

# YRKESTRAFIKK<sup>®</sup>

03 2016

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE  
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Rauf – Jernkrokens  
gode hjelper

ESPEN

**SELMER-TORGERSEN**

Redaktør

espen@ytf.no

928 62 156

## «Jeg føler meg trygg på at YTF vil innfri»



### Utvikling og vekst

Yrkestrafikkforbundet er et forbund i bevegelse og utvikling. Og jeg har mange ganger på denne plassen skrytt av arbeidet til forbundet, med innsatsen som legges ned fra bunn til topp i organisasjonen. Jeg har også rost YTF for å våge å trå opp stier som andre ikke tørr bevege seg på. Allmenngjøring av tariffavtaler og prosjektet Bedre bussanbud har krevd mye av organisasjonen og dens ressurser. De har jobbet godt og med stor tro på eget budskap. De har også vunnet frem. Samtidig har aldri det sentrale og evig tilstedeværende fokuset på enkeltmedlemmers situasjon og hjelp i disse, blitt borte. Det er mitt klare inntrykk at medlemmene i forbundet er fornøyd med innsatsen forbundet gjør og hjelpen de får.

Dette ser nå ut til å gi en spennende og viktig effekt på sikt. YTF er nemlig et av ytterst få (om de ikke

er alene) fagforeninger som er i vekst. Nylig passerte forbundet 11 000 medlemmer. Ren medlemsvekst er vanskelig å tolke som noe annet enn at det snakkes godt om forbundet der ute. At medlemmer og andre ser at YTF får til noe, hjelper, støtter og bidrar i riktig retning på flere områder i arbeidslivet. Kampen står fortsatt om at medlemmene skal ha en lønn og leve av og en arbeidsdag å leve med. Det kan egentlig ikke sies bedre enn det. For det favner også om noe mer enn bare penger. Selvfølgelig er vi opptatt av hva vi tjener, men det er også viktig å ikke miste av syne at det er andre ting i livet som er viktig også. For eksempel er det mange av oss (tror jeg) som ikke nødvendigvis må tjene så mye mer penger, men som heller er opptatt av at arbeidsdagen skal være god, at vi kan trives på jobben, at ikke alt handler om dårligere tid, større press og mer uforutsigbarhet.

### Velkommen til YTF

I denne utgaven av Yrkestrafikk forteller vi om Postansattes landsforening som vi ønsker velkommen til YTF. I Posten er det tøffe tider, forteller Per Løland som leder forbundet. Nå går han og medlemmene fra STAFO til YTF. Det er selvfølgelig gledelig at en hel forening blir en del av YTF-familien, samtidig som det selvfølgelig legger et ansvar og et forventningspress på Yrkestrafikkforbundet. Løland og Co. velger YTF fordi det er her de forventer å oppnå best. Forventningene er absolutt til stede, og jeg føler meg trygg på at YTF vil innfri.

Vi forteller denne gangen også om alltid smilende Rauf Hussain, som er kåret til årets tillitsvalgte i YTF. En drivkraft og et samlingspunkt på Jernkroken i Oslo. La hans innsats og historie være til inspirasjon for egen innsats for en bedre arbeidsdag.

Vi har også vært med bussjåfør Kai Bergseth på tur langs riksvei 3 mellom Oslo og Trondheim. Kai har et godt humør og utfører jobben sin som best han kan. Men det er sannelig ikke lett med en riksvei i dårlig forfatning og med mye trafikk på en svingete, smal og ulykkesbelastet vei. Disse utfordringene skiller seg til dels mye fra de utfordringene vi kan lese om fra den andre siden av jorden denne gangen. Mexicos lastebilsjåfører opplever tidspress og kamp om arbeidsplasser, akkurat som norske sjåfører. Heldigvis for de som kjører i Norge er det mindre av mafiastengte veier og betalingskrevende polititjenestemenn. Historien fra Mexico er en påminnelse om at verden egentlig ikke er så stor og at det ofte kan være fint med et perspektiv mot andre steder for virkelig å se hvordan vi har det.

*Espen*



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



# 16



# 6



# 30



# 10



Utvikling og vekst .....	2
Avgjørende fase i lønnsoppgjøret ..	4
Med forventninger i postveska .....	6
Super tur – dårlig vei .....	10
Med strøm på tanken .....	16
YTF – kontakt og informasjon .....	19
Verv og vinn! .....	23
Hjelperen på Jernkroken .....	24
Mexicos milslukere .....	30
Advokatene .....	36
Veien til forhandlingsbordet .....	39

Forsidefoto: Marianne Otterdahl-Jensen

**Utgiver:** Yrkestrafikkforbundet  
 ✉ post@ytf.no – [www.ytf.no](http://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

**Annoncesalg:**  
 Anette Light  
 ☎ 932 40 019  
 ✉ anette@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transport selskaperens 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.



# AVGJØRENDE FASE I TARIFFOPPGJØRET

«Vi arbeider for at medlemmene våre skal få en arbeidshverdag å leve med, nok tid til å gjøre jobben skikkelig og en lønn på linje med industriarbeiderne.» Slik oppsummerer forhandlingsleder Linda Jæger innretningen på YTFs krav ved årets tarifforhandlinger.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: IDA LANGDALEN KRISTIANSEN

**A**rbeidsgiversiden var ikke villig til å reelt vurdere våre krav, uttalte YTFs forhandlingsleder Linda Jæger den 17. april, etter at oppgjøret for bussektoren for fjerde gang siden 2008 havnet hos Riksmekleren. Hun uttrykte skuffelse over manglende forhandlingsvilje hos motparten, både når det gjaldt økonomi og arbeidsdagen.

Bussbransjeavtalen omfatter bussjåfører, bybanesjåfører, renholdere og verkstedarbeidere, og omfatter 90 prosent av alle bussjåførene i Norge. Funksjonæravtalen i Nettbuss forhandles samtidig. Motparter er NHO Transport og Spekter.

– Vi har realitetsorienterte økonomiske krav, men opplever stor avstand til det arbeidsgiver ønsker, oppsummerte Jæger etter bruddet i april. Krav rundt arbeidsdagen og pensjon ble også diskutert, men YTF opplevde stor avstand til hva arbeidsgiverne ønsket.

## Bruk stemmeretten

Det var arbeidstakerne som brøt forhandlingene etter to dagers

forhandlinger. Når denne artikkelen står på trykk første uka i mai, vil antakelig meklingen være gjennomført. Resultatet kan enten bli enighet om et anbefalt resultat som sendes til avstemning blant medlemmene, eller det oppstår en arbeidskonflikt.

Uansett hvilken vei oppgjøret tar, vil resultatet bli avgjort gjennom en uravstemning blant medlemmene. Derfor er det avgjørende at medlemmene følger med under tariffoppgjøret og bruker stemmeretten, presiserer forhandlingssjef Linda Jæger.

– Husk at vi på buss og gods teller opp stemmer sammen med flere LO-forbund, der hver stemme teller likt. Ikke overlatt avgjørelsen til andre, da kan du ende opp med et resultat du ikke ønsker, presiserer forhandlingssjefen.

## Ny gruppe

I Posten er det oppnådd enighet mellom partene om et generelt tillegg på 8.900 kroner for lønnstrinn 1-57. Ulempetillegget på søndager mellom 06.00 og 21.00 er økte med fire kroner til 50 kroner timen. Også innskuddssatsene i pensjonsordnin-

gen er økt. LO-forbundet PostKom forhandlet avtalen, men YTF-tillitsvalgte Geir Løland deltok også.

Det var i mars i år at YTF fikk 95 nye medlemmer i Posten da Postansattes Landsforening gjorde enstemmig vedtak om å gå over fra YS-forbundet Stafo til YTF. Den nye medlemsgruppa består av en rekke ulike yrkesgrupper i Posten og Bring, alt fra postbud og sjåfører til funksjonærer.

## Noen resultater

Også i Bring Warehousing er det oppnådd enighet. YTF-tillitsvalgt Per Kristiansen sier at det ble et godt oppgjør med konstruktive forhandlinger. – Vi får 8.100 kroner i årlig lønnsøkning, noe som tilsvarer 2,3 prosent økning for medlemmene våre i Drammen, oppsummerer Kristiansen.

I skrivende stund pågår forhandlinger med Bring Linehaul og om Grossist-overenskomsten, resultatet vil være klart når du leser dette.

I løpet av mai vil flere overenskomster bli forhandlet, blant annet Transport-overenskomsten og Godsbilavtalen.

Linda Jæger og Svein Furøy underveis i årets forhandlinger. I skrivende stund venter en runde hos Riksmeklingsmannen.



«Vi har realitetsorienterte økonomiske krav, men opplever stor avstand til det arbeidsgiver ønsker.»

Forhandlingssjef Linda Jæger

# FRA STAFO TIL YTF: MED FORVENTNINGER I POSTVESKA

YTF får et solid tilskudd av medlemmer og nye utfordringer nå som Postansattes landsforening har vedtatt overgang fra Stafo.  
– Våre forventninger til YTF er store, sier Geir Løland.

TEKST: JULIA BENITO SCHREINER FOTO: MARIANNE OTTERDAHL-JENSEN

**G** Geir Løland er dempet optimist nå som forbundet han leder har byttet navn til YTF Posten og Bring. Han har tro på at foreningen kan bli en god støttespiller gjennom utfordrende tider.  
– Jeg ser at YTF bruker ressursene på arbeidsplasser og arbeidsmiljø, og de virker rustet for det. Det kan en neppe si om Postkom, som forstår og forsvarer alle kutt. For meg ser det ut som om Postkom er med på en styrt avvikling av Posten. I tillegg angriper de YTF for å stille spørsmål om grunnlaget for nedleggelse av sju terminaler, sier Løland.

For i Posten kan 400 årsverk forsvinne og 560 ansatte miste jobben. Bildet av det glade postbud i rødt er

## ENDRINGER:

– Posten vil slå sammen A-post og B-post, og heller ha to dager på seg på å levere alle brev. De håper at omstruktureringa blir godkjent i Stortinget før sommeren 2016.

– De ti terminalene som i dag sorterer brev, skal ifølge Postens anbefalinger sentraliseres til tre.

– Det er i hovedsak ved terminalene at arbeid forsvinner. Totalt anslår de 560 ansatte, fordelt på 400 årsverk. I tillegg kommer 33 årsverk i teknisk sektor.

falmet. Ledelsen i Posten vil slutte med A-post og nedskalere sju postterminaler.

– Uten den menneskelige kontakten som tillitsvervet mitt gir, hadde jeg gått på veggen. Det er mye frustrasjon og sykefravær i Posten. Mye skyldes nok press og dårlig arbeidsmiljø, sier Løland som kan fortelle om en arbeidsplass som ikke er like sosial som tidligere. Før kom budene på jobb om morgenen, de pratet under sortering av posten. Så spiste de sammen, og kjørte ut for levering.

– Nå er sorteringen adskilt, og de som sorterer får ikke lov å prate sammen. Alt går på akkord. Dessuten treffer ikke budet folk hjemme eller i gatene lenger heller. Det er ganske trist.

– Interne undersøkelser – som jeg ikke får full innsikt i – viser visstnok at folk trives på jobb. Men jeg har ikke truffet dem... Og ledelsen sier også at sykefraværet går ned, men jeg tror det skyldes at de syke blir luket ut.

## Sentralisering

Som i mange andre sektorer og bransjer, har det vært mange år med omstillinger og nedskjæringer i Posten og Bring, noe ledelsen har måttet forklare og forsvare.

– Sentraliseringen er helt nødvendig for å møte nedgangen i antall brev som sendes. Det er halvert siden 1999, og hvis vi lukker øynene og håper det skal gå over, vil det møte oss veldig kraftig i framtida. Derfor ønsker vi å være i forkant, sa pressesjef John Eckhoff i Posten Norge til Dagbladet i mars.

– Den melodien har vi hørt i mange år, sier Løland.  
– Og mange føler seg lurt, understreker han når vi



Geir Løland i Postansattes landsforening har store forventinger nå som foreningen går over til YTF.

# «Posten er halvert, og nå skal de altså legge ned terminaler og sentralisere.»

Geir Løland

trekker frem uttalelsene og peker på at arbeidsplassene er redusert med over 15 000 siste 15 år.

Løland beskriver et skille i Posten da den i 2002 ble AS. I dag ser han hvor gode tider de hadde. En arbeidsplass med trivsel, muligheter og samfunnsansvar.

– Posten er halvert, og nå skal de altså legge ned terminaler og sentralisere.

Løland forteller om en kollega som har jobbet i Posten i 30 år.

– Han er kanskje ikke av de raskeste, og nå vil ledelsen ha ham på NAV fordi han ikke er produktiv nok. Det er kynisk og nedverdiggende. Slike som oss har dessuten ikke papirer på noe, hva kan vi brukes til i disse tider med stadig stigende ledighet?

## Et ekstra gir

Han sukker litt, men velger å se mer optimistisk på fremtiden. Han gleder seg over det ekstra giret han ser i deres nye forbund.

– YTF kan logistikk, og de var på hugget med en gang da vi tok kontakt. Dessuten var personkjemien god, sier han om prosessen mot skiftet.

Assisterende forhandlingsjef Lin Andrea Gulbrandsen ønsker Posten velkommen.

– En spennende gruppe med potensielt mange nye medlemmer. Vi gleder oss til å ta tak i de utfordringene vi ser i Posten, og har begynt dette arbeidet allerede. Vi ser frem til å være en sterk fagforening i Posten-konsernet, sier Gulbrandsen.

## Ønsker innflytelse

Så hvem er det typiske postbudet? Mann, femti pluss, havnet tilfeldig i Posten som vikar, og ble der. Og kjører fortsatt rød bil.

Blant dem som har gått over til YTF er også sjåførere og funksjonærer.

Lølands høyeste ønske nå er flere medlemmer til YTF og mer innflytelse.

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)





OSLO - KIEL

*Derfor skal du velge*

# KONFERANSE

*med Color Line*



## DE MEST FORNØYDE KUNDENE

Over 97 % av Color Line sine konferansegjester er fornøyde og ønsker ny tur. Vårt moderne 1600 m<sup>2</sup> store konferansesenter byr på lyse og fleksible møterom for små og store grupper fra 6 til 500 personer.



## DE STØRSTE OPPLEVELSENE

Et 2-døgns KonferanseCruise er den perfekte kombinasjon mellom faglig og sosialt påfyll. Derfor er Color Line et populært valg for seminarer, styremøter og messer.



## ALT SAMLET PÅ ETT STED

- Møterom med havutsikt
- Populære gruppeaktiviteter
- Lekre lugarer
- Internasjonale show
- Spa og trening
- 12 barer og restauranter

Kontakt oss i dag for omvisning eller tilbud!

[colorline.no/konferanse](http://colorline.no/konferanse) | 815 00 860 | [konferanse@colorline.no](mailto:konferanse@colorline.no)



**Color Line**  
— CRUISES —



Supert å kjøre, med bare veier og lite trafikk, sier Kai Bergseth her noen kilometer før riksvei 3 kommer inn på E6 i Sør-Trøndelag.

A person's profile is visible on the left side of the frame, looking out over a vast, snowy mountain landscape. The sky is filled with the warm, golden light of a sunset or sunrise, with the sun low on the horizon. The mountains are covered in snow, and the overall atmosphere is serene and quiet. A thick, orange-brown L-shaped graphic element is positioned in the top right corner of the image.

# SUPER TUR PÅ DÅRLIG VEI

Smal, svingete og belastet med ulykker. Slik er riksvei 3 med svært mye tungtrafikk, fastslår Statens vegvesen. Vi ble med bussen på en tur for å se nærmere på denne hovedfartsåren mellom Oslo og Trondheim.

TEKST OG FOTO: HARALD VINGELSGAARD

**H**ei! Stig på! Bussjåfør Kai Bergseth ønsker velkommen om bord i bussen på Tynset skysstasjon nord i Hedmark. Tid for tur til Trondheim, med Trønderbilene. Det er søndag ettermiddag en vinterdag i mars. Mange ungdommer tar plass og blir med til Trondheim, hvor de studerer.

Etter et par kilometers kjøring, svinger Bergseth ut på riksvei 3, og setter stødig kurs nordover. Det er bar asfalt. Fint vær. Sommerføre på vinterstid. Han kjører ei mil og kommer til ei lita grend som heter Lonåsen. Her starter den mest kritiske delen av riksvei 3 i Nord-Østerdal, slik Statens vegvesen ser det.

I Lonåsen svinger veien forbi noen gårder, ned en slak bakke og over ei bru – Tunna Bru – som er så smal at to busser nesten ikke kan møtes på den. Veien svinger videre mellom bergknauser på den ene siden, og elva Tunna på den andre, før den retter seg ut litt her og der. Flere

steder er svingene så krappe, at de er merket med fareskilt, og et sted anbefalt lavere hastighet. Nesten i enden av den bortimot åtte kilometer lange strekningen i Lonåsen, står det et skilt med 733 meter over havet. Vi er på toppen av «fjellovergangen» mellom Tynset og Kvikne. Og vi er forbi den dårligste delen av veien. Deretter blir riksvei 3 bedre et par mil med noen lange, slake kurver og korte rettstrekninger.

Over 2000 kjøretøy passerer her hvert døgn på denne strekningen, svært mange av dem er vogntog. Ingen andre «fjelloverganger» i Norge har så stor trafikk med vogntog.

### Komfortabel tur

Bussjåfør Kai Bergseth fortsetter med stø kurs i retning Kvikne, Ulsberg og Trondheim. Han kjører komfortabelt og stødig. Noen av passasjerene i bussen har allerede sovnet, selv om han ikke har kjørt en halv time ennå. Bergseth stopper

et par steder for å ta opp nye passasjerer på vei nordover.

Snart er vi på vei ned mot ei bygd som heter Kvikne. Og her er veien dårligere igjen, med mye svinger. Vi legger merke til noen fargerike elggevir, som er festet høyt oppe på et tre, for å gjøre veifarende oppmerksom på at elg og vilt kan komme ut i veien. Heldigvis ingen ville dyr å se. Fortsatt fine kjøreforhold.

Men det var det ikke da Bergseth måtte kjøre inn i en trailer i disse bakkene tidligere i vinter. Han var på vei til Trondheim en mandag morgen, og det var svært glatt på veien. Han hadde allerede giret om fra automat til manuell, og han kjørte sakte.

Da han var forbi en av de skarpe svingene, og kom ut på en kort rett strekning, oppdaget han en trailer som stod parkert midt i kjørebanelen, rett foran ham! Slik fortalte Bergseth uhellet, da vi snakket med ham på holdeplass, etter turen til Trondheim:

– Da jeg så traileren, fløy det mange



Her i Lonåsen, bør det bli ny vei, mener Kai Bergseth.

tanker gjennom hodet mitt. Jeg kunne kjørt forbi den, men jeg hadde ikke før tenkt tanken, så kom det en trailer i mot. Og jeg kunne kjøre ut av veien på høyre side, men der er det halvannen til to meter bratt skråning, og bussen hadde veltet. Jeg hadde med syv passasjerer. Og jeg kunne kjøre inn i traileren som stod parkert, men da måtte jeg passe på å treffe den litt skrått, med bussens høyre hjørne i bakenden på traileren, slik at jeg ikke ble klemt inn i førersetet.

Og det greide han. Bussen smalt inn i traileren. Og det sprutet glassbiter inn i kupeen, men ikke så langt som der passasjerene satt. Bergseth fikk en bitte liten bit på det ene øyet, selv om han bruker briller, men det gikk bra med øyet.

Ingen personer ble skadet i uhellet, heller ikke trailersjåføren. En annen buss kom i løpet av en halv time og bragte passasjerene trygt dit de skulle.

## Veiarbeid i flere år

Bergseth kjører nå gjennom Kvikne sentrum, ei lita bygd med en bensinstasjon og en butikk. Snart er vi på vei opp Innsetlia, hvor det er stupbratt på den ene siden av veien og høye fjellkanter på den andre siden. Her ser ut som om veien skal rettes ut. Noe av fjellveggen er sprengt vekk. Men dette veiarbeidet har pågått i flere år.

Noen kilometer lenger fram kjører Bergseth fra riksvei 3 og inn på E6 i retning Trondheim. Han har tilbakelagt bortimot sju mil på riksvei 3. Statens vegvesen, som har ekspertene

på veiene her i landet, mener hele denne strekningen må bli bedre. De vil begynne med Lonåsen. Men det kommer sannsynligvis ikke til å bli gjort noe der i nærmeste fremtid, fordi politikerne vil bruke pengene på andre veier.

## Super tur

Bergseth fortsetter turen på E6 til Trondheim. E6 fra Ulsberg til sørsiden av Melhus er for øvrig høyaktuell for ny vei. Han kjører inn til Trondheim Sentralstasjon og parkerer bussen på baksiden der.

– En super tur, sier han. Bergseth har kjørt på sommerføre hele turen, og denne søndags ettermiddagen var det lite trafikk, og svært få trailere.

– Andre ganger jeg kjører denne turen, kan det være så mye trafikk, at det går mer eller mindre i ett i motsatt kjøreretning. Og det hender at annen hvert kjøretøy er en trailer. En jevn strøm av trailere på veien, sier Bergseth.

Kai Bergseth er en svært erfaren sjåfør. Han har kjørt buss i 36 år, mange av disse årene mellom Trondheim og Oslo, med utgangspunkt på Tynset i Hedmark. Han var sjåfør på Ekspressbussen som gikk mellom Oslo og Trondheim i over sju år. Nå er han inne i sitt sjette år på strekningen Tynset–Trondheim. Han kjenner riksvei 3 svært godt, langs hele strekningen.

Bergseth er enig med Statens vegvesen i at riksvei 3 bør bli bedre langs hele stigningen opp Lonåsen, hvor han kjørte i dag. Han mener også strekningen ned mot Kvikne i retning

nord, hvor uhellet hans inntraff i vinter, burde blitt bedre.

Mange vogntog er stoppet i kontrollør på riksvei 3 og gitt kjøreforbud i vinter. Et av de verste tilfellene var kjøring med blankslitte dekk på glatt vinterføre.

– Det virker som om noen gir blaffen i sikkerheten, sier Kai Bergseth. Og kjøreferdighetene på vinterføre er ikke på topp hos alle han møter. Hans inntrykk er at utenlandske sjåfører er dårligst kjent på de norske vinterveiene.

I motsetning til der han kjørte i dag, er det gjort forbedringer på riksvei 3 flere steder lenger sør i Østerdalen.

– Jeg synes riksvei 3 er bra noen steder, og dårlig andre steder lenger sør. Jeg mener den er blitt fin på stedene hvor den er utvidet i bredden nede i Østerdalen, for eksempel mellom Atna og Bjørøa i Stor-Elvdal, er den super. Bred og fin. Uten krappe svinger. Andre steder er den alt for smal. Det går nesten ikke an å møtes to busser, uten at man slår speilene borti hverandre. Og noen steder er veien feildosert, slik at den går ned mot midten på begge sider.

Statens vegvesen anbefaler politikerne å gi grønt lys for å gjøre riksvei 3 bedre. Tiden vil vise når politikerne bestemmer seg for å bruke penger på de store prosjektene langs denne veien i Østerdalen.

Det er allerede mange, mange år siden politikerne begynte å snakke om å gjøre riksvei 3 bedre på strekningen fra Tynset og nordover, der turen gikk i dag. ▶

«Det virker som om noen gir blaffen i sikkerheten.»

Bussjåfør Kai Bergseth

# Store planer for riksvei 3

Statens vegvesen har store planer for å gjøre riksvei 3 bedre. Det viser «Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 til 2029», som ble lagt fram til politisk behandling tidligere i år.

I framlegget går det blant annet fram følgende konkrete forslag for riksveien:

- Ny riksvei 3 fra et stykke sør for Løten til nordsiden av Elverum sentrum.
- Bedre riksvei 3 fra Tynset til Gullikstad sør for Ulsberg, en over seks mil strekning.

– Statens vegvesen ønsker først ny vei gjennom Lonåsen og ny bru over elva Tunna, sier sjefingeniør Per Magnar Klomstad i Statens vegvesen Region øst. Prosjektet i Lonåsen ligger an til eventuelt å komme i siste del av perioden mellom 2018 til 2029 i Nasjonal Transportplan. Lonåsen begynner om lag en mil nord for Tynset.

Her er andre steder som Statens vegvesen foreslår å forbedre på riksvei 3:

- Messelt-svingene mellom Koppang og Rena, hvor det kan bli ny vei.
- Opphus, hvor veien kan bli delvis ny, delvis bredere.

## Alvorlige ulykker

Riksvei 3 er en tofelts vei og hovedfartsåre mellom Oslo og Trondheim.

– I perioden fra 2008 til 2013 ble 15 personer drept i trafikkulykker på riksvei 3. I samme periode ble 50 personer alvorlig skadet i ulykker på veien. Det er ingen spesielle ulykkespunkter på riksvei 3. Ulykkene er møteulykker eller utforkjøringer på forskjellige steder langs hele veien som er bortimot 30 mil lang, sier Klomstad. De siste årene har det vært to dødsulykker på riksvei 3 nord for Tynset.

Ved Kvikne nord for Tynset er det 2000 kjøretøy som passerer i døgnet. En svært stor andel av disse er tunge kjøretøy, næringstransport.

## Mye vedlikehold

Statens vegvesens definisjon på riksvei 3 er følgende: «På riksvei 3 gjennom Østerdalen er hovedutfordringen veibredden og kurvatur som er problematisk på grunn av mye tungtransport».

– Vi i Statens vegvesen har mye fokus på vedlikehold av riksvei 3 slik den er, parallelt med at vi jobber med de nye prosjektene for å gjøre veien bedre. Vi legger nytt asfaltdekke, vi skifter stikkrenner og lager nye grøfter for å unngå problemer med

veien. Vi rydder unna skog ved siden av veien for å gjøre den mer oversiktlig, sier Klomstad.

Trafikksikkerhet arbeider Statens vegvesen svært mye med. Den siste satsingen var Bjøråa rasteplass, et sted for å stoppe, og hvile, for å bryte monotonien gjennom den lange Østerdalen. Rasteplassen har en over 10 meter høy stålelg for å rette fokus på faren med ville dyr langs veien. Rasteplassen ble åpnet for noen måneder siden, der den ligger nøyaktig midt mellom Oslo og Trondheim.

Riksvei 3 er blitt gjort bredere, og mye mer oversiktlig på flere strekninger de senere årene. Nå er anleggsmaskinene i gang med breddeutvidelse av veien på et par mil strekning fra Hanestad og nordover i retning Alvdal. Veien blir mye bredere, og inntil veien på begge sider ryddes skog, slik at det blir mer åpent og oversiktlig. Til glede for alle som kjører der.

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

SCANIA  
1891 - 2016  
**125 YEARS**



Vi ses på **TRANSPORT 2016** i Lillestrøm 9.-11. juni 2016



## UNG TIL SINNS

Scanias første 125 år markerer en epoke med topp moderne teknologi. Og dette er bare begynnelsen! I samarbeid med våre kunder fortsetter vi vår reise - hvor innovative løsninger møter fremtiden.



# MED STRØM PÅ TANKEN

I april kunne politikere og bussoperatører få kjøre Elbuss i Oslo. To håndplukkede Unibuss-sjåfører kjørte konseptbussene etter opplæring i Gøteborg. – Elbuss er definitivt fremtiden, sier YTF'er Eva Schnell-Goto fra Unibuss.

TEKST OG FOTO: IDA LANGDALEN KRISTIANSEN

**H**un og Thorkil Agerup har vært en del av et prøveprosjekt hvor engasjerte sjåfører får prøve ny teknologi.

På et stort skilt står det «Velkommen til tasteplass!». Han parkerer

bussen rett ved tasteplassenskiltet.

– Vi har vært i Gøteborg i to dager. Der møtte vi Volvo, leverandøren av elbussene brukt i demokjøringen. De viste oss alt fra det tekniske i bussen til den egne elbuss-ruta i byen, sier

Agerup. Elbusslinjen i Gøteborg består av ti elbusser, hvorav tre er helelektriske og syv busser er el-hybrider. Begge sjåførene har tidligere vært involvert i hydrogenbussprosjektet i Oslo, og elbussprosjektet var en naturlig forlengelse av dette.

Nettopp at det finnes en egen elbuss-rute mener Agerup er suksessfaktor for implementering av elbusser i Oslo.

– En elbuss må naturlig nok lade på gitte tidspunkt, og hvis bussen da kjører på de samme rutene som hydrogen- og dieselbussene vil publikum oppleve at vi er forsinket. Det er derfor viktig med egne ruter som er tilpasset elbussen, sier han.

## Fossilfri i 2020

Ruter har i lengre tid jobbet med prosjektet Fossilfri 2020. Målet er at alle bussene i Oslo kun skal kjøre på









## «Det er viktig å være positiv til ny teknologi ikke minst når den er miljøvennlig.»

Eva Schnell-Goto

fornybar energi innen den tid. Innen 2025 håper Ruter en tredjedel av bussene i Oslo vil gå på elektrisitet. Resten skal være biogass og andre fossilfrie drivstoff.

– I 2020 har vi planer om å begynne den store utrulling av elbusser i Oslo by. Frem til da må vi teste. Dette er fremdeles ny og umoden teknologi. Vi må sikre at kundene våre er minst like fornøyde når vi tar elbusser i bruk, sier kommunikasjonssjef Gry Isberg i Ruter.

Et prøveprosjekt for elektriske busser vil trolig være i gang allerede neste år.

– Frem til 2020 skal vi gjøre omfattende tester. Vi begynner i litt

mindre skala og bygger opp testene slik at de skal være klare til utrulling i 2020, sier Isberg.

### Enkel å kjøre

Under elbuss-seminaret fikk tilhørerne høre om hvorfor elbuss er fremtiden.

– I tillegg til å være miljøvennlig og billige i drift, er de en drøm å kjøre, sier Schnell-Goto.

– Elbussen har ikke vanlig gir, så det er lettere å ha en jevn kjørestil, sier Schnell-Goto. Hun mener økt andel elbusser vil gi mindre opplæringsbehov, da de sammenliknet med hydrogenbusser har mindre komplisert oppstartsporsess.

– Det er viktig å være positiv til ny teknologi, ikke minst når den er miljøvennlig og vil gjøre jobben vår lettere, sier bussjåføren entusiastisk.

Hun mener det er viktig at de som får kjøre de første elbussene i Oslo er engasjerte sjåfører som tåler noen humper i veien.

– Med alle nye busser kan det oppstå problematiske situasjoner, og da er det viktig at sjåførene som får teste de først er løsningsorienterte, sier hun.

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)

## 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

Hans Peter Sørgerd  
 ☎ 924 09 265  
 ✉ h-soergj@online.no

#### MØRE OG ROMSDAL

Kjell Arne Myrvoll  
 ☎ 481 59 154  
 ✉ kjmyrv@hotmail.no

#### YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

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

#### YTF AUST AGDER

Olav Håkon Tørresen  
 ☎ 412 77 781  
 ✉ olafnova@hotmail.com

#### YTF SØR-VEST

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

#### YTF TELEMAR

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  
 ☎ 992 04 429  
 ✉ ole.jonny.staven@nettbus.no

#### YTF HEDEMARK

Espen Leganger  
 ☎ 928 94 336  
 ✉ 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. 34 Nettbus Nittedal

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

#### Avd. 38 Unibuss

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

#### Avd. 48 Nobina Nesodden

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

#### Avd. 50 Nettbus Shuttle

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

#### Avd. 52 Nobina Jernkroken

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

#### Avd. 72 Sporveien T-bane

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

#### Avd. 88 Norgesbus Bærum

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

#### Avd. 5 Drammen og Omegn

Geir Henry Nesthorne  
 ☎ 995 85 260  
 ✉ g-nestho@epost.no

#### Avd. 6 Vestfold

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

#### Avd. 7 Trondheim

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

## ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

**Adresse:** P.b. 9175, 0134 Oslo

**Telefon sentralbord:** 40 60 37 00 ● **Telefax:** 21 01 38 51

● **E-post:** post@ytf.no ● **Bankgiro:** 1602 47 96594

● **Besøksadresse:** Lakkegata 23

**NETTADRESSE:** www.ytf.no

Medlem av  
 Yrkesorganisasjonenes  
 Sentralforbund



**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

**Avd. 10 Mandal/Lister**

Odd Arne Ougland  
📞 900 11 392  
✉ oougland@gmail.com

**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 Fjellidalen  
📞 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**

Dag Graarud  
📞 900 56 080  
✉ d-graa@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  
✉ tommt2000@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**

Kåre Bernhard Petersen  
📞 918 22 525  
✉ kbepeter@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**

Bjørn-Inge Liland  
📞 913 18 386  
✉ bjorn.inge.liland@lofotkraft.net

**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. 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**

Rune Hansen  
📞 907 48 273  
✉ ytf.enebakk@nobina.no

**Avd. 99 Minibuss 24-7 AS**

Kent Wigardt  
📞 920 24 682  
✉ kwigardt@online.no

**Avd. 104 Nordre Vestfold**

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

**YTF FUNKSJONÆRER****Avd. 202 Funksjonærer**

Ove Hellesteth  
📞 932 39 364  
✉ ove.hellesteth@tide.no

**Avd. 209 Nettbuss Sør**

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

**Avd. 215 Nettbuss Sør**

Isa Daci  
📞 411 60 974  
✉ rruli-@hotmail.com

## FAKTA OM YTF

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

### YTFs HOVEDOPPGAVER ER:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoleing 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. 238 Unibuss Funksjonærer**  
Björgulv Flatland  
☎ 952 34 277  
✉ bjorgulv.flatland@unibuss.no

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

**Avd. 264 Firda Billag**  
Gunnvor Beate Bjordal Solvik  
☎ 997 28 029  
✉ gunnvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 272 Sporveien / Ruter Funksjonærforening**  
Erik Hovland  
☎ 416 49 540  
✉ erik.hovland@sporveien.com

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

**Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær**  
Terje Waaler  
☎ 907 51 773  
✉ terwaa@online.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 Frafjord  
☎ 915 90 237  
✉ 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**  
Jan Norstrøm  
☎ +46 587 49 88  
✉ jannenorstrom@hotmail.com

**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**  
Forhandlingsjef/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**  
Advokat  
932 40 048  
josefine@ytf.no



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



**Birgitta Onarheim**  
Advokat  
901 55 858  
birgitta@ytf.no

### TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



**Ida Langdalen Kristiansen**  
Kommunikasjonsansvarlig  
911 27 927  
ida@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

# VERV OG VINN!

YTF er i vekst, men ønsker flere medlemmer. Nå har du sjansen til å vinne flotte premier for din innsats!

## Kampanje 1: Til transportens mekka

For persontrafikksektoren (buss, bane, trikk, taxi) blir vervepremien tur til vakre Gøteborg, hvor en gjeng heldige vinnerne skal oppholde seg i to netter fra 18. – 20. oktober. Der skal vi delta på Persontrafikkmesse som avholdes annethvert år i henholdsvis Stockholm og Gøteborg. Det er et mekka av et samlingssted for alle som jobber med og er interessert av persontrafikk.

## Kampanje 2: På cruise

Våre ildsjeler og gode ververe som tilhører godssektoren, bygg & anlegg, miljø, berging, lager og logistikk, belønner vi med cruise til Kiel med Color Line. Under turen vil det bli faglig påfyll, nettverksbygging, og sosialt samvær. Nøyaktig dato for dette kommer nærmere, men det vil bli rundt september/oktober, fredag til søndag.



*Dette må du gjøre for å være med i konkurransen vår:*

### Persontrafikk:

- Verve, verve og atter verve. Snu deg rundt og verv en kollega! Noen premier vil gå til de som verver mest, og noen premier vil bli trukket ut blant alle som verver en eller flere. Her har alle muligheten til å vinne!

### Gods, bygg & anlegg, miljø, berging, lager og logistikk:

- Vær en ildsjel som bidrar til at vi blir større og sterkere innen din sektor.
- Send oss tips om bedrifter som ikke er organiserte, eller som har stort potensiale med mange uorganiserte.
- Verv kollegaer!
- Tips oss om rasteplasser der mange langtransport sjåførere stopper
- Tips oss om events som skal skje rundt om i Norge, som kan være av interesse for YTF og reise til.
- Send dine tips til [Anette@ytf.no](mailto:Anette@ytf.no)

ÅRETS TILLITSVALGTE HAR TID TIL ALLE UNNTATT SEG OG

# HJELPEREN PÅ

- Du er for liten til å kjøre buss, sa kameraten hans for 25 år siden. De ordene tente mer enn trass hos arbeidsledige Rauf.
- Nå må du vise dem, sa kona. Og om han viste dem!

**TEKST:** JULIA SCHREINER BENITO

**FOTO:** MARIANNE OTTERDAHL-JENSEN





KONA

# JERNKROKEN

Da Rauf satte seg ved rattet på nittitallet, var han landets tredje utlending som bussjåfør. Nobina Jernkroken har nå 70 nasjonaliteter.

**K**ontoret hans hos Nobina på Grorud er lite som et frimerke, særlig når vaffeljern og pappkrus okkuperer såpass.

– Alt jeg gjør av sosialt arbeid, gjør jeg for medlemmene våre, sier Rauf Hussain (54).

Særlig liten er han ikke, og i YTF er han blant de største. For Rauf er like god til å smile som han er til å forhandle. Med mildhet og protokoller går Rauf til ledelsen. Nøkternt beskriver han en buss-sjåførs hverdag der klokken er sjefen og pisker som innimellom øker blodtrykket.

– Uten Rauf hadde kjøretidene i Norgesbuss vært enda strengere, bekrefter Geir Anthonsen, administrasjonssjef i YTF.

Rauf er dessuten mer opptatt av sikkerhet enn tid.

– Ikke se på klokken, kjør slik som er best for deg, sier jeg til nye sjåfører. Overfor ledelsen er jeg åpen og sier ting rett ut.

– Det tøffeste jeg har sagt?

Han ler.

– Jeg har sagt at....

Ordene blir hengende i luften over vaffeljernet.

– Jeg er ikke redd. Er du det, så ligger du på bønn. En har rett til å si sin mening.

– Å kjøre buss er hardt mentalt arbeid, sier verneombud hos Jernkroken, Svend Jonny Øines.

– Presset er stort, du må ha et øye på hver finger. Slitet kan bryte en ned, og Rauf ofrer all sin fritid på vervet sitt. Alle vil ha en bit av ham, Rauf er så snill.

– Ikke hjemme, smiler Rauf.

## Rekord-ververen

De to siste årene har han tjent et par ekstra månedslønner på å verve medlemmer til YTF: Nobina Jernkroken har han økt massen fra 13 til 130 takket være Rauf. Hver dag bruker han fire-fem timer av sin fritid til å hjelpe medlemmer og kolleger. Rauf er den som overrasker med kake når kollegene fyller år.

Den som fikser vafler og latter. Og reiser til Tyrkia. Den som aldri sier nei. Men 2. mars var det Rauf som skulle overraskes:

Representantskapsmøtet har samlet 50 tillitsvalgte pluss sekretariatet i YTF. Rauf er forsinket fordi han «bare må hjelpe en kollega...» Han tror at tariffoppgjør og slikt står på planen. Men når han endelig ankommer, er det liksom ikke tariff-stemming...

Rauf overrekkes en sjekk på 10 000 kroner og prisen «årets tillitsvalgt» i konkurranse med over 400. Han er et stort, overrasket smil når han går rundt og håndhilser på alle 50 delegatene og sekretariats-medlemmene.

– Nå må du ta med kona på en reise, bruke pengene på deg selv, sier de.

– Jeg bruker heller pengene på medlemmer jeg har vervet, sier Rauf.

– Ikke alle sjåfører har pauserom,



– Jeg ante ingenting, sier Rauf Hussain om prisen og sjekken fra YTF. Han ble årets tillitsvalgt.

det håper jeg å gjøre noe med. Folk skal ha det bra på jobben!

## Tomme møter

Da Rauf begynte å hos Bærumsbuss på nitti-tallet, var han landets tredje utlending ved bussrattet. En dag var det en «fin» dame som nektet å ta imot vekslepenger fra hånden hans.

- Jeg ble lei meg. Men sjefen min sa: Rauf, at du får slikt i Norges

rikeste kommune er bare dumt, ikke tenk på det. Det rådet har jeg fulgt.

I dag har Jernkroken 70 forskjellige nasjonaliteter.

- Jeg merket meg at kollegene ikke kom på åpne møter, forteller Rauf om sin første tid hos Jernkroken i 2013.
- Og sa til ledelsen at en må gi for å få tilbake.

Dermed tok Rauf ansvar for programmet. Han innførte halal-mat og

andre kulturelle hensyn, han stekte vafler og kokte kaffe.

- Da kom de!

Vi må gjøre noe for Rauf, sa Anette Light til sjefen sin en dag. Hun er markeds- og verveansvarlig i YTF. Forbundsleder Svein Furøy var enig.

- Kan vi gi ham og kona et cruise, tro?

Slik ble det, men Rauf var vrang.

- Nå er det jo snart åpen dag og jeg må jobbe og verve flere og... vi kan snakke om det, jeg må løpe, en kollega trenger meg...

- Si ifra når det passer, sa Anette.

Men ennå har han ikke tatt med seg sin kone Rafia Rauf på cruise. Vi håper hun leser dette, for han innrømmer lett:

- Jeg har ikke fortalt henne det, nei. Jeg kommer jo hjem så sent... og i morges var det vaffeldag, jeg var her kvart på fem.

- Hva jeg er mest stolt av? Mine medlemmer. Alt jeg gjør er for dem.

- Jeg har lært å takle alle, uansett forskjeller: om du er positiv, så smitter det. Jeg lar meg ikke påvirke om noen er i dårlige humør, for om jeg også blir sur, blir jo alt verre. Fra faren min lærte jeg at det er to ting en aldri bør snakke om: politikk og religion.

Rauf ler.

- Hjemme er jeg sur hele tiden, det sier kona.

- På jobben er du snill, men når du kommer hjem, er du sur, sier hun.

- Det er forskjell, sier jeg.

## Busslappen på trass

Kona Rafia Rauf, deres tre barn, YTF, kolleger og passasjerer kan takke Raufs venn med kommentaren om at Rauf var for liten til å kjøre buss. For med den fornærmelsen startet det.

Da Rauf kom til Norge fra Pakistan som 12-åring, jobbet han i en slektnings butikk. Da den ble lagt ned, var Rauf bestemt på jobbene han ikke ville ha: buss og taxi.

- Jeg ville ikke ha slitsomme skift. Men da kameraten min sa foran hele

## Juryens begrunnelse

Vi skriver 2016, og det har ikke blitt noe lettere å være tillitsvalgt i norsk arbeidsliv og Yrkestrafikkforbundet er stolt over tradisjonen med å hedre en tillitsvalgt hverdagshelt.

Påskjønnelsen kommer som en anerkjennelse av de små slagene like mye som de store. Å være tillitsvalgt er så mye mer enn å lede an i forhandlinger eller konflikter, det krever innsats i arbeidshverdagen, både i arbeidstiden og etter.

Det er mange engasjerte tillitsvalgte og medlemmer som gjør en god jobb på vegne av Yrkestrafikkforbundet. Vi ønsker å synliggjøre noen av disse ildsjelene og hvert år hedre én av dem med en pris.

Årets utvalgte er en meget dyktig tillitsvalgt som nyter stor respekt hos medlemmer, kolleger, arbeidsgiver og andre samarbeidspartnere. Kandidaten er synlig overfor medlemmene og bruker de arenaene han har for å ta opp saker som opptar den enkelte i hverdagen. Dette er saker som er viktig for YTF's medlemmer og derfor ser vi også resultater som solid medlemsvekst og flere som ønsker å være tillitsvalgte.

I et stadig mer internasjonalt miljø hvor ikke alle kan engelsk, norsk eller begge deler har kandidaten med sitt levende engasjement vært en betydelig faktor for å fremme forbundet både for egne medlemmer og andre. Han har vært en viktig bidragsyter for å skape et bedre arbeidsmiljø i egen avdeling og også engasjert seg sterkt i arbeidet med å få andre opp å stå. Og denne utfordringen har han taklet på en utmerket måte. Også i denne rollen har han legitimitet, tillit og respekt hos både arbeidstakere, andre tillitsvalgte og ledelsen.

Årets tillitsvalgte 2016 er: Tillitsvalgt ved Nobina Jernkroken, Rauf Hussain.

# «Alt jeg gjør av sosialt arbeid, gjør jeg for medlemmene våre.»

Rauf Hussain

selskapet av venner og familie at jeg er for liten til å kjøre buss, ble jeg sint.

– Nå må du vise ham, sa kona.

Neste dag bærer det til kjøreskolen ved Ullevål stadion.

– Hva koster en kjøretime?

– 600 kroner.

– Hvor mange timer trenger jeg?

Rauf hadde aldri sittet i en buss, langt mindre styrt en.

– Vi tar en kjøreprøve, så får vi se.

Rauf kjørte til Sognsvann, rygge gjorde han også.

– Du trenger 10-15 timer, sa læreren.

Stoltheten er stor når Rauf med busslappen i hånd har lånt avløserbilen og ringer på i blokken hos sin venn. Han med fornærmelsen.

– Kom ned og se på bilen min, sier Rauf.

– Da beklaget han. Uken etterpå giftet hans datter seg – jeg fikk låne buss og kjørte hele brudefølget!

– Jeg stolte på deg, nå har du vist dem, sa kona Rafia Rauf.

Når han blir pensjonist, ønsker Rauf å flytte til Pakistan.

– Men aldri i verden om jeg tør å kjøre buss der! I Pakistan er ingen lover og regler, der bare tuter du... helt kaos...

– Der tør jeg ikke å kjøre bil heller, men sønnen min kjører.

Raufs datter er psykolog, det hender han ringer henne når han står fast med en kollegas problem. For hjelpen fra Rauf handler ikke bare om kjøretid og vafler. Han sier aldri nei til noe.

– Av og til kan jeg få lyst til å si nei, men jeg gjør det ikke, for da kan jo folk bli sure eller lei seg.

Rauf er bare smil, men kolleger forteller at han ofte er den som blir stående med arbeidet når vaffeljernet er skrudd av.

– Men han klager aldri.

– Jo, det er dårlig når ingen orker å hjelpe til, innrømmer Rauf.

– Jeg kan bli skuffet, men ikke sur.

– Jeg har aldri sett ham irritert eller sur, skyter Anette inn.

– Hva gir det deg å hjelpe andre?

Rauf tenker seg litt om, skvist mellom skrivebordet og vaffeljernet.

– Deres takknemlighet er min lønn.

 [redaksjonen@ytf.no](mailto:redaksjonen@ytf.no)



– **Kollegers takknemlighet, det er min lønn. Rauf gjør så mye for andre at blodtrykket hans stundom stiger...**



# Husker ikke!

Vi skal på etterutdanning, herr Kwartbas. Et 35 timers kurs hvert femte år er bare begynnelsen, og en liten hilsen fra vår kjære Angela. Det er et lite flygeblad sammenlignet med det som kommer. Vi skal kurses, og vi skal etterutdannes.

La-det-skure-å-gå-departementet, nedprioriteringsdepartementet og oppstopperdepartementet var helt uenige. De vil ha en kontrollert forglemmelse av all lærdom. Du har vel også glemt det aller meste av det du har lært gjennom livet, herr Kwartbas. Den eneste lærdommen som sitter er de riktig kostbare feilene, der du har fått baksmell på skatten. Det er også mulig å lære av andres feil. Det er den rimeligste lærdommen.

Nå skal den glemte lærdommen fram igjen. Høflighet og forståelse skal på bordet. Sympati og empati har vært fremmedord Kwartbasen bare har brukt i kryssord. Du vet ikke hva du skal bruke det til.

Nå skal vi etterutdannes. Vi kan ikke være bekjente av at vi har glemt det aller mest grunnleggende av all lærdom. Vi skal lære den store og den lille gangetabellen, framlengs og baklengs. Vi dividerer og adderer, og låner tall av naboen. Vi skal ikke stå på vekta med en regnefeil på bakre aksling. Vi skal ha et 35-timers kurs i småskolen og et 35-timers kurs i storskolen. Etterutdanning, herr Kwartbas, er nettopp å repetere det vi har lært, og fylle på med ny lærdom.

Fra før har vi et helgekurs i transport av farlig gods. Vi skal ha et 35-timers kurs i å forstå forskrifter. Vi skal ha kurs i helselære, kurs i privatøkonomi og kurs i å forebygge regnefeil.

Sjåfører er hjemme i korte perioder og partneren sliter med å kjenne oss igjen. Vi skal ha et 35-timers samlivskurs med teori og oppkjøring, der vi lærer de smarte triksene før forholdet ryker. Vi må være sikre på at vi ikke hopper av jekketralla før pallen har stoppet.

Vi skal ha et 35-timers kurs i å omgå folk som ikke deler våre interesser. Vi skal også ha et 35-timers kurs i å forstå hvor mange rosinboller vi må spise for å få 5 kilo fett på ribba.

Vi har et yrke med et stort ansvar, herr Kwartbas. Vi skal ha et 35-timers kurs i kreativ mobbing for bedre arbeidsmiljø og god integrering. Vi skal ha

«Du har vel også glemt det aller meste av det du har lært gjennom livet, herr Kwartbas»

kurs i arbeidsstans, avvikling og meditasjon. Vi må også vite hvordan vi kobler ut tålmodigheten og kommer oss videre, selv om brøytemannskapet har tatt helg.

Vi må få koblet av energien når vi kommer oss hjem, herr Kwartbas. Du kan ikke komme hjem til sofaen mens boggien skrubber i dørstokken. Du tror kanskje du kan stoppe en diskusjon i hjemmet med retarder og motorbrems, herr Kwartbas.

Ha en avkoblet kveld!

# MEXICOS MIL



Lastebilene suser forbi langs Mexicos veier. De troner på en solid førsteplass når det gjelder varefrakt i landet.

TEKST: TONE AGUILAR FOTO: MARCO AGUILAR

# SLUKERE



Over åtti prosent av all landtransport i Mexico foregår med lastebil i følge det nasjonale sekretariatet for kommunikasjon og transport, STC.

Lastebilsjåførene legger følgerig tilbake mange mil bak rattet.

– Mexico er stort så det blir lange avstander, medgir trailersjåfør Edgar Villeda.

Sjåføren i transportselskapet Harinas Elizondo har base i Mexico by. Etter først å ha kjørt til Tijuana på grensa til USA i nord befinner han seg nå sør i Oaxaca sør i Mexico. Ti dager og 6000 tilbakelagte kilometer. Nesten stopp er Mexico by og en snartur innom familien.

– Det verste er savnet av familien, men ellers trives jeg bak rattet, sier han. – Jeg er ingen byråkratsjel som liker å arbeide inne på et kontor åtte-ti timer om dagen.

## Mange om beinet

Lastebilbransjen i Mexico har i dag en viktig plass innen økonomien hvor den utgjør rundt tre prosent av bruttonasjonalproduktet.

– I motsetning til i Sør-Amerika hvor jernbanen er det viktigste transportmiddelet, er ikke dette tilfellet i Mexico, forteller Clemente Villalpando daglig leder i transportselskapet Express y Carga Culiacán, S.A. og grunnlegger av det viktigste virtuelle møtestedet for aktører innen transportbransjen i Mexico, transporte.mx.

På 1990-tallet ble flere jernbanelinjer privatiserte og senere lagt ned i Mexico, og det var spesielt etter dette at lastebilenes rolle ble viktigere.

– Et av problemene vi støter på er at vi er mange om beinet, påpeker Clemente som har vært aktiv i transportbransjen i over ti år.

Totalt finnes det i følge det meksikanske transportsekretariatet, SCT, 130 000 lastebilselskaper som til sammen disponerer 760 000 lastebiler.

– Vi må bli bedre til å organisere oss, mener grunnleggeren av transporte.mx, et nettsted for bransjens aktører.



– Det finnes noen som har en fast lønn, men dette er få, sier Armando Ramírez.

Mexico karakteriseres i dag av mange små transportbedrifter. Nesten 82 prosent har mindre enn fem lastebiler og kun 0,6 prosent har en lastebilpark på mer enn 100 enheter.

– Det er et problem for bransjen at det finnes så mange aktører, mener Clemente.

## Værhaner

De mange transportselskapene i Mexico gjør riktignok at sjåførene har større valgfrihet med tanke på arbeidsgiver.

– En blir værhaner som snur seg etter hvor lønn- og arbeidsvilkårene er best, forteller Armando Ramírez.

Med nesten 30 års fartstid bak trailerrattet, har han jobbet for mange ulike transportselskaper. I selskapet hvor han jobber nå, Xihutec, har han vært ansatt som sjåfør de siste to årene.

– Etter hvert som jeg blir eldre, ser jeg spesielt etter hvordan pensjonsvilkårene er, sier han.

Tidligere var fokuset mer på lønn og andre godtgørelser. Arbeids-

vilkårene for trailersjåførene i Mexico varierer mye.

– Det finnes noen som har en fast lønn, men dette er få, sier Armando.

– Andre har en grunnlønn samt kommisjoner for hver reise, men det absolutt vanligste er å få betalt per oppdrag.

Verken Armando eller Edgar har noen grunnlønn.

– Lønn per oppdrag varierer mye, medgir Edgar. – Det kan være alt fra 500 pesos for et en kort tur til 11 000 pesos for langreiser.

Hvilket tilsvarer i overkant av 250 og 6000 norske kroner. I gjennomsnittlig månedslønn ligger trailersjåførene på rundt 10 000 kroner hvilket er over gjennomsnittet for innbyggere i Mexico.

– I tillegg har vi sykeforsikring og boliglånsmuligheter, legger Edgar til.

Sammenlignet med en stor gruppe av de yrkesaktive i Mexico ligger følgerig lastebilsjåførene godt an når det gjelder lønn og tilleggsgoder.

Men det blir mange lange økter bak rattet og deretter timer med venting for at lasten skal lastes av.





– Det verste er savnet av familien, men ellers trives jeg bak rattet, sier trailer-sjåfør Edgar Villeda.

## Hast og vent

Ifølge det amerikanske konsulentfirmaet A.T. Kearney er 88 prosent av de meksikanske trailersjåførene framme med varene til avtalt tid. I USA oppfyller til sammenligning 97 prosent tidskravet.

– Det finnes kollegaer som ikke er pliktoppfyllende og som for eksempel blir sittende for lenge på kafeen eller som somler langs veien, sier Armando, men hovedproblemet er at tidsrammene våre nesten alltid er for knappe.

Sjåføren forteller videre at tidsfristen regnes ut i fra tiden en personbil er forventet å bruke på en viss strekning.

– Men det er naturligvis ikke det samme for oss som beveger oss langs veien med en totalvekt på over 60 tonn, presiserer han.

For å komme fram i tide innrømmer både Armando og Edgar at de må tråkke litt ekstra på gasspedalen.

Maks fartsgrense er 95 kilometer i timen.

– Men det er ikke uvanlig å være oppe i 120-130 kilometer i timen når veiene tillater, innrømmer Edgar. – Og svært ofte er det ikke tid til pauser og over tolv timers kjøring i strekk er hverdagskost. Vel framme er sjåførene overlatt til kundene.

– Når varene haster, ringer de oss når vi nærmer oss, fortelle Edgar, men hvis de ikke trenger dem raskt kan de la oss vente i flere dager.

– Denne dødtiden er den kjedeligste delen av jobben.

Venting på at varene skal lastes av, er tapte inntekter for sjåførene.

– Med unntak av de som har en grunnlønn, så er det ingen som betaler oss for å vente, sier Armando.

Jo lengre det tar før de tar fatt på neste reise, jo mindre penger i lommeboka blir det.

– Kundene har dessuten ingen faste kriterier når det gjelder i hvilken

«Vi blir værhaner som snur seg etter hvor lønn- og arbeidsvilkårene er best.»

Armando Ramírez, lastebilsjåfør

rekkefølge de laster av, fortsetter den erfarne sjåføren, men skulle vi komme for sent i forhold til avtalt tid, så blir vi garantert satt bakerst i køen i flere dager. – Derfor er det ekstra viktig å komme fram i tide samtidig som vi må smøre oss med en god porsjon tålmodighet mens vi venter.

## Landeveiens farer

En annen situasjon de meksikanske lastebilsjåførene må leve med er usikkerheten langs landets veier og gater.

– Ran av trailere og varer er et problem, sier Clemente i [transporte.mx](http://transporte.mx).

Verdensbanken klassifiserer også Mexico som et land hvor risikoen for ran av trailere og lasten deres er høy. Totalt over 4000 ran per år og en gjennomsnittlig økning med 30 prosent i antall ran per år er hva bransjen har å bryne seg på. Det økonomiske tapet kalkuleres til 15 milliarder norske kroner i året.

– Varer og lastebil er forsikret derfor er de ikke det største problemet i så henseende, mener Clemente. Hva som er et større problem er at vi mister kunder.

Edgar har i løpet av sine sju år som trailersjåfør ikke blitt utsatt for ran mens Armando har følt det på kroppen.

– De tok fra meg hele traileren, forteller han. – Jeg transporterte sukker og de var tydeligvis ikke interessert i det for jeg fikk tilbake både trailer og last noen timer senere. Alle personlige eiendeler og kontantene var riktignok borte.

I dag er han derfor mer forsiktig.

– Før stoppet jeg for eksempel alltid hvis jeg så en annen trailersjåfør som virket å ha mekaniske eller andre problemer langs veien, sier Armando, men de kriminelle gjengene har ved flere anledninger latet som de er trailersjåfører i trøbbel for å lokke oss i fella derfor stopper jeg i dag kun for å hjelpe de jeg kjenner.

## Krimkvoter

Områdene i landet hvor det foregår mest ran er rundt Mexico by og langs

hovedfartsåren i de midtre delstatene Tlaxcala, Puebla og Veracruz.

– Her finnes det kriminelle gjenger som har vært her i årevis, sier Clemente. – De stjeler spesielt matvarer og ting som er raske å omsette.

Et annet område hvor Edgar, Armando og resten av trailersjåførene må være ekstra på utkikk er i den nordlige delen av landet, spesielt i delstaten Michoacán.

– Her er narkotikakartellene sterke, sier Armando.

Foruten å bli utsatt for ran, må sjåførene betale kvoter til kartellene for å kunne passere.

– Det er som å betale ekstra bompenger, sier han. – Vanligvis må vi ut med rundt 6000 pesos for å kunne kjøre videre, men da passer de på at et motstående kartell ikke gjør oss noe mens vi kjører der.

Lastebilbedriftene er de første som er tjent med å redusere denne utpressingen.

– Nesten alle meksikanske lastebiler har i dag satellittsystem som til enhver tid kan søke opp hvor de er, presiserer Clemente.

De som på papiret har ansvaret for sikkerheten langs veiene er det føderale politiet.

– Men vi i lastebilbransjen stoler ikke på politiet, understreker transportspesialisten. – I likhet med



**Clemente Villalpando er daglig leder i transportselskapet Express y Carga Culiacán, S.A**

narkotikakartellene presser de oss for penger og det betales store summer under bordet til politiet for å kunne transittere langs veiene.

Edgar og Armando medgir at de alltid må ha med seg en betydelig sum kontanter i traileren.

– Transportselskapene er klar over situasjonen og i tillegg til lønna gir de oss kontanter som vi bruker til å komme videre på veien når narkotikakarteller og politi stopper oss, sier Edgar.

## Forhandlere

I tillegg til at det føderale veipolitiet misbruker sin rolle i forhold til trailersjåførene, foretar de kontroller av vogntogenes vekt og dimensjoner. Et dobbelt vogntog kan i Mexico være opptil 60 meter langt og veie opptil 66,5 tonn.

– Vi sjåfører har imidlertid ikke kontroll over nøyaktig hvor mye ballasten vår veier da det ikke er vanlig å ha tilgang til vekt, presiserer Armando. – Kundene som laster om bord lyver dessuten i blant om kiloene.

Flere ganger har det skjedd at papirene som følger med lasten ikke stemmer overens med den reelle vekten.

– Når det er kontroll blir køen med trailere lang og politiet kommer vanligvis og tilbyr at de som betaler 2000 pesos kan slippe forbi uten å være innom vekta og å vente på tur, forteller Armando. – Hvis jeg mistenker at lasten min er for tung, velger jeg heller å betale politiet en mindre sum enn å bli ilagt en større bot.

Selv om han ikke har overvekt, velger han ofte å betale for å spare tid. Det viktigste for han er å få hjulene til å rulle igjen, for hjul som står stille gir ingen penger i sjåførenes lomme.

– Å være trailersjåfør i Mexico innebærer følgelig mange faktorer foruten rene kjøreferdigheter og kunnskap om motor og mekanikk, konkluderer Edgar. – Vi må være tålmodige å gode til å forhandle.

 [redakjonen@ytf.no](mailto:redakjonen@ytf.no)



## MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

Den reneste og mest effektive **MAN** bybussen gjennom tidene. **MAN** kann.

**MAN Lion's City** - er en velutformet arbeidsplass som gir sjåføren høy komfort og sikkerhet. **MAN** har vektlagt sjåførførelse i sine bybussar, for å leggje forholdene til rette for at også passasjerene skal få en hyggelig opplevelse ved å ta bussen. Våre bybussar tilbyr tekniske høypunkt ved å senke drivstofforbruket, redusere CO<sub>2</sub>-utslippet og optimalisere kjøredynamikken. Kjør inn i fremtiden med banebrytende biogassteknologi og Euro6 motor.

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

# TILRETTELEGGING VED SYKDOM/ ARBEIDSUFØRHET

Arbeidsgiver har en plikt til å tilrettelegge for arbeidstaker som av helsemessige årsaker har behov for tilrettelegging. Plikten gjelder både ved kort- og langvarig sykdom eller skade.

Plikten innebærer at arbeidsgiver er forpliktet til å tilrettelegge «så langt det er mulig» for at arbeidstaker skal kunne beholde eller få passende arbeid. Dersom det ikke er mulig å tilrettelegge for gjenopptakelse av samme type arbeid, skal arbeidstaker tilbys omplassering til annet arbeid i bedriften hvis det er mulig.

## Oppfølgingen av sykemeldt arbeidstaker

I arbeidsmiljøloven stilles det konkrete krav til oppfølgingen av sykemeldt arbeidstaker.

- Oppfølgingsplan skal lages så snart som mulig og senest innen fire uker fra sykemeldingstidspunktet
- Dialogmøte 1 skal gjennomføres senest innen syv uker etter at arbeidstaker har vært helt borte fra arbeidet

Det er gjort unntak fra overnevnte i de tilfellene oppfølgingsplan/dialogmøte er unødvendig, eksempelvis hvis det er klart at den sykemeldte kommer raskt tilbake og ikke trenger tilrettelegging.

NAV innkaller videre til dialogmøte 2 senest innen 26 uker. Både arbeidstaker og arbeidsgiver kan ta initiativ til dialogmøter utenom de pålagte.

Hensikten med oppfølgingsplan og møter er særlig å utrede hvilke tilretteleggingstiltak som kan være aktuelle.

## Hvem deltar på dialogmøter/oppfølgingsmøter

Ved siden av arbeidstaker og arbeidsgiver kan tillitsvalgt/verneombud, behandlende lege, bedriftshelsetjenesten og/eller representant fra NAV stille til møte dersom en av partene ønsker det.

Lege har taushetsplikt om sensitive opplysninger, men kan bidra med opplysninger om funksjonsevne.

## Så langt det er mulig

Plikten til å tilrettelegge går veldig langt, men er ikke absolutt. Om man kan kreve et tilretteleggingstiltak eller ikke vil være avhengig av en helhetlig vurdering hvor man ser på virksomhetens art, størrelse, økonomi og arbeidstakers situasjon.

En større bedrift vil ha videre tilretteleggingsplikt enn en mindre.

Plikten innebærer ikke at arbeidsgiver plikter å opprette ny stilling, men arbeidstaker vil ha fortrinnsrett til eventuell ledig stilling i virksomheten som arbeidstaker er kvalifisert for. Å redusere en stilling til deltidsstilling regnes ikke som å opprette en ny stilling ifølge rettspraksis.

Arbeidsgiver er forpliktet til å tilrettelegge også dersom dette går utover andre ansatte, så lenge endringene kan gjennomføres innenfor styringsretten.

Plikten til å tilrettelegge gjelder også ved varig arbeidsuførhet.

## Funksjonsvurdering

I tilretteleggingsplikten ligger også en plikt til å kartlegge arbeidstakers arbeidsevne (funksjonsvurdering) med mindre det er unødvendig. Dette for å utrede hvilke tiltak som kan være aktuelle. Arbeidsgiver må da benytte medisinsk bistand, gjerne bedriftshelsetjeneste. Er det praktisk kan arbeidstaker innhente funksjonsvurdering hos behandlende lege.

## Mulige tiltak

Når arbeidsevnen er kartlagt skal arbeidsgiver tilby tilrettelegging av arbeidet. Eksempler på tiltak er

- Tilrettelegging av arbeidstiden. (eks. redusert arbeidstid, unngå nattarbeid)
- Endringer i arbeidsutstyr
- Endringer i arbeidsoppgaver
- Omplussing (hvis fortsettelse i samme stilling ikke er mulig)

Arbeidsgiver er i utgangspunktet forpliktet til å bære kostnadene for tilretteleggingen selv, men i noen tilfeller innvilges tilskudd til tilretteleggings tiltak fra NAV. Det er også mulig å søke om varig lønnstilskudd fra NAV for å veie opp i de tilfellene arbeidstaker har lav produktivitet. Lønnsstilskudd gis på vilkår av at den ansatte er i ferd med å falle ut av arbeidslivet.

## Arbeidstakers medvirkningsplikt

Arbeidstaker har en plikt etter arbeidsmiljøloven §2-3(2) til å medvirke i tilretteleggingsarbeidet. Det innebærer at arbeidstaker har plikt til å muliggjøre tilrettelegging ved å opplyse om egen funksjonsevne. Dette er ingen plikt til å utlevere sensitive helseopplysninger. Arbeidstaker har videre plikt til å stille til dialogmøter og medvirke ved utarbeiding av oppfølgingsplan.

Konsekvensene av at arbeidstaker uten rimelig grunn unnlater å opp-

fylle sin medvirkningsplikt er at sykepengene stanses.

Hvor langt arbeidsgivers tilretteleggingsplikt går vil dessuten påvirkes av om arbeidstaker medvirker med opplysninger om egen funksjonsvurdering eller ikke.

## Tips til langtidssykemeldt arbeidstaker

- Vær aktiv i sykeoppfølgingsarbeidet. Det vil skjerpe arbeidsgivers plikt til tilrettelegging.
- Be om dialogmøter når du mener det kan være hensiktsmessig.
- Be om at lege, tillitsvalgt, NAV og/eller bedriftshelsetjenesten deltar når det kan være hensiktsmessig.
- Hold tett kontakt med arbeidsgiver.
- Sørg for god informasjonsflyt om egen funksjonsevne. Informer gjerne muntlig selv, men sørg også for informasjon fra legen, enten ved deltakelse i dialogmøter, eller ved informasjon om arbeidsevne og begrensninger på sykemeldingsblanketten.
- Innhent funksjonsevnevurdering fra lege til hjelp for arbeidsgivers tilrettelegging. Oppdater denne etter hvert som funksjonsevnen endrer seg.

Følger du disse rådene gjør du langt mer enn medvirkningsplikten pålegger.

## SPØR OSS!

✉ advokatene@ytf.no

☎ 406 03 700



BIRGITTA  
**ONARHEIM**  
Advokat



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat



MARTIN  
**HELLE  
OPEDAL**  
Advokat-  
fullmektig

## Forlenget ventetid

**Reglene for dagpenger er endret i 2016. Er man selv skyld i at arbeidsforholdet er avsluttet, så går det 12 uker fra man registrerer seg som aktivt arbeidssøkende og søker dagpenger til man får utbetalt dagpenger. Tidligere var ventetiden 8 uker.**



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# Spørsmål og svar

**Spørsmål:** Jeg må levere i barnehagen på fredager, og trenger derfor å bytte et skift. Kan jeg kreve dette?

**Svar:** Du kan dessverre ikke kreve å bytte skift, men du kan sannsynligvis kreve nedsettelse av arbeidstiden.

I henhold til arbeidsmiljøloven §10-2(4) har arbeidstaker som har fylt 62 år, eller som av helsemessige, sosiale eller andre vektige velferdsgrunner har behov for det, rett til å få redusert sin arbeidstid dersom dette kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for arbeidsgiver. Bestemmelsen gir ikke krav på lønn for redusert arbeidstid, så reduksjonen vil gi en lønnsnedgang.

Du bør sende en skriftlig begrunnet søknad til arbeidsgiver om nedsettelse av arbeidstiden. Dersom du får avslag kan du klage inn saken til tvisteløsningsnemda etter arbeidsmiljøloven, som avgjør om nedsettelsen medfører «vesentlig ulempe» eller ikke. Både søknad og eventuell klage bør inneholde:

- Begrunnelsen for behovet for redusert arbeidstid.

- Hvordan du ønsker reduksjonen gjennomført
- Hvor lenge du ønsker reduksjonen skal vare

Når perioden er over, har du krav (og plikt) til å gå tilbake til din opprinnelige stillingsbrøk. ●

**Spørsmål:** Jeg fikk plutselig ikke feriepengene i juni. Arbeidsgiver begrunner det i at jeg ikke får feriepengene og sykepengene samtidig. Stemmer dette?

**Svar:** Ja. Du vil få feriepengene dine utbetalt når du faktisk tar ferie. Etter ferieloven skal du ha feriepengene dine når du tar ut ferie, i stedet for lønn. Formålet med feriepengene er å dekke opp for inntektstapet under ferie. Mange arbeidsgivere velger ferielovens andre alternativ og utbetaler feriepengene i juni, mot trekk i lønn. Trekket kommer så til utbetaling når man tar ferie. Sistnevnte modell fungerer dårlig når du ikke har lønn å trekke fra i juni. Hvis arbeidsgiver skulle utbetalt feriepenge mens du var sykemeldt i juni ville du ikke hatt igjen noen feriepenge/lønn til å dekke

opp for inntektstapet når du tar ferie senere, noe som er i strid med ferieloven.

I henhold til folketrygdloven har du ikke krav på sykepengene under ferien. Du må derfor i tilfelle melde ifra til NAV at du tar ut ferie slik at sykepengeutbetalingen stanses i ferien. ●

**Spørsmål:** Jeg var sykemeldt i fjor, og tok derfor ikke ut all ferien min. Er ferien da borte?

**Svar:** Nei, ferien er i behold. Ubrukt ferie overføres til påfølgende år, og så påfølgende år hvis det enda ikke er brukt opp osv. Det innebærer at man i prinsippet kan spare opp ubegrenset antall ferieuker hvis man er langtidssykemeldt. Du vil ikke ha plikt til å avvikle alle ferieukene hvis du ikke vil. Når du er sykemeldt opptjener du bare feriepenge av de første 48 kalenderdagene med sykefravær i hvert kalenderår. Du vil altså ikke ha full opptjening av feriepenge i den perioden du har vært sykemeldt. Man kan ikke pålegges å avvikle mer ferie enn man har opptjening til. ●



**SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER**

Volvo 7900 Hybrid tar miljøbevisethet 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 Green Effektivitet på godt norsk!

**VOLVO 7900 HYBRID**  
Volvo Norge AS, Strømsveien 314, 1081 Oslo, Tlf. nr. 23176700

Volvo Buses. Driving quality of life



# Veien frem til forhandlingsbordet

Annethvert år er det hovedoppgjør. Da forhandler vi og arbeidsgiverforeningene om alle delene i tariffavtalene, inkludert lønn. Denne prosessen pågår kontinuerlig fra vi starter forberedelsene om høsten og frem til forhandlingene om våren og sommeren. Det er mange kompliserte ord og prosesser å holde styr på når det gjelder tariffforhandlinger, eller lønnsforhandlinger som det ofte blir kalt. Ofte glemmer vi nok oss litt, vi på innsiden av fagforeningen og som jobber med tariff til daglig. Dette innlegget går litt dypere inn i selve prosessen, fra vi starter forberedelsene og til det som skjer i selve forhandlingslokalet, med håp om at alle skal kunne skjønne hvordan systemet virker.

Selve forhandlingene er konsentrert om perioden mars-juni, men forberedelsene begynner allerede på vinteren. Det første som skjer er at Yrkestrafikkforbundet sender oppsigelse av overenskomstene til vår arbeidsgivermotpart (For eksempel NHO transport, NLF eller Virke). Tidligere i vinter sendte vi brev angående Bussbransjeavtalen til NHO transport med følgende tre setninger:

*Med henvisning til avtalens del 3, sier Yrkestrafikkfobundet herved opp avtalen med hensikt om reforhandling. Oppsigelsen har virkning fra 31.05.2016. Vennligst bekreft mottak av oppsigelsen. Vi ser frem til å møte landsforeningen til forhandlinger.*

Årsaken er at tariffavtalene har utløpstid. I Bussbransjeavtalen står det at den gjelder frem til 31.03.2016, og ett år om gangen om den ikke blir sagt opp. Altså: hvis ingen av partene sier opp avtalen, blir det ingen forhandling.

For å vite hvor mye eller hvor lite lønnsjusteringen faktisk er, må vi vite hvor mye prisene i samfunnet har

steget. Dette er et sentralt element i forhandlingene. For eksempel, dersom prisstigningen i samfunnet er 3 prosent, mens lønnsjusteringen er på 2 prosent, så har arbeidstakerne i realiteten gått ned i lønn. Oppgaven med å finne ut av dette har Det teknisk beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU) fått.

TBU skal legge frem tallmateriale og generelt sørge for at partene i arbeidslivet og myndighetene har en best mulig felles forståelse av situasjonen i norsk økonomi. For 2015 er prisstigningen anslått til å være 2,5 prosent.

## Innflytelse

Tariffavtalen eies av medlemmene på den ene side og arbeidsgiverne på den annen side. Medlemmene blir oppfordret til å komme med forslag til sine tillitsvalgte om endringer i tariffavtalene sine. Rent praktisk skjer det på ulike måter, men det er et viktig prinsipp at alle medlemmer skal ha innflytelse på kravene de tillitsvalgte stiller i forhandlingene.

Forhandlingene starter med at hele forhandlingsutvalget til Yrkestrafikkfobundet møter arbeidsgivers forhandlingsutvalg – i samme rom. Det kan gjerne være 20-30 personer der til sammen. Det er mange, men det er disse personene som skal avgjøre lønnsdannelsen for en hel bransje de to neste årene.

I skrivende stund er vi midt i prosessen. Noen avtaleområder er ferdigforhandlet og har fått et akseptabelt resultat mens andre er på vei til mekling. Uansett utfall i ditt område oppfordrer jeg alle til å bruke stemmeretten dersom det skulle bli uravstemning. Da er det særlig viktig at man sier sin mening.

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!



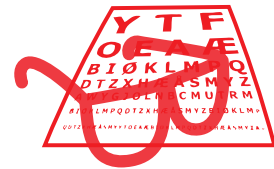
Sikkerhet for jobben din,  
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning  
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi  
og briller mm



Brilleland



Streikfond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



DFDS



Rabatt på strøm



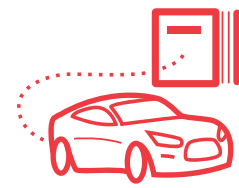
Color Line



Kredittkort med  
reiseforsikring



YS medlemskort  
gir god sparerente



Automatisk kjørebok

