

yrkestrafikk[®]

Nr. 2 2014 – 59. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

YTF til kamp mot sosial dumping

Lise Stenhaug:

**Tømmerkjører og
bedriftseier**

Bussjåfører i Sverige:

Sliter med å holde seg våkne





Velkommen inn i fremtiden med MAN biogassbusser Euro 6

Biogass er, sett fra et miljøsynspunkt, det beste drivstoffet for busser. MAN biogassdrevne busser oppfyller den strenge avgassnormen Euro 6. Våre bybusser, MAN Lion's City, med sine rene 6-sylindrede biogassmotorer tar deg allerede i dag med inn i fremtiden!

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

NEOPLAN

Buses for Business



YTF – et forbund å være stolt av!

«Vi skal lykkes. Vi har ikke lov til å gi opp våre medlemmers arbeidsplasser.» Slik svarer YTF-advokat Ken Roger Bratteng på mitt spørsmål om forbundet vil lykkes med vårens store prosjekt, nemlig Allmenngjøring av tariffavtaler innenfor transportsektoren. Det er store ord han kommer med. Men, så er det også en stor kamp han og resten av YTF er i ferd med å kjempe.

Med sitt allmenngjøringsprosjekt er YTF et forbund som går høyt ut i en svært viktig sak som primært handler om to ting: Kampen mot sosial dumping og kampen mot et enda sterkere press på norske sjåførs arbeidshverdag og i verste fall: Norske sjåførs arbeidsplasser. I denne utgaven av Yrkestrafikk kan dere lese mye om dette temaet som er stort og omfattende. Forhåpentligvis har dere alle en god forståelse av viktigheten av dette prosjektet når dere har lest denne utgaven dere holder i hånden.

Alle dere som er medlemmer av YTF, kan gå denne våren i møte med en ekstra stolthet i kroppen. For dere er medlemmer i et fagforbund som ikke har valgt bare å kjempe for seg selv og sine medlemmer. Et forbund som ikke bare er opptatt av tariffoppgjøret – som sikkert blir viktig nok.

Dere er medlemmer av et forbund som har valgt å revitalisere solidaritetstankegangen som tross alt ligger til grunn for alt hva fagforeninger og fagforbund står for.

Dere er medlemmer av et forbund som har valgt å ikke se bort fra en stor kamp i frykt for at den kanskje kan tapes. Dere er medlemmer i et forbund som istedet har valgt å ta en av de virkelige store kampene. Et forbund som har valgt å ta ansvar. Et forbund som har valgt å ta byrden det er å kjøre en sak som kanskje burde vært båret av større skuldre.

Dere er medlemmer i et forbund som går i spissen i kampen mot sosial dumping – den viktigste kampen på solidaritetens arena i våre dager.

Dere er medlemmer i et forbund som tør å sette dagsorden. Et forbund som setter viktigheten av en fortsatt levedyktig, norsk transportnæring i søkelyset.

Dere er medlemmer av et forbund som er villig til å gå i spissen for en kamp for flere enn sine medlemmer. Et forbund som sørger for en revitalisering av solidaritetens grunn-tanker denne våren.

Dere skal få lov til å synes jeg bruker store ord her. Kall meg gjerne svulstig og full av patos. Men, jeg vil likevel tvilholde på tanken om at den jobben som YTF har gjort, som de gjør i dag og som vil bli gjort i månedene framover, er en av de viktigste kampene innenfor transportsektoren på lenge.

Dere ser det nok mange av dere hver dag på jobb, eller dere leser om det, eller hører om det. Den norske transportsektoren sliter med enorme utfordringer. Og vi vet alle hvor det kraftigste presset kommer: Det er på sjåførenes arbeidsdag og i verste fall på deres arbeidsplasser.

Allerede ser vi at andre fagforeninger, politikere og arbeidsgivere viser interesse og gir støtte til prosjektet. Det gir et håp om at YTF til syvende og sist når fram til sitt mål der grunnleggende, konkrete minstemål skal være gjeldende for alle i hele transportbransjen. Men, alle bør bli med og ta sin del av denne kampen. Alle tillitsvalgte og alle medlemmer bør bli med og på hver sin måte sørge for at vi i fremtiden fortsatt vil ha en levedyktig, norsk transportbransje.

Noe alle kan gjøre, er å delta i vervekampanjen som nå er sparket i gang. Flere medlemmer gir ikke bare større muskler lokalt, det gir også mer kraft inn i hovedoppgjøret. Ikke minst gir det større muskler til kampen for allmenngjøring.

Gjennom vervekampanjen skal også musklene til YTF-leder Svein Furøy bli større. Følg hans utvikling på: www.ytf.no og på facebook.

Lykke till!



Espen

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Representant- skapet 2014

side 8-12

Innhold

- 3** I bakspeilet
- 6** YTF fronter kampen mot sosial dumping
- 8** Engasjement om tariff og allmenngjøring
- 10** Nybrottsarbeid for å sikre norske yrkessjåfører
- 12** Årets tillitsvalgt ble Per Kristiansen
- 13** YTFs nettsider i ny drakt
- 15** YTF Informasjon
- 19** Kryssord
- 20** Sliter med å holde seg våkne på jobb
- 24** Rettigheter og plikter
- 27** Ring meg i kontortiden
- 27** 122 tiltak mot trafikkdød
- 28** Nyter livet i tømmerbilen
- 31** Ta tilbake arbeidsdagen

TEMA:

Allmenngjøring av tariffavtaler

side 6, 8-11, 24-25, 27

Sverige:

Trøtte bussjåfører utgjør sikkerhetsrisiko



side 20

Liv nyter livet i tømmerbilen



side 28

Rettigheter & plikter:

Allmenngjøring, Feriefastsettelse og Dagpenger

side 24-26



Gladiola:

Ring meg i kontortiden



side 27

YTFs leder:

Ta tilbake arbeidsdagen

side 31

I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

I «Bussen» nr. 2 1975 kunne du blant annet lese følgende:

For strenge krav til yrkessjåførene

En lastebilsjåfør som har praktisert yrket i 34 år skriver i Hamara Arbeiderblad om fornyelsesprøvene. Han mener de krav som stilles er for strenge.

Etter tretti-førti år som lastebilsjåfør ser det nå ut til at man bare må gi opp (...) Det spørres f. eks. etter hvor stor en lyspære skal være. Det en sjåfør gjør når en pære ryker er å ta den ut og kjøpe maken. For brensenes vedkommende forlanges det at man skal kjenne hele kretsløpet og navn på ventiler og deres funksjoner. Hver bil har instrumentbord med kontrollamper for de fleste funksjoner. Lampene gir beskjed om når noe er galt. Dersom man får slike varsler, kontakter man øyeblikkelig verksted som tar seg av vde feil som er oppstått.

Det er helt i orden at det stilles strenge krav til dem som kjører store biler, men det virker komisk når en stor bil kan gjøres om til en mindre ved å skifte noen fjærblad. Da kan mamn kjøre denne bilen med vanlig førerkort. Forstå det den som kan.

I en egenannonse for forbundet står det følgende å lese:

Medlemsskap i forbundet gir deg:

Bedre lønns- og arbeidsvilkår, trygghet for familien gjennom forbundets forsikringsordning, rimelig bilforsikring og juridisk bistand i trafikk saker. Dette er noen av de rettigheter du har krav på som medlem i NORGES RUTEBILARBEIDERFORBUND

Enda godt at noen ting er ved det samme.

Prosjekt Allmenngjøring:

YTF fronter kampen mot sosial dumping

Denne våren velger Yrkestrafikkforbundet å gå i spissen for allmenngjøring av tariffavtaler innenfor transportsektoren. Målsetningen er å motarbeide sosial dumping og sikre norske sjåførers fremtid. Veien frem er lang, men troen på å lykkes er god skal vi tro YTFs advokat, Ken Roger Bratteng.

TEKST: ESPEN SELMER-TORGERSEN

– Om en skal si det veldig kort og konsist, så er det viktigste med allmenngjøring av tariffavtaler at lønns- og arbeidsvilkårene innenfor turbil og gods blir gjort til lov. Da vil det nemlig ikke være lov å tilby sjåførene dårligere vilkår for arbeid i Norge, forteller Ken Roger Bratteng, advokatfullmektig i YTF og en av de sentrale personene i forbundets «Prosjekt Allmenngjøring».

Han forteller at det er flere grunner til at allmenngjøring av tariffavtaler har blitt satt på dagsorden, og særlig er det to årsaker han trekker fram.

– Det er to viktige grunner til at vi har tatt dette initiativet. Det ene er de uverdige sosiale forholdene vi ser at en del utenlandske sjåfører utsettes for når de er på oppdrag i Norge. Det andre er det presset arbeidstakere i norske selskaper blir utsatt for. Lønnsvilkårene i bransjen er preget av den harde konkurransen fra dem som gjør jobben billigere. Dette gjelder for all godstransport og da særlig innenlands langtransport og dessuten all transport med turbil, særlig knyttet til turistsesongen.

Må ryddes opp

Akkurat i det YTF er på veg inn i det som kan bli et svært utfordrende hovedoppgjør, velger altså forbundet å satse tungt på allmenngjøringen. For Bratteng og resten av YTF har det imidlertid ikke vært noen tvil om at prosjektet ikke har kunnet vente.

– Vi må rydde opp i disse forholdene umiddelbart. Dersom vi lar dette gå for langt, vil det være umulig å snu. Langtransportsjåføren vil kunne bli den nye norske sjømann og norsk turbilnæring vil kunne bli en saga blott. Tariffoppgjøret er det viktigste arbeidet vi i YTF gjør, men nå ser vi at andre forhold også spiller sterkt inn på våre medlemmers lønns- og arbeidsvilkår. Da må vi ta tak i det ved siden av vårt daglige arbeid. Samtidig handler dette om politisk påvirkning. En allmenngjøring av vilkårene må følges opp av myndighetene med tiltak for kontroll og tilsyn. Det kan ikke vente, understreker en engasjert Bratteng.

Revitalisert solidaritet

For Yrkestrafikks redaktør, virker arbeidet med allmenngjøring i transportsektoren som en form for revitalisering av solidaritets-idealene for fagforeningene. Nærmest som en fornyet giv til å sørge for at samfunnet blir bedre – for flere. Og Ken Roger Bratteng er langt på veg enig.



Engasjert debatt: Henrik Dable og Svein Furoy representerte YTF i paneldebatten mot Bård Hoksrud (Frp) og Anette Trettebergstuen (Ap) under Allmenngjøringskonferansen i mars.

– Jeg er helt enig i at dette er et solidaritetsprosjekt. For det første handler det om solidaritet for at utenlandske arbeidstakere skal ha det godt når de arbeider i Norge. Det gjelder både de som kommer til Norge i utenlandsk-registrerte kjøretøy og bor i disse, og det gjelder de som blir leid inn til norsk-registrerte biler. Dessuten er det helt nødvendig at sjåførene står samlet om dette kravet, hvis det skal være mulig å få gjennomslag.

– Samtidig er denne situasjonen et utslag av internasjonaliseringen av arbeidslivet som følger med EU-samarbeidet. Vi må forholde oss til reglene om fri bevegelse av tjenester og arbeidskraft. Men vi kan ikke godta at det samtidig blir fri flyt av sosial dumping. Da er det nødvendig at vi setter noen rammer for hvordan markedet skal fungere. Fagforeningene må tørre å stille krav til dette. Ellers vil markedskreftene sørge for en historisk omfordeling bort fra dem som er avhengig av normal lønnsinntekt, og til dem som får økende kapitalinntekt ved utnyttelse av billig arbeidskraft.

Lang vei frem

Allmenngjøring av tariffavtaler er imidlertid ikke noe som er gjort over natten og det har allerede blitt jobbet lenge med prosjektet fra forbundets side.

– Dette er et arbeid som allerede har pågått i snart ett år. Lin Andrea Gulbrandsen på forhandlingsavdelingen her i YTF har utarbeidet en rapport som tar for seg allmenngjøringsordningen og dens bruk i vegtransportsektoren, mens juridisk avdeling i en egen vurdering har gjennomgått de juridiske utfordringene. Dette er et arbeid som er gjort for å vise at det faktisk er mulig å gjennomføre et allmenngjøringsvedtak, både rettslig og praktisk. I tillegg er det nedlagt et stort arbeid for å påvirke politiske myndigheter. Særlig må nevnes vårt nylige avholdte seminar, hvor alle aktører ble invitert for å få ta del i det arbeidet vi har nedlagt. Også våre lokale tillitsvalgte er involvert, og mange av dem har vært synlige utad med leserinnlegg og artikler i aviser. Arbeidet må inkludere hele organisasjonen for å få oppmerksomhet om de utfordringene vi har, men også den løsningen vi har lansert.

Og fortsatt er det et stykke frem til allmenngjøring er en realitet, medgir Bratteng.

– Av erfaring tar dette med allmenngjøring lang tid. Men vi mener det er grunn til å påskynde prosessen i våre bransjer. Vi har allerede fått signaler om støtte fra politisk hold, og Norges Laste-



YTF-advokat Ken Roger Bratteng.

bileier-Forbund har uttalt at dette kan være et aktuelt virkemiddel. Det vil gjøre det enklere å nå fram om også arbeidsgiversiden og politikerne er med oss. Og vi håper selvfølgelig også på en samlet arbeidstakerside. Det er i alle fall ikke vi som skal stå for somlingen. I desember forventes det at FAFO og TØI legger fram sine resultater fra undersøkelsene av arbeidsvilkårene langs veien. Personlig mener jeg det er et naturlig tidsperspektiv.

Og om noen skulle tro at allmenngjøring av tariffavtaler vil føre til at fagforeningene i sektoren blir overflødige, er det likevel langt unna sannheten skal vi tro Bratteng. Han er overbevist om at vi fortsatt vil trenge både YTF og andre fagforeninger.

– Det vil vi absolutt. I følge våre egne undersøkelser tyder det ikke på lavere organisasjonsgrad i de bransjene som har allmenngjort allerede. For det første er det viktig å huske på at ikke hele tariffavtalen allmenngjøres. Det er bare de viktigste konkrete minstevilkårene. Det betyr at en fortsatt må være organisert for å nyte godt av de regler som følger av for eksempel hovedavtalen. Dessuten vil våre medlemmer selvfølgelig fortsatt ha lokal forhandlingsrett for å sikre god lønnsutvikling. Det vi sørger for ved en allmenngjøring, er at det arbeidet våre forhandlere både sentralt og lokalt gjør, ikke undergraves av at andre lovlig kan underby det resultatet vi kjemper fram.

Hvor stor er troen på å lykkes med allmenngjøringen?

– Vi skal lykkes. Vi har ikke lov til å gi opp våre egne medlemmers arbeidsplasser.

Vellykket allmenngjøringskonferanse

13. mars ble YTFs allmenngjøringskonferansen gjennomført i Oslo, med over 50 engasjerte deltakere.

– Dette var en vellykket dag hvor vi fikk satt startskuddet for arbeidet med allmenngjøring, sier forbundsleder Svein Furøy. Det viktigste som kom ut av dagen var kunnskapsdeling om allmenngjøring og hvordan dette kan fungere mot sosial dumping innenfor gods og turbuss. YTF håper nå at et godt samarbeid med deltakerne på konferansen fortsetter, slik at allmenngjøring blir en mulighet.

På konferansen var både forskere, kontrollmyndigheter, sentrale politikere og partene i arbeidslivet til stede, og dette gav seg uttrykk i diskusjoner med ulike aspekter ved tiltak mot sosial dumping. Det var blant annet en bred enighet rundt allmenngjøring som et tiltak for å motvirke lønnsdumping, spesielt innenfor turbuss.

– YTF har gjort et stort arbeid for å kartlegge hvilken effekt allmenngjøring kan ha i transportbransjen, og hvem som vil bli omfattet av et allmenngjøringsvedtak. Det vi ser er at allmenngjøring også vil gjelde kabotasjekjøring, sier Furøy.

Anette Trettebergstuen fra Arbeiderpartiet støttet forslaget om allmenngjøring i transportbransjen, under paneldebatten der også Fremskrittspartiets Bård Hoksrud, statssekretær i Samferdselsdepartementet, forbundsleder Svein Furøy og forhandlingsjef Henrik Dahle deltok.

Dette var startskuddet for arbeidet med kabotasje, og YTF håper nå at de andre organisasjonene bidrar i arbeidet frem mot et allmenngjøringskrav. Har du konkrete tips og dokumentasjon på lønnsdumping i gods- og turbussbransjen? Send en e-post til tips@ytf.no.



Representantskapet 2014:

Engasjement om tariff og allmenngjøring

YTFs representantskapsmøte ble avholdt i Sandvika 4. og 5. mars. Som vanlig var det en engasjert forsamling som møttes. De fikk med seg to dager med solid faglig innhold.

TEKST OG FOTO:
ESPEN SELMER-TORGERSEN

Representantskapet, som er forbundets øverste myndighet mellom Landsmøtene, var i år lagt til Sandvika. Foruten de faste sakene representantskapet skulle gjennom på selve representantskapsmøtet, ble det vekket solid engasjement når sekretariatets to nyeste ansatte, kommunikasjonsansvarlig Ida Langdalen Kristiansen og markedsansvarlig Miriam Sommerseth tok for seg en fornyet giv i arbeidet med verving. Etter en introduksjon av noen av planene de har jobbet seg frem til og vervekampanjen som lanseres i inngangen til april, var det tid for workshop. Engasjementet var stort i arbeidsgruppene og her kom det fram mange gode innspill som sekretariat og tillitsvalgte kan ta med seg videre i arbeidet. Vervingsarbeidet er spesielt viktig

nå, i det forbundet står foran det som kan bli et utfordrende hovedoppgjør denne våren.

Prosjekt allmenngjøring

Første dags faglige innhold ble avsluttet med at Ken Roger Bratteng, Josefine Wærstad og Lin Andrea Gulbrandsen og Steinar Gullvåg snakket om Yrkestrafikkforbundets store prosjekt dette året: Allmenngjøring av tariffavtaler. Dette er et stort arbeid som er igangsatt av YTF og det ble redegjort for en del av mulighetene, virkemidlene og utfordringene som ligger i prosjektet som tar sikte på å bekjempe sosial dumping i transportsektoren. Også dette skapte engasjement blant representantene og både skeptiske kommentarer og positive tilbakemeldinger kom tilbake.

I forkant av prosjektet har det blitt jobbet svært mye og intenst i forbundets sekretariat med å forberede. Blant annet har Lin Andrea Gulbrandsen i YTFs fagavdeling, og Ken Roger Bratteng og Josefine Wærstad, advokatfullmektige i YTFs juridiske avdeling, utarbeidet to rapporter som omhandler temaet med allmenngjøring i transportsektoren. Denne våren blir med andre ord ikke bare spennende med tanke på tariffopp-

gjøret. Det vil også knyttes mye spenning til hvordan forbundet, sammen med andre aktører på både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden og ikke minst myndigheter og politikere, lykkes med å få på plass et sentralt tiltak i kampen mot sosial dumping og for å sikre en fremtid der det fortsatt er plass til norske yrkes sjåfører på norske veier.

Allmenngjøringsprosjektet kan du lese mer om på side 6-7 og side 24 og 25 i denne utgaven av Yrkestrafikk.

Tariffkonferanse

Torsdagen var satt av til tariffkonferanse, der forhandlingsleder Henrik Dahle loset forsamlingen gjennom gangen i tariffoppgjøret og utfordringene forbundet står overfor. Christoffer Navelsaker, sektoransvarlig i YS Privat, redegjorde for noen av de overordnede linjene for årets oppgjør og grunnlaget for inntektsoppgjøret 2014. Temaer som kom fram var pensjon, reallønnsvekst, moderasjon. Utover dagen ble det jobbet i grupper med forslag til og utforming av kravene som forbundet har tatt med seg inn i årets tariffoppgjør som strekker seg utover april, mai og juni.





YTFs leder:

Nybrottsarbeid for å sikre norske yrkessjåfører

Her følger en redigert utgave av åpningstalen som YTF-leder Svein Furøy holdt ved åpningen av representantskapets møte i mars.

I 59 år har YTF jobbet med å bedre arbeidsvilkårene for arbeidstakere innenfor transportnæringen. Det er grunn til å være stolt over det en har oppnådd. Gjennom et omfattende engasjement på mange områder har YTF spilt en viktig rolle for at arbeidsvilkårene gradvis har bedret seg, selv om vi i dag merker et økende press i motsatt retning. Vi har fortsatt et klart samfunnsoppdrag. «Å være talerør for næringens behov på alle samfunnsarenaer».

Ser vi på fjoråret er det flere saker som viser hvor viktig det er å ha et aktivt forbund.

At transport nå er på kartet som et satsningsområde hos arbeidstilsynet er et resultat av målrettet arbeid mot myndighetene. Noe som har resultert i et igangsatt treparts bransjeprogram om arbeidsvilkårene i transportnæringen. Resultatet forventes å foreligge i desember.

Stadig nye grupperinger innenfor næringen ser på oss som det klart foretrukne valget av fagforening og det er gledelig å ønske velkommen en stor gruppe kranførere og bilbergere, begge har med hjelp fra forhandlingsavdelingen fått opprettet egne tariffavtaler, et stort stykke nybrottsarbeid.

Mellomoppgjøret 2013 ble nok mer spennende enn vi hadde forutsett. Bus-sjåførene var plutselig blitt frontfag og var uhyggelig nære på å bli kastet ut i en konflikt. Temmelig uvanlig i et mellomoppgjør. Resultatet etter mekling ble derimot ganske bra, mye takket være tillegget som allerede var fremforhandlet i 2012.

Mange av dere gjorde en formidabel innsats i året som gikk, med planmessig og konstruktivt arbeid for å bedre rutetider og reguleringstider i mange ruteområder rundt i landet. Det var innsatsen fra medlemmer og tillitsvalgte som var den viktigste drivkraften for å få dette til. Takk til dere alle for den innsatsen som ble gjort i den sammenheng.

Optimalt organisert?

YTF fyller 59 år neste uke. Det alene viser at organisasjonen har hatt evne til å endre seg med skiftende arbeidsoppgaver i ulike tider. Med blikket tydelig vendt framover, må vi med jevne mellomrom åpne for å se om vi er optimalt rigget for å løse endrede behov hos våre medlemmer. Etter pålegg fra Landsmøtet har styret satt ned et bredt sammensatt utvalg som har fått i oppdrag å utrede behovet for endringer og eventuelt foreslå en framtidig modell for organisering. Jeg håper og tror at det blir et konstruktivt engasjement – både fra lokalavdelinger og direktemedlemmer, som klarer hvilke utfordringer vi står overfor framover, og hvordan vi best mulig kan organisere oss for å løse oppgavene.

Jeg vil derfor nøye meg med å si at vi gjennom våre lokalavdelinger og medlemsområder har et helt unikt redskap som ingen av våre konkurrenter matcher. Det er viktig at eierskapet vi har til egen organisasjon blir styrket og videreutviklet. Jeg er den første til å innrømme at det ikke er noen enkel oppgave å finne den modellen som både effektivt målretter den næringspolitiske innsatsen, og samtidig evner å ta vare på den lokale egenarten og eierskapet. Men jeg har stor tillit til at utvalget lander på gode forslag til løsninger.

Investeringer i vei

Som jeg har sagt ved mange anledninger tidligere, så er vår næring avhengig av gode transportårer og infrastruktur. Det er grunnen til at vi legger mye energi inn i arbeidet for å bedre infrastrukturen.

En oversikt fra SSB viser at veiinvesteringer som andel av BNP for Fastlands-Norge, ikke har vært i nærheten av å holde tritt med veksten i økonomien.

Det er betenkelig, spesielt når vi vet at godstransport på vei er om lag doblet siden midt på 90-tallet, og at persontransporten er økt med omtrent 30 prosent. SSB har ikke ferskere tall enn for 2012, og har heller ikke tall for hvor mye opptrappingen i den nye nasjonal transportplan vil utgjøre sammenlignet med BNP.

Røffe anslag tyder på at nivået vil nærme seg de vi så på 90-tallet. Opprettholder politikerne denne prioriteringen over tid, vil det være et godt bidrag til å bedre situasjonen.

Men jeg er i alle fall ikke overbevist om at bevilgningene, i konkurranse med alle andre gode formål, kommer til å ha så høy prioritet over tid uten at vi fortsatt klarer å opprettholde et massivt trykk.

Russisk rulett

I arbeidslivet har Norge verdens strengeste regler for helse, miljø og sikkerhet. Selv en rift i fingeren krever avviksrapporter og dokumentasjon i flere ledd. Men på veiene er det lovløse tilstander. Her får dødspatrujer på flere titalls tonn fritt spillerom.

Risikoen for å bli stoppet er minimal. Dramaet på norske vinterveier synes ikke å ha noen ende – og ingen vil ta ansvar. Heller ikke offentlige og private virksomheter som engasjerer transportører fra Øst-Europa og andre steder. Om bare ett av ti vogntog hadde truffet blink på en skolebuss, ville det vært med høy sannsynlighet for katastrofal utgang.

Sjåfører som legger ut på isete veier i et 50 tonn tungt vogntog uten mønster på sommerdekkene bør tiltales for drapsforsøk. Både de og bilene burde vært avskiltet. På stedet. For alltid!

Lite har skjedd for å bedre forholdene. Nå setter vi vår lit til ny regjering som flagger veisatsing høyt og har invitert alle parter i en arbeidsgruppe som skal komme med en rapport om mulige tiltak for å redusere denne trusselen. I tillegg arbeider gruppen med forslag til tiltak mot ulovlig kabotasje kjøring både innenfor gods og turbuss.

Prosjekt allmenngjøring

Norske byggbedrifter, og særlig de små og mellomstore, så tidlig at EU-utvidelsen eksponerte dem for en langt hardere konkurranse på hjemmemarkedet. Tariffbundne norske bedrifter stod

i fare for å tape stadig større markedsandeler til bedrifter fra Polen og Baltikum med lavtlønnet arbeidskraft og hilste derfor en offentlig minstelønnsregulering velkommen.

I perioden 2004–2011 har blant annet deler av tariffavtalene innenfor bygg, verftsindustri, landbruk og renhold blitt allmenngjort. Dette er bransjer som har rekruttert mye arbeidskraft fra de nye EU-landene i øst, og hvor det har blitt framlagt dokumentasjon på at det forekommer sosial dumping. Det er likevel slik at allmenngjorte tariffavtaler fortsatt er mer unntaket enn regelen i norsk arbeidsliv. Selv om myndighetene inntar en nøytral rolle når det gjelder omfanget av allmenngjorte tariffavtaler, har de gjennom handlingsplanene mot sosial dumping iverksatt tiltak som antas å forsterke virkningen og gjennomføringen av de vedtatte allmenngjøringsforskriftene.

7. mai 2013 la regjeringen fram. Handlingsplan 3 for et anstendig og seriøst arbeidsliv og mot sosial dumping

Ett av punktene i planen omhandler allmenngjøringsordningen. Regjeringen vurderer flere endringer for å gjøre ordningen mer robust. Mulige endringer for å oppnå dette er forenkling av dokumentasjonskravet, effektivisering av Tariffnemndas saksbehandling, endringer i reglene om allmenngjøringsvedtakenes innhold og gyldighetstid, samt at det i enkelte bransjer kan være aktuelt å forsterke oppdragsgiveransvaret ved å utvide solidaransvar til også å gjelde bestillere.

YTF vil ikke vente og har derfor startet det vi kaller «Prosjekt allmenngjøring» og har allerede vært i flere partigrupper på stortinget for om mulig å påvirke og vinne støtte for en allmenngjøring av gods- og turbussavtalene.

Å kreve allmenngjøring av tariffavtaler innenfor transport, slik vi gjør nå, er det ingen som har gjort før i Norge. Det er et nybrottsarbeid også på internasjonal basis. På mange måter er dette et rent innovasjonsarbeid med alle de utfordringer det har med seg. Samarbeidet mellom egne ressurser, andre fagforeninger, forskermiljøer og politikere er helt nødvendig for å skape gode løsninger for norsk transportnæring.

Det er dristig av meg å bruke et så stort ord som «månelanding» når vi vet at fallhøyden er tilsvarende. Utfordringene med et slikt arbeid er mange. Dette er ikke enkelt. Det må vi håndtere og så langt mulig gardere oss mot, men det må ikke hindre oss i å ha hårete målsettinger.

Har vi ikke det, gjør vi ikke jobben vår. Derfor må vi lykkes, for å unngå at norske yrkessjåfører ender opp som den siste sjømann. At én månelanding ikke førte fram ved første forsøk betyr ikke at vi andre ikke kan lykkes ved neste forsøk.

Jeg vil avslutningsvis få takke alle våre tillitsvalgte som daglig – ute på arbeidsplassene, i sine lokale ledd, i møte med arbeidsgivere og samarbeidspartnere gjør alt for å profilere YTF og det vi står for. Det er dere som er organisasjonen! Det er dere som hver dag bidrar til å synliggjøre oss overfor medlemmer, arbeidsgivere og samarbeidspartnere, det er dere som skaper YTF!

Likeså vil jeg takke styret og alle ansatte for et ryddig og konstruktivt samarbeid i det vanskelige året som er gått.

*Svein Furøy,
leder YTF*

Årets tillitsvalgt ble Per Kristiansen

Første dagen av representantskapet ble avsluttet med middag og kåring av årets tillitsvalgte. I år falt valget på Per Kristiansen og for hans innsats som tillitsvalgt i Bring Warehousing i Drammen.

I begrunnelsen kan vi blant annet lese følgende:

Prisen får Per Kristiansen for en utrettelig innsats for sine kolleger i Bring Warehousing gjennom lang tid, og spesielt i en tid da medlemmene var inne i en turbulent og vanskelig periode der arbeidsgiver var lite samarbeidsvillig. Per tok ansvar og fikk fulltallig oppslutning blant sine kolleger for å kjempe for deres rettigheter, helt til arbeidsretten. Mye på grunn av denne innsatsen er YTF i Bring Warehousing i dag en levende og sterk forening som står på for sine medlemmer, fortsatt med Per ved roret.



Mange tillitsvalgte gjør en formidabel innsats i det daglige og kunne gjort seg fortjent til å få prisen, men det var aldri tvil om at det var Per fra Bring Warehou-

sing som fortjente denne prisen aller mest denne gangen.

Dere kan lese mer om Per Kristiansen i neste utgave av Yrkestrafikk.



Markedets mest knallfantastiske bilforsikring!

Det å skaffe seg bil behøver ikke bli så veldig dyrt. Som YTF-medlem under 30 år får du opptil 32 % rabatt på bilforsikringen.

Sjekk pris og bestill bilforsikring enkelt på **03100** og les mer på **gjensidige.no/ysknallstart**



YTFs nettsider i ny drakt

1. april var YTF på «lufta» med splitter nye nettsider. – De nye nettsiden har vært oppe og gått siden vi lanserte den nye vervekampanjen, forteller informasjonsansvarlig i YTF, Ida Langdalen Kristiansen.

– Den største forandringen er at informasjonen er delt inn på en annen måte en tidligere. Det ser man allerede på forsiden, hvor man nå har portalsider som tar deg videre til de stedene du finner den informasjonen du trenger, fortsetter hun.

– Vi ønsker å bli flinkere til å snakke med alle våre medlemsgrupper, og både nyheter, tariffavtaler og annen informasjon vil være tilpasset den bransjen du som medlem tilhører. Dette har vi også tatt ut i en ny grafisk profil, for å favne om hele medlemsgruppen vår. Vi ønsker oss tips og innspill til saker som er relevante å skrive om fra de ulike områdene. De ulike bransjene vil fremover bli en del av innmeldingsskjema og «min side»,

slik at informasjonen til deg som medlem kan bli mer målrettet. Vi setter pris på alle innspill og deltakelse som vil gjøre at ytf.no blir mer aktuell for flere.

Ny funksjoner

– I tillegg har vi også lagt til nye funksjoner under aktuelt, hvor en kalender med de møtene og arrangementene YTFs ansatte og YTF-leder Svein Furøy skal delta på, vil stå. Hvis vi får innspill fra lokale avdelinger som skal arrangere ulike ting, vil vi også legge inn dette her.

Under aktuelt vil også høringer hvor YTF blir brukt som høringsinstans ligge. Her vil de som ønsker kunne komme med forslag til høringssvar.

– For å lettere kun samle informasjon om ulike temaer vi jobber med, har vi også nå noe som kalles temasider. Dette kan være for eksempel hovedoppgjøret i 2014 og allmenngjøring. De mest aktuelle temasidene vil til enhver tid også ligge på forsiden. Her vil vi også kunne samle

informasjon om for eksempel pensjon og nye lover og regler for yrkessjåfører.

Ifølge Ida var tiden nå inne for en oppdatering av forbundets sider.

– Vi ville ha mulighet til å endre mer selv enn vi kunne på de gamle sidene, og dette gav oss også en god mulighet til å tenkte grundig gjennom hva du som medlem og tillitsvalgt trenger på en slik side. Dette ser du for eksempel under fanen tillitsvalgt, hvor man nå kan finne tips og triks til deg som tillitsvalgt, sier Ida før hun avslutter:

– Vi vil veldig gjerne ha både tilbakemeldinger, tips til bransjesaker og kalendersaker. Dette kan sendes til info@ytf.no.



Informasjonsansvarlig i YTF, Ida Langdalen Kristiansen.



Markedets mest knallmagiske innboforsikring!

Det behøver ikke bli så veldig dyrt å etablere seg. Som YTF-medlem kan du kjøpe YS Innbo som er markedets kanskje aller rimeligste og beste innboforsikring. Denne inkluderer også ID-tyverisikring. YS Innbo koster kun fra kr 44 per måned.

Bestill YS Innbo enkelt på **03100**
og les mer på gjensidige.no/ysknallstart



Bli med og gjør YTF sterkere!

Nå sparker vi i gang en landsdekkende vervekampanje, for å ruste oss mot vårens forhandlinger. Jo flere medlemmer vi er, jo mer slagkraftige blir vi!

Følg med på www.ytf.no og facebook, for å se hvor sterke vi kan bli. Forbundsleder Sveins muskler vil vokse for hvert nye medlem!

Det vil bli kåret ukesevinnere, månedsvinner og hovedvinner, og disse vil få premier, samt hederlig omtale hver uke på nettsidene.

HOVEDPREMIE:

Gratis weekendopphold på valgfritt Choice hotell, med gratis leiebil fra AVIS

Månedspremie:

Kaffemaskin, med 12 volts uttak til bil.

Ukespremier:

Kjølebag, med lunsjboks og sammenleggbar drikkeflaske, eller gavekort på kroner 400 i Gjensidiges sikkerhetsbutikk.

I tillegg gis det 5 trøstepremier hver uke: Kaffekopp og mobilholder til bil.

Lykke til med vervingen!



Kampanjeperiode
1. april – 15. juni.

AVIS[®]


Gjensidige

  
NORDIC CHOICE HOTELS™


**YRKESTRAFIKK
FORBUNDET**

YTF – kontakt og informasjon

Styret og regioner



YTFs Forbundsstyre:

FORBUNDSLEDER

Svein Furøy

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

NESTLEDER:

Jim Klungnes

6320 Isfjorden
Tlf.: 932 41 125
E-post: jim@ytf.no

STYREMEDLEMMER:

Arnold Tveit

Hopelandsveien 4, 5918 Frekhaug
Tlf.: 56 17 09 50, 924 98 299
E-post: arnold@holmetun.no
ytf.htv@nobina.no

Kristin Schrøder

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

Knut Authen

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

Bjørn Nytrø

Pb. 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

Fred Øve Nibe

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

YTF Pensjonistforening:

Erling Bakken

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

Kåre Eng

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

Leif Jørgen Ulvatne

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

Kontrollkomité:

Vidar Furua

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

Anette Løding Larssen

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

Harald Grimelund

Postboks 172, 5862 Bergen
Tlf.: 924 04 769
E-post: haralgr@online.no

Regioner og lands- samenslutninger i YTF

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Fred Øve Nibe

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

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund

Breivik, 8178 Halså Mosjøen
Tlf.: 928 63 006
E-post: srogskog@online.no

REGION TRØNDELAG

Hans P. Sjørgjerd

Myrsnipevegen 51, 7082 Kattem
Tlf.: 924 09 265
E-post: h-sorgj@online.no

MØRE OG ROMSDAL

Linda Myhre

Furelia 13, 6017 Ålesund
Tlf.: 926 20 612
E-post: linda.myhre@nettbus.no

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle

Hegglandsdalsvegen 167,
5200 Os
Tlf.: 901 41 632
E-post: trude.chr@hotmail.com

YTF AUST AGDER

Olav Tveit

Haugsjå, 3855 Treungen
Tlf.: 33 39 20 06
E-post: olav.tveit@nettbus.no

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen

Lervik, 5565 Tyssværvåg
Tlf.: 930 12 126
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMARK

Håvard Moen

Villandvegen 55, 3677 Notodden
Tlf.: 928 88 867
E-post: moen@hitterdal.no

YTF VESTFOLD

Petter Pettersen

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

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid

Rokkeveien 110,
1743 Klavestadhaugen
Tlf.: 951 59 661
E-post: soda@epost.no

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø

Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

YTF BUSKERUD

Unni Odenmark

Kirkemovn 24., 3525 Hallingby
Tlf.: 916 77 135
E-post: u-solve@online.no

YTF INNLANDET

OPPLAND HEDEMARK

Henning Røed

Kongevegen 98 A,
2211 Kongsvinger
Tlf.: 902 51 863
E-post: hen-roee@online.no

YTF FUNKSJONÆR

LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Helleseth

Breinsteinsvegen 176 B,
5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.helleseth@tide.no

YTF GODS

LANDSSAMMENSLUTNING

Jan Arne Laberget

Laberget 7620 Skogn
Tlf.: 48 05 31 23
E-post: janarnelaberget@yahoo.no

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

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende politisk 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

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Avdelinger

Avd. 1 Haugesund og Omland
Larsen, Karsten Arne Lervik
5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 480 83 510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2
Sælen, Frode
Brattli 37, 5019 BERGEN
Mobil: 932 40 004
Epost: fsalen@broadpark.no
www.ytf2.no

Avd. 3 Oslo og Akershus
Sæther, Lars Harein
Brattvollveien 71, 1164 OSLO
Mobil: 922 85 135
Epost: hareins@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn
Hansen, Kurt Roger
Steinroa 5 A, 3340 ÅMOT
Mobil: 957 42 654
Epost: kurthansen505@gmail.com

Avd. 6 Vestfold
Pettersen, Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Mobil: 977 73 714
Epost: petter.L.Pettersen@nettbuss.no

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

Avd. 8 Oslo Taxibuss
Kristiansen, Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Mobil: 934 19 118
Epost: tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder
Holbek, Kjell A
Eikebakken 7a,
4622 KRISTIANSAND S
Mobil: 943 04 287
Epost: la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister
Helliessen, Henning Foss
4520 LINDESNESE
Mobil: 992 78 192
Epost: ytf.avd10@gmail.com

Avd. 11 Nord
Hansen, Ellen Beate
Veiskifte 46,
9050 Stortseines
Tlf.: 418 04 203
Epost: elbeate@gmail.com

Avd. 12 Finnmark
Nibe, Fred Ove
Storvannsveien 112,
9600 HAMMERFEST
Mobil: 934 18 887
Epost: fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland
Haver, Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 NÆRBØ
Mobil: 995 34 262
Epost: t-larons@online.no

Avd. 15 Nedre Telemark
Fjellalden, Bjørn Audun
Peder Skramsvei 17, 3714 Skien
Tlf.: 481 53 084
Epost: audu-sve@online.no

Avd. 16 Åndalsnes
Klungnes, Jim Klungnes
6320 ISFJORDEN
Mobil: 932 41 125
Epost: jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer
Hartvikøy, Robert
Nord-Statland,
7777 NORD-STATLAND
Mobil: 957 75 270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen
Hansen, Roy
Postboks 141,
8801 SANDNESSJØEN
Mobil: 924 11 984
Epost: rohan5@online.no

Avd. 21 Salten
Skille, Fred Inge
Sullithjelmaveien 3D, 8007 Bodø
Tlf.: 454 00 003
E-post: fskille@online.no

Avd. 22 Vesterålen
Fagermo, Atle Tor
Sigerfjordveien 299,
8400 SORTLAND
Mobil: 913 22 403
Epost: atle@fagermo.net

Avd. 23 Aust Agder
Tveit, Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Mobil: 905 45 149
Epost: olav.tveit@nettbuss.no

Avd. 24 Harstad
Olsen, Steinar
Gammelveien 15, 9475 BORKENES
Mobil: 992 50 642
Epost: st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana
Pettersen, Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Mobil: 952 45 022
Epost: rune.940@online.no

Avd. 29 Joatunheimen
Mosaker, Tomas Jørgen
2977 ØYE
Mobil: 951 92 016
Epost: tommt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy
Westerheim, Leif Olaf
Bassenggata 1,
6516 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 85 091
Epost: leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund
Ediassen, Arvid Magne
Slettaunåsen 3,
8907 BRØNNØYSUND
Mobil: 959 72 697
Epost: arvidediassen@gmail.com

Avd. 33 Kongsvinger
Røed, Henning
Kongevegen 98 A, 2211
KONGSVINGER
Mobil: 902 51 863
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland
Engeskaug, Jens Olav
Lensbygdaveien 168, 2850 Lena
Tlf.: 992 04 473
Epost: rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold
Arnesen, Arnfin
Lerkeveien 12, 1850 MYSEN
Mobil: 950 82 465
Epost: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund
Myhre, Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Mobil: 926 20 612
Epost: linda.myhre@nettbuss.no

Avd. 40 Notodden
Moen, Håvard
Villandvegen 55,
3677 NOTODDEN
Mobil: 928 88 867
Epost: post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal
Tørresen, Olaf Håkon
Prestelidi 2,
4745 BYGLAND
Mobil: 412 77 781
Epost: olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre
Moe, Bjørn Inge
Gamleveggen 15,
6150 ØRSTA
Mobil: 932 12 675
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås
Stordal, Ståle
2663 DOVRESKOGEN
Mobil: 907 66 299
Epost: stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol
Thoen, Olbjørn
Prestelie 10, 3570 ÅL
Mobil: 950 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS
Edvardsen, Gro Elin
Rabbeveien 20 C,
3515 Hønefoss
Tlf.: 916 77 179
Epost: groedvardsen@hotmail.com

Avd. 47 Hamarøy
Olsen, Magnor Brynjulf
Presteid, 8294 HAMARØY
Mobil: 950 55 709
Epost: magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag
Sørgjerd, Hans Peter
Myrsnippevegen 51, 7082 KATTEM
Mobil: 924 09 265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten
Riise, Aslak Elvar
Høvdingsveien 54,
8360 BØSTAD
Mobil: 916 19 533
Epost: aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa
Bratlien, Kjell Arild
Skolegata 20, 2870 DOKKA
Mobil: 950 60 483
Epost: ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn
Johansen, Arne
Tveitolia 1, 3660 RJUKAN
Mobil: 997 98 647
Epost: arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne
Hatlehol, Roy
Postboks 168, 6283 Vatne
Tlf.: 957 49 450
Epost: roy.hatlehol@mimer.no

Avd. 56 Trollheimen
Holmeide, Erling Walther
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erlholm@online.no

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

Avd. 59 Eidså og Omegn

Koppen, Magne Haugan
Velsvik, 6133 LAUVSTAD
Mobil: 416 22 280
Epost: magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

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

Avd. 62 Trysil

Jonasson, Ulf
Mosand Næringspark,
2420 TRYSIL
Mobil: 472 67 198
Epost: 33jonasson@gmail.com

Avd. 66 Stranda og Omegn

Drabløs, Helge
Vallavegen 27,
6220 STRAUMGJERDE
Mobil: 905 80 112
Epost: hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Brandegg, Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 913 22 667
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal

Vrålstad, Jon Magne
Kjosen, 3750 DRANGEDAL
Mobil: 944 98 406

Avd. 75 Trondheimsfjorden

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

Avd. 78 Mosjøen

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

Avd. 81 Flekkjøfjord og Omegn

Mortensen, Christian
Nyeveien 38,
4370 EGRSUND
Mobil: 900 64 332
Epost: cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal

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

Avd. 83 Telemark Bilruiter

Østenå, Tor
Østenåvegen 943,
3850 KVITSEID
Mobil: 918 96 145
Epost: ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 96 Follo

Engjadal, Niels Richard
Bråtehøgda 6,
1970 Hemnes
Tlf.: 901 11 507
Epost: niels-richard@engjadal.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Smerud, Terje
Moreneveien 33,
1605 FREDRIKSTAD
Mobil: 993 20 001
Epost: tesme@broadpark.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Karlsen, Ottar Arve
Strømmeveien 436, 3060 SVELVIK
Mobil: 932 52 802
Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Helleseth, Ove
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN
Mobil: 932 39 364
Epost: ove.helleseth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Ånesland, Tom
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S
Tlf. 380 13 207
Epost: tomaanesland@live.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Kristiansen, Thor
Spanskrøret 2, 3960 STATHELLE
Mobil: 992 86 305
Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

**Avd. 217 Namdal og
Innherred Funksjonær**

Aglen, Arnjot Bjarne
Postboks 469, Sentrum
7801 NAMSOS
Mobil: 916 37 464
Epost: arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS

Sletbakk, Terje
Skjellveien 24, 8520 ANKENES
Mobil: 905 86 569
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

Avd. 220 Helgelandske AS

Nordnes, Rakel
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN
Tlf. 750 00 012
Epost: rakel.nordnes@boreal.no

Avd. 221 Salten Funksjonær

Schrøder, Kristin
Svarhammarveien 67, 8015 Bodø
Tlf.: 916 79 354
Epost: kristin@ytf.no

Avd. 223 Nettbuss Sør AS

Hansen, Øyvind
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL
Mobil: 920 83 877
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

Avd. 232 Andøy Trafikkklag AS

Larsen, Per Arild
Stave, 8489 NORDMELA
Mobil: 979 69 400
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss

Møre Funksjonær Ålesund
Skaar, Oddveig Gunnvor
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
Mobil: 911 80 588
Epost: oddveig_skaar@live.no

Avd. 242 Mørebil AS

Aambø, Knut Gunnar
6150 ØRSTA
Tlf: 913 40 493
Epost: kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjordal
Hornesvegen 23 c, 6800 FØRDE
Mobil: 997 28 029
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre
Billag**

Lindvik, Randi Irene
Stegen 12, 6783 STRYN
Mobil: 951 96 030
Epost: randi.lindvik@nettbus.no

Avd. 274 Drangedal Bilruiter AS

Tveit, Hilde Laila Kåsa
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL
Mobil: 957 58 644
Epost: hilde@drangedal-bilruiter.no

**Avd. 296 Oslo og
Omegn Funksjonær**

Ruud, Jon-ole
Nyjordstubben 147, 1275 OSLO
Mobil: 930 64 286
Epost: joruud@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK**Avd. 595 G. S. Klubben**

Nilsen, Kenneth
Hegnunvegen 4,
3804 BØ I TELEMAR
Mobil: 975 33 602
Epost: kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Rogstad, Stig Are
Postboks 149, 7291 STØREN
Mobil: 992 46 850
Epost: stig.are@live.no

**Avd. 598 Torstein Øvsthus
og Søner**

Almeland, Jon
Skjerpestunet 27,
5710 SKULESTADMO
Mobil: 920 32 926
Epost: jon-almeland@hotmail.com

Avd. 599 Alnabru

Færø, Roger André
Skolegata 4B, 2010 Strømmen
Tlf.: 911 15 918
Epost: roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS

Vikholt, Anders I Hansen
Sildvika 6, 2a 8514 NARVIK
Mobil: 413 35 514
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS

Petersen, Frank
Ruffen 9 B,
1739 BORGENHAUGEN
Mobil: 413 03 909
Epost: frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing

Kristiansen, Per
Postboks 448 Brakerøya,
3002 DRAMMEN
Mobil: 984 18 200
Epost:
per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS

Alseth, Øystein
Alsetgrenda 50, 3656 ATRÅ
Tlf. 35 09 74 10

Avd. 608 Kingsrød Transport

Romell, Ulf
Vattenverksvegen 25,
45336 Lysekil, Sverige
Mobil: 909 31 617
Epost: ulf.romell@hotmail.com

Avd. 609 Emdals Transport AS

Støverstein, Geir Pery
Tronstad, 6218 HELLESYLT
Mobil: 908 97 921
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS

Saur, Bjørn Arne
Byafossen, 7716 STEINKJER
Mobil: 901 67 548
Epost: barne-sa@online.no

**Avd. 617 Rema Distribusjon Norge
AS Lan**

Authen, Knut
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD
Mobil: 934 04 022
Epost: k.authen@online.no

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

Avd. 622 Hernes Transport

Klungervik, Robert
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER
Mobil: 922 17 766
Epost: robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul

Larsen, Bjørn Terje
Midtgardsvegen 26 2750 GRAN
Mobil: 918 59 817
Epost: kytan@online.no

Avd. 636 Harlem Transport

Andersen, Birger Andre
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG
Mobil: 909 21 959
Epost: birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation

Madsen, Øivind
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
Mobil: 928 43 058
Epost:
terje.olsen@teamrelocations.com

Avd. 650 T. O. Bull

Kinderås, Helge
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO
Mobil: 922 39 307
Epost: helge.kinderaas@live.no

Avd. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
Mobil: 480 53 123
Epost: janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS

Olsen, Steinar
Temtemoveien 5 B,
3053 STEINBERG
Mobil: 952 65 323
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

Avd. 685 Renholdsverket

Helmersen, Bjørn Olav
Nyveilia 36, 7072 Heimdal
Tlf.: 452 92 891
E-post: bjola63@gmail.com

Avd. 688 Alliance Healthcare

Afroz, Kristine Mjåseth
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO
Mobil: 984 29 565
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan

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

Avd. 694 Europark AS

Myklebust, Tom Arild
Nordbyveien 211,
2013 Skjetten
Tlf.: 928 85 495
E-post: britt-ingveig@hotmail.com

Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
e-post: post@ytf.no
www.ytf.no

Redaksjon:
Espen Selmer-Torgersen, redaktør
Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,
Telefon: 928 62 156
e-post: espen@ytf.no

Grafisk produksjon:
MacCompaniet a.s
Telefon: 22 03 80 90
e-post: trine@maccompaniet.no

Annonsealg:
Rar media v/André Lund
Mobil: 906 02 370
e-post: andre@rarmedia.no

Rar media v/Robert Martinsen
Mobil: 906 22 977
e-post: robert@rarmedia.no

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

Signerte innlegg:
Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet.

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



Utgivelsesplan for annonser 2014		
Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	13. januar	3. februar
2	11. mars	1. april
3	12. mai	2. juni
4	14. juli	4. august
5	10. september	1. oktober
6	10. november	1. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

Reklamasjonsretten bortfaller hvis leveringsfrist for original ikke overholdes. Reklamasjoner, rettelsener og stopppordre må gis skriftlig.

Annonsepriser fra 1. januar 2014	
Format	4. farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100

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

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

Abonnementspris: kr 170,- pr. år

Kontakt YTF

40 60 37 00

Alle medlemmer med NetCom- eller OwnersBuy abonnement ringer GRATIS til 40 60 37 00

TAST 1
eller vent på svar

TAST 4
Juridisk avdeling

TAST 2
Medlemsservice

Linda Jæger
Advokat/Avdelingsleder
932 40 007
linda@ytf.no

Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no

Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig
932 40 017
ken.roger@ytf.no

Njoniza Haziri
Sekretær
932 40 016
njoniza@ytf.no

Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no

Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no

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

TAST 3
Tariff- og Fagavdeling

TAST 5
Marked og kommunikasjon

Henrik Dahle
Forhandlingssjef
932 40 019
henrik@ytf.no

Ida Langdalen Kristiansen
Kommunikasjonsansvarlig
911 27 927
ida@ytf.no

Jan Jacobsen
Sektorleder gods
932 40 018
jan@ytf.no

Miriam Sommerseth
Markedsansvarlig
922 04 447
miriam@ytf.no

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

Ring direkte til disse

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

Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no

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

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



**YRKES-TRAFIKK
FORBUNDET**

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person. For henvendelser utenom åpningstid, kan du ringe de ansattes mobil direkte.

Kryssord



Det går opp og ned med innleveringer av løsninger. Neste gang ønsker vi en opptur. Gratulasjoner går til følgende vinnere:

Åshild Grinde Bergsvåg, Bakkevegen 17, 5533 Haugesund
Stein Krohn, Oksval Terr. 1 D, 1450 Nesoddtangen
Inge Bryn, Flendalsvegen 2704, 2420 Trysil.

Grip blyanten fatt og her er ny oppgave. Løsningen må vi ha innen **20. april**. Send oppgaven til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Konvoluttet merker du med «YTF-kryss».



Navn:
 Adresse:

	8600	VARE- KJØRR- ENE			PROGRAM- VARE FOR PC OG TELEFON			OSS	↓	SKJÆRE UT	KOMER TALL 100 DEN VIL VI KNEKKE
	↳		ROMER- TALL 500	↓	IRRI- TERER	GIS VED FARTS- OVER- TRED- ELSER	↓				
	DRIKK	TRESORT OVER- SPENT			SÅR- MERKE	FESTE, LIME			PAD- LER		↓
	↳										↖
	ÆR- FUGL- MUNN		BEVEGES, LEES KILLING- KJØTT						TANGE VIKTIG Å HA I MERKE		
MANGE ØNSKER SLIKE	↓										
MANGE ER DET		DIKT	ORDENS- MAKT	VOKSE, ØKE	← TRIST, SHUFFET MORALSK KARAKTER	FOR- TRINN FARTØY				TRE- SORT	ROMER- TALL 50
↳								INSTRU- MENT LANGT UNNA			↓
ELEK- TRONISK FORSEN- DELSE					GRESK BOK- STAV			STELLE MANGE STENNER			KORN- BE- HOLDER
HIMMEL- LEGENER					JAPANSK SNØESPILL RYDDE		"KAFFE- GODT"		↳		↑
POET	↳			NÆRE URO KJØR			ØR- STED POP		DAL- SIDE	↑	
ROMER- TALL 1000		TREVLE OPP			KJ. TEGN KALI- UM	DANNER BE- LEGG			ØY		↑
	↳			→			→		→		↗



401

Y00 239



6154



Y00 239



Svensk studie om bussjåførere:

Sliter med å holde seg våkne på jobb

Nesten annenhver bussjåfør har opplevd å slite med å holde seg våken når de kjører, viser en svensk forskningsstudie. En trøtt sjåførs reaksjonstid kan ifølge forskere likestilles med en sjåfør som kjører i alkoholpåvirket tilstand.

TEKST: JOHAN ERICHS
FOTO: JAN E SVENSSON, MARCUS KURN/
STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIKK

Problemene med å holde seg våken er størst blant sjåførere som forteller at de har dårlig søvnkvalitet, vedvarende tretthet og høyt stressnivå. Den svenske forskningsstudien, som gjennomføres av Anna Anund, forsker ved Statens veg- og transportforskningsinstitutt (VTI), viser at så mange som 45 prosent av bussjåførene ofte kjenner seg så trøtte når de kjører og at de sliter med å holde seg våkne.

Bussjåførere i lokal kollektivtrafikk i Sverige, tilhører den yrkesgruppen som til tross for teknisk utvikling og økte krav om forbedret arbeidsmiljø, ikke har fått noen særlig positiv forandring i sine arbeidsforhold. Skjerpet konkurranse og innkjøpskriterier driver ofte fram økte krav til sjåførene. Dette kan dreie seg om press for lengre arbeidstider, som igjen kan lede til tretthet og økt risiko for sykdom og ulykker. Det er imidlertid gjennomført lite eller ingen studier om disse sjåførenes arbeidssituasjon når det gjelder helse og tretthet.

Som i rus

Anna Anund står i spissen for en studie der forskere ser på bussjåførers søvn og våkenhet, for å finne ut hvor vanlig det er med tretthet bak rattet. I prosjektet skal man også gjennomføre tester som skal kunne vise om tidlige morgener leder til økt sikkerhetsrisiko og «mikrosøvn» resten av dagen.

– Hele studien skal være klar høsten 2014, men de foreløpige resultatene vi har nå er fra en delstudie som forteller oss at 45 prosent av sjåførene, to til fire ganger i måneden, er så søvnige at de sliter ►

Nesten annenhver bussjåfør forteller i en svensk forskningsstudie at de virkelig må anstrenge seg for å holde seg våken under enkelte skift. Økte kontroller og skjerpede krav kan være en løsning for å unngå trette sjåførere i kollektivtrafikken. Statens veg- og transportforskningsinstitutt i Sverige holder på med en urtedning om tretthet blant bussjåførere.

med å holde seg våkne, forteller Anund.

Den gjennomsnittlige graden av tretthet som er registrert i studien tilsvarer om lag det samme som om disse sjåførene skulle kjøre i alkoholpåvirket tilstand – med 0,8 i promille.

– Dette er en alvorlig utvikling, samtidig som vi skal huske at denne gruppen sjåførere kjører utrolig mye og på tider av døgnet der det er vanlig for oss mennesker å være trette. Bare skiftarbeidet gjør at bussjåførere som gruppe er overrepresentert når det gjelder søvnproblemer.

Søvnproblemer er også mye vanligere hos yrkessjåførere sammenlignet med resten av befolkningen. En forklaring på dette er at det er flere som sliter med overvekt i denne yrkesgruppen.

Anna Anund forteller at studien også viser at de fleste sjåførene har tid til å hente seg inn igjen mellom skiftene de jobber.

– Hvorvidt denne tiden faktisk brukes til å hvile seg, ja det er et helt annet spørsmål, understreker hun, før hun fortsetter:

– De sjåførene som forteller at de sliter med å holde seg våkne når de kjører, rapporterer også oftere om dårligere søvnkvalitet og høyere stressnivå. Det viser at det ligger andre faktorer bak trettheten en planleggingen av rutetider, kjøretider og skiftordninger, og at problemene sannsynlig kan kobles til den enkeltes helse og sosiale situasjon.

Søvnproblemer

Skiftplanene er altså ikke i seg selv hovedproblemet. Det handler om andre faktorer som gjør at førere kjenner seg trette, forklarer Anund. En av årsakene til stress for bussjåførere kan blant annet bunne i en manglende evne til å kontrollere sin egen arbeidssituasjon, samtidig som rutetidene skal holdes.

– En del personer har vanskelig for å håndtere denne typen stressfaktorer og



er mindre forberedt enn andre på å å håndtere stressede situasjoner. Dermed er de mindre egnet til å kjøre de mer krevende skiftene. Det burde kanskje være slik at den enkeltes skift i større grad burde tilpasses de forutsetningene den enkelte ansatte sjåfør har.

Anna Anund er av den oppfatning at ulike føreres egnethet for krevende skift, er en diskusjon som bør løftes opp.

– Som oftest er det en liten andel av sjåførene i en virksomhet som står for mesteparten av ulykkene. Dette er noe som kan henge sammen med helse-situasjonen til den enkelte. For eksempel er en person som har søvnproblemer mindre egnet til å kjøre skift om natten eller tidlig om morgenen.

– Hvorfor kan en da ikke kartlegge denne gruppen nøyere slik at en oppdager de førerne som lider av slike ting som søvnproblemer eller lignende? Slik kan en tidligere oppdage sjåførere som risikerer å bli trette på skiftet, og gjennom behandling kan de forbedre deres situasjon, mener Anund.

Mer kritisk utvelgelse

I Sverige skal yrkessjåførere inn til legeundersøkelse hvert femte år for å få beholde kjøreseddelen.

– Undersøkelsen er ganske enkel og søvnstatus kontrolleres ikke nevneverdig mye på disse kontrollene. Det bør jobbes mot å få bedre redskaper for å «måle» hvordan førerne i virkeligheten har det med tanke på dette. Også når en er i rekrutteringsfasen av sjåførere, burde en være mer nøye med utvalget for å skille

ut de personene som har gode forutsetninger for å bli yrkessjåførere utifra helse og fysisk status.

– *Alkolås er noe som har blitt vanligere innen transportbransjen for å sørge for at sjåførere ikke setter seg bak rattet med alkohol i blodet. Kan en tenke seg å måle tretthet på et lignende vis?*

– I dag har vi ingen sikre biologiske markører for å måle tretthet. Den beste indikatoren er å vite hvor lenge sjåføren har vært våken, hvor lenge sjåføren har sovet og hvilken tid det er på døgnet. Men det er svært vanskelig med sikkerhet å kunne måle slikt som kan være avgjørende for om en sjåfør risikerer å bli søvning under det kommende skiftet. De instrumentene vi har i dag klarer ikke å ta hensyn til individuelle forskjeller, sensorene som måler er ikke veldig utviklet og det gjør det eksempelvis vanskelig å måle aktivitet i øyet som blunking og lignende med tanke på å avsløre tretthet, redegjør Anna Anund.

– Det kan være en løsning å kombinere kjøresystemer i bussene som kan varsle om slike ting som fare for frontkollisjon og lignende med tanke på å sikre våkenhetsgraden hos føreren samtidig som man tar hensyn til førerens atferd og tiden på døgnet. Det er nok heller tvilsomt om biologiske markører kan fungere som målingsobjekt for dette, fortsetter hun.

Holdingsutfordringer

Ifølge forskeren er yrkessjåførere generelt pliktoppfylgende i sin profesjon og dermed også flinke til å holde seg våkne.

– Det gjør at en kan gå veldig langt inn i «trettthetsforløpet» før en virkelig forstår at en er altfor trett til å kjøre buss.

Det er allment kjent at det både for yrkessjåfører og privatbilister er vanskeligere å holde seg våken på natten enn på dagen om føreren ikke er tilstrekkelig utvilt.

– Det burde stilles strengere krav til de sjåførene som kjører på natten og det burde være langt flere kontroller av deres fysiske tilstand, fortsetter hun.

– Det er dessverre fortsatt vanlig at sjåfører kjører når de er trette, noe som skulle være utenkelig om man for eksempel sammenlignet med det å ha promille. Det finnes ikke en tilsvarende tydelig norm som vi har når det gjelder kjøring under alkoholførvirket tilstand, og holdningene er ikke slik at det synes som om trettthet bak rattet tas helt på alvor.

Ifølge Anund må noe gjøres. En måte å styrke bevisstheten om trettthetsens innvirkning på kjøre kvaliteten er at en på yrkessjåførutdanningene retter fokus på helse og forberedelser før en legger ut på tur.

– Dette burde få en mer sentral plass i utdanningen enn det det har i dag, understreker Anund.

Et annet problem rundt tematikken med trøtte sjåfører handler om underbetalte og ikke sjeldent utnyttede, utenlandske sjåfører som kjører i Skandinavia.

– Selv om de følger hviletidsbestemmelsene så får de sjelden mulighet til å hente seg inn igjen skikkelig. Det kan også være at disse sjåførene ikke har det

Søvnåpne

Søvnåpne er är en lidelse som rammer om lag 10 prosent av dem som snorker. Det oppleves ved at en i korte perioder (på mer enn 10 sekunder) slutter å puste mens en sover. Det er funnet sammenheng mellom søvnåpne og økt risiko for hjerte- og karsykdommer.

en kan kalle et godt, sosialt liv i hviletiden. Dette kan føre til at sjåførene har en større risiko for å rammes av trettthet enn sjåfører som er utvilt og også har et sosialt liv i balanse, mener Anna Anund.

Oppkvikkende medikamenter

Det mistenkes også at det er en del misbruk av oppkvikkende, sentralstimulerende preparater som amfetamin blant yrkessjåfører. Målsetningen med å bruke slike midler er å motvirke symptomene på trettthet og slik sett lure kroppen til ikke å kjenne seg trett og sliten, eksempelvis i forbindelse med lange, krevende og gjentatte kjøreoppdrag.

– Det er slettes ikke overraskende om bruk av slike preparater forekommer. Mange sjåfører tvinges i dag til å ta helt urealistiske oppdrag som er vanskelig å gjennomføre innen den fastsatte tidsfristen. Konkurransesituasjonen tvinger fram en arbeidssituasjon som gjør at sjåførene istedet for pauser, skal overvåke lasting og lossing av gods de har kjørt eller skal kjøre. Det ville ikke

overraske meg om et finnes sjåfører som tar mafetamin for å orke å komme seg gjennom en slik presset arbeidssituasjon. Dessverre blir det stadig tøffere for sjåførene å gjennomføre sine oppdrag, mener Sonja Forward, også hun forsker ved VTI.

Hun aviser ikke påstanden om at det fortsatt eksisterer en form for «gladiator-image» i yrkessjåførmiljøet i Sverige.

– Mange har en overto på egne fysiske evner. Sjåførene kjøre veldig mye, klarer mye, noe som igjen kan føre til overdreven tro på seg selv, fortsetter Forward.

Avorlig utvikling

Peter Jeppsson, administrerende direktør i Transportgruppen, arbeidsgiver- og bransjeforbund innen den svenske transportnæringen, uttrykker uro over opplysningen som viser at så mye som 45 prosent av sjåførene opplever symptomer på trettthet når de kjører buss.

– Dette er veldig alvorlig. Det er klart at en må ta slike opplysninger meget alvorlig. Så gjelder det å få belyst bakenforliggende faktorer som gir oss denne utviklingen. Som yrkessjåfører har en et stort ansvar for å være klar før en setter seg inn for å utføre et oppdrag. Det er viktig å belyse spørsmålet og få igang en dialog mellom arbeidsgivere, bedriftshelsetjeneste og de enkelte ansatte. Det må alltid være opp til sjåføren å ta beslutningen om å la være å ta et oppdrag om han eller hun ikke kjenner seg fysisk klar til å gjennomføre det på en forsvarlig måte, sier Peter Jeppsson.



SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER

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

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

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

VOLVO 7900 HYBRID

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

Volvo Buses. Driving quality of life



Rettigheter & plikter

Allmenngjøring av tariffavtaler

Yrkestrafikkforbundet har tatt til orde for at lønns- og arbeidsvilkår innenfor gods- og turbussnæringen, skal allmenngjøres. Det vil innebære at alle som utøver transport internt i Norge plikter å følge de lønns- og arbeidsvilkårene som følger av landsomfattende tariffavtale.

Hva som kan allmenngjøres

Det er ikke tariffavtalen som sådan som vil gjelde. Men det vil bli etablert en forskrift hvor vilkårene framkommer. Det kan blant annet være minstelønn, bestemmelser om skifttillegg, overtidstillegg og arbeidstidsbestemmelser. Det vil da bli tatt utgangspunkt i bestemmelsene i godsbilavtalen og bussbransjeavtalen, for å fastsette disse minstevilkårene. Allmenngjøring gjør ingen endring for dem som allerede er omfattet av tariffavtalene eller den lokale forhandlingsretten som ligger i dem.

Hvem gjelder det

De allmenngjorte vilkår vil gjelde både for kjøretøy som er registrert i Norge og i utlandet. Det vil ikke være forskjell på hvilket land sjåføren er bosatt. Det betyr at norske selskaper som i dag betaler under minstelønnen i tariffavtalen, må heve vilkårene. Og det betyr at utenlandske selskaper som utfører såkalt kabotasjetransport, må følge de samme minstevilkårene. I prinsippet er grensekryssende transport ikke unntatt fra disse reglene, men det vil kunne være en utfordring å kontrollere.

Fakta:

YTF har opprettet en tipsmail for eksempler på dårlige lønns- og arbeidsvilkår i transportbransjen. Mailadressen er

tips@ytf.no



ScandinavianStockPhoto.com

Tilsyn og kontroll

Det er arbeidstilsynet som vil være tilsynsorgan for et vedtak om allmenngjøring. Det er oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår i de utenlandske selskapene, som vil by på utfordringer. For dette følger det imidlertid ulike virkemidler med et allmenngjøringsvedtak. Bestiller av transporten har en informasjonsplikt og en plikt for å påse at leverandøren følger minstevilkårene. De tiltsvalgte får innsynsrett i underleveran-

dørene til sin egen arbeidsgiver. Dessuten har hovedleverandør solidaransvar for lønnsforpliktelsene til underleverandører.

Særlig det siste innebærer at de store aktørene i det norske transportmarkedene blir ansvarliggjort. De kan ikke lenger sette ut oppdrag til andre selskaper, uten å ta ansvar for at også disse følger reglene. De risikerer i så fall å måtte betale den lønnen som ikke underleverandøren har betalt.

Fakta om kabotasje:

For å utføre transport internt i Norge, må selskapet i utgangspunktet være etablert her. Men på grunn av EØS-avtalen har lastebiler som leverer gods i Norge etter en internasjonal transport lov til å utføre tre turer internt i Norge innenfor de neste 7 dagene. På hver av de tre turene kan det være flere lasting- og lossinger.

Turbusser har lov til å utføre transport internt i Norge på «midlertidig» basis i forbindelse med internasjonal transport. Midlertidighetsbegrepet er ikke nærmere definert. Slik transport kalles kabotasje.

Veien videre

Vedtak om allmenngjøring avgjøres av en tariffnemnd. Den er satt sammen av fem faste medlemmer, hvorav en representerer arbeidstakersiden og en arbeidsgiversiden. I tillegg oppnevnes ett medlem fra den organisasjonen som krever tariffavtale allmenngjørt og ett medlem fra motparten. For at nemnda skal ta kravet til behandling, må det fremlegges dokumentasjon som gir grunn til å tro at utenlandske arbeidstakere utfører eller kan komme til å utføre arbeid på vilkår som samlet sett er dårligere enn det som gjelder etter tariffavtalene. YTF må derfor kartlegge vilkårene i gods- og turbussbransjen. Samtidig har TØI og FAFO fått i oppdrag fra departementet å utføre en slik kartlegging.



Feriefastsettelse

Spørsmål: *Arbeidsgiver har gitt meg beskjed om at jeg må avholde ferien min i påskeuka. Kan jeg kreve å heller avholde ferien senere på året?*

Svar: Reglene om fastsettelse av ferie følger av ferieloven og særlig av lovens §6. Arbeidsgiver plikter å drøfte fastsettelsen av ferien med den enkelte ansatte eller de tillitsvalgte. Dette skal gjøres i god tid før ferien skal avholdes. Drøfting innebærer at den ansatte eller de tillitsvalgte får mulighet til å komme med forslag til feriefastsettelse og eventuelle motforestillinger til det arbeidsgiver foreslår. Hensikten med slik drøfting, er å finne løsninger som kan være til fordel for begge parter.

Hvis man ikke kommer til enighet, er det arbeidsgiver som til syvende og sist fastsetter når ferien skal avholdes.

Arbeidstaker har krav på å få vite om feriefastsettelsen minst to måneder før den skal ta til.

Selv om det er arbeidsgiver som fastsetter ferien, har arbeidstaker krav på å avholde 18 virkedager ferie sammenhengene i hovedferieperioden 1. juni – 30. september. Dessuten kan arbeidstaker kreve at restferien avholdes samlet. Også ferieuka som følger av tariffavtalen, kan kreves avholdt samlet.

Arbeidstaker over 60 år har krav på ekstraferie på 6 virkedager. Når denne ferien skal avholdes, bestemmer arbeidstaker helt selv. Men arbeidsgiver skal ha beskjed minst to uker i forkant.

Du vil derfor ikke ha krav på å flytte ferien til senere på året, dersom reglene over er overholdt. ➤

SPØR OSS:



Linda Jæger
Forbundsadvokat

e-post:
linda@ytf.no
40 60 37 00
932 40 007



Ken Roger Bratteng

Advokatfullmektig
e-post:
ken.roger@ytf.no
40 60 37 00
932 40 017



Josefine Wærstad

Advokatfullmektig
e-post:
josefine@ytf.no
40 60 37 00
932 40 048

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



Bevegelige helligdager

Spørsmål: *Jeg er satt opp på arbeid på skjærtorsdag, men har fri på langfredag og 2. påskedag. Hvor mye tillegg har jeg krav på for skjærtorsdag og blir jeg trukket i lønn for de dagene jeg ikke jobber?*

Svar: Om du får betalt for de dagene du ikke jobber, avhenger av om du har tariffavtale, og om du har månedslønn, dags- eller timelønn. Loven regulerer bare rett til lønn på 1. og 17. mai, dersom de faller på en hverdag og du ikke jobber. Men dersom du har avtalt fast månedslønn, skal den være den samme, også i de månedene det faller bevegelige høytidsdager. I Bussbransjeavtalen er det bestemt at både heltids- og deltidsansatte skal ha månedslønn utfra stillingsprosentsen. Men det gjelder ikke timesvikarer.

Dersom du har avtalt dags- eller time-lønn, vil du ikke ha krav på betaling for dager du ikke jobber, bortsett fra 1. og 17. mai. Dette gjelder med mindre noe annet er bestemt i tariffavtalen. Godsbilavtalen har et eget bilag som gir rett til godtgjørelse for disse dagene, hvis de faller på dager som etter den vanlige arbeidsordningen er vanlige virkedager.



ScandinavianStockPhoto.com

Tillegg for helligdager

Loven gir ikke rett til tillegg for arbeid på bevegelige helligdager, med unntak for 1. og 17. mai. For de dagene bestemmer loven at tillegget skal være minimum 50 %. For andre dager, er du avhengig av egne bestemmelser i tariffavtalen eller arbeidsavtalen, for å ha rett til tillegg. Alle YTFs tariffavtaler har egne bestemmelser for disse dagene.

Ny sivilombudsmann

Høyesterettsdommer Aage Thor Falkanger ble av Stortinget utnevnt til ny sivilombudsmann den 13. februar 2014. Sivilombudsmannen er Stortingets ombudsmann for forvaltningen. Han kontrollerer både statlig, fylkeskommunal og kommunal forvaltning. Borgere som er utsatt for urett av forvaltningen, har mulighet til å klage til sivilombudsmannen.

Få Yrkestrafikk digitalt

Ønsker du å lese Yrkestrafikk kun på nettet – og tidligere enn den ville kommet hjem til deg i postkassen?

Send en e-post til kjellrun@ytf.no og skriv:

«Ønsker ikke å motta Yrkestrafikk i papirutgave» og skriv hvilken e-postadresse du ønsker å få sendt pdf-filen med bladet til.



Nye regler for dagpenger ved permittering

Arbeidsdepartementet har endret forskriften som gir rett til dagpenger ved permittering, med virkning fra 3. februar 2014. Endringen skyldes at mange har fått avslag på dagpenger, etter at bedrifter har permittert ansatte. Den nye ordlyden presiserer at det som hovedregel skal legges til grunn at vilkårene for utbetaling av dagpenger er innfridd, dersom det kan dokumenteres enighet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Og at det på den måten godtgjøres at arbeidsgiver har gjort det som med rimelighet kan forventes for å unngå permitteringer.

Forskriften åpner for at det unntaksvis likevel kan være tvil om vilkårene er oppfylt. NAV vil da kunne innhente ytterligere opplysninger for å vurdere dette. De nærmere vilkår følger av folketrygdloven §4-7. Den bestemmelsen er uendret.



ScandinavianStockPhoto.com

Ring meg i kontortiden

Du kan ikke ringe meg når jeg kjører, herr Kwartbas. Jeg danser på slakk line med liten slingringsmonn. Detter jeg ut av hvitstripa med forhjula vil helvetesdebatten dukke opp igjen. Om dette stedet skulle finnes, herr Kwartbas, kjenner jeg flere som har reservert plass for deg.

Denne karen behersker ikke bare linedans på hvitstripa i 80 kilometers hastighet, uten sikkerhetsnett. I tillegg er det mulig å smøre på en brødskiye på de rette strekningene, skifte skjorte, sortere fraktbrev, skrive timer og telle penger. Noen klarer også å rulle både en og to sigaretter, snakke i telefonen og drikke kaffe samtidig. Vi har også hørt at noe kan strikke både rett og vrangt på de brede vegene hos Angela Merkel, og det helt uten at det står svart på hvitt at det ikke er lov.

Så Kwartbasen tror ikke at denne karen gjør flere ting samtidig uten å kreve ekstra betaling?

Det har du rett i, herr Kwartbas. Om jobbene skulle ligge på hverandre i tid står det ingen steder at det ikke skal være ekstra betaling. Jeg lever heller ikke av diesellukt og blanke skjermer, herr Kwartbas.

Du kan allikevel ikke ringe meg når jeg kjører. Du har vel fått med deg at det ikke er letingen etter telefonen som er farlig når du kjører. Det er samtalen du får inn som er farlig. Jeg skal ikke ha samtaler som krever dyp konsentrasjon og lange turer inn i de innerste hyllene i underbevisstheten for å finne varene. Da kan jeg ha falt av hvitstripa for lenge siden. Du har vel sett junior i bedriften da han snakket i telefonen? Han klemte Erna i bakkdøra, Siv fikk himmelfart med skoleungene i baksetet og Angela går fortsatt på krykker etter medfarten; og grunnen er at han snakket med deg i telefonen, herr Kwartbas.

Jeg vet det er lov, herr Kwartbas, å snakke i telefonen når du kjører, om du har den fastmontert på øret. Jeg skal ikke ha noen forstyrrende samtaler i arbeidstiden om tidlig levering, nye oppdrag, forandring i ruteopplegget, gjenglemte truser og brystholdere, spørsmål om overtid eller grusing av kirkebakken før høymessa. Den nye appen på telefonen vil kutte samtalen øyeblikkelig om tonen blir uvennlig eller spørsmålene tar for mye oppmerksomhet fra trafikken. Det er bare koseprat uten for mye engasjement som passerer telefonen min. Skulle koseprat bli for heftig vil også den kutte linjen.

Skal du treffe denne karen, herr Kwartbas, må du benytte deg av kontortiden. Min egen fagforening, Hells Trailers Gladiators, har innført nye regler for telefonbruk, herr Kwartbas. Vi har avsatt det første kvarteret av den lovpålagte hvilepausen som betalt kontortid. Skulle du bomme på tiden blir du automatisk videreført til sjefsgladiatoren.

Snakkes i kontortiden!

Gladiola

122 tiltak mot trafikkdød

Om fire år skal minst 20 prosent færre bli drept eller hardt skadd i trafikken arlig. Det er målsetningen for Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017 som ble lagt fram i mars.

I 2018 skal det være maksimalt 680 personer drept og hardt skadd på norske veier. Statens vegvesen har ansvaret for 90 av de 122 tiltakene i tiltaksplanen.

– Nar vi na skal redusere antall drept og hardt skadd med minst 20 prosent innen 2018 er dette kun et delmal. Vi skal enda lenger ned. Ved stortingets behandling av Nasjonal transportplan ble det besluttet at det innen 2024 skal være maksimalt 500 drept og hardt skadd per ar, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Vegvesenet la i mars fram tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-17 sammen med Politiet, Helse- og sosialdepartementet, Utdanningsdepartementet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner. Til sammen bidrar aktørene med 122 tiltak for bedre trafikksikkerhet

– Statens vegvesen lanserer her flere nye trafikksikkerhetsgrep som er viktige bidrag for a na de ambisiøse malene for planen. Men det er summen av tiltak som er denne planens virkelige styrke. Langsiktighet, samarbeid og systematisk arbeid fra flere aktører over tid er avgjørende. Alle gode krefter star na samlet og opptrer koordinerte i dette arbeidet, sier vegdirektøren.

Videre mot nullvisjonen

– I 2000 hadde vi 1593 drept og hardt skadd på norske veier, sa utviklingen har vært svært positiv, sier vegdirektøren. Men vi ma videre, vi ma strekke oss mot visjonen om null drept og hardt skadd i vegtrafikken, og tiltakene i denne planen vil bringe oss enda nærmere, sier Gustavsen.

I Statens vegvesen sin verktøykasse for firearsperioden ligger 29 tiltak rettet mot trafikantene, 26 vegtiltak, 15 tiltak rettet mot kjøretøy, 10 organisatoriske tiltak, sju tiltak på kontrolliden og tre for a bedre arbeidet med ulykkesdata.

Nyter livet i tømmerbilen

Lise Stenhaug (31) nyter livet når hun sitter og kjører tømmerbil. – Jeg elsker stillheten og jeg elsker jobben min. Hun begynte å kjøre for fullt kort tid etter at hennes far døde. Da tok hun over hans firma og nå satser hun friskt som både tømmerkjører og bedriftseier.

TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD

Vi møter Lise på gården til hennes søster Lena noen kilometer sør for Alvdal sentrum i Hedmark. Der står tømmerbilen parkert på tunet, fordi hun ikke har plass hjemme ved sin egen bolig. Hun tar noen lette kliv opp i førerhuset, starter bilen og snart er vi på vei til Folldal for å besøke hennes bestemor som kjørte tømmerbil på 1950-tallet.

– Når jeg kjører kan jeg sitte og slappe av og tenke. Og så hører jeg mye på radio. Jeg snakker også litt i telefonen med andre som kjører. Og jeg møter mange kolleger i denne jobben.

Hun løfter venstre hånd og hilser til sjåføren i en varebil som hun møter på veien. Kjentfolk. Hun hilser til de fleste vi møter. Hun er blid, de er blide. Alle kjenner alle i Alvdal, et sted med rundt 2000 innbyggere.

Smalt og svingete

Vi er på vei over et kilometer langt jorde, inn på riksvei 3, Østerdalsveien, fem minutter på den i retning nord, og så til høyre mot Folldal, fylkesvei 29 som gjerne kalles folldalsveien. Hun skal kjøre rundt fire mil på den smale og svingete folldalsveien. Det er vinter. Det er mye snø. Og det er isete.

– Hvordan opplever du å kjøre på vinterføre?

– Stort sett helt greit, veiene er godt strødd og brøytet. Men mange satser hardt når de kjører, spesielt på riksvei 3 gjennom Østerdalen. Både personbilførere og langtransportsjåfører kjører forbi foran svinger. Og her i folldalsveien kommer utlendingene med sine trailere midt i veien, fordi de er redd brøytekanterne.

Lise Stenhaug tar det rolig mellom Alvdal og Folldal. Hun må kjøre ut mot brøytestikkene, inntil snøkantene, enkelte ganger.

– Er du redd? spør hun journalisten. Og hun tenker på hvordan det er å være passasjer og sitte inntil døra, over de ytterste hjulene på høyre side foran, nesten over brøytestikkene.

– Nei. Ingen fare. Du kjører stødig, svarer jeg.

– Jeg liker ikke å være passasjer, understreker hun.

Snart er vi kommet til Krokhaug i Folldal. Lise Stenhaug bremses ned for å svinge inn til eiendommen til sin beste-



Lise Stenhaug leses tømmer på sin tømmerbil på Dammen i Alvdal.

mor. I det hun skal svinge til høyre, og har svært lav hastighet, kanskje fem kilometer i timen, kommer to store elger over veien kun noen meter foran tømmerbilen.



På vei fra Alvdal til Koppang med tømmer.



– Jeg er stolt av deg, sier Lise Stenhaug til sin bestemor Minda (86) som kjørte tømmerbil i tretti år.



Skogens konge er et ganske vanlig syn i disse fjelltraktene. Det er mye elg i Østerdalen. Lise ringer på hos sin bestemor.

– Velkommen inn, sier bestemor Minda Stenhaug som er 86 år. Minda sitter i stua og strikker sokker til sine barnebarn.

– Jeg er stolt av deg. Du er en viktig person i mitt liv, sier Lise til sin bestemor.

– Nei, jeg er ikke så viktig lengre, svarer Minda.

Minda begynte å kjøre tømmer på 1950-tallet. Den gang var det svært liten trafikk på veiene.

– Hvordan var det å kjøre tømmerbil den gang?

– I begynnelsen ble tømmeret lagt i veikanten, slik at vi trillet det inn på bilen. Vi var to om den jobben. Vi var alltid to i bilen. Vi måtte være det.

Minda kjørte tømmer til sagbruk i Oppdal og til sponplatefabrikken på Røros, minnes hun. Hun fraktet også mange andre varer.

– Nå er «doringene» mye større enn de var den gang jeg kjørte, sier hun og snakker om bilene.

– Vi hadde ikke så store hengere den gang, det var kun enakslere, minnes Minda.

– Det er en helt annen tid nå enn da jeg kjørte, vi måtte greie oss med det vi hadde. Før i tiden var veiene mye mer svingete, spesielt Solum-svingene i Follidal, minnes hun.

Etter en prat, blir Minda med sitt barnebarn Lise ut for å se på tømmerbilen, før Lise tar plass ved rattet og kjører i retning Alvdal. Veien kjenner hun svært godt. Hun vokste opp i Follidal før hun flyttet til Alvdal hvor hun bor nå. Og hun har kjørt tømmer mange ganger her. Men nå har hun vært på en liten besøkstur til bestemor – uten last.

Fantastisk natur

Naturen er fantastisk. På høyre side ser vi de storslåtte fjellene i Rondane. Langs veien ligger gårdsbrukene med sine røde

fyøs nedenfor den mørke bjørkeskogen, fjellene og den blågrå himmelen. Idyllisk og kaldt. Follidal er et av landets kaldeste steder, og blir det kaldere enn 25 minusgrader, kan ikke Lise Stenhaug kjøre tømmerbilen.

Mens Lise kjører på veien tilbake til Alvdal, forteller hun om den gang da hun begynte å kjøre tømmerbil, nærmest ved en tilfeldighet.

– Jeg skulle ta førerkort for stor personbil, fordi jeg liker å kjøre store biler. Jeg spurte meg selv: Hvorfor ikke ta førerkort for vogntog i stedet? Det blir ikke den store forskjellen. Så kan jeg kanskje kjøre litt for min far?

Lises far drev da tømmertransport i sitt eget firma. Han hadde aldri spurt sin datter om hun ville kjøre bil, så dette var hennes egen ide.

Som tenkt, så gjort. Hun tok førerkort for vogntog i klasse 2. Snart begynte hun å kjøre for sin far to dager i uka og arbeide i barnehagen tre dager i uka. Tidligere arbeidet hun full tid i barnehagen.

Brått borte

For to år siden døde hennes far brått.

– Far døde inne i bilen da han stod parkert og var på Oppdal med last, sier Lise. Et sjokk for henne og de to søstrene hennes, Lena og Anita.

– Da jeg og søsteren min var på Oppdal for å se etter far, fikk vi telefoner fra folk som etterlyste varer. Det var bare å svare og si at varene skulle komme. Jeg var veldig usikker dagen etter dødsfallet, om jeg kunne greie å drive firmaet videre. Men etter noen dager, begynte jeg å kjøre for fullt og fant ut at det kom til å gå bra.

– Når jeg hadde mistet han jeg kunne ringe til og spørre om alt mulig, ble det tungt. En tung tid, forteller hun.

Lise Stenhaug fikk god hjelp og støtte av begge søstrene sine. Hennes søster Lena hjalp henne mye med regnskapet etter deres fars død.

Deres far Bjørn ble 59 år. Og han var sønnen til Minda. Nå er Lise med andre ord tredje generasjon tømmerkjører.

Bedriftseier

Telefonen ringer. Lise prater i hands free telefonen mens hun bremses litt ned, før hun kjører over Einunna-brua på vei til Alvdal. Veien er fortsatt litt sporete, litt isete og dårlig. Telefonsamtalen ble kort. En beskjed er gitt.

– Du har drevet din egen bedrift et par år. Hvordan opplever du å være bedriftseier?

– Spennende. Jeg etablerte mitt eget enkeltpersonforetak 1. januar 2013, etter at jeg hadde kjørt i min fars firma ut året da han døde. Mye av papirarbeidet gjør jeg også selv, men jeg får god hjelp av regnskapsfører og banken når det trengs. Det er mye å sette seg inn i når man driver sin egen bedrift. Men jeg kan bestemme min egen arbeidsdag. Det synes jeg er veldig bra.

– Å drive bedrift med tømmertransport er en livsstil. Veldig mye jobbing. Lite fritid. Helgene kan fort bli brukt til reparasjon og vedlikehold. Bilen skal vaskes og holdes i orden. Tømmerkrana skal smøres en gang i uka. Skifte av dekk gjør jeg selv. En dag skiftet jeg sikkerhetsventilen på kompressoren. Den har røket flere ganger. Det er om å gjøre å få færrest mulig dager uten kjøring.

Fram med kjetting

Lise Stenhaug nærmer seg Alvdal og snart svinger hun inn på gårdsplassen til sin søster igjen, og stopper. Der hekter hun på tilhengeren og reiser for å hente dagens første tømmerlass. Hun kjører til Dammen, et lite sted sør for Alvdal. Det



Lise Stenhaug satser friskt på fremtiden med «ny» Scania.

blir en tur langs riksvei 3 noen kilometer, før hun svinger til høyre og kjører over ei bru, videre på en mindre vei fram til tømmeret som ligger inntil veien. Hun stopper. Noen sekunder senere sitter hun oppe i krana og er i full sving med å lesse på tømmer. 20 minutter senere er tømmeret på bil og henger.

Obs!

Bilen har sunket litt ned i snøen på kanten av veien. Fram med kjetting og strøsand. Ett minutt senere er alt i orden. Lise Stenhaug er på farten igjen, denne gang til Koppang for å levere tømmer.

På Dammen ligger det 400 kubikkmeter sagtømmer som skal kjøres til Koppang, 400 kubikkmeter sliptømmer som kjøres til Auma mellom Tynset og Alvdal. Og på et annet sted i Alvdal – Hammermåna – skal hun hente et par hundre kubikkmeter med sliptømmer som kjøres til Orkanger hvor det skal brukes til biofyring. Lise Stenhaugs firma henter tømmer i Alvdal, Follidal og Tynset. Tømmeret kjøres enten til Koppang, Auma eller Orkanger.

– Jeg blir godt kjent i alle kroker og kriker når jeg kjører tømmer.

– Hvordan er arbeidsdagene dine?

– Ingen dager blir som den forrige. Det varierer. Jeg vet at jeg skal reise på jobb klokka 7.30 eller 8.30. Men jeg vet aldri når jeg kommer hjem igjen om ettermiddagen eller kvelden. Plutselig kan jeg kjøre meg fast på dårlige skogsbilveier. Det skjer heldigvis svært sjelden, men jeg hadde et opphold på en måned i fjor, fordi bilen måtte repareres. Da

hadde jeg vært uheldig og sklidd av en skogsbilvei, selv om jeg kjørte svært sakte.

Et ekstra lass kan også gjøre dagen litt lengre enn planlagt. Men skal jeg noe spesielt etter arbeidstid en dag, planlegger jeg så godt jeg kan.

Lys fremtid

Lise Stenhaug ser lyst på fremtiden. Hun satser. I vinter kjøpte hun en pent brukt Scania R 620 tømmerbil.

– Den gamle er utslitt.

Den nye er bedre på nesten alt, sammenlignet med den gamle. Og den har lemmer på sidene, slik at hun også kan kjøre andre ting enn kun tømmer.

Lise får svært god hjelp av en «personlig» mekaniker, det vil si Erland Furuli som er hennes søster Lenas mann. Erland har et eget verksted i en stor hall på gården, samtidig som han arbeider som mekaniker for tunge kjøretøy i en bedrift på Tynset et par mil lengre nord.

– Jeg har fått hjelp av Erland mange, mange ganger når den gamle bilen har stoppet. Nå klargjør han den nye bilen for meg, før jeg begynner å kjøre med den, sier Lise.

Hun beholder den gamle tømmerbilen, selv om den er utslitt.

– Den gamle er go'bilen. Jeg vil ikke selge en bil med sjel. Jeg skal kjøre med gammelbilen, selv om jeg kommer til å bruke den nye mest, sier hun.

Lise Stenhaug har mye kjøring og kunne ansatt en sjåfør. Men foreløpig driver hun sitt firma alene.

– Tømmertransport er fortsatt svært mannsdominert. Hva synes dine søstre, venninner og bekjente om at du som kvinne kjører tømmer?

– Du er tøff, sier dem, nesten alle sammen.

– Og hva sier mannfolka som kjører tømmerbil og langtransport når du møter dem?

– Stå på! sier Lise Stenhaug.

Turen til Koppang er over, tømmeret er plassert på de store tømmerlunnene ved jernbaneskinnene der. Lise svinger inn på gårdsplassen til sin søster i Alvdal igjen og slipper hunden Lizzie inn i bilen. Lizzie er nesten alltid med henne ut på veien når hun kjører. Straks er hun på farten sørover igjen for å hente mer tømmer. Hun smiler.

– Jeg kan ikke tenke meg et bedre yrke enn å være tømmerbilsjåfør, sier Lise Stenhaug.

Ta tilbake arbeidsdagen

Stadig flere transportselskap i Norge velger nå å parkere i bokstavelig forstand. De klarer ikke å konkurrere med de lave prisene som østeuropeiske transportører kan tilby. Og de ønsker heller ikke å begynne å ta inn billigsjåfører fra øst. De konstaterer også en dramatisk forverring når det gjelder trafikksikkerheten på Norske veier, spesielt på vinterstid. Statens vegvesen jobber på med alle tilgjengelige ressurser og leverer anmeldelser, men politijuristene henlegger sak etter sak. Skulle det bli en dom så er det som oftest en latterlig liten straff. Og, som en følge av alle henleggelsene sørges det samtidig for at det gis bedre næring til ulovlig transportvirksomhet.

Jeg kunne fortsatt i det uendelige med å ramse opp tilfeller men vil i stedet fokusere på hvor mye den norske staten går glipp av, fordi de ulovlige transportene ikke betaler skatter eller avgifter i det hele tatt. Mitt forsiktede anslag er at staten går glipp av omkring 1,4 milliarder kroner årlig, direkte relatert til ulovlig virksomhet på norske veier. Det ville blitt mange nye sykehjemsplasser, eller oppussing av skoler for de pengene. Likevel ser det ikke ut til at myndighetene tar dette alvorlig nok.

Yrkestrafikkforbundet har gjort en rekke henvendelser overfor politi, skattemyndigheter og politikere. Vi er opptatt av at vareeier må ta mer ansvar og stiller derfor spørsmålet. Hvor mye juling tåler egentlig et varemerke? Det er et betimelig spørsmål. De ulovlige transportene kjører gods for store, velrenommerte selskap som er opptatt av sitt image og sitt varemerke. Likevel har de ikke bedre kontroll på hvem som faktisk kjører godset deres.

I Yrkestrafikkforbundet har vi en kjerneoppgave som er å sørge for best mulige arbeidsvilkår for våre medlemmer og vi fokuserer mye på «de nære ting» – altså hverdagen for våre medlemmer. Derfor legger vi mye arbeid og innsats i det som merkes «på kroppen» av de som utfører jobbene daglig ute i transportbransjen.

De siste årene har vi sett en markant økning i tilbakemeldinger og henvendelser som refererer direkte til et økende

press på arbeidstid – mer ubekvem, umulig å kombinere med familieliv. Arbeidsvilkår – det forventes at man «springer skoa av seg». Lønnsbestemmelser, – stadig flere får ikke det de har krav på og sosiale ordninger – der opparbeidede rettigheter forsvinner.

Felles innsats

Med dette som bakteppe har vi det siste året jobbet hardt og seriøst med ulike løsninger og ønsker innstendig at vi om ikke alt for lenge kan se en norsk transportbransje som konkurrerer på kompetanse og kvalitet. Ikke på dumpingpriser og arbeidstakeres vilkår!

Yrkestrafikkforbundet lanserte derfor det som fikk arbeidstitelen «allmenngjøringsprosjektet» på en konferanse i Oslo den 13. mars. Vi mener at dette er et av de viktigste tiltak vi kan iverksette for å opprettholde og utvikle norsk vei-transport.

Allmenngjøring betyr i korte trekk at det i tråd med Lov om allmenngjøring av tariffavtaler m.v. fattes vedtak om å fastsette hele eller deler av en landsomfattende tariffavtale i en egen forskrift, slik at forskriftenes vilkår gjøres gjeldende for alt arbeid som utføres innenfor vedtakets virkeområde

Allmenngjøring av tariffavtaler er et grep for å hindre sosial dumping og konkurransevridning. Dette skjer ved at man gjør hele eller deler av tariffavtalene til standard for en hel bransje eller et område.

Som begrepet antyder, handler allmenngjøring i arbeidslivet også om å utvide en ordning fra en mindre til en større gruppe. Nærmere bestemt gjøres hele eller deler av en tariffavtale i en bestemt sektor av arbeidslivet gjeldende for alle som jobber der. Det vil si at lønn og arbeidsvilkår som de fagorganiserte har forhandlet fram, vil gjelde som «ufravikelige minstevilkår» for alle ansatte i bransjen eller i et bestemt geografisk område.

Dermed blir alle som jobber i et såkalt allmenngjort område – også uorganiserte og/eller ikke-norske statsborgere – dekket av enkelte bestemmelser i tariffavtalen.

Hvis en bransje er omfattet av allmenngjøring, stopper ikke bedriftenes ansvar ved egne ansatte. De må også sikre at underleverandører oppfyller kravene til en allmenngjort tariffavtale. Dette er lovbestemt gjennom såkalt solidaransvar og informasjons- og påseplikt.

Solidaransvar

Allmenngjøringsloven ble med virkning fra 1. januar 2010 utvidet med bestemmelser om solidaransvar. Leverandører og underleverandører som setter ut arbeid eller leier inn arbeidstakere, hefter på samme måte som en selvskyldnerkausjonist for utbetaling av lønn og overtidbetaling etter allmenngjøringsforskrifter og opptjente feriepenger, til arbeidstakere ansatt hos virksomhetenes underleverandører.

Rent praktisk betyr det at en arbeidstaker som ikke har fått utbetalt rettmessig lønn fra egen arbeidsgiver, kan fremsette sitt lønnskrav til bedriftene oppover i en kontraktskjede.

Dette, sammen med andre tiltak som bedre kontroller, strengere regler for kabotasje og en kraftig opptrapping med tilsyn og straffereaksjoner, kan bidra til at vi klarer å ta tilbake arbeidsdagen. Og – at vi igjen får «En arbeidsdag å leve med».

Svein Furøy





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



Sjåførene av disse bilene
er pålagt strenge regler for kjøre- og hviletid

Men HVOR skal de hvile?

Yrkestrafikkforbundet
krever utbygging av
gode hvileplasser
over hele landet NÅ!



YRKESTRAFIKKFORBUNDET
www.ytf.no

Denne baksiden kan du få som verveplakat, bestill Hvileplass-plakat på post@ytf.no