

YRKESTRAFIKK®

01 2016

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



YTFs leder:

Med fokus på GODSSJÅFØRENE

ESPEN

SELMER-TORGERSEN

Redaktør

espen@ytf.no

928 62 156



Ett enkelt forsett

Menneskehjernen er en komplisert greie. Noe det kan være vanskelig å forstå seg på. For sannelig om jeg alltid henger med på hva den gjør, hvor den tar meg i livet, eller hvilke valg den gjør for meg.

Jeg har veldig konkrete minner knyttet til når familien min byttet bil mens jeg fortsatt var barn. Det skjedde egentlig bare to ganger. Den første gangen, et eller annet tidspunkt i første halvdel av 1980-årene, var fra en sporty Alfa til en litt mer traust Nissan. Men, det var på helt andre måter enn i bilmerke og utseende at akkurat dette bilskiftet skulle feste seg så godt i minnet mitt. Den nye bilen hadde nemlig sikkerhetsbelte i baksetet!!

Mange ganger senere har jeg undret meg over hvordan det var mulig at det tok så mange år som det gjorde med å få sikkerhetsbelter i baksete på biler. Hvordan fungerte

«Jeg ser beltet i det jeg setter meg og... ofrer det ikke en tanke»

egentlig hjernene til de som tenkte at vi må ha sikkerhetsbelter foran, men ikke bak? Likevel er det ikke disse hjernene jeg er mest opptatt av nå.

De hjernene jeg forundrer meg mest over er våre, ja ikke minst min egen. For, jeg regner meg selv for å være et ganske fornuftig menneske. Et tenkende vesen som kan lytte til argumenter og fakta og innrette meg etter det. Ja, jeg har egne meninger og oppfatninger, tro og tvil. Likevel er det noen ting jeg har akseptert som sannheter. Ting jeg forholder meg til uten å bruke mye energi på å diskutere eller finne motforestillinger.

En av disse tingene er bruk av bilbelte. Når jeg setter meg i bilen for å kjøre, eller sitte på. Om jeg sitter foran eller i baksete. Ja, så er det ikke noe jeg vurderer en gang. Det fester seg ikke en eneste tanke i hjernen min om at kanskje dette med sikkerhetsbelte ikke er så viktig. Skulle jeg kanskje være litt gal og vill? Kjøre uten? Nei, det er helt uaktuelt!

Å ta på sikkerhetsbeltet

i bilen er like naturlig for meg som å spise eller gå på do. En innarbeidet rutine, som hjernen min og kroppen min er 100 prosent innstilt på å gjennomføre. Så, hvorfor gjør den da ikke det samme når jeg setter meg i en buss som er utstyrt med setebelte? Hvilke kretser er det som kortslutter?

For det er virkelig slik. Jeg ser beltet i det jeg setter meg og... ofrer det ikke en tanke. Og det er mange som gjør som meg. Som ikke bruker belte i bussen, enda hvor godt vi vet at sikkerhetsbelte er en av de enkleste måtene å minske skader i trafikken. Men, nå skal det bli en forandring. Og YTF er med.

I denne utgaven av

Yrkestrafikk fronter YTF-leder og bussjåfør, Svein Furøy, kampen for å få flere til å bruke belte i bussen. Vegvesenet kjører på med kampanjer og kontrollene av beltebruken på buss skal også økes. Det er bare å innstille hjernen på at belte skal brukes – også i bussen.

Og jeg, som fornuftig menneske og redaktør for Yrkestrafikk, skal i hvert fall gjøre min bit. Det regner jeg også med at alle yrkessjåfører også gjør. Det får bli mitt nyttårsforsett å få denne hjernen til å forstå at det ikke er noe mindre viktig å bruke sikkerhetsbelte i bussen enn i bilen.

Godt nytt år!

Espen



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Ett enkelt forsett	2
Gods-Gunnar på veien	4
Grønne djevler	8
Sterke i nord	12
Smått & Stort	16
YTF – kontakt & informasjon	17
Smått & Stort	21
Sjåfør til vanns.....	22
Elefanten i bussen	26
Tøff jobb på bussen.....	30
Mister jobben?	36
Vi hylar for deg	38
Med blanke ark	39

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet
 ✉ post@ytf.no – www.ytf.no

Redaksjon:
 Espen Selmer-Torgersen, redaktør
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,
 ☎ 928 62 156
 ✉ espen@ytf.no

Prepress og layout:
 Garder Grafisk
 ☎ 906 19 099
 ✉ trine@maccompaniet.no

Re-design:
 Kontra Oslo AS
 ☎ 411 23 224
 ✉ cecilie@kontraoslo.no

Trykk:
 Ålgård Offset
 ✉ post@a-o.no

Annonsealg:
 Rar media v/
 André Lund
 ☎ 906 02 370
 ✉ andre@rarmedia.no

Robert Martinsen
 ☎ 906 22 977
 ✉ robert@rarmedia.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transport selskapers rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre

med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:
 Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKESTRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



GODS-GUNNAR REISER SJÅFØRENEES KRAV

Det startet med en aktivistgruppa på Facebook. Nå sender YTFs forbundsleder Svein Furøy sin nye rådgiver Gunnar Nordvik ut på landeveien i egen aksjonsbil for å fange opp godssjåførenes ønsker og krav med fullt trøkk.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

For mer enn fem år siden startet en frustrert yrkessjåfør en Facebook-gruppe med navnet «Sjåførenes krav». Grappa tok opp viktige problemstillinger som godssjåfører støtter på i hverdagen, som hvileplasser, kjettingplasser, toalett- og sanitærforhold, krav til utstyr og trafiksikkerhet. Etter hvert ble gruppa så populær at en del av de aktive møttes og startet en organisasjon. En av de ivrigste her var lastebil-sjåfør Gunnar Nordvik fra Stord.

Aktivisten og forbundslederen

– Jeg har vært yrkessjåfør i tretti år, først ti år bak bussrattet, så tjue som godssjåfør, forteller Gunnar. – Til tider syntes jeg det var trist å oppleve hvor dårlige arbeidsbetingelser vi ble tilbudt, at vi verken fikk tatt hvilen vår i fred eller hadde tilgang til elementære fasiliteter som dusjer og toalett. Som sjåfør opplevde jeg

også ofte følelsen av å stå aleine og risikere å få politi eller vegvesen etter seg for den minste ting. Alle er enige med meg i at transportbransjen sliter, likevel er det eneste som konkrete som skjer økt kontroll av den enkelte sjåfør. De som kjører gods i dag, trenger derfor noen i ryggen.

– Godssektoren har lenge vært en utfordring for fagbevegelsen, supplerer forbundsleder Svein Furøy i YTF. – Mens rundt 90 prosent av bussjåførene i Norge er organisert, er det tilsvarende tallet i godssektoren kun 15 prosent. Dette har noe med spredning å gjøre, for mens det ofte finnes flere hundre bussførere i samme selskap, består mange godsfirmaer kun av en håndfull ansatte. Vi har lenge hatt et ønske om å gjøre noe med organisasjonsgraden innen godssektoren, for jo flere medlemmer vi får, jo større tyngde får vi også overfor myndighetene, presiserer Svein.

YTF tar saken

Med et slikt felles utgangspunkt, var det ikke rart at aktivisten og forbundslederen gjorde felles sak.

– Gjennom «Sjåførenes krav» ble jeg kjent med YTF, og følte der straks at jeg ble hørt. I YTF fikk du direkte hjelp fra advokater og andre tungvektene uten masse tungvint saksbehandling i forkant. Her har du et formidabelt støtteapparat til disposisjon for en billig penge. Trekker du fra det du sparer på skatt og forsikringsordning, tilsvarer den reelle kontingenten kun et par halvlitere i måneden, regner Gunnar.

YTF forsto at de hadde fått et kjærkomment tilskudd i sine rekker, og tilbød Gunnar Nordvik en stilling i forbundssekretariatet som «rådgiver gods». I stillingsbeskrivelsen står det at han skal «arbeide med medlemspleie, verving, tariffspørsmål, gi råd og veiledning til

Gunnar Nordvik er klar med nydekorert bil. Ute på veien er han klart til å fange opp godssjåførenes ønsker og krav.



«Vi er alt i ferd med å bygge opp et landsdekkende kontaktnett av tillitsvalgte.»

Gunnar Nordvik

medlemmer, tillitsvalgte og gods- og logikstikkstyret. Bistå i forhandlinger og ved opprettelsen av tariffavtaler. Delta i høringer og i prosjekter.»

Ut blant sjåførene

Poenget er likevel ikke å omskolere en aktivist til byråkrat, som fag-

bevegelsen dessverre har altfor mange eksempler på. Tvert om skal Gunnar fortsette som aktivist, som et aktivt bindeledd mellom sjåførene ute på veiene og YTF som organisasjon. Med en egen, lettgjenkjennelig YTF-bil skal Gunnar ut på bedriftsbesøk, vervekampanjer og

annen opplysende virksomhet.

– Som rådgiver på gods trenger jeg å være ute blant sjåførene for å bli kontinuerlig oppdatert om hva som foregår på veien, den kunnskapen er det ikke mulig å tilegne seg på et kontor. Så håper jeg at medlemmene tar kontakt. Om jeg blir invitert, kjører jeg straks ut. At folk tar kontakt, vil være en viktig suksessfaktor. Og jeg kommer jeg til å informere om og dele erfaringene jeg møter med alle de øvrige medlemmene våre, forklarer Gunnar.

Mer enn skippertak

– For to måneder siden var jeg en vanlig lastebilsjåfør, nå er jeg ansatt som rådgiver. At jeg er ansatt betyr at dette er langt mer enn et skippertak. Vi er alt i ferd med å bygge opp et landsdekkende kontaktnett av tillitsvalgte, slik at sjåførene kan få den hjelpen de trenger uavhengig av hvor de befinner seg i landet. Noen av disse kontaktene er allerede på plass, men hvis noen av leserne føler seg kallet til å være med i nettverket, så meld dere til meg, oppfordrer Gunnar.

– I løpet av kort tid vil vi lage en kursplan for opplæring av disse kontaktene. Det blir øremerkede temaer for gods, opplyser Svein.

Veien fra plan til handling er ikke særlig lang i YTF. Alt i slutten av februar legger Gunnar Nordvik og YTF-bilen ut på den store Nordlands-turen, fra Brønnøysund til Narvik. Kanskje ankommer han DITT arbeidssted. Da er det bare å ta kontakt!



Vi har lenge hatt et ønske om å gjøre noe med organisasjonsgraden innen godssektoren, sier YTF-leder, Svein Furøy, som nå også har med seg Gunnar Nordvik på laget.

 redaksjonen@ytf.no



SMÅTT & STORT

Ikke rom for tissetrengte sjåførar

Bussjåførar i Sverige må spise og tisse ute i vinterkulda, etter at rasteplass ble stengt. Arbeidsgiver Keolis har ingen tidsplan for forbedring, og saken går nå til Arbeidstilsynet i Sverige. YTF jobber for å bedre forholdene for norske sjåførar.

– Norske yrkessjåførar har også særdeles dårlege arbeidsforhold. Det

er stor mangel på rasteplasser. Mange arbeidsgivere i transportbransjen svikter sine ansatte med å ikke tilrettelegge for pauser og toalettbesøk. YTF jobber med å bedre anbudene. Når arbeidsgiveren ikke tar ansvaret for å sikre de ansatte skikkelige toalett- og pausefasiliteter, tar vi kampen vidare med fylkeskommunene. De som er oppdragsgivere må holdes ansvarlig for dette. Løsningen er å bedre bussanbudene fra fylket, slik

at krav om rasteplasser for sjåførene kommer med i anbudene, sier prosjektleder for «Bedre Bussanbud» i YTF, Petter Sommervold.

YTF jobber langsiktig i fylkene med dette arbeidet. Nylig vant YTF fram en seier på dette i Møre og Romsdal. – Det første skrittet på veien er dialog. Vi forventer at sjåførene blir tatt med i diskusjoner i saker som angår deres arbeidshverdag, krever Sommervold. ●

GRØNNE DJEVLER MED BASKET OG BADEKAR

Godssjåfør og YTF-tillitsvalgt Willy André Korth starter vanligvis arbeidsdagen på et hullete jorde i Tananger utenfor Stavanger, som har blitt kjerneområdet i det norske oljeeventyret. Vogntogene til Bring Linehaul står stallet opp, strategisk lokalisert for å serve oljeindustrien.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Bring Linehaul skal skape verdier for Bring, Posten og kundene gjennom samtransport av store volumer, står det formulert i et strategidokument. Og her i Stavanger-regionen stammer de store volumene fra oljesektoren.

Hjelpsomme helter

Selv om det er grytidlig og stappmørkt, er en håndfull sjåfører på plass i sofaen i hvilerommet under en gedigen Roy Rogers-plakat – «King of the wild west». Stemningen er som blant asfaltcowboyer flest, rå og hjertelig, med en klar undertone av maskulin omsorg, en kar tryller endog fram en eske kransekakestenger.

– Kommer du hit som ny, gjelder det å være litt ydmyk, for alle må gå den samme skolen. Til gjengjeld er gutta hjelpsomme, det er bare å spørre om hjelp. Ingen her gir seg ut for å være allvitere, men mange har sine spesialområder. En av gutta er for eksempel spesielt interessert i farlig gods, han er et oppkomme av kunnskap og deler gjerne, forklarer Willy.

24 Bring-biler har Tananger som utgangspunkt. «Linehaul» er et amerikansk uttrykk for langtransport på vei mellom ulike tettsteder, gjerne organisert som rutetransport. De aller fleste bilene her kjører til ulike destinasjoner langs norskekysten, fra Stavanger i sør til Hammerfest i nord. Et par setter også kursen andre veien, til Kristiansand.

Bransje i motvind

Willy kjører i fast rute mellom Tananger og oljebasen på Mongstad utenfor Bergen, i alt fem transporter tur-retur med innlagte overnattinger foretar han i løpet av en toukersperiode.

– Vi som kjører for olja vil ikke gjøre annet, sier Willy. – Her er et svært godt miljø. Vi møtes alltid en håndfull sjåfører her på Tananger, ellers sees vi ofte på ferjer og liknende. Dessuten, selv om vi arbeider spredt, er vi nært forbundet via telefon, opptil seks timer på hvert skift.

«Green Devil 2» står det skrevet over frontruta til Willy da han legger ut for å laste opp på ulike destinasjoner på



Møte mellom grønne djevler. «Blårussen på Østlandet er kanskje ikke like begeistret for navnevalget», humrer Willy.

Willy og arbeidskameratene før arbeidstart i Tananger. Fra venstre: Krzysztof Szylak, Willy Andre Korth, Kenneth Johansen og Rune Olsen



«Kommer du hit som ny, gjelder det å være litt ydmyk, for alle må gå den samme skolen.»

Willy André Korth

kryss og tvers i det enorme oljelandet rundt Risavika og Tananger. Han snakker med speditører og truckførere, slår en vits eller morsomhet for å lette en viss trykket stemning. Alle melder nemlig om permitteringer og arbeidsledighet i en bransje som stamper i motvind.

Hit og dit

Likevel skal nyoverholte rør og andre vitale deler fraktes til produksjonsanleggene i en kontinuerlig strøm, mens slitte enheter bringes tilbake for overhaling. Utstyret fraktes i «baskets», massive jernbokser på inntil 18 meters lengde. Det er plass til fire slike «kurver» på tralla, så lenge det ikke er snakk om «badekar», de er nemlig dobbelt så brede.

Et annet sted er det bare en liten eske som skal lastes om bord. En siste pall lar vente på seg, vi tar en pause på bensinstasjonen med støttepølse og dieseltanking, Willy prater med kolleger, blant annet Green Devil 1.

– Det blir mye kjøring hit og dit for å hente varer i Stavanger-området. Også på Mongstad er det ulike baser vi skal losse og laste på, men der er alt lokalisert innen en diameter på halvannen kilometer.

Willy får overlatt ansvaret for den uteblitte pallen til en kollega, slik at han ved totida på ettermiddagen endelig kan ta fatt på den drøyt 20 mil lange kystruta nordover mot Bergen. Han kjenner traseen som sin egen bukselomme, avgangstidene på de to fergene, høydeforskjeller som fører til ulike kjøreforhold og



**Klar til innsats for oljeindustrien.
En etter en legger bilene av gårde.**

farlige punkter der det kan skje ulykker. I det det begynner å skumre, passerer vi myriader av lys fra gassterminalen på Kårstø.

Omsorg for dem som sliter

Mens den nye Volvoen brummer trygt gjennom Karmøylandet, snakker vi om betydningen av tillitsvalgte. Willy forteller at han opprinnelig er faglært murer, men at dårlige knær førte ham over i transportyrket.

– Jeg har vært avhengig av høreapparat fra jeg var ganske liten, noe som førte til at jeg fikk mye juling som liten. Derfor føler jeg mye omsorg for folk som sliter. I tillegg ble jeg alene med ansvaret for tre barn for noen år siden, måtte være både mor og far. Uten at dette hadde hendt, ville jeg ikke vært den jeg er i dag, forteller 45-åringen åpenhertig.

Uten at han gjør noe nummer ut av det, er Willy André Korth en sånn type som fungerer som olje i maskineriet. Han forteller at ni av ti sjåfører i Bring Linehaul i Stavanger er organisert i YTF, og at både sjøfer og oppdragsgivere er greie. Store konflikter oppstår aldri, noe som nettopp skyldes at kommunikasjonen er god, og at folk som Willy tar tak i problemstillingene, kaller en spade for en spade og får diskutert og løst opp i ting og tang før de utvikler seg til konflikt. Bring-systemet virker å forstå og verdsette hvor viktig de tillitsvalgte rolle er i å skape flyt, her kan andre bedrifter ha mye å lære.

Kontroll og komle

På veien blir bilen vinket inn til kontroll hos Statens Vegvesen. Kontrolllederen er en meget erfaren veteran, han gjenkjenner straks Willy og vet at han har alt på stell. Det er ikke de faste han er ute etter. Mest til ære for fotografen undersøker han dekkene, sjekker mønsterdybde og at bilen er riktig skodd for alle eventualiteter langs den værharde vestlandskysten.

Willy uttrykket på sin side tilfredshet med at Staten følger med og kan slå ned på mer useriøse aktører som kan være til fare både for seg selv og sine medtrafikanter.

Arbeidsdagen blir lang før Willy kan slå seg til ro for natta i køya bak føreriset. Lossing og lasting på Mongstad gjøres neste dag. Et høydepunkt på vegen er middagen på den snaut tre kvarter lange siste fergestrekningen før Bergen, over den dype Bjørnafjorden fra Halhjem til Sandvikvåg. I dag er det komle, alias kompe eller raspeball, tradisjonsrik sikringskost med saltkjøtt, flesk og kålrotstappe. Et herremåltid for en sulten godsilsjåfør, og et nytt skift nærmer seg slutten.



Opplasting av baskets.



Statens Vegvesen følger med. «En velsignelse for oss som driver seriøst», mener Willy.



Komle på fergen før Bergen.

STERKE SAMMEN I

Innledere fra Arbeidstilsynet, Nordland Fylkeskommune og egne rekker, ga YTF-tillitsvalgte fra de tre nordligste fylkene solid faglig påfyll på regionskonferansen i november 2015. Den gode trenden som forbundet synes å være inne i ble ytterligere bekreftet.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN



NORD



YTFs region Nord (Troms og Finnmark) og region Nordland møttes til konferanse og årsmøte i helga den 7. og 8. november. Et snes drevne busstillitsvalgte så hverandre stevne, de fleste avdelingsledere eller hovedtillitsvalgte. Til stede var også forbundsleder Svein Furøy, forhandlingssjef Linda Jæger og funksjonærrepresentant Kristin Schrøder fra hovedstyret.

Arbeidsmiljøets forsvarere

Jurist Christian E. Nergård Jensen fra Arbeidstilsynet redegjorde for det nye og ganske kompliserte regelverket rundt allmenngjøringen av tariffavtalene for gods og turbil. Forskriftene tolkes på bakgrunn av underliggende overenskomster og den partssammensatte tariffnemndas vedtak og uttalelser.



Jurist Christian E. Nergård Jensen fra Arbeidstilsynet gikk gjennom allmenngjøringsforskriftene og ble belønnet med en YTF-sekk.

ARBEIDSTILSYNETS GRATIS SVARTJENESTE:

Alle kan kontakte Arbeidstilsynet gratis. Også via Facebook eller Twitter er det mulig å tipse myndighetene om brudd på for eksempel forskriftene om allmenngjøring. Arbeidstilsynet garanterer, om ønskelig, tipseren anonymitet mot utenverdenen.

Du når Arbeidstilsynet på

Tlf: 815 48 222

epost: svartjeneste@arbeidstilsynet.no

Arbeidstilsynets 600 ansatte har dessuten ansvaret for den offentlige rettsforvaltningen av Arbeidsmiljøloven, og er «på jobb for et godt arbeidsmiljø». I og med at Norge har 2,6 millioner arbeidstakere, sier det seg selv at Arbeidstilsynet ikke kan være overalt til enhver tid. Derfor er det viktig at fagorganiserte og tillitsvalgte støttet aktivt opp om dette arbeidet, presiserte Jensen.

Tilsynets forlengede arm

En kanal som alle kan benytte seg av er Arbeidstilsynets gratis svartjeneste på telefon 815 48 222 eller på epost svartjeneste@arbeidstilsynet.no. Også via Facebook eller Twitter er det mulig å tipse myndighetene om brudd på for eksempel forskriftene om allmenngjøring. Arbeidstilsynet garanterer, om ønskelig, tipseren anonymitet mot utenverdenen.

«Forskrift om informasjons- og påseplikt og innsynsrett» var et annet viktig dokument. Forskriften pålegger en bestiller i kontrakt med leverandør om å informere om at arbeidstakerne skal ha lønns- og arbeidsvilkår som følge av allmenngjøringsforskriftene. Hovedleverandøren skal påse at systemer og rutiner sikrer at dette etterleves.

Tillitsvalgte har innsynsrett for å sjekke at allmenngjøringen følges. Nergård understreket imidlertid at kravet om innsyn måtte fremmes gjennom skriftlig begjæring fra hovedtillitsvalgt.

Dialog med samferdselssjefen

Den nytilsatte samferdselssjefen i Nordland, Odd Steinar Åfar Viseth delte sine tanker om de samferdselspolitiske utfordringene i det hundre mil lange fylket med sine mange øyer og fergestrekninger. Han varslet radikale endringer og innsparinger om to år, særlig innen fergetrafikken. Bussene ville derimot bli lite berørt, der hadde den viktigste endringen allerede skjedd gjennom en vellykket omlegging av bybusslinjene i Bodø.

Viseth, som er en drevne både som bussjåfør, ruteplanlegger og kollektivplanlegger, var prisverdig åpen og sjølkritisk, for eksempel med tanke på fylkets ruteinformasjon: «Jeg har lest Rutebok for Norge siden jeg var fire år, og når selv ikke jeg skjønner Fylkesbåtrutene, da er noe ravgæli.» Eller om et 35-timers kurs han hadde vært på: «Det var 35 timer med kaffeprat.»

Slik ble også diskusjonen med de tillitsvalgte engasjert og levende, ikke minst om billettering og kontantbeholdning. I løpet av to timer noterte samferdselssjefen seg 14 punkter som han skulle se nærmere på. Dessuten var han i gang med å innkalle til dialogmøte mellom bussjåførene og samferdselsavdelingen i fylkeskommunen.

På rett vei

Forhandlingssjef og advokat Linda Jæger innledet både om tariffoppgjøret i 2016 og om betydningen av juridisk bistand. Deretter var det gruppediskusjoner rundt mulige



Omleggingen av bybusslinjene i Bodø har vært en suksess, mener samferdselsjef Odd Steinar Åfar Viseth i Nordland fylkeskommune.

«... når selv ikke jeg skjønner Fylkesbåtrutene, da er noe ravgæli.»

Odd Steinar Åfar Viseth, Samferdselsjefen i Nordland

krav til oppgjøret. Regionene hadde separate årsmøter på søndagen, etter en «ut i det blå»-tur til Saltstraumen lørdag kveld. Ved det utmerkede taffelet spratt den ene «taleren» etter den andre og foredro skrøner i beste «Du skal høre mye»-stil, der nordnorsk frodighet og universell bussjåførhumor ble vevd sammen til en uslælig legering.

For en uavhengig observatør virker det absolutt som om YTF driver svært godt i nord. Blant annet gjennom

arbeidet med allmenngjøring og prosjekt Bedre buss-ansbud har forbundet staket ut en tydelig politisk kurs for å gi bussjåførene sin rettmessige innflytelse og trygghet i arbeidet. Gjennom gjester fra Arbeidstilsynet og Fylkeskommunen skolerer de tillitsvalgte til å gjennomføre denne kursen, uten sirkus og store fakker, men ved demokrati i praksis!

 redaksjonen@ytf.no

Sjåførløft på Vestlandet

Regionstyret i YTF Møre og Romsdal har kommet i mål med mange av sine krav for å bedre bussjåførenes arbeidsdag i fylket.

Linda Myhre, Roy Hatlehol, Jim Klungnes & co meldte på Årsmøtet i Region YTF Møre og Romsdal, at fylkeskommunen har lagt inn flere av YTFs ønsker i sin kravspesifikasjon til busselskapene. Etter mange møter og fremoverlent arbeid, har YTF kommet i mål.

– Dette er et resultat av bredt arbeid i organisasjonen. Lokalt her i fylket har prosjektgruppen for Bedre Bussanbud gjort en glitrende jobb. Samtidig har YTF sentralt jobbet målrettet i mange år. Høstens store YTF-konferanse «Bedre Bussanbud» i Oslo var også avgjørende. Flere sentrale personer fra Samferdselsavdelingen i Møre og Romsdal deltok på konferansen, sier nestleder i YTF, Jim Klungnes.

Nye krav i anbud:

Anbudspapirene for rutepakke 7 og 8 i Møre og Romsdal er interessant lesning for bussjåfører. YTF har blitt imøtekommet på mange punkter. Følgende av YTFs innspill var med i kravspesifikasjonen (nye krav) til fylkeskommunen:

- 3 punkts belte
- alarmknapp (inne i tidligere rutepakke)
- aircondition fører (med egen regulering)
- automatiske luker til lasterom (styrt fra førerplass)
- integrerte barneseter (2 stk) (integret i passasjer sete)
- innvendig kamera

I tillegg har YTF Møre og Romsdal tidligere fått gjennomslag for «fylkesfrikort» som innføres gradvis i forbindelse med anbud.

– Vi er ikke helt i mål. YTF Møre og Romsdal kan ikke se å finne noe i anbudspapirene om førerplass og kontantfrihet på bussen. Heller ikke noe om reguleringstid. Men alt i alt er dette likevel store fremskritt for regionen. Tidligere har punktene ovenfor vært uaktuelle. Det er vanskelig å vite hvilke enkelte elementer som har ført frem, men jeg tror at kombinasjonen av regionalt arbeid kombinert med bedre bussanbud prosjektet og konferansen vår tilsammen gjorde susen. Derfor er det all mulig grunn til å gratulere hverandre, sier nestleder i YTF Jim Klungnes. ●

Sjåføren glemmes i anbudskonkurranser

– Den eneste arbeidsplassen i en buss, førerplassen, blir ikke ivaretatt når Ruter og tilsvarende administrasjonsselskap i Norden lager forslag til felles standarder, sier forbundsleder Svein Furøy i YTF.

Hensikten med forslaget, som nå er på høring, er å redusere buss-selskapenes kostnader gjennom felles standardkrav ved anbudsutlysning som gjelder for by- og forstadsbusser i hovedstedene. Mens det altså fokuseres på økonomi og passasjerenes sikkerhet og komfort, kommer sjåførplassen tydeligvis i annen rekke.

– Jeg er spesielt overrasket over at det ikke stilles krav om egen alarm- eller nødknapp som er tilknyttet

trafikkledelsen eller en vaktentral. Dette har stor betydning både for sjåførenes og passasjerenes sikkerhet, sier Furøy og legger til at dette lenge har vært et krav fra Yrkes-trafikkforbundet.

– YTF har hatt et eget prosjekt (Bedre bussanbud) som nettopp setter søkelyset på sjåførenes sikkerhet og arbeidsforhold. Vi har erfaring for at sjåføren ofte blir en salderingspost i anbudskonkurranser. I jakten på reduserte kost-

nader, glemmer man at også tekniske krav til kjøretøyet har betydning for sjåførene. Det er eksempelvis ikke likegyldig hvilke kommunikasjonsløsninger som etableres på førerplassen eller hvilke krav som stilles til klimaanlegget på en buss, sier Furøy som understreker betydning av at de ansatte i buss-selskapene tar disse spørsmålene opp med ledelsen i busselskapene og at de ansatte lar høre fra seg i høring-sprosessen, sier Furøy. ●

STYRET OG REGIONER

YTFs FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Svein Furøy
 ☎ 970 83 383
 ✉ svein@ytf.no

Nestleder:

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

Styremedlemmer:

Arnold Tveit
 ☎ 56 17 09 50, 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Kristin Schrøder
 ☎ 988 36 647
 ✉ kristin.schröder@saltensbil.no

Knut Authen
 ☎ 934 04 022
 ✉ knut@ytf.no

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

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

YTF PENSJONISTFORENING:

Erling Bakken
 ☎ 932 40 006
 ✉ erling.bakken@nsn.no

Kåre Eng
 ☎ 414 22 445
 ✉ kareeng@bbnett.no

Leif Jørgen Ulvatne
 ☎ 951 19 526
 ✉ leif-jorgen.ulvatne@tide.no

KONTROLLKOMITÉ:

Vidar Furua
 ☎ 922 55 450
 ✉ vidar.furua@c2i.net

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

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

REGIONER OG LANDS-SAMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

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

YTF NORDLAND

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

REGION TRØNDELAG

MØRE OG ROMSDAL

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

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.chr@hotmail.com

YTF AUST AGDER

Olav Tveit
 ☎ 90 54 51 49
 ✉ olavtv2@online.no

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMARKE

Håvard Moen
 ☎ 928 88 867
 ✉ post@ytf-notodden.no

YTF VESTFOLD

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petterlouis@online.no

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid
 ☎ 951 59 661
 ✉ alexlislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS

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

YTF BUSKERUD

Kurt Roger Hansen
 ☎ 957 42 654
 ✉ kurthansen505@gmail.com

YTF OPPLAND

Ole Jonny Staven
 ☎ 99 20 44 29
 ✉ ole.jonny.staven@nettbuss.no

YTF HEDEMARK

Espen Leganger
 ☎ 92 62 06 12
 ✉ ealegang@online.no

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Hellesest
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190
 ✉ ove.hellesest@tide.no

YTF GODS LANDS-SAMMENSLUTNING

Jan Arne Laberget
 ☎ 48 05 31 23
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

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

Avd. 3 Oslo og Akershus 3 / 34 Nettbuss Nittedal

Jan Arild Gjengstø
 ☎ 970 59 363
 ✉ jaarg@online.no

3 / 38 Unibuss

Leif-Arne Myhre
 ☎ 930 64 693
 ✉ leifarne.myhre@gmail.com

3 / 48 Nobina Nesodden

Hans Vilhelmshaugen
 ☎ 932 04 554
 ✉ ytf.nesodden@nobina.no

3 / 50 Nettbuss Shuttle

Steinar Nikolaisen
 ☎ 909 98 600
 ✉ snikol@online.no

3 / 52 Nobina Jernkroken

Rauf Hussain
 ☎ 413 14 810
 ✉ rauf-hussain@hotmail.com

3 / 72 Sporveien T-bane

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

3 / 88 Norgesbuss Bærum

Frank Eilert Eriksen
 ☎ 930 33 241
 ✉ f.e.erik@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Kurt Roger Hansen
 ☎ 957 42 654
 ✉ kurthansen505@gmail.com

Avd. 6 Vestfold

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.L.Pettersen@nettbuss.no

Avd. 7 Trondheim

Øystein Husby
 ☎ 977 10 413
 ✉ ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss

Tobbis Kristiansen
 ☎ 934 19 118
 ✉ tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder

Kjell A Holbek
 ☎ 943 04 287
 ✉ la3qna@online.no

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo
Telefon sentralbord: 40 60 37 00 ● **Telefax:** 21 01 38 51
 ● **E-post:** post@ytf.no ● **Bankgiro:** 1602 47 96594
 ● **Besøksadresse:** Lakkegata 23

NETTADRESSE: www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



Avd. 10 Mandal/Lister

Inge Foss Bråtlund
 📞 905 70 245
 ✉ inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord

Ken Ivar Brattfjell
 📞 922 26 288
 ✉ kenbratt.kb@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

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

Avd. 13 Sør-Rogaland

Gunnar Midbøe
 📞 954 34 065
 ✉ ytfbts@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Bjørn Audun Fjellaldalen
 📞 481 53 084
 ✉ audu-sve@online.no

Avd. 16 Åndalsnes

Jim Klungnes
 📞 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer

Robert Hartvikøy
 📞 957 75 270
 ✉ rob-har@online.no

Avd. 20 Sandnessjøen

Roy Hansen
 📞 924 11 984
 ✉ rohan5@online.no

Avd. 21 Salten

Arne Kjell Bakken
 📞 997 44 698
 ✉ arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Odd-Martin Åsheim
 📞 906 55 039
 ✉ odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

Olav Tveit
 📞 905 45 149
 ✉ olavtv2@online.no

Avd. 24 Harstad

Steinar Olsen
 📞 992 50 642
 ✉ st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana

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

Avd. 29 Jotunheimen

Tomas Jørgen Mosaker
 📞 951 92 016
 ✉ tomtt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

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

Avd. 31 Brønnøysund

Odd Dagfinn Solli
 📞 958 36 780
 ✉ oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Bjørn Helge Hamnes,
 📞 992 11 980,
 ✉ bonnis@live.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Jens Olai Engeskaug
 📞 992 04 473
 ✉ rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Rolf Olav Persson
 📞 915 70 879
 ✉ ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Linda Myhre
 📞 926 20 612
 ✉ linda.myhre@nettbus.no

Avd. 40 Notodden

Håvard Moen
 📞 928 88 867
 ✉ post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal

Olaf Håkon Tørresen
 📞 412 77 781
 ✉ olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Bjørn Inge Moe
 📞 932 12 675
 ✉ bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås

Ståle Stordal
 📞 907 66 299
 ✉ stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol

Olbjørn Thoen
 📞 950 64 282
 ✉ olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Unni Odenmarck
 📞 916 77 135
 ✉ u-solve@online.no

Avd. 47 Hamarøy

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

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

Arve Andreas Buhaug
 📞 924 41 179
 ✉ arvebuhaug@gmail.com

Avd. 51 Lofoten

Aslak Elvar Riise
 📞 916 19 533
 ✉ aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa

Kjell Arild Bratlien
 📞 950 60 483
 ✉ ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn

Arne Johansen
 📞 997 98 647
 ✉ arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne

Roy Hatlehol
 📞 957 49 450
 ✉ royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Erling Walther Holmeide
 📞 932 10 065
 ✉ erlholm@online.no

Avd. 57 Senja

Kristian Høgstad
 📞 950 87 037
 ✉ elda-h@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

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

Avd. 60 Glomfjord

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

Avd. 66 Stranda og Omegn

Helge Drabløs
 📞 905 80 112
 ✉ hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Jakob Winsnes
 📞 996 90 506
 ✉ jakob@winsnes.info

Avd. 74 Drangedal

Jon Magne Vrålstad
 📞 920 11 978

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Stig Morten Rognes
 📞 416 73 598
 ✉ s-rognes@online.no

Avd. 78 Mosjøen

Roger Aas
 📞 948 87 102
 ✉ ytrafi78@live.no

Avd. 81 Flekkefjord og Omegn

Christian Mortensen
 📞 900 64 332
 ✉ cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal

Rolf Erik Espeseth
 📞 951 17 668
 ✉ r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter

Tor Østenå
 📞 918 96 145
 ✉ ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 96 Follo

Niels Richard Engjadal
 📞 901 11 507
 ✉ niels.richard@engjadal.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Terje Smerud
 📞 993 20 001
 ✉ tesme@broadpark.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Ottar Arve Karlsen
 📞 932 52 802
 ✉ ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

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

Avd. 209 Nettbuss Sør

Tom Ånesland
 📞 380 13 207
 ✉ tomaanesland@live.no

Avd. 213 Boreal Transport Sør

Halvor Danielsen Korslund
 📞 473 16 421
 ✉ halvor.korslund@boreal.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Thor Kristiansen
 📞 992 86 305
 ✉ thor.kristiansen@nettbus.no

FAKTA OM YTF

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende partipolitisk uavhengig fagorganisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossisterterminaler.

YTFs HOVEDOPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoloring av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær
Arnlfjot Bjarne Aglen
☎ 916 37 464
✉ arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS
Terje Sletbakk
☎ 905 86 569
✉ te-sle@online.no

Avd. 221 Salten Funksjonær
Kristin Schrøder
☎ 916 79 354
✉ kristin@ytf.no

Avd. 223 Aust Agder
Øyvind Hansen
☎ 920 83 877
✉ oha@sbr.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS
Per Arild Larsen
☎ 979 69 400
✉ per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund
Oddveig Gunnvor Skaar
☎ 911 80 588
✉ oddveig_skaar@live.no

Avd. 3 / 238 Unibuss Funksjonærer
Odd Morten Sorby
☎ 902 08 132
✉ odd-morten.sorby@ruter.no

Avd. 242 Mørebil AS
Knut Gunnar Aambø
☎ 913 40 493
✉ kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag
Gunvor Beate Bjordal Solvik
☎ 997 28 029
✉ gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 3 / 272 Sporveien / Ruter Funksjonærforening
Erik Hovland
☎ 416 49 540
✉ erikhovland@sporveien.com

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS
Hilde Laila Kåsa Tveit
☎ 957 58 644
✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær
Tommy Pedersen
☎ 992 06 868
✉ tpedersen@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK
Avd. 595 G. S. Klubben
Kenneth Nilsen
☎ 950 12 671
✉ kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport
Stig Are Rogstad
☎ 992 46 850
✉ stig.are@live.no

Avd. 599 Alnabru
Roger André Færø
☎ 911 15 918
✉ roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS
Anders I Hansen Vikholt
☎ 413 35 514
✉ anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS
Frank Petersen
☎ 413 03 909
✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing
Per Kristiansen
☎ 984 18 200
✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS
Øystein Alset
☎ 35 09 74 10

Avd. 606 Sula
Anders Veibust Blindheim
☎ 901 73 281
✉ andblin@mimer.no

Avd. 608 Kingsrød Transport
Ulf Romell
☎ 909 31 617
✉ ulf.romell@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS
Bjørn Arne Saur
☎ 901 67 548
✉ barne-sa@online.no

Avd. 613 Gods/Logistikk Rogaland
Kirsten Elizabeth Elmblad Frafjord
☎ 970 31 144
✉ elmblad@lyse.net

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS
Knut Authen
☎ 934 04 022
✉ k.authen@online.no

Avd. 622 Hernes Transport
Robert Klungervik
☎ 922 17 766
✉ robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul

Avd. 636 Harlem Transport
Birger Andre Andersen
☎ 909 21 959
✉ birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation
Øyvind Madsen
☎ 928 43 058
✉ terje.olsen@team-relocations.com

Avd. 650 T.O.Bull

Avd 680 Fosen
Jan-Arne Laberget
☎ 480 53 123
✉ ytf.logistikk@trhs.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS
Knut Sverre Munkhaugen
☎ 952 65 356
✉ munkhaugen@hotmail.no

Avd. 685 Renholdsverket
Bjørn Olav Helmersen
☎ 452 92 891
✉ bjola63@gmail.com

Avd. 688 Alliance Healthcare
Kristine Mjåseth Afrooz
☎ 984 29 565
✉ klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan
Rolf Vollan Skatland
☎ 416 00 866
✉ rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS
Mirsad Fehratovic
☎ 934 30 149
✉ mirso07@hotmail.com

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

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person. 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
Kontorlærning
932 40 013
juliana@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-sjef/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



Gunnar Nordvik
Rådgiver gods
400 76 482
gunnar@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
970 85 336
petter@ytf.no



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



Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



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



Birgitta Onarheim
Advokat
932 40 017
birgitta@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Ingunn Larsen
Kommunikasjonsansvarlig
930 82 747
ingunn@ytf.no



Anette Light
Markeds- og verveansvarlig
932 40 019
anette@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

Vellykket funksjonærseminar i YTF

Funksjonærer er en viktig medlemsgruppe i YTF. De har et aktivt styre som engasjerer seg for å bedre arbeidsvilkårene for bransjen, og da spesielt funksjonærer.

Gruppen gjennomførte seminar for alle funksjonærmedlemmer, tillitsvalgt eller ei, i november 2015.

Deltakerne diskuterte hva som blir viktigst for funksjonærene til vårens lønnsoppgjør. Andre saker på agendaen var endring/omstilling i forbindelse med anbud, konfliktløsning i små bedrifter, lokale forhandlinger og innsynsrett.

YTF takker styret i gruppen og leder Ove Hellesteth for godt initiativ og seminar.

YTF-advokat Josefine Wærstad bisto i seminaret med egen sekvens om tariff. Dersom medlemmer har spørsmål vedrørende funksjonærenes arbeidsvilkår, kan de ta kontakt med Josefine. ●

Veileder klar for allmenngjøring gods

Arbeidstilsynet har publisert veilederen for allmenngjøringen i gods. – Vi er glade for at veilederen er på plass. Nå oppfordrer vi medlemmene våre til å tipse Arbeidstilsynet om brudd på forskriften. Vi er inne i en fase hvor håndheving av allmenngjøringen er avgjørende for å få den effekten vi ønsker av dette arbeidet. Arbeidstilsynet vil gjennomføre kontroller langs veiene i samarbeid med blant annet Statens vegvesen. Sjåførene som blir stanset vil bli spurt om å legge fram dokumentasjon på at vedkommende får lønn etter allmenngjorte satser og diettgodtgjørelse for den delen av oppdraget som utføres i Norge. Å lykkes med håndhevingen av forskriften er avgjørende i kampen mot sosial dumping, sier forhandler Lin Andrea Gulbrandsen i YTF. Brosjyren vil også bli oversatt til flere språk. Du kan også lese mer om veilederen på YTFs hjemmesider. ●

Visste du at....

I tillegg til at ditt medlemskap i YTF gir deg jobbsikkerhet og tilgang til advokater, tilbys du mange økonomiske fordeler og rabatter. En av disse er økonomisk støtte til fysioterapi. Les mer om våre medlemsfordeler på våre hjemmesider under fanen Medlemsfordeler www.ytf.no/medlemsfordeler/





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 parallellhybridløsning, samt at vi har lengre erfaring enn noen annen når det gjelder hybridteknikk i kommersiell drift.

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

VOLVO 7900 HYBRID
 Volvo Norge AS, Strømsveien 314, 1061 Oslo, Tlf. nr. 23176700

Volvo Buses. Driving quality of life 

VOGNTOGSJÅFØR TIL VANN

Ute i havet, lengst sør i Lofoten, kan man fra avstand skimte små prikker i horisonten. Det er øyene Røst og Værøy med sine 1380 innbyggere. Sjåfør Egil-Olav Torstensen er en av dem som sørger for at de fastboende får det de trenger.

TEKST OG FOTO: BENTE BOLSTAD

Egil og kollegene hans i SB Transport sørger for nesten alle varer disse samfunnene trenger for å fungere. I dag er det Egil som har jobben med å fylle lastebiler, hente gods forskjellige steder i Bodø, kjøre bilene om bord i ferja, og sørge for at de kommer på land på Værøy og Røst.

Vi treffer Egil på kaia i Bodø. Han har stått på siden klokka åtte på morgenen. Tre lastebiler og en personbil har han ansvar for i dag. Det er bare peanøtter.

– Jeg har hatt med meg så mye som ti biler på ferja. Da blir det mye løping, sier Egil.

Nå ser han bare fram til en fin og fredelig overfart.

– I dag er det bare fire biler å kjøre i land, været er finfint, og på ferja venter en god middag. Bedre kan jeg ikke ha det.

I all slags vær

Siden han begynte i denne jobben i 1993 har han kryssa Vestfjorden mellom 7500 og 8000 ganger.

– Det kan jo være så mange slags vær. Men jeg blir aldri sjøsyk, sier Egil.

Nå stunder det mot ferie, og Roger Johansen er med på opplæring. Han skal steppe inn for Egil i ferien. Mange ting er en selvfølge for Egil, men Roger noterer. Det synes Egil er fint, det er mange detaljer å huske på i denne jobben.

Hos Lincofrakt henter det to karene paller med bildekk. Fra før har de vært innom og hentet dagens post hos Posten, hos Asko tok de med seg frysevarer. Fra Tine frakter de melk og ost til øyfolket.

I dag skal Egil også ta med en privatbil til Værøy. Han som eier bilen skal kjøre båten sin ut i dag, og da er det greit å få sendt bilen med ferja.

Planlegging

Egil setter seg inn i en av bilene, og gjør forberedelser. Først en telefon til en kar på Værøy som har som jobb å overta bilene på ferjekaia.

– Greit å informere ham om hva som venter, sier han.

Ferietrafikken preger ferjekøen. Det påvirker også jobben til Egil.

– Feriefolket skal han en annen type gods enn oss fastboende. Vi har

mange feriehus på øyene, sier Egil, som selv bor på Værøy.

15-ferja til Moskenes i fastlands-Lofoten fylles, og siger sakte ut fjorden. Snart legger MF Værøy til kai.

Ferja åpner den store kjeften sin, og snart skal den sluke både folk, personbiler og lastebiler.

En ressurs om bord

Styrmann Jan Olav Johansen rusler en tur på brygga, vinker og smiler til Egil. Han har kjent Egil i flere år.

– Det er veldig greit for oss å ha en så erfaren og flink sjåfør om bord. Han kjenner rutinene så godt at når vi har en ny matros på opplæring, hjelper han gjerne til med stuingen, sier Jan Olav Johansen.

Egil har vært på jobb i åtte timer. Nå kan han snart begynne å kjøre bilene om bord. Matros Oddmund Beck fra Henningsvær slår av en prat gjennom bilvinduet.

En bil kjører opp på sida av vogntoget til Egil. Noe gods har blitt glemt. Har Egil plass til mer? Ja, Egil hopper ut og sammen trykker de noen esker på plass. ►

Egil får en god klem av kona på kaia på Værøy før ferja må videre.



Egil-Olav Torstensen og kollegene han står for det meste av varetransporten til og fra Værøy og Røst. Deler av arbeidsdagen tilbringes på ferja.

«Samarbeid, det er bærre lekkert det.»

Egil-Olav Torstensen – en livsglad Værøying!

Stuingen av ferja må gjøres med omhu. Først må bilene til Røst om bord, for de skal først av. Biler som er avhengig av strøm plasseres ved strømkontakten. I samarbeid med mannskapet parkeres bilene en etter en.

– Vi må alltid ta hensyn vekta på de forskjellige bilene når jeg plasserer dem om bord. Men dette kan jeg.

50 kilo tørrfisk

Egil har ryggproblemer. I ungdommen lempa han tørrfisk. Den gangen veide en bunt tørrfisk 50 kilo. Dette arbeidet var en alt for hard belastning på ryggen. Legen hans har sagt at ryggen er ødelagt både oppe og nede. Men sykmelding, det er ikke noe for Egil. Han trives best i aktivitet, og tenker minst mulig på ryggen.

– Jeg har et lyst sinn, det hjelper, sier værøyværingen.

Når en lastebil er kjørt inn i båten, løper han ut for å hente neste. Så bistår han en kollega som skal rygge inntil en henger.

– Samarbeid, det er bærre lekkert det, sier Egil med et bredt glis.

Lapskaus til middag

Baugporten lukkes, og bildekket låses av. I salongen har sjåførene eget bord. Ved avgang Bodø er de bare to sjåførere. Ofte blir det et slag kort, de spiller gjerne Mattis.

Restorasjonsassistent Vigdis Bikset serverer Egil en stor tallerken med laupskaus.

Vigdis har vært 17 år på Vestfjorden og 32 år på havet. Mens hun legger opp nye smørbrød til kafeateriaen, forteller hun til Yrkestrafikk

at hun beundrer sjåførene som jobber jevnt og trutt, uansett vær.

– De er alltid blide og hyggelige. Med Egil-Olav er det noe ekstra, han er en kjernekar, sier hun.

Mens sjåførene jobber en uke og har en uke fri, har hun fire uker på og fire uker fri.

– Jobben blir en livsstil. Vi er som en stor familie, og sjåførene er en del av denne familien.

Vigdis Bikset fyller snart 67 år. Når hun har hatt fri i tre uker, blir hun rastløs. Hun lengter til den fine familien hun har på havet.

Etter lapskaus og sjokoladepuding forsvinner Egil opp til lugaren sin. Det er tid for middagslur.

Fjell stiger av hav

I horisonten skimtes noen små prikker. Gradvis tar de form – fjell som stiger opp av havet. Den bebodde delen av øya Røst er flat som ei pannekake, men flere av de andre øyene stikker nesa i været. Dagen har vært grå. Men foran Røst har himmelen sprukket opp, sola lager ei gyllen stripe i havet. Det glitrer og skinner slik at øyene synes å sveve i lufta.

Egil er fornøyd med middagsluren. Arbeidsdagen hans er lang, og den har sin egen rytme. Først klokka fire i natt er runden fullført: Røst, Værøy og Moskenes, og så tilbake til Bodø. Mellom Værøy og Bodø får han seg noen timer med søvn. Siste oppdrag er å levere fisk fra Røst til fiskemottaket på kaia i Bodø.

Fagorganisert

Egil Olav Torstensen er medlem av Yrkestrafikkforbundet.

– Jeg betaler mitt medlemskap, og har det bra. Det skal mye til før jeg klager. Jeg har ingenting å utsette på arbeidsgiver, sier han.

Når han har fri, reiser han hjem til familien på Værøy. Hovedhobby er å pusse opp et gammelt hus, og å hygge seg med kona og barna på 12 og 17 år.

Egil reiser seg. Vi er i ferd med å ankomme Røst. Her kjører han i land en lastebil. Det blir tid til en hyggelig prat med kjente på kaia. Han bukserer en bil med fisk om bord i ferja. Den skal inn til Bodø, og deretter til fiskebutikkene i Trøndelag.

En klem og en prat

Vi nærmer oss Værøy. På sjåførbordet ble det ikke kortspill i dag, men folk kommer og går. Det er et sosialt liv å være sjåfør til vanns.

– Det kan vel ruske ganske kraftig på havet her. Har du vært redd noen gang?

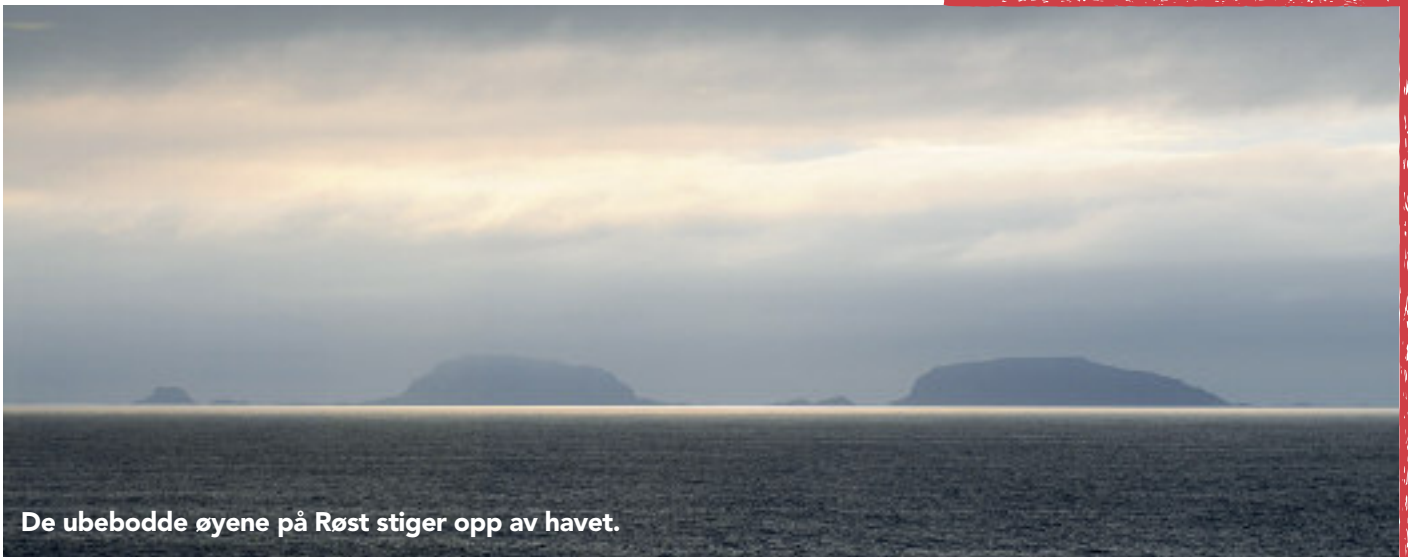
– Én gang var jeg redd. Det var før vi fikk stabilisatorer på ferjene. Vi fikk tre voldsomme bølger inn på sida slik at den krenge kraftig. Dette skjedde mellom Værøy og Røst, som er kjent for å være det tøffeste strekket. Det hører med til historia at kapteinen var redd også, forteller Egil.

Sommernatta er fortsatt lys. Egil kjører bilene på land på Værøy. Her er det noen som venter.

Kona har tatt en tur ned på kaia, og Egil får en klem og en prat før han kjører om bord en lastebil fra øya.

Baugporten lukker seg, og arbeidsdagen til Egil-Olav Torstensen nærmer seg slutten. Nå kan han sove til Bodø om han vil. Da er 20 timers uvanlig arbeidsdag over.

 redaksjonen@ytf.no



De ubebodde øyene på Røst stiger opp av havet.



En av bilene fylles med bildekk som skal til Røst.



Middagen på ferja er et av dagens høydepunkter for Egil, her servert av Vigdis Bikset.



Frysevarer må behandles med omhu. Egil forklarer Roger at bilen med frysevarer må plasseres på et spesielt sted i båten, slik at den kan kobles til strøm.

A photograph showing the interior of a bus. A person's arm in a blue shirt is visible on the left side. The bus has black seats and a metal handrail. The background is slightly blurred, showing the bus's interior structure and windows.

ELEFANTEN I BUSSEN

Om du ikke bruker belte i bussen,
kan du ende som elefant.
Nå skjerpes belte-kontrollen.

TEKST: JULIA BENITO

FOTO: MARIANNE OTTERDAHL-JENSEN



Spenn beltet! Denne våren risikerer både sjåfør og passasjer bot på kr 1500 dersom ikke beltet er festet i bussen. Leder i YTF Svein Furøy er fastspent.

Når Statens vegvesen entrer landets bussen denne våren, vil mange ende opp 1 500 kroner fattigere. For det er like påbudt å bruke belte i buss som i bil.

– Det skjer noe med deg når du går om bord i en buss, tror leder av YTF Svein Furøy. – Jeg tror at du ubevisst føler deg sikker i bussen. Kanskje fordi du sitter sammen med andre, og fordi bussen er stor.

I løpet av sine ni år som sjåfør, har Furøy sett en radikal endring i tilgjengelighet av belter, men ikke i bruk. Kun 44 prosent oppgir at

de i stor grad bruker belte i buss, mens tallet for bil er nær 100 prosent.

Og det er ingen tvil – det kan bli fatalt om du lar være å bruke belte i bussen.

Dødsulykker uten belte

Natt til søndag 15. desember 2013: bussen med 17 personer er på vei fra Oslo til Lillestrøm. På riksvei 4 ved Rommen kjører bussen av veien, ruller ned en skråning og ender på en vei ti meter nedenfor. Sjåføren og en passasjer omkommer, en blir alvorlig skadet. Årsaken til at bussen kjørte av veien blir ikke avklart,

men undersøkelser viser at ingen i bussen brukte belte. Statens havarikommisjon konkluderer at liv neppe hadde gått tapt om sikkerhetsbeltene hadde blitt brukt.

29. juli 2014 på E6 ved Trones i Namsskogan: en sveitsisk turistbuss er på vei sørover etter rundturen «Drømmereise til Nordkapp og Lofoten» med totalt 17 ombord. I en høyresving kjører bussen av veien og inn i en fjellvegg. Flere fra bussen blir funnet på utsiden. Fire passasjerer omkommer, tre av dem brukte ikke belte.

«Folk stod i bussen, det var ingen god følelse å se i speilet at passasjerer raste framover.»

Svein Furøy, leder av YTF



- Noe skjer med folk idet de går på bussen, de føler mindre ansvar for å feste beltet enn i bilen. Svein Furøy tror det må stadige kampanjer til for å endre våre belte-vaner.

Havarikommisjonen kan ikke fastslå årsaken til at bussen kjørte av veien, men flere faktorer tyder på tretthet, eventuell soving eller uoppmerksomhet hos sjåføren.

Tirsdag 11. november 2014: Bussen er på vei fra Oslo sentrum mot Rykkinn. I Munkedamsveien er også en trikk. Forvirring oppstår når et utrykningskjøretøy er på vei, ved Aker Brygge treffer trikken bussen i siden. En passasjer blir kastet ut av døren foran. En midt i bussen blir slått bevisstløs og havner på gulvet, en faller fremover i midtgangen. Flere armlener blir bøyd av passasjerer som blir kastet til siden. Flere i bussen enn i trikken blir skadet, i bussen blir tre passasjerer og bussføreren alvorlig skadd, fem får lettere skader. Undersøkelser viser at bussføreren brukte belte, men trolig ingen av passasjerene.

Passasjer i dashbordet

Selv ble Svein Furøy minnet om hvilke destruktive krefter som finnes i en kropp i fart for noen år siden. Han kjørte buss i hjembyen Tromsø og måtte hugge inn bremsen da en bilsjåfør ikke overholdt vikeplikten.

– Folk stod i bussen, det var ingen god følelse å se i speilet at passasjerer raste framover. Farten var maks 40 km, likevel gikk en mann i dashbordet og ble forslått.

Hendelsen skjedde i en bybuss uten belter, og Furøy tror at noe av problemet ligger her:

– At passasjerene tar med seg vanene fra bybussen til forstads- og turbussen.

En kampanje er ikke nok, det krever langvarig arbeid for å skape holdningsendringer, tror han.

Smittsomt

Furøy har lagt merke til smitteeffekten i bussen: hører du ett klikk, så hører du gjerne flere. Men et vanlig syn i speilet er at halvparten av passasjerene ikke har beltet spent. Han erfarer at argumentet om at du kan skade andre om du kommer i fart gjennom bussen, er vel så effek-

tivt som det at du kan skade deg selv.

– Om du sier «jeg vil ikke ha deg i hodet», så vekkes folk.

Furøy har sett kampanjer komme og gå, men holdningsendringer har uteblitt. Han tror at et gebyr på 1 500 kroner vil komme overraskende på mange.

Et paradoks er at mange blir provosert av en sjåfør som bruker sin telefon under kjøring, mens de selv ikke har belte på.

– Begge deler utgjør en fare, påpeker Furøy.

Furøy tror at også sjåførene trenger en kampanje om beltebruk, for fortsatt er det noen som ikke spenner seg fast.

– Kanskje er det bot som svir mest for oss sjåfører også.

Elefant gjennom bussen

– En vane. Det mener avdelingsdirektør på seksjon for trafikantadferd i Statens vegvesen, Alf Inge Heggseth, forklarer hvorfor halvparten ikke bruker belte i buss.

Dermed er det nettopp vanen Vegvesenets kampanje prøver å røske i.

– En del av forklaringen kan være at når du ikke har trafikkbildet rett i ansiktet, så føler du deg trygg. De gode beltevanene vi har i bilen, har ikke blitt med over i bussen. Det vil vi gjøre noe med. Det er få ulykker med buss, men om noe skulle skje er beltet din livredder nummer én, sier Heggseth.



– En elefant, en hjort eller kanskje en hvalross! Denne våren tyr Statens vegvesens avdelingsdirektør Alf Inge Heggseth til dyre-metaforer for å illustrere kraften i en person som raser gjennom bussen.

Også vårens kampanje har et zoologisk snitt: i fart blir du elefant, elg, eller kanskje en hvalross... På vegvesen.no/belteibuss kan du legge inn din vekt og se hvilket dyr du tilsvarer i hvilken fart.

– Slik forsøker vi å skape en tanke med enkle metoder, sier Heggseth.

✉ redaksjonen@tyf.no

BELTE I BUSS-KAMPANJEN 2016

- Busser over hele landet skal utstyres med plakater, flyers og klistremerker
- En animasjonsfilm og nettside tilbyr en test der du ser hvor tung du blir i hvilken fart. Resultatet kommer i form av vekten av et dyr.
- I uke 10 vil busser over hele landet ha beltekontroller. Nytt i 2016 er at passasjerer og sjåfører uten belte vil få et gebyr på kr 1500.

TØFF JOBB PÅ BUSSEN I SAO PAULO

Å kjøre buss i Sao Paulo er en tøff jobb. Tett trafikk, stressede passasjerer og lange dager setter sjåførene i Sør-Amerikas største by på prøve. Men særlig bekymring vekker en stygg epidemi blant kriminelle og demonstranter: å sette fyr på busser. Noe å ta tak i for ITF, mener Svein Furøy.

TEKST OG FOTO: YNGE LEONARDESEN KJETIL GYBERG

Jeg liker egentlig jobben, sier Gean Alves og river ispapiret av pinneisen. – Men det er mye stress, og det virker ikke som om alle passasjerene skjønner at vi egentlig er her for å tilby en tjeneste.

Gean tar en pust i bakken, eller rettere sagt bak rattet, her på Terminal Pinheiros før turen går tilbake til Jardim Ângela, en bydel lenger øst i Sao Paulo. Trettiseksåringen har jobbet som bussjåfør i 16 år og har erfart at ikke så rent få av megabyens 11 millioner innbyggere har latt sin egen frustrasjon gå utover både sjåfør og cobrador, mannen som selger og kontrollerer billetter midt i bussen.

Danilo Nascimento er Geans makker, og sier seg enig: – Vi blir ikke alltid behandla så godt, nei, sier han og trekker lett på skuldrene. – De sier ikke god morgen, og kaller oss av og til stygge ting, sier han om de mange stressede passasjerene på vei til og fra jobb her i Brasils økonomiske kraftsentrum.

Det har vært episoder der det har vært på nippet til å utarte til vold i en full og overopphetet buss fanget i trafikken, men heldigvis har det alltid løst seg for de to.

Bussen til Gean og Danilo har ikke aircondition, hvilket kunne ha gjort arbeidsdagen lettere, og sikkert kjølnet gemyttene til en og annen frustrert passasjer også, er de to enige om.

Og bedring er i sikte: Sao Paulo skal de neste par årene investere i 14 000 nye busser, utrustet ikke bare med klima-anlegg, men med masse ny teknologi for bedre service og trafikkflyt. En anbuds-runde for driften av bybussrutene, til en verdi av 60 milliarder kroner for de 20 neste årene, er nå på trappene.

Viktig for Gean og Danilo i den sammenheng er at det endelig gjøres noe med setene. – Jeg begynner å kjenne dette i ryggen etter hvert, sier den erfarne sjåføren: – Bussen er ikke så verst den, men setet er ræva.

Store helseplager

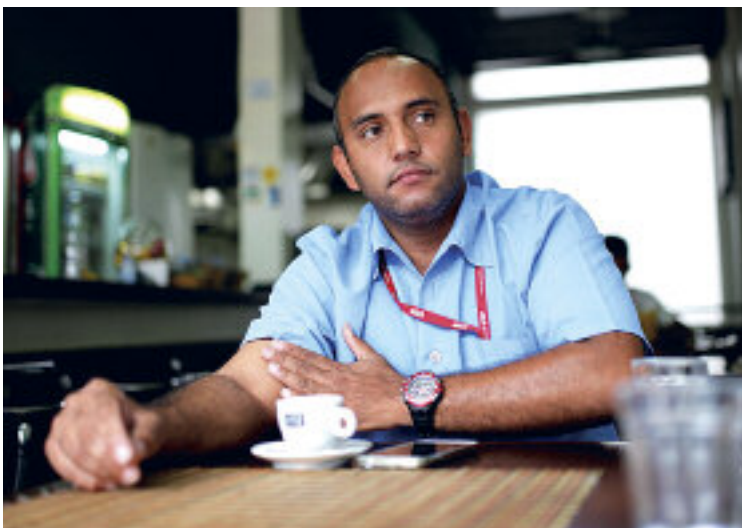
– Arbeidstakernes helse er ikke godt nok ivaretatt, mener Francisco da Silva Filho og forteller at mer enn 20 % av Sao Paulos sjåfører og cobradores lider av kroniske smerter som følge av belastnings-skader, særlig i ryggen, men også som følge av stresset som den kaotiske trafikken forårsaker over tid. – Mange blir borte i et halvt år, noen et helt år, og noen kommer aldri tilbake, sier organisasjonssekretæren i Sindmotoristas, bussbransjens fagforening. – Her snakker vi totalt om mellom åtte og ni tusen ansatte.

Dette får konsekvenser også for pensjonen. Mens 35 år i yrket kvalifiserer til full pensjon, må likevel mange gå av etter rundt 25 år bak rattet. Helkroppsvibrasjon er en vesentlig grunn til det.

Da Silva Filho forteller at fagforeningen, som organiserer 39 000 ansatte eller 97 % av alle som jobber i busstransport-sektoren i byen, jobber opp mot både arbeidsgivere, ►



Gean Alves har kjørt buss i Sao Paulo i 16 år. – Tar du ikke tar overtid, er lønna er knapp, sier han om grunnlønna nå ligger på 2451 reais, som tilsvarer snaue 5700 kr. En normal arbeidsdag er seks og en halv time pluss en halv time pause, eller 40 timer i uka. Mange sjåførere i Sao paulo kjører 10 timer daglig, noen 11 timer hver dag, for å få det til å gå rundt. Behovet for overtid er også stort hos operatørene på grunn av mye sykefravær. I bakgrunnen Danilo Nascimento, som jobber som cobrador på bussen til Gean. Cobradoren selger og kontrollerer billetter.



Jefferson Alves da Silva opplevde i i august i fjor det mærettet mange bussjåførere i Sao Paulo frykter, at bussen skal bli angrepet og tent på av kriminelle. Jefferson fikk reddet både seg og en passasjer ut av den brennende bussen den skjebnesvangre kvelden, men fikk brannskader på arm, overkropp og hals og var borte fra jobben i fem måneder.



Francisco da Silva Filho er organisasjonssekretæren i Sindmotoristas, bussbransjens fagforening i Sao Paulo. Sindmotoristas ble grunnlagt i 1933 og er Sør-Amerikas største fagforening målt i organisasjonsgrad: 97 % av de ca 41 000 ansatte i bybuss-sektoren er organisert der.

lokale helsemyndigheter og andre fagmiljøer for nå endelig å få på plass seter som scorer godt på demping og ergonomi. Drahjelp fra statlig hold er det dessverre dårlig med:

– Det brasilianske arbeidsdepartementet har nylig droppet tiltaksverdien på 0,63 m/s² for helkroppsvibrasjon og kjørt den opp til 1,1 m/s², sier José Juscelino, fagforeningens advokat. Helt opp til grenseverdien altså, som ikke må overskrides hvis belastningene ikke skal føre til skader i ryggraden og i nervesystemet i ryggen. I Norge setter Arbeidstilsynet tiltaksverdien for helkroppsvibrasjon til 0,5 m/s².

– Den brasilianske arbeidsmiljøloven er fra 1943 og egentlig helt utdatert, legger advokaten til og forteller at fagforeningen i egne oppgjør har fått på plass velferdsordninger som særskilt uføretrygd og et rehabiliteringsprogram for sjåførere og cobradorer med ryggproblemer.

Dårlig infrastruktur

Sindmotoristas er også opptatt av den dårlige infrastrukturen rundt endestasjonene, som ofte mangler både på toaletter og pauserom. På Pinheiros-terminalen er det i praksis den lokale iskiosken og en parkeringsløyfe utenfor terminalen som fungerer som pauserom.

Men her er sjåførene tross alt heldige. Et stort problem er at mange sjåførere i Sao Paulo ikke har noe sted å parkere bussene når de skal ta pause. Overfylte terminaler og nidkjære parkeringsvakter setter sjåførene i knipe. Særlig på én av rutene, 3063, er situasjonen spesielt ille. – Bare på denne ruta har over femti sjåførere mistet førerkortet på grunn av gjentatte bøter for feilparkering, sier da Silva Filho. – Hvis ikke arbeidsgiver snart bidrar til en løsning på dette problemet, kommer vi til å aksjonere, truer fagforeningsmannen.

Sist Sindmotoristas var i streik var i mai i år. Kravene om bedre lønns-

og arbeidsvilkår resulterte da blant annet i 9 % lønnsøkning og en oppjustering av «kostpengene» til 19 reais eller snaue 40 kroner per dag. Noen reallønnsøkning var det likevel ikke snakk om, men man holdt tritt med prisstigningen. Grunnlønnen ligger nå på 2451 reais, som tilsvarer snaue 5700 kr. En normal arbeidsdag er på sju timer inklusive en halv time pause, eller 40 timer i uka. Én dag i uka er fri.

Men mange sjåførere drar glatt 10 timer daglig, noen 11, for å få det til å gå rundt i en by med høye levekostnader. Det er selvfølgelig ikke bra i en hverdag med mye stress, og forverrer fort helseplagene hos sjåførene.

Den alvorligste trusselen mot helsa til bussjåførere og cobradorer i Sao Paulo må likevel sies å være voldsnivået i byen: Selv om man de siste årene, i takt med at kontant betaling har blitt mye mindre utbredt, har sett en nedgang i overfall på Sao Paulos busser, har byens bussjåførere og cobradorer i løpet av det siste året blitt utsatt for åtte tusen tilfeller av fysisk vold – fra frustrerte passasjerer eller kriminelle. Statistikk fra Belo Horizonte, en storby seksti mil nordøst for Sao Paulo, viser at hele 45 % av de spurte sjåførene og cobadorene hadde opplevd minst én voldsepisode det siste året. Høyt voldsnivå er et nasjonalt problem i Brasil, og rammer ikke minst bussene.

Brannstiftningsepidemi

– Der var et kveldsskift, sier Jefferson Alves da Silva og tar en nervøs slurk av kaffekoppen. – På en holdeplass sto det noen gutter, De kan ikke ha vært eldre enn 12. Da jeg stoppet og åpnet dørene, kastet de en molotov-cocktail inn i bussen.

Den høyeksplosive blandingen av sprit og lim, utbredt blant byens kriminelle brannstiftere, flammes opp med en gang. Cobradoren klarte å rømme ut av vinduet, passasjerene ut bakdøra. Jefferson fikk først ikke løst ut setebeltet; så, da han var fri og ville redde seg



ut, fikk han øye på en kvinne med krykker som ikke klarte å komme seg opp av setet i den brennende bussen.

– Det eneste jeg husker er da jeg oppdaget mine egne brannskader, sier bussjåføren om andre- og tredjegrads-forbrenningene han fikk på arm, overkropp og hals den kvelden. At han fikk båret den uføre kvinnen ut av bussen, slukket brannen i håret hennes og helt vann på brannskadene hun hadde fått, husker han ingenting av. Etter en dag på intensiven, lå Jefferson to uker på sykehus og var borte fra jobben i fem måneder. Fortsatt føler han store smerter i armen.



Denne innfartsveien i det sentrale Sao Paulo har ennåp ikke egen bussfil, men det er snart bedring i sikte: I løpet av neste år vil byen ha over 550 km bussfil. Dessuten har trafikkmyndighetene mål om 150 km klassisk BRT eller superbuss på flere av de køutsatte innfartsveiene lenger ut. Byggingen av de fysiske avgrensede korridorane er allerede godt i gang.

– Jeg var på nippet til å miste den, det var så vidt en nerve ikke ble ødelagt, sier han.

Jefferson kjører fortsatt samme rute, i den østlige delen av byen. Han forteller at han nok har blitt mer skuggeredd. Han frykter at det samme kan skje igjen – og med god grunn: Før han selv ble rammet, hadde han tre ganger tidligere sett busser bli påtent langs sin egen rute. – Jeg vet om mange som har forlatt yrket av frykt for at noe slikt skal skje dem også, sier Jefferson og legger til at det har vært mye vold i området i det siste. – Du blir mer mistenksom, og er på alerten hele tiden, sier trebarnsfarens som nå

kjører morgen- og formiddagsruter.

Cobradoren fra den skjebnesvangre augustkvelden kom derimot ikke over den traumatiske hendelsen og valgte å forlate jobben. For Jefferson var den beste terapien å komme tilbake i jobben. – Jeg trives bak rattet, sier han og tar med stødig hånd en siste slurk av espressoen.

Sikkerhetskommissjon

Fagforeningen i Sao Paulo er naturlig nok svært bekymret for det økende antallet påtente busser i megabyen. Situasjoner der politiet vil pågripe narko-dealere og kriminelle, fører ofte ikke bare til skuddveksling, men

har ved gjentatte anledninger også resultert i påtenning av busser. Også organiserte protester mot vannmangel eller bortfall av andre offentlige goder har stadig oftere utartet i påtenning av busser, et lett tilgjengelig symbol på det offentlige. Fra januar til oktober i år ble 49 busser satt fyr på. I fjor var tallet 110, i 2013 53. Hvis man i tillegg til de regulære bybussene også tar med minibusser, ble totalt 263 kjøretøyer påtent bare mellom januar 2014 og juni 2015. Og det er kun innenfor bygrensene. I Stor-Sao Paulo ble ytterligere 41 busser påtent i 2014, hittil i år 29. I de fleste tilfellene dreier

«Jeg vet om mange som har forlatt yrket av frykt for at noe slikt skal skje dem også.»

Jefferson Alves da Silva

det seg om parkerte og tomme busser, men det har også gått riktig galt.

I 2014 gikk fagforeningen til arbeidsnedleggelse som reaksjon på at bussjåføren João Carlos Brandão mistet livet da bussen hans ble påtent. – Etter at João brant inne, krevde vi at påtenning av busser offisielt ikke

lenger skal omtales som «forbrytelse mot offentlig eiendom», men som det det er; nemlig drapsforsøk, sier Francisco da Silva Filho. Etter påtrykk fra Sindmotoristas ble det nedsatt en offentlig sikkerhetskommisjon som skulle foreslå tiltak for å avhjelpe situasjonen. Fag-

foreningen krever som strakstiltak bedre politidekning langs de utsatte rutene, noe som forhåpentlig vil kunne forhindre flere sjåførere fra å havne i det samme marerittet som Jefferson Alves da Silva havnet i august i fjor.

 redaksjonen@ytf.no

YTF-leder Svein Furøy:

– Internasjonal solidaritet er påkrevet

Situasjonen i Sao Paulo er et eksempel på hvordan et stort samfunnsproblem får direkte og dramatiske følger for bussjåførers arbeidshverdag. Og et eksempel på en kampsak som ITF kunne sett nærmere på. – Her er også internasjonal solidaritet påkrevet, sier Furøy.

YTF har i sitt internasjonale arbeid hittil vært mest opptatt av sosial dumping. – Her begynner vi nå se resultater, sier forbundslederen om det viktigste virkemiddelet i denne sammenheng, nemlig allmenngjøring av tariffavtaler. Innenfor transportnæringene var Norge tidlig ute med å sette dette på agendaen, forteller han. Men også på arbeidsmiljøområdet kan Norge bry seg mer.

– Nå som regjeringa her hjemme prøver å skvise arbeidsmiljøloven maksimalt til arbeidsgivers fordel, ser vi også at de rettighetene vi tidligere har tatt for gitt slett ikke er så selvsagte lenger.

Det er i følge YTF-lederen også

en vekker for å engasjere seg mer internasjonalt – Vi ser at det er en kamp både hjemme og ute.

Furøy understreker at YTF har et tett og godt samarbeid med søsterorganisasjonene i Sverige, Danmark og Tyskland. En større utfordring er det å holde seg oppdatert på det som skjer utenfor Europa. Her framhever Furøy den internasjonale ITF-kongressen, som holdes hvert 4. år:

– Det er en veldig god mulighet til å møte organisasjoner som er langt borte og som vi hører lite fra til vanlig, sier han, men innrømmer samtidig at YTF kunne ha vært mer proaktive i å knytte tettere kontakter med noen av disse

forbundene. – Den muligheten kan vi nok helt klart benytte oss mer av.

Underskriftskampanjene som organisasjonen kjører i mange slike saker er i følge Furøy en engasjementsform som både viser støtte til de fagorganiserte som står oppi det, og som treffer motparten godt: – Vi kan henvende oss her direkte til de som har makt og myndighet til faktisk å gjøre noe med forholdene på bakken, sier han. – Dette gjør vi også ganske mye av. Hensikten med å være medlem er jo at vi skal kunne påvirke og ha en mening om det som skjer internasjonalt.



Psst! Visste du at MAN allerede på slutten av 40-tallet produserte bybusser med høy passasjerkapasitet?



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

MAN har sjåfører og kjørekomfort i fokus når det bygges busser. Topp moderne sjåførstoler, god plass, oversiktlig instrumentbord og gjennomtenkt speilplassering, sikrer sjåføren en god arbeidsplass og trivsel på jobben.

Med vår miljøvennlig biogassbuss utgjør **MAN Lion's City** en glede for sjåfør, passasjer og miljø.

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

100
100 Years
MAN Truck and Bus



NEDBEMANNING

Mister jobben, hva nå?

Budskapet skriker mot oss i landets aviser – oljenæringen sliter, folk mister jobber i oljesektoren og næringer som er tilknyttet oljeindustrien. Nedbemanning er ofte en konsekvens når bedrifter kutter kostnader.

De som rammes av nedbemanning opplever det som tungt og belastende. Derfor er det viktig at arbeidsgivere sørger for at lover og avtaleverk etterleveres i en nedbemanningsprosess. Det er essensielt at de tillitsvalgte involveres tidlig.

I tariffavtaler og arbeidsmiljøloven, fremgår det hvilken saksbehandling arbeidsgiver skal følge. Her beskrives blant annet involvering av tillitsvalgte. For den enkelte arbeidstaker er det særlig viktig at utvelgelsen av dem som skal sies opp, har skjedd på saklig og lovlig vis.

Utvelgeskrets

Utgangspunktet når det gjelder kretsen for utvelgelse av arbeidstakere som rammes av nedbemanning, er hele virksomheten. Ønsker arbeidsgiver å avgrense utvelgesområdet, til for eksempel et særskilt forretningsområde i virksomheten, betyr det at kretsen for utvelgelse av overtallige i organisasjonen, snevres inn. Når utvelgesområdet snevres inn, blir situasjonen og muligheten for de overtallige vanskeligere. Det er derfor vår anbefaling til YTFs tillitsvalgte at man ikke inngår denne type avtaler med arbeidsgiver, da det kan bidra til å forringe medlemmenes rettslige posisjon.

Utvelgelseskriterier

Utvelgelseskriteriene er kriterier man setter for å gjennomføre utvelgelsen av hvem som bli overtallige i bedriften. Kriteriene er delt inn i følgende kategorier: ansiennitet,

alder, kompetanse og sosiale forhold. Kriteriene skal drøftes med de tillitsvalgte. Kriteriene for utvelgelsen må være saklige.

Arbeidsgiver skal sørger for god saksbehandling. Avgjørelsen for at en arbeidstaker er overtallig skal ha et forsvarlig faktisk grunnlag. Er ikke avgjørelsen forsvarlig, vil den ikke være saklig.

HUSK: Arbeidsgiver må i drøftelsesmøtet kunne redegjøre for hvilke kriterier som har blitt benyttet, og hva som har vært avgjørende for at den enkelte ble valgt ut som overtallig.

Etter arbeidsmiljøloven § 15-7 gjelder også et krav om at arbeidstakere som blir valgt ut, skal få tilbud om annet passende arbeid, dersom det er ledige oppgaver/stillinger i bedriften. Videre må det også foretas en såkalt interesseavveining, hvor bedriftens behov for rasjonalisering veies opp mot de ulemper arbeidstaker blir påført gjennom oppsigelse. Dette er også tema som er naturlig å gjennomgå i drøftelsesmøter.

Har du spørsmål om oppsigelse i forbindelse med nedbemanning, kan du ta kontakt med tillitsvalgte eller forbundets jurister.

Spørsmål og svar

NEDBEMANNING – HVA GJØR VI?

Spørsmål: Ledelsen nevnte på et møte at det blir nedbemanning i bedriften hva gjør vi?

Svar: Når det er snakk om nedbemanning er det viktig at YTF kommer tidlig inn i prosessen. Derfor ber vi om at tillitsvalgte alternativt medlemmer ringer oss umiddelbart det er snakk om nedbemanning på arbeidsplassen. ●

Spørsmål: Jeg er tillitsvalgt i en bedrift som skal nedbemanne hva gjør jeg?

Svar: Ta kontakt med YTF-slik at vi kan veilede deg i prosessen. Bedriften har plikt til å informere og å drøfte en nedbemanning med tillitsvalgte. Som tillitsvalgt skal du ha reell mulighet til å påvirke beslutningen før den fattes. ●

Spørsmål: Ledelsen sier de skal nedbemanne og sier jeg derfor kan sies opp, stemmer det?

Svar: For at en oppsigelse skal være lovlig må den være saklig begrunnet. En oppsigelse fra

arbeidsgiver kan være begrunnet i arbeidsgivers virksomhet, slik at nedbemanning kan bli konsekvensen. Imidlertid før oppsigelse gis må arbeidsgiver/bedriften vurdere nedbemanningsbehovet sett i lys av konsekvenser/ulempes for deg som arbeidstaker.

Før oppsigelse skal det alltid foretas en individuell vurdering som omfatter blant annet: Omsorgsbyrde, sosiale forhold, alder og muligheter på arbeidsmarkedet.

I denne sammenheng er det viktig å være klar over at arbeidsgiver er pliktig til å følge regler i tariffavtaler samt bestemmelsene i arbeidsmiljøloven ved nedbemanning.

I både tariffavtalene og i arbeidsmiljøloven beskrives blant annet involvering av tillitsvalgte. For den enkelte arbeidstaker er det særlig viktig at utvelgelsen av dem som skal sies opp, har skjedd på saklig og lovlig vis. ●

Spørsmål: *Jeg jobber i en bedrift som skal nedbemanne. I går fikk jeg beskjed om at jeg vil bli rammet da kun min del av kontoret skal nedbemannes. Kan dette stemme?*

Svar: I utgangspunktet er det hele virksomheten som skal være kretsen som skal gjelde ved utvelgelsen av de arbeidstakerne som skal sies opp. Imidlertid kan det i store virksomheter kan det være hensiktsmessig å begrense kretsen til geografi eller fagområdet. Kretsen må ikke bli for liten slik at stillingsvernet til den enkelte ansatte blir svekket. I denne sammenheng vil jeg nevne at tillitsvalgte må være særdeles oppmerksom på at de ikke inngår avtaler eller sier seg enig i en utvelgelseskrets

som svekker stillingsvernet til den enkelte. Dette fordi hvis tillitsvalgte har sagt seg enige i den kretsen som arbeidsgiver har valgt ut, vil retten tillegge det stor vekt. ●

Spørsmål: *Kan jeg miste jobben når jeg er gravid? Spør fordi bedriften min skal nedbemanne.*

Svar: Ja, dessverre så kan du nedbemannes. Det er riktig at det finnes regler som verner arbeidstakere som er gravide – men disse bestemmelsen er men å beskytte den gravide mot oppsigelser begrunnet i graviditeten. ●

Spørsmål: *Bedriften min skal nedlegges. Hva skjer med AFP da?*

Svar: Dersom bedriften du arbeider i blir rammet av konkurs eller nedbemanning og du har fylt 62 år eller fyller to 62 år i løpet av oppsigelsestiden er det gjort unntak for hovedregelen i AFP vedtektene. Unntaket innebærer at søker du innenfor den ordinære oppsigelsestiden og oppfyller de øvrige vilkårene for AFP vil du få AFP. Vær oppmerksom på, hvis du blir tilbudt sluttpakker og lignende ytelses uten motsvarende arbeidsplikt i noen av årene fra fylte 59 år, til 62-årsdagen, og denne ytelsen overstiger 1,5 G, vil du ikke få AFP. ●

Spørsmål: *Jeg er blitt permittert. Vil dette påvirke retten til AFP?*

Svar: Nei, såfremt permitteringsvarslet fremlegges og varslet følger av permitteringslønnsloven. ●

SPØR OSS!

advokatene@ytf.no
406 73 700



LINDA
JÆGER
Advokat



BIRGITTA
ONARHEIM
Advokat



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
HELLE OPEDAL
Advokatfullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



– Vi hylar for deg

Jeg er medlem av et hylekor. Et kjempestort hylekor. Når vi hylar overdøver vi alt. Alle hører oss. Krinken gir oss mikrofoner og avisene fotograferer.

Vi overskriker alt.

Ingen hører noe når vårt kor hylar. Vi overskriker julemusikk, nyttårsønsker, lokale klagekor, transportbandets trommevirvel og Balaroskis kastrator. Bare noen små survekor kan høres når vi trekker pusten. Vi overskriker alt. Bare Angela og Kokka får oss til å holde kjeft.

Kvartbasen hadde vel ikke kommet så langt uten hylekoret? Vi hylar så det høres i alle kanaler, herr Kvartbas. Vi hylar for deg også.

Vi får ikke den rette stemningen uten en daglig konsert av koret Trans Hyl. Vi er hekta. Uten hylekoret har vi bare jobben og trafikken å konsentrere oss om. Det blir kjedelig. Jekkestroppene faller ikke riktig på plass over plankestabelen og jekketralla får ikke den rette smurningen uten hylekoret. Her snakker vi om trivsel og samhold på arbeidsplassen, herr Kvartbas.

Det skal skrikes, uten et eneste m o t h y l. Koret skal være så samstemt at Angela lar seg rive med.

Er du medlem i et hylekor vet du hva du kan hyle om. Du skjemmer ikke ut hele koret med å hyle om feil ting. Da blir du kastet ut, og får ingen venner. Du hylar ikke om noe som gjelder arbeidstiden og lønnen, eller noe som kan gi oss roligere dager. Det får da være grenser, herr Kvartbas. Vi hylar heller ikke om noen i koret. Vi vet hva vi kan hyle om.

Hva skulle du gjort herr Kvartbas, uten transportbransjens hylekor? Da hadde du fortsatt hatt kjøre-

og hviletidsbestemmelser og sjåførene måtte ha fri i helgene.

Vi skriker for deg, herr Kvartbas, og du må bare gi oss teksten. Vi skriker om alt. Alt som kan få oss til å bo på jobben og ha veiene for oss selv.

Gi oss en trailer i grøfta og hylekoret har sanger for hele uka. Gi oss en konspirasjonsteori, herr Kvartbas, og hylekoret får ekstra mange medlemmer. Ikke noe

«Uten hylekoret har vi bare jobben og trafikken å konsentrere oss om.»

er som en myte, herr Kvartbas. Gi oss noen gamle historier, noen fastlåste holdninger og et par forvridde tanker. Da skal vi ikke be om smør på maten dette året.

Det er som søt musikk, herr Kvartbas.

Vi starter i det små med et lite søtt survekor i hjørnet på kantina. Et par kormedlemmer bøyer seg sakte mot hverandre og slår an den første svake tonen. Et par bassmedlemmer brummer med og nabo-bordet korer for å holde lyden ved like.

Vi starter i det små, herr Kvartbas. Snart sprer klagen seg og vi har fått et nytt hylekor.

Gladiola «Trans Hyl».

Med blanke ark og nye muligheter

Det er alltid noe magisk med et nytt år. Følelsen av en ny start og at en ny måte å tenke på kan inntre bare fordi vi har bestemt oss for å dele opp solens og jordens dans med hverandre som vi har gjort.

I realpolitikkens verden er det imidlertid få mirakler å spore. Vi starter dette året med en fersk forskrift om allmenngjøring, der arbeidstilsynet omsider har fått laget en veiledning for oppfølging og kontroll. Men, akk, der forsvant opplevelsen av magi allerede. En ny forskrift eller veiledning skaper ingen endring i seg selv. Den må fylles med innhold. Det må bevilges penger. Det må vedtas retningslinjer for kontroll, og tilsyn må prioriteres i trange budsjett. Alt dette må skje før døren åpnes til et velfungerende og godt utbygd transport- og logistikkssystem

Det krever ikke mye spåmannskunst å forutsi at 2016 vil bli preget av fortsatt debatt om kaoset på norske vinterveier. Til tross for betydelig økte bevilgninger til samferdsel de siste årene, er fremkommelighetsproblemene for transport betydelige over hele landet. Det er derfor nødvendig med en ytterligere kraftig økning i midler til utbygging og utvikling av et robust transportsystem. Vi må også evne bedre å ta vare på og ruste opp eksisterende infrastruktur.

Hva kan vi vente oss?

Fra flere år tilbake er det i Norge og internasjonalt blitt snakket om sømløs transport – om at personer (gods også) skal kunne komme enkelt og greit fra utgangspunkt til endepunktet for den aktuelle befordringen.

Det skal godt gjøres å tenke seg at det i alle tilfelle vil være mulig å reise sammenhengende med én buss, ett tog, én trikk eller én T-bane fra utgangspunktet til endepunktet. Derfor

vil arbeidet bestå i å få til et velfungerende samspill. Hyppige og koordinerte avganger, velutformede knutepunkter, gode informasjonssystemer, enkle betalingssystemer – gjerne ett informasjonssystem og ett betalingssystem innenfor et stort geografisk område – er blant ledeordene.

Det vil utvilsomt være komplisert å få til, men se det ikke som umulig. «Sømløst i sør» er et slikt prosjekt. De fremla en rapport som er basert på et forprosjekt dratt i gang våren 2013. Nå, nær tre år senere, har partene ifølge timeplanen ytterligere syv år på seg til å komme ordentlig i mål.

Ti år i alt, altså – gitt at Ruter og NSB og Østfold kommer i mål som tenkt med sitt prosjekt for sømløse kollektivreiser. Dette gir et bilde av mennesker som ikke har lagt listen høyt. Det gikk vel til sammenligning åtte år fra president Kennedy annonserte ambisjonen om en amerikansk månelandsetting av mennesket, til Armstrong satte fot på månen ...

Og hvorfor, forresten, bare Oslo og Akershus og Østfold? Hva med Buskerud, Vestfold ... hva med hele landet? Hvor er koordineringen med Stortingets budskap til regjeringen fra 2014 om at den bør ta initiativ til opprettelse av en nasjonal ordning med elektronisk billett for kollektivreiser? Og hvorfor ligger det ikke inne en forutsetning om at dette skal være kontantfritt?

Mye tyder på at det er vel mange kokker og vel mye søl i arbeidet med å få til sømløse kollektivreiser her i landet. Det ville være fint om sentrale politikere så alle beslektede prosjekter i fugleperspektiv og grep inn for å avklare målsettinger, koordinere alt arbeidet og sette fortgang i det.

Godt nytt år!

SVEIN
FURØY
YTF-leder
svein@ytf.no
970 83 383



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Husk medlemsfordelene dine!



Sikkerhet for jobben din,
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi
og briller mm



Brilleland



Streikefond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



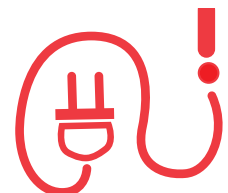
Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



DFDS



Rabatt på strøm



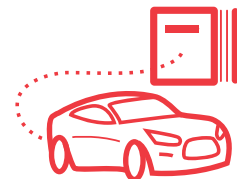
Color Line



Kredittkort med
reiseforsikring



YS medlemskort
gir god sparerente



Automatisk kjørebok

