

YRKESTRAFIKK

NR. 3/2026

SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!

Oppgjør uten streik

Solid flertall
stemte for
bussoppgjøret

Møt sjåføren som
**elsker
delt skift**

Vy Buss får **ris etter
reklamestunt**

**Dramatisk
finale** i kjetting-NM

Årets tillitsvalgt:
– **Hadde fylt
tanken med litt
for høy oktan**

LITE KJENT
FORDEL GIR DEG
HALV PRIS
PÅ LEILIGHET
I SPANIA



LUKSUS FOR SJÅFØR. EFFEKTIVITET FOR EIER.

Nye ProCabin gir lavere luftmotstand, mindre støy og lavere drivstofforbruk. Du kjører med assistentsystemer og førerhusutstyr på høyt nivå. Du hviler i en fullverdig seng, eller unner deg det nye sittehornet med plass til å strekke ut beina. Drivlinjen er optimalisert og du får ledende sikkerhetssystemer, lange serviceintervaller og Uptime inkludert. Og tryggheten? Du får markedets beste fabrikkgaranti på drivlinje – fra verdens største lastebilprodusent.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

En lønn å leve av – også når livet butter imot

Det er nå det gjelder. Årets lønnsoppgjør handler om to ting: En lønn å leve av og trygghet når du blir syk. Retten til forskuttering av sykepenger er ikke et sidespor. Det er et hovedkrav. Det handler om betaling for ansvar, belastning og kompetanse for dem som holder transporten i gang hver eneste dag.

Noen hevder at forskuttering av sykepenger ikke hører hjemme i et tariffoppgjør. At det er statens ansvar. Ja, staten har et ansvar. Men mens systemet bruker tid, er det den syke som står uten inntekt. Det er uakseptabelt.

Regningene venter ikke på Nav. Lånet forfaller. Mat må på bordet. Når du blir syk, skal ikke neste bekymring være om du får lønn om uker eller måneder. Mange bedrifter forskutterer allerede sykepenger. De gjør det fordi det er ryddig, ansvarlig og riktig. Da er det ingen god grunn til å la være å sikre det i tariffavtalen.

Dette handler ikke om å frita staten for ansvar. Det handler om å sikre arbeidstakeren her og nå.

Noen oppgjør er i mål. Andre står i konflikt nettopp om forskuttering av sykepenger. Det sier alt om hvor viktig dette er. Det kan bli streik. Hvis det skjer, er det fordi dette betyr noe. Dette er ikke et punkt i en protokoll. Det handler om folk som gjør jobben sin, betaler regningene sine – og forventer trygghet når de blir syke.

YTFs medlemmer ber ikke om særbehandling. De ber om rettferdig lønn. Og helt grunnleggende trygghet. Det er ikke for mye å kreve. Vi er klare til å ta kampen.



*«Dette handler ikke om å frita staten for ansvar.
Det handler om å sikre arbeidstakeren her og nå.»*

INNHold



14

KJETTING

Maria Ørnung Skjønhaug gratulerer Mats Tesdal med seieren etter finalen i lærlingklassen i Kjetting-NM.

Foto: Øyvind Henriksen

10

BUSSOPPGJØRET I BOKS

Et solid flertall har godkjent tariffoppgjøret for bussbransjen.

18

PRIMUS MOTOR

Årets tillitsvalgt i YTF, Kurt Petersen, tror han kanskje ble født med litt for høy oktan på tanken.

28

YUTONG-TRØBBEL BLE RAPPORT

Tillitsvalgt i Vy Buss har undersøkt og dokumentert en rekke svakheter i U-serien fra Yutong.

36

RABATT PÅ SPANIA-SOL

Ansatte i flere av landets største kollektivselskaper har tilgang på sterkt rabatterte leiligheter i Spania.

38

NORGES SPREKSTE SJÅFØR?

Møt sjåføren som foretrekker delt skift. Da kan han nemlig trene enda mer.

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:

Øyvind Henriksen
Mobil: 916 24 715
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:

Kurt Petersen er leder for avdeling 604, Vestre Viken, og Årets tillitsvalgt i YTF.
Foto: Øyvind Henriksen

Annonser:

Camilla Moen Andersen
Mobil: 991 57 313
E-post: cma@a2media.no

Redaksjonen avsluttet:

13.05.2026

Layout:

Edda Grafisk

Trykk:

Ålgård Offset

Yrkestrafikk er et redaksjonelt uavhengig magasin utgitt av Yrkestrafikkforbundet. Redaksjonen jobber etter magasinets formålsparagraf, Redaktørplakaten, Vær varsom-plakaten og medieansvarsloven.

Magasinets ansvarlige redaktør har det fulle og personlige ansvaret for innholdet.

Yrkestrafikks digitale arkiv

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgave finner du på ytf.no/yrkestrafikk.



Kontakt oss på telefon

40 60 37 00**Tast 1 for økonomi- og medlemsavdelingen****Wenche Nyjordet**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no**Njoniza Haziri**
Konsulent økonomi- og
medlemsavdelingen
njoniza@ytf.no**Liane Thomasson**
Konsulent medlems-
register og tariff
liane@ytf.no**Tast 2 for spørsmål om ditt arbeidsforhold eller tariffspørsmål****Håvard Bovim Galtestad**
Org. sekretær
havard@ytf.no**Josefine Wærstad**
Leder juridisk avd.
og advokat
josefine@ytf.no**Kristine Martinsen**
Forhandler
kristine@ytf.no**Nora Arnkværn**
Advokat
nora@ytf.no**Rameen Sheikh-Saastad**
Rådgiver
rameen@ytf.no**Anne Lise Løkken**
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no**Marius Træland**
Avdelingsleder,
forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no**Jeannette Kvamme**
Advokat
jeannette@ytf.no**Siri Dannevig**
Advokat
siri@ytf.no**Per Rusten**
Rådgiver (vikariat)
per@ytf.no**Ring direkte til disse****Adrian Pracon**
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no**Synne Pernille Jakobsen**
Informasjons- og
organisasjonsrådgiver
993 65 058
synne@ytf.no**Tor Arne Korsmoe**
Verve- og
organisasjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no**Trude Sande**
Forbundsleder
901 41 632
trude@ytf.no**Linda Jæger**
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no**Øyvind Henriksen**
Redaktør
916 24 715
oyvind@ytf.no



Flere reiser med buss

Nordmenn kjører mer buss enn noen gang. I 2025 ble det registrert 459 millioner busspassasjerer i Norge.

Det er 17,1 millioner flere passasjerer enn i 2024. Veksten tilsvarer en økning i antall passasjerer på 3,9 prosent. I samme periode økte folketallet i Norge med 0,6 prosent.

Passasjertallene er samlet inn av Statistisk sentralbyrå.

De samlede billettinntektene fra buss i 2025 var på 7,4 milliarder kroner. Det er 7,3 prosent mer enn i 2024.

Statistikken viser samtidig en nedgang i antall passasjerer som bruker trikk, t-bane eller bybane.

Tester trådløs lading i Trondheim

To elektriske rutebusser som kan lade i fart, blir nå en del av det ordinære rutetilbudet i Trondheim.

Fra 19. mai har to rutebusser kunnet lade trådløst mens de er i trafikk. Bussene bruker fremdeles tradisjonell plugglading i rutekjøringen, men har i tillegg nå også muligheten til å lade fra den elektriske veien på Sandmoen – både underveis og i pauser.

Veien lader bussene induktivt, uten at de trenger å stoppe.

Målet er å finne ut om induktiv lading kan gi bedre rekkevidde og lavere utslipp – også under trønderske vinterforhold. Prosjektet er et samarbeid mellom Enova, Miljøpakken, Trøndelag fylkeskommune og AtB.



Foto: AtB

... men kostnadene øker raskere

Transportøkonomisk institutt har publisert en ny rapport som viser at økonomien i kollektivbransjen er presset. Passasjertallet øker, men kostnadene øker enda raskere.

I perioden 2019 til 2025 har billettinntektene, justert for inflasjon, gått ned. I den samme perioden har kostnadene økt kraftig.

Ifølge rapporten er det stor variasjon mellom fylkene. Enkeltfylker har en akseptabel økonomisk utvikling, mens andre har en svært krevende økonomi for kollektivtjenestene. Det siste er særlig knyttet til oppstart av nye og store anbud.



Er det virkelig nødvendig?

Reiseforsikring

Ja, om du ikke er superfan av risiko, så bør du ha en helårs reiseforsikring som dekker hele familien – selv om dere utelukkende utforsker Norge.

De fleste av oss forbinder utenlandsturer med de store utgiftene, men Norgesferier kan være vel så dyre. I tillegg har vi ofte med oss en haug med bagasje og ting vi setter pris på.

Det siste man trenger er ekstraavgifter hvis man ikke kan dra, må avbryte turen, blir forsinket underveis, blir frastjålet noe, eller er uheldig og knuser mobilen. For eksempel.

Gjensidiges reiseforsikring har en ekstra god pris for medlemmer i Yrkestrafikkforbundet, dekker det meste og gjelder med en gang du forlater hjemmet.

gjensidige.no/YS

Ris og ros til Vy Buss

etter rekrutteringsstunt

Vy får heder og ære for reklamekampanjen der selskapet ville lokke lastebilsjåfører over til bussbransjen. – Et overtramp, svarer Norges Lastebileier-Forbund.

Tekst: Øyvind Henriksen



Kjell Olafsrud Foto: NLF

Reklamebyrået Pol vant nylig det som i reklamebransjen omtales som en gjev utmerkelse, nemlig Brings DM-pris (se faktaboks), for en rekrutteringskampanje byrået lagde for Vy Buss.

Ideen bak kampanjen var å fange oppmerksomheten til lastebilsjåfører mens de var på jobb. Lastebilsjåfører ble valgt som målgruppe siden de har en kortere vei enn de fleste for å bli bussjåfør.

For å få dette til, ble en stillingsutlysning fra Vy Buss i Trondheim printet ut og montert på en 2 meter høy boks. Reklamebyrået bestilte så transport av boksen fra alle de store transportselskapene i Trondheim. For sjåførene som plukket opp boksen, var det så å si umulig å ikke få med seg budskapet.

Ifølge juryen bak Brings DM-pris var kampanjen et eksempel på «smart, håndfast og presist målrettet DM-arbeid».

«Årets vinner viser hva fysisk DM kan være

når distribusjon ikke bare er en kanal – men selve ideen. I stedet for å sende et budskap til målgruppen, ble budskapet gjort om til et oppdrag. En massiv, fysisk konstruksjon måtte fraktes av nettopp dem man ønsket å nå. Dermed ble eksponeringen umulig å overse – fordi mottakeren selv sto midt i leveransen», skriver juryen i sin begrunnelse.

Men selv om kampanjen falt i smak i reklamebransjen, og også var populær blant ansatte lokalt hos Vy Buss i Trondheim, møter den tydelig kritikk fra lastebilbransjen.

– Den kampanjen var vi ikke glad i. Vi synes det var et overtramp, sier markedsdirektør Kjell Olafsrud i Norges Lastebileier-Forbund.

– Vi jobber mye med rekruttering, og vi har særlig jobbet mye med prosjektet «Følg drømmen – ikke strømmen». I det prosjektet skiller vi ikke på lastebil og buss, vi har hatt fokus på å få ungdommen til å bli yrkessjåfører.



TYDELIG BUDSKAP:

Sjåfører i flere av transportselskapene i Trondheim fikk selv møte boksen der Vy Buss lokket med svingerigningsbonus for sjåfører som ville skifte beite. Foto: Pol

Brings DM-pris

DM er reklamebransjens begrep for direkte markedsføring der mottakeren får noe fysisk, for eksempel kundeaviser, brev, brosjyrer og vareprøver.

Under den årlige reklamekåringen Gullblyanten deles det ut en pris for å hedre «smarte, fysiske direktearbeid». DM-arbeidet skal være fysisk og distribuert til målgruppen via postkassen, døren, resepsjonen, eller på andre måter levert hjem eller på arbeidsplassen til mottakerne.

– Har dere hatt dialog med Vy Buss om dette?

– Ja, det har vi hatt, men vi opplevde vel ikke å få så mye forståelse for vårt synspunkt. Men vi lever fint med det. Vi sover ikke dårlig om natten på grunn av dette. Og vi kan egentlig ikke si at konkurransen fra bussbransjen er voldsom.

– Hva tenker du på?

– Det er bare å se på statistikken blant de som tar fagbrev som yrkessjåfør. Der kan man se hvor mange – eller hvor få – som velger å bli bussjåfør. Det er ikke der bussjåførene rekrutteres, sier Olafsrud.

Han mener bussbransjen må se på hva den selv kan gjøre for å holde på flere sjåfører.

– Vi skal ikke underdrive de utfordringene bussbransjen har, særlig med rekrutteringen i byområdene med de vaktordningene de har der. Det er ikke vanskelig å skjønne at det ikke er så attraktivt, og det er egentlig et



FRISTELSER:

Yrkestrafikk skrev i forrige nummer om hvordan Vy forsøkte å friste lastebilsjåfører med gratis utdanning og bonus dersom de ville kjøre for selskapet i Trondheim.

samfunnsproblem. Man må være villig til å betale sjåføren ordentlig og ha vakter man kan man leve med. Det er det bussbransjen må finne ut av, sier Olafsrud før han legger til:

– Dette er strengt tatt ikke noe vi bør bruke tid på, vi har nok utfordringer i våre egne rekker. Men målet burde være å jobbe sammen for å rekruttere flere yrkessjåfører. ●

Solid flertall stemte for bussoppgjøret

For andre gang på rad har partene i bussbransjen klart å komme til enighet uten bruk av streik eller mekling.

Tekst: Øyvind Henriksen Foto: Adrian Pracon

Bussoppgjøret 2026 ble vedtatt etter at medlemmene sa ja i uravstemningen. Resultatet gir en lønnsøkning på 11 kroner i timen for dem som går på Bussbransjeavtalen. I avstemningen sa

68 prosent av medlemmene «ja», og 31 prosent «nei». Den siste prosenten var blanke stemmer.

Avtalen gjelder alle som går på Bussbransjeavtalen. Det betyr at resultatet



BLE ENIGE: Årets tarifforhandlinger kom i mål uten bruk av streik eller mekling. Her hilser forbundsleder Trude Sande (til høyre) på administrerende direktør i Nobina og nestleder i NHO Transport, Karine Nordseth.

omfatter bussjåfører, bybaneførere og verksted- og vaskehallpersonell.

YTFs forhandlingsleder Marius Træland mener medlemmene har fått et godt oppgjør i år.

– Det viktigste er at vi har fått et økonomisk oppgjør som kommer alle på Bussbransjeavtalen til gode, sier Træland.

– *Hva var det mest krevende i årets forhandlinger?*

– Medlemmene var klokkeklar før oppgjøret. Prisene stiger, og økonomien er trang. I år handler oppgjøret derfor om et høyt kronetillegg. Vi har derfor prioritert et høyt generelt tillegg, heller enn store endringer i tariffavtalen, svarer Træland.

– *Er det noen områder som blir særlig viktige å følge opp forhandlingene til neste år, og året etter?*

– Vi har satt ned utvalg som skal se på reglene om deltskift og deltskiftstillegget. Det er mange medlemmer som forteller hvor slitsom slike skift er, og det er viktig at vi får til bedre regler for deltskift.

Træland forteller at flere tillitsvalgte har poengtert at deltskifttillegget nå har stått uendret i to oppgjør på rad.

– Det er godt mulig at vi bør øke dette i neste oppgjør.

Det er også flere tillitsvalgte som har ytret ønsker om høyere fagbrevtillegg. Men denne gangen ble det altså det generelle tillegget som ble prioritert.

– Prisene har steget for alle. Vi valgte derfor å legge pengene slik at de kommer alle til gode. Og alle på avtalen får det generelle tillegget.

Motparten i Bussbransjeavtalen er NHO Transport og Spekter. På arbeidstakersiden har Yrkestrafikkforbundet selskap av Fellesforbundet, Norsk Jernbaneforbund og Fagforbundet.

Ifølge Træland var det enighet på arbeidstakersiden om hva som måtte prioriteres.

– Det er tydelig at prisstigningen ikke bare rammer oss i YTF. De andre forbundene er



KLAR MED KRAVENE:

YTFs forhandlingsleder Marius Træland ledet forhandlingene på vegne av arbeidstakersiden. Med seg hadde han YTFs forbundsleder Trude Sande og forbundssekretær Dag-Einar Sivertsen fra Fellesforbundet

Enighet på funksjonæravtalen Vy

Forhandlingene for funksjonærene i Vy Buss ble løst uten mekling og et klart flertall stemte for resultatet i uravstemningen.

Forhandlingene ble gjennomført i midten av april, men ble ferdig forhandlet sammen med Bussbransjeavtalen. Forhandlingsleder for Yrkestrafikkforbundet var Nora Arnkværn. Med seg i forhandlingene hadde hun tillitsvalgt Kjetil Løvdal (Vy Buss i Drammen)

Resultatet innebærer at funksjonærene får 11 kroner i generelt tillegg. Det skal også gjennomføres lokale forhandlinger.

Et annet viktig resultat er at det nå blir forskuttering av foreldre- og pleiepenger. I tillegg skal matpengesatsene økes fra 107 til 114 kroner.

Bussoppgjøret 2026

- 11 kroner i generelt tillegg til alle fra 1. april 2026
- For rutebilsjåfører gis det 5,50 kroner i tillegg til det generelle tillegget som blir gitt ved mellomoppgjøret i 2027, med virkning fra 1. april 2027
- Forskuttering av pleie- og omsorgspenger
- Utvalgsarbeid frem til neste hovedoppgjør som skal behandle problemstillinger knyttet til deltskift og bestillingskjøring



Første etappe unnagjort med Spekter

De sentrale forhandlingene for Posten-avtalen, Sporveienavtalen og Ruter-overenskomsten ble landet da YTF og YS ble enige med Spekter i de innledende forhandlingene.

De sentrale forhandlingene blir etterfulgt av lokale forhandlinger. Resultatet fra disse var ikke klare da Yrkestrafikk gikk i trykken.

I de innledende sentrale forhandlingene ble partene enige om:

- et generelt tillegg på 12 675 kroner i året fra 1. april 2026
- at oppgjøret samlet skal være i tråd med frontfaget
- en felles protokolltilførsel om overtid for deltidsansatte
- tekst om forskuttering av sykepenger
- enighet om et utvalg om OU
- tydeligere tekst om kompetanseheving
- tekst om likestilling
- tekst om tjenestepensjon



Foto: Malin Lindstrøm/Delta

Dette gjenstår

Da dette bladet ble sendt til trykkeriet, var det brudd i flere andre forhandlinger YTF deltar i. Andre har ennå ikke kommet i gang. Flere av oppgjørene der det nå er brudd, vil trolig avgjøres mens Yrkestrafikk går i trykken. Dette var status 13. mai:

Grossistoverenskomsten

Grossistoverenskomsten omfatter ansatte innen lager, logistikk, distribusjon og transport over hele landet. Overenskomsten er en avtale mellom Virke og arbeidstakerorganisasjonene YTF, Parat og Fellesforbundet. Forhandlingene startet 7. mai og ble brutt dagen etter. Det var 13. mai ikke satt dato for mekling.

Logistikk-, havn- og speditøroverenskomsten

I denne overenskomsten forhandler Yrkestrafikkforbundet og Fellesforbundet sammen mot NHO Logistikk og Transport. YTF har 294 medlemmer på logistikk-, havn- og speditøroverenskomsten. Forhandlingene startet 28. april og ble brutt dagen etter. Mekling skjer 18. mai.

Parkeringsoverenskomsten

Forhandlingsdato: 2. juni

Bedriftsavtalen

Forhandlingsdato: 2. og 3. juni

Grossistavtalen NHO

Forhandlingsdato: 8. og 9. juni

Funksjonæroverenskomsten NHO

Forhandlingsdato: 23. og 24. september

Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

I et annet gir

Bilberger Anders Kalmer Karlsen overrasker seg selv når han skal velge tre favoritter i førerhuset.



Foto: Privat

ANDERS KALMER KARLSEN

Alder: 37 • **Bosted:** Sarpsborg • **Kjører:** Bergingsbil fra Daf • **Arbeidsgiver:** Redningsverket

AUTOMATGIR

Jeg trodde aldri jeg skulle si dette, men jeg har blitt veldig glad i det nye automatgiret. Før sverget jeg til manuelt gir. Det var det som ga full kontroll. Den gamle løsningen for automatgir var veldig treg. Men den nye automatgirkassen har converter – som på personbiler – så nå fungerer det veldig bra. Og jeg må innrømme at jeg liker det.



KOPP

Er det én ting som jeg bare må ha, så er det kaffekoppen. Jeg har hatt Circle K-koppen, eller Statoil-koppen, helt siden jeg var ung råner i Moss. Jeg har i alle år drukket svart kaffe, men for to år siden sluttet jeg å røyke – og da var det liksom noe som manglet til kaffen. Løsningen ble å ta litt melk i kaffen.



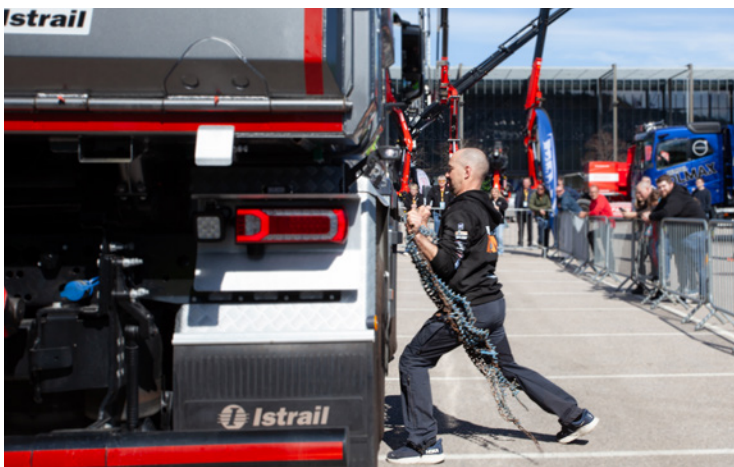
FUNKSJON

Kanskje jeg har blitt litt lat, men jeg har blitt veldig glad i bilens adaptive cruisekontroll. Denne kan brukes på fart over 30 km/t, og det gir mer flyt. Bilen har for øvrig også en radar som jeg kan bruke til å se farten til bilen foran. Jeg er nysgjerrig av meg, så det er en gøy funksjon, og jeg kjenner at jeg savner den når jeg kjører privatbilen.





I GANG: Startskuddet i finalen har gått og Stian Flesjå kaster seg mot hjulet med kjettingen i nevene.



KRITISK FASE: Riktig plassering av kjettingen er avgjørende for å få en rask tid.



KLAR FOR NESTE: Etter delvis montering på høyre side løper Flesjå videre mot kjettingen som ligger klar på venstre side.



RASKE STEG: Flesjå spurter tilbake til kjettingen og hjulet på høyre side for å fullføre monteringen etter at han har kjørt lastebilen frem en liten meter.



Hjulelenkenes mester

Det gikk lynraskt for seg da Stian Flesjå, sjåfør i Finnøy Betong, for tredje år på rad sikret seg seieren i Kjetting-NM.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

UTFORDREREN: Maria Ørnung Skjønhaug tar sølvmedaljen med et smil. Hun vant med god margin i semifinalen, men måtte se seg slått av Mats Tesdal i finalen.



Regler i Kjetting-NM

Før start legger deltakerne ut kjettingen på bakken ved siden av hjulet. I innledende heat, semifinale og bronsefinale skal det bare monteres en drivhjulskjetting. I finalene skal det monteres to.

Deltakerne har ikke lov til å hoppe inn og ut av bilen. Dersom deltakeren går ut eller inn på feil måte, blir det strafferunde. Deltakerne skal sette på parkeringsbrems når de går ut av bilen. Døren skal være lukket når lastebilen er i bevegelse og når deltaker er ute av bilen.

Kjettingen skal monteres riktig med pigger ut og bjørnelås på utsiden. Kjettingene festes i tredje lenke (eller strammere) fra tverrlenke på inn- og utsiden.

På et minutt og 34 sekunder monterte Stian Flesjø kjettinger på to hjul under finalen i Kjetting-NM. Det var akkurat nok til å vinne finalen.

Til daglig kjører Stian Flesjø betongelementer for Finnøy Betong til kunder over hele Sør-Norge. Det kan bli mange lange turer med tung last fra basen i Finnøy, fire mil nord for Stavanger. Men i lastebilmiljøet er Flesjø kanskje mest kjent for farten og presisjonen han legger ned når kjettingen skal på i Kjetting-NM.

De tre siste årene har nemlig Flesjø stukket av med seieren i konkurransen. I år vant han en knepen seier foran Alf Otto Førde, bussjåfør i Firda Billag. Sistnevnte har flere år bak seg som lastebilsjåfør. Førde er også lokalt tillitsvalgt i Fellesforbundet.

I finalen kom Førde inn snaue to sekunder bak, men det kunne raskt ha endt med seier for bussjåføren. Førde var nemlig uheldig og tråkket over og falt da han skyndte seg ut av førerhuset midt i finalerunden.

Det ble også kåret en vinner i en egen klasse for lærlinger. Her var det Mats Tesdal, tidligere lærling og nå vanlig ansatt i Bergen Bilhjelp, som gikk av med seieren.

– *Hvordan blir man god til å legge kjetting?*

– Du må selvfølgelig øve litt, men et viktig poeng er å få lagt kjettingen skikkelig på før

du kjører frem. Der er det mange som gjerne bommer litt. De legger den litt skjevt på, og da sliter de med å få den på plass etterpå, sier Tesdal til Yrkestrafikk.

– Det er bedre å bruke noen sekunder mer på å få den riktig på. Dersom du er for rask og bommer, blir det fort vanskeligere.

– *Må du ofte legge på kjetting som bilberger i Bergen?*

– Det varierer. Noen vintere kan man legge på kjetting 20 ganger om dagen, mens andre vintre er det nesten ingenting. Denne sesongen ble det bare 3-4 ganger for min del.

Tesdal fikk fagbrevet i mars og får ikke lov til å delta i lærlingeklassen til neste år, men han har ingen planer om å gi seg.

– Jeg må jo prøve meg i proffklassen også. Det vil jeg.

Med en vinnertid på et minutt og 29 sekunder i år vil unge Tesdal bli en sterk utfordrer når han melder seg på proffklassen.

Tesdal har vunnet lærlingeklassen tre ganger. I årets finale møtte han Maria Ørnung Skjønhaug, lærling i Skjønhaug Transport. ●



STARTSTREKEN:
Mats Tesdal står klar for finale-
runden under
Transportmessen
på Lillestrøm.

GLAD I JOBBEN:

Til daglig kjører Kurt Petersen tippbil i et firma med to mann. Det er Petersen og sjefen. Foto: Øyvind Henriksen



Kurt forklart

Kurt Petersen har aldri vært spesielt flink til å sitte stille. Det har ført ham fra fiskebåter i Nordsjøen til lastebiler i Europa, en kjærlighetshistorie på en busstasjon i Asker – og til å bli kåret til «Årets tillitsvalgt» i YTF.

Tekst: Øyvind Henriksen

Mannen i passasjeret mente tydeligvis alvor. Han rullet ned vinduet på den lille varebilen og rettet haglen mot førerhuset til traileren ved siden av. De to kjøretøyene raste i full fart gjennom natten på den italienske motorveien. Bak rattet i traileren satt 24 år gamle Kurt Petersen. Han hadde hørt historiene om de italienske landeveisrøverne, og han hadde ingen planer om å stoppe.

– Jeg gjorde et brått utfall mot varebilen før jeg rettet traileren opp. De ble overrasket og la seg på bremsen, men etter en kort stund kom de tilbake. De ga seg ikke.

Motorveien slynget seg gjennom et fjellparti, og i mørket kunne Petersen ikke se hva som lå ved siden av veien.

– Men det var i hvert fall ikke en åker der. Kanskje det var et stup.

Da forfølgerne nok en gang kom opp på siden av traileren, strammet Petersen grepet om rattet.

Primus Motor

Navn: Kurt Petersen

Alder: 68

Yrke: Latebilsjåfør

Verv: Leder for logistikkavdelingen i Vestre Viken (604)

– Jeg tok en ordentlig sving slik at tilhengeren traff dem. Det siste jeg så var lysene fra varebilen i det de forsvant utfor veikanten.

– *Hvordan gikk det med dem?*

– Det vet jeg ikke. Jeg gikk ikke akkurat ut for å spørre. Det er ikke sikkert det gikk så bra. Men jeg tenkte at de hadde lagt opp til det selv. Det var fjellterreng der, og det var jo et dumt sted å leke med en lastebil.

44 år har gått siden Kurt Petersen håndterte væpnede landeveisrøvere langs motorveien i Italia. I dag er livet hakket fredeligere. Petersen – som er født og oppvokst i Danmark – har flyttet til Norge, giftet seg for andre gang og kjører lastebil i et lite entreprenørfirma. Selskapet har to ansatte, sjefen – som opererer gravemaskinen, og Petersen – som kjører lastebilen. Petersen elsker jobben, og drømmer ikke om større stilling eller mer ansvar – det har han nemlig prøvd, og han vil ikke tilbake. Han har det

supert som lastebilsjåfør og tillitsvalgt i Yrkestrafikkforbundet.

Tidligere i vinter ble Petersen kåret til «Årets tillitsvalgte» i YTF. Ifølge juryen er Petersen i YTF kjent for å være et «ekte JA-menneske». Når noen trenger hjelp, så stiller Petersen opp. Gjennom «tilstedeværelse, troverdighet og hardt arbeid» jobber han for at flere skal bli organisert i YTF.

Hovedpersonen selv sier han ble «voldsomt overrasket» da navnet hans ble lest opp under utdelingen av prisen.

– Jeg hadde ikke sett at den skulle komme. For jeg synes jo ikke at jeg gjør noe spesielt.

– *Hva tenker du er det viktigste at en tillitsvalgt gjør?*

– Jeg tror det aller viktigste er å få ut informasjon til medlemmene, så de kan se at det er noen som jobber og gjør noe for dem, og at det er noen som er tilgjengelige for dem.

Etter flere år i Norge, har Petersen i dag et stort nettverk i transportbransjen. Helt

” – *Jeg tror det største problemet var at jeg var sta som fanden. Hvis jeg hadde bestemt meg for at det var noe jeg ikke ville gjøre, så kom det aldri til å skje.*

Primus Motor

I spalten *Primus Motor* møter du mennesker som med sitt engasjement og arbeid skaper verdi for YTFs medlemmer. Vi gir plass til dem som står på for fellesskapet og gjør arbeidslivet litt bedre for alle.

fra han var barn, har han likt å prate med mennesker, og denne egenskapen har også kommet godt med i rollen som tillitsvalgt.

– Jeg prøver å lytte mest og gi plass til de jeg prater med. Jeg tror en god del sjåfører – og for så vidt andre og – kan være litt nervøse når de skal kontakte ledelsen der de jobber, myndighetene eller et offentlig organ. Og jeg tror også at de kan være litt usikre når de kontakter fagforeningen. De kan være redde for å si feil, og de kan være nervøse for om de har misforstått noe. Da er det viktig å gi dem trygghet.

Veien inn i sjåføryrket var for Petersen selv ganske tilfeldig. Første steg kom i form av en avsporing – fra folkeskolen i Danmark. Etter to uker i åttende klasse, var beskjeden tydelig: Kurt Petersen var ikke ønsket. Den beste løsningen var at han dro hjem – og ikke kom tilbake.

Det er i hvert fall slik Petersen selv husker og beskriver det som ble hans siste dag på folkeskolen.

– Skolen mente at det beste for meg – og skolen – var at jeg ikke var der lenger.

– *Men hvor skulle du være?*

– Jeg skulle være borte. Det fikk skolen mest ut av. Jeg hadde nok fylt tanken med litt for høy oktan, kan man si. Men det var egentlig veldig fint for meg at jeg ble sendt hjem. Jeg ville ikke sitte stille så lenge så lenge om gangen.

Det stod ikke på evnen til å sitte stille på skolebenken, men 14 år gamle Petersen synes det var fryktelig kjedelig.

– Jeg tror det største problemet var at jeg var sta som fanden. Hvis jeg hadde bestemt



PRISVINNEREN: Kurt Pedersen mottok heder og ære da han under YTFs representantskapsmøte ble kåret til «Årets tillitsvalgt». Foto: Øyvind Henriksen



SPRÅKMEKTIG: I lastebilen liker Kurt Petersen å prate med kolleger eller høre på radio, og da gjerne på et annet språk enn dansk eller norsk. Etter mange år på veien i Europa kan Petersen gjøre seg forstått på 11 språk. Foto: Øyvind Henriksen

meg for at det var noe jeg ikke ville gjøre, så kom det aldri til å skje.

Om det var rigiditeten til unge Petersen som var utslagsgivende, vites ikke, men tiden på skolebenken var uansett over.

– *Hva tenkte dine foreldre om det?*

– Min far syntes det var genialt. For da kunne jeg være hjemme og jobbe for ham på fulltid.

Faren drev med utleie av landbruksmaskiner, og slik gikk det til at Petersen tidlig havnet bak rattet. Allerede som seksåring kjøre han traktor, og i ungdomsårene fikk han erfaring fra alle mulige landbruksmaskiner. Men etter noen år på jobb, først for faren og senere på en gård, ville unge Petersen ut i verden.

– Jeg dro til Hirtshals og ble fisker. Jeg jobbet på fiskebåt i Nordsjøen og Skagerak både før og etter verneplikten.

Som for mange andre på den tiden, sørget til slutt teknologiske fremskritt for at jobben på havet forsvant – en ny maskin gjorde Petersen overflødig.

– Så da stod jeg plutselig på kaien og hadde ingen jobb. Men i militæret hadde jeg tatt førerkort for lastebil, og jeg tenkte at det måtte jo kunne brukes til noe.

Petersen kontaktet noen av sjåførene hos fiskedistributørene. I første omgang fikk han lov til å sitte på for å se hvordan jobben ble gjort, men så fikk han prøve selv å kjøre litt.

– Det jeg hadde kjørt i militæret var ikke store lasten, men nå fikk jeg prøve meg med



GRILL-TAKTIKK: Det hjelper å fyre opp grillen og by på litt hamburgere og pølser når man skal spre budskapet om organisering. Her er Kurt Petersen (i caps) i aksjon hos Ask Oslofjord. Foto: Tor Arne Korsmoe

virkelig store biler med slephenger. Og det gikk jo bra. De faste sjåførene synes jeg fikk det godt til, og dermed ble jeg ferieavløseren deres – og de var jo gamle, så de tok jo bare mer og mer fri.

Den nye jobben førte Petersen til nye land der han ikke kunne språket. I første omgang Tyskland og Nederland.

– Jeg sa at «dette har jeg aldri prøvd før, så det er jeg sikkert god til». Og jeg lærte meg tysk og litt nederlandsk.

– *Hvordan gjorde du det?*

– Jeg fant et radioprogram der de bare snakket, og så satt jeg og lyttet til det. I starten skjønte jeg ingenting, men så fanget jeg opp ett ord, og så ett ord til, og plutselig kunne jeg ganske mye. Jeg har brukt den

samme teknikken for å lære meg italiensk, spansk og portugisisk.

Teknikken med å «bade» i språket er tatt videre til mer eksotiske utfordringer. Petersen kan gjøre seg forstått på 11 språk, blant annet kirundi.

– Min kone er fra Kongo og jeg kan snakke kirundi med henne eller med noen i hennes familie. Jeg kan det slettes ikke perfekt, men jeg får frem det jeg vil si. Jeg blåser i grammatikken. Den er ikke viktig når man snakker.

Kona heter Chantal og hun kom til Norge som flyktning i 2003.

– Chantal tilhører en folkegruppe som ble slaktet med machete. Hun flyktet uten en

plan, og det var tilfeldig at hun kom til Norge. Hun ventet lenge på at mannen skulle komme etter, men fikk til slutt beskjed om at han var drept, forteller Petersen.

Han hadde selv mistet sin kone gjennom 18 år – Lis, til lungekreft. Da han senere flyttet til Norge, bodde han i flere år alene før Chantal en dag kom gående forbi.

– Vi møttes på busstasjonen i Asker. Jeg hadde tatt bussen til Asker for å handle, og hun var på vei til jobb. Vi kom fra hver vår buss da jeg så henne. Jeg tenkte at «hun ser da spennende ut», og så tenkte jeg at vi – om noen sekunder – kom til å passere hverandre og aldri se hverandre igjen.

Petersen bestemte seg for å snakke til kvinnen.

– «Du har det visst travelt», sa jeg og hun ble jo litt forskrekket. Hun hadde lært seg norsk, men hun syntes nok det var litt vanskelig å forstå det jeg sa med min dialekt. Men hun stoppet opp og spurte meg om hva det var.

Petersen gjentok sin lille kommentar og fikk til svar at hun var på vei til jobb, men at hun også skulle gå litt i butikkene i Asker for å handle litt først.

– Jeg fulgte opp og spurte om hun ikke ville ta en kopp kaffe, og hun svarte at det kunne hun jo godt. Vi gikk inn på en restaurant og bestilte, og det ble starten. Det er 12 år siden nå.

– *Hadde du for vane å si hei til damer du gikk forbi på busstasjonen?*

– Nei, jeg hadde aldri gjort det før. Det vil si, jeg hadde jo snakket til folk, men ikke



BYGGER FELLESKAP: Kurt Petersen og 17 medlemmer i avdeling 604 var i fjor høst på tur med danskebåten til København.

på den måten. Men jeg tenkte at «om et øyeblikk så har vi gått forbi hverandre, og da møter du aldri det mennesket igjen». Skal man få noe gjort, så må man handle.

Viljen til å handle, kombinert med nysgjerrighet og engasjement, har flere ganger åpnet nye dører for Petersen. En av dem åpnet seg da han kjørte langtransport i Europa for et dansk selskap.

– Jeg hadde stadig ideer til hvordan de kunne gjøre ting annerledes, og en dag sa sjefen at han var innmari lei av å høre alle disse kommentarene hele tiden. «Det høres ut som du vet mye mer om dette enn det vi gjør her inne på kontoret. Er det ikke bedre at du kommer her og styrer, du som vet hvordan alt bør gjøres», sa han. «Det kan jeg godt,» svarte jeg.

Neste dag var Petersen blitt kjøreleder og fikk ansvaret for en del av firmaets biler.

– Jeg hadde jo den fordelene med at jeg hadde kjørt masse, og jeg kjente alle ting. Så når sjåførene ringte hjem med et eller annet problem, så ville de ofte snakke med meg – for jeg visste som regel hva de skulle gjøre.

I tiden før GPS og systemer for flåtestyring, ble kjøringen løst med kart, som ikke alltid var like detaljerte.



” – *Vi kom fra hver vår buss da jeg så henne. Jeg tenkte at «hun ser da spennende ut», og så tenkte jeg at vi – om noen sekunder – kom til å passere hverandre og aldri se hverandre igjen.*



BRUKER SPILLVARMEN: Helt siden han startet å kjøre lastebil har Kurt Petersen benyttet seg av spillvarmen fra motoren til å varme mat. Normalt går det i gryteretter, men denne dagen var det litt enklere løst med wienerpølser og løk. Foto: Øyvind Henriksen

– Jeg husker en som kjørte seg vill og ringte inn. Han ante ikke hvor han var. Jeg ba han kjøre til et kryss og notere seg hva veiene het, så skulle han kjøre videre til en bensinstasjon og ringe til meg. Sjåføren gjorde det, og da kunne jeg ut fra hukommelsen dirigere ham tilbake til en vei han kjente.

” – Hvis du har et supermarked, en kniv og en rull med aluminiumsfolie, så kan du lage hva som helst og varme det på eksosen.

Når han ikke kjører lastebil, jobber som tillitsvalgt i YTF eller ser på ukrainske nyheter på YouTube, er det stor sjanse for at Kurt Petersen baker brød. En tur innom Petersens Facebook-side avslører nemlig en dedikasjon til brødbaking – siden 2014 har han lagt ut over 150 bilder av hjemmebakket brød.

– Jeg tar ikke bare bilder, jeg sender også videoer til folk som jeg kjenner. Det er mange som vet at jeg liker å bake, og da vil de gjerne ha litt tips. Noen ganger baker vi sammen over nettet. Jeg sender dem en innkjøpsliste på forhånd og setter opp kameraet hjemme. Det er gøy, da står jeg her i Norge og underviser folk i Canada og Australia.

Og det er ikke bare brødbaking som

engasjerer Petersen på kjøkkenet. Han liker å lage mat, og gjerne noe som han kan varme «på eksosen» på bilen for å ha til lunsj. En gryterett legges i en aluminiumsform og pakkes godt inn. Formen settes så på eksosrøret fra motoren og blir varmet opp mens bilen kjører. Trikset lærte han da han var fisker, og han har brukt det i alle år mens han har kjørt lastebil.

– Hvis du har et supermarked, en kniv og en rull med aluminiumsfolie, så kan du lage hva som helst og varme det på eksosen. Jeg har lagd alt mulig, men jeg har aldri brukt oppskrifter – da står man friere og blir flinkere til å bruke det man har. Hvorfor skal yrkessjåfører bare spise junkfood. Det koster vanvittig med penger og det er jo bare fett.

I noen år kjørte Petersen kjøtt fra danske produsenter og ned til markedene i Europa.

– Noen ganger – når vi måtte vente lenge på en tollstasjon eller noe – så kunne vi være flere sjåfører som tok en titt på hva vi hadde i lastene våre. Og da kunne vi kanskje ta et stykke kjøtt fra den ene bilen, litt grønnsaker fra den andre og kanskje vin fra den tredje. Da hadde vi nok til en liten fest.

På disse fellesmåltidene fikk Petersen stor glede av språkkunnskapene han hadde opparbeidet seg.

– Det ble ofte jeg som stod i midten og dirigerte det hele. Da hadde jeg lært meg de fleste språk i Europa godt nok til å prate med andre sjåfører. Det var veldig morsomt.

Om halvannet år fyller Kurt Petersen 70 år. Det betyr lite.

– Jeg har hørt at mange tar stilling til når de vil pensjonere seg. Jeg tenker ikke sånn. Jeg vil ikke sette en dato for så å starte nedtellingen. Jeg har ikke planer om å stoppe med noen ting.

Ved siden av jobben som sjåfør og vervet i YTF, driver Petersen også et selskap som selger nettverksradioer – et nettbasert system skapt i samme stil som de gamle

radioene sjåfører brukte til å kommunisere med.

– *Blir du ikke sliten av alle prosjektene?*

– Nei, egentlig ikke.

– *Men kanskje andre blir det? Skjer det noen gang at din kone blir irritert på deg?*

– Ja, det skjer jo ganske ofte. Da er det kanskje at vi skal gjøre noe, men så har ikke jeg tid fordi jeg har et annet prosjekt jeg må bli ferdig med. Da kan hun godt bli litt irritert.

– *Og hva sier du da?*

– He-he, jeg sier ikke så mye tilbake. Jeg vil ikke lage noe drama ut av det. Dersom hun kjeffer, så hører jeg ikke så mye på det, men noen ganger svarer jeg «det var deilig å høre, jeg forstår at du er våken nå».

Et prosjekt han ikke ønsker å bruke mindre tid, er vervet som tillitsvalgt.

– Jeg synes det er en fornøyelse å få lov til å hjelpe andre.

Ifølge Petersen kan spørsmålene fra medlemmene strekke seg i mange forskjellige retninger. Med over 45 år i bransjen, har Petersen gode råd å komme med selv, men det er ikke alt han kan hjelpe med.

– Jeg blir kontaktet om alt mulig. Noen ganger er det noen som trenger hjelp fra advokatene til YTF, andre ganger kan det være noen som trenger hjelp med banken, og andre ganger kan det være noen som trenger å snakke med noen som er gode på hvordan hodet er skrudd sammen.

Petersen innrømmer at han er stolt over hvordan han – som er «litt utlending» – får tillit fra medlemmene.

– *Men tenk på alt du kunne gjort dersom du brukte mindre tid på å være tillitsvalgt? Du kunne jobbet litt mer og tjent bedre, du kunne bakt noen flere brød eller tatt deg en sykkeltur.*

– Nei, sånn er det ikke. Alt det der kan jeg gjøre selv om jeg er tillitsvalgt. Det er ikke så mye arbeid som du skal ha det til. Jeg gjør det mens jeg sitter bak rattet eller når jeg sitter hjemme i sofaen. Og jeg trives veldig godt med det. ●

VERV EN VENN

Som YTF-medlem får du et **gavekort på 500 kroner** for hvert nytt medlem du verver.



Verv en kollega å bidra til at YTF står sterkere. Hvert nytt medlem gir YTF mer slagkraft i kampen for bedre lønn og arbeidsvilkår for deg.

Hvordan får jeg vervepremie?

Be din kollega trykke **Bli medlem** på YTF.no.

For at du skal få vervepremie, må den du verver oppgi navnet og telefonnummeret ditt på siste side av innmeldingsskjemaet.

Hvordan fungerer gavekortene?

Gavekortene er digitale og kan brukes alle steder som aksepterer Mastercard, både på nett og i butikk:

Ved nettkjøp skriver du inn kortinformasjonen som om du betaler med et vanlig kort. For å betale i butikk legger du inn kortet i Google Pay eller Apple Pay.

Agenda

PÅ AGENDAEN

Dagpengene må komme raskere

YTF krever kortere ventetid på dagpenger. Forbundet mener dagens regler rammer yrkessjåfører urimelig hardt når de allerede har mistet jobben.

I dag kan ansatte som blir sagt opp på grunn av forhold de kan bebreides for (eks. ved førerkortbeslag), miste retten til dagpenger i 18 uker. YTF mener regelen har blitt altfor streng, og peker på at ventetiden tidligere var betydelig kortere. Før 2016 var den på 8 uker, så økte den til 12 uker og deretter 18 uker.

Nå har YTF tatt saken til Stortinget. Forbundsleder Trude Sande, sammen med rådgiver Rameen Sheikh-Saastad og generalsekretær Linda Jæger, møtte i mai stortingsrepresentanter fra Arbeiderpartiet for å diskutere problemstillingen.

– Vi mener dagens regler rammer urimelig hardt. Folk som allerede har mistet jobben sin, skal ikke samtidig miste hele det økonomiske

sikkerhetsnettet sitt i flere måneder. En annen ting er at vi også opplever at arbeidsgivere nå raskere går til oppsigelse enn tidligere, noe som også er en ytterligere belastning for medlemmene våre, sier forbundsleder Trude Sande.

For yrkessjåfører kan tap av førerkort føre til at man mister jobben, selv etter enkeltstående feil eller hendelser.

YTF foreslår enten å redusere ventetiden, eller å endre lovteksten slik at den bare gjelder ved grove pliktbrudd.

– Dette handler om rettssikkerhet og om å ha et sikkerhetsnett som faktisk fungerer når folk trenger det mest, sier forbundslederen.

Tekst: Synne Pernille Jakobsen

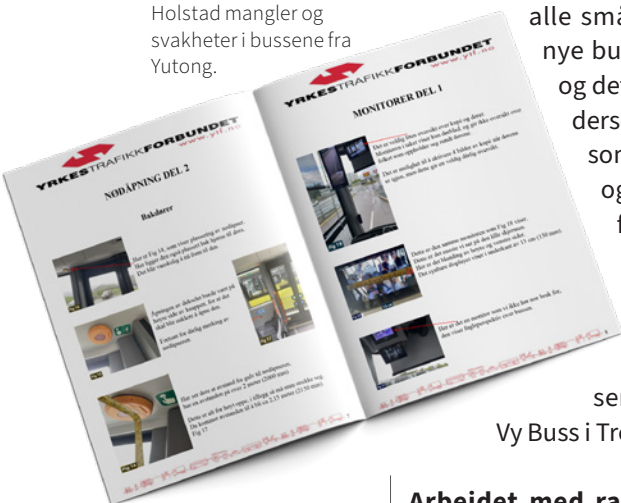


Arild skrev egen rapport om Yutong-trøbbel

Kollegaenes irritasjon og kommentarer om de nye bussene fra Kina fikk tillitsvalgt Arild Holstad til å studere bussene nærmere. Nå har ledelsen i Vy Buss delt flere av funnene med Yutong.

Teks og foto: Øyvind Henriksen

GRUNDIG: I en detaljert rapport dokumenterer Holstad mangler og svakheter i bussene fra Yutong.



2025 fikk Vy Buss i Trondheim levert 13 busser fra Yutong i U-serien. For sjåførene var det mye nytt å sette seg inn i. Noe var bra, men det var også en del ting som lugget.

– Det ble en snakkis blant sjåførene om alle småfeilene de fant på de nye bussene. Det var det ene og det andre, og jeg tenkte at dersom det virkelig er så ille som de sier, så må jeg kjøre og teste litt jeg og. Jeg må forske litt på det, forteller Arild Holstad.

Han er leder for YTFs avdeling 49. Avdelingen organiserer sjåfører ansatt hos Vy Buss i Trondheim.

Arbeidet med rapporten startet i fjor sommer, og første versjon ble publisert på høsten. Gjennom vinteren har rapporten

blitt oppdatert flere ganger i takt med at Holstad har fått flere innspill fra kollegaene. Han har selv undersøkt og dokumentert manglene kollegaene har oppdaget. Den siste versjonen av rapporten er på 25 sider med ting Holstad mener bør forbedres.

– *Hva tenker du er den mest graverende mangelen eller feilen?*

– Det må være sittestillingen. Dersom du er litt kortere eller litt lengre enn normalt, så fungerer den dårlig. Når du ikke får en god sittestilling, så går det raskt ut over musklene.

Rapporten beskriver blant annet hvordan sjåfører som er lave må sitte langt frem for å nå pedalene, og dermed havner tett opp mot rattstammen. På samme bussmodell følger dashbordet med når rattet justeres i høyden. Det skaper nye problemer.

For noen betyr det at knærne presses mot dashbordet. For andre, særlig høye sjåfører, blir det rett og slett for trangt.



GRANSKER YUTONG:

Arild Holstad kjører til daglig mest metrobus-sen fra belgiske Van Hool i Trondheim, men det siste året har det også blitt noen turer i bussene fra Yutong.

Tidligere i vinter omtalte Romsdals Budstikke en sjåfør på 1,96 meter som ikke lenger kunne kjøre sin faste rute etter innføringen av bussene.

I vår ble ledelsen i Vy Buss oppmerksomme på rapporten Holstad har utarbeidet.

– Jeg traff Ole Engebret Haugen (administrerende direktør for Vy Buss, red. anm.) på en konferanse for tillitsvalgte. Jeg fortalte ham om rapporten og sendte ham en link, og da var egentlig showet i gang.

Holstad ble kalt inn til møter hos hovedverneombudet i Vy Buss og flåtesjef Jens Flåan.

Vy-sjefene koblet på hovedverneombudet og Holstad fikk også et eget møte med flåtesjef Jens Flåan.

– Det var et fint møte. Det var flere ting i rapporten som han var enig i at må forandres i fremtidige leveranser.

Kommunikasjonssjef Åge-Christoffer

Lundeby i Vy Gruppen bekrefter at ledelsen i selskapet har sett på rapporten.

– Vi er utrolig takknemlige for engasjementet Arild Holstad viser for arbeidsplassen og førermiljøet, sier Lundeby.

– Det er en grundig rapport, og selv om det ikke er noe som umiddelbart går ut over trafikksikkerheten, så er det viktig at vi sammen finner best mulige løsninger for å ha en god arbeidsplass, fortsetter kommunikasjonssjefen.

Han forteller at selskapets flåtesjef har oversatt deler av rapporten fra Holstad og delt dette med Yutong i Norge.

– Noen av de sentrale punktene i rapporten er nå presentert for Yutong i et møte vi hadde for noen uker siden. I møtet var også hovedverneombudet i Vy Buss med. Vi har ikke fått noen respons på det vi spilte inn, men vi regner med at det kommer etter hvert. ●



Kommunikasjonssjef
Åge-Christoffer Lundeby
i Vy Buss

Avgifter får elbuss til å lønne seg



Svein Thompson.

Kjørelengde og offentlige avgifter er avgjørende når man skal avgjøre hva som lønner seg av elbuss eller dieslbuss. Den planlagte økningen av CO₂-avgiften er en viktig årsak til at elbuss lønner seg.

Tekst: Øyvind Henriksen

Faktorene er mange og usikkerheten stor, men beregninger viser at kostnadene ved kjøp og drift av elbusser er lavere enn for dieslbusser.

Elbussene har høyere innkjøpspris, men lavere driftskostnader sørger for at elbus-sene er billigst etter 7,3 år på veien. Det er

konklusjonen i en analyse gjennomført av konsultentselskapet Stakeholders på oppdrag fra NHO Transport og Kollektivtrafikkforeningen.

I analysen vurderes kostnadene ved innkjøp og drift av en standardbuss på 12–15 meter. Man har tatt utgangspunkt i at bussene kjører 60 000 kilometer per år og at batteriet holder i hele kontraktsperioden, som er satt til 12 år.

Med disse forutsetningene er elbuss det mest lønnsomme valget. Netto besparelse vil da ligge på 1,33 millioner kroner per buss i 12-årsperioden.

Rådgiverne som har utarbeidet analysen peker på flere usikkerhetsmomenter i beregningen, blant annet usikkerhet rundt energiprisene og risikoen for endringer i de offentlige avgiftene. Beregningen tar utgangspunkt i at CO₂-avgiften økes i 2035. Det er i dag bred politisk enighet om at avgiften skal økes, men den siste tids uro i energimarkedet har tydelig illustrert hvordan politikerne kan ombestemme seg. Dersom CO₂-avgiften ikke økes, vinner ikke elbus-sene regnestykket før i det 11. året på veien.



MÅ KJØRES: Elbussene bør ikke stå for lenge i ro dersom de skal slå dieslbussene på pris. I Sør-Norge må bussene kjøre minst 36 500 kilometer i året, eller 10 mil hver dag, for å være rimeligere enn dieslbussene. Foto: Ruter / Nucleus, Øyvind Ganesh Eknes

Senior partner Svein Thompson er en av rådgiverne i Stakeholders som har jobbet med analysen. Han mener analysen tydelig får frem hvor viktig klimapolitikken er. En tydelig seier for elbuss krever at CO₂-avgiften økes uten at veibruksavgiften for diesel settes ned.

– Uten en betydelig forskjell i driftskostnader per kilometer er innkjøpskostnadene ennå for store til at elbussen lønner seg. Det gjelder både buss og ladeanlegg. Det er stor variasjon i kostnader for bygging av ladeanlegg, så her må man regne på hvert enkelt tilfelle, sier Thompson til Yrkestrafikk.

Han tror regnestykket kan bevege seg i favør av elbusser de neste årene.

– En forventet nedgang i prisen på batterier og større produksjonslinjer for elbusser, vil bidra til at elbussen nok fortsetter å kjøre fra dieselbussen, så lenge driften ligger på 40 000 kilometer årlig eller mer.

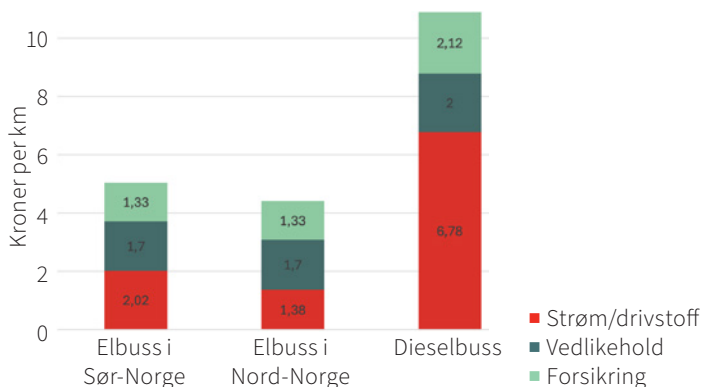
Ved analyse av kostnader over tid er det viktig å huske at en krone i dag er langt mer verdt enn en krone om 10 år. I slike analyser er det derfor vanlig å gjennomføre en såkalt neddiskontering av de fremtidige kostnadene og inntektene for å finne nåverdien.

Når rådgiverne anvendte denne teknikken, fikk de høye investeringskostnadene for elbusser større utslag, samtidig som effekten av rimeligere drift – særlig på slutten av perioden – ble dempet. Dermed viser det seg at det tar 9,3 år før elbusser i Sør-Norge slår dieselbussene. I Nord-Norge vil lavere kraftpriser sørge for at elbussene kommer bedre ut.

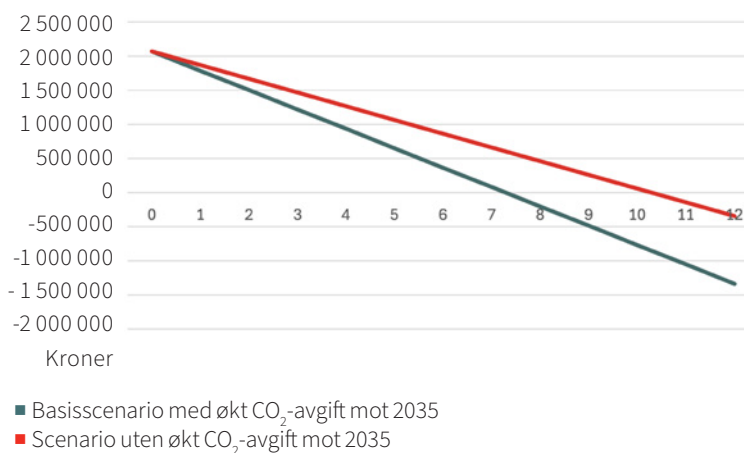
I fjor vurderte rådgiverne i Stakeholders også klimateffektene ved bruk av elbusser kontra fossilbaserte kjøretøy. Bakgrunnen var bekymringer knyttet til utslippene batteriproduksjonen utløser.

Den gang landet analysen på at en elbuss må kjøre rundt 40 000 kilometer i året for å kompensere utslippene knyttet til batteriproduksjonen. ●

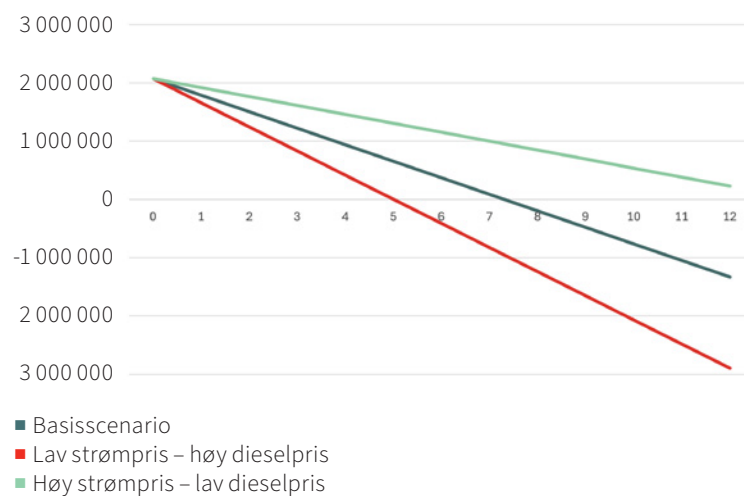
Driftskostander per kilometer



Lønnsomhet med og uten økning i CO₂-avgift



Mulighetsrommet for elbuss vs. dieselbuss (60 000 km/år)



KURSKALENDER

Samler funksjonærer i Tromsø



Foto: iStock##

Tromsø: 4. og 5. oktober

Årsmøtet og fagdagen til YTF Funksjonær gir gode muligheter for faglig påfyll, nettverksbygging og sosial omgang.

Det er begrensede plasser med hotelopphold og fly, og medlemmer som ikke var med på årsmøtet i 2025 vil prioriteres og anbefales å søke om plass, men hvem som helst kan selvsagt søke.

Søk innen 31. mai via skjema på YTF.no. Ved spørsmål – ta kontakt med Wenche Nyjordet eller på Landssammenslutningens epostadresse funksjonaer@ytf.no.

Klart for ny kvinnesamling

Oslo: 26. og 27. oktober

Siste uke i oktober arrangerer YTF for fjerde gang en egen samling for kvinnelige tillitsvalgte. På samlingen får deltagerne faglig påfyll og anledning til å bygge nettverk på tvers av bransjene. Målet er å styrke fellesskapet mellom kvinnelige tillitsvalgte, og å lage et rom for faglig utvikling, erfaringsdeling og større deltakelse i YTF og på arbeidsplassen.



MØTEPlass: 24 tillitsvalgte deltok på fjorårets kvinnesamling. Foto: Øyvind Henriksen

Ved spørsmål om kurs, ta gjerne kontakt med organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad på havard@ytf.no.

Dato	Kurs	Målgruppe	Sted	Landsdel
Juni	Kassererkurs	Kasserere	Oslo	Hele landet
I løpet av høsten	Hovedavtalekurs	Bedriftstillitsvalgte som har trinn 1	Gardermoen	Hele landet
22.-23. september	Kommunikasjonskurs	Tillitsvalgte	Gardermoen	Hele landet
13.-15. oktober	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Stjørdal	Nord- Norge og Midt-Norge
3.-5. november	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Bergen	Sør-, Vest- og Østlandet
17.-19. november	Trinn 3	Bedriftstillitsvalgte	Gardermoen	Hele landet
Desember	Ung-konferansen	Medlemmer under 35 år	Ikke bestemt	Hele landet
Høst	Praktiskplanarbeidskurs	Tillitsvalgte som jobber med skift og turnus	Gardermoen	Hele landet

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

30 år bak rattet reddet førerkortet

Et midlertidig førerkortbeslag ville betydd et yrkesforbud, slo retten fast da en bussjåfør med 30 års erfaring fikk førerkortet tilbake.

En erfaren bussjåfør fikk nylig rettens medhold og førerkortet tilbake etter at det ble besluttet midlertidig beslag. Retten slo fast at beslaget var for strengt, og at hendelsen ikke var alvorlig nok til at sjåføren skulle fjernes fra trafikken før saken er endelig avgjort.

Hendelsen skjedde tidlig en mørk morgen, i regnvær og med dårlig sikt. Sjåføren holdt lav fart da han skulle svinge inn på en vei. Han oppfattet ingen personer i fotgjengerfeltet, men en fotgjenger befant seg i blindsonen foran bussen, trolig skjult bak stolpen ved siden av førervinduet, idet bussen svingte. Det førte til at fotgjengeren ble truffet av bussen, men heldigvis ble det ingen alvorlig personskade.

En tid etter ulykken, møtte sjåføren i retten og fikk behandlet saken om beslaget. I retten hadde han med seg en av YTFs advokater, Jeannette Kvamme. Kvamme argumenterte for at beslaget skulle oppheves frem til selve saken skulle behandles.

– Dommeren slo fast at hendelsen alene ikke er tilstrekkelig til å konkludere med at sjåføren utgjør en uakseptabel trafikksikkerhetsrisiko. Det ble lagt vekt på at han ikke opptrådte farlig eller uansvarlig, og at han har 30 års erfaring som bussjåfør uten å ha vært involvert i lignende hendelser, sier Kvamme.

Et annet viktig moment var konsekvensene av et beslag. – Retten viste til at medlemmet er yrkessjåfør, og at et beslag i realiteten fungerer som et yrkesforbud, med store økonomiske og personlige konsekvenser, sier Kvamme.



Jeannette Kvamme
Advokat i YTF

Tekst: Synne Pernille Jakobsen

SPØR ADVOKATENE

Har du spørsmål til våre advokater? Du kan sende dine spørsmål til advokatene@ytf.no, eller du kan ringe oss på 406 03 700.

I hver utgave av Yrkestrafikk kan du lese et utvalg av spørsmål som har kommet inn og svarene fra advokatene. Ved bruk i Yrkestrafikk blir spørsmålene anonymiserte.

Tidligere fratreden eller ferieavvikling

Jeg fikk tilbud om ny jobb i april og sa derfor opp min nåværende stilling. I arbeidsavtalen står det at jeg har to måneders oppsigelsestid. Min nye arbeidsgiver ønsker imidlertid at jeg begynner tidligere.

Kan jeg kreve å få slutte tidligere hos nåværende arbeidsgiver? Hvis ikke, kan jeg kreve å ta ferie i juni, slik at jeg slipper å møte på jobb i oppsigelsestiden?

Svar: Det korte svaret er dessverre nei. Du kan verken kreve å få slutte tidligere eller å ta ferie i oppsigelsestiden. Det er likevel mulig å avtale en slik løsning med nåværende arbeidsgiver, dersom dere begge er enige.

Arbeidsavtalen din er bindende, og du har plikt til å arbeide ut oppsigelsestiden. Du og arbeidsgiver kan avtale at du slutter tidligere, men dette forutsetter at dere er enige. Hvis dere ikke blir enige, er det viktig at du arbeider ut oppsigelsestiden. Dersom du slutter uten avtale, kan dette regnes som kontraktsbrudd. I verste fall kan du bli erstatningsansvarlig for økonomisk tap arbeidsgiver påføres som følge av dette.

Du kan be om å få bruke feriedagene dine før du slutter, men også dette må avtales. Hovedregelen er at tidspunktet for ferie skal avtales mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, og dersom dere ikke blir enige, er det arbeidsgiver som bestemmer når ferien skal tas.

Krav om tilrettelegging

Spørsmål: Jeg har fått en ryggskade og er derfor sykemeldt fra jobben. Legen mener at jeg kunne utført andre, mindre belastende arbeidsoppgaver hos arbeidsgiver, eller at hjelpemidler kunne gjort det mulig for meg å fortsette i stillingen uten tunge løft.

Kan jeg kreve at arbeidsgiver gir meg andre arbeidsoppgaver eller nødvendige hjelpemidler?

Svar: Arbeidsgiver har tilretteleggingsplikt etter arbeidsmiljøloven. Denne plikten gjelder «så langt det er mulig» for arbeidsgiver å tilrettelegge. Hvor langt denne plikten går, avhenger blant annet av om tiltakene er praktisk gjennomførbare, og hvilken belastning de vil medføre for bedriften og for andre ansatte. Dersom tiltakene ikke er praktisk mulige, eller vil gå vesentlig utover andre ansatte, kan arbeidsgiver ha saklig grunn til å avslå dem.

Jeg råder deg til å kreve et dialogmøte med arbeidsgiver. I dialogmøtet kan du ha med deg tillitsvalgt, legen din og din saksbehandler i Nav. I forkant av møtet bør du, i samråd med din lege, tenke ut konkrete tilretteleggingstiltak som du mener vil hjelpe deg tilbake i jobb. Be om at legen din skriver en spesifisert legeerklæring, slik at du får medisinsk dokumentasjon på hva som kan være hensiktsmessige tilretteleggingstiltak.



VÅRE ADVOKATER



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokat



SIRI DANNEVIG
Advokat

Jeg råder deg også til å snakke med tillitsvalgte ved bedriften før møtet. Tillitsvalgte vil kunne hjelpe til i vurderingen av hvilke tiltak som er praktisk mulige å få til.

Dersom arbeidsgiver ikke vil gjennomføre tilretteleggingstiltak, råder jeg deg til å be om en skriftlig begrunnelse for dette. Denne begrunnelsen kan du sende til oss, så vil vi hjelpe deg med å vurdere saken din.

Bedriften har ikke tilstrekkelig arbeid

Jeg er ansatt som lastebilsjåfør i en 100 prosent stilling i en liten bedrift. Den siste tiden har det vært lite arbeid, og arbeidsgiver har derfor bedt meg om å gå hjem tidligere eller ikke møte på jobb enkelte dager. De siste ukene har jeg derfor bare arbeidet omtrent 50 prosent av vanlig arbeidstid.

Har jeg da bare krav på lønn for timene jeg faktisk har jobbet, eller har jeg fortsatt rett på full lønn etter arbeidsavtalen min?

Svar: Utgangspunktet er at du har rett på full lønn etter arbeidsavtalen din. Det er arbeidsgivers ansvar å sørge for at det finnes nok arbeid til de ansatte. Hvis det mangler arbeidsoppdrag, fritar det derfor ikke arbeidsgiver fra plikten til å betale lønn.

Så lenge arbeidsavtalen din består og du er tilgjengelig for arbeid, har du rett på lønn etter avtalen. Dersom mangelen på arbeid fortsetter over tid, kan arbeidsgiver bruke lovlige ordninger som permittering eller nedbemanning. Frem til dette eventuelt er gjennomført på riktig måte, har du rett på full lønn.

Det er viktig å være klar over at du fortsatt har plikt til å stille arbeidskraften din til disposisjon for arbeidsgiver. Du bør derfor passe på å dokumentere at du har vært tilgjengelig for arbeid gjennom hele perioden, selv om du ikke har fått arbeidsoppgaver.

Vi anbefaler at du:

Sender skriftlige meldinger fortløpende der du bekrefter at du er tilgjengelig for arbeid i arbeidstiden og klar til å møte på jobb.

Sender en skriftlig henvendelse til arbeidsgiver dersom du får utbetalt lavere lønn enn det som følger av arbeidsavtalen, og ber om at dette rettes opp.

Tar kontakt med oss igjen dersom arbeidsgiver fortsatt ikke utbetaler lønn i tråd med avtalen.



Ta ferie i Costa Blanca til halv pris

Ansatte i flere av landets største kollektivselskaper kan nyte sol og varme i Spania for en billig penge. Flere tusen sjåførere har tilgang til rabatterte ferieleiligheter gjennom Kollektivtrafikkens Personellservice.

Tekst: Øyvind Henriksen



Julius S. Birkeland,
daglig leder
Kollektivtrafikkens
Personellservice

Disse er med

Disse bedriftene er i dag tilknyttet Kollektivtrafikkens Personellservice

- Sporveien
- Unibuss
- Ruter
- Nobina Norge
- Connect Bus
- Tide
- Vy Buss

På den solfylte Costa Blanca-kysten, 45 minutter fra flyplassen i Alicante, ligger feriestedet Punta Prima. Området er kjent for prisbelønte sandstrender, en hyggelig strandpromenade og små landsbyer med tradisjonelle spanske restauranter.

Det som kanskje er mindre kjent, er at ansatte i flere av landets største kollektivselskaper kan leie ferieleiligheter i Punta Prima til en svært lav pris. En uke i høysesong om sommeren koster 5500 kroner. I lavsesong (fra uke 45 til uke 10) koster leilighetene 2800 kroner per uke. Leietaker må i tillegg betale en avgift for utvask på 1500 kroner.

– Hun som hjelper oss med vask av leilighetene, mener at prisene våre ligger et sted mellom halvparten og 1/3-del av prisen som andre tar for tilsvarende leiligheter på det samme stedet, forteller Julius S. Birkeland.

Han er daglig leder for Kollektivtrafikkens Personellservice, et interessekontor for ansatte i kollektivtrafikken.

2500 ansatte i syv kollektivselskaper er i dag tilknyttet Kollektivtrafikkens Personellservice, som formelt er organisert som et

samvirkeforetak. Det betyr at medlemmene eier foretaket og legger føringene for virksomheten gjennom årsmøtene.

Medlemskapet er gratis både for de ansatte og de tilknyttede bedriftene. Dersom man jobber i en av de tilknyttede bedriftene, kan man raskt og enkelt melde seg inn via nettsidene til interessekontoret.

Dersom man jobber i en bedrift som ikke er tilknyttet, kan det også finnes muligheter. Men man bør da starte med å be ledelsen kontakte interessekontoret

– Så lenge bedriften er å regne som et kollektivt trafikkelskap, kan den bli tilknyttet. I teorien er det ikke noe i veien for at nye selskaper blir tilknyttet, sier Birkeland.

Kollektivtrafikkens Personellservice tilbyr spareprodukter, lån og utleie av ferieboliger.

– Vi har tre leiligheter, og to av disse er relativt nye og i god stand. Dersom man ønsker å leie dem, registrerer man seg gjennom bookingsystemet du finner på nettsidene.

– *Når får man vite om man får tilgang til en leilighet?*

– Vi har trekning 1. oktober. Da legges planen for neste år. I bookingsystemet er det



PUNTA PRIMA: Leilighetene ligger i leilighetskomplekset Vista Azul i Punta Prima. Dette turistområdet strekker seg fra havet og noen få kilometer inn i landet. Det består av flere boligområder, parker, lokale kjøpesentre, restauranter, kafeer og mer.
Foto: Kollektivtrafikkens Personellservice

også et restemarked, der man kan slå til på uker som av en eller annen grunn blir ledige, sier Birkeland.

I utgangspunktet stiller alle likt i trekningen, men dersom det er konkurranse om spesifikke uker, vil et medlem som ikke har benyttet seg av tilbudet prioriteres fremfor en som har fått tilgang tidligere. De som ikke får ønsket sitt oppfylt i trekningen, kan melde seg på en ønskeliste i systemet.

– Leilighetene er mest i bruk i høysesongen om sommeren, men det er mange tilgjengelige uker utenfor denne perioden, forteller Birkeland.

De tre leilighetene har alle utsikt mot havet og ligger rundt 15 minutters gange fra stranden. Leilighetene er relativt nye. To av dem har tre soverom, og den siste har to. To har takterrasser og en har hage med

eget basseng. Alle leilighetene har tilgang til et stort fellesbasseng, spa med varmt basseng og sauna, treningsapparater og barnebasseng.

For de som ikke liker strandlivet, er det fortsatt være mye fint å gjøre i Punta Prima. Feriestedet ligger kun fem kilometer fra byen Torreviejas, og Alicante er altså en snau time unna med bil. Det finnes også flere velstelte golfbaner i området. ●

Utleiepriser

Sesong	Dato	Pris pr. uke
Lavsesong	Uke 1–10 og uke 45–52	Kr 2800
Mellomsesong	Uke 11–22 og uke 37–44	Kr 4100
Høysesong	Uke 23–36	Kr 5500
	Vask	Kr 1500

Er han Norges sprekeste bussjåfør?

Når turnusen hos Tide i Bergen settes opp, er det en sjåfør som ber om mest mulig delt skift – og helst med et langt utstrekk. Det gir nemlig den perfekte treningsdagen for Damianos Pridesis.

Tekst: Øyvind Henriksen

Det startet med et vondt spark i kneet. Damianos Pridesis hadde rundet 40 år og funnet seg en fritidsaktivitet som skulle holde ham i form – taekwondo.

– Jeg fikk en skade i kneet og måtte sette taekwondo på pause. For å trene opp kneet begynte jeg med spinning på et treningsstudio, og der kom jeg i prat med flere ivrige syklist.

Etter en god stund med spinning ble han med på sitt første sykkelritt, det 170 kilometer lange rittet mellom Bergen og Voss. Sykkelrittet ga mersmak, og Pridesis ble med på et nytt løp, denne gangen mellom Trondheim og Oslo.

Under rittene møtte han flere syklist som drev med triatlon. En idrett der utøverne både svømmer, sykler og løper.

– Jeg synes det høstes gøy ut, men det var to problemer: jeg trodde jeg var for gammel, og jeg kunne ikke svømme godt nok, forteller Pridesis.

Utfordringen med alderen viste seg å være grunnløs. I de aldersbestemte klassene finner man triatlonutøvere på over 80 år. Men svømmeferdighetene krevde oppmerksomhet. Selv om datteren drev med svømming på nasjonalt konkurranse-nivå, og Pridesis gjennom mange år hadde lagt ned hundrevis av dugnadstimer for svømmeklubben, var hans egne svømmeferdigheter bare akkurat gode nok til å bade.

– Men jeg hadde lyst til å lære, så jeg spurte datteren og svigersønnen min om hjelp. Svigersønnen min har vært på landslaget i vannpolo i Hellas, så både han og datteren min kan virkelig svømme.

Svømmetreningen startet i september. Målet var at han skulle klare å svømme 400 meter uten stans innen jul. Det ble 1000 meter. I juni året etter deltok han i det som i triatlonsmiljøet er kjent som et halvt ironman-løp. Der svømmer deltagerne 1900 ►►



meter før de sykler 90 kilometer og til slutt løper 21,1 kilometer.

– Det å få prøve seg i en slik konkurranse, ga meg lyst til å satse enda mer.

Det var kjærligheten som lokket ham til Norge og Bergen. Pridesis er oppvokst i Athen i Hellas og traff sin norske kone da han jobbet på et hotell på Kreta.

– Vi flyttet til Norge da kona mi ble gravid. Da er vi tilbake i 1986. For meg var det ikke lett. Da vi kom hit var det mørkt, jeg kunne ikke språket og jeg hadde ikke jobb. Jeg husker hvordan jeg virkelig bekymret meg for hvordan jeg skulle få til å ta vare på familien. Det var tøft.

Det ble svigerfamilien som hjalp ham på plass.

– Det var familien som hjalp meg med å finne den første jobben, og svigerfar tok seg en uke fri for å hjelpe meg å komme på plass. Han viste meg hvor banken og Posten var, og han forklarte meg hvordan skattesystemet i Norge fungerer. Jeg fikk også norskkurs hjemme hos svigerfamilien.

Den første jobben han fikk, var som kokk.

I andre halvdel av 80-tallet var det kraftig vekst i restaurantbransjen og behovet for arbeidskraft var stort. Pridesis kombinerte arbeidet med utdanning innen kokkefag, og ble etter hvert kjøkkensjef.

Men da han hadde jobbet i ni år som kjøkkensjef for et storkjøkken som produserte pastaretter, fikk arbeidsgiveren økonomiske utfordringer. De ansatte fikk beskjed om at jobbene var usikre.

– Jeg husker at jeg var på vei hjem etter et møte på jobben. Foran meg kjørte det en buss med en plakat på baksiden der det stod «Har du lyst til å kjøre denne bussen?». Da jeg kom hjem, spurte kona hvordan møtet hadde gått. Jeg svarte at det var kjedelig, men det var ikke så farlig for nå skulle jeg bli bussjåfør. Hun så rart på meg og lurte på om jeg virkelig skulle gi meg som kjøkkensjef. «Det skal jeg. Nå er jeg ferdig med dette og alt stresset med om jeg har jobb eller ikke,» svarte jeg.

Pridesis tok kontakt med busselskapet og fikk et tilbud om dekning av kostnadene til busslappen i bytte mot en bindingstid på tre år.

– Det er perfekt, tenkte jeg. Da er jeg jo også sikret jobb i tre år.

Pridesis ble bussjåfør i 2007, og er det fortsatt.

– Jeg ble fort veldig glad i jobben. Man føler at man gjør noe nyttig, og kjente raskt på en stolthet for yrket.

I dag er han 62 år. Han har drevet med triatlon siden han var 52. Det er en tidkrevende idrett. Pridesis trener hver dag, og i månedene før sesongstart kan det på enkelte dager bli to treningsøkter.

– Skal du delta i konkurranser, så krever triatlon mye trening. Det er egentlig ikke en idrett for småbarnsforeldre, det krever for mye tid.

Med snart 20 år som bussjåfør i Tide har Pridesis en ansiennitet som gjør at han kan velge vakter ganske fritt når turnusen settes



PÅ JOBB: Damianos Pridesis kjører rutebuss for Tide i Bergen.
Foto: Eirin Helland, Tide

opp. Men mens andre med lang ansiennitet gjerne bruker denne fordelen til å styre unna delte skift, gjør Pridesis det stikk motsatte.

– Jeg velger delt vakt, og får jo det. Jeg har også spurt om jeg kan ha en spesiell vakt med flere timer mellom øktene, men det fikk vi ikke til. Jeg trener i pausen på de delte vaktene. Før sesongstart tar jeg også noen ekstra økter på kveldene.

– *Du trener jo mer enn flere profesjonelle idrettsutøvere.*

– He-he, ja, det er ingen mosjonister som driver med triatlon. De som driver med konkurranse, trener ekstremt mye. I tillegg må man sove og spise riktig. Når det er kake på jobb, pleier jeg å takke nei. I starten ble jeg ertet litt for det av noen kollegaer, men ikke nå lenger. De vet hvordan jeg er.

– *Kan ett kakestykke være så farlig?*

– Nei, men det handler om disiplin. Tar man ett stykke, blir det lettere å ta et til.

I treningen har Pridesis også lagt inn elementer av mental trening. Når han løper på tredemøllen, ser han kun på veggen foran seg.

– Jeg hører på litt musikk i starten, men så slår jeg den av og ser bare på veggen. Det kan være ganske kjedelig, men det trener disiplinen.

– *Hva med belastningsskader? Du må jo være utsatt for det?*

– I starten fikk jeg strekkskader flere ganger, men da flyttet jeg løpingen over til bassenget. Nå er det slik at jeg trener svømming en dag, løping neste dag og sykling på den tredje dagen. Da får man en variasjon, og det hjelper. Etter hvert har jeg også blitt ganske god til å lytte til signalene som kroppen sender ut. Man skal trene rolig og kontrollert, og så kan man ta ut det lille ekstra i konkurransene.

Før han startet med triatlon og da datteren fortsatt bodde hjemme, var Pridesis ikke mer glad i delte skift enn bussjåfører flest.

– Når du har små barn, så er det jo nesten



en barbarisk ordning. Jeg kjenner kolleger som har kommet i konflikt på hjemmebane fordi kona blir irritert over jobben deres. Mange håper på at de skal få bedre vakter, men de blir skuffet igjen og igjen når de ender opp med like vanskelige vakter. Jeg kjenner flere som har sluttet på grunn av det.

Pridesis tror delte skiftene kan være særlig krevende for sjåfører som ikke har foreldrene sine i Norge.

– Da mangler de noen som kan hjelpe dem med å få timeplanen til å gå opp. Det er ingen svigermor eller svigerfar som kan hjelpe med å hente i barnehagen. Jeg vet at det er mange som sliter med dette.

Det er lenge siden Pridesis selv var småbarnsfar. I dag er datteren 40 år. For ham har delte skift blitt en mulighet til å trene hver dag.

– *Hvor lenge tror du at du vil kjøre buss?*

– Så lenge som mulig, så det blir vel frem til jeg fyller 75.

– *Hva med triatlon, hvor lenge kan du drive med det?*

– Jeg håper det blir lenge. Jeg vil gjerne få prøvd meg i klassen 80-84 år, og det er jo en stund til. ●

▲ **I MÅL:** Damianos Pridesis krysser målstreken i Challenge Almere-Amsterdam, et av var de mest populære triatlon-løpene i Europa. I løpet svømmer deltagerne 3,8 kilometer, sykler 18 mil før de til slutt løper en maraton (42,2 kilometer)! Det gikk 13 timer, 9 minutter og 41 sekunder fra Pridesis startet svømmeetappen til han krysset målstreken. Foto: Marathon Photos

YTF Ung ute i felt

Tre representanter fra YTF Ung stilte opp for å spre budskapet om YTF på Transportmessa på Lillestrøm i slutten av april. Messen besøkes av mange skoleelever som er under utdanning for en jobb i transportbransjen, og mange av disse benyttet sjansen til å lære mer om hva en fagforening er. Fra YTF Ung stilte Espen Liahagen (Hallingdal Renovasjon), Anne Celine Moen (Vy Buss) og Wilhelm Thon Wicklund (Sporveien T-bane).

Foto: Øyvind Henriksen



Gratis medlemskap for lærlinger

Forbundsstyret til YTF har vedtatt at det nå er gratis for skoleelever og lærlinger å være med i YTF. Lærlinger vil – i likhet med andre medlemmer – kunne få gratis hjelp fra advokat dersom han eller hun skulle få behov for det i arbeidsforholdet.



Foto: Øyvind Henriksen

Vaffelkameratene

Vaffeljernet og kaffetrakteren fikk kjørt seg da Tor Arne Korsmoe og Håvard Bovim Galtestad fra YTF rigget seg opp med stand ved siden av Kjetting-NM på Transportmessa.

– Det var kjempegøy. Vi fikk en god plass like ved scenen og hadde stor pågang gjennom konkurransen. Det gikk over 20 liter vaffelrøre og mange liter kaffe, forteller en fornøyd Håvard Bovim Galtestad.



BEDRE SENT ENN ALDRI: Ove Steinar Andersen har tatt fagbrev som bussjåfør.
Foto: Jan Jarl Steingård

73-åring tok fagbrev

Det lønner seg å ta fagbrev, uansett alder. 73 år gamle Ove Steinar Andersen i Tide i Tromsø tok tidligere i vår fagbrev som bussjåfør. Dermed kan den erfarne sjåføren nå se frem til et lønnshopp på 14 kroner i timen. Det gir normalt inntil 27 000 kroner mer i året på en vanlig stilling.

A smiling man with light brown hair and a beard is sitting in the driver's seat of a car. He is wearing a dark blue shirt and a seatbelt. The background shows the car's interior and a view of trees outside. On the left side of the image, there are several vertical blue bars of varying heights, resembling a stylized bar chart.

Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 5,90 %

Søk lån til bil, MC og caravan på
nordea.no/billån

Priseksempel: Eff. rente 7,61 % kr 150.000,- o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.200,- Kost. 29.726,- Tot. kost: kr 179 726,-

TAKK

TRANSPORT 2026

Takk til besøkende,
utstillere og arrangør.

Norges viktigste møteplass for
transportbransjen leverte igjen.

Effektiv mobilitet helt frem

