

yrkestrafikk[®]

Nr. 2 2015 – 60. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

YTF 60 år

En god sjef
er gull verdt





Norges mest kjøpte bilforsikring

Vi er de som forsikrer flest biler i Norge. Kanskje fordi vi blant annet kan gi 8 års reparasjonsgaranti, og veihjelp uansett årsak?

I tillegg til skikkelig gode forsikringsvilkår, får du som YTF-medlem en svært god pris. Derfor anbefaler vi sterkt at du sjekker hvilken pris du kan få hos oss.

På gjensidige.no/bil kan du beregne pris og kjøpe forsikring. Du kan også ringe oss på 03100, så hjelper vi deg.



Yrkestrafikkforbundet 60 år 1955-2015

PROLOG

YTF markerer sine 60 år,
og stadig sterkare i samfunnet står,
organiserer funksjonærar og sjåførar,
for ei rekkje av landets transportørar.
I Haugesund vart forbundet etablert,
og med tida har det ekspandert.
Stiftarane tok ein farefull sjanse,
ved å gi LO konkurranse.
Men sjåførar med vågemot og styrke,
slo ring om sitt ansvarsfulle yrke.
Ein ny organisasjon var i sin emning,
med Norsk Rutebilarbeiderforbund sin nemning.
Etter ein gjennomført utvidingsrunde,
vart namnet Yrkestrafikkforbundet.
Det tingar om lønn for kvar tariffperiode,
og er oppteke av sosiale gode.
Gjennom seksti år har forbundet klart,
å gi medlemmer støtte av ulik art.
Organisasjonen arbeider iherdig,
for å visa seg si oppgave verdig.
Ei sjåførbetaling til å leve av,
blir alltid eit ufråvikeleg krav.
Men ro og trivsel på arbeidsplassen
er også viktig for medlemsmassen.

Svein Elling Autsbø, mars 2015

Nylig fikk vi tilsendt dette fine verset fra Svein Elling Autsbø. Han har levd tett på busser og sjåfører, med en oppvekst i avdeling 1 av YTF. Vi har valgt å starte bladet med denne hyllesten til YTF på verseform. Redaktørens leder, som vanligvis åpner alle utgavene av Yrkestrafikk, finner du denne gang på side 31.

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Årets tillits- valgte 2015

Side 16

Innhold

- 2** Jubileumsprolog
- 6** Rutebilhøvdningen
- 9** Sjåførene viser muskler
- 12** Allmenngjøringen vinner frem
- 16** Årets tillitsvalgte
- 17** YTF-info
- 20** Kontakt YTF
- 21** Kryssord
- 22** Rettigheter og plikter
- 25** Smått & Stort
- 26** En god sjef er gull verdt
- 30** Streik med sympati til arbeidsgiver
- 31** To kamper om samme sak
- 32** En fortelling til ettertanke
- 34** Gud forby helgearbeid
- 35** Seriøsitet og sosial dumping

Den gode lederen

Knut-Erik Thorstensen er avdelingsleder hos Nettbuss Øst Shuttle. Han er godt likt og får gode reslutater i samarbeid med de ansatte. – Jeg forsøker å være mot andre som jeg ønsker andre skal være mot meg, sier Knut-Erik om sin lederfilosofi.

side 26

Allmenngjøringen vinner frem

side 12

Hvorfor stoler vi på rørleggeren, men ikke på bussjåføren

side 32



YTFs leder:

Grunnleggende arbeidstaker- rettigheter skal respekteres i et stadig mer internasjonalt arbeidsliv

side 35

nr. 2 2015



Gladiola:

Gud forby helgearbeid!

side 34

Rettigheter & Plikter:

Virksomhets- overdragelse og anbud

side 22

Ytf 60 år

Møt «Rutebil- høvdingen» Arnold Haukedal

side 6



Streiken i 1959:

Forbundet viste muskler

side 9

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:
Garder Grafisk
Telefon: 90 61 90 99
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 transportselskapenes 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.



pressens faglige utvalg
PFU

PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Pressforbund.

Organer som har medlemmer fra pressens organisasjonene og fra utløstpressen, bestander klager mot pressen i presserettslige spørsmål (trykt presse, radio, fjernsyn og nettpublikasjoner).

Adresse: Radhusgt. 17
Pb. 46 Sentrum 0101 Oslo
Telefon: 22 40 50 80
Faks: 22 40 50 55
E-post: pfu@pressen.no

Utgivelsesplan for annonser 2015

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	19. januar	2. februar
2	23. mars	6. april
3	18. mai	1. juni
4	3. august	17. august
5	21. september	5. oktober
6	23. november	7. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

Reklamasjonsretten bortfaller hvis leveringsfrist for original ikke overholdes. Reklamasjoner, rettelser og stoppordre må gis skriftlig.

Annonsepriser fra 1. januar 2015

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 %

Rutebilhøvdningen

«Jeg har ikke gjort så mye, det meste kom av seg sjøl», sier Arnold Haukedal beskjedent.

Ikke så mye? Forbundsformann i 31 år, generalsekretær i 38 og redaktør i 37.

Her snakker vi virkelig! Yrkestrafikk har møtt det 90-årige æresmedlemmet i sitt hjem i Hamar.

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

– Jeg vokste opp i Åsane utenfor Bergen. Far kjørte buss i Åsane Automobillag. Det var slik det begynte. Jeg trengte en jobb for å tjene penger. Dermed ble det til at jeg utvidet førerkortet, og så ble jeg bussjåfør, jeg også, i 1948. Jeg kjørte for det meste mellom Åsane og Bergen, forteller Arnold Haukedal.

Dette var rett etter krigen, og i de første etterkrigsårene var det gjenoppbygging av rutebilselskapene som sto på programmet. Opptatt som man var av å få hjulene igang, var det til å begynne med liten tid til å konsentrere seg om sjåførenes organisasjonsforhold.

– Vi var organisert i Norsk Transportarbeiderforbund. Far ville ikke ta på seg tillitsverv, da slapp han heller til sønnen, så jeg kunne ta kjeften om noe gikk galt, humrer Haukedal.

Ønsket eget forbund

Han var følgelig midt oppe i det, da gruppestyret for sjåførene som sto til-

sluttet Bergen Transportarbeiderforbund høsten 1948 tok initiativ til å undersøke om det var stemning blant sjåførene på landsplan om å lage et eget forbund i LO. Rutebilarbeiderne, som nå var i ferd med å vokse til en ganske stor gruppe, følte seg tilsidesatt av Norsk Transportarbeiderforbund.

Da sjåførene organiserte seg i 1937, var de blitt lovet drøftinger om opprettelse av et eget forbund, men ingenting hadde siden skjedd. Nå var de tillitsvalgte lei av å vente, og opprettet en egen komité som skulle arbeide videre med saken. Initiativet ble imidlertid svært lite nådig mottatt i forbundet, og resulterte i at komitémedlemmene ble ekskludert. Deretter roet det hele seg ned – tilsynelatende.

Noen år senere blusset likevel spørsmålet opp igjen, det var sjåførene i Haugesund som videreførte stafetten. Nok en gang førte engasjementet til eksklusjoner, men denne gangen ga ikke sjåførene seg. På et møte i Haugesund 12. og 13. mars 1955 ble det vedtatt å stifte et forbund for de ansatte i rutebilselskapene.

Med fra starten

I september 1955 ble så Norsk Rutebilarbeiderforbunds konstituerende landsmøte avholdt på Prestegård Turisthytte på Haukelid. 35 representanter deltok. Et landsmøte bestående av bare rutebilfolk, der alle snakket samme «språk», var nytt i Norgeshistorien.

En av delegatene fra Bergen og Omland deltok den 31-årige sjåføren Arnold Haukedal fra Åsane Billag. Haukedal ble valgt som en av tre dirigenter på landsmøtet, og fikk plass i det nye forbundets første valgte hovedstyre.

Formann Peder O. Landa og kasserer Josef Vik ble ansatt som forbundets første fastlønnede tillitsmenn med sjåførlønn. Praktiske årsaker gjorde at kontoradressen inntil videre ble lagt til kassereens bosted i Ølen. Mer og mer kom på plass, og den første overenskomsten med Arbeidsgiverforeningen ble godkjent i januar 1956. I forhandlingsutvalget finner vi navnet Arnold Haukedal.

Da forbundets andre landsmøte ble avholdt på Hotell Utsikten i Seljestad i september 1956, hadde forbundet nesten 900 medlemmer. Denne positive utviklingen førte til at landsmøtet vedtok å ansette Arnold Haukedal som forretningsfører og leder av forbundskontoret, som ble flyttet til Bergen.

Første redaktør

Landsmøtet ønsket å skape bedre kommunikasjon mellom forbundsledelsen og medlemmene. Arnold Haukedal ble derfor bedt om å prioritere arbeidet med et fagblad for medlemmene. Bakgrunnen var at Haukedal allerede før landsmøtet hadde skrevet og stensilert et blad som var sendt alle medlemmer rundt i landet. Ytterligere to stensilerte utgaver bladet – som fikk navnet «Bussen» – ble sendt ut i 1956. Året etter så den første trykte utgaven dagens lys.

– Problemet var hvordan få kontakt med bussfolkene, som var ansatt i ulike selskap rundt omkring i landet. Vi ønsket å orientere om hva som skjedde innen rutebilsektoren, om hva vi mente og hvordan vi ville ha det. Så fortalte vi om hvor det var laget nye foreninger og hvem de hadde valgt som tillitsvalgte. Da var det en del folk som reiste seg og ville være med, som tilhørte samme gruppe. Slik fikk vi folk med oss til å ►

Uff 60 år

I 60 år har Yrkestrafikkforbundet kjempet for medlemmenes arbeids- hverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året.





tilslutte seg det nye, og opplagstallet økte, forteller Haukedal, som skulle sitte med redaktøransvaret i 37 år.

Først i 1992 ble han avløst av Anne Ulven. I hennes redaktørtid ble Norsk Rutebilarbeiderforbund til Yrkestrafikkforbundet og Bussen skiftet navn til Yrkestrafikk. Ulven satt forøvrig som redaktør i over 20 år, og dagens redaktør

Espen Selmer-Torgersen er følgelig kun den tredje i bladets snart 60-årige historie.

– Fortsatt leser jeg bladet, og ser fram til hver gang det ligger i postkassa. Jeg er takknemlig for at forbundet fortsetter å gi det ut, det er virkelig koselig å få, understreker den første redaktøren.

Overtok grasrota

Norsk Rutebilarbeiderforbund fikk på plass en gunstig forsikringsavtale for medlemmene, og ble i 1959 herdet gjennom en seks uker lang streik. Streiken ga et voldsomt løft for forbundet, og medlemstallet ble på det nærmeste doblet. Ved inngangen til 1960 hadde NRAF 31 avdelinger med til sammen 1800 medlemmer.

På forbundskontoret gikk det hett for seg. Arbeidsmengden var enorm og økonomien dårlig. Kontingentpengene ble brukt til «å smi mens jernet var varmt». Arnold Haukedal reiste ofte både to og tre uker i strekk rundt til rutebilselskapene og hadde møter med arbeidstakerne. I de fleste tilfellene ble han tatt vel imot, vervet nye medlemmer og opprettet avdelinger.

– Det var en tid med mye organisering av folk. Vi hadde en sterk organisa-

sjon imot oss i Norges Transportarbeiderforbund, som mistet innflytelse og fikk mindre og mindre å si. Vi overtok det meste av grasrota, forteller Haukedal, som satte forbundet foran seg selv, ofte kunne det gå 3-4 måneder mellom hver gang han tok ut deler av lønna.

Får med ledelsen

Landsmøtet i 1960 ble lagt til Hamar. Bussføreryrket var på den tiden et mannsyrke, men representantene hadde med konene sine. Mange av kvinnene ble organisert i egne kvinnegrupper. Landsmøtet vedtok å flytte forbundets hovedkontor fra Bergen til Oslo. Arnold Haukedal ble her valgt til formann, samtidig som han fortsatte i jobben som leder av forbundskontoret. Han skulle lede NRAF i mer enn 30 år inntil 1991. Som generalsekretær fortsatte han i ennå tre år etter det.

– Å være bussfører var temmelig fjernt for de fleste, du måtte ha sittet bak rattet sjøl for å vite hva det handlet om. Derfor var det så viktig med et eget rutebilarbeiderforbund. Vi begynte å yppe oss overfor kommunene, ville ha mer å si og bedre forhold. Det fikk vi også etter hvert, oppsummerer veteranen.



– Innad i de ulike selskapene forsøkte vi å få flest mulig til å organisere seg, helt opp i ledelsen. Mange ledere ble etter hvert med, de forsto at de måtte holde seg inne med arbeidsfolket. Etter som vi ble flere og flere, ble vi også sterkere. Arbeidsfolket fikk på denne måten sine folk inn i ledelsen, hele strukturen endret på en måte karakter. Lederne trengte også noen som talte deres sak overfor eierne, derfor måtte de stå sammen med arbeidsfolket. Dermed måtte eierne ta hensyn til arbeidsfolket – ja, på en måte kan du si at arbeidsfolket overtok styringen. Slik utviklet det seg over hele landet, poengterer Haukedal.

Nye tider

I tre tiår satt Arnold Haukedal som forbundets ubestridte leder. Selv om mange mente at det ikke var optimalt å samle så mye makt i en person både som forbundsformann og generalsekretær, var Haukedal respektert som en renhårig leder som også klarte å skille rollene. Han var høyt respektert som ryddig og real, både som menneske og leder, hadde dessuten nær kontakt med medlemmene.

Forbundet fortsatte også som et rent rutebilarbeiderforbund. Men etter hvert ble bransjen stilt overfor nye utfordringer. Andre yrkesgrupper ønsket medlemskap, og bransjen sto foran store omstillinger, ikke minst gjennom anbud og konkurranseeksponering. Nye utfordringer presset også fram et ønske om ny ledelse. På første del av tittallet skjedde regimeskiftet.

– På den tiden fikk jeg skylda for alt som var galt, det var nok ikke alle netter jeg sov. Jeg visste ikke hva jeg måtte av kritikk neste dag, det var bare å ta imot og svelge. Mye foregikk bak ryggen, og i den perioden kunne alle gjøre alt så mye bedre enn jeg gjorde. Men sånn er det jo å være leder, man opplever begge deler. Når noe går godt, går det virkelig godt – mens alt annet er bare styggedom. Sånn er det bare, tøffe tak må man bare finne seg i.

Oppsummerer superveteranen, som mer enn noen har all rett til å hvile på sine laurbær. Nå er det for det meste barnebarna som gjelder for rutebilarbeidernes store høvding, Arnold Haukedal.

1959: Sjøførene viser muskler

Den første landsomfattende streiken i regi av Norsk Rutebilarbeiderforbund fant sted vinteren 1959. Mer enn sju hundre medlemmer holdt det gående i seks uker uten streikebidrag, før de måtte kapitulere og godta forslaget fra Riksmeklingsmannen. Det voksende antallet rutebilarbeidere hadde for første gang meldt sine interesser med tyngde.

TEKST: ARNE DANIELSEN

I 1959 var transportbehovet økende, men salget av privatbiler var fortsatt underlagt rasjonering, noe som hadde vært tilfelle siden krigen. I 1950 fantes for eksempel kun 15.000 personbiler i Oslo, på slutten av åttitallet 180.000. Femtitallet var således en gullalder for rutebilnæringen, likevel følte rutebilarbeiderne at de i liten grad ble verdsatt. Derfor streiket de.

La oss ta en kikk på hvordan næringen hadde utviklet seg fra den spede begynnelse:

Bakteppet

Da Gottlieb Daimler og Karl Benz bygde sine første motorrevne vogner i 1886, var de neppe i sine villeste fantasier klar over hva de var i ferd med å utsette kloden for på godt og vondt. Sjelden har en oppfinnelse rystet verden mer.

Som med alle nyvinninger var det likevel få som i utgangspunktet trodde at automobilen kunne ha noen reell sjanse til å utkonkurrere hest og vogn. Vogner og veier var begge rett og slett for dårlige, alt tydet på at skinnegående transport var tingen.

På slutten av attenhundretallet ble det imidlertid foretatt en rekke forbedringer på bilen, som Michelin og Dunlops utvikling av gummihjulet, Henry Fords masseproduksjonsprinsipper og ikke minst den stempeldrevne forbrenningsmotoren med elektrisk tenning.

Alt lå til rette for at det 20. århundre virkelig skulle bli Bilens Århundre.

De første rutebiler

Selv om noen spede forsøk var forsøkt tidligere, regnes 1908 som startåret for rutebiltrafikk i Norge. «Aarø Automobilselskap» satte da i gang rutetraffikk mellom Molde og Batnfjordøra med en Unic personbil med plass til seks personer. Samme året startet Steinkjer og Namsos Automobilselskap rute mellom Steinkjer og Rødhammer, og A/S Øst-Telemarkens Automobilselskap etablerte ruter fra Notodden. Året etter fantes 23 bilruter med en samlet kjørelengde på 859 kilometer.

De fleste selskapene besto av enkeltpersoner som skaffet seg bil og bare satte i gang med å kjøre. «Rutebilen» var nettopp en bil, som regel en femseter med plass til eieren – alias sjåføren – alias reparatøren, og fire passasjerer, ▶

Ytt 60 år

I 60 år har Yrkestrafikkforbundet kjempet for medlemmenes arbeids hverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året.

temmelig identisk den relativt nye ideen med drosjer i rute i griségrende strøk. Markedet var for det meste innen turisttrafikken.

Ingen sentrale bestemmelser fantes for bilkjøring, det var amtsmennene som bestemte hvem som fikk kjøre hvor. Først i 1913 vedtok Stortinget den første motorvognloven, som fortsatt var preget av hestetransport. I paragraf 20 om møtende trafikk heter det for eksempel: «Der hos skal føreren, naar han paa landevei møter en kjørende, der fører tændt lygt, altid stanse motorvognen, til den kjørende er kommet forbi.»

Behov for sjåførere

I mellomkrigstiden vokste imidlertid næringen kraftig. Utviklingen av Norge som industrinasjon førte til større behov for mobilitet, og rutebilen ble et velegnet redskap for å frakte folk til og fra arbeidsplassen. Rutebilen var også velegnet for ulike typer godstransport, som post, forbruksvarer, spannmelk og driftsmidler til jordbruket. Mens det i 1910 kun fantes 38 ruter med 1895 kilometers kjørelengde, var forholdet ti år senere 270 ruter med 9227 kilometers kjørelengde – en femdobling.

Dermed fikk rutebilselskapene behov for flere medarbeidere. Til å begynne med var det familiemedlemmer som ble hyrt inn som sjåførere, men med årene kom det flere aksjeselskaper med flere ansatte. Bilmateriellet ble bedre og større; for behovet for flere seter var galopperende. Lastebilen var først et viktig supplement, med sideseter, påbygde karmar og kalesje over lasteplanet. På tjuetallet dukket det så opp flere og flere rene busser.

På Arbeidsmandsforbundets landsmøte i 1928 var det bekymrede miner å skue. Forbundet besto nemlig i stor grad av skinnleggere, og nå følte de yrket sitt truet. Tidligere hadde myndighetene prioritert utbyggingen av jernbanen høyst, men nå registrerte arbeiderne en enorm tyngdeforskyvning innen transportsektoren. En veldig vekst i biltrafikken førte til stadig nye veganlegg og utbedring av eksisterende vegnett. Den herskende arbeidsledigheten ble også for en stor del forsøkt avhjulpet med nødsarbeid på veganlegg, noe som satte ytterligere fart på utviklingen.

I 1928 disponerte rutebilnæringen

738 ruter med en samlet lengde på 22901 km, der 1633 busser kjørte over 33 millioner km. Bilen var nå i ferd med å bli den viktigste formen for landtransport, og rutebilen seilte opp som et fleksibelt og velfungerende transportmiddel med økende samfunnsmessig betydning.

Bransjen organiseres

Den første fylkesforeningen for rutebileiere ble dannet i Vestfold den 21. november 1924. Foreningens formål var å «ivareta medlemmenes interesser, særlig ved samarbeide med myndighetene, og å virke for lover og bestemmelser for rutekjøring, hvorved den enkelte ruteinnehavers næringsrett blir betryggende beskyttet.» Vestfoldforeningen tok initiativet til dannelsen av Norges Rutebileieres Forbund – NRF, som så dagens lys i 1929.

På samme tid organiserte rutebilarbeiderne seg. De første sjåførene organiserte seg i «Den norske Chaufføreforening i 1917, og gikk året etter inn i Norsk Transportarbeiderforbund. I 1927 ble den første overenskomsten inngått for rutebilarbeidere. I 1937 var likevel kun 477 rutebilsjåførere organisert.

Først etter krigen inntraff det som har blitt kalt for gullalderen innen rutebilnæringen. Folks reisebehov økte og det var mangel på transporttilbud. Privatbil var ikke allemannseie, og kjøp av nye biler var underlagt rasjonering helt til 1960. Statens Bensinkontor måtte gi tillatelse til kjøring av motorvogn, og høsten 1947 kom det forbud mot «for-nøyelseskjøring, turkjøring, kjøring til eller fra teater, kino, restaurant, selskapselig sammenkomst, fest og stevne eller annen liknende kjøring som ikke er strengt nødvendig». For mange var rutebilen eneste alternativ. Rutebileierne leverte alt de kunne, og det var gode i tider i mange år.

Samferdselsloven av 1947 krevde sentralisering og mer effektivitet innen rutebilbransjen. Etter gjenoppbyggingen etter krigen, begynte rutebilselskapene å slå seg sammen til større enheter. Rutebilarbeiderne ble flere, og ønsket tilsvarende økt innflytelse. Mange mente at Norsk Transportarbeiderforbund ikke fullt ut var i stand til å ivareta interessene deres, og ønsket seg sin egen organisasjon innen LO.

Strid med jernbanen

Som kjent ble dette dårlig mottatt innen Transporten. I tillegg til indremedisinske forhold i forbundet, er det nok også viktig å se på de samfunnsmessige forholdene. Ved stortingsvalget 1949 fikk Arbeiderpartiet for første gang rent flertall på Stortinget, og for LO var det selvsagt viktig å stå solidarisk med arbeiderregjeringen.

For sosialdemokratene var jernbane den viktigste kollektive transportmetoden, og rutebilene ble tildels sett på som en uønsket konkurrent. Et annet politisk stridsspørsmål var hvorvidt rutebil-drift skulle skje i offentlig eller privat regi. De private rutebilselskapene kjempet en politisk kamp mot at NSB eller kommunene skulle overta bussrutene, og kom således på «feil side» i forhold til arbeiderbevegelsen.

NSB var på slutten av femtitallet Norges største bedrift med innpå 30.000 ansatte. Jernbaneforbundet hadde i 1954 nesten 23.000 medlemmer, så kjøttvekta innen LO-familien var av flere grunner ikke på rutebilarbeidernes side.

Avslørende debatt

I 1959 tjente sjåførene i de kommunale bilrutene 286 kroner i uka, sjåførene i NSB Bilruter 286 kroner i uka, mens sjåførene i de private rutebilselskapene kun hadde 223 kroner i uka. Derfor var også streikekravet «Lik lønn for likt arbeid».

Debatten rundt streiken i Stortinget var på mange måter avslørende. Den profilerte AP-politikeren Nils Hønsvald uttalte at LO var sterke nok til «å tvinge seg til langt høyere pengelønn enn de (rutebilarbeiderne) har i dag – det behøver man ikke være i tvil om, men LO vurderer landets økonomiske situasjon slik, at det vil være galt, og i det lange løp også være til skade for arbeiderne selv». Fem ganger etter krigen hadde rutebilsjåførenes arbeids- og lønnsvilkår blitt vurdert og fastsatt av lønnsnemnd, etter beslutning av Regjering eller Storting.

Selv om streiken i 1959 ikke førte fram, satte den rutebilarbeidernes krav på dagsorden, og førte til at Norsk Rutebilarbeiderforbund doblet medlemstallet. Grunnlaget var lagt!



Psst! Visste du at allerede i 1915 produserte **MAN** kjøretøy for persontransport?



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Biogass er et av de mest miljøvennlige drivstoff for busser i dag. Våre bybusser, **MAN Lion's City**, tilbyr rene 6-sylindrede biogassmotorer og topp komfort for sjåføren. Samtidig er interiøret utformet for mest mulig effektiv passasjerhåndtering.

Kort sagt: **MAN Lion's City** er til glede for sjåfør, passasjer og miljøet.

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

100
100 Years
MAN Truck and Bus



Allmenngjøringen vin

Det ser for alvor ut til at YTF vinner frem med sitt allmenngjøringskrav av tariffbestemmelser for transportsektoren. Etter mye og godt arbeid fra forbundets side, har støtten til forslaget bredt om seg. Også Europa ser nå ut til å se til Norge og YTFs arbeid.

TEKST: ESPEN SELMER-TORGERSEN

– Allmenngjøringskravet både på gods og turbil har vært ute på høring, med høringsfrist 12. mars. Høringsvarene ligger tilgjengelig på Arbeidsdepartementets hjemmeside. Disse vil danne grunnlaget for den videre behandlingen i tariffnemnda. Vi håper at vedtakene blir fattet før sommeren, forteller YTF-advokat Ken Roger Bratteng som har stått sentralt i YTFs arbeid for allmenngjøring helt fra begynnelsen av.

– Samtidig har vi jobbet aktivt med de andre organisasjonene for å få støtte i høringsrunden. Vi har også fortsatt vårt aktive arbeid overfor politiske myndigheter slik at de er forberedt på den kontroll og oppfølging som et vedtak vil kreve, fortsetter Bratteng som tror vi nå snart får en endelig avklaring.

– Det vil etter all sannsynlighet bli konkludert før sommeren, men kanskje også tidligere, sier han.

Tydelige skiller

Ifølge Bratteng er det tydelige skillelinjer mellom de som støtter og de som er motstandere av allmenngjøringskravene.

– Det går en veldig tydelig linje mellom de som støtter kravet og de som er motstandere. Kort oppsummert er det de som tjener penger på billig transport og sosial dumping av yrkessjåfører som er motstandere av kravet. Da snakker jeg ikke om lastebil- og turbusseierne. Det er faktisk nå en bred støtte blant arbeidsgiverne for kravet, i det NHO Transport og NLF har gått inn for allmenngjøring. De som viser stor motstand er speditører og reiselivsnæringen som kjøper inn tjenester fra våre arbeidsgivere. Det er påfallende hvor lite interessert de er i å

ta ansvar og bidra til at lønnsforholdene i bransjene avdekkes. Ellers må det nevnes at LO og NTF har kommet på banen og støtter opp om vår begjæring. I tillegg har de bedt om at sine tilsvarende tariffavtaler allmenngjøres. Det har vi gitt vår tilslutning til, forteller Bratteng.

Brer om seg i Europa

Og det er ikke bare i Norge det nå skjer ting på dette området. Og skal vi tro Ken Roger Bratteng, som selv har vært

en frontfigur for YTF i kampen for allmenngjøring, så er ikke forbundet ”uten skyld” i at det også nå skjer ting i andre land.

– Tyskland innførte fra nyttår minstelønn gjeldende for transportsektoren. De gjorde det ikke gjeldende bare for kabotasje, men også for internasjonal transport og transitttransport gjennom Tyskland. Det er ingen tvil om at YTFs arbeid med allmenngjøring gjeldende for transportområde, har vekket interesse både hos norske politiske myndigheter,



ner frem

men også i EU-landene. Det var her spørsmålet ble reist først, og vi har gått i front for å kartlegge de juridiske utfordringene som følger med. Frankrike har nå gjort et tilsvarende prinsippvedtak. Dessverre tar prosessen fram mot vedtak ofte litt lenger tid i Norge. Nå blir det spennende å følge med på hvordan EU vurderer de EØS-rettslige sidene ved en gjennomføring av kravene.

– *Hvor stort har arbeidet vært og hvor viktig? Kan YTF og medlemmene være stolte av initiativet og arbeidet til YTF?*

– Jeg mener det ikke er å overvurdere om vi sier at YTF er det forbundet som går i front for å redde yrkessjåførens framtid. Hvis vi tillater at sjåførfaget fritt skal kunne utøves i Norge til 8.000 kr i månedslønn, er det begynnelsen på slutten for yrkessjåførfaget slik vi kjenner det. Men dette gjelder også norsk arbeidsliv generelt. Vi må kunne kreve at arbeid som utføres i Norge, skal skje til betingelser vi er vant til. Hvis ikke får vi et arbeidsliv med store forskjeller og høy arbeidsledighet. Vår kamp er intet mindre enn at vi kjemper for at man også i fremtiden skal kunne leve av helt vanlige jobber i Norge, understreket Bratteng.

– Jeg synes det er verdt å merke seg, at da vi først foreslo allmenngjøring som virkemiddel, sto vi helt alene. Vi opplevde svært mye motbør. Nå er det klart at Norsk Transportarbeiderforbund, LO, Norges Lastebileier-forbund og NHO Transport støtter opp om begjæringen. Det er vi veldig glade for. Uten støtte har vi heller ikke mulighet for gjennomslag. YTF har vist nødvendig stahet, kunnskap og pågangsmot til å ta føringen i det som en samlet bransje nå støtter opp om.

Dette er kravene

Vi ber Ken Roger minne oss om de harde fakta når det gjelder allmenngjøringskravet:

– For turbuss krever vi en minstelønn på kr. 150 i timen, tilfredsstillende innkvarteringssted med toalett og dusj og nødvendige måltider. For gods krever vi en minstelønn på kr. 157 i timen, og diett tilsvarende norske skatteregler. Det er vel ikke for mye forlangt? spør han retorisk.

– *Om vi går ut ifra at kravet går gjennom og vedtas, når vil det tre i kraft og hva ser du som de kortsiktige og langsiktige effektene? Hvordan vil dette påvirke transportsektoren og sjåførene?*

– Vi håper på iverksettelse av allmenngjøring før sommeren. Allerede for 2016 må vi fremme en ny begjæring, ettersom vedtaket følger tariffperioden. Det er derfor ingen grunn til å vente med iverksettelse. De som allerede jobber under ordnede forhold og tariffavtaler, vil ikke merke noe umiddelbar forskjell. Tariffavtaler og særavtaler står seg som før. Men det de vil kunne merke, er at arbeidsgiver i mindre grad blir presset av speditører eller reiselivsoperatører ved tildeling av oppdrag. Det vil være ulovlig å operere med priser som ikke kan dekke opp for allmenngjort lønn. Den langsiktige virkningen er forhåpentligvis at vi

sikrer ryddige og seriøse arbeidsvilkår på norske veier uansett hvor sjåføren kommer fra, sier Bratteng som også kan fortelle om de neste store utfordringene som ligger foran YTF.

– Det viktigste vi gjør, er arbeidet med tariffavtalene. Men også innenfor rutebuss har vi utfordringer med arbeidsforhold som ikke bare bestemmes av partene. Derfor har YTF satt i gang prosjekt «Bedre bussanbud» som blir et arbeid overfor fylkeskommunene. Det skal sikre at ikke besparelser i offentlige budsjetter skal gå utover bussjåførens arbeidshverdag. Det blir et svært viktig prosjekt for våre medlemmer og vi håper på stort engasjement i det fra alle – både medlemmer og tillitsvalgte, avslutter YTFs advokat, Ken Roger Bratteng.

Senterpartiet støtter kravet om allmenngjøring

Yrkestrafikkforbundet (YTF) og Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund krever allmenngjøring av lønns- og arbeidsvilkår i gods-transport og all transport med turbil, særlig i turistsesongen, for å sikre at alle ansatte i denne delen av norsk arbeidsliv sikres en minimumslønn. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) støtter kravet. Det gjør også Senterpartiet.

En av konsekvensene av Norges tilslutning til Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS) er at det fritt fram for utenlandske transportører til å kjøre gods i Norge. Det er riktignok regler for kabotasjekjøring, men det finnes mange eksempler på at disse brytes samtidig som dette viser seg vanskelig å avdekke. Kabotasje er nasjonal transport som blir utført i et land der transportøren ikke er hjemmehørende.

Når vi vet at utenlandske sjåførere på slike transportoppdrag i Norge arbeider til en langt lavere lønn enn det ansatte hos norske transportselskaper har, blir det ikke konkurranse på like vilkår. Sosial dumping i transportsektoren i Norge er i dag et svært omfattende problem som følge av EØS-avtalen.

Senterpartiet mener dette fordrer at vi tar i bruk allmenngjøringsloven også i denne delen av arbeidslivet, en lov som ble vedtatt av Stortinget i forkant av Norges inngåelse av EØS-avtalen som et virkemiddel mot de negative konsekvensene for norske arbeidstakers lønns- og arbeidsvilkår. Senterpartiet vil erstatte EØS-avtalen med en handelsavtale.

*Janne Sjølmo Nordås og
Per Olaf Lundteigen,
stortingsrepresentanter for
Senterpartiet*



STILLING LEDIG!

ER DU EN DYKTIG OG UTADVENDT YRKESJÅFØR?

Wright Trafikkskole AS søker etter yrkessjåfører som ønsker å jobbe som instruktør på ulike typer transport-relaterte kurs hos oss.

Wright Trafikkskole AS er Norges største trafikkskole med 24 avdelinger og 125 ansatte. Selskapet har som målsetting å være ledende leverandør av førerkortopplæring og transportrelaterte kurs i Norge.

Ønskede Kvalifikasjoner:

- Fagbrev som yrkessjåfør.
- Omgjengelig og utadvendt.

Nødvendig opplæring vil bli gitt.

**Spørsmål kan rettes til Lars Otto Rovde
Tlf.: 911 13 634 E-post.: lars.otto@wright.no**

WRIGHT.NO

Wright[®]
TRAFIKKSKOLE



Gratulerer

Årets tillitsvalgte 2015

Ulrich Janssen er kåret til årets tillitsvalgt 2015. Han ble utnevnt under representantskapsmøtet Haugesund, og fikk diplom og en sjekk fra gjensidige på 5000 kroner.

Juryens begrunnelse var som følger:
Tross utgangspunktet, har årets kandidat gjennom imponerende metodebruk, systematikk, gjennomføringsevne og presentasjon klart mesterstykket å bygge opp tillit til kollegene i bedriften i en veldig vanskelig situasjon som er håndtert på en forbilledlig måte. Da han overtok vervet var det stor misnøye

lokal, men han har vært en avvæpnende person og roet gemyttene.

Han er en oppklarende person, som klarer å gjøre seg forstått på mer enn et språk. I et internasjonalt miljø hvor ikke alle kan engelsk, norsk eller begge deler må en finne alternative kommunikasjonsmåter og grensesnitt. Årets vinner har arbeidet systematisk med verving gjennom

lang tid og har vist imponerende gjennomføringsevne.

Juryen mener at måten arbeidet er utført på, er et eksempel til etterfølgelse og håper at vinneren vil fortsette det gode arbeidet og lage en god plan for å følge det opp og for å holde forbedringsviljen ved like. Juryen er imponert over vinnerens gjennomføringsevne. Kandidaten har initiert og fullført ulike tiltak og prosjekt er med tydelig entusiasme og skapt glød og begeistring i hele avdelingen.

Yrkestrafikkforbundet gratulerer Ulrich Janssen!



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 erfarings 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



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

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@sporveien.com

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 Klokkearstua
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 Ove 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 Katterm
Tlf.: 924 09 265
E-post: h-soergj@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

Susortveien 358, 5565 Tyssværvåg
Tlf.: 480 83 510
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: alexlislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø

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

YTF BUSKERUD

Kurt Roger Hansen

Steinroa 5A, 3340 Åmot
Tlf.: 957 42 654
E-post: kurthansen505@gmail.com

YTF INNLANDET

OPPLAND HEDEMARK

YTF FUNKSJONÆR

LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Hellesteth

Breinsteinvegen 176 B,
5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.hellesteth@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 parti-politisk uavhengig fag-organisasjon. 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 A.
Susortveien 35B,
5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 480 83 510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Sælen, Frode
Brattlien 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@nettbus.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

Bråtlund, Inge
Foss Ytre, 4580 LYNGBALD
Tlf.: 905 70 245
Epost: inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord

Brattfjell, Ken Ivar
Skavåsen 12,
9020 TROMSDALEN
Tlf.: 922 26 288
Epost: kenbratt.kb@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

Fjellidalen, 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

Bakken, Arne Kjell
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ
Tlf.: 997 44 698
Epost: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin
Holmsnesveien 145,
8450 STOKMARKNES,
Mobil: 906 55 039,
Epost: odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

Tveit, Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Mobil: 905 45 149
Epost: olav.tveit@nettbus.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: tomt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

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

Avd. 31 Brønnøysund

Solli, Odd Dagfinn
Kvervet, 8920 SØMNA
Tlf.: 958 36 780
Epost: oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Modig, Magnus Storli
Grøndalsbakken 140 C
2407 ELVERUM
Tlf.: 916 59 910
Epost: magnus@modig.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Engeskaug, Jens Olai
Lensbygdaveien 168, 2850 LENA
Tlf.: 992 04 473
Epost: rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Persson, Rolf Olav
Bakkerudveien 23 A, 1850 MYSEN
Tlf.: 915 70 879
Epost: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Myhre, Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Mobil: 926 20 612
Epost: linda.myhre@nettbus.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
Gamlevegen 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
Myrsnipevegen 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: aselvar@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 Walthar
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erholm@online.no

Avd. 57 Senja

Høgstad, Kristian
9386 SENJAHOPEN
Tlf.: 950 87 037
Epost: elda-h@online.no

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

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

Nyhus, Hans Petter
Mortensvegen 4,
2429 TØRBERGET
Tlf.: 992 11 953
E-post: hanspn@yahoo.no

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
Kjosens, 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-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
Bråtehogda 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
Strømmveien 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. 213 Boreal Transport Sør

Midbøe, Gunnar
Digranesveien 13, 4015 STAVANGER
Mobil: 930 52 907
Epost: ytfbts@gmail.com

Avd. 215 Nettbuss Sør

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

Avd. 217 Namdal og

Innherred Funksjonær
Aglen, Arnljot Bjarne
Postboks 469, Sentrum
7801 NAMSØS
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 Trafikklag 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

Pedersen, Tommy
Løvenstadvegen 10 B,
2006 LØVENSTAD
Mobil: 99206868
tpedersen@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK

Avd. 595 G. S. Klubben

Nilsen, Kenneth
Hegnunvegen 4,
3804 BØ I TELEMARK
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 Ainabru

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
Sildvikgata 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 BØRGENHAUGEN
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. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust
Mikkalvegen 39, 6035 FISKARSTRAND
Tlf.: 901 73 281
E-post: andblin@mimer.no

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

Avd. 622 Hernes Transport

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

Avd. 635 Bring Linehaul

Weiss, Christer
Hermelingatan 5, SE/44242 KUNGÄLV,
Sverige
Tlf.: +46 702 570 101
E-post: gustaf57@hotmail.com

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: janamelaberget@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

Afrooz, 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: rolfaska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS

Myklebust, Tom Arild
Nordbyveien 211,
2013 SKJETTEN
Tlf.: 928 85 495
E-post: britteningveig@hotmail.com

Kontakt YTF 40 60 37 00

TAST 1 eller vent på svar

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

TAST 2 – Medlemsservice



Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri
Kontor- og regnskapsmedarbeider
932 40 016
njoniza@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no



Juliana Carvalho
Kontorlærling
932 40 013
e-post: juliana@ytf.no

TAST 3 – Forhandlingsavdeling



Linda Jæger
Forhandlingsleder/advokat
932 40 007
linda@ytf.no



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



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

TAST 4 – Juridisk avdeling



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



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



Josefine Wærstad
Advokafullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Advokatfullmektig
932 40 015
martin@ytf.no

TAST 5 – Marked og kommunikasjon



Ida Langdalen Kristiansen
Kommunikasjonsansvarlig
I fødselspermisjon
ida@ytf.no



Anette Light
Markeds- og verveansvarlig
932 40 019
anette@ytf.no



Alejandro Decap
Kommunikasjonsrådgiver
913 72 047
alejandro@ytf.no

Ring direkte til disse



Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no



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



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





© 2011 YS Medlemskort Medlemskort.no



YS Medlemskort med MasterCard:

Kortet med de gode betingelsene

høy sparerente – lav kredittrente

Med dette kortet kan du både spare og låne på samme smarte konto. Står kontoen i «pluss» beregnes innskuddsrente, står den i «minus» beregnes kredittrente. Enten du sparer eller låner, er betingelsene blant markedets beste. Kortet har ingen årsavgift og kan brukes «over alt».

- 2 % sparerente fra første krone
- Ingen begrensninger i antall uttak
- Gode tilbud og rabatter
- Lav kredittkorent: 11,45 % *
- Gratis reise- og avbestillingsforsikring
- Du trenger ikke bytte bank

Les mer og bestill på www.ysmedlemskort.no

Kundeservice 815 22 040

* Eff. rente 16,6 %, 15.000,- or 12 mnd. totalt 16.264. YS Medlemskort med MasterCard – et produkt fra DNB Bank ASA



Rettigheter & plikter

Virksomhetsoverdragelse og anbud

Arbeidsmiljølovens kap. 16.

Ved overførsel av anbud bestemmer Yrkestransportlova §8 at reglene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kap 16 gjelder tilsvarende.

Reglene om virksomhetsoverdragelse, og regelen i yrkestransportlova §8, er gitt av hensyn til vern av arbeidstakeren. Man skal beholde sine opparbeidede rettigheter, selv om virksomheten eller deler av den overdras.

Ved anbudsoverdragelse overføres de tilhørende arbeidsforholdene til bedriften som har vunnet anbudet. Arbeidstaker har rett til å følge med, som et ledd i overdragelsen. Dette skjer automatisk og innebærer at alle opparbeidede rettigheter og plikter i arbeidsavtalen overføres til den nye arbeidsgiveren.

Informasjon og drøfting

Begge selskapene skal informere og drøfte overdragelsen med de tillitsvalgte så tidlig som mulig. Dette følger både av reglen i aml. §16-5 og i hovedavtalens kap 9. I regelverket står det også listet opp hvilke punkter som skal informeres om/drøftes.

Tariffavtalen kan opphøre

Dersom ny arbeidsgiver ikke er bundet av samme tariffavtale som forrige arbeidsgiver, kan de velge å reservere seg mot å være bundet av tariffavtalen. De rettigheter den enkelte har som følge av tariffavtalen (lønn, arbeidstid mv.) videreføres da som individuelle vilkår frem til tariffavtalens utløp, eller til ny tariffavtale gjøres gjeldende.

Reservasjonsrett

Av hensyn til at arbeidstaker ikke skal bli tvunget til å arbeide for en annen arbeidsgiver enn man har inngått avtale med, er man i loven gitt en «*reservasjonsrett*», en adgang til å reservere seg mot ny arbeidsgiver. Man unngår da at arbeidsforholdet overføres. I stedet opphører arbeidsforholdet når virksomheten overdras til nytt selskap. Utøvelse av reservasjonsrett innebærer altså at arbeidsforholdet avsluttes uten oppsigelse, og uten at lovbestemt eller avtalt oppsigelsesfrist må overholdes.

Utøvelse av reservasjonsretten må gjøres skriftlig gjeldende innen den frist som arbeidsgiver fastsetter. Fristen kan ikke være kortere enn 14 dager regnet fra informasjon om virksomhetsoverdragelsen er gitt arbeidstakerne.

*Illustrasjonsfoto:
Scandinavian
Stockphoto.com*



Hvis man har minst ett års ansiennitet har man krav på fortrinnsrett på ledig stilling hos sin tidligere arbeidsgiver i ett år etter overdragelsestidspunktet. Deltidsansatte som ønsker full stilling, og arbeidstakere som er oppsagt grunnet nedbemanning tidligere, har også fortrinnsrett. Disse skal gå foran i køen, av hensyn til at de ikke har fått tilsvarende mulighet til å fortsette arbeidsforholdet hos ny arbeidsgiver.

Valgrett

Helt unntaksvis har arbeidstaker ikke bare en reservasjonsrett, men også en valgrett. Den skiller seg fra reservasjonsretten ved at arbeidsforholdet til opprinnelig arbeidsgiver ikke opphører, men løper videre etter overdragelsen. Dette er kun i de tilfellene hvor overdragelsen innebærer særskilt inn- og utplasseringer i arbeidssituasjonen. Det skal mye til, og den klare hovedregelen er at man ikke har slik valgrett.

Typetilfeller hvor det kan tenkes at arbeidstaker har en valgrett er hvor overdragelsen fører til at den ansatte får vesentlig dårligere pensjonsrettigheter, eller det er fare for nedbemanning eller vesentlig lengre reisevei i etterkant av overdragelsen. Den nye situasjonen må vurderes samlet.

I praksis blir det først en mulighet for valgrett i de tilfellene hvor kun en liten del av virksomheten overføres. Overføres hele eller hovedsakelig hele driften vil det sjelden komme på tale at endringene er så inngripende at de rettferdiggjør en valgrett.

Det er ikke klart av rettspraksis når valgretten senest må være utøvd, men for å være på den sikre siden bør man gi beskjed om at man fastholder sitt nåværende arbeidsforhold innenfor samme frist som gjelder for reservasjonsretten.

Valgretten vil i alle tilfelle være lite til hjelp dersom arbeidsgiver ikke lenger har arbeidsoppgaver å tilby, eller dersom det må nedbemannes. Dette vil ofte

være tilfellet. Forskjellen mellom reservasjonsrett og valgrett vil i disse tilfellene være at arbeidstaker får anledning til å fullføre oppsigelsestiden hos sin opprinnelige arbeidsgiver.

Ansiennitet

Ved anbudsoverdragelser på persontransport gjør ansiennitetsspørsmål seg gjerne gjeldende. Både overdragende og overtakende selskap er normalt bundet av bussbransjeavtalen, hvor ansiennitet tillegges vekt i en rekke spørsmål.

Selv om alle rettigheter og plikter skal overføres i henhold til arbeidsmiljøloven, er hverken rettspraksis eller tariffavtalen så klare som vi gjerne skulle ønske når det kommer til ansiennitet. Det er derfor viktig at de tillitsvalgte, overdragende og overtakende bedrift, sammen blir enige om en felles forståelse av ansiennitetsvirkningene ved overdragelsen, og ansiennitetsvirkningene av eventuell utøvelse av reservasjonsrett eller valgrett.

Tilhørighet

I noen tilfeller kan det være vanskelig å avgjøre hvilke ansatte som «bærer til» anbudet, og skal overføres til ny arbeidsgiver. Dette vil spesielt gjelde i de tilfellene hvor sjåførene har ulik type kjøring, og bare deler av kjøringen hører til anbudet. Problemet oppstår også for vaskere, mekanikere og andre som utfører arbeid på tvers av anbudsområdene og typer kjøring.

Spørsmålet om tilhørighet er omstridt i teorien og det er svært sparsomt med rettspraksis både i Norge og EU-rettslig. Det som angis nedenfor om tilhørighet kan derfor ikke ubetinget legges til grunn som gjeldende rett. Når det oppstår problemstillinger lokalt, bør juridisk avdeling på YTF konsulteres i det enkelte tilfellet.

Hovedtilknytning

For å fastslå om arbeidstaker skal overføres med anbudet eller ikke må det fore-

SPØR OSS:



Linda Jæger

Advokat

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



Ken Roger Bratteng

Advokat

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



Martin Helle Opedal

Advokatfullmektig

e-post:
martin@ytf.no
40 60 37 00
932 40 015

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



Rettigheter & plikter

tas en vurdering av hvor arbeidstakeren har sin arbeidsmessige *hovedtilknytning*. Et naturlig utgangspunkt i denne vurderingen er hva arbeidstakeren i hovedsak bruker sin arbeidstid på. Hvis overvekten av arbeidstiden går til arbeid som vil falle inn under anbudet må utgangspunktet være at arbeidsforholdet skal overføres.

Vurdering av tilhørighet

Arbeidstakers tilhørighet kan variere over tid. Utgangspunktet er at det er tilhørig-

heten på *overdragelsestidspunktet* som er avgjørende. Dette vil i de aller fleste tilfeller sikre et godt og rimelig resultat. Dersom arbeidstaker kun *midlertidig* er omplassert til annet arbeid, må man i stedet vurdere ut fra et lengre tidsperspektiv hvor arbeidstaker naturlig hører hjemme. I disse tilfellene er det generelt rimeligere at arbeidstaker har tilhørighet til det arbeidet han vanligvis har.

Hvis omplasseringen derimot er med å være varig, må man falle tilbake på hovedregelen om tilhørighet på *overdra-*

gelsestidspunktet, med mindre omplasseringen er gjort i den hensikt å avgjøre hvem som overdras til ny arbeidsgiver. Overdragelsestidspunktet kan ikke legges til grunn dersom arbeidsgiver bevisst disponerer arbeidstakerne kort tid i forkant av virksomhetsoverdragelsen, i den hensikten å omgjøre arbeidstakers tilhørighet. Det er YTFs oppfatning at dette er omgåelse av regelverket, som ikke skal settes til side ved vurdering av tilhørighet.

Tillitsvalgtes rolle ved virksomhetsoverdragelse

Innledning:

I forbindelse med en anbuds- og virksomhetsoverdragelse, er det viktig at de tillitsvalgte får informasjon fra ledelsen om prosessen så tidlig som mulig. Dette slik at de tillitsvalgte kan informere medlemmene om hvordan den enkelte arbeidstaker blir berørt av en eventuell overdragelse til ny arbeidsgiver.

I det følgende angis viktige punkter som de tillitsvalgte bør ta opp med ledelsen underveis ved en anbud- og virksomhetsoverdragelse.

Viktige punkter å få avklart før en overdragelse er endelig besluttet

- **Krav om informasjon og drøftelser**
Arbeidsgiver har plikt til å informere og gjennomføre drøftelser med de tillitsvalgte så tidlig som mulig, jf aml § 16-5. Drøftingsplikten følger også av Hovedavtalens kapittel IX.

Det skal gis særskilt informasjon om:

- a) grunnen til mulig overføringen
- b) fastsatt eller foreslått dato for overføringen
- c) de rettslige, økonomiske og sosiale følger av overføringen for arbeidstakerne
- d) endringer i tariffavtaleforhold
- e) planlagte tiltak overfor arbeidstakerne
- f) reservasjons- og fortrinnsrett

I virksomheter hvor det ikke er tillitsvalgte, har bedriften et ansvar for at de

som vil bli berørt likevel er representert gjennom informasjon og drøfting.

Viktige punkter å få avklart når en overdragelse er besluttet

- Hvilke arbeidstakere overdras til ny arbeidsgiver?
 - o Hvilke utvelgelseskriterier er lagt til grunn ved overdragelse av de ansatte?



Tillitsvalgte har mange ting å passe på ved virksomhetsoverdragelse og kan sees på som en vakthund. Men kanskje ikke være like sint som denne. Illustrasjon: ScandinavianStockphoto.com

- Be om at det utarbeides ansiennitetslister så tidlig som mulig
- Vil overdragelsen føre til overtallighet hos den nye arbeidsgiveren?
 - o I så fall; hvordan vil den nye arbeidsgiveren løse dette?

- Igjen, be om at det utarbeides ansiennitetslister
 - o Dersom overdragelsen fører til overtallighet hos ny arbeidsgiver gjelder alminnelig oppsigelsesvern etter kapittel 15 i arbeidsmiljøloven og Hovedavtalens § 9-12.
- Hva innebærer reservasjonsretten, og foreligger det en valgtrett overfor nåværende arbeidsgiver?
- Hvordan vil forsikrings- og pensjonsrettigheter være hos den nye arbeidsgiveren?
 - o Hvordan kan det eventuelt kompenseres dersom det viser seg å være en dårligere løsning for de som blir overført?
 - o Vær spesielt oppmerksom på AFP, og pass på at det blir videreført gjennom at virksomheten er tariffbundet.
- Avklare ulike rettigheter og fordeler som muligens ikke står i den enkeltes arbeidsavtale eller den overtakende bedrifts reglement og personalhåndbok. Eksempelvis:
 - o arbeidstid, firmabil, hjemmekontorordning, dekning av telefonutgifter, fleksitidsordninger mv.
 - o Det er mulig at slike ordninger/goder ikke praktiseres hos erververen, og man bør da komme frem til en avtale om videreføring eller eventuelt hvordan dette kan kompenseres.

Trygg Trafikk:

Samferdselsminister blokkerer livreddende fotobokser

Fotobokser som måler snittfart (strekings-ATK) reduserer antallet drepte og skadde i trafikken med inntil 54 prosent. Likevel sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen nei. Direktør Jan Johansen i Trygg Trafikk sier i en pressemelding at dette handler om politikk.

Både politi, fagfolk og lokale myndigheter er svært positive til fotobokser som måler snittfart.

– Vi mener samferdselsministeren blokkerer dette svært effektive trafikksikkerhetstiltaket av politiske og ideologiske årsaker. Dermed reduseres dessverre også muligheten til å redde flere liv på de mest ulykkesutsatte strekningene, sier Johansen.

Effekt av snittfart-fotobokser

Samferdselsministerens begrunnelse er at effekten av snittfart-fotobokser ikke er dokumentert, og at tiltaket strider mot personvernet. Johansen i Trygg Trafikk mener dette er argumenter som ikke holder vann:

Effekten av snittfart-fotobokser ble evaluert høsten 2014. Transportøkonomisk institutt (TØI) konkluderte da med at tiltaket reduserer antall omkomne og hardt skadde med 49-54 prosent. Personvernemnda uttalte i 2011 at snittfart-fotobokser ikke strider mot personvernet. Bilder av bilister som holder fartsgrensen blir nemlig umiddelbart slettet.

Departementet avslår søknader

Til tross forentydige faglige anbefalinger, er Samferdselsdepartementet nå i gang med å avslå søknader om snittfart-fotobokser på ulykkesutsatte strekninger.

I begynnelsen av mars ble Vegdirektoratets søknad om snittfart-fotobokser i Ellingsøytunnelen og Valderøytunnelen avslått uten begrunnelse. Nå kan samferdselsdepartementet også sette en stopper for fotobokser på en av «verstingveiene», Fylkesvei 170 i Akershus. Siden år 2000 er 11 personer omkommet og flere titalls skadet på strekningen mellom Heia og Mork (5,9 km). Etter planen skal fotoboksene settes opp i høst. Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og politiet ønsker snittfart-fotobokser på deler av strekningen.

I et intervju med Indre Akershus blad 16. februar 2015 avviser statssekretær Bård Hoksrud snittfart-fotobokser på fylkesvei 170, bl.a. fordi han mener det fører til en generell mistenkeliggjøring av alle bilister.

Trygg Trafikk vil redde liv

– Når vi først har et så effektivt trafikksikkerhetstiltak som snittfartfotobokser, er det oppsiktsvekkende at dette ikke tas i bruk på de mest ulykkesutsatte strekningene. All kunnskap tilsier at snittfart-fotobokser redder liv, sier Johansen i Trygg Trafikk, som nå oppfordrer samferdselsministeren til å ta grep.

Endelig døgnbemanning

Vegvesenet sier det i løpet av året vil bli implementert døgnbemanning på grensekontrollen ved Svinesund.

– Dette har vi ventet og bedt om lenge nå, og det er gledelig at det endelig blir innført, sier Svein Furøy, leder for Yrkestrafikkforbundet (YTF)

Gjennom vinteren har det vært stadige historier med sjåfører som havner i grøften som følge av dårlige forberedelser i møtet med norske vinterforhold. Det er også vært mange skrekkehistorier der det har kommet vogntog med ødelagte bremses, slitte dekk og til dels ulovlige dekk.

Furøy forteller at per i dag så venter sjåfører med kjøretøy som har alvorlige feil og mangler med å kjøre over grensen til arbeidsdagen til kontrollørene er over.

Til NRK.no kan vegvesenet fortelle at mellom 20 og 30 prosent av vogntogene som stoppes får kjøreforbud som følge av feil og mangler.

– Denne praksisen har pågått for lenge, og det er meget positivt at dette hullet nå stenges. Dette vil sørge for at farlige kjøretøy har en mye mindre sjanse til å komme ut på norske veier, forklarer Furøy.

Løsning på kryssord

Vi regner med at mange koser seg med kryssordet i Yrkestrafikk. Likevel er det så få som sender inn svar, at vi nå velger å avslutte muligheten for innsending. Her er de tre vinnerne som er trukket ut etter kryssordet i nr. 1/2015:

Ingunn Sparbo, Skriugt. 23 A, 3660 Rjukan
Hans Petter Blix, Aug. Eiebakkesgt. 8, 1809 ASKIM
Ola Haugen, 7232 Lundamo

Vi håper kryssordet og løsningen av det, fortsatt vil glede YTFs medlemmer og Yrkestrafikks lesere.





– En god sjef er gull verdt

Det var krise hos Nettbuss Øst Shuttle. Det manglet en mann i vaskehallen, bilene sto i kø for å bli vaska. Avdelingsleder Knut-Erik Torsteinson hadde ansvaret for en bedrift med åtti ansatte og en omsetning på nær 50 millioner. Han trakk resolutt i kjeledress, og stod i den tunge vaskejobben hele dagen.

TEKST OG FOTO:
BENTE BOLSTAD

Alle drømmer om å ha en god sjef. Tiltidsvalgt Steinar Nikolaisen i Nettbuss Shuttle har en. På oppfordring fra YTFs medlemmer ringte han til Yrkestrafikk og fortalte om den populære sjefen.

– Knut-Erik er ikke redd for å ta i et tak når det trengs, han er løsningsorien-

tert, god med mennesker, og han er inkluderende. En god sjef er gull verdt, sier Nikolaisen.

Tanker om ledelse

Administrasjonen til Nettbuss Shuttle holder til på «prærien» et par-tre steinkast fra Gardermoen. Firmaet startet opp med en minibuss da flyplassen var ny i 1998. I dag har de 80 ansatte, og er et firma i fortsatt vekst.



Knut-Erik Torsteinson har vært sjef i tre år. Da kom han fra 25 år i Telenor, hvor han jobbet med salgsledelse, coaching og ledelse.

– *Hvordan tenker du i forhold til ledelse?*

– Enkelt sagt forsøker jeg å gjøre mot andre det jeg ønsker at andre skal gjøre mot meg. Nøkkelord er respekt, tillit, engasjement og involvering. Og det er ikke nok å snakke

om dette, det må vises i praksis, sier Torsteinson.

Sikkerhet framfor alt

Bedriften har en liten administrasjon, i tillegg til Torsteinson har de en nestleder og en lederassistent i halv stilling. Arbeidsdagen går ofte med til å selge og markedsføre tjenester, kunder må følges opp, og han ser etter nye muligheter for inntjening.

Avdelingsleder i Nettbuss Shuttle på Gardermoen, Knut-Erik Torsteinson elsker rett og slett jobben sin. Flere av sjåførene melder om et godt og nært samarbeid mellom ledelse og ansatte.

Knut-Erik har ikke angret et sekund på at han skiftet bransje. Og helt ukjent med bussbransjen var han ikke. Faren var bussjåfør.

– *Nikolaisen sier at det er ingen som betviler ditt sterke engasjement rundt sikkerhet på jobben.*

– Det er nok riktig. Alle vet at faren min var utsatt for ei stygg ulykke. Han møtte en lastebil med henger. På hengeren sto det en bulldoser. Den sklei av hengeren og rett inn i fronten på bussen. Faren min måtte amputere begge beina. Det er i grunnen et mirakel at han fortsatt lever.

Elsker jobben

Heldigvis har Torsteinson sluppet alvorlige hendelser i jobben. Bekymringen for at noe kan skje, er der likevel. Men ingen arbeidsdag er kjedelig, det bare å brette opp ermene for de daglige utfordringene. Da er busslappen god å ha.

– Jeg får prøvd meg på alt. Jeg har jobba i vaskehallen og jeg har kjørt buss. Vi har en del transferoppdrag, og da trengs det gjerne ekstra mannskap. Da trår jeg gjerne til. Jeg elsker jobben min, og bredden i arbeidsoppgavene er noe av det jeg trives aller best med, sier han. – Det kan være en utfordring å planlegge hverdagen, men sånn må det være.

Godt samarbeid med fagforeningene

Bedriften har to fagforeninger i huset, Yrkestrafikkforbundet og Jernbaneforbundet. ➤



Tillitsvalgt i YTE, Steinar Nikolaisen, setter stor pris på sjefen sin.

– Det går greit, vi har et tett og godt samarbeid. Det som sies og gjøres er i beste mening. Og vi har jo felles interesse av å ha en trivelig arbeidsplass.

De ansatte går helkontinuerlig skift og arbeider 35,5 timers uke. Bedriften

har delt opp skiftplanen i ni forskjellige turnuser. Torsteinson forteller at han er opptatt av å spre ulempene med skiftarbeid.

– Det er vanskelig å få til personlig tilpasning i forhold til den enkeltes



behov. Vi er tydelige på dette når vi rekrutterer, de som vil jobbe her må være klar over at de må jobbe skift.

Bedriften følger bussbransjeavtalen som bestemmer lønns- og arbeidsvilkår.

Her gis det lønnstillegg ved at folk tar såkalte kompetansemoduler. Torsteinson forteller at bedriften hadde et slikt system før det kom inn i bussbransjeavtalen.

I likhet med flere enheter i Nettbuss-systemet, har Shuttle tatt inn en lærling. En interessant erfaring, synes Torsteinson. – Det de unge mangler i trafikkforståelse, tar de gjerne igjen i at de lett tilegner seg ny teknologi, og at de lærer lett. Men det kreves oppfølging.

Varierte oppgaver

Nettbuss Shuttle satset tidlig på kontrakter med hotellene rundt Gardermoen. I dag har de kjøring på fire faste ruter mellom flyplassen og ti av hotellene. I tillegg har de avtale med et parkeringselskap, og kjører folk fra flyplassen til de forskjellige parkeringsplassene.



På pauserommet er stemningen god. Medlem i Jernbaneforbundet, Tom Arne «Biffen» Bjørndal, er skjont enig med Steinar Nikolaisen om at de har et usedvanlig godt miljø i bedriften.



Nettbuss Shuttle er et helkommersielt selskap som går med overskudd.

På dagtid tilbyr bedriften vask av kjøretøy i absolutt alle størrelser, på natta vasker de sine egne busser. I tillegg kjører

de to ruter for Nettbuss på Eidsvoll, og de har noe skolekjøring i Hurdal. Og bedriften går med overskudd.

God sjef betyr alt

– Å ha en god sjef er alfa og omega. Bedriftsmessig betyr det mye. De ansatte yter mer hvis de blir satt pris på og drar i lag, sier leder i Yrkestrafikkforbundet, Svein Furøy.

Han tror sjefer som drar løsninger ned over hodet på de ansatte ikke har sjans på å få til den samme samarbeidsviljen. En leder som går foran med et godt eksempel, vil oppnå mer.

– En god leder er villig til å lytte og ha en konstruktiv dialog med de ansatte. Han eller hun vil også oppnå bedre økonomiske resultater, sier Furøy.

Tydelig leder

Arne Ewald er bussjåfør i Nettbuss Shuttle og YTF-medlem. Han har hatt mange jobber og mange sjefer. Han setter særlig pris på Knut-Erik Torsteinson fordi han tar i et tak der det trengs, og fordi han er en tydelig leder, du er aldri i tvil hvor du har ham. – Han er rett fram og sier hva han mener, og holder ikke tilbake for husfredens skyld. Jeg synes det er alt for mye excel og regneark hos mange ledere. Det er viktig å holde orden på økonomien, men det er langt fra alt du må gjøre som leder. En god leder setter standarden for arbeidsmiljøet i hele bedriften, og arbeidsmiljøet hos oss er godt, sier Arne Ewald.

Et team

– Hvordan reagerer du hvis det er noen som ikke skjøtter jobben sin?

– Det er vanskelig selvfølgelig. De er jo mennesker. Men ofte går det ut over de andre ansatte også hvis en enkeltperson ikke gjør det han skal. Men alle skal ha en sjanse, sier Torsteinson.

Det å planlegge og få satt ting i struktur, samtidig som bedriften må håndtere det uforutsette, er også en stor utfordring.

– Ansatte kaller deg en god og inkluderende sjef, hvordan opplever du det?

– Det er veldig hyggelig. Men jeg er ikke så glad i personfokus. Jeg får jo ikke levert noe hvis ikke de ansatte er med på laget, sier Knut-Erik Torsteinson.

Fagbrev på gang

Etter et intervju nesten uten avbrytelser går vi ut på pauserommet. Tillitsvalgt Steinar Nikolaisen benytter sjansen til å be om et møte om fagbrev. Fagforeningene og ledelsen samarbeider for at flest mulig kan få tatt fagbrev. 15-20 er allerede meldt opp til fagprøven. Nå blir det møte hvor framdriften i dette arbeidet skal diskuteres.

På tomannshånd framhever Nikolaisen at Torsteinson er en sjef det er lov å være saklig uenig med. Og ved neste korsvei er samarbeidet like godt.

Nikolaisen setter også pris på at sjefen ikke skygger unna når det er problemer.

– Da er det aldri noen utsettelse, Knut-Erik griper fatt i problemet med en gang.

Streik med sympati til arbeidsgiver

Pilotene i Norwegian har gjennomført en streik over elleve dager for grunnleggende arbeidsrettigheter. Prinsipper er vanskelig, og arbeidsgiveren har i denne saken fått bred støtte blant et stort flertall i folket som ønsker seg billige flybilletter fremfor jobbsikkerhet.

AV: HANS-ERIK SKJÆGGERUD, LEDER I PARAT

Sympatien med høytlønnede piloter blir lav når hundretusener ikke kommer hjem og skoleturer, feriereiser og drømmer blir knust.

Billigere arbeidskraft utenfor Norge

Norwegian og Bjørn Kjos gir oss billige flybilletter og vi tåler godt alle innsparinger som ikke rammer oss selv. I skipsfarten er norske sjøfolk byttet ut med filippinere – det gikk fint, og vi har fortsatt nær full sysselsetting selv om vi i dag ser lignende konflikter i privatiserte sykehjem og på byggeplasser. Det er ikke mange norske arbeidsplasser som i realiteten ikke kan erstattes med billig og midlertidig arbeidskraft fra Øst-Europa.

Den lojaliteten mange har følt til arbeidsplassen, viskes ut, og grunnlaget for den norske modellen, der bedriftsledelsen og de tillitsvalgte samarbeider til bedriftens beste fordi det sikrer arbeidsplassene, smuldrer vekk.

Mange steder i Europa er situasjonen den at du må ta det arbeidet du får, uten å protestere. Samtidig har vi en regjering som ikke gjør mye for å forhindre at det samme skal skje i Norge.

Sammen med arbeidsgiverne og NHO vil de svekke arbeidsmiljøloven, spesielt på områder som regulerer midlertidige ansettelser og deltid.

Krav, streik og resultat

Tilbake til pilotene og problemet med at billige flyreiser har skjulte kostnader knyttet til arbeidstakernes rettigheter. Hva er det konkret pilotene frykter?

- Asiatiske og spanske lønns- og arbeidsvilkår vil kunne bli gjeldende for arbeid som utføres i Norge og Skandinavia.
- Svenske og danske ansatte ville blitt flyttet over til bemanningsselskaper på utsiden av konsernet.
- Antall stillinger i Norge ville blitt kraftig redusert til fordel for ansatte fra andre land, med andre lønns- og arbeidsvilkår.
- Ansatte ville mistet forutsigbarhet knyttet til egen arbeidstid og ansettelsesvilkår.

Pilotenes hovedkrav var avtale med reell arbeidsgiver, morselskapet Norwegian Air Shuttle (NAS). Resultatet ble en sig-

nert avtale som binder morselskapet til tariffavtalen (som er inngått med datterselskapet). Avtalen garanterer – juridisk, faktisk og økonomisk – at morselskapet er ansvarlig.

Pilotenes andre krav var likeverdige avtaler i Skandinavia og konkurranse på like vilkår.

Resultatet ble en signert felles avtale for Norge, Sverige og Danmark med norsk forhandlingsordning. Det er også signert en garanti som sikrer 687 pilotstillinger i pilotavtalen som omfatter Norge, Sverige og Danmark. Garantien har en varighet på tre år, noe som er ett år mer enn en ordinær toårig tariffavtale. Garantien skal reforhandles på ordinære vilkår (som en tariffavtale) etter tre år.

Det siste prinsipielle kravet var felles karrieremuligheter og fleksibilitet for piloter i hele konsernet. Resultatet ble en signert garanti fra morselskapet som gir alle pilotene i hele Norwegian-konsernet (morselskap med alle datterselskaper) like karrieremuligheter på tvers av ulike selskapsstrukturer og som omfatter alle piloter som flyr Norwegian fly, uavhengig av flytype og hvilket land man er stasjonert i.

Økonomi i bytte mot stabilitet og forutsigbarhet

For å få innfridd disse kravene har pilotene gitt fra seg økonomiske fordeler ved at de har akseptert å gå fra ytelsespensjon til innskuddspensjon, men der dagens pensjonsordning beholdes for ansatte som er nærmest pensjonsalder (15 år). Videre har pilotene akseptert at deres forsikringsordning (Loss of License) reduseres fra 60 G til 30 G (pluss en kompensasjon som utgjør 1,65 ganger aktuell årslønn). Arbeids- og fritidsordningene består uendret knyttet til arbeidsdager, men pilotene har inngått en avtale som gir arbeidsgiver noe mer fleksibilitet.

Vi har kjempet mot midlertidighet i statlig sektor gjennom mange år. Nå slåss vi både mot midlertidighet og import av utenlandske lønns- og arbeidsvilkår i Norge. Skal vi vinne denne kampen trenger vi støtte fra en samlet fagbevegelse og arbeidstakere som er villige til å ta kampen for den norske og nordiske arbeidslivsmodellen.



Pilot-streik og allmenngjøring:

To kamper om samme sak

Konflikten mellom Norwegian, ved Bjørn Kjos, og pilotene i selskapet fikk masse oppmerksomhet for noen uker tilbake. Mediene var overfylt med reportasjer som handlet om hvordan vi som reisende ble rammet av streiken, hvor mye pilotene faktisk tjener, hvor mye Norwegian-sjefen tjener, hva pilotene virkelig streiket for, og så videre og så videre. Streiken var kostbar for selskapet, men heller ikke uten utfordringer for de streikende. På foregående side har vi sluppet til Hans-Erik Skjæggerud, leder i Parat, som setter ord på hva det var som gjorde denne streiken så viktig for arbeidstakerne. Og med det sier han kanskje også hvorfor kampen som ble utkjempet var så viktig for Kjos og selskapet.

Det var solid med støtte til streiken på arbeidstakersiden, og også YTF ga sin tydelige støtte til pilotene. Og det er godt å se at arbeidstakernes organisasjoner står samlet når kampen blir viktig nok. Underveis var det imidlertid tydelig at det var vanskelig for pilotene, Parat og andre på arbeidstakersiden å kommunisere til opinionen hva dette faktisk handlet om. Hvorfor var det så viktig å streike? Hva var det som stod på spill? Og hele tiden lå det noe og lurte i bakgrunnen. Nemlig spørsmålet om ikke pilotene tjener godt nok likevel?

I etterpåklokskapens lys vil jeg si, at selv om en avtale ble undertegnet, og selv om arbeidstakerne sier seg fornøyde med den, vil jeg ikke ubetinget kalle det hele en seier for arbeidstakerne. Hvor enn mye jeg skulle ønske det var så.

For, arbeidskonflikter handler selvfølgelig ikke bare om innholdet i avtalene og hva man får gjennom som faktisk resultat. Det handler vel så mye om hva opinionen mener om det du kjemper for, om de støtter kampen og kravene. Om de synes det som kjempes for er rimelig å kreve.

Jeg skal ikke gå dypere inn i denne diskusjonen nå, men heller rette oppmerksomheten mot noe som har foregått til dels parallelt med dramaet i Norwegian, men som har foregått mer i det stille. Som på mange måter handler om den samme kampen. Det er YTFs kamp for allmenngjøring av tariffavtaler innen transportsektoren.

I bunn og grunn handler streiken i Norwegian og YTFs allmenngjøringskamp om

det samme. Ønsket om et anstendig arbeidsliv. Et arbeidsliv der jobb utført i Norge, skal lønnes deretter. Et arbeidsliv der sosial dumping ikke skal forekomme. Et arbeidsliv der vi som benytter de forskjellige tjenestene skal kunne feste lit til at de som gjør jobben, får en lønn som er til å leve av. Så vel som at de har en arbeidsdag som er til å leve med.

YTF ser i skrivende stund ut til å vinne gjennom med allmenngjøringskravet. Det var ingen selvfølge da dette – la oss være realistiske – lille forbundet startet arbeidet i 2014. Men, iherdig jobbing med å innhente fakta, spre kunnskapen, og så argumentere for en løsningen man har tro på, har båret frukter. I dag ser det ut til å være slik at det bare er de som har direkte nytte av å kunne bruke lavtlønte sjåfører fra utlandet til innenlands-oppdrag, som ikke støtter opp om allmenngjøringskravet. Og trolig ville veldig få mennesker ute i samfunnet stille seg negative til noe slikt også om de ble spurt om saken.

Selv om kampen i Norwegian og allmenngjøringskravet ikke er direkte overførbare, og pilotene kanskje har hatt et enda vanskeligere utgangspunkt, så er det interessant å se at mye av det prinsipielle i de to sakene handler om det samme. Hva man har oppnådd er likevel svært ulikt – ikke minst med tanke på støtten for kampen man har kjempet.

Jeg ønsker ikke med dette å kritisere verken pilotene i Norwegian eller forbundet Parat eller noen av de andre som støttet streiken. Absolutt ikke. Jeg forsøker bare å si at ingen kamper i arbeidslivet er helt like. Og det som uansett er sikkert, er at valg av strategi, vilje til å kunne forklare hva man kjemper for og tro på egen sak, har mye å si for hvordan man kommer ut av en slik runde.

Det er igjen grunn for YTFs medlemmer til å være stolte av den innsatsen YTF har lagt ned for allmenngjøringen. Et solid steg i kampen for et anstendig arbeidsliv i Norge.



Espen

Her er en tankevekkende historie om samfunnets holdninger til bussjåfører. Skrevet av teamleder Cato Bøe, i Nettbuss Sør.

En fortelling til ettertanke.....

Dagen starter litt vondt. Ungene skal i barnehagen, mor skal på et viktig møte, og far er på reise med jobben. En ikke uvanlig morgen rundt i de tusen hjem med andre ord. Det som gjør denne dagen litt verre enn andre dager er at når mor kommer på badet i 2. etg, er der vann på gulvet under vasken. Ganske mye vann....

En situasjon ingen av oss ønsker oss, men som kan oppstå. Heldigvis har vi forsikringen i orden, og tar en telefon til rørleggeren. Han er grei, og sier han skal komme så fort som mulig. Mor får vekket ungene, bruker badet i 1. etg til morgenstell, lager frokost, klær på alle, (husk gymtøy) og kommer seg av gårde med litt småtrøtte unger i bilen. Hun legger ut husnøkkelen på avtalt sted til rørleggerne, i trygg forvisning om at han låser seg inn, fikser lekkasjen, og låser huset igjen uten å røre en eneste verdigjenstand i huset.

Noen timer senere får hun telefon fra rørleggerfirmaet. Alt er i orden, ingen alvorlig skade skjedd, og nøkkelen ligger der den ble funnet. Så gikk det sannsynligvis bra denne gangen også, takket være solid fagkunnskap, et pålitelig firma, og en velvillig håndverker.

To dager senere må eldstemann til tannlegen. Barnehagen har ringt til far, og fortalt at poden har hatt et uhell med trehjuls sykkel. De er redd for at gutten har skadet to fortenner. Far løper av gårde fra jobben, henter den gråtende gutten, og kjører til tannlegen. Der har barnehagen allerede ringt og forklart situasjonen, så de kommer til med en gang.

Tannlegen viser seg å være en ganske ung kvinne, som på nesten forunderlig vis klarer å roe ned både gutt og pappa. Skaden er heldigvis ikke så alvorlig som først fryktet, og vil, iflg tannlegen, ikke gi varige men eller senere komplikasjoner. En liten premie vanker til den

uheldige, og far tar fri resten av dagen, henter yngstemann i barnehagen, handler mat, og overrasker fruene med middag på bordet når hun kommer hjem fra jobb. Flere timer med lesetid og kos med ungene ble det også tid til. Med middagsbordet får eldstemann fortelle om uhellet i barnehagen, og den snille tannlegen som gav han en liten bil i premie. Han har til og med fått med en liten ting til lillebroren sin.

Verken mor eller far tenker noen gang på at kanskje de skulle sjekket tannskaden ut med en annen tannlege. De er trygge på at tannlegen kan faget sitt, og stoler 100% på at konklusjonen hennes er riktig.

Mor har også en litt dramatisk historie å fortelle med middagsbordet. Hun blir litt sint når hun forteller, og

det er tydelig at opplevelsen hun beskriver har vært stressende.

Hun forteller at på vei til jobb i morges, rett nede i hovedveien i den uoversiktlige svingen, møtte hun en buss på den smale strekningen. De stoppet begge to, og hun mente at bussen burde ha rygget. Han hadde bare 10-15 meter ned til en møteplass hvor de greit kunne passere hverandre, mens hun ville måtte rygge nesten 100 meter. Dessuten hadde hun en bil til bak seg. Når de stod der og så på hverandre i hvert sitt kjøretøy hadde hun prøvd å peke nedover, for å forklare bussjåføren at han burde rygge. Han hadde bare ristet på hodet. Så hadde hun, lett stresset, prøvd å gestikulere at bussen bare hadde noen få meter å rygge, og at hun pekte bakover for å illustrere at hun



hadde bil bak seg. Bussen hadde jo ingen bak seg. Sjøføren hadde trukket på skuldrene, og igjen ristet på hodet.

Så arrogant, syntes hun. Hadde ikke bussene revers, eller var sjøføren så dårlig til å rygge? Nei, bussjøfører altså! Hun ville klage til selskapet. Det gikk ikke an å oppføre seg sånn. Trodde de at de eide veien? Uansett hadde hun til slutt rygget, ganske så irritert.

Begge barna satt der og hørte hele fortellingen, og følte morens indignasjon og sinne mot bussjøfører. For noen dumminger, tenkte de begge om busse-
mannen.

Samme dag leverte en bussjøfører avviksrapport til sitt selskap.

Han beskrev at han var i retning mot barneskolen, og på grunn av de smale veien hadde han kjørt langsomt.

Fordi han var observant og brukte speilene flittig, hadde han fått med seg at to barneskoleelever hadde syklet om kapp med bussen, helt opp i blindsonen bak bussen. Når han måtte stoppe for en møtende bil med en tydelig irritert kvinnelig fører, hadde der blitt utvekslet litt oppgitte og småirriterte gestikulasjoner. Ingen finger, eller lignende, men likevel ikke til å misforstå hva kvinnen mente. De to skolebarna var ikke å se, og han følte at han ikke hadde kontroll på hva som befant seg bak bussen. Følgelig valgte han å ikke rygge. Avviksrapporten var skrevet i et nøytralt ordelag, og han beskrev hendelsen godt.

Lise og Nikolas hadde syklet til skolen denne morgenen. Det var fint vær, en deilig vårdag, og blodet bruste i

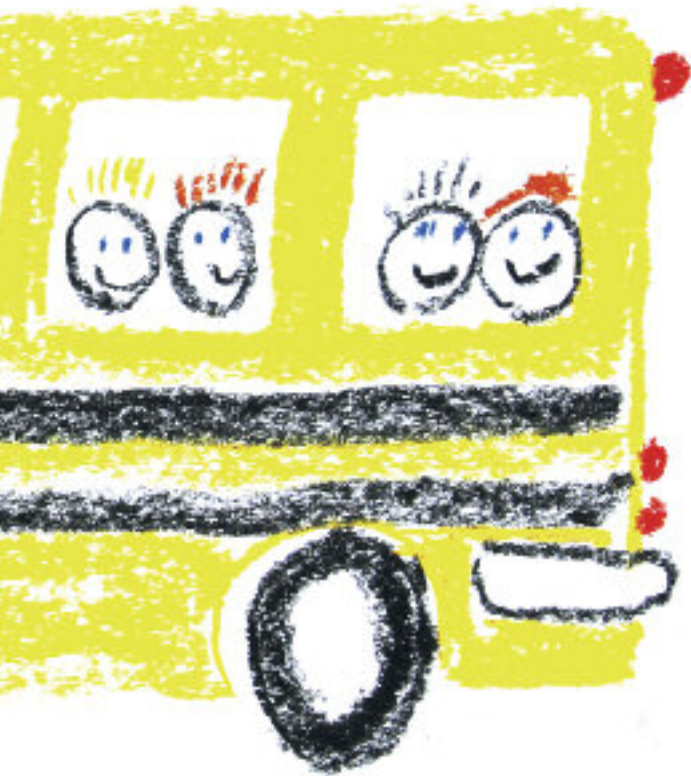
årene på de to 10-åringene. De var bestevenner, og hang sammen som erteris. Begge hadde nye sykler, og de var nettopp blitt gammel nok til å få lov å sykle til skolen. På veien hadde de sett at bussen kjørte veldig sakte, og ble enig om at de kunne sykle like fort som bussen. Minst.

Og det klarte de. Ja, de klarte å komme helt inntil bussen, så nær at de hadde kunne tatt på den om de lente seg fram over styret. De hadde syklet side om side, omtrent bak hver sitt bakhjul på bussen. Plutselig hadde bussen bremsset, og det skjedde så fort at Nikolas hadde falt. Han skled litt under bussen, uten å være borti noe. Men han lå delvis under bussen, rett bak bakhjulet, og strevde litt med å komme seg ut derfra og komme seg på sykkelstellet igjen. Heldigvis slo han seg ikke, og han og Lise ble enige om å ikke fortelle det til noen voksne. Da ville de sikkert ikke få lov å sykle til skolen på lenge.

Hvorfor er det sånn at vi stoler blindt på røleggeren og hans fagkunnskap. En feilvurdering av han eller henne vil kunne koste oss 10-tusenvis av kroner. Vi stoler like blindt på tannlegen. Også her vil en feilvurdering kunne bli svært dyrt, for ikke å snakke om helsemessige, og smertefulle, konsekvenser dersom tannlegen tok feil, eller gjorde noe feil.

Men bussjøføren, han stoler vi ikke på. Vi er alle mye bedre sjøfører enn bussjøføren, og de er uansett både arrogant og maktsyk på veien.

Faktum er at bussjøførene i Norge sannsynligvis er den yrkessjøførergruppen med høyest fagkunnskap i veitrafikk og regelverk som vi finner på veiene våre. Med tette oppfølging av selskapene, og med høyest grad av etterutdanning av alle yrkessjøfører. De er drillert om igjen og om igjen på sikkerhet, de fleste tar fagbrev i sitt fagfelt, og de aller fleste bussjøfører har en genuin interesse for trafikk, veg, og kjøretøy, langt utover det vi vanlige billister noen gang



vil få. I Nettbuss må de gjennom en omfattende opplæring, altså etter at de har tatt hundrevis av timer for å få førekort. (Hvor mange timer opplæring hadde du for å få retten til å kjøre bil? 30? 40?) Så blir de sendt ut med instruktører for å bli kjent med kjøretøy og vei. Og før de slipper ut alene har de med seg en fadder til de er trygge og sikre sjåførere.

De tilegner seg gjennom årene en nesten ekstrem kjøreefaring på all slags føre, de kjører 20 tonn tunge kjøretøyet natt og dag på bl.a. vegger bygget i 30-årene der eneste utbedring er litt asfalt år om annet. Og fordi de har en defensiv kjørestil er de med å avverge ulykker, der du og jeg, som jo faktisk er amatører i denne sammenheng, kanskje har gjort en feilvurdering som kunne fått fatale konsekvenser. De kurses regelmessig, de har svært høye krav på seg fra myndighetene til å dokumentere alt de gjør og alt de kan, feilfri vandel osv, og de mister sannsynligvis jobben dersom de gjør en feil som fører til inndragning av førekort eller kjøreseddel. I tillegg har Nettbuss flåtestyringssystemer som gjør at de fanger opp sjåfører som ikke helt får det til. Da får de ytterligere hjelp av instruktører.

I tillegg har de Norges mest overvåkede arbeidssituasjon, der mange passasjerer nærmest rutinemessig filmer med mobilene sine, i håp om å få en godbit til Facebook, Instragram eller for den saks skyld til TV eller aviser, dersom sjåføren skulle gjøre en feil. For bussjåføren er også et menneske, som kan gjøre feil.

Kanskje vi skulle tenke oss om litt neste gang vi treffer en buss etter veien. Kanskje vi skulle lære oss å respektere fagkunnskapen, den solide erfaringen, og ønsket sjåføren har om å gjøre jobben sin så trygt som mulig. Kanskje vi skulle være litt raus hvis han en og annen gang gjør en feil etter et langt skift. Og kanskje, bare kanskje, skulle vi som er foreldre, besteforeldre, onkler og tanter la tanken synke inn, om at sjåføren på det kjøretøyet som er sånn i veien for oss, faktisk har et bokstavelig talt livsviktige oppdrag, nemlig å få 40-45 7-8-åringer trygt og sikkert hjem. I dag, som i går, og som i morgen.

Og kanskje vi skulle gå litt i oss selv, og tenke over hvilke holdninger vi overfører til neste generasjon busspassasjerer og privatbillister ved middagsbordet....

Bare en tanke.

Gud forby helgearbeid!

Et kristelig folkeparti i Sandnes ønsket å forby all lastebiltransport på søndager.

Jeg har aldri vært mer enig, herr Kwartbas. Et bedre forslag kunne vi aldri fått. Vi har ingen ting på veien å gjøre på en helligdag. Da skal vi folde hender og angre på det vi gjorde dagen før. Vi skal holde oss langt unna veien denne dagen. Merkelig at det var Kristelig Folkeparti som først oppdaget akkurat det?

Søndagen er helligere enn både lønningdagen og Gro-dagen. Selv ikke noen dager med egenmelding er helligere enn selveste søndagen. Angela ga oss Kjøre- og hviletidsbestemmelsene, mens det var Moses som formidlet helgehvilen. Det var en av de ti lovene som ble igjen etter at steintavlene falt av trucken under lasting. Moses hadde vernesko og syntes ikke tavlene var det grann harde.

Så Kwartbasen synes ikke det er riktig å blande Moses inn i dette!

Vi skal være glade det ikke var denne tavla som sprakk. Ellers hadde vi ikke sett forskjell på røde og svarte dager. Vi hadde ikke hatt verken helgetillegg eller overtidsbetaling.

Det politiske partiet er på sporet av det som kan skape orden på de belastede veiene våre. Vi har helgehvil og gir gjerne fra oss både lørdag og søndag.

Vi sitter gjerne hjemme.

På lørdag og søndag skal veiene være for turister på vei hjem fra fjellet. De kommer på veien utslitt etter en helg med krancling med svigermor og unger fra tre forskjellige ekteskap. Når familien bruker hele veien er det bra det ikke er noen møtende trailere på veien. Olga fra Toten med knute i nakken og spaserstokk i skistativet skal hjem fra bingo, og vil heller ikke møte en buss på Skreia. Lørdag og søndag skal ha slagordet «Veien for alle». Også motorveiene kan være åpne for alle på disse dagene.

Alle andre utenom lastebiler og busser kan kjøre i helgene. Traktorer, snøfresere, gressklippere og rullende dusjkabinett. Kolonner med sykkelmønsjonister på lengde med godstoget mellom Oslo og Trondheim kan trygt slite seg opp Dovrefjell uten redsel for møtende trailere.

Forbudet for busser og lastebiler på veiene i helgene vil skape et eldorado for trafikantene. Vi vil aldri mer høre at det er en ulykke hvor en møtende trailer er involvert. Helgetrafikken vil flyte fritt uten tunge biler.

Partiet som foreslo kjøreforbud for lastebiler og busser i helgene blir satt på sokkel og hyllet i hele landet.

Så Kwartbasen mener forslaget vil føre hele lastebilbransjen til skrap-handleren.

Da har ikke kvartbasen fått med seg hva som skal skje resten av uka. Da er veiene åpne for BARE lastebiler og busser.

God helg!

Gladiola

Seriøsitet og sosial dumping

Den siste tiden har arbeidslivskriminalitet fått stadig mer oppmerksomhet. Arbeidslivskriminalitet, sosial dumping, useriøsitet og svart økonomi er ulike begreper over samme tema. Det handler om forhold og utviklingstrekk som truer et anstendig og godt arbeidsliv for våre medlemmer og for alle arbeidstakere.

YS arbeidslivsbarometer har gjennom flere år vist at de fleste av oss har det bra på jobb. Det organiserte arbeidslivet er bra. Samtidig ser vi en helt tydelig økning i useriøse norske og utenlandske virksomheter og aktører som på en systematisk måte opererer på kanten av loven, bryter loven og bryter det som regnes som god forretningsskikk.

Vi vet at det i vår bransje finnes arbeidstakere på uakseptable lave lønninger, som jobber under arbeidsmiljøforhold som truer deres helse og sikkerhet, og er ansatt i virksomheter som unndrar skatter og avgifter. Det hevdes fra noen hold at det utvikler seg parallelle arbeidsmarkeder i Norge hvor den useriøse delen vil kunne vokse seg stor på bekostning av den seriøse. Mange av våre medlemmer erfarer dette allerede.

YTF har gjennom hele fjoråret jobbet iherdig med det vi mener er et av de viktigste tiltakene mot denne typen arbeidslivskriminalitet – nemlig allmenngjøring av tariffavtalene for gods og turbil. Dette arbeidet har resultert i at tariffnemda har sendt ut på høring forslag til forskrift, og forhåpentligvis vil dette gi et vedtak i mai.

Dette gjør vi fordi vi ser at noe må gjøres raskt før bransjen utraderes av ulike konkurransevilkår, uklart og skjevt regelverk og uanstendig lave lønninger.

Vi gjør dette for vi mener at grunnleggende arbeidstakerrettigheter skal respekteres i et stadig mer internasjonalt arbeidsliv. Fagbevegelse og organisering er jo nettopp tuftet på behovet for å bekjempe useriøsitet, umoralsk og kriminell adferd på vanlige arbeidstakere og seriøse virksomheters bekostning.

YTF 1955 – 2015

Yrkestrafikkforbundet holdt nylig sitt årlige representantskapsmøte og siden forbundet fyller 60 i år, hva var mer naturlig enn å legge møtet til nettopp Haugesund.

For det var i Haugesund, den 12. mars 1955 at Norsk rutebilarbeiderforbund, NRAF, ble stiftet. Boka «Ofra av makta» skrevet av LO mannen Vegard Holm, handler nettopp om perioden 1945-1955, da bussarbeidere i Norge ble hindret i sin lønnskamp.

Fem ganger ble tvungen lønnsnemnd brukt mot dem, før de hadde fått streiket et øyeblikk. Svaret ble blant annet ulovlige og tariffstridige streiker fra en voksende yrkesgruppe i etterkrigstidas Norge.

Bussjåførene ønsket seg et eget fagforbund innenfor LO, men det fikk de ikke til. Resultatet av dette ble at en del av dem brøt ut av Norsk Transportarbeiderforbund og danna Norsk Rutebilarbeiderforbund. Seinere tok forbundet navnet Yrkestrafikkforbundet, som i dag organiserer flest bussarbeidere. Boka forteller historien om hvorfor dette skjedde.

Det kan være lett å ta ting for gitt. Det kan være enkelt å tro at sånn ting er i dag, har det alltid vært. Så forteller historien oss en ganske annen virkelighet. Noen vil vektlegge organisasjonenes betydning for de steg vi har tatt fremover i vårt samfunn, og de forbedringer vi har gjort hva gjelder vårt demokrati og samfunnssystem. Det er jeg enig i. Organiserte grupper har spilt en betydelig og ofte avgjørende rolle i utformingen av vårt samfunnssystem. Men det kan være lett å glemme at det alltid er noen som må gå foran, at det alltid er noen som må ta de første skrittene.

Gjennom disse seksti årene har begivenhetene stått i kø. Fra å bli oversett, latterliggjort og trakassert – til å bli respektert og lyttet til som en viktig samarbeidspartner, inneha sentrale posisjoner

og være et seriøst talerør for transportnæringen i hele landet. Vi er alle en del av historien om et sterkt og frimodig forbund som for 60 år siden ble seg sjøl og det vi ønsker å være, nemlig fri og uavhengig. Takk til alle for innsatsen gjennom disse 60 årene, og jeg sier:

STÅ PÅ, SAMMEN ER VI STERKE.

Svein Furøy





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Ny nettbutikk med profilartikler fra YTF

Vil du ha profilartikler fra YTF?

Vi har nå lansert en ny nettbutikk!
Her finner dere nettbutikken med nye varer:

butikk.ytf.no

I nettbutikken finner dere både strøartikler, gaver og tekstiler! Flere har allerede benyttet muligheten til å bestille julegaver til YTFs medlemmer i butikken.



I nettbutikken ligger også vervepremiene. Per medlem du verver får du 100 kroner å handle for her! OBS: Det er kun de produktene som ligger under kategorien «vervepremier» som kan kjøpes som vervepremier.

Lykke til med shoppingen!

Spørsmål om bestilling, faktura eller varespesifikasjoner kan sendes til butikk@ytf.no