjøre i Schengen.

### Lave lønninger

Når vi sammenlikner sjåførenes nasjonalitet med bilenes registreringsland, så viser det seg at russere og ukrainere er de eneste som kjører mer for biler fra andre land enn sitt eget. De fleste av disse sjåførene kjører polskregistrerte biler.

Sjåførene med de laveste lønningene kom fra Polen, Litauen og Ukraina, mens svensker og tyskere hadde best betalt. Verdt å merke seg er at alle sjåfører på litauiske biler har lav lønn, også noen av dem som kjører i Sverige og Danmark. Dette bekrefter jo godt utsagnet i tittelen på denne artikkelen.

### Kunnskapsaktør

Resultatene fra grenseundersøkelsen ble presentert av YTFs assisterende forhandlingssjef Lin Andrea Gulbrandsen på representantskapsmøtet i mars. Hun understreket at materialet fra undersøkelsen er unikt i

sitt slag og at dataene derfor er delt både med Statens Vegvesen og ulike forskningsinstitusjoner. YTF er dermed satt solid på kartet som kunnskapsaktør.

Leder for YTF Logistikk Jan Arne Laberget poengterte også at det var morsomt å oppleve hvordan ulike etater i Norge spurte etter undersøkelsen og gjerne ville være med på et samarbeid.

For de som forstår litt tysk finnes ZDF-reportasjen her: <https://www.zdf.de/dokumentation/zdfzoom/zdfzoom-sklaven-der-strasse-100.html>.

# HYDROGEN – EN VÅT DRØM?

I SLUTTEN AV JANUAR LANSERTE DEN NORSKE MATLEVERANDØREN ASKO ETTER EGET UTSAGN «VERDENS FØRSTE HYDROGENDREVNE LASTEBILER». DETTE ER INTERESSANT I EN TID HVOR NESTEN ALLE KUN SNAKKER OM BATTERIDRIFT.

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Foto:

ARNE DANIELSEN og ASKO

De fire lastebilene er av merket Scania og som skal frakte dagligvarer blant annet til NorgesGruppens butikker rundt Trondheim, drives av elektromotorer med strøm fra brenselceller. Hydrogen benyttes som drivstoff.

ASKOs initiativ kommer i en tid der mange har konkludert med at det en gang for alle er bevist at hydrogendrevne brenselceller er dårligere enn batteriteknologi som metode for energilagring for kjøretøy. I så måte går ASKO mot strømmen(!).

## Blå bismak

Men også batteriene har sine svakheter. I dag benyttes litium-ion-batterier i elektriske kjøretøy. Disse er imidlertid beheftet med en del problemer. En

utfordring for denne batteritypen er avhengigheten av kobolt.

Kobolt er et sølvhvitt metallisk grunnstoff som likner på jern og nikkel. Tidligere ble kobolt benyttet til blåfarging av glass, men benyttes nå mest i harde og temperaturbestandige superlegeringer.

Kobolt er et sjeldent metall, og derfor dyrere enn for eksempel sølv. På sikt kan det bli mangelvare. 60 prosent av verdens koboltreserver finnes i Kongo, et av verdens mest korrupte land der det påstås at barn benyttes som gruvearbeidere i trange, farlige ganger og uten sikkerhetsutstyr.

Derfor forskes intenst på nye typer batterier. Store bilprodusenter som Renault-Nissan-Mitsubishi investerer milliarder i å utvikle et koboltfritt og brannsikkert oppladbart batteri av tradisjonell alkalisk type, som også vil ha lavere vekt. Men dette er langt fra i mål. Det amerikanske teknologima-

gasinet Wired har døpt denne batteridømmen for «Jesusbatteriet».

## Kun rent vann

Til tross for manglene er det likevel opplest og vedtatt at batteridrevne kjøretøy foretrekkes i byområder, på kortere avstander og i lettere kjøretøy. På lengre avstander og med tyngre kjøretøy, finnes derimot ingen fullgode løsninger basert på batteri.

Det er her hydrogendrift kommer inn som et alternativ. Sentralt her står brenselcellen. Enkelt forklart produserer brenselcellen strøm ved en reaksjon mellom hydrogen og oksygen. «Drivstoffet» er hydrogen og «ekso-sen» blir kun rent vann – så rent at det kan drikkes.

Brenselcellen kan sammenliknes med et batteri som tilføres energi – hydrogen – kontinuerlig og som ikke må lades. Som i et batteri må mange små celler settes sammen for å kunne produsere tilstrekkelig med energi til





«Teknologimagasinet Wired har døpt denne batteridrømmen for «Jesusbatteriet»»



Hydrogendreven Scania hos ASKO i Trondheim.

## «Flytende hydrogen kan betraktes som en annen metode for å oppbevare elektrisitet»



å drive en motor. Brenselcellen erstatter det tradisjonelle batteriet i en elbil, ellers er teknikken identisk.

### Lengre rekkevidde

Virkningsgraden i brenselceller er høyere enn i forbrenningsmotorer og prosessen har i utgangspunktet heller ingen klimagassutslipp. På full tank vil en slik bil dessuten ha langt større rekkevidde enn en batteridreven bil. ASKOS lastebiler opererer med å kunne kjøre 400-500 kilometer på en fylling. Målet for ASKO er ikke å bruke hydrogen til all varetransport – for lette lastebiler som leverer varer i byen, er batteridrift en billigere og mer rasjonell løsning.

Utfordringen for alt som drives elektrisk er at energien er vanskelig å lagre. Batterier er den klassiske metoden, mens flytende hydrogen kan betraktes som en annen metode for å oppbevare elektrisitet.

### Hvordan lages hydrogen?

Som med annen elektrisitet, er klima- og miljøeffekten avhengig av hvordan og av hva hydrogenet produseres. Naturgass er en nærliggende energikilde, fordi denne gassen er kjemisk enkel å konvertere til hydrogen. Likevel er det da fortsatt snakk om en fossil ressurs. Naturgass kan likevel være en mulig løsning i en overgangsperiode – inn-til den erstattes av fornybar energi. Etanol er også mulig å benytte.

ASKO har imidlertid etablert sitt eget produksjonsanlegg og fyllestasjon på Tiller i Trondheim. Anlegget spalter

vann til hydrogen og oksygen ved bruk av elektrisitet – vannelektrolyse og sørger for at hydrogen under høyt trykk raskt kan fylles på kjøretøyer. Energien til elektrolysen kommer fra 9 000 kvadratmeter solceller på taket til ASKO Midt-Norge. Her er det altså snakk om fullstendig ren og fornybar energi.

### Fordeler og ulemper

ASKO-bilene er trekslet med en lastekapasitet på 26 tonn og 21 pallplasser. Det innrømmes at mer strøm trengs for å produsere hydrogenet som en slik bil forbruker, enn hva en tilsvarende batteridrevet bil måtte hatt for å kjøre like langt.

For så store kjøretøyer med den rekkevidden som ASKO trenger, ville imidlertid batteriene blitt veldig tunge, noe som ville forringet lastekapasiteten og økt energibruken. Ytelsen reduseres dessuten langt mer for batterier enn for brenselceller av kaldt klima. Dette var enda en årsak til at ASKO velger hydrogen framfor batteri for tunge biler som skal kjøre langt.

### Hydrogen på buss

Onsdag 30. mai 2012 ble Norges første hydrogenbuss satt i rutemessig drift mellom Oslo og Oppegård. En rekke av verdens fremste hydrogeneksperter var tilstede på oppstarten på Rosenholm.

Ruter driftet de fem bussene gjennom operatøren Unibuss på vegne av et prosjekt som også omfattet Akershus fylkeskommune og miljøorganisasjo-

nen Zero. Prosjektet fikk økonomisk støtte fra Norsk forskningsråd og Transnova – til sammen nærmere 100 millioner kroner - og var dessuten en del av et større EU-prosjekt.

Kort oppsummert gikk driften så som så, og i det nye anbudet som er under avgjørelse i Oslo Syd, inviteres den seirende operatøren til å overta eierskap, drift og vedlikeholdsansvar av den eksisterende hydrogenstasjonen. Dersom operatøren ikke er interessert i å overta anlegget, vil dette bli fjernet for Ruters regning innen 1. juni neste år.

Generelt kan man si at infrastruktur er en utfordring når det gjelder hydrogen. En landsomfattende drift vil forandre et nett fyllestasjoner, litt som bensin- og dieslbiler trenger i dag.

### Fornyhet interesse?

I slutten av februar ble den første kontrakten på hydrogendrevne leddbussers underskrevet i Illinois, USA. Og den polsk-spanske bussprodusenten Solaris melder om salg av 25 hydrogendrevne Urbinoer til Tyskland. Beskjedne ordrer, men likevel et tegn på at hydrogenveien slett ikke er stengt.

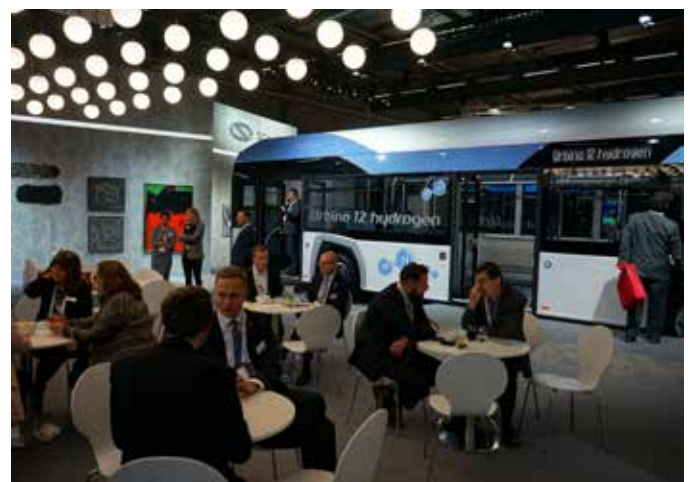
På bussmessa «Busworld» i Brussel i fjor høst, observerte undertegnede flere ulike typer hydrogendrevne busser. Et eksempel var fra den portugisiske påbyggeren CaetanoBus som samarbeidet tett med Toyota om en bybuss med brenselcelle. Internasjonalt er hydrogen og brenselceller også aktuelt både på ferger, tog og fly.



ASKOs produksjonsanlegg og fyllestasjon for hydrogen på Tiller.



Kanadiske Ballard er verdensledende på produksjon av brenselceller. Her standen deres under fjorårets UITP-messe i Stockholm.



Solaris lanserte sin nye hydrogendrevne Urbino-buss i Stockholm i juni. Nå har bestillingene begynt å strømme inn.



Portugisiske Caetano var en av flere produsenter som lanserte en ny hydrogendreven buss under «Busworld» i Brüssel i oktober.



Hornmusikk da hydrogenstasjonen på Rosenholm ble åpnet i mai 2012.

# Gladiola

## HELT PERFEKT

Kroppspress, jeg?

Nei.

Jeg føler ikke noe kroppspress. Jeg har en helt perfekt kropp. Det er ingen feil med min kropp. Hadde det vært noen feil med min kropp, hadde fastlegen gitt meg kjøreforbud. Jeg trenger ingen tilsetningsstoffer. Kroppen fungerer som den skal.

Jeg har en helt perfekt kropp. Du klarer ikke å finne en feil med min kropp. Jeg har en kropp som er helt uten feil. Den har fått noen skrammer i lakken, men ellers er den helt perfekt. Det er ingen feil med meg. Jeg kan se meg i speilet hver morgen og ønske Gladiola velkommen til min vidunderlige verden.

Så Kwartbasen mener utseende betyr noe.

Det betyr ingen ting, herr Kwartbas. Har du noen gang opplevd at energien som kommer fra andre personer kommer fra utseende?

Har du opplevd at latter, sinne, glede, frustrasjon og irritasjon kommer fra utseendet til folk? Har du noen gang opplevd at arbeidsomme og interessante personer henter noe fra sitt utseende?

Så Kwartbasen mener fortsatt at utseende er viktig når du ansetter folk i din bedrift. Kanskje det er grunnen til at bedriften din går dårlig, herr Kwartbas. Du shopper kropper og leier dem inn i stallen din. Kropper alene kan ikke tilføre bedriften din noe som helst, herr Kwartbas.

Jeg føler ikke noe kroppspress. Jeg har en helt perfekt kropp. Jeg har to bein og to armer som sitter der de skal. Ører ytterst, som speilet på bussen, og to øyne mot midten. Hvordan alt dette kan være plassert så symmetrisk forstår jeg ikke. Selv dem som ikke har alt dette utstyret i orden er fine men-

«Jeg er reaksjonen på din frustrasjon og responsen på dine spørsmål»

nesker og fungerer helt perfekt.

Jeg er ikke det du ser, herr Kwartbas. Du kan kjenne meg igjen på det du ser, men jeg er ikke det du ser. Du kjenner meg igjen på håret, skjegget og uttrykket i ansiktet, men jeg er ikke det du ser.

Jeg er de varene jeg leverer. Jeg er de svarene jeg gir. Jeg er reaksjonen på din frustrasjon og responsen på dine spørsmål. Det er akkurat det som er meg.

Jeg er fornøyd med utseendet mitt, herr Kwartbas. Jeg har noen ekstra kilo om jeg må løpe på fjellet. Jeg har ekstra hud om det skulle bli behov for å fylle på litt fett. Jeg har også en hårmanke omkring polarsirkelen, selv om det er lite på månen.

Jeg er med andre ord helt perfekt.

*Gladiola*

# TARIFFOPPGJØRET UTSATT

YS og NHO drøftet 23. mars gjennomføringen av de forbundsvisse forhandlingene i tariffoppgjøret 2020, og bestemte seg der for å utsette hele tariffoppgjøret.

I protokollen mellom NHO og YS – der YTF er ett av forbundene – heter det:

«Norsk Industri på den ene siden og Fellesforbundet og Parat på den annen side har besluttet at de ønsker å utsette forhandlingene om revisjon av Industrioverenskomsten (frontfaget).

YS og NHO er enig i denne beslutningen. Videre er YS og NHO enige

om at forhandlingene om alle øvrige tariffavtaler mellom partene utsettes tilsvarende. Ingen av tariffavtalene mellom YS og NHO skal forhandles før Industrioverenskomsten for perioden 2020-2022 er ferdigforhandlet.

Partene er enige om dette er en utsettelse av forhandlingene, og at begge parter vil følge de respektive tariffavtaler for perioden 2018-2020 inntil annet er avtalt.

Begge parter forplikter seg til å søke å gjennomføre denne protokollen også overfor andre tariffparter.

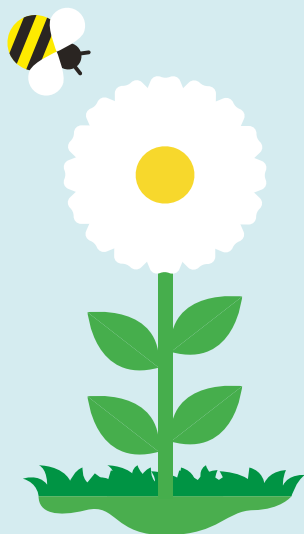
Partene vil i tett samarbeid med Regeringen og de øvrige organisasjonene i arbeidslivet fortløpende vurdere om det er forsvarlig å starte forhandlingene og i hvilken form det mest hensiktsmessig kan gjennomføres.

Når forhandlingene om industrioverenskomsten gjenopptas, opphører denne protokollen i forhold til alle øvrige tariffavtaler. Det forutsettes at alle parter da vil bidra til å gjennomføre et oppgjør på en god måte.»

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



## Har du hage?



De to husforsikringene våre, Hus og Hus Pluss, dekker

- skade på hageanlegget ditt, inklusiv eventuelt basseng og jacuzzi, med ubegrenset sum
- tyveri fra hagen med inntil 30 000 kroner

Unntaket er skader forårsaket av klimaet eller av dyr, for eksempel hvis:

- buskene har knekt av for mye snø eller frosten har tatt plantene dine
- elgen har spist epletreet eller rådyret alle tulipanene

Husk at du som medlem får 29 % rabatt på husforsikringen. Kontakt oss på **915 03100** eller les mer på [gjensidige.no/ys](https://gjensidige.no/ys)

A13\_0666/03.2019

# HVORFOR BULKER ELBILER MEST?

ELBILER ER MER UTSATT FOR SKADE ENN FOSSILBILER, VISER STATISTIKKEN.

HYPPIGE FELTSKIFTER KAN VÆRE EN DEL AV FORKLARINGEN.

Ingen land i verden har flere elbiler per innbygger enn Norge. Ved utgangen av oktober 2019 var det registrert over 250 000 elbiler her til lands.

Det tilsvarer ni prosent av den totale norske bilparken. Samtidig er elbilene overrepresentert på skadestatistikken, ifølge Finans Norge.

I snitt var rundt 14 prosent av elbilene innom bilskadeverkstedet for små og store skader i 2019. Rundt ni prosent av fossilbilene måtte på verksted, går det frem av finansbransjens statistikk. Den er basert på tall fra alle forsikringselskapene.

## Skylde ikke småkjøring

– Da vi sammenlignet dieslbiler med el- og hybridbiler i tidsrommet 2012–2017, fant vi ut at sistnevnte var involvert i 20 prosent flere ulykker. I tillegg var de materielle skadene på el- og hybridbiler til sammen 50 prosent større enn for de rene fossilbilene, opplyser Jan Fleinsjø i Gjensidige.

Han understreker at analysen ikke kan fastslå årsaken endelig. Analyti-

kerne i selskapet tar imidlertid høyde for at elbiler brukes mye til småkjøring i bystrøk, og de er klare på at utfordringen ikke ligger der.

Én forklaring kan være at elbiler har stor motorkraft og derfor er mer utfordrende for sjåføren. En annen mulighet er at elbiler kan kjøre i kollektivfeltet og dermed skifter felt oftere enn andre biler.

– Feltskifte er generelt en utfordring i trafikken. Det er nærliggende å tenke at elbilene kan velge mellom flere felt enn andre biler og at de derfor oftere skifter felt – og bulker, sier Fleinsjø.

## Slutten av kollektivfeltet

I Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) ser de også på feltskifter som en mulig årsak.

– Det er klart at feltskifte er en handling som innebærer en viss risiko, samtykker fagkonsulent Pål Andersen.

– Du skal ha kontroll på en stor del av trafikkbildet – og jo oftere du skifter

felt, dess større er risikoen for at noe uforutsett skjer.

Andersen peker særlig på de områdene der kollektivfeltet slutter midlertidig for å gi plass til busser som skal inn i lommer og på holdeplasser.

– Jeg legger jo merke til at mange elbiler kommer i stor fart inn mot slutten av kollektivfeltet, og derfor må kaste seg ut i det «vanlige» kjørefeltet like før busslommen. Det kan skape farlige situasjoner.

Problemer kan også oppstå når en fossilbil skal av til høyre og derfor må krysse kollektivfeltet – og når kollektivfeltet opphører og blir avkjøringsfelt. Da kommer gjerne elbilene bakfra i høy fart. Dette gjør det vanskelig for andre å slippe til.

## Ikke fritt leide

– Den som skal skifte felt har alltid vikeplikt, så i det første eksempelet er det elbilene som skal legge seg til venstre som har vikeplikten og må bremse. I situasjonene der biler skal

«Mange elbiler kommer i stor fart inn mot slutten av kollektivfeltet og må derfor kaste seg ut i det «vanlige» kjørefeltet like før busslommen»

«Gjestebud» er Yrkestrafikks artikkelserie hvor vi inviterer gjesteskribenter som har et budskap det er viktig for oss i YTF å ta del i.



Fagkonsulent Pål Andersen i ATL.  
Foto: Gjensidige



Bilmekaniker og rådgiver Jan Fleinsjø i Gjensidige.  
Foto: Gjensidige

krysse mot høyre, er det de som må vike, fastslår Andersen.

Vikepliktsreglene gjelder alltid, men de gir ikke grunn til å ture frem som man lyster.

– Selve grunnregelen i vegtrafikkloven er at vi alle skal vise hensyn og prøve å fremme samhandling så langt vi kan. Konkret innebærer dette at vi retter blikket langt frem, prøver å lese trafikken og tilpasser egen fart. En passiv kjørestil er å foretrekke, sier han.

Dette gjelder kanskje i særlig grad deg som kjører elbil, mener Fleinsjø i Gjensidige. Han peker på at kraftig motor og rask akselerasjon blir løftet frem som en årsak til at elbiler oftere er innblandet i uhell enn andre.

– Dette har vi ikke statistikk som kan bekrefte. Vi antar likevel at det kan være litt vanskeligere å kjøre en elbil enn en «vanlig» bil – og at det selvfølgelig kan være mer fristende å trække på gassen. Dette er imidlertid

betraktninger, ikke fakta, understreker Fleinsjø.

Andersen i ATL er inne på noe av det samme:

– Hvis du går fra 100 til 400 hestekrefter, så vil du merke forskjellen – særlig på akselerasjonen. Slike krefter er det faktisk ikke bare-bare å håndtere. For førere av elbiler gjelder det å ha kunnskap om kreftene de disponerer og samtidig tenke på trafikken rundt seg, understreker han.

#### Overrasker andre

Elbilene har ikke gir. Dette, i kombinasjon med stor motorkraft, gir dem en voldsom evne til å akselerere. Det kan føles trygt, for eksempel når du skal kjøre inn i en rundkjøring, men det kan også overraske andre bilister.

– Du tror kanskje at du har god tid til å kjøre inn i rundkjøringen foran bilen som kommer fra venstre. Vel, det har du kanskje ikke når bilen som kommer er elektrisk. Den kan komme fort, påpeker Andersen.

Fysikkens lover gjelder fremdeles. Alt som er i bevegelse trenger tid og veilengde for å stoppe. Derfor er det viktig å ikke la seg friste av akselerasjonen. Andersen har en liten uhyttdelig leveregel i så måte.

– Hvis du må [bytte dekk](#) oftere enn før, har du sannsynligvis lagt deg til en for aggressiv kjørestil.

*Per Kristian Larsen  
Salgssjef - Leder for KAM-organisasjoner  
Gjensidige forsikring*

#### **SJEKK OM DU HAR RIKTIG BILFORSIKRING**

Husk at som medlem i Yrkestrafikkforbundet har du medlemsrabatt på bilforsikring hos Gjensidige.

# SPØRSMÅL OG SVAR: RETTIGHETER OG PLIKTER UNDER PERMITTERING

ADVOKATENE I YTF MOTTAR EN REKKE SPØRSMÅL OM RETTIGHETER OG PLIKTER UNDER PERMITTERING. I DENNE ARTIKKELEN GIR VI SVAR PÅ DE MEST SENTRALE SPØRSMÅLENE. DETTE ER SVARENE PER 30. MARS 2020.

I koronasaken har vi sett at myndighetene endrer regler om permittering i et hurtig tempo. Det kan derfor hende at reglene har endret seg når du leser dette. På nettsiden [www.ytf.no](http://www.ytf.no) ligger til enhver tid oppdaterte svar. På nettsiden finner du også svar på flere spørsmål.

## Arbeidsgiver ber meg komme tilbake på jobb mens jeg er permittert. Er dette lovlig?

Ja. Du plikter å møte på jobb på kort varsel.

## Permitteringen avsluttes. Når må jeg møte på jobb?

Det er ingen varslingsfrist for å avslutte permittering. Det vil si at du plikter å stille tilbake på jobb på kort varsel.

## Permitteringen forlenges helt uten videre. Er det lovlig?

Hvis permitteringen skal vare til og med en bestemt dato, må virksomheten drøfte grunnlaget for forlengelsen med de tillitsvalgte før permitteringen kan forlenges. Nye permitteringsvarsler må utsendes.

Hvis permitteringen er angitt til å vare "inntil videre" eller liknende, kan permitteringen pågå så lenge det er saklig grunn. Selv om permitteringen kan forlenges er det naturlig at bedriften og de tillitsvalgte holder regelmessige drøftinger om grunnlaget for permitteringer fortsatt er tilstede.

Maksperioden for permitteringer er på 6 måneder, med mindre det er

enighet om at det fremdeles er saklig grunn til permittering.

## Jeg er permittert og ønsker å si opp stillingen min. Hvor lang oppsigelsestid har jeg?

Du kan si opp med 14 dagers varsel.

Hvis du er permittert i mer enn tre måneder kan du si opp på dagen.

Hvis du sier opp din stilling kan dette påvirke retten på dagpenger. Du må derfor varsle NAV om at du sier opp.

Oppsigelsen bør gis skriftlig.

## Jeg har fått oppsigelse mens jeg er permittert. Hva skjer nå?

Permitteringen avbrytes. Du vil da





Koronakrisen fører til omfattende permitteringer i arbeidslivet, men det er ikke fritt fram for arbeidsgiverne. Foto: Arne Danielsen.

starte din oppsigelsestid. I oppsigelsestiden har du rett og plikt til å stille på jobb. Du vil da motta lønn for oppsigelsestiden.

### Kan jeg ta annet arbeid mens jeg er permittert?

Ja. Om kontrakten din krever at du skal varsle arbeidsgiver, må du gjøre det.

Hvis du tar annet arbeid imens permitteringen pågår, plikter du fremdeles å møte opp hos din opprinnelige arbeidsgiver på kort varsel hvis grunnlaget for permitteringen faller bort. Du bør gjøre din nye arbeidsgiver oppmerksom på dette.

Husk at du må melde ifra til NAV hvor mye du arbeider under permittering. Det du tjener vil avkortes mot dagpengene. Hvis du arbeider så mye at arbeidstiden ikke er redusert med 40 prosent, vil retten til dagpenger falle bort.

### Jeg blir sykmeldt mens jeg er permittert. Har det noen innvirkning på mine rettigheter?

Du får sykepenger beregnet som arbeidsledig. Det vil si at du normalt får det samme som du får i dagpenger.

Merk at dersom du blir syk i permitteringsperioden vil dette påvirke hvor lenge du kan være permittert. Arbeidsgiver kan da forlenge permitteringsperioden. Du vil derfor kunne være permittert lenger enn dine kollegaer som ikke er sykmeldt.

### Jeg har fylt 67 år. Jeg blir nå permittert. Hvor mye penger vil jeg få?

Du som er over 67 mottar ikke dagpenger fordi du har rett på alderspensjon. Du har rett på lønn i varslingsperioden og i arbeidsgiverperioden:

- Fra du varsles om permittering til du blir permittert har du krav på lønn som normalt (varslingsperioden).
- Fra du er permittert har du krav på lønn tilsvarende to arbeidsdager (arbeidsgiverperioden).
- De som er under 67 år mottar deretter 18 dager full lønnsdekning før man går over på dagpenger. Myndighetene har per 30. mars 2020 ikke avklart om dette gjelder for de over 67 år. Innen du leser dette, håper vi at spørsmålet er avklart. Du vil finne informasjon på YTFs nettsider.

## SPØR OSS!

✉ [advokatene@ytf.no](mailto:advokatene@ytf.no)

☎ 406 03 700

JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat-  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat



ANNIKEN  
**AUNE**  
Advokat-  
fullmektig



HANNE  
**HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# 58 ÅR I BUSSBRANSJEN

«Jeg spurte formannen om jeg kunne få Yrkestrafikk, som jeg syntes var bedre enn Transportens fagblad»

«HADDE JEG IKKE LIKT JOBBEN, HADDE JEG VEL IKKE HOLDT PÅ SÅ LENGE», LER BERNT HATTERUD FRA GJØVIK, SOM BEGYNTE SOM BILLETTØR PÅ DE BLÅ OMNIBUSSER I 1962(!). I JANUAR FYLTE HAN 75 OG HAR DERFOR IKKE LOV TIL Å KJØRE MER MED PASSASJERER, MEN TILBYR SEG LIKEVEL FORTSATT Å TA MED EN TOM BUSS NED TIL VERKSTEDET PÅ JAREN NÅ OG DA.

*Tekst: Arne Danielsen Foto: Privat*

Tenåringen Bernt Hatterud gikk yrkesskole og arbeidet først i et bakeri på Kløfta, men drømmen var allerede den gangen å kjøre buss. Sytten år gammel flyttet han på hybel og fikk jobb som billettør hos «Blåbuss» på Lillestrøm.

## Liker langkjøring

- Første gang jeg fikk øve meg bak rattet var som billettør i en tom buss. Etter hvert fikk jeg også noe som ble kalt «tomgangslappen». I 1966 fylte jeg endelig 21 og fikk det ordentlige buss-sertifikatet. Jeg arbeidet noen måneder som sjåfør i Lillestrøm før jeg fikk jobb i hjembyen og kunne flytte tilbake til Gjøvik.

Siden har han kjørt buss omtrent hver eneste dag.

- Jeg har kjørt alt som finnes, men har vært særlig glad i litt lengre kjøring. Derfor har jeg kjørt en del turbil og litt lange ruter som til Oslo eller



Bernt Hatterud på høyden av sin bussfører-karriere.

Lillehammer – Hønefoss. Før OL på Lillehammer forsøkte selskapet seg også med helgerute mellom Lillehammer og Stockholm, men det ble ikke noen stor suksess.

## Beste fagblad!

Årsaken til at Bernt Hatterud ble medlem i NRAF (YTF) gleder en Yrkestrafikk-redaktør ekstra mye, det hang nemlig sammen med at han synes vi hadde et særlig godt fagblad.

- Jeg hadde lite greie på fagforening.



Fra bryllupskjøring for et par år siden. Veterانبuss med veteransjåfør.

I Lillestrøm fantes bare Transport, så jeg ble med der. Men på Gjøvik fantes en NRAF-avdeling, og jeg spurte formannen om jeg kunne få Yrkestrafikk, som jeg syntes var bedre enn Transportens fagblad. Han la bladet i hylla mi, og da var det en kollega som skrev «takk for samværet» på det. Da meldte jeg meg over til NRAF, og det har jeg aldri angra på!

## HYTTETILBUD I TROMS

I MIDT-TROMS HAR VI EI HYTTE LIGGENDE VED ALTEVANN, SKRIVER TILLITSVALGT PER A. FINNSET I YTFS AVDELING 11.

Hytta er eiet og drevet i fellesskap av YTF avd. 11, gamle NTF hos Troms Innland Rutebil (TIRB) - nå en del av Fellesforbundet og TIRB Eiendom – alle med en tredjedel hver.

- Hytta kan leies av medlemmer i de to avdelingene pluss TIRB som første prioritet, men ellers av hvem som helst, skriver Finnset som har lagt ved en orientering om hytta som han håper kan tas inn i Yrkestrafikk slik at tilbudet blir bedre kjent.



Sluttattest fra DBO. Verdt å merke seg er ukelønna og begynnerdatoen. Attesten er skrevet på Alnabru, der DBO hadde sitt hovedkvarter i lokalene som nå benyttes av Unibuss.

### Lun og trivelig

Bernt Hatterud tok også tillitsverv, var kasserer i mange år og også avdelingsleder i en periode.

- Dessverre har bussbransjen forandret seg til det verre. Anbudene har ødelagt både arbeidsmiljøet og selskapene. Før utgjorde vi alle på en måte en stor familie. Sånn er det ikke lenger.

27. januar kjørte Bernt Hatterud sin siste vakt med passasjerer. Dagen etter fylte den spreke sjåføren 75.

- Han er en veldig trivelig bussjåfør og kollega, og vil nok bli savnet av mange. En skikkelig lun og trivelig kar, presenterer nåværende avdelingsleder Ingvild Nygård.

### VELKOMMEN TIL TIRB\_HYTTA



Tirb-Hytta er et fritidshus som ligger på Innset i Bardu kommune.

Hytta ble kjøpt i 1974, formålet med hytta er å gi et tilbud til ansatte med familie og venner som ønsker å tilbringe noe av sin fritid i naturskjønne omgivelser.

Hver leilighet inneholder stue, kjøkken, bad m/dush, 3 soverom (til sammen 8 senger), bod og vaskerom.

Kjøkkenet er utstyrt for normal matlaging. På soverommene er det dyner og puter tilgjengelig, dyne-/putetrekk må tas med hjemmefra.

Hvis du og familien, eller sammen med venner, ønsker å tilbringe en eller flere dager på TIRB-HYTTA, kan du ta kontakt med

- Gunnlaug Hanssen, 92463364

Priser: Voksne over 16 år kr 150,- pr. stk pr. døgn

**GOD TUR ☺**

# PORTRETT



# RABAGAST MED MOTORSYKKE

*«Da vi kom tilbake fra India for siste gang i 2011, var det umulig å få arbeid. En stund jobbet jeg på pøbb, før NAV spanderte truckførerkurs. Via Manpower fikk jeg vikarstilling hos Brødrene Dahl, med løfte om fast stilling. Etter tre år gikk tre av oss sammen: «Enten blir vi alle faste, eller så slutter vi.» Da fikk seks stykker fast stilling», forteller Yovray Sonny Singh.*

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Sammen med klubbleder Kristian og sekretær Elin utgjør nestleder Sonny YTFs spydspiss hos Brødrene Dahl på Langhus. 21. august i fjor fikk YTF på plass grossistoverenskomsten i bedriften – antakelig det viktigste resultatet for terminalarbeiderne noensinne!

40-åringen er en aktiv fyr med allsidig bakgrunn, kan alt fra å mikse drinker til å mekke biler, og regner seg som god til å finne minnelige løsninger, myke opp steile fronter og finne utveier der alle er fornøyd, det være seg arbeidsgiver eller ansatte.

## Prikk i panna

- Sjefen sa engang: «Du kan jo bli tillitsvalgt», og jeg tenkte at det ville nok passe deg bra, få en fyr med prikk i panna som bare var interessert i å jobbe til tillitsvalgt – jeg som hadde ADHD, var den som pakka mest, gikk

25 000 skritt om dagen og jobba så mye overtid at jeg nærmest bodde på lageret.

Men han undervurderte meg, for jeg kunne mye, hadde lært alt om regler av en offiser i militæret: «Ikke se i bordet, ikke vis frykt. Tenk alltid på resultatet – og ha tre mulige utveier.»

Så søkte jeg på lederjobb hos Brødrene Dahl. «Er du en trofast type?» ble jeg spurt. Si meg, svarte jeg, skal du gi meg jobb eller skal jeg gifte meg med dattera di?

Egentlig burde jeg vært leder, men etter å ha vært på Sampak i fem år og lært meg absolutt alle arbeidsoperasjoner, ble jeg forbigått av en med seks måneders ansiennitet – begrunnelsen var at han hadde høyere utdanning, han var dataprogrammerer.

I stedet ble jeg tillitsvalgt. «Sonny, du som søkte jobb som leder, så går du i stedet over til fienden?» Men dere er ikke fienden, dere ga meg sjansen til

«Si meg, skal du gi meg jobb eller skal jeg gifte meg med dattera di?»

et nytt liv, ga meg jobb og lønn slik at jeg fikk kone og barn over fra India i en tid da det var nesten umulig å få jobb...

## «Du er svart!»

- Jeg er født i Asker, men ble sendt til India da jeg var seks måneder gammel. Jeg hadde en søster som var handicapet, og foreldrene mine hadde ikke anledning til å ta seg av oss begge. De var begge i jobb og skulle i tillegg forsørge foreldrene sine i India. Da jeg kom tilbake som sjuåring, visste jeg ikke hvem mamma og pappa var, trodde at bestemor i India var moren min.

I India begynte jeg på skolen da jeg var tre, og da jeg var sju behersket jeg tre språk; punjabi, hindi og norsk som jeg lærte på seks måneder. Jeg hadde en lærer på Billingstad – Astrid - som lærte meg alt jeg trengte å lære om Norge.



## «Rasisme er ikke noe problem lenger i Norge. Nå spiser nordmenn like mye hvitløk som utlendingene»

Da jeg var åtte sa en av skolekameratene mine: «Du er svart!» Jeg trodde han mente at jeg var møkkete, så jeg gikk på do for å speile meg. «Du lurte meg, jeg har ikke noe i ansiktet.» «Nei, du er svart, mens jeg er hvit og det er mye bedre.» Da lærte jeg at det fantes noe som het rasisme, og jeg sloss i hvert friminutt, teknikken hadde jeg lært fra Bollywood. Raskt ble jeg lærernes problembarn.

Først da jeg begynte å spille fotball gikk det bedre, jeg trente mye for å bli akseptert. Men da jeg var tretten måtte jeg være med far for å kjøre aviser. Da var det slutt med fotballen, og jeg falt ut av gruppa for de vellykka. Kun hos de som drev med faenskap ble jeg godtatt, de tok imot alle med åpne armer. Der ble det røyking, drikking og mopedkjøring.

### Tvangsgifte

- Foreldrene mine presset meg til å ta allmennfag, selv om jeg er mer av en mekketype. Tredje året ga jeg opp og søkte meg over på tømmerlinja, så jeg er utdannet snekker. Da jeg var nitten var jeg en sint ung mann, en småkriminell pøbel. Jeg rømte hjemmefra og gjorde mye dumt. Jeg hadde ADHD og mye energi, men så ikke konsekvensen av alle dumhetene.

Til slutt måtte jeg krype til korset og dra hjem. Da insisterte foreldrene mine på at jeg skulle gifte meg med en indisk ferieflørt. Jeg tenkte at jeg fikk gjøre som mamma og pappa sa, siden mine egne valg hadde vært så dårlige, selv om det nærmest var tvangsgifte. Vi fikk to barn og jeg trodde vi hadde

det fint, men den dagen hun fikk permanent oppholdstillatelse forandret hun seg totalt: «Nå kan du lage teen din selv!» Det viste seg at faren bare ville ha henne ut av India. Så jeg valgte å skille meg og rømme til London, selv om følgene ble at jeg mistet foreldret retten til barna og en periode fikk hele familien mot meg.

### Den rette

- Så, i bryllupet til søsteren min traff jeg den rette, hun var også indisk og det var kjærlighet ved første blikk. Etter tre år ringte hun meg og sa at faren hennes hadde ventet lenge nok. Hvis vi ikke giftet oss straks, ville han gifte henne bort med en annen. Så ble det bryllup i Goa. Der bodde vi inntil jeg gikk tom for penger, da flyttet vi til Norge. Dette var i 2008.

Jeg har alltid stått på og aldri latt noe knekke meg, og da vi skulle etablere oss i Norge fikk jeg jobb som daglig leder på restauranten Mona Lisa i Oslo. Jeg hadde papirer fra London som bartender, og jobbet 15-16 timer daglig, tenkte ikke på at hun som satt hjemme også trengte meg. Hun trodde at i Norge vokste penger på trær og var ikke forberedt på all jobbingen, men var ensom, satt hjemme og glodde i veggen. Hun ønsket ikke å være i Norge, bare være sammen med meg. I skuffelsen dro hun tilbake til India.

Etter hvert fant vi ut av det og hun ville tilbake til Norge, men da fikk hun ikke visum. Derfor flyttet jeg etter til India, ankom ei uke før hun skulle føde.

### Sykkel i stua

Her legges inn en historie som ikke minst beskriver hvor tolerant kone han nå har funnet seg:

- Jeg har en motorsykkel. Den står på utstilling i stua, med spotlights på - en Suzuki GSXR Special Edition som gjør 140 på første og 200 på andre. Utenom kone og barn er sykkelen det viktigste i livet, en guttedrøm, sier han intenst og forteller om smugling av sykkelen i deler inn i India, om ferder på kryss og tvers gjennom India og Europa og om sønnen som har fått en miniatyurutgave.

- Sykkelen skal passe på meg og jeg skal passe på den! Sånn er det.

Tilbake til India, strevde den lille familien, som nå var blitt tre, med at mor ikke fikk visum. I tre år kjempet de mot det norske innvandringsbyråkratiet, inntil Sonny fikk bruk for sin kunnskap om lover og regler:

- Jeg fant fram til en gammel norsk bestemmelse fra krigen, som slo fast at hvis en norsk mann fikk en sønn i utlandet, hadde denne rett til norsk pass. Og da måtte også moren få være med.

Dermed var veien kort tilbake til Norge - og til jobb hos Brødrene Dahl.

- Nå har kona og jeg to gutter på ni og seks, bor i Vestby og har kort vei til jobben. Jeg jobber i rørhallen, der jeg kan ta det mer med ro og unngå skader. De siste fem årene har vært aldeles strålende!

Og altså med motorsykkelen på heidersplass.

### Sikhistisk tillitsvalgt

- Rasisme er ikke noe problem lenger i Norge. Nå spiser nordmenn like mye

hvitløk som utlendingene og de som mobbet meg i barndommen har blitt mine gode venner. Dette er i perfekt overensstemmelse med sikhismens gulltempel, der alle har adgang, der de sultne kan få mat og der det finnes fire utganger – mot alle verdens hjørner.

Etternavnet Singh avslører jo at Sonny er sikh.

- Sikhismen er ikke en egen religion, men har tatt litt fra ulike religioner. Hovedmålet er å hjelpe de svake. Vi skal ikke være grådige eller hevngjerlige, ikke angripe men bare forsvare oss. Hvis du har dette i hjertet, trenger du ikke turban eller de andre greiene, og det er nettopp også hva det handler om å være tillitsvalgt: Å forsvare de som ikke klarer å forsvare seg selv!

Noe som har blitt moralen til lagerarbeidernes aldri hvilende lagfører hos Brødrene Dahl, Yovraj Sonny Singh.



Liten, men avgjørende norsk statsborger i midten. Foto: Privat



Ekteskap og gode dager i Goa. Foto: Privat



Sonny livnærte seg som snekker i India. Foto: Privat



Den skal tidlig krøkes som skal henge med på alt hva far foretar seg. Foto: Privat



På jobb i rørhallen hos Brødrene Dahl på Langhus. Foto: Arne Danielsen



De siste årene har vært svært gode. Foto: Privat

# HUMOR ER ALVORLIGE GREIER

GLADIOLA HAR HERJET MED KVARTBASEN I OVER TI ÅR I YRKESTRAFIKK. HAN HAR FILLERISTET SJEFEN SIN OG SPARKET POLITIKERE. GLADIOLAS OPPHAVSMANN HAR BEGGE BEINA I TRANSPORTBRANSJEN. NÅ VIL GLADIOLA HA HAM FRAM I LYSET.

Tekst:  
VIDAR **FRISLIE**  
Foto:  
ROAR **FRISLIE**

Gladiola har gått langt. Han har gått veldig langt. Kanskje lenger enn noen av oss kunne tørre å gå i den virkelige verden. Han har satt sjefen skikkelig på plass, punktert ministerne og parkert Angela. I dette bladet tar han et oppgjør med kroppspresset som noen føler på livet.

## To-speeden

Gladiola vil nå vite mer om seg selv og hvordan han kom til denne verden. Han mener at Vidar Frislie kan fortelle hva som skjedde da Gladiola ble plassert i denne spalten i Yrkestrafikk.

– Jeg skal hjelpe Gladiola og fortelle hele historien. Jeg hadde kjørt buss og lastebil helt fra jeg var gammel nok. Før det kjørte jeg også noen år inne på området til Hamar og Omland Bilruter på Hamar. Jeg fikk vel det vi kalte bildilla. Jeg satt i baksetet på bussen fra jeg var 12 år gammel, og hørte hvilke sjåfører som klarte å bruke to-speeden uten at drevene rullet i kardangen. I noen år har jeg også kjørt lastebil, dumper og tipptruck på veganlegg omkring i landet.

## Følelser

- Når jeg har beskrevet din ferd over Kvikne mot Trondheim, Gladiola, er det mine egne opplevelser som har vært drivkraften til historiene. Følelsene

sitter igjen på brøytestikene på fjellovergangene omkring i landet. Følelsene en situasjon skaper, hjelper oss å huske hendelsene. Det kan til tider være vanskelig å glemme opplevelser med sterke følelser. Det blir historier av slike ting. Lignende historier blir fortalt omkring på kroer og spiserom hver eneste dag. Vi prater om da vi satt med hånda på boggiløften på glattisen, da vi måtte dra inn speilet over brua, og da vi kjørte inn på vekta med overlass. Slike hendelser setter seg fast og kan gi grunnlag for masse gode historier.

## Komedie

- Da jeg begynte som skribent for Hamar Dagblad, og videre startet som transport-journalist, ble

«Gladiola så dagens lys på Gran Canaria»



humorsakene et sideprodukt. Ettersom jeg jobbet med seriøse saker, kom det opp komiske vinklinger og ideer som ikke kunne brukes i vanlige saker. Det var da Gladiola dukket opp. Jeg trengte en figur å henge disse sakene på. Det ble Gladiola og sjefen hans, Kwartbasen, som ble hovedpersonene i denne komedien som har fylt en side i Yrkestrafikk i over ti år. Reima på fabrikken har tilført komedien noen hormoner.

### Gran Canaria

- Gladiola så dagens lys på Gran Canaria. Jeg hadde sittet under parasollen i Playa del Inglés og laget et par saker. Jeg måtte gi denne figuren et navn. Det begynte å haste. Den første historien handlet om å bli presset til å kjøre på blankholka. Jeg gikk omkring på Yumbo-senteret og så meg omkring, for kanskje å finne noe som kunne brukes. Kanskje noen spanske gloser

kunne fungere? Gladiola datt ned foran meg på veg ut fra senteret.

- Det var slik det skjedde, Gladiola!

### Sparke oppover

- Når vi sitter på kroa eller leser kommentarer på transportgrupper på Facebook, forstår vi at det er masse humor i bransjen. Det viktigste med humor er at den aldri må slå nedover. Å ha det moro med grupper som allerede er utsatt fungerer som oftest dårlig. Humoren fører oss heller ikke lenger fram om vi bare henger ut de som gjør noe vi ikke forstår. Da kan humoren i stedet være med å ekskludere folk. Det er ikke moro.

### Vrangforestilling

- Humor er den mest effektive medisinen mot vrangforestillinger og depresjoner. Det er et middel som nesten alltid fungerer. Vi mobiliserer alt for mange negative følelser



Humor kan være et nyttig hjelpemiddel i vanskelige konflikter, mener Vidar Frislie. Han satte Gladiola til verden på Gran Canaria. Her i et hjemmekoselig buss-skur i Hamar.

når vi mener vi skal løse en vanskelig sak. En konflikt som løses med avslappethet og humor gir små skader. Vi husker den kanskje ikke som en konflikt, men som en komisk hendelse.

### Overtaket med humor

- Å se en sak fra en uvanlig vinkel kan sette saken i et helt annet lys. En komisk vinkling kan løse en

konflikt som har pågått i årevis. En person som kommer slentrende inn i rommet, med kaffekoppen i hånda og serverer et ironisk sidesprang, har allerede vunnet den første seieren.

✉ redaksjonen@ytf.no

# KONTAKT OSS PÅ TLF **40 60 37 00**

## TAST 1 - ELLER VENT PÅ SVAR

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

## TAST 2 - MEDLEMSSERVICE



**WENCHE  
NYJORDET**  
Avdelingsleder  
wenche@ytf.no



**NJONIZA  
HAZIRI**  
Kontor- og  
regnskaps-  
medarbeider  
njoniza@ytf.no



**KJELLRUN  
MØRCH**  
Forhandlings  
Sekretær  
kjellrun@ytf.no

## TAST 3 - ARBEIDSLIVSAVDELING



**LINDA  
JÆGER**  
Forhandlings-  
sjef/advokat  
linda@ytf.no



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



**LIN ANDREA  
GULBRANDSEN**  
Assisterende  
forhandlingsjef  
lin@ytf.no



**JAN ARNE  
LABERGET**  
Rådgiver gods  
jan.arne@ytf.no



**PETTER  
SOMMERVOLD**  
Rådgiver  
petter@ytf.no



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



**JOSEFINE  
WÆRSTAD**  
Advokat -  
fagansvarlig  
individuell  
arbeidsrett  
josefine@ytf.no



**MARIUS  
TRÆLAND**  
Advokat  
marius@ytf.no



**ANNIKEN  
AUNE**  
Advokat-  
fullmektig  
anniken@ytf.no



**HANNE  
HAREIDE  
SKÅRBERG**  
Advokat-  
fullmektig  
hanne@ytf.no

## TAST 4 - MARKED OG KOMMUNIKASJON



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



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



**TOR ARNE  
KORSMO**  
Verveansvarlig  
980 43 387  
tor@ytf.no

## RING DIREKTE TIL DISSE



**JIM  
KLUNGNES**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



**TROND  
JENSRUD**  
Gen. sekretær  
913 10 960  
trond@ytf.no



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



# SAMFUNNSKRITISK OG UUNNVÆRLIG

Norge er i krise. Verden er i krise. En krise som koster liv, bedrifter vil gå over ende og arbeidsplasser vil gå tapt. En krise som vi ikke vet hvor lenge vil vare. Korona-krise!

Men til tross for krisen, så ser vi et Norge som på mange måter fremstår på sitt beste! Tøffe tider ser ut til å bringe frem gode sider hos oss.

Vi står sammen.

Vi stiller opp.

Vi bidrar til samfunnsdugnaden.

Vi hjelper hverandre og vi tar vare på hverandre, innen de restriksjoner som foreligger.

## Høy verdi – dårlig betalt

Hverdagssliterne verdsettes også for den viktige jobben de gjør. Lønn og status betyr mindre. Funksjon og nytte har blitt viktigere. Vi blir sett!

I dagens situasjon blir det tydelig hvor avgjørende sentrale yrkesgrupper faktisk er for å holde samfunnsmaskineriet i gang. Eksempler på slike yrker er renholder, helsearbeider, barnehageansatt, dagligvareansatt, renovasjonsarbeider, logistikkarbeider og yrkessjåfør.

De aller fleste av YTFs medlemmer bedriver i dag samfunnskritisk virksomhet.

Et fellestrekk er at alle disse yrkene er lavtlønnsyrker, en kontrast som mange har oppdaget og vært flinke til å påpeke i sosiale medier. Det vanker mange fortjente likes, hjertes

og tommel opp for yrkessjåførene på sosiale medier og mye positiv omtale i nyhetsmediene.

## Glem oss ikke

Vi vil fortsatt være der og bidra etter beste evne også når krisen er over og hverdagen endelig normaliserer seg. Men hva skjer da? Vil innsatsen være glemt etter 15 minutter med hverdag eller vil disse yrkesgruppene fortsatt bli sett og satt pris på? Jeg håper inderlig at det da huskes hvor viktige vi er for at samfunnsmaskineriet skal fungere.

Fordi vi er akkurat like viktige når alt normaliserer seg igjen. Vi er faktisk uunnværlige! Det er bare ikke like lett å legge merke til hvor viktig jobben som utføres er når hverdagen atter går på skinner og alle blir opptatt hvert med sitt.

Husk da at vi stilte opp til tross for smittefare og usikkerhet for oss selv og familien. Og husk at vi stiller opp hver dag, både når situasjonen er normal og når det er krise.

## Alltid beredt

For en ting er jeg sikker på, at dette er ikke den siste krisen eller katastrofen vi vil stå overfor. Det kommer nye utfordringer. Om det blir pandemi, økonomisk krise, naturkatastrofe eller i verste fall krig, vet jeg ikke. Men da må de samme gruppene trå til igjen. Det vil alltid være behov for varer, mat og medisiner. Det blir behov for å transportere og evakuere mennesker. Vi blir igjen samfunnskritiske.

JIM  
KLUNGNES

YTF-leder

jim@ytf.no

932 41 125



Vi kan håpe på det beste. Men må planlegge for det verste.

Det betyr at neste gang krisa inntreffer, må det være tilstrekkelig mange kompetente, godt kvalifiserte, engasjerte og motiverte mennesker i disse yrkesgruppene til å utføre alle de samfunnskritiske jobbene. Problemet er at flere av bransjene sliter med rekruttering eller fremstår som lite attraktive for norske ungdommer. Det må Norge gjøre noe med.

## Stopp smitten

Når dette skrives, 28. mars 2020, vet vi ennå ikke om myndighetenes tiltak vil virke, når de eventuelt vil virke eller hvor godt de vil virke. Jeg håper at mye har blitt bedre når dere leser dette. Nå handler det først og fremst om å stoppe smittespredningen så fort som mulig. Det vil redde liv og arbeidsplasser. Det er det viktigste!

Pass på dere selv og ta vare på hverandre!

«Vil innsatsen være glemt etter 15 minutter med hverdag eller vil disse yrkesgruppene fortsatt bli sett og satt pris på?»



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Nordea Direct



Boliglån fra  
**1,69%**

## Bytt til en bank med lav rente!

Vi i Nordea Direct har kuttet renten to ganger og har nå rekordlave renter på boliglån. Som YTF-medlem får du boliglån fra 1,69 % - fortsatt en av landets laveste renter!

Nå kan det være mange tusen kroner å spare på å flytte boliglånet. Sjekk hva du kan få på [nordeadirect.no](http://nordeadirect.no) og send oss en uforpliktende søknad. Det kan lønne seg å flytte boliglånet til medlemsbanken din.



Priseks.: Boliglån inntil 85 % av verdigrunnlag, nom. rente 1,69 %, eff. rente 1,76%, 2 mill, o/25 år, totalt: 2 468 550,-. Gjelder for medlemmer i YTF som bruker banken aktivt. Prisen er pr. 27.03.20 for nye lån og kan bli endret.

ANNONSE

