

# YRKESTRAFIKK<sup>®</sup>

02 2017

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE  
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Reddet  
busstilbudet  
i Mosjøen

ARNE  
DANIELSEN  
Redaktør  
arne@ytf.no

## «Jeg siktet på folkets hjerte, men ved et uhell traff jeg magen»



### Jungelen

Tidligere skrev jeg for bladet Transportforum, utgitt av NHO Transport. For snaut tre år siden reiste jeg til Orkanger for å intervjuer Atle Sølberg, hovedaksjonær og daglig leder i Hob Gods AS.

Sølberg hadde særlig to flaggsaker. Han var for det første brennende engasjert i trafikksikkerhet: «Du vet ikke om en utforkjøring havner på et jorde eller utfor et stup. I verste fall går menneskelig, noe som er uvurderlig, eller i «beste fall» at vogntog til to millioner havarerer. Prisen er uansett uakseptabel.»

For det andre advarte han mot utenlandsk overtakelse av gods-transporten: «Økonomien styrer oss, det er kun prisen som teller. Problemet er at det kun er vi som driver med transport som synes denne utviklingen er betenkelig. Resten av Norge – til og med innen

NHO-systemet – er kun opptatt av at transporten blir billigere.»

#### Fritt fram?

Observasjonene stemmer godt overens med konklusjonene til en av landets mest erfarne motorjournalister, Svein-Ove Arnesen, som vi intervjuer i denne utgaven av Yrkestrafikk. Han påpeker at tilstanden har forverret seg voldsomt de siste tre årene, særlig fordi det nå virker å være fritt fram for systematisk og planmessig kabotasje.

Våpendrageren for den stadig villere dansen rundt gullkalven er en annen arbeidsgiveravdeling, nemlig NHO Logistikk og Transport, under mottoet at alt går som ikke er forbudt ved lov. «Etter oss kommer syndfloden» virker som et reaktivt slagord, basert på at det eneste som altså virkelig betyr noe er billige varer.

#### Endret lovgivning

I 1906 utkom romanen «The Jungle», skrevet av Upton Sinclair. Slaktehusarbeiderne i Chicago hadde tapt en arbeidskonflikt, og brukte sine siste midler til å betale et opphold slik at forfatteren kunne beskrive de umenneskelige arbeidsforholdene de eksisterte under. Sinclair så gjorde, men historien vakte lite sympati. Derimot førte The Jungle til ramaskrik rundt de ufysiske hygieneforholdene kjøttet ble produsert under, og førte til omfattende endringer i USAs matlov-

givning. «Jeg siktet på folkets hjerte, men ved et uhell traff jeg magen», var forfatterens egen kommentar.

Kan vi lære noe av denne historien? Atle Sølberg sa det slik i 2014: «Det er skummelt å tenke på at mine barn skal møte utenlandske sjåfører på vegen uten vintertrening og som har kjøpt førerkortet sitt for 50 euro.»

Svein-Ove Arnesen beskriver samme uroen lenger bak i dette bladet: «I fjor laget jeg en artikkel om to makedonske «sjåfører» som ble tatt med forfalskete førerkort. Samme dagen som det ene vogntoget ble stanset i en rutinekontroll, var det griseglatt på veien. På veien ser jeg selv at ett vogntog og tre personbiler hadde kjørt av veien. På samme tid kjørte mine gamle foreldre til Svinesund. Hadde de vært ute et kvarter tidligere, ville de møtt en bulgarsk trekkvogn med 17 tekniske mangler og en makedonsk sjåfør uten opplæring i å kjøre vogntog. Tanken på hva som kunne skjedd, gjør meg redd og forban-

Arne



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Representantskapsmøte .....	4
Lokaldemokrati i praksis .....	6
Årets tillitsvalgt .....	10
Osloregionen .....	12
Personvernregler .....	16
Kabotasje med mer .....	18
Uanmeldte kontroller .....	22
5 000 reflekser .....	23
Advokatene om AFP .....	26
Portrett: Om fisk og folk .....	28
Film: Paterson .....	32
YTF-info .....	34
Jim har ordet .....	35
Pensjonistene .....	36

Forsidefoto: ARNE DANIELSEN



#### Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet  
 40 60 37 00  
 post@ytf.no – www.ytf.no

#### Redaksjon:

Arne Danielsen, redaktør  
 Pb. 9175 Grønland – 0134 Oslo,  
 474 00 989  
 arne@ytf.no

#### Trykk: Ålgård Offset

post@a-o.no

#### Prepress og layout:

Garder Grafisk  
 906 19 099  
 trine@maccompaniet.no

#### Annonsealg:

Ida Langdalen Kristiansen  
 911 27 927  
 ida@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlem-

mene orientert om nyheter om transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossisterterminaler, 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 YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



# REPRESENTANTSKAPSMØTE 2017: ENHETLIG FORBUND

YTF står sammen i kampen mot et stadig hardere arbeidsklima. Dette kom fram da forbundet avholdt sitt representantskapsmøte i Sandvika utenfor Oslo 9. og 10. mars.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Forbundsleder Jim Klungnes innledet med å beskrive en trend med et stadig hardere arbeidsklima, noe som blant annet vises gjennom at både advokater og rådgivere opplever økning i antall saker. Eneste måten å stå imot en stadig mer aggressiv arbeidsgiverside er å holde sammen.

## Stå samlet

– YTF skal jobbe for et organisert arbeidsliv. Stadig færre organiserer seg, og dette påvirker mulighetene man har for å få gjennomslag for viktige saker som lønn, arbeidsdagen og pensjon. Det er svært viktig at vi alle jobber sammen for å oppnå gode resultater, understreket forbundslederen, som akkurat hadde gjennomført et positivt og konstruktivt møte med det nye styret i YTF Logistikk.

– Slike møter gjør meg glad, de er viktige skritt i retning styrket samhold. Våre viktigste oppgaver fremover er å øke medlemstallet, sørge for å beholde solid økonomi og stå samlet, poengterte Klungnes.

## På stell

52 delegater fra forbundsstyret, regionene og kontrollkomiteen så hverandre stevne to marsdager. På

dagsorden sto årsmelding, årsregnskap med beretning og kontrollkomiteens årsrapport, alle for 2016, samt budsjett og handlingsplan for 2017.

Diskusjonene viste på alle punkter stor enighet, og alt ble enstemmig tatt til etterretning. Revisjonsberetningen viste dessuten at alle regnskap var satt opp i overensstemmelse med god regnskapsskikk.

## Sikkerhet og kurs

Region Trøndelag tok opp mangelen på krav til sikkerhet for bussførere. Kollisjonstester viser at fører er sjanseløs ved en frontkollisjon, spesielt utsatt er fører av laventrebuss og lavgulvbuss. Hovedstyret tar stafetten videre. Trøndelag foreslo også tiltak for å gjøre tillitsvalgte mer synlige i Yrkestrafikk.

Representantskapsmøtet andre dag var en fagdag, som ble innledet med at organisasjonssekretær Håvard Galtestad redegjorde om forbundets nye Trinn 1-kurs, som befant seg på startstreken. Her kan ferske tillitsvalgte få svar på spørsmål av typen: «Du har invitert til medlemsmøte, men kun tre av 18 medlemmer møter opp. Hva kan du gjøre neste gang for å forbedre dette?». Også Trinn 2 er under utarbeidelse.

## Politisk påvirkning

YTFs generalsekretær og tidligere stortingsrepresentant Trond Jensrud holdt innledning om hvordan påvirke politikere og byråkrater, før Nordlands samferdsels sjef Odd Steinar Åfar Viseth og regionleder Svein Roger Skoglund redegjorde for hvordan samarbeid om anbud kunne fungere i praksis. «Suksessen i Bodø ville ikke være mulig uten samarbeid med sjåførene og selskapene», understreket samferdsels sjefen.

En paneldiskusjon mellom Morten Lien fra Arbeidstilsynet, Per Herman Pedersen fra Statens vegvesen og Lin Andrea Gulbrandsen fra YTF tok opp samarbeid i kampen mot arbeidslivskriminalitet, særlig innen logistikkbransjen. «Bransjen har for mange cowboyer. Det er mye penger å tjene, liten risiko for å bli tatt og lave straffer. Fuskemetodene blir mer og mer avanserte», lød det triste budskap, som munnet ut i et ønske om mere tips om uhederlige forhold.

*Yrkestrafikk kommer tilbake med bredere dekning. Under middagen første dag ble Asbjørn Hærø fra avdeling 2 kåret til Årets tillitsvalgte. Nærmere presentasjon av Hærø på side 10-11.*




YTFs representantskap samlet i Sandvika 9. og 10. mars. Forsamlingen besto av delegater fra regionene, forbundsstyret og kontrollkomiteen. Administrasjonen var også tilstede. Alle beslutninger på representantskapsmøtet ble fattet enstemmig ved akklamasjon.

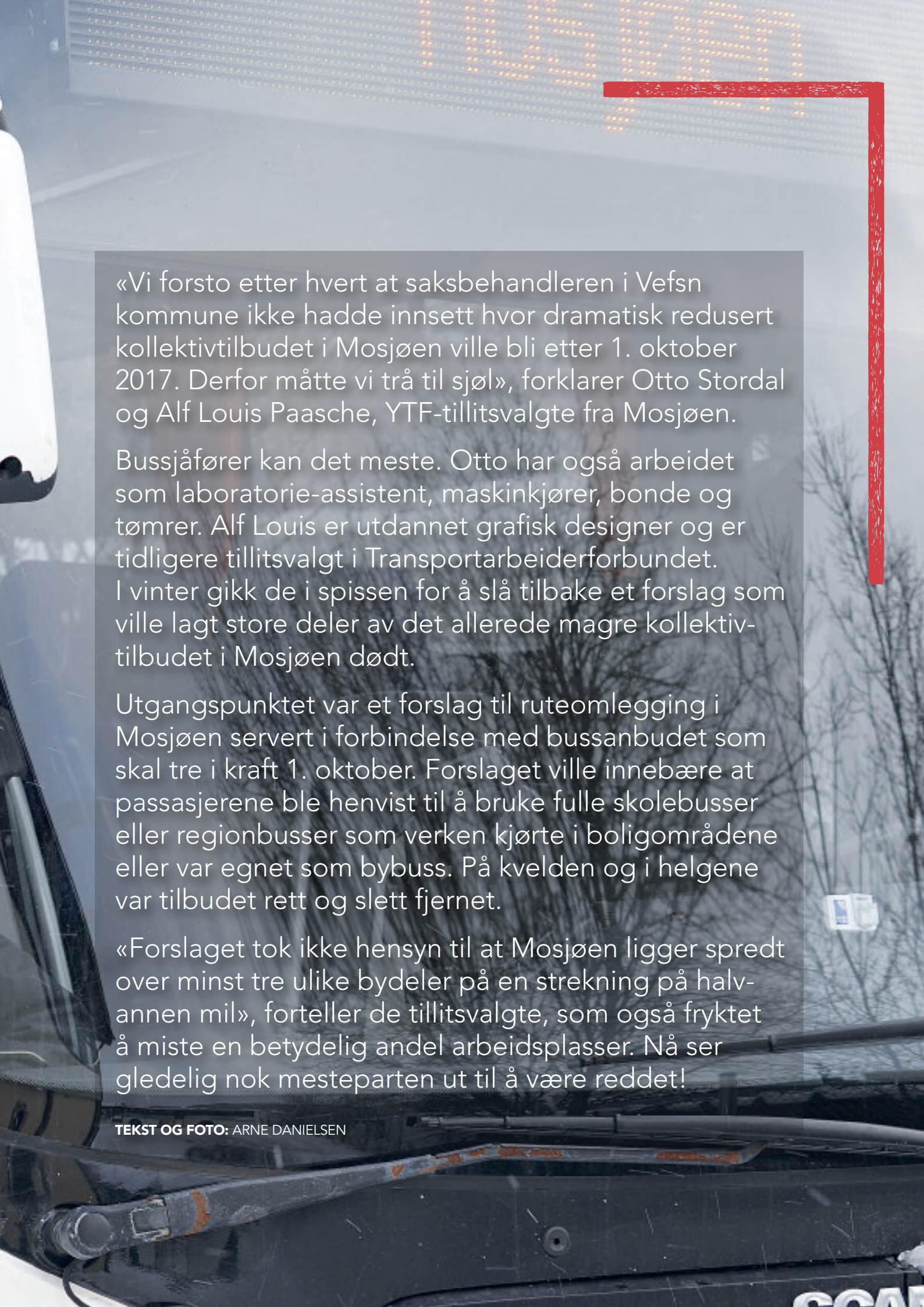


«Vi har mange lover å forholde oss til, men de håndheves ikke overfor alle bedriftene som lager tull.»  
Ledelsen i YTF region logistikk har mange utfordringer å gripe fatt i, likevel ingen sure miner hos, fra venstre: Knut Authen (forbundsstyret), Jan-Arne Laberget, Willy André Korth, Tor-Inge Tvergrov, leder Frank Petersen og Per Kristiansen.

# LOKAL- DEMOKRATI I PRAKSIS



De tillitsvalgte Alf Louis Paasche og Otto Stordal fra YTFs avdeling 78 har gått i spissen for å stoppe et anbudsforslag som nærmest ville rasert busstilbudet i Mosjøen.



«Vi forsto etter hvert at saksbehandleren i Vefsn kommune ikke hadde innsett hvor dramatisk redusert kollektivtilbudet i Mosjøen ville bli etter 1. oktober 2017. Derfor måtte vi trå til sjøl», forklarer Otto Stordal og Alf Louis Paasche, YTF-tillitsvalgte fra Mosjøen.

Bussjåfører kan det meste. Otto har også arbeidet som laboratorie-assistent, maskinkjører, bonde og tømmer. Alf Louis er utdannet grafisk designer og er tidligere tillitsvalgt i Transportarbeiderforbundet. I vinter gikk de i spissen for å slå tilbake et forslag som ville lagt store deler av det allerede magre kollektivtilbudet i Mosjøen dødt.

Utgangspunktet var et forslag til ruteomlegging i Mosjøen servert i forbindelse med bussanbudet som skal tre i kraft 1. oktober. Forslaget ville innebære at passasjerene ble henvist til å bruke fulle skolebusser eller regionbusser som verken kjørte i boligområdene eller var egnet som bybuss. På kvelden og i helgene var tilbudet rett og slett fjernet.

«Forslaget tok ikke hensyn til at Mosjøen ligger spredt over minst tre ulike bydeler på en strekning på halvannen mil», forteller de tillitsvalgte, som også fryktet å miste en betydelig andel arbeidsplasser. Nå ser gledelig nok mesteparten ut til å være reddet!

**TEKST OG FOTO:** ARNE DANIELSEN

**M**osjøværingene følte sterkt på at framstøtet kom som del av en lengre negativ trend. I fjor sommer ble rutebilstasjonen i sentrum nedlagt og omgjort til legesenter.

– I andre byer i Nordland nedlegges et betydelig arbeid for å få flere til å reise kollektivt, eksempelvis er omleggingene i Bodø, Narvik og Mo i Rana. Mens her i Mosjøen skulle tilbudet kuttes. Det var på grensen til diskriminering av byens befolkning, forteller Stordal og Paasche.

Mosjøen er et handelssted med røtter tilbake til 1700-tallet, noe den idylliske Sjøgata bærer bud om. Byen blomstret så opp som et resultat av omfattende sagbruksvirksomhet. Etter krigen har byen imidlertid falt mye inn i slagskyggen av Mo i Rana og jernverket. Flere arbeidsplasser har blitt borte. For tiden pågår en heftig diskusjon om storflyplass på Mo, noe som vil føre til at flyplassen i Mosjøen må nedlegges slik at byen kommer enda mer i bakevja.

– Nå er det også snakk om å flytte busskjøringen mellom Mosjøen og Mo til Mo, selv om den til alle tider har vært kjørt herfra. Det gir ingen gevinst for fylket, innebærer bare at vi taper ytterligere arbeidsplasser.

### Forutsetning for aktivitet

Men mosjøværingene har langt fra gitt opp, og snur hver en stein for å tilføre byen nytt liv og aktivitet. Vi fikk selv oppleve dette da vi valgte Kulturverkstedet som lunsjsted og havnet rett oppe i en salgsutstilling for lokal kunst samt en fullsatt konsert for fløyter og piano.

En grunnleggende forutsetning for aktivitet er samtidig et fungerende kollektivtilbud. Dette virket det ikke som Vefsn kommune hadde tatt innover seg da de nye planene kom fra Fylkeskommunen. De fikk ikke ut fingeren til å inngi noen

høringsuttalelse før fristen var ute, og kom heller ikke med noen innspill til hvordan de mente busstilbudet burde være.

På dette tidspunktet var de YTF-tillitsvalgte mer enn forsynt.

### Gammeldags kommers

Alf Louis skrev et innlegg i lokalavisa Helgelendingen: «Vi jobber iherdig med et forslag til et bedre tilbud for oss her i byen. Som tar utgangspunkt i det som fylket har tilbudt oss, men som vi har konvertert slik at det blir et helhetlig og rettferdig tilbud for alle i Mosjøen. For å få dette til er vi avhengig av å få dere alle med på å starte en folkebevegelse her i byen – god gammeldags kommers!»

Passasjerene begynte også å heve stemmene i lokalavisa: «Jeg prøver å tenke grønt og har gjort det til et poeng å ikke ta førerkortet da jeg var 18, men heller bruke det kollektive tilbudet i området. Nå har jeg fortsatt ikke lappen, og det vil være et nederlag om jeg må kjøre opp og kjøpe bil på grunn av at fylket legger ned bussrutene», uttalte Arnt Oddvar Pedersen, som bor på Olderskog og jobber i Mosjøen sentrum. Han var ikke den eneste.

### Trenger satsing

– Fylkeskommunens «tilbud» bar tydelig preg av manglende lokalkunnskap og alt for dårlig research, og var sikkert et resultat av forhandlinger med mange kommuner, der Vefsn åpenbart ikke hadde skreket høyest. Statistikk skulle vise at passasjergrunnlaget var lavt, men statistikken var langt fra fullgod. For eksempel registrerer ikke folk reisekortet to ganger ved overgang når bussen går direkte over i ny rute, noe som gir et statistisk lavere passasjergrunnlag. Statistikk innebærer dessuten ikke nytenkning. Jeg har kjørt buss her i 12 år nå, og på den tiden har det

aldri vært en eneste endring eller trasétilpasning, forteller Alf Louis.

– Vi ønsker at det også i Mosjøen skal satses på kollektivtrafikk. Da må det tilrettelegges for kundene, tas kontakt med bedrifter og skapes et rutetilbud tilpasset behovet. I et slikt perspektiv faller den eksisterende markedsføringen og informasjon igjennom, den finnes kun på nettstedet til fylkeskommunen, sier Otto.

– Mange av passasjerene våre benytter dessuten ikke internett, men rutehefte er ikke å få. Og med det nye app-baserte billettsystemet, er kontantgebyret så høyt at honnørrabatten nærmest blir illusorisk.

### Ikke ferdige

– Dermed stilte vi vår kompetanse til disposisjon for Vefsn kommune og utarbeidet et konkret forslag til endring som ble presentert for representantene fra Nordland fylkeskommune i formannskapsmøte. Forslaget innebar traséendring og sikret 80 prosent av tilbudet vårt på hverdager. Nå har vi også fått gjennomslag i fylkeskommunen. Lørdagstilbudet har vi foreløpig ikke fått tilbake, men der vil kommunen anke. Vi har fortsatt ting på gang, så siste ord er ennå ikke sagt, oppsummerer Otto.

Han vil gjerne dele æren med alle medlemmene i avdelingen som har stått på, drevet research og tatt kontakt med både passasjerer og politikere.

Kanskje vil ettertiden vise at YTF-avdelingens initiativ var det som skulle til for å stoppe nedgang og destruktiv tenkning og skape ny vekst. I Oslo regnes kollektivtilbudet som byens ryggrad. Ingen grunn til at det ikke skulle være akkurat på samme måte i Mosjøen?

 redaksjonen@ytf.no



Sola skinner over bussene i Mosjøen!  
YTF-avdelingens engasjement kan ha vippet  
destruktiv tenkning til positiv vekst.



«Vi er avhengig av å få dere alle med på  
å starte en folkebevegelse her i byen –  
god gammeldags kommers.»

Alf Louis Paasche, YTF-tillitsvalgt

# ÅRETS TILLITSVALGT: ASBJØRN HÆRØ

«Tilstedeværelse! Jeg forsøker å alltid være på hugget for medlemmene» forklarer bussfører Asbjørn Hærø fra TIDE i Bergen etter at han ble utropt til «Årets tillitsvalgt» på YTFs representantskapsmøte 9. mars.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**U**tmerkelsen går til en tillitsvalgt som har gjort en ekstraordinær innsats for medlemmer i lokalforeninger. Årets tillitsvalgt kåres blant innsendte forslag fra organisasjonsledd, tillitsvalgte eller medlemmer, der mange gode kandidater blir foreslått.

Prisen består av et diplom samt et gavekort på 10 000 kroner. Statuttene sier at prisen skal overrekkes av forbundsleder sammen med en representant fra Gjensidige forsikring. I år var det forbundsleder Jim Klungnes og Per Kristian Larsen fra Gjensidige som delte ut prisen.

## Vervekonge

Om Asbjørn Hærø la forslagsstilleren vekt på at han burde fått prisen alt for flere år siden. Han har vært en bauta over mange år når det gjelder verving. Han er også kjent som en svært dyktig tillitsvalgt i avdeling 2, og viser daglig god kjennskap til lovverk og diplomati.

Forslagsstilleren mener at Hærø er selvsagt som Årets tillitsvalgt: Det er få personer som har denne stå-på-viljen for noen fagforening. Som man sier i fotball: Man

skal blø for drakten. Hærø er virkelig en fremragende tillitsvalgt som blør både for saken og YTF.

Han går aldri lei og inspirerer andre til å gjøre en god jobb gjennom sitt eksempel. Han har også brukt av ferien sin i en årrekke for å reise rundt for YTF. Måten han tiltaler og oppfører seg på overfor medlemmene har bidratt til den gode medlemsveksten i avdelingen. Bare de siste fire årene har han rekruttert til sammen 112 nye medlemmer.

## På servicesiden

– Jeg er utdannet kokk, har også vært kelner og drevet med servering. Derfor har jeg alltid hatt dette med service i meg, sier Hærø, som har kjørt buss de siste 40 årene.

– Verving synes jeg er særlig meningsfullt. Jeg liker å legge fram budskapet om hva YTF står for og om viktigheten av å være organisert.

De siste ti årene har han vært rundt og arrangert grillfester for å presentere forbundet.

– Det er viktig å vise oss fram, slik at folk ser at vi bryr oss, presiserer Årets tillitsvalgt Asbjørn Hærø.

## Trangt nåløye

Forbundsleder Jim Klungnes understreker at YTF har mange svært gode tillitsvalgte som kan fortjene en slik pris. Mange nomineres også fra organisasjonen, likevel er det kun én hvert år som passerer nåløyet. Han oppfordrer til å bli enda flinkere til å nominere gode kandidater, sånn at man ikke går glipp av noen som fortjener heder.

– YTF er og skal være det beste forbundet i transportsektoren. Men vi skal bli enda bedre. Det kan vi klare sammen fordi dere er de beste tillitsvalgte og vi skal være den beste organisasjonen for dere og for medlemmene, oppsummerte en offensiv forbundsleder.



Forbundsleder Jim Klungnes og Per Kristian Larsen fra Gjensidige delte ut prisen som Årets tillitsvalgt til en overrasket Asbjørn Hærø.

 redaksjonen@ytf.no



«Jeg var helt uforberedt på prisen,  
og ble både overrasket og rørt», sier  
en glad Asbjørn Hærø.

## OSLOREGIONEN:

# BEHØVER «GAMMEL-DAGS OPPDRAGELSE»

I forbindelse med diskusjonene rundt en egen Oslo-region, lanserer vi fire forslag til å forbedre effektiviteten innen kollektivfamilien. Oppskriften baserer seg på en 46 år gammel politisk anbefaling.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**D**iskusjonen om en egen Oslo-region har så langt munnet ut i et noe merkelig forslag om sammenslåing av Akershus, Østfold og Buskerud til «Viken». Utfordringene i området handler i stor grad om samferdsel, ikke minst innen kollektivtrafikk, der et stort antall passasjerer daglig krysser grensene mellom hovedstaden og nabofylkene. Uten å ha med Oslo, er ikke regionen organisert for å løse sine viktigste oppgaver.

Riktignok var etableringen av Ruter for snaut ti år siden et viktig skritt i retning samordning av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, men ferske eksempler viser at samordningen langt fra er tilfredsstillende.

Fornebubanens trege framdrift illustrerer problemene mellom de politiske nivåene, den ferske omleggingen av busstilbudet i Bærum viser at forholdet mellom politikere og faginstanser langt fra er perfekt, og vår egen artikkel om toalettforholdene for bussførere i Yrkestrafikk 1 2017 demonstrerer det uklare

grensesnittet mellom operatører og oppdragsgivere.

### Løsninger finnes

Imidlertid finnes gode løsninger. Allerede i 1971 foreslo «Nærtrafikkkomiteen i Oslo-området», som var oppnevnt ved kongelig resolusjon i 1968 og satt sammen av tunge aktører fra samferdselsbransjen og kommunene i Osloregionen, å opprette «Oslo og Akershus trafikkråd» som politisk (og regionalt) styringsorgan. Underlagt rådet skulle Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) etableres som samordningsorgan for offentlige og private trafikkselskap. Det hersket full politisk enighet om at SL måtte delegeres alle styringsmuligheter som tidligere var tillagt det enkelte trafikkselskap.

Siden har det vært gjort flere kvalifiserte forsøk på å realisere modellen. Det viktigste grepet ble utført da Oslo bystyre i mars 2006 vedtok å skille ut Sporveiens administrasjon i et eget selskap, som senere ble slått sammen med SL til Ruter. Forutsetningen var at «rest-Sporveien» –

Kollektivtransportproduksjon (KTP) – skulle avvikles som konsern – en logisk konsekvens av modellen fra 1971s presisering om å samle styringen i administrasjonsselskapet.

### Stanset halvveis

Avviklingen av Sporveien som konsern ble imidlertid aldri gjennomført. Allerede sommeren 2007 informerte daværende samferdselsbyråd Peter N. Myhre om at fisjonen var lagt på is, og at den videre organisasjonsutviklingen skulle skje i samarbeid med KTP, der det knapt fantes en eneste tilhenger av å redusere Sporveien til operatørselskap.

Bystyrevedtakets skisserte organisasjonsmodell hadde også åpenbare svakheter. Oslopolitikerne ble presentert for en tegning der piler på kryss og tvers skulle vise saksgangen mellom en hærskare småselskap, alle innen sporveifamilien. Virvaret førte både til latter og hoderysting i bystyret. Uten en sterk og samlende sporveisdirektør, hadde allerede detaljdiskusjoner om snøbrøyting på T-banestasjonene havnet i Bystyret, ►



**Duger politikerne til mer enn å klippe snorer? Oslos ordfører Marianne Borgen, byrådsleder Raymond Johansen og samferdselsbyråd Lan Marie Nguyen Berg åpner i fellesskap Løren T-banestasjon.**



**Ruter-direktør Bernt Reitan Jenssen bys opp til dans av komiker Kristine Koht under åpningen av hydrogenbussanlegg på Rosenholm. Hvor god er han i den faglige og politiske dansen?**

## «Ofte oppstår frustrasjon blant de folkevalgte over at «den politiske bestillingen» ikke er tyngre.»

noe politikerne fant lite tjenlig. Venstresiden argumenterte dessuten mot fisjonen fordi denne kunne betraktes som en forberedelse til konkurranseeksponering av trikk og T-bane.

I april 2009 ble Cato Hellesjø ansatt som konsernsjef i daværende KTP, tittelen bekreftet i seg selv at konsernmodellen levde i beste velgående. I et tiltredelsesintervju med undertegnede bekreftet også Hellesjø at han hadde fått klarsignal fra Rådhuset om å videreføre Sporveien som konsern. Mye tyder på at det var et fornuftig grep å stoppe oppsplittingen og beholde operatør- og eierfunksjoner samlet i en konsernmodell.

### Dobbel makt

Utviklingen stoppet imidlertid ikke der. Den dynamiske konsernsjef Hellesjø har siden arbeidet bevisst med å stadig utvide Sporveiens rolle og innflytelsesområde. Dette illustreres gjennom at Sporveien nå, i tillegg til de tre administrerende irektørene for operatørselskapene Unibuss, T-bane og Trikk, også består av åtte andre konserndirektører, for henholdsvis strategi, finans, kommunikasjon og marked, HR, infrastruktur, strategisk innkjøp pluss en assisterende konserndirektør.

Denne utviklingen har fått skje uforstyrret i ly av effektiviseringsprogrammet «Best 2015», som i stor

grad har slanket de produktive delene av Sporveien. Paradoksalt framstår likevel sporveiskonsernet som mer topptungt enn noen gang. Utviklingen harmonerer dårlig med målsettingen om å overlate den samlede administrative styringen til Ruter, som altså per definisjon skal være Oslo kommunes «kompetanseorgan og rådgiver når det gjelder kollektivtrafikk».

Selv om det finnes en avtale om rollefordeling mellom Ruter og Sporveien, oppstår omtrent daglig uklarheter og konflikter om hvem som har ansvaret for hva, med gjensidige beskyldninger om å trække inn på den andres revir.

Sporveiens konsernsjef Cato Hellesjø med rødt halstørkle prøver seg innen skuespillerkunsten i forbindelse med Sporveiens 140-årsjubileum. Spiller han også et politisk spill?



## Kraftig byråkratisering

Også i Ruter har det vært eksponentiell vekst i sjefspyramiden. Per mars 2017 utgjøres toppledelsen av hele åtte direktører: administrerende, finans, salgs- og marked, kvalitet, plan, utvikling, produksjon og juridisk. Ruter er riktignok inne i en større omorganiseringsprosess for tiden, men Yrkestrafikk har absolutt ingen indikasjoner på at denne vil redusere byråkratiet.

Ruter har siden etableringen virket å ha hatt en interessant rettesnor om å helst IKKE rekruttere fagfolk fra kollektivtrafikken, angivelig fordi fagkunnskap står i veien for nytenkning. I stedet hentes sjefene gjerne fra annen type samferdsel – som Posten eller SAS.

Spørsmålet er om alle disse høyt utdannede og høyt lønnede direktørene og mellomlederne uten praktisk kompetanse innen kollektivtrafikk styrker den praktiske driften? Heldigvis reddes Sporveien og Ruter av en underskog med kompetente mellomledere og solide fagfolk.

Man kan likevel spørre seg om det ikke er råflott og ineffektivt å holde seg med to kjøttfulle og konkurrerende sjefssjikt med omtrent samme (manglende) kompetanse. Et artig tankeeksperiment i hvert enkelt tilfelle kan være: Hva skjer i praksis om vi fjerner den aktuelle stillingen?

## Svekket politisk styring

At sjefssjiktene har kunnet svulme opp uforstyrret, har åpenbart sammenheng med at den politiske styringen er svekket. Den politiske overbygningen i form av «Oslo og Akershus Trafikkråd» ble aldri etablert. Dermed mangler regional koordinering.

For å sikre det felles eierskapet til Ruter, arrangeres riktignok eiermøter mellom Oslos byråd for miljø og samferdsel og fylkesordføreren i Akershus. En utfordring her er at Oslo og Akershus i flere tiår har hatt ulik styringsmodell, henholdsvis parlamentarisme og formannskap. Ved en eventuell etablering av Viken vil forholdet knapt bli enklere.

Det kan dessuten diskuteres om politikerne besitter den nødvendige faglige kompetansen og interessen for kollektivtrafikk? At et krav om gratis buss og trikk på dager med høy forurensning får politisk støtte, illustrerer at kunnskapen ikke er altfor høy. «Alle» innen bransjen vet nemlig at et slikt tiltak vil føre til at trofaste passasjerer med forhåndskjøpte billetter blir fortrent av mer flyktige brukere.

Den politiske administrasjonen utgjør heller ikke all verden. Oslo kommune, ved byrådsavdelingen for miljø og samferdsel (MOS), som eier 100 prosent av aksjene i Sporveien og Oslo Vognselskap samt 60 prosent av aksjene i Ruter, har et stort ansvarsområde. Den såkalte mobil-

itetsseksjonen, som administrerer folkevalgt styring av kollektivfamilien, teller likevel kun fem hoder. Akershus fylkeskommunes avdeling for samferdsel og transport teller på sin side åtte medarbeidere.

Politikere som Yrkestrafikk har vært i kontakt med, sier at de i praksis er prisgitt fagmiljøet i Ruter og Sporveien. Ofte oppstår frustrasjon blant de folkevalgte over at «den politiske bestillingen» ikke er tyngre.

## Mulige grep

Med fire tydelige grep tror vi at organiseringen av kollektivtrafikken i Osloregionen kan forbedres:

- «Oslo og Akershus trafikkråd» etableres som en politisk regionorganisering mellom Oslo og Akershus/Viken med vide fullmakter.
- Ruter oppgraderes som et reelt samordningsorgan underlagt trafikkrådet, gjerne styrket med kompetent personell fra Sporveien, MOS og Akershus' avdeling for samferdsel og transport.
- Sporveien Oslo beholdes som et rent operatør- og eierkonsern, der tyngdepunktet og ansvaret i størst mulig grad legges ute i driftsorganisasjonene.
- En gjennomgang av hele kollektivfamilien foretas for å sikre rett kompetanse på rett sted og for å fjerne byråkratisering og dobbeltmakt.

 redaksjonen@ytf.no



I skjæringspunktet mellom gammel og ny tid. 140 års tradisjon er vond å vende.



Mange kollektivlinjer krysser daglig grensen mellom Oslo og nabofylkene.

# BOT FOR BRUDD PÅ PERSONVERNREGLENE

En sjåfør fikk ikke overtidsbetalt fordi Nobina sammenstilte timelistene med GPS-loggen. – Vi mente at dette var et brudd på personvernreglene. Det var snakk om 265 kroner i overtid, men nå må Nobina betale 100 000 i bot i stedet, forteller advokat Martin Helle Opedal i YTF.

TEKST: IDA KRISTIANSEN LANGDALEN FOTO: ARNE DANIELSEN

**M**ange transportselskaper må ha GPS-data for å vite hvor busser eller lastebiler befinner seg. Men, med en gang selskapene bruker loggene i etterkant for kontroller av den enkelte sjåfør, gjelder strenge regler, forteller Martin Helle Opedal, som har fulgt saken i to år.

– For å kunne bruke loggene til for eksempel trekke i lønn eller kontrollere pauser, må selskapet ha samtykke. Om det ikke foreligger samtykke må bedriften i beste fall konkret ha drøftet akkurat denne bruken med tillitsvalgte og de må informere samtlige ansatte om at dette er hva dataene skal brukes til, sier Martin.

## Vær oppmerksom

Advokaten oppfordrer alle tillitsvalgte til å svære svært forsiktig med hvilke avtaler om GPS-styring og annen flåtestyring de inngår med ledelsen på vegne av medlemmene.

– Mange synes det er ubehagelig å bli kontinuerlig overvåket i sanntid, men det er enda verre når arbeidsgiver går tilbake i loggene for å sjekke arbeidet du har utført, forteller advokaten.

I saken mot Nobina fikk YTF medhold i at Nobina ikke hadde sagt hva dataene skulle brukes til.

– Datatilsynet var enig i at Nobina verken hadde drøftet eller informert om at de ville bruke GPS-loggen til å kontrollere blant annet overtid i etterkant. Dette var grunnen til at de ble idømt boten og pålagt å utarbeide nye rutiner for behandling av personopplysninger, avslutter advokat Martin Helle Opedal.

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



**Moderne bybusser leveres som regel med integrert kameraovervåkingsutstyr som lett holder oppsyn med både fører og passasjerer.**





Storebror ser deg? (Illustrasjonsfoto. Personene eller bedriften på bildet har ingenting med den beskrevne saken å gjøre.)

## Fakta om personvern:

### Hvordan blir yrkessjåfører overvåket i dag?

Det er vanlig med kamera både i bussen på arbeidsplassen og hos kundene hvor man laster og lossar varer. For å sikre mot tyveri av varer, men også for å ivareta sikkerheten til sjåførene.

Ofte er det innført elektronisk kjørebok for å loggføre hvor mange kilometer de ansatte kjører, for å påse at arbeidsgiveren oppfyller skattereglene. Arbeidsgiver er forpliktet til å dokumentere at bilen ikke brukes privat.

Flåtestyring er blitt mer og mer vanlig. I en del virksomheter kan det være behov for flåtestyring på den måten at arbeidsgiveren til enhver tid vet hvor de ansatte befinner seg, slik at den som er nærmest kan sendes hvis det kommer inn et nytt oppdrag. Dette behovet kan foreligge når det for eksempel er mange sjåfører og virksomheten ofte får hasteoppdrag.

Felles for de forannevnte er at den informasjonen bedriften loggfører ikke kan brukes til annet enn det som er begrunnelsen for loggføringen.

Et eksempel kan være at når GPS er installert med begrunnelsen i å vite hvor kjøretøyet er i sanntid, er det ikke lov å benytte de elektroniske sporene til noe annet.

### Hva må tillitsvalgte og medlemmer passe på når det gjelder overvåkning?

Det er svært viktig med god informasjon fra arbeidsgiver, og at tillitsvalgte sørger for å gjennomgå avtaler om overvåkning nøye. Hvis dere er

usikre på hva som er lov, bør dere ta kontakt med advokatene i YTF for å få råd.

Om arbeidsgiveren har adgang til å skrive ut GPS-data, avhenger av hva som er begrunnelsen for å bruke GPS, og hva de ansatte har fått beskjed om på forhånd. Hvis de ansatte ikke har fått beskjed om at GPS-dataen for eksempel skal sammenstilles med timelister, kan ikke bedriften gjøre dette uten at den ansatte samtykker.

Det er virksomheten selv som må gjøre vurderingen av hva som er nødvendig. Når slike kontrolltiltak ønskes innført, skal de først drøftes med de tillitsvalgte.

Alle ansatte skal ha informasjon om tiltakene. I denne prosessen skal arbeidsgiveren presentere hvilke presist angitte formål som ligger til grunn for kontrolltiltakene. Dette vil være styrende for hva opplysningene kan brukes til i etterkant. Kontrollen skal heller ikke være uforholdsmessig inngripende i de ansattes personvern.

Før en virksomhet begynner å bruke elektroniske sporingenheten må de kjenne til hvilke plikter de har. Bruken er regulert i følgende lovverk:

- Arbeidsmiljøloven - regulerer på hvilken måte et kontrolltiltak skal drøftes med de tillitsvalgte og informere de ansatte før det iverksettes.
- Personopplysningsloven - regulerer nærmere arbeidsgiverens plikter samt arbeidstakernes rettigheter. Dette gjelder blant annet arbeidsgivers plikt til å sikre tilfredsstillende personvern.

# SLIK DREPES NORSK VEITRANSPORT: KABOTASJE, SOSIAL DUMPING OG SVINDEL MED LIVET SOM INNSATS

«Vi befinner oss i en gråsoner, der alt som finnes av regelverk undergraves», understreker Svein-Ove Arnesen. Som mangeårig journalist i TransportMagasinet og redaktør for tungt.no har han fulgt den tragiske utviklingen fra starten.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

**E**t hovedproblem i bransjen er den planlagte og systematiske bruken av kabotasje, poengterer den erfarne lastebiljournalisten.

Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme, og er i utgangspunktet ikke tillatt i henhold til yrkestransportloven. Transportører fra EØS har likevel fått adgang til å utføre «midlertidig kabotasje» i Norge. Dermed var reven sluppet løs i hønsegården.

## Henlagte saker

– Det var vi i redaksjonen i TransportMagasinet som sammen med Lastebileierforbundet (NLF) og Politiet for alvor satte kabotasje på dagsorden gjennom Annerbeg-saken i 2011. Politiet rykket ut og stanset ulovlig kabotasje av gass mellom Oslo og Stavanger. Dessverre ble saken henlagt, offisielt på grunn av manglende arbeidskapasitet, antake-

lig også fordi regelverket var for svakt. Henleggelsen var vann på mølla for utbredelsen av ulovlig kabotasje, forteller Arnesen.

Anneberg Transport er et dansk transportselskap, med avdelinger i Polen og Hviterussland. Vi nevner dem kun fordi den aktuelle saken fikk navn etter dem. I vår samtale med Svein-Ove Arnesen havner en rekke selskaper i ganske dårlig lys, dessverre også «respektable» norske transportører. I dette intervjuet kommer vi likevel ikke til å nevne flere navn, fordi vi her er mest opptatt av å generelt beskrive det kyniske uvesenet. Muligens mer konkret i neste utgave...

– I 2013 ble to store selskaper anmeldt for å ha utført planlagt, kontinuerlig kabotasje ved å kjøre fast medisiner fra Oslo til Bergen, fortsetter Arnesen, - men også denne saken ble henlagt. Statens vegvesen gikk da bort fra å kontrollere planlagt kabotasje i påvente av at Samferdsels-

departementet skal presisere lovteksten. Departementet venter på sin side på ny vegpakke fra EU. Denne vil tidligst være på plass i 2019, og foreløpig vet ingen riktig hva den vil inneholde.

## Mørkegrå sone

– Gråsonen som dermed har oppstått, der ingen riktig er sikre på hva som er rett og galt, utnyttes nå til det maksimale av kyniske transportører. Regelverket sier at hvis en transportør har fellesskapstillatelse og bringer last inn i landet, kan han utføre inntil tre kabotasjeturer med samme kjøretøy innen syv dager. Den ideelle begrunnelsen for dette var å unngå miljøfiendtlig tomkjøring ved å sikre returfrakt på biler som likevel befinner seg på veiene. Meningen var neppe at ordningen skulle benyttes til planlagt og systematisk kabotasje, som med dagens flåtestyring er en smal sak å organisere, og som gjennomføres i stor skala. ►



**«Utviklingen gjør meg redd og forbannet», sier tungt-redaktør Svein Ove Arnesen, som har fulgt norsk lastebilbransje tettere enn de fleste.**

«Hadde de vært ute et kvarter tidligere, ville de møtt en bulgarsk trekkvogn med 17 tekniske mangler og en makedonsk sjåfør uten opplæring i å kjøre vogntog.»

– Hvorvidt praksisen er ulovlig, er hittil ikke prøvd for retten. NHO Logistikk og Transport er fanebærere for at planlagt og systematisk midlertidig kabotasje må være lovlig. Speditørene henviser på sin side til NHOs vurderinger. Dermed er det i praksis fritt fram, med alt dette åpner for avfusk og fanteri. Det drives nå inn kiler i alle sprekker i regelverket, og ingen har råd til å unnlate å være med på karusellen, oppsummerer Svein-Ove Arnesen dystert.

### Redd og forbannet

Tungt-redaktøren arbeider mye hjemmefra huset ved Skjebergkilen, kun to mil fra Svinesund. Lokaliseringen gir nærmest orkesterplass til de flere tusen utenlandske vogntog som daglig krysser grensa fra Sverige. Utviklingen er langt fra lystelig.

– I fjor laget jeg en artikkel om to makedonske «sjåførere» som ble tatt med forfalskede førerkort. Samme dagen som det ene vogntoget ble stanset i en rutinekontroll, var det griseglatt på veien. På veien ser jeg selv at ett vogntog og tre personbiler hadde kjørt av veien. På samme tid kjørte mine gamle foreldre til Svinesund. Hadde de vært ute et kvarter tidligere, ville de møtt en bulgarsk trekkvogn med 17 tekniske mangler og en makedonsk sjåfør uten opplæring i å kjøre vogntog. Tanken på hva som kunne skjedd, gjør meg redd og forbannet.

Dessuten har han ved selvsyn observert «sjåførere» på Svinesund med pumper og ekstra tanker kun til ett formål: Dieseltysterier.

– Allerede for åtte år siden foretok jeg en ringerunde og sporet på kort tid opp mer enn 20 tilfeller, noe som ga oss hakeslipp. Siden tyveriene foregikk i ulike politidistrikt, hadde ingen full oversikt over omfanget. Og det er ikke snakk om rakkerunger med hevert og jerrykanne. Siden det koster mer å anmelde og kjøre sak enn å avskrive tapet, har flere resignert og lar være å låse tankklokken, ellers blir det bare brutt opp og ødelagt.

### Sosial dumping

– Engang ble jeg kjent med en rumensk sjåfør på Svinesund. Han tjente 1000 euro i måneden, og bodde i ei brakke i Gøteborg når han ikke var på veien. Dette var i mai, og han skulle ikke hjem til familien før i september. Han byttet bil hver dag, og var glad for å kjøre i Norge, for i Tyskland risikerte han juling. En dansk journalist var med en annen rumensk sjåfør i åtte måneder. Sjåføren tjente mer enn seks ganger hva han kunne fått hjemme i Romania, men var likevel grovt underbetalt sett med danske øyne. Journalisten



rapporterte om hvordan 1 000 lastebiler kunne samles i Padborg for å ta ukehvilen, alle gruppert etter nasjonalitet. Polakkene hadde de beste bilene mens litauerne hadde gaffatape som viktigste verktøy. Det eneste som bandt alle sammen var alkoholen.

– Timelønnen for de fleste øst-europeerne ligger på rundt 50 kroner timer. For enkelte grådige transportører var dette også for mye. Et latvisk transportselskap, med mye omsetning i Norge, importerte en større gruppe filippinere. En journalist som gransket regnskapene kom fram til at timelønnen lå på omkring 20 svenske kroner timen. Selv har jeg ved flere anledninger møtt filippinske lastebilsjåførere i Norge, da snakker vi om folk som aldri har sett snø. En dansk direktør uttalte at filippinerne ikke bare var billigere – de drakk også mindre!

## Presses til juks

– For å få endene til å møtes med slike mikkemuslønninger, fristes mange til å bryte regler. Å kjøre med flere sjåførkort er vanlig. Slik kan en sjåfør kjøre nærmest døgnet rundt. Å kjøre på annenmanns sjåførkort

gjennom Sverige, og så bytte når man kommer til Norge, er en velbrukt metode. Mange har fått med seg at førerretten ryker i Norge om døgnhvilen er under fire timer, derfor hviler de lite grann mer. Blir de tatt er boten 5 000 kroner, så får de kjøre videre. I praksis betyr dette at sjåfører kjører så langt uten hvile at de blir livsfarlige i trafikken.

– Andre kjente metoder er å manipulere skriverne i bilene. For besto tricket i å plassere en magnet på gearkassa, nå manipuleres gjerne følerne. Motorene kan også lures til å kjøre uten tilsetning av adBlue, noe som i praksis fører til at en tilsynelatende Euro 6 har utslipp som en Euro 3. Dette vet jeg er et stort problem i Tyskland.

Han tar en pause og rister ettertenksomt på hodet.

## Sjåførene får skylda

– Det urettferdige er at det alltid er sjåføren som får skylda. Jeg har forsøkt å sette meg inn i sjåførenes situasjon, og hadde jeg vært en fattig rumensk tjuefemåring, ville jeg antakelig ha gjort det samme. Men mens sjåfører anmeldes og erstattes

med nye, slipper transportørene unna. Vi omtalte for en tid siden en tyrkisk transportør som ble stanset for grove brudd. Sjåføren fikk fyken, men transporten gikk videre. I ettertid fant vi ut at samme transportør hadde blitt tatt gjentatte ganger tidligere, med akkurat samme type brudd. Likevel, siden verken bedriften eller varekjøper noensinne ble anmeldt, hadde de per definisjon rent rulleblad. Dermed kunne samarbeidet fortsette med nye sjåførere. Slik er systemet.

– Etter min mening må transportørene holdes ansvarlig. I realiteten er det dem som presser sjåførene til lovbrudd. Dessuten er de aller fleste transportører utstyrt med flåtestyring og har til enhver tid oversikt over hvor bilene befinner seg. Det er rett og slett ikke mulig for en sjåfør å jukse uten at dette avsløres. Transportørene vet utmerket godt at det kun befinner seg en sjåfør på bilen som har kjørt i 20 timer. I praksis skjer likevel ingen ting. Politadvokatene har som oftest ikke engang kopi av fraktbrevet og vet ingenting om transportørene. De er mest opp-tatt av om sjåføren skal miste førerretten, og saker henlegges på løpende bånd.

## Vanskelig å tro

Svein-Ove Arnesen er til daglig positiv og humorfylt, og ville helst ha sluppet å skrive om all dritten som foregår innen vegtransporten. Litt tilfeldig ble det likevel sånn. Nå er han faktisk blitt den journalisten som kan mest på området, og bordet fanger med stadige tips og kontakter. Slik legges også bitene i puslespillet på plass. Det er også mange skjebner man etter hvert føler ansvar for.

– Folk utafør vår lille sandkasse aner ikke hva som foregår. Når jeg forklarer hvor ille det er, rister de på hodet og tror ikke sine egne ører. Derfor er det så viktig å formidle hva som skjer vidt og bredt, avslutter tungt-redaktøren.

 redaksjonen@ytf.no



Fra Fugleåsen servicesenter i Akershus. Bilene tilhører et spansk firma, men alle hadde rumenske skilter.

# ØNSKER UANMELDTE KONTROLLER

YTF ble invitert til Arbeidstilsynet for å komme med innspill til «Arbeidstilsynet sett utenifra.» – Vi fikk etterlyse flere uanmeldte kontroller og flere kontroller hos speditørene, forteller kommunikasjonssjef Ida Langdalen Kristiansen. Hun holdt foredrag for rundt 70 kontrollører og ledere som har særlig ansvar for kontroll i transportbransjen.

Årsaken til at YTF ba om flere uanmeldte kontroller er at det hittil har vært flest kontroller hvor man har meldt fra i forkant. – De samordnede kontrollene på veien er selvfølgelig kjempebra. Men vi savner

uanmeldte kontroller hos bedrifter og bestillere som opererer i gråsonene, forteller Kristiansen.

## Må øke hyppighet

Det er gjennomført kontroller både

enkeltvis på veien og hos bedrifter. Men kontrollvolumet er ikke stort nok for å få reell effekt i bransjen.

– Det må mange flere kontroller til for å få flere til å operere innenfor lovverket i transportbransjen. Det

## FAKTA:

Arbeidstilsynet skal kontrollere Arbeidsmiljøloven og allmenngjøringsordningen. Arbeidstilsynet har som mål å veiledere bedrifter. Transport er et eget satsningsområde, og satsningen skal bidra til:

- at flere arbeidstakere har lovlige arbeidsbetingelser, med fokus på grunnleggende arbeidsforhold
- færre arbeidsulykker og arbeidsrelaterte belastninger som kan føre til sykefravær og helseplager



YTFs kommunikasjonssjef Ida Langdalen Kristiansen foredro for 70 kontrollører hos Arbeidstilsynet. (Foto: Arne Danielsen)

må også være like hyppige kontroller hos norske, utenlandske bedrifter som kjører kabotasje og bestiller, sier Kristiansen.

Det er svært få av bruddene som oppdages på kontrollene Arbeids tilsynet gjennomfører som havner i media.

– Dette opplyser de er en bevisst strategi, men når vi ser hvilke positiv effekt Statens vegvesen har av at de grove bruddene blir synliggjort håper vi Arbeidstilsynet vil vurdere å endre strategi innenfor transport, sier Kristiansen.

### Transportregister

YTF ser at det er flere verktøy som bør på plass for å lette jobben til både Arbeidstilsynet og andre kontrolltater.

– Vi har fremmet forslag om transportregister, og vi fikk fortelle mer om dette til kontrollørene. Her fikk vi også sagt at det bør kombineres med andre tiltak, for eksempel at Arbeidstilsynet kan få bruke hjullås hvis de pålegger arbeidsstans, avslutter Kristiansen.

### LESERINNLEGGET:

## Refleksen er viktig for yrkessjåfører

*Det snakkes mye om viktigheten av å bruke refleks, men tellinger viser at kun 31 prosent av voksne i Norge bruker refleks. Vi som arbeider på veien ser også at voksne er dårlig til å sette på refleks på barna sine når de går til og fra skolen. Har du noen gang reflektert over hvilken konsekvens dette kan ha?*

*For deg personlig betyr det at du utsetter deg selv og barna dine for fare. For oss som yrkessjåfører betyr det at vi kan oppleve det verste som kan skje på jobb – å kjøre på noen. Det mange ikke tenker på er at vi ofte mister førerkortet ved påkjørsel. Om mennesket vi kjørte på var synlig eller ikke betyr lite for politiet. Vi mister førerkortet og dermed vår mulighet til å jobbe. Dette betyr at en allerede forferdelig situasjon gjøres verre fordi vi også vårt levebrød.*

*Det er en svært enkel løsning på dette: bruk refleks! Yrkestrafikkforbundets sjåfører i Norge deler ut reflekser gratis. Refleksen gir oss 8 sekunder ekstra for å oppfatte deg som går langs veien. Dette høres ikke så mye ut, men det er forskjellen på 25 meter og 140 meter. Disse åtte sekundene kan være livsviktige. Refleksen kan festes i lomma, og henger i knehøyde. Det er reflekser i knehøyde som synes best av bilister.*

*Sørg for at du og barna dine bruker refleks. Vi i Yrkestrafikkforbundet vil se deg, ikke treffe deg.*

## 5000 reflekser utdelt

**YTFs bussjåfører har delt ut 5000 reflekser. «Bussjåførene fikk bestille reflekser gratis hos oss for å dele ut hos passasjerene. Dette var svært populært, og allerede etter en halv dag var alle refleksene bestilt fra sjåfører rundt i hele Norge», forteller kommunikasjonssjef i YTF, Ida Langdalen Kristiansen.**

Det er 85 prosent større sannsynlighet for å bli sett i trafikken med refleks. – Det gir også sjåfører åtte sekunder ekstra å se om det er noen i veibanen, sier Kristiansen, som setter pris på at så mange sjåfører ønsker å dele ut reflekser til sine passasjerer.

Det er mange voksne som ikke bruker refleks, og mange voksne som ikke setter refleks på barna sine. – Derfor sendte vi også ut et leserinnlegg som mange fikk på trykk i sine lokalaviser, for å få flere til å bruke refleks, sier Kristiansen.



# GRATIS Forstillingsanalyse hos Snap Drive

Snap Drive-verkstedene tilbyr YTF-medlemmer 10 % rabatt på service, ordinære timer og lagerførte deler. Snap Drive har 20 verksteder lokalisert i de største byene i Norge. Alle Snap Drive sine verksteder utfører service og vedlikehold i henhold til fabrikantens spesifikasjoner. Det betyr at du beholder bilens garantier. Snap Drive utfører også service og reparasjoner på El-bil og hybridbil.

GRATIS FORSTILLINGSANALYSE – UT 1. HALVÅR 2017 FOR YTF-MEDLEMMENE. Snap Drive har kjøpt inn det nyeste og beste utstyret på markedet for analyse av forstillingen på bilen. Selv ved små avvik i forstillingen øker dekkslitasjen, drivstofforbruket går opp og kjøreegenskapene blir dårligere.



Bestill time på [snapdrive.no](http://snapdrive.no) eller telefon 03010. Oppgi kundegruppe YTF ved bestilling.



## YS Innbo er blitt enda bedre

Dette er Gjensidiges beste innboforsikring og spesialpriset for deg som er medlem.

YS Innbo inkluderer ID-tyverisikring og dekker nå også:

- 1. Knust mobilskjerm – gjelder hele husstanden**  
Hvis noen i husstanden knuser mobilskjermen sin, blir telefonen reparert med garantien intakt. Egenandelen er bare 500 kroner, og telefonen er normalt tilbake innen 3-5 dager.
- 2. Sanering av veggedyr og kakerlakker**  
Stadig flere får med seg skadedyr i kofferten hjem fra varmere strøk. Det kan bli dyrt. YS Innbo dekker sanering av bolig med inntil 50 000 kroner.
- 3. Tyveri av låst sykkel – inntil 30 000 kroner**  
Erstatningssummen har økt fra 10 000 til inntil 30 000 kroner.

Bli kunde i dag på [gjensidige.no/ys](http://gjensidige.no/ys) eller ring 03100 og si at du er medlem av et YS-forbund







# Ut av landet før lunsj

Du må ut av landet, herr Kwartbas. Du kan ikke være her med dine holdninger. Du har løyet. Vi kan ikke ha folk som lyver, herr Kwartbas. Vi skal ikke ha en eneste løgn i dette landet. Norge skal være fritt for løgner, det har Utlendingsdirektoratet (UDI) bestemt.

Om du lyver må du ut av landet, herr Kwartbas. Vi må fjerne ljugerbordet fra kantina. Alt skal være sant. Du kan ikke servere så mye som en liten nødløgn; selv ikke når junior i bedriften ber om fri. Norge skal være fritt for løgner, ellers får vi ikke leve lenge i landet.

Utlendingsdirektoratet (UDI) vet alt, de hører alt, de ser alt og svever over landene. De kjenner alle dine løgner, herr Kwartbas. De vet at du smurte tykt på da du fortalte om den pene Reima på fabrikken. Du har aldri vært i garasjen hennes. Det var bare løgn. Du har heller aldri rørt kjettinglåsen hennes. Det var bare løgn alt sammen.

Det er UDI som bestemmer, herr Kwartbas. Den som lyver om sin bakgrunn skal ut av landet. Det gjelder deg også.

Norge skal ikke styres bare av de 10 bud Moses fikk kjørt ned fra fjellet. Da UDI satte sammen de knuste steintavlene ble bitene blandet. De fant biten fra det 4. bud der det sto at «du får leve lenge i landet». Det handlet om å hedre sin mor og far. De var så heldige at de fant en bit fra det 8. bud også, der sto ordet «løgn», og det handlet om falske vitnemål. Dermed lagde de sitt 11. bud med biter fra det 4. og det 8. bud. Slik fikk UDI et bud som sikret dem fredagspilsen i 27 år framover. UDI satte sammen et bud som både Gud og Paven var skeptiske til.

Det er UDI som bestemmer over deg også, herr Kwartbas. Det er de som bestemmer om du får leve lenge i landet.

Du har ikke fortalt at du i tidligere episoder har hospitert hos Taliban-Trans i Afghanistan, og kjørt bildebøker over grensen til bokhandleren i Kabul. Det var straff fordi du mobbet utenlandske sjåførere i Norge. Du har heller ikke fortalt at du har vært på kammerset til Angela i helgehvilen. Du glemte kanskje også å fortelle at du i tidligere episoder kjørte ekspressruten Sør-Amerika på langs, og at du ble adoptert av Inkaindianerne 6 000 meter over Sognefjorden.

Så Kwartbasen mener det er forskjell på forglemmelse og løgn.

Ifølge UDI er forglemmelse løgnens lillebror, og her er det ikke snakk om noe familiegjening.

Du har ikke fortalt at din bestefar var finsk trailer-sjåfør. Han traff din bestemor ved høvelbenken på

«Det er UDI som bestemmer over deg også, herr Kwartbas. Det er de som bestemmer om du får leve lenge i landet.»

snekkerverkstedet. Han glemte å fortelle at han hadde satt igjen jekketralla si i Haparanda.

Jo eldre løgneren er, jo hardere blir straffen. De som lyver om sin bakgrunn må finne seg et annet land.

Dine løgner, herr Kwartbas er så tydelige at UDI kan utvise deg før lunsj.

Gladiola

# Har du rett på AFP?

Fyller du snart 62 år? Et vilkår for rett til avtalefestet pensjon (AFP) er at man helt frem til uttak av pensjonen arbeider i en bedrift som er bundet av en tariffavtale med AFP. Det finnes to AFP-ordninger – Offentlig og privat. Denne artikkelen omhandler kun AFP i privat sektor.

**Hva er AFP?** AFP er en tariff-festet ordning mellom partene i arbeidslivet. Pensjonen administreres av Felleskontoret for AFP. Felleskontoret har god veiledningstjeneste både på nett og per telefon.

**Er det av betydning om jeg får AFP?** AFP kan ha stor betydning for muligheten til å ta ut pensjon fra 62 år og størrelsen på den samlede pensjonen.

**Hvor stor blir AFP pensjonen min?** Dette er et vanlig spørsmål til YTFs advokater, men likevel et spørsmål som ikke umiddelbart kan besvares – da det avhenger av den enkeltes opptjening. For å få svar må NAV kontaktes. NAV beregner størrelsen på AFP-pensjonen. Arbeidstaker

som ønsker å undersøke størrelsen på pensjonen, kan logge inn på NAVs pensjonskalkulator. Din pensjon på [www.nav.no](http://www.nav.no). (Selve beregningen av AFP er komplisert. Ytelsen består av en livsvarig del, AFP-tillegget og kompensasjonstillegget for levealdersjustering.)

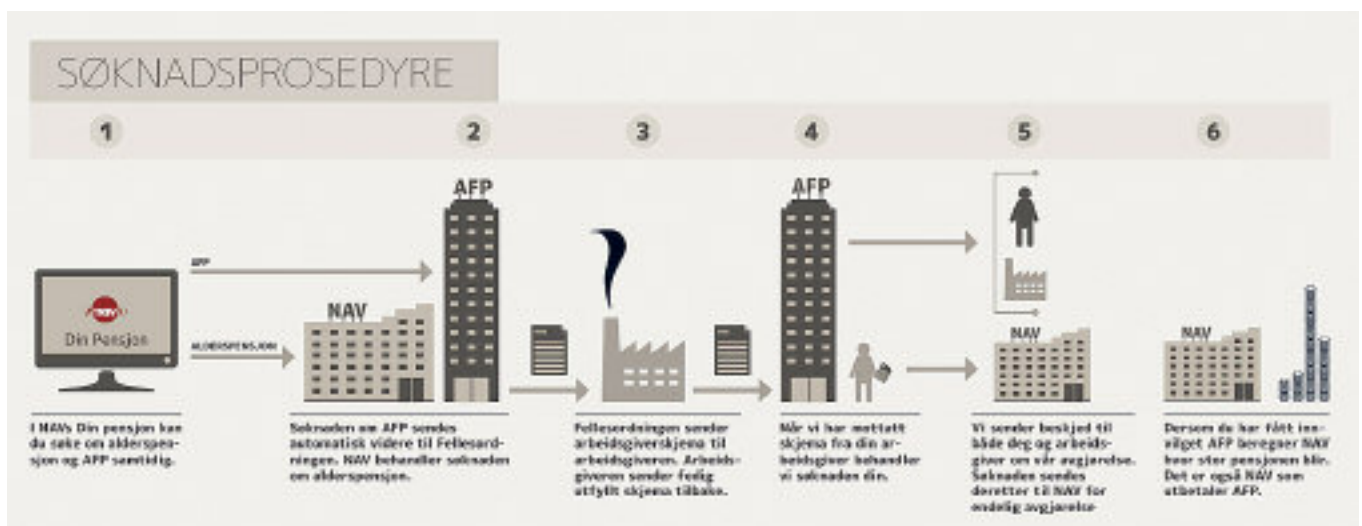
Uansett, ulike regneeksempler viser at AFP-ytelsen utgjør rundt 15 prosent for de fleste frem til 67 år. Etter 67 år blir ytelsen noe mindre. Med andre ord AFP vil utgjøre en stor del av den samlede pensjonen for den enkelte.

**Hva skal til for at jeg skal få rett på AFP?** Forutsetningen er at du er ansatt i en bedrift som er bundet av en tariffavtale om AFP. Foruten inngangsvilkåret, må du også oppfylle visse vilkår

**FAKTA** til denne artikkelen er i hovedsak hentet fra; [www. AFP.no](http://www.AFP.no) og [www. NAV.no](http://www. NAV.no). Alt om AFP i privatsektor finner du på: [www. Afp.no](http://www. Afp.no)

for å få rett på AFP. Vilkårene vurderes på 62-årsdagen din og det tidspunktet du tar ut ytelsen. Hovedvilkårene for retten til AFP er:

Du må være ansatt og reell arbeidstaker i et foretak som er tilsluttet AFP-ordningen. Du må være ansatt i foretaket på uttakstidspunktet. Dessuten må du ha hatt en sammenhengende ansettelse i foretak som er tilsluttet ordningen de tre siste årene før uttak av AFP.



## SPØR OSS!

advokatene@ytf.no

406 03 700



### 62-årsdagen din kan være starttidspunktet for avtalefestet pensjon.

*Her er det viktig å være klar over at det godtas brudd i tre årsperioden på 26 uker uansett grunn og i tillegg ytterligere 26 uker ved sykdom.*

Ved fylte 62 år må du ha vært omfattet av Fellesordningen for AFP i minst syv av de siste ni årene.

De strenge inngangsvilkårene er satt for å forebygge spekulasjon og gratispassasjerer. På nettsidene til Fellesordningen er det gitt utførlig beskrivelse av regelverket og vilkårene, se: <http://www.afp.no/hva-er-afp/les-om-vilkarene-for-afp>

**Hvordan søker jeg AFP?** For å få rett på AFP må du samtidig søke alderspensjon i folketrygden. Årsaken til dette er at AFP bare kan tas ut sammen med alderspensjon i folketrygden. På Felleskontorets nettsider er det presisert at «det er viktig å søke AFP mens du fortsatt er i arbeid. Slutter du i jobben din før ønsket uttakstidspunkt for AFP kan du miste retten til AFP.»

Du kan tidligst søke AFP fire måneder før uttakstidspunktet. Det er ikke mulig å søke tilbake i tid. Den enkleste måten å søke på er å logge seg på via «Ditt

«Ved fylte 62 år må du ha vært omfattet av Fellesordningen for AFP i minst syv av de siste ni årene.»

NAV». Hvis det er problemer, kan du oppsøke NAV og få bistand til å søke. Alternativt kan du sende en papirsøknad. For å få skjemaene, kontakt NAV og Felleskontoret, da du skal søke alderspensjon hos NAV og AFP hos Felleskontoret. Figuren på side 26 illustrerer søknadsprosessen.



JOSEFINE  
**WÆRSTAD**  
Advokat



MARTIN  
**HELLE OPEDAL**  
Advokat



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

# PORTRETT



# OM FISK OG FOLK

«Akvariet fascinerer alle. Unger fra fire-fem-årsalderen kan ligge foran i timevis på et pledd og ta inn farger og bevegelser. Her finnes klovnefisk, sommerfuglfisk, frøkenfisk og kirurgfisk – som altså har fått navnet sitt fordi de har en kniv bak spolen.»  
Bussjåfør og akvarieentusiast Eirik Heggli forteller med innlevelse.

TEKST: ARNE DANIELSEN ILLUSTRASJON: IVAR SMITH-NILSEN

**S**å har jeg «Foxface» – revefjes – som på norsk av en merkelig grunn kalles harefisk eller kaninfisk. Den er giftig, og et stikk av den hissige ryggfinnen er verre enn et huggorbitt. Samtidig er den ganske kjælen, så når jeg må gjøre noe oppi karet, vil den helst ligge og kose seg inne i håndflaten min. Problemet er at du ikke kan trekke til deg hånda igjen, for da stikker den kjapt. Giftigst er likevel mandarinene, det blir sagt at når den dør, dør alt, sier Eirik.

## Herlig avstressende

– Etter en lang dag bak bussrattet er det deilig bare å slå av lyset og sitte der foran akvariet. Det er herlig avstressende. Dessuten lærer du mye om livet og økologisk balanse med et slikt anlegg. Mange sliter med å holde akvariet i live mer enn fire år, da oppstår et såkalt «old tank syndrom». Jeg er på syvende året, noe som vekker oppsikt. Dessuten har jeg hatt en fisk som regnes som ganske umulig å holde – en powder blue – i hele seks år.

«Vi vil at du portretterer Eirik Heggli, som har vært verneombudet vårt her i Mosjøen i mange år. Spør ham om saltvannsakvariet hans», rådet de

tillitsvalgte. Det var et godt råd!

– Å ha saltvannsakvarium i Nord-Norge byr på utfordringer, fortsetter Eirik. – Her er lite tilgang på utstyr, og det blir dyrt å bestille. Anlegget går over to etasjer, jeg har displayet i stua og renseanlegg i kjelleren, totalt innpå 900 liter vann. Jeg har drevet med akvarier siden jeg var liten gutt, men ferskvannsakvarium ble for kjedelig. Det var en kamerat fra Sandnessjøen som satte meg på ideen om korallakvarium. Nå er jeg en av administratorene av et stort forum på Facebook: «Saltvannsgruppa», med rundt 1 600 medlemmer. Før hadde vi et nettbasert forum, men der var det vanskeligere å poste fotos, så nå er vi alle samlet på Facebook.

## Klem fra passasjerene

– For meg er likevel hovedsaken å jobbe med folk, i hvert fall ikke bli plassert i et kontor med stengte dører. Jeg har alltid hatt serviceyrker, har arbeidet på bensinstasjon, vært vikar på skole, kjørt ut medisinsk oksygen til kolspasienter på Helgeland, installert radioer og bilstereo, kjørt vogntog, vært sveiser og platearbeider.

De siste ti årene har han arbeidet som bussjåfør, og er i dag ansatt

hos SB Nordlandsbuss i Mosjøen.

– Jeg regner meg som serviceinnstilt, og blir glad når det vanker en klem fra passasjerene. Mosjøen er ikke en større by enn at man får venner blant kundene. Jobben dreier seg ikke bare om å kjøre buss, du blir også hobbypsykolog og blir tilhører til mange artige diskusjoner. Ikke minst er det fantastisk å høre på ungene. Jobben ville vært langt kjedeligere uten unger.

Han synes det er artig å hilse på kolleger på veien, men synes det er rart at ikke alle yrkessjåfører hilser tilbake.

– Det er viktig å vise at man bryr seg og er til stede for arbeidskamerater, derfor reagerer jeg for eksempel på vogntogsjåfører som ikke slipper fram ekspressbuss. Det er blitt altfor mye stress, man får ikke ro til å tenke på sin neste lenger.

## Mr. TransAm

– Jeg er veldig bilinteressert og har drevet med amcar siden jeg var atten. Har nå min fjerde Pontiac TransAm som jeg deltar med på stevner, har blant annet kjørt 600 mil fra Nord-Norge til og fra Dresden. Jeg administrerer for facebook-siden til Pontiac Club Norway, noen

# «Noen ganger er det viktig å stå på krava, andre ganger er det smartere å være fleksibel.»

Eirik Heggli

kaller meg bare «Mr. TransAm».

Pontiac er en legendarisk amerikansk bil produsert av General Motors. Navnet er hentet fra en berømt indianerhøvding som ledet frigjøringskampen mot de britiske rødjakkene rundt de store sjøene på syttenhundretallet. Sportsbilen TransAm er en mer luksuriøs utgave av Pontiac Firebird og ble produsert fra 1969 til 2002. Verdens mest berømte TransAm ble kjørt av Burt Reynolds i «Smokey And The Bandit».

## Høymælt lapphund

For de fleste er det tilstrekkelig med én jobb og én omfattende hobby til å fylle dagene. Eirik Heggli har altså to hobbyer som han begge følger opp nidkjært. Da må det i hvert fall være nok, tenker vi. Men, nei da.

– Så er jeg også opptatt av hunder. Jeg har en svensk lapphund, en rase som har stått i fare for å bli utryddet, det var på et tidspunkt kun tusen eksemplarer igjen av arten. Nå begynner den heldigvis å bli mer populær igjen, blant annet i Frankrike og USA. Det er en veldig sta hund, men også en klok familiehund. Så lager den utrolig mye lyd, den er den aller mest høymælte hunden i verden, målt i desibel. Siden den ble avlet fram for reingjeting, er den også særdeles lys i målet, dette så reinen skal skille den fra rovdyr.

Hunden er en flott turkamerat i skog og mark. Eirik jogger til dels svært lange turer, noe som er helsebringende i forhold til jobben som bussjåfør.

– På den måten håper jeg å kunne holde ut til jeg går av med pensjon, smiler 44-åringen.

## Sikret feilretting

God fysisk form gir også energi. Nok til at altså Eirik Heggli tok på seg vervet som verneombud i åtte år.

– For meg handlet dette om å ta og gi. Noen ganger er det viktig å stå på krava, andre ganger er det smartere å være fleksibel, i hvert fall så lenge det ikke er noen risiko for de ansatte. Inntrykket mitt er at den del verneombud går skoene av seg, møter veggen og får ledelsen mot seg fordi de er firkantet, presiserer han.

Av resultater han er særlig glad for er blant annet innføring av en ny rutine for å sikre at feil rettes.

– Det var irriterende å oppleve at bussen bare ble sendt ut igjen etter innlevering av feilrapport. Derfor forlangte jeg at det ble utarbeidet et stoppskjema som måtte undertegnes både av sjåfør, ledelse og verksted før bussen igjen fikk kjøre i trafikk. Faktisk så satte jeg hele vervet som verneombud inn på å få dette igjen. Ellers har vi fått på plass en smittevernpakke, hansker, spray og poser til å håndtere oppkast og andre uhumskheter. Tidligere hadde vi kun papirservietter. Vi har også sørget for at alle fast ansatte får en obligatorisk helseundersøkelse, gjennomførte dessuten jevnlig vernerunder.

## Jobb i fare

– Som ekte mosjøværing liker jeg ikke ranværing, ler han, men skynder seg å legge til:

– Nei, dette nabohatet er mest på skøy for min generasjon, men var langt mer sår for foreldregenerasjonen. Mosjøen er en gammel by som vi beboere er stolte av, men på et tidspunkt fikk man et inntrykk av at naboen fikk alt. Denne feiden varte i flere tiår, og er ennå ikke helt slutt, blant annet pågår en heftig flyplassdiskusjon. Også jeg som bussjåfør blir berørt av lokaliseringsdragkampene. Om busslinjer legges ned risikerer jeg å bli arbeidsledig. Da må jeg i så fall finne meg annet arbeid for ikke å måtte flytte, for det ønsker jeg ikke.

Han forteller om et busstilbud som alt er skåret til beinet, med dårlig informasjon og uten tilbud til folk som arbeider på lørdagene. Fylket har gitt beskjed om å begrense skriftlig ruteinformasjon, så nå står mange holdeplasser med tomme holdere. De digitale rutetabellene er lite tilgjengelige, særlig for lite datakyndige pensjonister. Og hvem kan gjetten seg til at den lille «M»-en nede i hjørnet betyr at avgangene kjøres hver time?

– YTF sentralt legger jeg ikke så mye merke til utover de gode forsikringsordningene. Jeg er litt skuffet over at de ikke har engasjert seg mer rundt det nye anbudet her i Mosjøen. Til gjengjeld har våre lokale tillitsvalgte Alf Louis og Otto gjort en fantastisk jobb, avslutter bussjåfør Eirik Heggli.

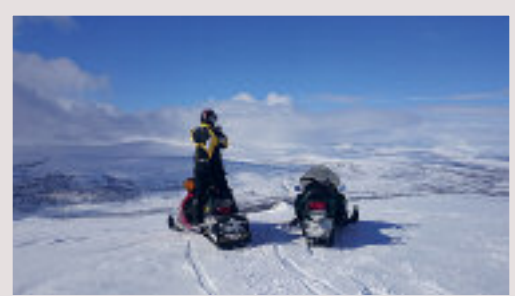
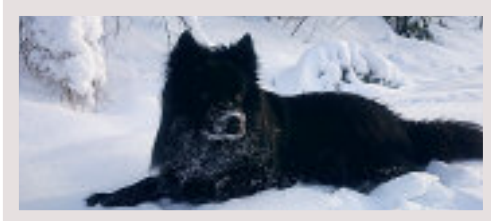
Han er ferdig på jobb for dagen. Nå skal han hjem for å mate hunden og luften fisken. Eller var det kanskje omvendt?

 redaksjonen@ytf.no



I saltvannsakvariet finnes korallrev og fisk med artige navn: Klovnefisk, kirurger, sommerfuglfisk, frøkenfisk, foxface og mandarin. Foto: Privat

Svensk reinhund gnel-  
drer kraftig og i høye  
oktaver, slik at reinen  
ikke skal tro at han er  
en ulv. Foto: Privat



Den nordnorske naturen frister, på ski  
eller skuter. Formen må holdes ved like  
når jobben er stillesittende. Foto: Privat



På andre siden av elva Vefsna reiser fjellet seg åtte hundre  
meter høyt, med strålende utsikt over Mosjøen. Foto: Privat



Eirik kalles «Mr. TransAm. Så er også doningen fullt på høyde  
med Burt Reynolds i «Smokey And The Bandit». Foto: Privat



En bussjåfør må også være en god hobby-  
psykolog, sier Eirik, som liker å jobbe  
med folk. Foto: Arne

# PATERSON – hverdagens poesi

Med filmen Paterson viser Jim Jarmusch oss et varmt og inkluderende USA, og formidler hverdagens verdi gjennom bussjåføren Paterson. Med unik fortellerstil, treffer filmen oss i hjerte og sinn.

TEKST: MARINA HEYERDAHL FOTO: NORSK FILMDISTRIBUSJON

**M**ed bakkeppet av middelklasse, hverdag og poeten William Carlos Williams, tar Jim Jarmusch oss med til Paterson, en småby i New Jersey ikke langt fra New York.

I Paterson bor mennesker fra alle verdenshjørner som fungerer i fredelig sameksistens. Vi møter en herlig miks av unge og eldre, svarte og hvite, mann og kone, som alle viser varme og omtanke for hverandre uten at det blir påtrengende av den grunn.

Vi blir kjent med bussjåføren Paterson – ja, han heter faktisk det – som har sin faste rytme og kjører rute 23 Paterson hver dag til samme tid. Opp litt over klokken seks, noen ganger nærmere halv syv, men alltid uten ringeklokke. Han spiser sin frokostblanding, titter på fyrstikkesken Blue matches, og går til jobb med sin lunsjboks.

Før han starter dagens bussrute, notere han ned sine tanker som blir til små poetiske og sjarmerende dikt. Paterson er kanskje ikke det helt store forfattertalentet, men gjennom sin hverdagspoesi skal vi oppleve at han likevel formidler selve livet!

Kollegaen Donny dukker alltid opp ved fordøra, delvis for å minne Paterson på at han ikke må bli forsinket på ruta, men også for å veksle noen ord om familiære trivialiteter. Gjennom en tilsynelatende oppgittethet ligger det likevel en skjult lykke under overflaten.

Paterson spilles av Adam Driver, en personlighet som kler rollen og løfter filmen. Og etternavnet kunne vel ikke vært mer passende! Han bor sammen med Laura (Golshifte Farahani), den impulsive, kreative, countrysanger-wannabe, med en forkjærlighet for alt som er sort og hvitt. Vegg, gardiner, klær, gitar, cupcakes – alt får sin originale og gjennomførte touch av sort og hvitt. Og hunden Marvin (Nellie), med sin faste plass i godstolen og som turvenn til den lokale baren hver kveld.

## Paret

Et filmatisk virkemiddel er paret; som tvillinger, to venner, to eldre damer med identiske jakker, en flørtende gutt og jente bakerst i bussen, og som Laura og Paterson. Jim Jarmusch viser oss menneskets vakre side; det varme, støttende og gode medmennesket. Selv når vi aner konturene av Lauras noe uforståelige kjøp på internett, beholder Paterson roen. Vi forstår ham, han elsker sin Laura og gleder seg med henne. Laura gir på sin side uforbeholden støtte til Paterson og diktene hans, hvor vakre de er, og motiverer ham stadig til å kopiere dem til glede også for andre.

## Bussen bærer historien

Jeg fanget opp i et intervju en påstand om at menn liker filmen, mens kvinner har en mer nja- holdning. Dette virket kjent faktisk, for den positive filmopplevelsen ble ganske raskt bekreftet av mitt mannlige kinoselskap, mens jeg hellet noe mer mot nja – til å begynne med. Jarmusch bringer oss nemlig inn i en helt spesiell rytme og et unikt univers. Hverdagslivet ja vel, men like fullt lar han oss oppleve hva som forbinder oss alle – der bussen utgjør en viktig ramme om historien.

Det er ikke hverdagskost å se en film der hovedrollen er en bussjåfør uten at det er forbundet med fart, flukt og action. Men hos Jarmusch kan vi lene oss behagelig tilbake å nyte hans univers slik det utspiller seg sammen med bussjåføren. Hverdagens gjentagende hendelser gir en egen stemning og spesiell verdi, og vi søker etter budskapet – er det det sublime vi skal finne frem til, eller er det noe opphøyd og universelt? Uansett, her løftes den alminnelige mannen frem som åpenbart er fornøyd med sitt stabile liv. Det gjør ham lykkelig.

 redaksjonen@ytf.no



## CANNES-FESTIVALEN 2016

Jim Jarmusch fortalte i Cannes at paret, Paterson og Laura, ikke har noen konflikt seg imellom, de respekterer hverandre for hvem de er. Filmen forteller historien om mennesker som velger å leve som de vil. Den viser og hyller de små variasjonene fra forgående dag, og feirer de små detaljene i livet. At det er poesi i det ordinære, noe som begge to skjønner. Adam Driver opplevde det å være bussfører som en anledning til å la tankene fly, til å slippe opp livet og hverdagens faste strukturer for en stund.



## KJENTE FOLK FRA PATERSON

Poeten Allan Ginsberg, skuespiller og sanger Bette Midler, bokser Robin «Hurricane» Carter, flere skuespillere og musikere, Nobelprisvinner i fysikk Frederick Reines. William Carlos Williams, poet og lege, ga ut lyrikk-samlingen Paterson i 1963, som filmen knytter seg til.

## SAGT OM FILMEN ("WHAT THE FLICK"):

"Without love, what reason is there for anything?"  
 "I really needed this movie this year"  
 "It is such a Jim Jarmusch-ish... a knowingly sweet movie"  
 "This movie is a cup of tea with honey in it"  
 "You get inside of the mind of an artistic really quit human being, you stay there for a while, and you think this is great"



## JIM JARMUSCH

Filmografi, et utvalg:  
 Stranger than paradise,  
 Coffee and cigarettes,  
 Down by law, Mystery train,  
 Night on Earth, Broken  
 flowers, Ghost Dog: The  
 way of the Samurai.



# 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.

## TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



**Wenche Njordet**  
Avdelingsleder  
wenche@ytf.no



**Linda Wilhelmsen**  
Kontor- og regnskapsmedarbeider  
linda.wilhelmsen@ytf.no



**Kjellrun Mørch**  
Forhandlingssekretær  
kjellrun@ytf.no



**Natalia Brzdak**  
Kontorlærling  
natalia@ytf.no

## TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



**Linda Jæger**  
Forhandlings-  
sjef/advokat  
linda@ytf.no



**Håvard Galtestad**  
Org. sekretær  
havard@ytf.no



**Lin Andrea Gulbrandsen**  
Forhandler  
lin@ytf.no



**Gunnar Nordvik**  
Rådgiver gods  
gunnar@ytf.no



**Petter Sommervold**  
Rådgiver  
petter@ytf.no



**Anne Lise Løkken**  
Advokatsekretær  
anne.lise@ytf.no



**Josefine Wærstad**  
Advokat  
josefine@ytf.no



**Martin Helle Opedal**  
Avokat  
martin@ytf.no

## TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



**Ida Langdalen Kristiansen**  
Kommunikasjons-  
ansvarlig  
911 27 927  
ida@ytf.no



**Synne Pernille Jakobsen**  
Verve- og organisasjonsmedarbeider  
993 65 058  
synne@ytf.no

## RING DIREKTE TIL DISSE



**Jim Klungnes**  
Forbundsleder  
932 41 125  
jim@ytf.no



**Trond Jensrud**  
Gen. sekr  
913 10 960  
trond@ytf.no



**Arne Danielsen**  
Redaktør  
474 00 989  
ame@ytf.no

# Muligheter og utfordringer

Det er spennende tider vi lever i. Mange og store endringer skjer samtidig og de skjer stadig raskere. Det er endringer som kommer til å påvirke oss, livene våre, økonomien og arbeidstiden vår. Det gjør situasjonen uoversiktlig og usikker. Undersøkelser, blant annet arbeidslivsbarometeret til YS, som vi i YTF er med på, viser at arbeidstakere opplever økt usikkerhet og stadig flere frykter for jobben sin. Arbeidslivet hardner til og vi skal alle helst løpe litt fortere. Arbeidsgivere ser ut til å bli mer autoritære i lederstilen og de bruker styringsretten i økende grad. Ansatte opplever mindre innflytelse over egen arbeidshverdag.

Vi ser også at stadig flere har en løsere tilknytning til arbeidslivet. Det vil si en økende andel midlertidige ansettelser og innleie. Enkelte politikere og næringslivstopper framstiller dette som at flere får en mer fleksibel arbeidshverdag. Men spør du dem det gjelder, opplever de usikkerhet og utrygghet. Du får ikke lån i banken uten fast jobb og mister pensjonsrettigheter.

YTFs perspektiv skal være på det nære og det daglige. Vi skal hjelpe medlemmene med problemene og utfordringene som de sliter med i hverdagen. Men vi skal også arbeide langsiktig for å oppnå best mulig resultater når det gjelder lønns- og arbeidsbetingelser, pensjon og så videre. Skal vi lykkes må vi ha en faglig sterk administrasjon og dyktige tillitsvalgte på alle nivåer. YTF skal arbeide for et organisert arbeidsliv. Organisasjonsgraden i Norge går ned. Nå er det litt over 50 prosent av befolkningen som er organisert. Jo flere som er organisert, jo større legitimitet vil vi ha for våre krav og jo større styrke vil vi

ha til å oppnå resultatene vi ønsker.

På forbundskontoret opplever vi et økende antall henvendelser fra medlemmer og ansatte i transportsektoren. De har ulike spørsmål og problemstillinger de ønsker svar på og hjelp til. Det faktum at mengden henvendelser øker, understreker at arbeidslivet er i endring.

I de kommende tariffoppgjørene ønsker vi å gjøre noe med det økende presset på arbeidstiden, med arbeidsmiljøet, med ulempe-/ubekvemtilleggene i tillegg til lønn. Det er knyttet usikkerhet til hva vi kan forvente av lønnsutvikling i årene som kommer. I 2016 var det en reallønnsnedgang (prisene økte mer enn lønn). Norsk økonomi ser likevel ut til å være på bedringens vei, men veksten er foreløpig svak.

AFP skal evalueres i løpet av 2017. Hva som kommer ut av den evalueringen får vi først vite til høsten, sannsynligvis i desember. AFP er viktig og kan komme til å bli en del av hovedoppgjøret i 2018.

Innskuddspensjonsordningen har også sine utfordringer. Ved hyppige jobbskifter vil du sitte igjen med mange små pensjonskapitalbevis (PKB). De kan være plassert hos forskjellige pensjonsleverandører. Dette medfører høyere kostnader og kan derved gi lavere fremtidig pensjon. Derfor jobbes det for en endring der hver enkelt arbeidstaker får en individuell pensjonskonto som følger vedkommende hele livet. Det er meningen at alle bevis skal samles på denne pensjonskontoen og derved sikre en bedre fremtidig pensjon.

Yrkestrafikkforbundet har nettopp gjennomført et vellykket representantskapsmøte i Sandvika. Her trakk vi

JIM  
**KLUNGNES**  
YTF-leder  
jim@ytf.no  
932 41 125



linjene framover og la planene for det neste året. YTF er et forbund i vekst. Skal vi fortsette veksten og kunne gjøre en enda bedre jobb for medlemmene våre, må alle jobbe sammen.

Dersom du, som er ansatt i transportsektoren, velger å organisere deg, så støtter du oss i arbeidet med de viktige sakene for transportsektoren, du støtter kollegene dine og du støtter arbeidet for bedre forhold i bransjen. Dersom du allerede er organisert, håper jeg du kan hjelpe til med å verve en kollega som er uorganisert. Det er bra for kollegaen din også. Jo flere vi er, jo bedre vil vi lykkes!



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

# Til YTFs pensjonister

Det nyvalgte styret i YTFs pensjonistforening vil på denne måten sende en hilsen til alle rundt 1 400 viktige pensjonistmedlemmer i forbundet vi alle er så glade i.



**YTFs mangeårige tillitsmann fra Bergen, Arnold Tveit, leder pensjonistforeningen.**  
**Foto: Arne Danielsen**

Pensjonistforeningen ble stiftet på landsmøtet i Haugesund på landsmøtet i 1996, og kunne følgelig nylig feire sitt 20-årsjubileum. Vi har likevel ikke tenkt å stoppe der. Styret mener at det vil være realistisk å få minst 1 500 medlemmer innen utgangen av året. Og her vil styret si at all hjelp fra dere for å nå målet er god hjelp.

Som medlem får du de samme medlemsfordelene som du har som ordinært medlem, med unntak av grunnforsikringen hvis du er over 67 år. Du får gratis juridisk førstehjelp, gunstige forsikringer og fagbladet. I tillegg får du, ved å betale kontingenten til pensjonistforeningen, medlemskap i Pensjonistforbundet samt 500 kroner i årlig støtte til brilleglass eller linser samt til fysikalsk eller kiropraktisk behandling.

Styret ønsker at helst alle av foreningens medlemmer skal engasjere seg i sin pensjonisttilværelse. Du kan velge å være pensjonist på heltid og dermed dyrke den fritiden du tidligere ikke hadde, eller du kan skaffe deg jobb i varierende omfang, for eksempel som bussjåfør, eller engasjere deg i frivillig arbeid. Mulighetene er mange, og styret ønsker deg lykke til med pensjonisttilværelsen.

For øvrig vil styret, etter hvert som tiden går, holde deg oppdatert om hva vi sysler med.

*Vennlig hilsen fra oss i styret:  
Arnold Tveit, Karsten A. Larsen,  
Leif Westerheim og Harald Eilertsen.*

