

# YRKES TRAFIKK



TIDSSKRIFT FOR  
ANSATTE INNEN  
TRANSPORT-  
SEKTOREN

01/2022



**SAMFERDSELSMINISTEREN VIL RYDDE OPP**

**S 8**

  
**YRKES**TRAFIKK  
**FORBUNDET**

ARNE  
DANIELSEN

Redaktør  
arne@ytf.no



VI VIL PÅSTÅ: UTEN DE ANSATTE  
MED PÅ LAGET, ER ETHVERT  
KOLLEKTIVTRAFIKKPROSJEKT  
DØMT TIL Å GÅ PÅ DUNKEN.  
DET ER DEN VIKTIGSTE  
ERKJENNELSEN SOM NÅ  
SNART MÅ TRENGE INN PÅ  
HJEMMEKONTORENE.



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

## DIREKTØRENE OG VI

Alle var glade da de nye Oslotrikkene ble lansert på et festmøte hos Deichmanske bibliotek mandag 31. Januar. (Se side 27) Stor suksess fikk det kulturelle innslaget ved gruppa Buicken med forfatter Lars Saabye «Byens spor» Christensen i spissen. Han leste opp en hilsen til sliterne, til alle dem som «ikke hadde hjemmekontor».

### Direktører og sånn

Av talere ellers registrerte vi Sporveiens kommunikasjonsdirektør, konsernsjef og trikkedirektør, Ruters markedsdirektør samt byråd for samferdsel og ordføreren i Oslo. Kontrasten til Saabys hilsen slo oss. Lite ble sagt om de ansatte som skulle betjene og vedlikeholde de nye trikkevidunderne, ikke engang Sporveiens svært så bedriftslojale fagforening OSA fikk være med og skinne fra scenen på denne vidunderlige festdagen. Her var bare folk «med hjemmekontor».

### Enda flere sjefer

Fire dager tidligere deltok vi på et webinar om kollektivtrafikkens framtid etter pandemien. Dette var også et godt og nyttig møte. (Se side 6-7) Innledere var TØI-direktøren, Ruter-direktøren samt lederne av fylkeskommunekollegiet og samferdselssjefskollegiet. I den politiske debatten deltok en statssekretær og to fylkesrådsledere. Altså ingen uten hjemmekontor her heller.

Deltakerne var skjønt enige om at nå måtte alle gode krefter legge hodene sammen for å finne gode felles løsninger. Men ingen tok seg heller her

bryet med å nevne nødvendigheten av medvirkning fra de ansatte. Vi tillot oss å spørre samferdselsministeren i etterkant hva han syntes om dette. Svaret finner du på side 8-9.

### Kjører direktørene trikk?

Er vi hårsåre? Nei, vi tror ikke det. Yrkestrafikk har ved flere anledninger etterlyst bedre og mer systematisk involvering av fagbevegelsen i relevante politiske prosesser. Dette er ingen ny og revolusjonerende idé. Våren 1987 – for 35 år siden – ble denne leder-skribenten, den gang ung trikkefører, invitert på «smilekurs» i Sporveien etter mønster fra parolen fra SAS om å rive pyramidene. Det virket som om ledelsen endelig hadde forstått at vi som gjorde jobben der ute måtte regnes med.

Ett eller annet sted gikk noe galt, når de ansatte ikke engang er med i festtalene lenger, der vi ellers for det meste har virket å høre hjemme. Vi anbefaler alle å lese Brechts dikt «En lesende arbeiders spørsmål».

Arne

### 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.



Busser skifter hender	4
Hva skjer etter pandemien?	6
Starter opprydning!	8
Krever sikkerhetsbur	10
Full seier til Abdikadir!	12
Fortsatt omfattende sosial dumping	14
Mange nye avdelingsledere	16
Jubilanter i Nord-Norge	22
Lønnstyveri	24
Gratis forsikring etter ett års medlemskap	26
Nye trikker i drift	27
Etterfølgeren	29
Verden dramatisert fra førerasetet	32

Forsidefoto: Arne Danielsen

## GLADIOLA / S 21



**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.

# BUSSER SKIFTER HENDER

ÅRET 2022 BLE INNLEDET MED OMFATTENDE EIERSKIFTER INNEN BUSSTRANSJEN. TRE AV DE SEKS STØRSTE SELSKAPENE HAR I LØPET AV KORT TID SKIFTET EIERE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Trekker vi fra de offentlig eide selskapene Unibuss (Oslo kommune via Oslo Sporveier) og Vy Buss (Samferdselsdepartementet via Vy), er det bare Tide av de private norske busskjempene som har uendret eierstruktur. Tide Buss er via morselskapet Tide uforandret eiet av investeringselskapet DSD, som igjen kontrolleres av Stavanger-familien Hermansen.

## Fra Kina til Frankrike

13. januar ble Boreal overført fra kinesiske til franske eiere. Boreal ble i sin tid etablert ved at den franske giganten CGEA (siden kalt Connex og Veolia) etablerte seg i Stavanger-regionen ved å kjøpe opp flere lokale busselskaper. I 2011 solgte franskmennene seg så ut til fire toppledere i selskapet, som på sin side hentet finansielle muskler fra investeringsfondet Cube i Luxembourg.

Selskapet byttet navn til Boreal, inspirert av det latinske navnet på nordlyset, aurora borealis. Navnet passet godt til de nye eierne som meldte seg sju år seinere, det kinesiske Everbright (Alltid lyst) Overseas Investment Fund. Men nå har kineserne solgt seg ut igjen til franske Vauban Infrastructure Partners.

Boreal har i dag 2 700 ansatte fordelt på buss, bane og ferge drift hele Norge. Hovedkontoret ligger i Stavanger. konsernleder Kjetil Førsvoll opplyser at Boreals struktur, ledelse og organisasjon vil forbli uendret.

Det nye eierselskapet er oppkalt etter den geniale franske offiseren, arkitekten og militæringenjøren Sébastien Le Prestre, marquis de Vauban, som virket under Solkongen på sekstenhundretallet og fikk omformet store deler av infrastrukturen i Frankrike. Det var det franske Investeringselskapet Naxitis Investment Managers som lanserte Vauban Infrastructure Partners i juni 2019. Vauban adminis-

trerer nå selskap med en verdi på tre milliarder euro.

## Fra Stockholm til London

I desember varslet en pressemelding at Nobina var i ferd med å akseptere et tilbud fra selskapet Ride BidCo på drøyt 9,3 millioner svenske kroner. Ride BidCo er et selskap opprettet kun for å gjennomføre oppkjøpet. Den virkelige nye eieren heter Basalt Infrastructure Partners.

Nobina, som er listet på Nasdaq-børsen i Stockholm, utroper seg selv til Nordens største kollektivtransportoperatør med 12 000 ansatte fordelt på Sverige, Norge, Danmark og Finland. I Norge har Nobina rundt 1 400 medarbeidere. Selskapet ble i sin tid bygget opp på ruinene av Schøyen-gruppens mislykkede forsøk på å raide verden gjennom etableringen av Concordia.

Basalt er et uavhengig partnereiet investeringselskap med spesiell oppmerksomhet rettet mot infrastrukturobjekter. Selskapet er lokalisert i

«Selskapet ble i sin tid bygget opp på ruinene av Schøyen-gruppens mislykkede forsøk på å raide verden gjennom etableringen av Concordia»

London og New York og administrerer en portefølje verdt fem milliarder US-dollars.

#### Fra Norge til Sverige

Nå ved årsskiftet overtok Norgesbuss kjøringen i Oslo syd. Også Norgesbuss har fått nye eiere. I fjor ble det nemlig klart at det svenske oppkjøpsfondet EQT overtok aksjemajoriteten i Torghatten, ett av Norges største transportkonsern. Torghatten driver transport på sjø, land og i luften med rundt 7000 ansatte og en omsetning på to milliarder kroner.

Blant selskapene under Torghatten-paraplyen er altså Norgesbuss, med 700 busser og 1 600 ansatte. Norgesbuss ble etablert i 1995, og vokste raskt gjennom fusjoner og oppkjøp. Grunnstammen var Oslo og Follo Busstrafikk (OFB) og Bærum Forenede Bilruter (BFB). Torghatten kjøpte seg gradvis opp og eide til slutt hele stasen i 2008.

De nye eierne av Torghatten, EQT, er et såkalt formålsdrevet globalt oppkjøpsfond bygget opp av den svenske Wallenberg-familien. Selskapet disponerer mer enn 52 milliarder euro i forvaltningskapital fordelt på 17 fonds i Europa, Asia og Nord-Amerika som eier selskaper med til sammen 159 000 medarbeidere.



Nobina er nå solgt til London-baserte Basalt Infrastructure Partners. Her fra Jernkroken.



Boreal gikk nylig fra kinesiske til franske eiere. Her fra Hammerfest.

# HVA SKJER ETTER PANDEMIEN?

KORONA-PANDEMIEN SER NÅ ETTER TO ÅR UT TIL Å GÅ MOT SLUTTEN. TIDEN ER INNE TIL Å SJEKKE HVA SOM HAR SKJEDD MED TRAFIKKBILDET I DENNE PERIODEN, OG HVILKE UTFORDRINGER KOLLEKTIVTRAFIKKEN STÅR OVERFOR OG MÅ HÅNDTERE. DETTE VAR TEMA FOR KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGENS DIGITALE SEMINAR 27. JANUAR MED TITTELEN: «MOBILITET I OMSTILLING».

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Den første innlederen var administrerende direktør Bjørne Grimsrud fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) som kunne presentere resultatene fra en rapport som var så fersk at den ennå ikke var helt ferdig:

## Færre reiser kollektivt

Her kom det klart fram at bruken av kollektivtrafikken i landet har gått kraftig ned, og at trafikkmengden i 2021 kun var to tredjedeler av hva den var i 2019. Størst endring har det vært i de største byene, med Oslo (-39,7 prosent) og Bergen (-38,3 prosent) Veitrafikken har på sin side holdt seg

langt mer stabil, og flere benytter nå privatbil.

Hva var så årsaken til denne vridningen? I en spørreundersøkelse TØI har gjennomført i Oslo-området svarer 37 prosent av de som har redusert bruken av kollektivtrafikk at de har vært bekymret for å bli smittet. 18 prosent sier at det er mindre prisgunstig å bruke kollektivtransport når de har mer hjemmekontor, mens 17 prosent sier at det ikke har vært noen billettløsninger tilpasset deres behov. I tillegg har det jo vært sånn at folk har blitt aktivt oppfordret av myndighetene under deler av pandemien til ikke å benytte kollektivtrafikk.

## Vridning mot bil

Samtidig svarte 23 prosent at de begynte å kjøre bil under pandemien

og at de nå foretrekker bilen framfor andre transportmidler. I 2021 opplevde Norge det høyeste nybilsalget noensinne med 176 000 solgte kjøretøy. Andelen 18-19 åringer som tar førerkort er også økende. Drivere her er blant annet sterk stimulering av elbilsalg. For mange har det slik blitt billigere å kjøpe, kjøre og parkere. På grunn av alle som har hjemmekontor har det også blitt mindre kø og bedre framkommelighet på veiene.

Disse endringene fra kollektivtrafikk til privatbil truer landets forpliktelser i henhold til Paris-avtalen. Klimamålsettinger står i fare for ikke å bli nådd. Ett av de viktigste klimatiltakene har så langt vært satsingen på elbiler, men gevinsten reduseres betydelig av overgangen fra kollektiv til bil. Man kan heller ikke uten videre gå ut fra at

«I 2021 opplevde Norge det høyeste nybilsalget noensinne med 176 000 solgte kjøretøy»



Under pandemien ble folk oppfordret til ikke å benytte kollektivtrafikk. Antakelig holder det ikke helt å bare be dem om å komme tilbake igjen.

tilstanden vil vende tilbake til det som var normalen før korona, mener TØI.

- Vi er ikke lenger der vi var i 2019. Pandemien vil gi langtidsvirkninger, advarte Grimsrud.

### Advarer mot negativ spiral

Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen fulgte opp med å advare mot en negativ tilbudsspiral av denne typen: Redusert tilbud som følge av pandemien - gir negativ etterspørsel - gir redusert inntekt - som igjen gir ytterligere redusert tilbud.

I stedet lanserte han en modell som «formidler relevante mobilitetstjenester og produkter - som igjen skreddersys den enkeltes behov og preferanser - og gjør tilbudet tilgjengelig der kunden til enhver tid

befinner seg». Stikkord her var rekruttering av bilistene, et mer fleksibelt billettsystem og evne til å omgjøre data til innsikt ved bruk av kunstig intelligens (AI).

### Hvem er «vi»?

Ruter-direktøren understreket at bransjen manglet innsikt, særlig om kunde- og brukeradferd, og at det er nødvendig å samarbeide bredt for å bedre kunne planlegge et mer bærekraftig transportsystem enn det som ble forlatt i 2020.

- Kollektivtrafikken er samfunnsmessig lønnsom, men framstår likevel kun som kostnader. Tenkningen er basert på løsninger fra det nittende århundre, som faste stoppesteder, bruk av store busser et cetera. Vi trenger en plan for å endre hele transport-

systemet. Vi må sammen, på alle ansvarsnivå og i alle sektorer, bygge felles forståelse for omstilling og finansiering, understreket Bernt Reitan Jenssen.

I den politiske debatten som fulgte var alle særdeles opptatt av at alle gode krefter måtte samarbeide. Pussig nok var Yrkestrafikk den eneste blant nesten 500 deltakere som i chatten poengterte betydningen av å dra med og lytte til de ansatte og deres organisasjoner. *Dere kan lese mer om denne problematikken i vår leder på side 2, i intervjuet med samferdselsminister Nygård på side 8-9 og i YTF-leder Jims kommentar på side 25.*

# SAMFERDSELSMINISTER JON-IVAR NYGÅRD: STARTER OPPRYDNING!

SAMFERDSELSMINISTER JON-IVAR NYGÅRD VIL RYDDE OPP I VEITRANSPORTBRANSJEN OG BEDRE KOLLISJONSSIKKERHETEN FOR BUSSJÅFØRENE. STATSRAÐEN UNDERSTREKER KRAFTIG NØDVENDIGHETEN AV AT DE ANSATTE OG DERES ORGANISASJONER INVOLVERES I PROSESSENE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Journalisten kom rett fra et webinar i regi av Kollektivtrafikkforeningen om hva som må gjøres etter avslutningen av pandemien. På mange måter er dette en nødvendig diskusjon, der det også ble lagt vekt på at alle gode krefter nå må samarbeide for å finne og gjennomføre nye løsninger. Likevel savnet jeg at de ansatte og ansattes organisasjoner ble trukket inn i kabalen. *Dette vil jeg utfordre deg som samferdselsminister fra Arbeiderpartiet til å kommentere!*

- For meg er det en selvfølge at de som har skoene på og vet hvor den trykker må være med i diskusjonene om revitalisering av kollektivtrafikken. I den forbindelse vil jeg benytte anledningen

til å takke alle dere som har stått i frontlinja under pandemien. Innsatsen deres har vært uvurderlig!

## Fjerne juksemerkere

*- Regjeringen har varslet en opprydning innen transportbransjen. Hvordan vil du beskrive hva som det er nødvendig å rydde opp i?*

- Vi har åpenbare utfordringer med useriøse aktører. Det dreier seg blant annet om lønn, håndheving av arbeidsmiljøloven og kjøre- og hviletid. Mye dokumentasjon finnes på at det eksisterer mye juks, noe som det er viktig for oss å ta tak i av flere grunner. For det første vil vi at transport skal være et godt yrke å arbeide i uten å kompromisse. Da må det tilbys hele, faste stillinger og ei lønn å leve av. For det andre må vi sikre sunn og god konkurranse, ikke at seriøse aktører må kjempe med et kostnadsnivå presset ned av konkurrenter som jukser.

Dette gjelder både transport av varer og annet gods, samt andre sektorer som dekkproduksjon.

*- Hvordan tenker dere at denne opprydningen skal foregå?*

- Et viktig første skritt er at vi anerkjenner at problemene finnes og inviterer ulike aktører inn for å finne løsninger og utarbeide en konkret og forpliktende plan for gjennomføring. Vi sitter ikke på alle svar i dag, men stikkord må være sterkere regelverk, bedre kontroller, utveksling av informasjon, styrking av trepartssamarbeidet og økt internasjonalt samarbeid.

## Kontroll og håndheving

*- YTFs siste grenseundersøkelse viser at stadig flere sjåfører kommer fra Ukraina og Hviterussland med ulovlig lav lønn. Hva kan gjøres for å sikre kontroll og håndheving?*



- I dag finnes flere aktører med kontrollfunksjon og vi ser nødvendigheten i at disse finner hverandre, sånn at vi kan få en mer effektiv kontroll. Vi har som kjent fått nye regler å støtte oss på gjennom EUs mobilitetspakke, noe de fleste er glad for.

- Kan et transportregister være aktuelt?

- Ja, dette er noe vi vurderer.

- I dag virker det som om det lønner seg å bryte loven. Hva med å innføre bøter som virkelig svir på pungen?

- Nå tilhører ikke straffereaksjoner mitt ansvarsområde. Men det er klart at nivået på bøtene må være relevante. Vi ønsker ikke en sektor preget av sosial dumping.

#### **Buss: Bedre kollisjonsvern**

- Over til buss. Du hadde en videohilsen på den store sikkerhetskonferansen til YTF i Bodø i november, der du ba oss være trygge på at kollisjonssikkerhet for bussførere er noe regjeringen tar på alvor?

- Ja, det stemmer, og nå sender Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, et forslag om strengere sikkerhetskrav for buss ut på høring. De nye sikkerhetskravene følger opp tilrådninger fra Statens havarikommission om å heve kollisjonssikkerheten ved å forsterke konstruksjonen i fronten av bussen. På den måten vil bussen være bedre beskyttet mot å bli deformert i en frontkollisjon og sjåføren blir betydelig mindre utsatt for alvorlige skader. De nye sikkerhetskravene vil kunne gjelde for busser registrert fra og med neste år.

Slik formulerer samferdselsministeren seg i den aktuelle pressemeldingen:

«Det skal være trygt å kjøre buss på norske veier, både for passasjerer og

«I dag finnes flere aktører med kontrollfunksjon og vi ser nødvendigheten i at disse finner hverandre, sånn at vi kan få en mer effektiv kontroll»



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård mener at det er avgjørende å ha med de ansatte og deres organisasjoner i opprydningen innen transportbransjen.

for sjåfør. Dessverre har vi i løpet av de siste årene sett en rekke alvorlige frontkollisjoner hvor bussjåfører har blitt hardt skadet eller drept. Det kan vi ikke leve med. Derfor ønsker vi nå krav om at alle busser skal ha en sterkere konstruksjon i front.»

#### **Sikkerhetsbur**

- Nå skjer gjerne ikke de mest fatale ulykkene i ren front mot front, men litt på siden der førerplassen befinner seg. Avgjørende er derfor at det utvikles et sikkerhetsbur eller deformeringssone rundt førerplass, på samme måte som for personbiler. *Et forslag som har kommet opp fra YTFs tillitsvalgte er at Staten bevilger forskningsmidler til å få fart på utviklingen av en slik løsning?*

- Dette synes jeg lyder interessant, og bør spilles inn i den aktuelle høringen. Ellers er det viktig å påpeke at uavhengig av vedtatte krav er det eierne av bussene som har ansvaret for å iverksette sikkerhetsløsninger.

#### **Den sosiale siden**

- Noe annet du har lyst til å formidle til Yrkestrafikkens lesere?

- Generelt kan sies at vi vil vie stor oppmerksomhet mot den sosiale siden av trafikksektoren. Dessuten har vi ambisjoner om å gjennomføre gode miljø- og klimaløsninger, avslutter samferdselsminister Jon-Ivar Nygård som påberoper relevant politisk bakgrunn, også innen transport, og som gleder seg til å være i posisjon til å kunne gjennomføre god politikk.

# KREVER SIKKERHETS BUR

«DET MÅ LAGES NYE KRAV TIL ET SIKKERHETS BUR ELLER DEFORMERINGSSONE RUNDT FØRERPLASS, TILSVARENDE KRAV SOM GJELDER PERSONBIL.» DETTE TOK TEKNISK DIREKTØR JAN-HELGE SANDVÅG HOS TIDE TIL ORDE FOR PÅ YTFS STORE SIKKERHETSKONFERANSE I BODØ I NOVEMBER.

«Flere alvorlige ulykker innen et kort tidsrom har økt behovet for at norske samferdselsmyndigheter intensiverer innsatsen»

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Jan-Helge Sandvåg var en av innleiderne på den teknisk innrettede delen av sikkerhetskonferansen. Han tok utgangspunkt i at Tide sammen med YTF, Fellesforbundet og NHO Transport hadde deltatt på to møter med tidligere samferdselsminister Hareide om sjåførsikkerhet. Statens Vegvesen deltok også på møtene, som han karakteriserte som gode og konstruktive. Nå forventet han at den nye statsråden fulgte opp progresjonen og at det ble etablert dialog med bussprodusentene i alle innkjøpsprosesser.

### Standard mangler

Tide-direktøren understreket at den største utfordringen er at det ikke

eksisterer noen egen standard som regulerer sikkerheten rundt arbeidsplassen til bussførerne. Dette i motsetning til lastebiler og personbiler som nyter godt av etablerte forskrifter som regulerer kollisjonssikkerheten.

I mangel av bedre krav for beskyttelse av bussførere har derfor næringen hentet beskyttelselementer fra forskrifter som gjelder lastebil. Det er snakk om ECE R93, som i hovedsak er en forsterkning helt nede i fronten, der målet er å beskytte personbiler mot å komme inn under en lastebil; dessuten ECE R29-A som styrker partiet midt i front og som vil ha en effekt i en front-mot-front-kollisjon, men som sannsynligvis har begrenset effekt ved treff inn fra siden.

### Eget regelverk

Sandvåg etterlyste derfor en ny, felles

og forbedret standard for alle nye busser i Norge. Denne standarden må ta hensyn til både front- og sidekollisjon i alle busstyper. Det må utarbeides et eget ECE-regelverk som ivaretar nye krav til et sikkerhetsbur eller deformasjonssone rundt førerplass, tilsvarende kravene for personbiler.

En slik standard vil ivareta arbeidsplassen til en stor og viktig yrkesgruppe – på lik linje av personbil- og lastebilførere. Her må det settes sikkerhetstekniske krav som blir tilstrekkelig testet og godkjente gjennom kollisjonstester, poengterer Tides tekniske direktør.

### Etterlyser fortgang

Han etterlyser fortgang i europeisk og internasjonalt arbeid. Flere alvorlige ulykker innen et kort tidsrom har økt behovet for at norske samferd-

## KAMPEN FORTSETTER

LEDER SVEIN ROGER SKOGLUND FOR YTFs REGION NORDLAND SOM ARRANGERTE DEN STORE SIKKERHETSKONFERANSEN, HAR PLANEN KLAR FOR VIDEREFØRING AV SIKKERHETSARBEIDET.

Første skritt er en digital konferanse for bussregionene innen YTF i midten av februar. Svein Roger tenker seg at forbundsleder Jim Klungnes innleder og at regionene rapporterer fra sine respektive områder.

- Jeg ønsker gode tilbakemeldinger fra alle, for dette er en problemstilling som gjelder hele landet. Det er ikke snakk om å evaluere hvem som er best eller dårligst, men at alle

kommer med positive ideer. Sammen er vi sterke!

Tanken er et fysisk oppfølgingsmøte til høsten og så en ny stor konferanse høsten 2023.

- Vi opplever anbudsrunder nå som legger føringer for hva slags busser vi skal kjøre i mer enn ti år framover. Derfor må noe skje allerede nå, understreker Svein Roger Skoglund.



YTFs forbundsstyremedlem Svein Roger sto i spissen for YTFs store konferanse om kollisjonssikkerhet i Bodø i november.

selsmyndigheter intensiverer innsatsen og får fortgang i arbeidet med å utøve påtrykk overfor internasjonale relevante organer, slik at styrket sjåførsikkerhet blir prioritert og standardisert.

Når man lykkes med å innføre skjerpede internasjonale krav, vil det sikre et felles internasjonalt og større arbeid rundt økt kollisjonsbeskyttelse for samtlige bussjåførere, og bidra til fortgang i arbeidet med økt sikkerhet blant samtlige bussprodusenter.

Sandvåg mener at de grepene de fylkeskommunale oppdragsgiverne gjør isolert sett innebærer en forbedring av sjåførsikkerheten. Samtidig mener han at ansvaret for å beslutte og bestille sjåførsikkerhet ikke bør ligge hos og være opp til den enkelte oppdragsgiver, men styres fra et høyere myndighetsnivå; norsk, nordisk eller internasjonalt.

### Tiltak på kort sikt

Han beklager at han ikke kan legge fram en quick fix løsning, men forteller at Tide etterspør bussleverandørene hva de kan levere av kollisjonssikkerhet. Kan de levere ECE R29-A på bussene så velges dette uavhengig av om dette kreves. Han mener at et slikt krav kan innarbeides i den nasjonale forskriften for løyvepliktig transport – et arbeid landets nye samferdselsminister i januar altså tok initiativ til (se side 8-9). Kravet kan innarbeides i en felles nordisk standard gjennom Bus Nordic inntil det foreligger en internasjonal standard spesifikk for bussførere.

- Jeg oppfatter ikke at noen er uenige om målene. Drar vi i samme retning så kommer vi til å lykkes, avsluttet Tides tekniske direktør Jan-Helge Sandvåg innledningen sin i Bodø.



Tide etterspør frontkollisjonsvernet ECE R29-A på alle sine nye busser. Her fra Bergen.



Tides tekniske direktør Jan-Helge Sandvåg krevde sikkerhetsbur på YTFs store sikkerhetskonferanse i Bodø i november.

# FULL SEIER TIL ABDIKADIR!

BUSSFØRER ABDIKADIR HASHI AHMED VANT EN FULLSTENDIG SEIER MOT NOBINA I SIN ANKESAK TIL BORGARTING LAGMANSRETT. HAN FÅR JOBBEN TILBAKE OG AVSKJEDEN BLE DØMT ULOVLIG. NOBINA MÅ I TILLEGG BETALE 300 000 KRONER I ERSTATNING PLUSS 210 000 I SAKSOMKOSTNINGER.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

Abdikadir var ifølge forklaringen til driftssjef Fredrik Lindegaard i Nobina en av femten sjåførere som i tillegg kjørte for Unibuss. For fem av disse vurderte Nobina at det forelå brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Lindegaard forklarte at Nobina ikke har noen regel mot at sjåførene har andre arbeidsforhold, men at den totale kjøretiden må være innenfor regelverket.

## Kjøre og hviletid

I september 2020 ble Abdikadir avskjediget fra Nobina. Avskjedigen var begrunnet i alvorlige brudd på arbeidstidsbestemmelsene kombi-

nert med arbeid hos konkurrerende virksomhet. Ved hjelp av advokatene fra YTF gikk Abdikadir til sak for å få avskjedigen kjent ugyldig, men Follo og Nordre Østfold frifant i juni 2021 Nobina og dømte sjåføren til å betale nitti tusen kroner i saksomkostninger. Denne dommen ble anket og ført i lagmannsretten i begynnelsen av desember. Her vant Abdikadir på alle punkter.

Verdt å merke seg er følgende passus fra dommen: «Nobina politianmeldte i januar 2021 Ahmed for brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Forholdet ble henlagt 3. november 2021 fordi politiet antok at det ikke var rimelig grunn til å undersøke om det forelå et straffbart forhold. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene i forskrift 10. juni nr. 543 om arbeidstid for sjåførere og andre innen vegtransport kom ikke til anvendelse for rutene Ahmed kjørte.»

## Hva visste HR?

Konkret kan dette unntaket for eksempel leses her: [unntakene-i-cos.pdf \(vegvesen.no\)](#) om **Unntakene i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 3**: «Denne forordning får ikke anvendelse på veitransport med kjøretøyer som brukes til persontransport i rute, når rutens lengde ikke overstiger 50 kilometer».

Det er mildt sagt påfallende at ett av Norges største busselskaper med en stor HR-avdeling ikke har satt seg inn i hvilke arbeidstidsbestemmelser som gjelder for busskjøring. Resultatet er at de har avskjediget flere sjåførere på feilaktig grunnlag og som en følge av dette tapt et større beløp.

Yrkestrafikk stilte derfor 19. januar følgende spørsmål på epost til HR Chef André Jonsson med kopi til administrerende direktør Jan Volsdal: «Er det

«Er det virkelig sånn at HR ikke kjenner til hvilke arbeidstidsbestemmelser som gjelder for busskjøring?»



Bussfører og YTF-medlem Abdikadir Hashi Ahmed vant en viktig seier mot Nobina i Borgarting lagmannsrett.

virkelig sånn at HR ikke kjenner til hvilke arbeidstidsbestemmelser som gjelder for busskjøring?» Så langt har vi ikke fått noe svar.

#### Anmeldelse som represalie?

Verdt er også å merke seg at politi-anmeldelsen fra Nobina ble foretatt halvannen måned etter at Abdikadir hadde stevnet Nobina for retten for ulovlig midlertidig ansettelse og ugyldig avskjed. Leserene av Yrkestrafikk ble kjent med Abdikadir Ahmed Hashi i et portrettintervju i #3 2021. Her fortalte han om en frykttkultur der flere advarte ham om at han ville miste jobben om han sa fra. Han var også blitt truet med politianmeldelse, sa han.

Yrkestrafikk spurte derfor også Nobina om anmeldelsen var en form for represalie eller mottiltak for at Ahmed

ikke ga seg umiddelbart og godtok avskjeden? Heller ikke på dette spørsmålet har Nobina gitt oss noe svar.

#### Lite tilgjengelig

Som kjent klaget Nobina portrettintervjuet med Abdikadir inn for Pressens Faglige Utvalg. Fellelsen sto å lese i Yrkestrafikk #6 2021. Et hovedpunkt i klagen var at Nobina ikke var blitt kontaktet for å kunne imøtegå påstandene fra Abdikadir i samme utgave, såkalt samtidig imøtegåelse. Vi beklager selvfølgelig dette, og vil gjøre alt for å forbedre oss her ved heretter forespørre Nobina i alle slike saker.

Samtidig er det et faktum at i de tre utgavene av Yrkestrafikk som kom ut i fjor etter portrettintervjuet, altså over et tidsrom på et halvt år, har Nobina ikke gjort noe forsøk på å presentere sitt syn i artikkelform, uten som

tilsvar på konkrete spørsmål fra oss i #6 2021. Dette svaret gjenga vi så i sin helhet. Bortsett fra dette har det vært taust.

#### Blir antakelig rettskraftig

Dommen fra lagmannsretten er i skrivende stund ikke rettskraftig. Nobinas har frist til 14. 02 med å anke til Høyesterett. Da er Yrkestrafikk i trykken. Uansett anke er det liten sjanse for at saken blir tatt opp til behandling i i Høyesterett, der nåløyet er trangt.

Alle saker til Høyesterett behandles først av ankeutvalget. Når det gjelder anker over dommer, kan ikke disse fremmes for Høyesterett uten at ankeutvalget har bestemt det. Ankeutvalget siler alle anker etter lovbestemte kriterier og avgjør om en sak er så betydningsfull at Høyesterett bør avgjøre den.

# FORTSATT OMFATTENDE SOSIAL DUMPING

«NÅR VI SOM FORBRUKERE FÅR FRI FRAKT PÅ VARENE VI BESTILLER OVER NETTET, ER DET UTENLANDSKE YRKESJÅFØRER SOM BETALER PRISEN. KUN 14 PROSENT AV DEM FÅR DEN LØNNEN DE HAR KRAV PÅ NÅR DE KJØRER I NORGE.» SLIK OPPSUMERER YTFS GENERALSEKRETÆR TROND JENSRUD RESULTATENE AV YTFS SISTE GRENSEUNDERSØKELSE.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

YTF gjennomførte sin fjerde store spørreundersøkelse på Svinesund mandag 11. og torsdag 12. oktober. Målet var å skaffe informasjon for å holde fast på allmenngjøringa av lønna samt å avdekke de langsiktige trendene.

Nå er svarene analysert, og YTFs generalsekretær Trond Jensrud oppsummerer resultatene i følgende innlegg som først ble publisert i Dagsavisen:

## Grov underbetaling

«Hviterussiske, litauiske og rumenske sjåfører ofrer familieliv, fritid og helse, for at vi skal få tilkjørt varene våre gratis. De er borte fra familien i uker og måneder i strekk, sover i bilen og spiser medbrakt boksemat. Det er kun mangel på alternativer i hjemlandet,

som gjør at disse sjåførene velger dette yrket. For lønna for å kjøre i Norge og andre vesteuropeiske land er ikke noe å skryte av.

Minstelønnen for å kjøre godstransport i Norge er 185,50 i timen, det tilsvarer drøyt 3000 euro i måneden. I oktober 2021 gjennomførte Yrkestrafikkforbundet en undersøkelse blant utenlandske sjåfører som kjørte inn til Norge over Svinesund. Undersøkelsen viser at kun 14 prosent av de som kjører kabotasje i Norge, får den lønnen de skal ha. Halvparten tjener under 2100 euro i måneden og hele en av fem tjener mindre enn 1500 euro.

## Håndhevelse og straff

Regjeringen har startet arbeid med en handlingsplan mot sosial dumping i transportnæringen. Det er bra, og det haster. Vi må gå fra flotte papirbestemmelser til håndhevelse av reglene og straff av transportselskapene som

bryter dem. Transportbestillere må stilles til ansvar og det må begrenses hvor mange underleverandører det er lov å ha. Arbeidsmiljøloven må strammes inn i forhold til hva som er reelt selvstendig næringsdrivende. Det bør opprettes et transportregister og elektroniske fraktbrev må bli obligatorisk, slik EUs mobilitetspakke legger opp til.

Statens vegvesen har fått myndighet til å kontrollere lønns- og arbeidsbetingelser langs norske veger. Allikevel er de ingen ting som tyder på at denne type kontroller foretas når utenlandske lastebiler passerer Svinesund. De tekniske kontrollene av bilene bør også intensiveres. Det er viktig for å sikre at biler som kjører på norske veger er i tilstrekkelig teknisk god standard.»

*(Les også Yrkestrafikks intervju med samferdselsministeren på side 8-9.)*

«Halvparten tjener under 2100 euro i måneden og hele en av fem tjener mindre enn 1500 euro»



Hviterussiske, litauiske og rumenske sjåførere ofrer familieliv og helse til ulovlig dårlig lønn i Norge. Her fra truckstoppen Fugleåsen på Langhus.

## KARTLEGGINGSVERKTØY FOR VEGVEDLIKEHOLD

YTF HAR LAGET ET VERKTØY FOR Å KARTLEGGE VEGVEDLIKEHOLD OG TILRETTELEGGING FOR YRKESJÅFØRERE PÅ NORSKE VEIER.

Vi vil ha din hjelp til å kartlegge hvilke strekninger og områder det er størst utfordringer med strøing og salting, hull eller skader, manglende brøyting, stengte toaletter og manglende brøyting av rasteplass.

Ved å gå inn på [vegklage.ytf.no](http://vegklage.ytf.no) og registrere mangler samme dag som

de er oppdaget hjelper du oss med å få oversikt over vegvedlikeholdet i Norge. Vi vil benytte dataene til å sette fokus på vegvedlikehold og tilrettelegging for sjåførene i møter med myndigheter og media. Vi vil dele det statistiske materialet med Statens vegvesen, men presiserer at akutte problemer også må meldes inn til

riktig instans, da informasjonen ikke viderefremmes umiddelbart.

Gå inn på:

**VEGKLAGE.YTF.NO**

*Tormund Hansen Skinnarmo*

# MANGE NYE AVDELINGSLEDERE

YRKESTRAFIKK REGISTRERER  
MANGE NYE NAVN BLANT  
SENTRALE TILLITSVALGTE ETTER  
VINTERENS ÅRSMØTER. PÅ VÅR  
ÅRLIGE OVERSIKT TELLER VI HELE  
26 NYVALGTE AVDELINGSLEDERE  
OG FIRE REGIONLEDERE. VI  
LEGGER MERKE TIL AT YTF FÅR  
STADIG FLERE KVINNELIGE  
TOPPTILLITSVALGTE.

Også i forbundsstyret har det skjedd en utskifting, i og med at Bjørn Nytrø har trukket seg av personlige årsaker. Opp på fast styreplass rykker dermed Ole Moen fra avdeling 17 Trøndelag nord. Moen ble valgt som vara på landsmøtet i september.

Blant advokatene våre har det også skjedd en endring. Advokat Hanne Hareide Skårberg slutter for å gå over i annet arbeid. Inn kommer advokatfullmektig Jeannette Kvamme, som vi kjenner fra før som vikar.

Vi takker alle avgåtte for innsatsen og ønsker suksess til alle nyvalgte!



Ole Moen blir nytt fast medlem av YTFs forbundsstyre.



### Forsikring gjennom jobben er ofte ikke nok

Lurer du på hvilke forsikringer du har gjennom arbeidsgiver og hvilke du selv bør ha i tillegg? Da kan du avtale telefon- eller videomøte med en av Gjensidiges rådgivere. Sammen kan dere vurdere økonomien din, familiesituasjonen og ønskene dine, slik at du får forsikringene som passer for deg. Som medlem i Yrkestrafikkforbundet kan du blant annet kjøpe YS Livsforsikring og YS Uføreforsikring Pluss til svært lav pris. Se [gjensidige.no/ys](https://gjensidige.no/ys)

Avtal video- eller telefonmøte med en av rådgiverne våre på [gjensidige.no/radgivning](https://gjensidige.no/radgivning) eller ring oss på **915 03100**.





## STYRET OG REGIONER

### YTFS FORBUNDSSTYRE:

#### Forbundsleder

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

#### Nestleder:

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

#### Styremedlemmer:

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

Laberget, 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  
 ✉ haraldeilertsen@online.no

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

### KONTROLLKOMITÉ

Larssen, Anette Løding  
 ☎ 924 95 677  
 ✉ anette.larssen@saltenbil.no

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

Kristiansen, Per  
 ☎ 984 18 200  
 ✉ per.kristiansen1966@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@hotmai.com

#### YTF Hordaland/

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

#### YTF Aust Agder

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

#### YTF Sør-Vest

Holbek, Kjell A  
 ☎ 943 04 287  
 ✉ ytfavd9@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

Nytrø, Bjørn  
 ☎ 934 52 095  
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

#### YTF Buskerud

Helling, Gunnleiv  
 Nibe, Fred Ove  
 ☎ 908 93 302  
 ✉ gunnleiv.helling@gmail.com

#### YTF Oppland

Kampen, Ole Inge  
 ☎ 926 29 028  
 ✉ ole.inge@hotmail.com

#### YTF Hedmark

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

#### YTF Funksjonær lands-sammenslutning

Helleseeth, Ove  
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190  
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

#### YTF Logistikk

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

## AVDELINGER

#### Avd. 1 Haugesund og Omland

Korsnes, Odd Sigurd  
 ☎ 930 61 868  
 ✉ oskors61@gmail.com

#### Avd. 2 Avdeling 2

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

#### Avd. 5 Drammen og Omegn

Eidesmo, Sonja  
 ☎ 404 99 165  
 ✉ sonja.eidesmo@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 18 287  
 ✉ ytfavd9@gmail.com

#### Avd. 10 Mandal/Lista

Vatnedal, Tor  
 ☎ 911 04 575  
 ✉ t-vatned@online.no

#### Avd. 11 Nord

Henriksen, Svend Arne  
 ☎ 958 43 290  
 ✉ ytf.tromso@tide.no

#### Avd. 12 Finnmark

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

#### Avd. 13 Sør-Rogaland

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

#### Avd. 15 Nedre Telemark

Michelsen, Terje  
 ☎ 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](http://www.ytf.no)

Medlem av  
 Yrkesorganisasjonenes  
 Sentralforbund



# YTF - KONTAKT OG INFORMASJON

## Avd. 17 Trøndelag Nord

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

## Avd. 20 Sandnessjøen

Vang, Laila Haugsand  
☎ 930 90 620  
✉ lailaehv@outlook.com

## Avd. 21 Salten

Pedersen, Tor Nikolai  
☎ 913 18 379  
✉ tor.n.pedersen@gmail.com

## Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin  
☎ 906 55 039  
✉ omartas@live.com

## Avd. 23 Aust Agder

Myhren, Ørjan  
☎ 909 05 838  
✉ orjanmyhren@outlook.com

## Avd. 24 Harstad

Olsen, Steinar  
☎ 952 50 642  
✉ st.ol@hotmail.com

## Avd. 26 Mo I Rana

Pettersen, Rune  
☎ 952 45 022  
✉ rune.940@online.no

## Avd. 29 Jotunheimen

Kjørlien, Bjørn-Roger  
☎ 911 18 042  
✉ bjrnröger@yahoo.no

## Avd. 30 Averøy

Dyrseth, Martin Bernhard  
☎ 906 45 013  
✉ m.dyrseth@outlook.com

## Avd. 31 Brønnøysund

Andreassen, Alf Egil  
☎ 414 37 112  
✉ alf.egil@online.no

## Avd. 33 Hedmark

Sundberg, Rune  
☎ 97992740  
✉ dieseldyret677@hotmail.com

## Avd. 34 Nittedal

Karic, Ahmet  
☎ 932 64 350  
✉ ahmetkaric1@outlook.com

## Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Jarczewski, Artur  
☎ 904 09 332  
✉ rajczes@yahoo.no

## Avd. 36 Østfold

Haukås, Madeleine Isabelle  
☎ 400 95 126  
✉ madeleinehaukas@gmail.com

## Avd. 37 Ålesund

Myhre, Linda  
☎ 926 20 612  
✉ linda.myhre@vy.no

## Avd. 38 Unibuss

Petterson, Per  
☎ 992 48 209  
✉ per.petterson@unibuss.no

## Avd. 40 Notodden

Forberg, Sigurd  
☎ 906 41 062  
✉ sfor70@hotmail.no

## Avd. 41 Setesdal

Løvdal-Fagerhaug, Torstein  
☎ 454 34 688  
✉ tofa@live.no

## Avd. 42 Søre Sunnmøre

Vinjevoll, Stig  
☎ 908 93 399  
✉ Stig.Vinjevoll@hotmail.com

## Avd. 44 Dombås

Holen, Oddgeir  
☎ 924 62 308  
✉ kjersti\_ks11@hotmail.com

## Avd. 45 Hallingdal

Helling, Gunnleiv  
☎ 908 93 302  
✉ post@vagaskilt.no

## Avd. 46 Vy buss Ringerike

Svendsrud, Daniel  
☎ 450 38 749  
✉ mrzeiten@gmail.com

## Avd. 47 Hamarøy

Olsen, Magnor Brynjulf  
☎ 950 55 709  
✉ magnor.olsen@signalbox.no

## Avd. 48 Nesodden

Høy Ree- Lindstad, Victor  
☎ 938 69 040  
✉ ytf.nesodden@nobina.no

## Avd. 49 Vy Buss Trøndelag

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

## Avd. 50 Vy Buss Øvre Romerike

Nikolaisen, Steinar  
☎ 90998600  
✉ snikol@online.no

## Avd. 51 Lofoten

Hansen, Roger Jonny  
☎ 951 92 838  
✉ rhansen@live.no

## Avd. 52 Jernkroken

Pumbla, Zafar Iqbal  
☎ 930 00 147  
✉ pumbla@gmail.com

## Avd. 53 Torpa

Hole, Tom Erik Bergehagen  
☎ 951 53 204  
✉ tomhole@hotmail.no

## Avd. 54 Tinn

Eggerud, Hallvard  
☎ 413 29 091  
✉ halvaegg@online.no

## Avd. 55 Vatne

Hatlehol, Roy  
☎ 957 49 450  
✉ royhatlehol@hotmail.com

## Avd. 56 Trollheimen

Holmeide, Erling Walthor  
☎ 932 10 065  
✉ erholm@online.no

## Avd. 57 Senja

Andersen, Kenneth D.  
☎ 454 43 370  
✉ v7020@hotmail.com

## Avd. 59 Eidså og Omegn

Koppen, Magne Haugan  
☎ 416 22 280  
✉ magne.koppen@tussa.com

## Avd. 60 Glomfjord

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

## Avd. 66 Stranda og Omegn

Molin, Annelie Elisabeth  
☎ 414 44 868  
✉ anneliemolin@hotmail.com

## Avd. 72 Sporveien T-bane

Nytrø, Bjørn  
☎ 934 52 095  
✉ bjorn.nytro@sporveien.com

## Avd. 73 Gauldal

Brandegg, Paul Inge  
☎ 913 22 667  
✉ paul-ib@hotmail.no

## Avd. 74 Drangedal

Berntsen, Jørn  
☎ 907 94 133  
✉ joe-b3@online.no

## Avd. 75 Trondheimsfjorden

Rognes, Stig Morten  
☎ 479 15 934  
✉ stig.rognes@tronderbilene.no

## Avd. 78 Mosjøen

Fjellstad, Johnny  
☎ 412 11 150  
✉ j.fjellstad@live.no

## Avd. 82 Etnedal

Stubbene, Tor Arne  
☎ 942 91 443  
✉ torarnestubbene@gmail.com

## Avd. 83 Telemark

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

## Avd. 87 Nedre Romerike

Salah, Abdikadir  
☎ 400 45 949  
✉ daadirske20@gmail.com

## Avd. 88 Bærum

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

## Avd. 96 Follo

Utsigt, Anja  
☎ 944 71 037  
✉ anjautsi@start.no

## Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Wigardt, Kent  
☎ 920 24 682  
✉ kwigardt@online.no

## Avd. 104 Nordre Vestfold

Tesfazghi, Mogos Tekle  
☎ 465 34 524  
✉ kai.anton.ibsen.johansen@outlook.com

## FUNKSJONÆRER

### Avd. 202 Funksjonærer

Helleseth, Ove  
☎ 932 39 364  
✉ ove.helleseth@tide.no

### Avd. 205 Drammen og Omegn

**Funksjonær**  
Johansen, Kai Anton Ibsen  
☎ 467 47 477  
✉ kai.anton.ibsen.johansen@vy.no

### Avd. 209 Vy Buss Kristiansand

Ånesland, Tom  
☎ 992 87 397  
✉ tomaanesland@live.no

### Avd. 217 Namdal og Innherred

**Funksjonær**  
Nesnes, Svein Arne  
☎ 452 91 039  
✉ Svein.nesnes@vy.no

### Avd. 219 Ofotens Bilruter AS

Sletbakk, Terje  
☎ 905 86 569  
✉ te-sle@online.no

### Avd. 221 Salten Funksjonær

Løksti, Benedicte  
☎ 916 79 357  
✉ benedicte.loksti@saltensbil.no

## 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. 685 Renholdsverket

Andersson, Andreas  
 ☎ 901 63 728  
 ✉ anderssontr.heim@hotmail.com

### 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  
 ☎ 938 22 991  
 ✉ fred-vei@online.no

### Avd. 696 Logistikk Østfold og Follo

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

### 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

Kjørtansson, 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  
 ✉ orjan.skagen@nckynningsrud.com

### Avd. 645 Sirva

Tony Lulian, 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  
 ✉ ytfbdl@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. 601 Rema Distribusjon Norge AS Narvik

Vikholt, Anders  
 ☎ 413 35 514  
 ✉ anders.vikholt@rema.no

### Avd. 602 Hoyer Norge

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

### Avd. 604 Vestre Viken

Kristiansen, Per  
 ☎ 984 18 200  
 ✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

### Avd. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust  
 ☎ 901 73 281  
 ✉ andblin@mimer.no

### Avd. 607 Norsk Stein

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

### Avd. 609 Logistikk Agder

Dybendal, Tom Dennis Mehus  
 ☎ 958 98 355  
 ✉ tommyben@epost.no

### Avd. 610 Flasnes Transport AS

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

### Avd. 611 Logistikk Trøndelag Øst

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

### Avd. 613 Logistikk Rogaland

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

### Avd. 223 Aust Agder

Hansen, Øyvind  
 ☎ 920 83 877  
 ✉ oha@sbr.no

### Avd. 237 Vy Buss Møre Funksjonær Ålesund

Skaar, Oddveig Gunnvor  
 ☎ 911 80 588  
 ✉ oddveig\_skaar@live.no

### Avd. 238 Funksjonærforeningen YTF i Unibuss

Uthushagen, Ole Asbjørn  
 ☎ 920 13 250  
 ✉ ole.uthushagen@unibuss.no

### Avd. 242 Sunnmøre AS

Stokke, Frode  
 ☎ 916 85 243  
 ✉ frode.stokke@vy.no

### Avd. 264 Firda Billag

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

### Avd. 272 Sporveien Funksjonærforening

Afzal, Faizan  
 ☎ 988 99 988  
 ✉ faizan.afzal@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  
 ☎ 924 36 842  
 ✉ 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  
 ✉ chevy\_89@icloud.com

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  
regnskaps-  
medarbeider  
njoniza@ytf.no



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



**RAMEEN  
SHEIKH**  
Kontor-  
medarbeider  
rameen@ytf.no

### TAST 2 - SPØRSMÅL OM DITT ARBEIDSFORHOLD ELLER TARIFFSPØRSMÅL



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



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



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



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



**KRISTINE  
MARTINSEN**  
Forhandler  
kristine@ytf.no



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



**JOSEFINE  
WÆRSTAD**  
Fagsjef for  
advokatene  
josefine@ytf.no



**MARIUS  
TRÆLAND**  
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

### RING DIREKTE TIL DISSE



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



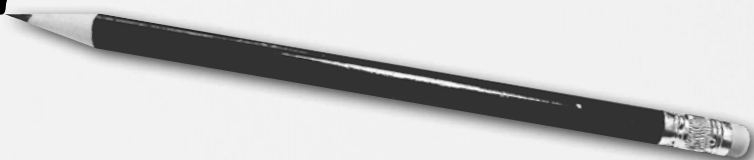
**TROND  
JENSRUD**  
Gen. sekretær  
913 10 960  
trond@ytf.no



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



# Gladiola



## GI MEG EN SNUTE

Lastebilene og bussene våre er livsfarlige. Om vi frontkolliderer med en likemann er vi ute av dansen begge to, herr Kvarthas. Vi kommer så nær hverandre at selv den beste beskyttelsen blir svak.

Kvarthasen har vel fått med seg at Statens havarikommisjon roper om forsterket konstruksjon i fronten på bussene. Glassfiber og isolasjon holder bare regnvannet ute. Fronten på bussen er så svak at du kan lyse gjennom platen med en sterk lommelykt. Det er dette Havarikommisjonen har funnet ut. De har funnet ut at sjåførene får snø i tøyflene om de havner utenfor hvitstripa en vinterkveld. De har funnet ut at dette er en risikosport som er svært dårlig betalt.

Så Kvarthasen mener Havarikommisjonen til Trygve og Jonas roper på oppmerksomhet.

Dette er landevegens FBI, herr Kvarthas. Det er disse folkene som står opp om natta og trækker i snøen i Østerdalen for å finne ut hvorfor lastebilen veltet. De gir seg ikke før de finner ut hvorfor sjåføren knuste kneskåla i kollisjonen. Dette er folk du skal høre på.

Statens vegvesen har sendt forslaget om sterke front på bussene på høring i hele Europa. Angela har løst honnørbillett og har satt seg langt bak i bussen. Det tar tid å få med hele Europa på dette forslaget.

Jeg har ikke tid til å vente på dette, herr Kvarthas.

Høringen omkring i Europa går i krabbefeltet. Stålet går til Kina og det edle metallet går til pynt. Når de nye bussene kommer har også jeg løst min første honnørbillett, herr Kvarthas.

Jeg vil ha en snute. Både på lastebilen og bussen. Jeg vil ha en lang snute. En snute som tar støytten i en kollisjon. Jeg vil ha en snute som baner vegen.

«Jeg vil ha en snute. Både på lastebilen og bussen. Jeg vil ha en lang snute. En snute som tar støytten i en kollisjon»

Jeg trenger ikke å håndhile på den jeg kolliderer med. Jeg vil heller trå ut av kjøretøyet og slå av en prat etter kollisjonen.

Gi meg en snutebil, herr Kvarthas. Akkurat slik snutebil som de tøffe gutta på femtitallet hadde. En snutebil med flaggstenger og grøftekuler. Jeg vil ha en snutebil som Dakota-Kalle bruker i maisåkeren, og en skolebuss som Donald bruker på skolen.

Gi meg en snutebil med to rom og kjøkken. Jeg vil ha en snutebil med tredemølle og minibar. Jeg vil ha en trygg snutebil mens jeg venter på høringen fra Europa.

Gladiola

# JUBILANTER I NORD- NORGE

BUSSAVDELINGER I NORD-NORGE HAR HEDRET HELE SEKS  
MEDLEMMER MED FEMTI ÅRS MEDLEMSKAP I YTF. TIL SAMMEN KAN  
DE SEKS ALTSÅ SKILTE MED TRE HUNDRE ÅR SOM FAGORGANISERTE.

I tillegg har flere kunnet feire tjuufem år i forbundet, ikke dårlig det heller.

De seks femtiårsjubilantene fra avdeling 21 Salten og avdeling 60 Glomfjord er Roald Kvæl, Petter Alfred Johansen, Leif Sigurd Larsen, Kjell Gudbjørn Sørgerd, Terje Magnussen og Olaf Arne Edvardsen.

Mye har skjedd siden de seks ble medlemmer. Den gang het forbundet Norsk Rutebilarbeiderforbund og hadde tre tusen medlemmer, så å si alle bussjåfører. Og Yrkestrafikk het

«Bussen». I dag er forbundet mer enn fire ganger så stort og rommer flere yrkesgrupper. Navneskiftet skjedde i år 2000.

Vi har også fått melding om at fire tjuufemårsjubilarer har blitt hedret i Salten-området: Ove Karstensen, Rune Freding, Kristian Magnus Skog og Trond Magnus Øvre.

Det finnes flere jubilarer der ute.

Hurra for dere alle!



Ove Karstensen og Rune Freding med 25 +25 års medlemskap.



Femtiårsjubilanten Petter Alfred Johansen med diplom og blomsterbukett.



Roald Kvæl ble hedret for femti års YTF-medlemskap.



Avdeling 60 Glomfjord hedret sine jublanter ved et festlig bord.



Olaf Arne Edvardsen, hedret for 50 års medlemskap.



Femtiårsjubilant Terje Magnussen dekorerer.

# LØNNSTYVERI

DEN 1. JANUAR I ÅR TRÅDTE DET I KRAFT NYE STRAFFEBESTEMMELSER OM LØNNSTYVERI. ENDRINGENE ER ET LEDD I MYNDIGHETENES ARBEID FOR Å BEKJEMPE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET.

På samme måte som at det er straffbart for en ansatt å stjele fra arbeidsgiver, har det nå også blitt straffbart for arbeidsgiver å «stjele» fra de ansattes lønn. Det innebærer at en arbeidsgiver som ikke utbetaler lønn, feriepenger eller annen type godtgjøring som en ansatt har krav på, kan anmeldes og straffes for dette. Straffen for lønnstyveri er bot eller fengsel inntil to år. Grovt lønnstyveri kan straffes med inntil seks års fengsel.

De nye bestemmelsene står i straffeloven § 395 og § 396. At bestemmelsene er plassert i straffeloven og ikke arbeidsmiljøloven, er blant annet for å understreke at det er like alvorlig å berike seg av sine ansattes lønn, som det er for en arbeidstaker å stjele fra sin arbeidsgiver. Dette er et viktig signal.

## Hva er lønnstyveri?

En arbeidsgiver kan straffes for lønnstyveri dersom vedkommende «utilbørlig og med forsett om en uberettiget vinning for seg selv eller andre misligholder plikt til å yte lønn, feriepenger eller annen godtgjøring som arbeidstaker har rett til etter avtale eller bestemmelse i lov eller forskrift».

Bestemmelsen er ment å ramme tilfeller der arbeidsgivere bevisst og for å berike seg selv lar være å betale lønn eller annen godtgjøring til sine ansatte. Det er altså bare arbeidsgivere som «utilbørlig og med forsett om uberettiget vinning» ikke betaler riktig lønn, som kan straffes.

Utgangspunktet er *alltid* at manglende oppfyllelse av en lønnsforpliktelse skal anses som utilbørlig. Det er kun hvis man har en hederlig grunn til ikke å utbetale lønnen at man ikke anses for å være utilbørlig. Eksempel på en hederlig grunn til å ikke utbetale riktig lønn er for eksempel en arbeidsgiver som er i ferd med å gå konkurs, og prioriterer å dekke gjeld før lønn, for å sørge for at de ansatte fremdeles har en jobb å gå til. Det er likevel ikke slik at dårlig økonomi i bedriften automatisk skal føre til straffrihet.

## Hva er grovt lønnstyveri?

De grove tilfellene av lønnstyveri kan straffes med fengsel inntil 6 år.

*Et lønnstyveri er grovt dersom det:*

- Gjelder en betydelig verdi. Grensen for hva som regnes som en betydelig verdi går på 100 000 kr.
- Har et systematisk eller organisert preg.
- Eller av andre grunner er særlig krenkende eller samfunnsskadelig.

## Hva er ikke lønnstyveri?

Det er ikke lønnstyveri dersom arbeidsgiver lar være å utbetale lønn til en ansatt som ikke har vært på jobb. Det er fordi den ansatte da ikke har krav på lønn. Selv om det står i arbeidsavtalen at den ansatte har krav på lønn, er dette betinget av at man faktisk utfører arbeid.

## Hvilke typer lønn beskyttes?

All godtgjøring som er forbundet med arbeid som en arbeidstaker har utført for sin arbeidsgiver, vil være omfattet av bestemmelsen om lønnstyveri. Dette inkluderer lønn, feriepenger og annen godtgjøring som den ansatte har krav på, enten gjennom avtale eller lovbestemmelser.



«Det klare utgangspunktet etter de nye lovbestemmelsene er at all manglende utbetaling av lønn, feriepenger og annen godtgjøring regnes som lønns-tyveri, og er straffbart»

*Typiske avtalebaserte forpliktelser er:*

- Lønnsbestemmelser i tariffavtale (inkludert tariffestede overtidstillegg og ubekvemstillegg).
- Lønnsbestemmelser i din individuelle arbeidsavtale.

*Typiske lovbestemte forpliktelser er:*

- Allmenngjort minstelønn.
- Overtidstillegg på minst 40 prosent.
- Feriepenger.
- Diett.

I tillegg vil også arbeidsgivere som foretar urettmessig lønnstrekk kunne straffes for lønns-tyveri.

Det klare utgangspunktet etter de nye lovbestemmelsene er at all manglende utbetaling av lønn, feriepenger og annen godtgjøring regnes som lønns-tyveri, og er straffbart. Arbeidsgiver kan ikke skyldes på at vedkommende ikke var klar over hvilke regler som gjelder,

for eksempel for overtid allmenngjort minstelønn i bransjen. Hvis den ansatte har krav på overtid etter lov eller avtale, er det straffbart å unnlate å betale dette. Det er arbeidsgiver som har ansvaret for å klargjøre hvilken lønn og andre godtgjøringer arbeidstaker har krav på.



Fra en reklame for Donald Duck & co i et bussvindu på nittitallet.  
Foto: Arne Danielsen

## SPØR OSS!

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

☎ 406 03 700



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Fagsjef for  
advokatene



MARIUS  
**TRÆLAND**  
Advokat



ANNIKEN  
**AUNE**  
Advokat-  
fullmektig



JEANNETTE  
**KVAMME**  
Advokat-  
fullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# GRATIS FORSIKRING ETTER ETT ÅRS MEDLEMSKAP

«Forhåpentligvis er dette, sammen med mange andre ting, med på å gjøre at medlemmene fortsetter å være medlem i mange år»

FRA 1. JANUAR 2022 FÅR ALLE BETALENDE MEDLEMMER YTFs GRATIS FRITIDSULYKKESFORSIKRING ETTER ETT ÅRS MEDLEMSKAP. DET VIL SI AT HVIS DU BLIR UTSATT FOR EN ULYKKE UTENFOR ARBEIDSTIDEN, SÅ KAN DU FÅ DEKKET KOSTANDER TIL BEHANDLING HOS LEGE, TANNLEGE OG FYSIOTERAPEUT. DU KAN OGSÅ FÅ ERSTATNING VED MEDISINSK INVALIDITET.

Tekst:  
**SYNNE PERNILLE JAKOBSEN**  
Foto:  
**YTF**

Generalsekretær i YTF, Trond Jensrud, forteller at arbeidet begynte med et ønske om å gi noe tilbake til medlemmer etter ett års medlemskap.

- Først tenkte vi at vi kunne sende en vannflaske eller liten gave til dem som hadde vært medlem i ett år. Men så fant vi ut at vi ville tenke litt større.

#### Ivareta medlemmene

- I samarbeid med Gjensidige kom fram til at vi ville gi alle som har vært medlem i ett år en gratis fritidsulykkesforsikring. Og da kom vi fram til at det var naturlig at alle som hadde vært medlem i mer enn ett år også ble dekket av forsikringen, sier han.

- Vi i YTF tenker hele tiden på hvordan vi kan gjøre det mest mulig attraktivt å være medlem og hvordan vi best mulig kan ivareta medlemmenes interesse. Derfor er det flott at vi nå kan gi noe til alle som har vært medlem i ett år i forbundet. Forhåpentligvis er dette, sammen med mange andre ting, med på å gjøre at medlemmene fortsetter å være medlem i mange år.

#### Dekker ulykker i fritiden

Den nye forsikringen gir utbetaling ved varig medisinsk invaliditet som følge av fritidsulykke på opptil 3 G (319 197 kr). I tillegg dekker forsikringen behandlingsutgifter til lege, tannlege og fysioterapeut i Norge med inntil 10 000 kroner. Forsikringen gjelder yrkesaktive og lærlinger, som har betalt kontingent i over ett år. Størrelse på utbetalingen bestemmes av invaliditetsgrad.

- Det spesielle med denne forsikringen er at den dekker skader helt ned i 1 prosent invaliditet, noe som vanligvis ikke er tilfelle, avslutter Trond Jensrud.



YTFs generalsekretær Trond Jensrud lanserer forsikringsgave til alle betalende medlemmer som har vært organisert minst ett år.

# NYE TRIKKER I DRIFT

«Dette er en viktig del av satsingen på å gjøre det enklere for folk å reise med kollektivtransport»

31. JANUAR STARTET SPORVEIEN PRØVEKJØRING AV OSLOS NYE SPORVOGNER I VANLIG TRAFIKK MED PASSASJERER OM BORD. BEGIVENHETEN BLE MARKERT MED ET FESTMØTE PÅ DEICHMANN I BJØRVIKA FØR BYRÅD FOR MILJØ OG SAMFERDSEL SIRIN STAV KLIPPET SNORA PÅ HOLTET.

Tekst og foto:  
ARNE DANIELSEN

– Dette er en viktig del av satsingen på å gjøre det enklere for folk å reise med kollektivtransport. Med de nye trikkene kan det gjennomføres omtrent dobbelt så mange trikkereiser hvert år, og jeg er veldig stolt av at de er universelt utformet og tilgjengelig for alle. Nå skal alle kunne ta trikken, uansett om man er avhengig av rullestol, har med barnevogn eller sykkel, understreket byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav (MDG), som kunne fortelle at faren hennes hadde vært trikkekonduktør på sekstitallet.

## Gradvis innfasing

Fra 14. februar vil to av de nye trikkene gå i ordinær trafikk mellom Lilleaker og Ljabru. Prøvekjøringen på linje 13 vil pågå utover våren og sommeren. Etter at prøvekjøringen er gjennomført vil Sporveien gradvis fase de nye trikkene inn på alle linjer. Innen utgangen av 2024 vil Oslo etter planen ha 87 nye og universelt utfor-



Byråd for miljø og samferdsel Sirin Stav fikk æren av å klippe snora for åpningen av de nye trikkene for testkjøring med passasjerer. Ordfører Marianne Borgen holdt båndet sammen med sporveisdirektør Cato Hellesjø.

mede trikker samt oppgraderte gater og holdeplasser.

Det var i 2015 at bystyret i Oslo vedtok at trikketilbudet i hovedstaden skulle fornyes med kjøp av nye trikker og opprustning av Oslos gater. Den spanske produsenten CAF ble deretter valgt etter en omfattende anbudsrunde.

## Kritiske røster

Trikkeprojektet i hovedstaden har ikke unngått kritiske røster. Innkjøp av vogner og oppgradering av gatenett og annen infrastruktur vil ende med en prislapp på minst ni milliarder



Bandet Buicken med forfatter Lars Saabye «Byens spor» Christensen i spissen underholdt på festmøtet i Deichmann med en hilsen til «alle uten hjemmekontor».

kroner. En superbussløsning ville antakelig kunne vært etablert for halve prisen.

Også valget av leverandøren CAF har vært kritisert, fordi selskapet har vært involvert i prosjekter på okkupert palestinsk land i strid med internasjonal lov og relevante FN-resolusjoner.

## Gratulerer

Yrkestrafikkjournalist, som selv har fortid som mangeårig trikkfører, vil uansett gratulere alle sporveisansatte og andre som har stått på og vil komme til å stå på videre for det flotte nye trikketilbudet.



# ETTER- FØLGEREN

*«Det blir vanskelig, men jeg skal gjøre alt som står i min makt for at medlemmene ikke skal savne Rauf. Og så er jeg ikke alene, men har et godt styre med meg.»  
Zafar Iqbal Pumbla overtok i desember ledervervet i YTFs avdeling 52 Jernkroken.*

Tekst:

ARNE DANIELSEN

Illustrasjon:

IVAR SMITH-NILSEN

Vi ankommer Nobinas anlegg på Jernkroken i Groruddalen en onsdag ettermiddag. Her hersker travel aktivitet med sjåførere som svirrer ut og inn. Jernkroken er arbeidsplass for om lag 500 sjåførere, verkstedarbeidere, vognvaskere og funksjonærer som sørger for busstrafikk døgnet rundt, herfra betjenes nemlig også nattbussene i hovedstaden.

## Hopper etter Wirkola

Jernkroken er også en av Norges desidert største innvandrerearbeidsplasser. Du finner knapt noen Ola Nordmann blant sjåførene, men bussførere av kanskje hele åtti nasjonaliteter. I denne smeltedigelen av ulike kulturer og digresjoner utgjør YTFs avdeling 52 et sterkt samlingspunkt. Avdelingen har i mange år vært ledet av den legenda-

riske Rauf Hussain. Mye kan sies om Rauf, og mye har allerede blitt sagt, som at han på YTFs landsmøte i september ble hedret for å ha vervet hele 250 medlemmer til forbundet. Men nå er det slutt. På avdelingsårsmøtet før jul gikk Rauf av som avdelingsleder.

Uttrykket «å hoppe etter Wirkola» har i mange år vært et kjent begrep i Norge. Bjørn Wirkola var en fantastisk dyktig skihopper, som i tillegg til å bli verdensmester i både normal og stor bakke også utførte kunststykket å vinne den tysk-østerrikske hoppuka tre år på rad. «Å hoppe etter Wirkola» brukes om å overta etter en usedvanlig dyktig person, noe som nesten er dømt til å bli en nedtur. Vårt oppdrag er å møte mannen som ble valgt til å etterfølge den allestedsnærværende Rauf som YTF-leder på Jernkroken, den 59-årige trafikklederen Zafar Iqbal Pumbla.

## Med blanke ark

- Har du vært tillitsvalgt i mange år, Zafar?  
- Nei, aldri.

- Aldri? Har du aldri vært tillitsvalgt?  
- Niks. Jeg var ikke engang på årsmøtet. Var på ferie i Pakistan.  
- Men du visste at du antakelig ville bli valgt?  
- Nei. Jeg hadde sagt ja til å ta et verv, men visste ikke hva de tenkte på. Sekretær, kanskje? Men så viste det seg at det ikke var så mange andre som var interessert i å overta ledervervet.  
- Snakk om å stille med blanke ark!  
- Jeg var med på landsmøtet, da.

## Fornemmelse for snø

Zafar kom til Norge som guttunge i oktober 1974. Det var litt av en overgang. Da han dro fra gardenene etter sin første natt i sitt nye fedreland, så han til sin forferdelse at bakken var helt hvit.

- Jeg hadde aldri sett snø før, og løp inn til storebroren min for å spørre om noen hadde helt ut en hel masse bomull på marken.

Familien bosatte seg rett ved Bakkekroa på Smestad, men gutten måtte hver dag reise helt til andre siden



«Jeg hadde aldri sett snø før, og løp inn til storebroren min for å spørre om noen hadde helt ut en hel masse bomull på marken»



av byen for å være med i en innføringsklasse på Ekeberg skole. Slik ble han tidlig fortrolig med å reise kollektivt. Også mye av fritiden brukte han til å reise rundt de første årene, kun for moro skyld. Det var ikke særlig mye annet å finne på i fritida.

- All reisingen gjorde at jeg ble kjent med mange mennesker, blant annet en hel del pakistanere som jobbet på T-banen. Rauf møtte jeg også for første gang på den tida. Han drev en av de første kolonialbutikkene med pakistanske varer. Den lå nederst i Markveien, rett ved «oksebrua» som alle pakistanerne kaller Ankerbrua med de fire eventyrstatuene.

**Blodet fløyt**

Gutten var så heldig å bli tatt under vingene av et norsk ektepar som drev butikk i nabolaget og behandlet ham som sin egen sønn. Her fikk han både mat og kjærlighet.

- Men jeg strevde med språket. Skjønte ikke noe norsk. Verst var skriftspråket. I Pakistan brukes jo det arabiske alfabetet, dessuten leser vi fra høyre mot venstre. Men etter noen måneder begynte heldigvis norsken å sitte.

Barn lærer som kjent bedre språk flytende enn voksne, og Zafar snakker i dag kun med en liten flair av «utenlandsk».

Etter hvert havnet Zafar på Elvebakken yrkesskole, nærmere bestemt på maskinmekanikerlinja, på folkemunne «filer'n».

- Jeg ble aldri maskinmekaniker. Det var mye mobbing på skolen. Selv om det ikke gikk utover meg, førte det en gang til en voldsom slåsskamp der blodet fløt. Da jeg fikk se alt blodet ble jeg så skremt at jeg ikke turte å gå på skolen på flere måneder. I stedet fikk jeg jobb på Ullevål sykehus, satt bak kassa i kantina. Der ble jeg værende i sju år.

**Arrangert ekteskap**

I denne tiden ble unge Pumbala kalt hjem av sine foreldre. De hadde funnet ut at det var på tide for ham å gifte seg, og hadde funnet to mulige kone-emner.

- Praktisk nok hadde begge samme navn, hehe. Jeg kunne få velge hvem av dem jeg ville ha, fikk en time med hver for å bli bedre kjent.

- Og du kjente ingen av dem fra før?  
 - Nei, hun som ble kona mi var en fjern slektning, så jeg hadde sett henne et par ganger da vi var barn. Jeg spurte henne om hun virkelig ville ha meg, eller om det var tvang inne i bildet. Hun svarte at hun likte meg godt og gjerne ville gifte seg med meg. Så ble det oss.  
 - Se det! Metoden funket altså?  
 - Absolutt. Til høsten kan vi feire førtiårsjubileum som gifte. Vi har fått fem barn, to døtre og tre sønner.

**Drosje og buss**

En dag på sykehuset kom en god venn bort til ham, han arbeidet som portør og ambulansesjåfør.

- «Hvorfor er du her? Du som kan språket og allting!» På den tida var det drosjesjåfør alle ønsket å bli, og

kameraten ga meg i oppgave å pugge gatenavn. Jeg tok drosjelappen i 1986, og syv år senere fikk jeg løyve som eier. Jeg kjørte i tjuv år, men konkurransen økte og det ble dårlige tider. I 2006 tok jeg derfor busslappen, mest for moro skyld for å ha den i bakhånd. Men året etter begynte jeg å kjøre for Unibuss på Ulven som helgedagsbetjening.

Dette var i Unibuss' gullalder, der sjåførene ble høyt verdsatt og bedriftsledelsen var inspirert av Nils Arne Eggen's godfot-teorier om lagbygging. For Zafar ble det etter hvert mer attraktivt å være bussjåfør, men bedriften kviet seg for å ansette en drosjeeier i fast stilling.

- Jeg stenger butikken for å prøve meg, sa jeg og leverte inn drosjeløyvet. I 2010 begynte jeg så som fast bussjåfør. Det var deilig. På bussen har du fri når du er ferdig. Som drosjeeier hadde du bekymringer hele døgnet.

**Tunge løft**

Med årene havnet bussjåføren på Jernkroken, der han ble gjenforent med en gammel kjenning.

- Jeg var egentlig medlem av LO, men Rauf vervet meg straks over til YTF.

Og nå er han altså på plass som ny avdelingsleder. En røslig kar, med pondus.

- Jeg løfter vekter fem ganger i uka, er litt av en treningsnarkoman. En kamerat fikk meg inn på «Haralds gym» da jeg jobbet i drosja. Det var

«Det var der alle de tøffeste gutta i byen trente, og så kom jeg inn med kyllingbeina mine»

der alle de tøffeste gutta i byen trente, og så kom jeg inn med kyllingbeina mine. Overvektig var jeg også, trente av meg tjue kilo. Da måtte jeg bytte ut hele garderoben. Jeg ble et helt nytt menneske både utpå og inni.

### Skiftplaner sentralt

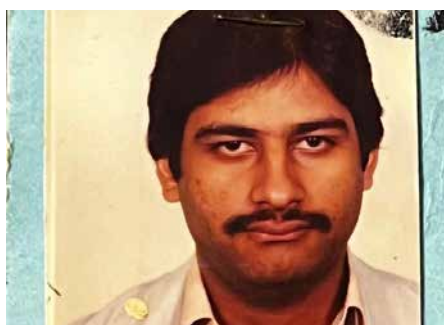
Dermed burde han være rustet for nye utfordringer. Og utfordringer er det nok av for bussførere. Anbudsregimet fører til at bedriftene gjør alt som står i sin makt for å spare kostnader. Besparelsene går som regel ut over sjåførene.

- De stjeler et minutt her og et minutt der på kjøretider og regulering. Det er så lite av gangen at du må følge godt med på å registrere det. Men resultatet er at vi til slutt sitter igjen med skiftplaner som ikke er mulig å leve med.

Zafar viser oss ei tavle som henger i vestibylene på Jernkroken. Her noteres driftsstatistikk, blant annet et galopperende sykefravær som har vært oppe i mer enn tjue prosent.

- Bedriften vil gjerne ha ned sykefraværet, men da må vi også gjøre noe med skiftplanene. Ellers går vinninga opp i spinninga.

Konkluderer Zafar Iqbal Pumbla, de fagorganisertes nye talsmann på Jernkroken.



# VERDEN DRAMATISERT FRA FØRERSETET

«DA VASANTHAN VAR FEMTEN ÅR, BLE HAN SAMMEN MED SINE FORELDRE, VITNE TIL EN MASSAKRE. MILITÆRET HADDE ARRESTERT EN 15-20 TAMILER. PLUTSELIG BER DE DEM OM Å LØPE, OG SKYTER DERETTER ALLE I RYGGEN. LIKENE BLIR KLEDD NAKNE OG SLENGT OPP PÅ EN LASTEBIL.» HISTORIEN ER HENTET FRA NASJONSSTAFETTEN I INTERNBLADET TIL UNIBUSS, PRIMUS MOTOR, DER ANSATTE FRA ULIKE LAND FORTELLER FRA SINE LIV.

«Reiste han tilbake risikerte han mange års fengsel, lød beskjeden. Derfor ble han bussfører i Unibuss i stedet»

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Bussfører Vasanthan Nadarasah fra Jaffna i Sri Lanka var nummer tre i rekka i Nasjonsstafetten, som tok mål av seg til å presentere en representant for hver nasjonalitet som fantes i Unibuss i hver utgave. Stafetten startet i 2004 og holdt det gående i sju år. I den tiden ble følgende nasjoner framført:

Eritrea, Pakistan, Sri Lanka, Iran, Sverige, Serbia, Tyrkia, Mexico, Marokko, Irak, Kapp Verde, Bergen, Nederland, Peru, Algerie, Etiopia, Slovakia, Makedonia,

Ghana, India, Frankrike, Tyskland, Canada, Island, Kosovo, Spania, Australia, Romania, Ukraina, Tsjekkia, Somalia, Ungarn, Polen, Danmark, England, Sveits, Kenya, Bosnia, Estland, Kongo, Afghanistan og Uiguristan (Kina).

## Reddet med et skrik

Skriveren var den gang redaktør for Primus Motor, og visste at det fantes langt flere nasjonaliteter å forsyne seg av, de kostet bare litt mer arbeid å lokalisere. Men i 2011 eksploderte den store korrupsjonsskandalen i Unibuss, og en av konsekvensene av rengjøringen som fulgte var at bedriftsbladet ble nedlagt. Dermed røyk også videreføringen av Nasjonsstafetten.



Da var likevel mer enn 40 nasjoner dokumentert. Clouet var at intervjuobjektene ikke ble spurt klamme spørsmål om hva de syntes om Norge, men bedt om å fortelle om der de kom fra. Dette avdekket mange spennende fortellinger. Vashavanthan fortalte at soldatene ønsket å likvidere også ham, men siden han var kun femten år og klamret seg til moren sin, lot de ham slippe. Men moren fikk skrekken, og slik kom familien til Norge som flyktninger og asylsøkere.

### Den nye blomst

Sri Lanka ble den gangen herjet av borgerkrig mellom tamiler og singalesere. I dag herjer borgerkrig i Etiopia. I 2006 ble den etiopiske bussføreren Marye Saron intervjuet i Nasjonsstafetten. Marye vokste opp midt i hovedstaden Addis Abeba, som på hennes språk amharisk betyr «Den nye blomst» og som ligger på samme høyde som Galdhøpiggen. Hun fortalte at Addis med sine tre millioner innbyggere var en kulturell smeltedigel der det ble snakket mer enn 80 språk og en rekke religioner og trosretninger levde mer eller mindre fredelig sammen.

Da Primus Motor traff Marye i kantina på Alnabru sommeren 2006, var hun akkurat kommet tilbake fra endt barselpermisjon. Hun hadde tilbrakt et halvt år av permisjonen sammen med lille Christian hjemme i Etiopia.

- Jeg holdt meg mest innendørs. Etiopia er ikke så veldig stabilt politisk for tiden, så det var ikke særlig trygt å ferdes utendørs, fortalte hun.

### Risikerte fengsel

Et annet folkeslag i brennpunktet for tida er uigurene i Kina. Uigurene er en tyrkisk-tatarisk folkegruppe som bor i Uiguristan alias Xinjiang Uigur alias Øst-Turkestan – en autonom region nordvest i Kina. På Rosenholm i 2011 traff Nasjonsstafetten busssjåføren og uiguren Telet Israpel. Telets fødeby Gulja alias Yining er på størrelse med Stavanger og ligger i det nordvestlige hjørnet av Kina, kun 12 mil fra Kasakhstan.

Kinesiske myndigheter beskyldes for å opptre hardhendt mot den uigurske minoriteten. I 1997 opplevde Gulja store demonstra-

sjoner der en rekke aktivister ble drept. Telet kjørte lastebil til Kasakhstan, og fikk et tips om ikke å vende tilbake igjen. Reiste han

tilbake risikerte han mange års fengsel, lød beskjeden. Derfor ble han bussfører i Unibuss i stedet.

 NASJONSSTAFETTEN

## Gullgutt fra Gullkysten

**Fra hvor mange land kommer medarbeiderne i Sporveisbussene/ Nexus? Primus Motor tar for seg ett for ett, og har til nå presentert: Eritrea, Pakistan, Sri Lanka, Iran, Sverige, Serbia, Tyrkia, Mexico, Marokko, Irak, Kapp Verde, Bergen, Nederland, Peru, Algerie, Etiopia og Slovakia og Makedonia. Denne gangen skal vi igjen til Afrika – nærmere bestemt til Ghana.**

- Jeg har ikke hatt noen typisk afrikansk barndom, forklarer Joseph Ade-Cole unnskyldende. – Faren min var metodistprest utdannet i London, så oppveksten min var i motsetning til mange andre ghanesere ganske vestlig.

Farens kall førte til at familien måtte flytte på seg hvert femte år, så Joseph har bodd i en rekke ulike byer, blant annet Kumasi, Cape Coast, Wenchi, Anomabus og Takoradi. Han har også bodd i Sierra Leone. Og mens Josephs eldste bror gikk i farens fotspor og ble pastor, fant han selv seg ei norsk kone og ble bussjåfør i Oslo.

Ghana er et fruktbart land like ved ekvator, med en middeltemperatur på omlag 30 grader Celsius og markant tørke- og regntid. Fra 1874 var landet britisk koloni under navnet «Gullkysten». For femti år siden fikk Ghana som den første afrikanske kolonien uavhengighet, noe som ble behørig feiret. En ny grunnlov sikret flerparti-




**Ghana**

---

**TØRRE FAKTA:**

Lønnsnummer: **20345**

Navn: **Joseph Ade-Cole**

Yrke: **Bussfører Alnabru**

Førtid: **3 år**

Fødested: **Ghana**

Kom til Norge: **1991**

Statsborger: **Ghanesisk**

---

Ghanas mest kjente person er FNs forrige generalsekretær og Nobel-fredsprisvinner Kofi Annan, for øvrig onkel til fotballspilleren Anthony Annan, som i år spiller for IK Start. Nettopp fotballen ga Ghana mange nye venner etter landslagets flotte

Eksempel på hvordan Nasjonsstafetten kunne se ut i bedriftsbladet til Unibuss «Primus Motor». Den glade gullguttene fra Gullkysten ble presentert i #2 2007.

# GEIERN ER I BYEN!

GEIR ANTHONSEN BLE UTNEVNT TIL ÆRESMEDLEM PÅ YTFs LANDSMØTE I SEPTEMBER, MEN VAR DESSVERRE FORHINDRET FRA Å MØTE PERSONLIG. OVERREKKELSEN AV DIPLOM OG BLOMSTER BLE I STEDET FORETATT UNDER EN SKREIMIDDAG PÅ ENGBRET CAFÉ I OSLO I FEBRUAR.

Tekst og foto:  
**ARNE DANIELSEN**

Geir Anthonsen har spilt en ruvende rolle i YTFs historie. Som leder for bussklubben i Sporveisbussene/Unibuss ble han på nittitallet kastet ut av Kommuneforbundet/ Fagforbundet som følge av politisk uenighet rundt kampen om anbud. Resultatet var at nesten 400 sjåfører dannet sin egen svært oppgående fagforening – «Sporveisbussenes fagforening» - og gikk inn i NRAF/YTF.

Siden ble «Geiern» administrasjonssjef i YTF, en oppgave han skjøttet inntil han gikk av med pensjon og overlot

oppgaven til Trond Jensrud på landsmøtet i 2016.

## Hyllet av venner

Forbundsleder Jim Klungnes – som selv var en av «Geirs gutter» fra Sporveisbussene – holdt tale og delte ut blomster og diplom. Til stede var en rekke nære venner og samarbeidspartnere av æresmedlemmet og selvfølgelig hans YTF-frue fra T-banen, Yngvild Eide.

At Yrkestrafikks redaktør var til stede, var heller ikke kun av profesjonelle grunner. Geir og jeg har vært venner siden vi ble kolleger på trikken i 1974. Siden har vi fulgt hverandre, og redaktøren har blant annet blitt ut-

nevnt til «Anthonsens historiker» - en tittel jeg er stolt av og gjerne forvalter videre. Så må det nevnes at det var Geir som sørget for at redaktørjobben ble min.

## En av de store

At akkurat en skreimiddag ble valgt til å danne rammen for høytideligheten, er opplagt for alle som kjenner Geirs store forkjærlighet for torsk og annen sjømat.

Engbret Café er heller ikke noe dårlig valg, spisestedet med historie fra 1857, har blant annet blitt frekventert av Bjørnson, Ibsen og Munch – nå altså også en av YTFs mest formidable sønner – Geir Anthonsen.



YTFs ferskeste æresmedlem Geir Anthonsen kunne endelig hylles som æresmedlem av forbundsleder Jim Klungnes..



YTFs forbundsleder Jim Klungnes taler til æresmedlem Geir Anthonsen

## SKJEBNETID FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN

*Det virker som noen tror at det er tilsynelatende «billig» og at man sparer penger på å legge ned en avgang. Det er et tvilsomt regnestykke, særlig hvis man regner inn alle samfunnskostnader.*

Hvis man regner inn økte kostnader til kø, veivedlikehold, veitbygging, fergekostnader, utslipp, trafikkulykker samt at tiltakene slår sosialt skeivt og at enkelte vil stå helt uten et tilbud, er det åpenbart samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse på kollektivtrafikk. I tillegg bidrar kundene her med en anseelig andel av inntektene.

### Negativ spiral...

Selv om det er store forskjeller mellom by og land, er det dekning for å hevde at et redusert tilbud med nedlagte avganger fører til at det ofte blir borti- mot umulig å reise kollektivt for mange som blir berørt. Et redusert tilbud betyr ikke bare bortfallet av kunder på akkurat de berørte avgangene. Det betyr dobbelt bortfall. Minst. De fleste kollektivreiser er nemlig tur og retur til og fra jobb, skole og hjem. Kollektivkundene reiser dessuten på kino, teater, restaurant og fotballkamper. Derfor er det reelle bortfallet av en nedlagt avgang også antakelig vesentlig høyere enn dobbelt.

Dersom avgangene fjernes, er et realistisk alternativ å kjøpe bil. I 2021 ble det solgt rekordmange biler. En reduksjon i kollektivtilbudet vil ytterligere akselerere en slik utvikling. Har man ikke lappen, kommer den kostnaden i tillegg. Bil og førerkort er en investering du gjerne vil ha noe igjen for. Når du først har tatt en slik kostnad, skal det derfor mye til før du vender tilbake til kollektivtrafikken. Det betyr enda færre kollektivreisende og lavere billettinntekter. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken kommer inn i en negativ spiral.

### ...eller positiv

Men ikke så galt at det ikke er ..... godt for noe. Under koronaen har mange passasjerer blitt frarådet å reise kollektivt av myndighetene, det er naturlig å tenke seg at mange fortsatt er skeptiske til å reise på overfylte vogner. Bruken av hjemmekontor har dessuten blitt vanligere. Kollektivtrafikken må tilpasse seg den nye virkeligheten. Men i dette finnes også et potensial til å få til noe positivt.

I dag definerer rushtidstoppene kapasiteten. Alt materiell brukes i rushtiden, mens det er ledig kapasitet resten av driftsdøgnet. Dette er fordyrende. En jevnere frekvens løser mye. Et enklere og mer forutsigbart tilbud over hele driftsdøgnet vil være lettere å forholde seg til for kundene. Det vil føre til mindre overfylte busser og jevnere belegg. Halvfulle busser er å foretrekke av flere grunner enn smittefare. Sitteplass, god frekvens og at bussen er i rute, er blant de viktigste kriteriene for at folk velger å reise kollektivt. Mindre kø, stress og sild i tønne vil gjøre det lettere å lokke passasjerene tilbake. Og ikke minst, det blir billigere fordi kapasitetsbehovet for busser og sjåfører blir mindre.

### Utenom rushtrafikken

Et bedre tilbud utenom rushtrafikken vil kunne friste de som i framtida antakelig vil få en mer fleksibel arbeidssituasjon. Allerede i dag er det mange som kan reise eller reiser utenom rushtrafikken. Men skal man lykkes skikkelig med en slik omlegging av reisevaner, må det innføres en prisdifferensiering der det blir billigere utenom rushtidene. Slik er det mulig å øke kollektivandelen, ikke minst utenom rushene. Det er fint. Da er det ledig kapasitet.

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



Oslo er et godt eksempel på at det er mulig å få de reisende til å velge kollektivtrafikk. Suksessen skyldes en målbevisst langsiktig plan, helt tilbake fra 1980 tallet. Ved at kollektivtrafikken ble gitt mer forutsigbare rammebetingelser, reiste flere kollektivt og inntektene økte. Disse ble igjen pløyd tilbake til ytterligere forbedringer. En positiv spiral. Det tok mer enn 35 år å bygge opp kollektivtrafikken i Oslo-området dit den er i dag, men dette kan rives ned på under et år. Det har vi ikke råd til!

Derfor er det helt avgjørende at ansvarlige myndigheter, fylkeskommune og staten, er sitt ansvar bevisst og bidrar til å opprettholde dagens nivå på kollektivtrafikken. Særlig staten vil ha et stort ansvar her. Det vil være den raskeste, billigste og mest forutsigbare måten å komme tilbake til en mer normal situasjon på.

Jim



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Nordea  
Direct

Scandic

milrab.no  
GEARS YOU THERE

Gjensidige



ColorLine



Gudbrandsdal  
Energi



Norsk  
Tannhelseforsikring



DFDS



Pensjon

AVIS® IN FLOW<sup>24</sup>



THON  
HOTELS



## Fordelsrabatter lønner seg

YTF er et YS forbund. Det gir deg tilgang til alle YS Fordel sine rabatter. Bruker du fordelsrabattene, kan de betale for medlemskontingenten og vel så det.

Les mer på [ysfordel.no](http://ysfordel.no)

