

TIDSSKRIFT
FOR ANSATTE INNEN
GODS- OG
PERSONTRAFIKK

yrkes[®]

trafikk

Nr. 1
Jan./feb.
2012
57. årgang



**Viktig å ta igjen
etterslepet**

**Sjåførenes sikrings-
ansvar for barn under
15 år i buss**



**YRKESTRAFIKK
FORBUNDET**



NYHET!

OmniExpress 320

EN VINNENDE KOMBINASJON av god stil og allsidighet. Da vi utviklet OmniExpress var nøkkelordet fleksibilitet. Den kan bygges fra 11 til 15 meter og er 320 høy. Du kan velge mellom automat- eller manuell girkasse, samt 9- eller 13-liters motor.

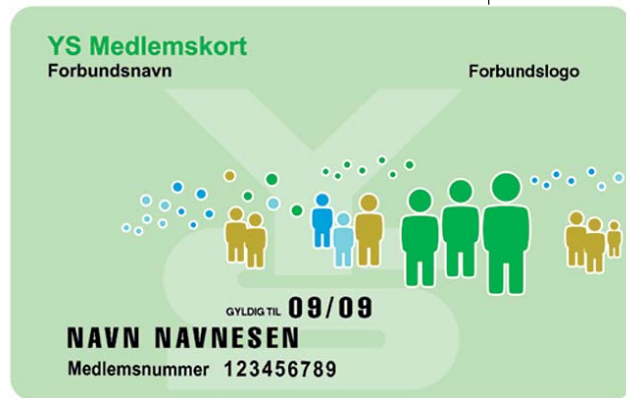
SCANIA OMNIEXPRESS 320 er like stilig som den er funksjonell, og gir sjåføren en optimal arbeidsplass. Passasjerene kan nyte høy standard på interiør og komfort.

Les mer om Scania OmniExpress på www.scania.no



SCANIA

Nye medlemskort sendes ut i disse dager



I løpet av februar skal alle medlemmer av YTF ha fått det nye medlemskortet sitt tilsendt i posten. Foruten å være et ordinært medlemsbevis, gir nummeret på kortet eieren adgang til alle medlemsfordelene som YS og YTF tilbyr. En beskrivelse på hvordan du bruker kortet for å få tilgang til medlemsfordelene, ligger ved i sendingen.

Oppgraderes til kredittkort med mange fordeler

Medlemskortet kan også oppgraderes til et Mastercard-kredittkort med svært gunstige vilkår om man ønsker å bruke kredittdelen. Marstercardet gir deg dessuten 3% sparerente fra første krone og det gir en kredittreserve på opp til 75 000 kroner. Kortet har ingen årsavgift og gir gebyrfrie varekjøp og gebyrfrie uttak i nettbank. Hvordan du oppgraderer medlemskortet til et Marstercard kan du lese i informasjonen som ligger ved kortet du får i posten. *De som har oppgradert til Mastercard fra før, får ikke nytt kort i denne omgangen.*

På Marstercardet ligger også flere kjøpsfordeler ut over hva YTF/YS tilbyr. Disse fordelene blir korteiern informert om direkte fra kortselskapet.

Medlemmer som meldte seg inn i november og desember i fjor vil først få medlemskortene om et par måneder.

Dersom du ikke har mottatt medlemskortet i løpet av februar, kan du ta kontakt med oss, gjerne på mail til post@ytf.no så skal vi sørge for at du får nytt kort.

Når det gjelder utstedelse av kredittkortet – altså Mastercard, så er det kredittselskapene som har den hele og full kontroll med det. YTF har ingenting med kredittdelen på kortet å gjøre og alle henvendelser om dette, skal gå til kredittselskapet, noe som korteiern også får informasjon om i sendingen.

Spørsmål om medlemskortet skal gjøres til kundesentret i Trondheim. Også dette vil det ligge informasjon om i postsendingen YTF-medlemmene får.

Gjensidige kundesenter – forsikringsbransjens beste

Gjensidiges kundesentre er kåret til forsikringsbransjens beste i 2011 i TNS Gallups store kundeserviceundersøkelse.

– Dette er ikke flaks. Det er resultat av langvarig og systematisk arbeid med kundeorientering. Fremfor alt er det en pris til alle våre medarbeidere som står på for kundene hver dag, sier konsernsjef Helge Leiro Baastad.

Han understreker at kundeorientering er en sentral del av Gjensidiges strategi. All kontakt med Gjensidige skal gi kunden en god opplevelse.

– Vi velger å kalle det en Gjensidigeopplevelse. Ambisjonen stiller store krav til våre medarbeidere, som bruker mye tid på trening for å kunne hevde seg i teten, sier Baastad.

De siste årene har Gjensidige gjennomført flere hundre store og små tiltak for å styrke kundeorienteringen, og gjøre det til en enda bedre opplevelse å være kunde i Gjensidige.

Medlemskort og betalingskort i ett

YS Medlemskort med Mastercard:

- koster ingenting ekstra
- 3 % sparerente fra første krone
- Kredittreserve på inntil 75 000,-

*Kan brukes over alt
Gebyrfrie varekjøp
Gebyrfri nettbank
Ingen årsavgift*

Viktig å ta igjen etterslepet

Tariffoppgjøret nærmer seg og på bussbransjeavtalen er det først og fremst viktig å ta igjen etterslepet. Men ganske høyt på prioriteringslista kommer også opprydding i arbeidstidsordningene. Mange vil deltskiftet til livs.

For godstransporten er det nå viktig å få på plass en bransjeavtale, som det er jobbet med i flere år.

side 10



Tengselsskatt i Sverige – et vellykket tiltak



I Stockholm ble det i 2007 innført tengselsskatt – eller det vi i Norge kaller rushtidsavgift, og Göteborg innfører det samme ganske snart.

De svenske myndighetene sier at de systemene som styrer tengselsskatten må skreddersys med hensyn til de ulike trafikkmiljø og trafikkbildet i det aktuelle området.

side 14

Godssjåføren i høring på Stortinget

FrPs stortingsrepresentant Bård Hoksrud tok initiativet til en høring for å bedre yrkessjåførenes hverdag. Blant annet ble kravet om døgnhvileplasser sterkt påpekt.

side 18

Norske myndigheter vil begrense kabotasjevirksomheten med buss



Tidsperspektivet for busskabotasje har vært høyst ullent og begrepet «midlertidig» har vært det klareste signalet. Dermed har utenlandske turbusser oppholdet seg i Norge og utført, etter norske forhold, billige transporter hele turistseksjonen. Reiselivsbransjen i Norge benytter disse billigselskapene til innenlandstransport og norske busselskap blir utkonkurrert på pris. Dette nærmer seg sosial dumping. Den norske reiselivsnæringen raser over begrensningene som vil komme, og skremmer med stor nedgang i turiststrømmen til Norge på grunn av dette.

side 30

Laksenæringen tar ansvar



Hos firmaet Nordlaks på Stokmarknes blir de ansatte som laster utenlandske og norske vogntog med fisk, opplært til å sjekke sikkerhetsdetaljer på bilene før de laster.

Dersom de finner farlige forhold – spesielt på dekk, har de flere sanksjonsmåter. De kan tilkalle politi eller vegvesen, eller de kan nekte å laste bilen.

Lakseprodusenten sier at han heller vil ha fisken på bordet rundt om i utlandet enn i en trailer som ligger i en veggroft i Norge. Flere lakseeksportører har gjort det samme.

side 25

Etterlyser «strø-vesenet»

Vogntog i grøfta, vogntog på tvers av vegen, vogntog utfor vegen, vogntog sperrer vegen, vogntog fast i tunell. Redaksjonen får hver dag presseklipp fra lokalaviser og det går ikke en dag uten at en eller flere aviser melder om utenlandske – vesentlig Øst-Europeiske vogntog som har velter eller står som trafikkhinder på glatt føre, «trailerfører anmeldt», «bot for manglende utstyr på vintertog», et vell av varianter av muligheter for et vogntog. Noen vegfarende skriker på kontroll, på forbud og påbud. Men hva med vegen da? Signaturen Per skriver på side 4

«Man blir så lei av ansvarsfraskrivningen hos både Vegvesenet og entreprenørene! På spesielle problemstrekninger (som ikke behøver å være så lange) er det en enkel sak å sørge for bedre framkommelighet: SAND» !!!!. For de samme bilene som ligger i grøfta i Norge, har gått på vinterveger i andre land i flere døgn for de kommer til Norge.

En måte å forebygge mye av problemene på, er den praksis lakseeksportøren Nordlaks i Stokmarknes har innført. Firmaet har ikke egne biler og transportører fra importlandene henter selv fisken. De ansatte som laster fisken blir opplært i å sjekke sikkerhetsdetaljer på bilene som henter laksen – blant annet om dekkene holder mål. Dersom de finner biler med for dårlig utstyr, har de flere sanksjonsmuligheter: de kan nekte å laste, de kan tilkalle vegvesnets kontrollører om det er alvorlige mangler, eller de kan tilkalle politiet der hvor det for eksempel er fare for promillekjøring. Flere fiskeeksportører slutter seg etter hvert til denne sjekkeordningen, og dette er en bransje hvor transporten har et såpass stort omfang at den kan utgjøre en forskjell. Kanskje vi allerede neste vinter kan se færre utenlandske vogntog i grøfta. Og hvis nå «strø-vesen» kan komme betydelig mer på vegen, ser vi en lysere «ulykkesvinter» foran oss.

Anne



Sjåførenes sikringsansvar for barn under 15 år i buss

Mange sjåfører er engstelig for hva som skjer i en beltekontroll med barn under 15 år i bussen.

Utrykningspolitiet og vegvesenet gir svar på sine vurderinger av en situasjon og det samme gjør YTFs leder Svein Furøy. Hans konklusjon er: Ta det med ro og gi god informasjon om beltebruken til barna. Sjåføren skal konsentrere seg om å kjøre bussen.

side 32

Nytt medlemskort sendes ut i disse dager

Det er nå tre år siden sist det ble sendt ut nye medlemskort til alle, og nå er tiden inne igjen. Kortet er fortsatt plastkort, som kan oppgraderes til kredittkort for de som kommer inn under kravet til å få kredittkort.

side 1

Hva er mest farlig – mistrivsel eller skiftarbeid?



Hva gjør skiftarbeid med oss? Forskningen gir solid dokumentasjon for uheldige effekter. Dette må dempes. Det aller viktigste er medvirkning til å lage skiftplaner som tar mest mulig hensyn til både helse- og sikkerhet og som samtidig tar mest mulig hensyn til arbeidstakernes trivsel, behov og ønsker.

side 35

Øvrig innhold

- side 1: Gjensidige kundesenter – forsikringsbransjens beste
- side 4: Når skal vi få oppmerksomheten over fra sjåførene og bilene til vegen?
– Må åpne Oslofjordtunnelen for single lastebiler
- side 5: Ansatte i Unibuss krever nye abudsrunder på Oslo vest-ruter
– Nytt Mercedes-anlegg i Kristiansand
- side 6: Elskerinne på anbud
- side 11: Vekk med deltskift
- side 12: Må prioritere lønn dette året
– NLF: Glad for at Kleppa ansvarliggjør transportkjøper
- side 13: Kryssord
- side 15: Du kan få Yrkestrafikk på e-post
- side 16: Rettigheter og plikter
- side 20: Vegvesenets nye stasjon i nord
- side 22: Vi gratulerer
- side 31: Scania's drivstoffkontroll styrt av digitale kart
Ivedo vinner Dakar 2012
- side 36: Sistesiden/siden sist

Når skal vi få oppmerksomheten over fra sjåførene og bilene til vegene?

Er veldig lei ansvarsfraskrivelse hos vegmyndighetene



Det hjelper ikke oss sjåførene i hverdagen at YTF sitter i alle slags utvalg og er enige om flotte tiltak som viser seg å ikke gi noe resultat!

Hvor mange meldinger kommer på radio og ellers i medier om vegsperringer og utforkjøring hvor tunge kjøretøyer er involvert, skal vi høre for noen «stikker fingeren i jorda» og spør HVORFOR ?

Det blir så feil når «alle» uttaler seg om utenlandske vogntog med dårlig utstyr og dårlige sjåførere, men ingen nevner med ett ord vegens beskaffenhet!

Det er ikke *forbud* mot to-akslede trekkere, og det er ikke *påbud* om MS-merkede dekk, men derimot finnes det en *vegnormal* som sier at: *vintervedlikeholdet skal være slik at et normalt vinterutstyrt kjøretøy skal kunne ferdes trygt og komfortabelt.*

Dette gjelder spesielt i svinger og stigninger. **Hvem snakker om det?**

Man blir så lei av ansvarsfraskrivningen hos både vegvesenet og entreprenørene! På spesielle problemstrekninger (som ikke behøver å være så lange) er det en enkel sak å sørge for bedre framkommelighet: **SAND !!!!**. Ikke strødd ut som fra ei pepperbøsse, men i store nok mengder til å ha en funksjon, gjerne som «varmsand» eller lignende.

Det hjelper ikke oss i hverdagen at YTF sitter i alle slags utvalg og er enige om flotte tiltak som viser seg å ikke gir noe resultat!

Vi må få handling og aksjoner nå! Vi må vise oss fram, og fremme vårt syn overfor vegmyndighetene og deres unnfallenhet når det gjelder vintervedlikeholder!

Per

Må åpne Oslofjordtunnelen for single lastebiler, mener Norges Lastebileier-Forbund

Norges Lastebileier-Forbund er opprørt over at Statens vegvesen utsetter en gjenåpning av Oslofjordtunnelen for tunge kjøretøy. Fortsatt stenging får store konsekvenser for transportnæringen. NLF krever derfor at tunnelen umiddelbart åpnes for single lastebiler, dvs. tunge kjøretøy uten tilhenger.

Statens vegvesen har i dag sendt ut en pressemelding hvor det står at for å kunne åpne Oslofjordtunnelen for tunge kjøretøy, vil de umiddelbart starte arbeidet med å bygge 26 evakueringsrom. Det betyr at det antagelig vil gå ytterligere et halvt år før gjenåpning. Menneskers sikkerhet skal alltid komme først, og alt som øker tra-

fikksikkerheten generelt og framkommeligheten for transportnæringen spesielt, er NLF positive til. Videre er vi glade for at Statens vegvesen kommer opp med løsninger. Imidlertid mener NLF at her har prosessen tatt for lang tid, og av den grunn er det behov for midlertidige løsninger. – Norges Lastebileier-Forbund har vanskelig for å forstå at denne prosessen kan ta så lang tid. Over ett års stenging av denne viktig hovedfartsåren for tunge kjøretøy, er ikke akseptabelt. En fortsatt stenging vil få altfor store konsekvenser for næringslivet generelt og for lastebilnæringen spesielt. NLF krever derfor at tunnelen straks åpnes for tunge kjøretøy

uten tilhenger, sier NLFs forbundsleder Per Madsen. – Vi kan ikke lengre godta at Statens vegvesen nekter å ta hensyn til en hel nærings rammevilkår. En åpning for single lastebiler vil i hvert fall forenkle noe den daglige virksomheten til de deler av transportnæringen som berøres. Samtidig vil det lette presset på trafikkbelastningen gjennom Oslo, avslutter Madsen.

Ansatte i Unibuss krever nye anbudsrunder på Oslo vest-rutene

– Lojaliteten til Unibuss er stor blant de ansatte. Det er fordi vi stort sett har blitt godt behandlet av vår arbeidsgiver. Nå frykter vi at syndene til tre personer i ledelsen skal ødelegge arbeidsplassen vår, sier YTF-tillitsvalgt Leif Myhre, som også minner om at ingen er ennå dømt i denne korrupsjonssaken.

Tidlig i prosessen med korrupsjonsavsløringer valgte oppdragsgiveren, Ruter, å utelukke Unibuss fra å legge inn anbud på trafikken vest i Oslo som straff for handlinger fra tre personer i ledelsen i Unibuss.

Det gikk ikke lang tid med etterforskning før det ble kjent at også en ledende person i administrasjonsselskapet Ruter har vært involvert i den påståtte korrupsjonsskandalen med MAN. Denne personen sitter med ansvar for spesifikasjoner på materiellet som bestilles. Og spesifikasjonen gikk blant annet på lengde på bussen, som det altså var kun MAN som kunne levere.

– De ansatte i Unibuss begynner å bli grundig lei, sier leder for YTF Unibuss, Leif Arne Myhre til ytf.no

Han understreker at Unibuss er en god arbeidsplass, som sammen med fagforeningen har satset mye på å bygge et godt arbeidsmiljø. – Mange trives på jobben, og de fortviler over at Unibuss nå blir utelukket fra anbud som straff for handlinger som skal ha blitt begått av tre personer i ledelsen, understreker Myhre.

– Dette føler de urimelig, og lurer nå på hvem som skal straffe Ruter?

Som fagforening krever vi nye anbudsrunder i Oslo vest. Det eneste riktige nå er å utlyse anbudet på nytt, sier Myhre.

Avdekker en ukultur

– Slik vi ser det, har saken etter de første pågrepene utviklet seg i retning av å avdekke en ukultur der ansatte i kollektivselskaper i Oslo har mottatt utilbørlige fordeler fra mange leverandører til selskapene, sier politiadvokat Christian Stenberg til TV2 Nyhetene.

Korrupsjonssaken har sitt utspring i en tysk korrupsjonssak der bussprodusenten MAN skal ha betalt penger til norske innkjøpere for å få innpass som leverandør til Oslos kollektivtransport. Nå er 13 personer arrestert med mistanke om flere former for korrupsjon.

Det har grepet stort om seg, men ingen vet med sikkerhet hva korrupsjonsanklagene for alle inneholder.

Nytt Mercedes-Benz anlegg i Kristiansand

Bertel O. Steen Kristiansand Vare-Last-Buss åpnet i forrige uke et komplett nytt anlegg for Mercedes-Benz nyttekjøretøy. Anlegget ligger sentralt plassert på Mjåvann like utenfor Kristiansand.

Det nye anlegget er fra grunnen av planlagt som et moderne og effektivt nyttekjøretøysenter. Bygget er på totalt 2 000m² hvorav nesten 1 500m² utgjør et moderne nyttekjøretøyverksted. Tomten er på 10 mål med mulighet for utvidelse hvis fremtidig utvikling skulle tilsi dette.

En optimalisering av det nye verkstedet har stått sentralt i planleggingen. Både verkstedets størrelse og ikke minst valg av løsninger for utforming og utstyr gjør at kapasiteten blir tilnærmet doblet med den samme mekanikerstaben. God plass rundt bygget gjør også at den daglige driften blir enklere og effektivere gjennom mindre flytting av biler.

– Vi er svært glad for at verkstedet har fått så høy prioritet, alt utstyr er av første klasse, uttaler en fornøyd Svein Senumstad, servicesjef hos Bertel O. Steen Kristiansand VLB, og fortsetter; – vi har lang erfaring i drift av nyttekjøretøyverksted og har fått gjennomslag for alle våre ønsker i forhold til å få et fremtidsrettet og effektivt verksted.

Nettbuss Sør fikk i begynnelsen av 2011 levert 86 Mercedes-Benz busser som trafikkerer i Kristiansand. Vedlikeholdet av disse vil i minimum 5 år forgå hos Bertel O. Steen Kristiansand VLB. – For å kunne betjene Nettbuss Sør og det store antallet busser på en god måte, i tillegg til et økende antall øvrige kunder, var det viktig å få på plass et moderne og effektivt nyttekjøretøy-anlegg, sier daglig leder Harry Halvorsen.

Bertel O. Steen Kristiansand VLB har totalt 24 ansatte hvorav 15 mekanikere.



Foto: Roar Skarboe

Elskerinne på anbud

«Sjåførene på helseekspressen må kunne ta en bypass-operasjon i rushtrafikken, være eksperter i indremedisin, ha allmenn kunnskap om urologi og ha spisskompetanse som gynekolog».

Du kan bli byttet ut ved neste anbud, herr Kwartbas. Anbudspraksisen i Norge skal få landet til å skinne og da har vi ikke plass for deg.

Grossisten i fylkeskommunen fyller ut bestillingslista for neste års buss-anbud. Lista blir lang og det er kryss i alle åpne felt. De byråkratiske helgarderingene vil gi sikker gevinst. Byråkraten blir opp penger som en full sjømann etter mange måneder på åpent hav.

Buss-selgerne og påbyggerne får tårer i øynene av gavmildheten og høyner smørbrødet. Pengene kiler i næringslivet og får det til å vibrere for skjønnne Siv.

Bussene skal komme rett fra fabrikk, gjerne med en million eller to i lomma til den som har rodd i land avtalen. Bussene til fylkeskommunen skal skinne og politikerne skal speile seg i lakken. Fylkets flagg skal vaie stolt og uniformerende med sine farger og striper. Kunden skal være sikker på at det ikke er en piratbuss som kommer rullende. Bestillingen koster flekk og ingen har råd til å betale. Anbudet når nye høyder for hvert år.

Skolebussene skal være utstyrt med psykolog, ernæringsfysiolog og ha powerpointframvisning med leksehjelp. Nattbussene skal ha servering med fri bar og karaokeanlegg. Hver eneste buss skal ha aircondition og være utstyrt med stressless fra Møre. Det skal være klossett, pisuar, dusj, garderobe, og bidé for dem som ikke har rukket å ta underspylingen. Hver eneste buss skal være senket, ha sotede ruter og være utstyrt med GT-felger.

For å tilfredsstille den politiske profilen i fylket skal bussene gå på biodiesel rett fra naturen. Det er

helt uvesentlig, herr Kwartbas, om formiddagsbussen bruker et mål med dyrkningsjord for å kjøpe husmødrene på butikken for å kjøpe sine kålhoder. Har du din egen soya-åker, herr Kwartbas, kan du kjøpe gratis hele sommeren. Sjåførene må stille i galla-antrekk og kunne vise kvittering for et ukentlig besøk hos frisør, manikyrr, pedikyrr og aromaterapeut. Sjåførene på helseekspressen må kunne ta en bypass-operasjon i rushtrafikken, være eksperter i indremedisin, ha allmenn kunnskap om urologi og ha spisskompetanse som gynekolog.

Det greske smørbrødet fra fylkeskommunen er så høyt, herr Kwartbas, at ikke engang en trafikkleder er stor nok i kjeften for det. Så du blir ikke skremt, herr Kwartbas?

Da har ikke Kwartbasen hørt resten!

Hele Norge skal ut på anbud. Det gjelder både sossen på speditørkontoret, kontrollørene langs vegen, politiet og tollerne. Den søte Reima på fabrikk skal ut på anbud og prøves både på ekstrior og egenskaper.

Ekspeditrisa på Sinclair må få sleng på stakken og Rosa på ball må skaffe seg en mastergrad i å brette duker.

Vaskehjelpa på kontoret skal også ut på anbud sammen med hus-hjelpa, røleggeren og din elskerinne, herr Kwartbas.

Du også skal ut på anbud. Du skal tøyes, bøyes, strekkes og valses ut som et praktksemlar av en trafikkleder med grå frakk, stramme miner og dokumentmappe. Du skal stilles ut på sjåførenes hundeutstilling og få poeng for de gode egenskapene. Får du dårlig indeks rykker du tilbake til start.

Norge er ute på anbud. Legg inn bud på ett års drift av kongeriket, inklusiv skolebussen i Romedal!

Gladiola



Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
Pb. 9175 Grønland
0134 Oslo
E-post: post@ytf.no
www.ytf.no
Telefon: 40 60 37 00
Telefax: 21 01 38 51



portselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossist-terminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

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

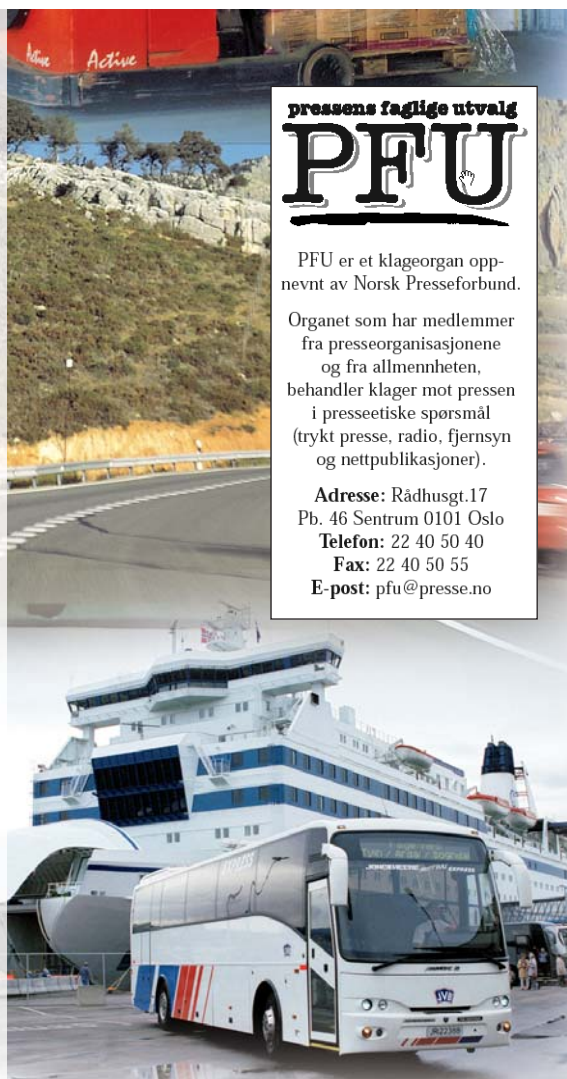
Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.

Redaksjon:
Anne Ulven, redaktør
Pb. 9175 Grønland
0134 Oslo,
Telefon: 932 40011 redaksjonen
Telefax: 21 01 38 51
e-post: anne@ytf.no

Grafisk produksjon:
MacCompaniet a.s
P.B. 6672 St. Olavs Plass
0129 Oslo
Telefon: 22 03 80 90
e-post: trine@maccompaniet.no

Annonsealg:
Henvendelse redaktør Anne Ulven
e-post: anne@ytf.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i trans-



pressens faglige utvalg

PFU

PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund.

Organet som har medlemmer fra presseorganisasjonene og fra allmennheten, behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål (trykt presse, radio, fjernsyn og nettpublikasjoner).

Adresse: Rådhusgt.17
Pb. 46 Sentrum 0101 Oslo
Telefon: 22 40 50 40
Fax: 22 40 50 55
E-post: pfu@presse.no

Utgivelsesplan for annonser 2012

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	25. januar	7. februar
2	16. mars	30. mars
3	18. mai	31. mai
4	16. august	30. august
5	18. oktober	29. oktober
6	16. november	10. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

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

Bilagspriser fra 1. januar 2012

Pris etter avtale.

Materiell

Digitalt: Mac/QuarkXpress/eps/tiff/jpg/pdf

Annonsepriser fra 1. januar 2012

Format	4 farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100
Ingen tillegg for utfallende	

Rabatter

Ved forhåndsbestilling av 1/1 og 1/2 annonsesider gis følgende rabatt:

3-5 annonser 10%

6 annonser eller fler 15%

Rabatten beregnes på siste faktura.

Provisjon/Godtgjørelse

Byråprovisjon: 3,5 %

Formidl. godtgjørelse: 1,5 %

Abonnementspris: kr 170,- pr. år

Redaksjonelle innlegg må være i redaksjonen 4 uker før utgivelsesdato.
e-post: anne@ytf.no

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



Organisasjon
for ansatte innen gods-
og persontrafikk

Adresse: P.b. 9175
0134 Oslo
Telefon sentralbord:
40 60 37 00
Telefax:
21 01 38 51
<http://www.ytf.no>
E-post: post@ytf.no
Postgiro:
0814 5774757
Bankgiro:
1602 47 96594

**Besøksadresse:
Brugata 19**

YRKES- TRAFIKK- FORBUNDET

Y T F s F O R B U N D S S T Y R E



Konstituert forbundsleder

Svein Furøy, Vannalven, 9135 Vannvåg
Tlf.: 970 83 383
E-post: svein@trhs.no

Nestleder:

Arnold Tveit, Hopelandsveien 4, 5918 Frekhaug
Tlf.: 56 17 09 50, mobil: 924 98 299
E-post: arnold@holmetun.no

Styremedlemmer:

Bjørnar Herringbotn, Ånes, 8659 Mosjøen
Mobil: 926 23 761
E-post: bjornar.h@nax.no

Leif Arne Myhre, Gamle Bygdevei 178, 1284 Oslo
Tlf. arbeid: 22 08 43 72, mobil: 930 64 693
E-post: sbf.alnabru@unibuss.no

Arne Moen, 6143 Fiskåbygd
Tlf. priv: 93 00 62 04. E-post: arne@ytf.no

Kristin Schröder, Løpsmarka 16, 8015 Bodø
Tlf.: 988 36 647
E-post: kristin.schroder@saltensbil.no

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

YTF PENSJONISTFORENING:

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

Lars Lien, Liavn. 22, 2740 Roa. Tlf./Fax: 61 32 13 06, mobil: 920 96 601
E-post: la-lien@online.no

Sverre Gjøen, Åsamyrane 174, 5090 Nyborg.
Tlf.: 55 18 00 73, mobil: 918 72 842
E-post: sverre.gjoen@bluezone.no

KONTROLLKOMITÉ:

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

Trine Lill Aronsen, Skjerpebakken 4, 4365 Nærbø. Tlf.: 915 90 254
E-post: trine.aronsen@medlem.ytf.no

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

REGIONER OG LANDSSAMENSLUTNINGER I YTF

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland
Geir Magne Sørensen, Grøtsundvegen 19, 9020 Tromsdalen
Tlf.: 77 67 59 44, mobil: 464 60 520
E-post: geir@trhs.no

YTF Nordland
Svein Roger Skoglund, Breivik, 8178 Halså Mosjøen
Mobil: 928 63 006
E-post: srogkog@online.no

Region Trøndelag
Hans P. Sorgjerd, Myrsnipevegen 51, 7082 Kattum
Mobil: 924 09 265
E-post: h-sorgj@online.no

Møre og Romsdal
Jim Klungnes, Klungnes, 6320 Isfjorden
Mobil: 922 40 050
E-post: jim_klungnes@hotmail.com

YTF Hordaland/Sogn og Fj. + 1 avd. i Møre og Romsdal
Arnold Tveit, Hopelandsveien 4, 5918 Frekhaug
Tlf.: 56 17 09 50, mobil: 924 98 299
E-post: arnold@holmetun.no

YTF Aust Agder
Olav Tveit, Haugsjå,
3855 Treungen
Tlf.: 33 39 20 06
E-post: olav.tveit@nettbuss.no

YTF Sør-Vest
Tom Nilsen, Nordhagen 36, 4330 Ålgård
Mobil: 913 63 797
E-post: tom-nilsen@hotmail.no

YTF Telemark
Bjørn Midtbø, Harpetjønnlia 2, 3800 Bø i Telemark
Tlf.: 35 95 08 37, mobil: 918 96 146
E-post: bmidtb@online.no, ytfavdeling83@telemarkbil.no

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

YTF Østfold
Jan Alexander Lislelid,
Rokkeveien 110, 1743 Klavestadhaugen
Mobil: 951 59 661
E-post: soda@epost.no

YTF Oslo/Akershus
Bjørn Nytrø, Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Mobil: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

YTF Buskerud
Unni Odenmark, Kirkemovn 24., 3525 Hallingby
Mobil: 916 77 135
E-post: u-solve@online.no

YTF Innlandet
Oppland Hedemark
Ole Johnny Staven, Starum, 2850 Lena
Tlf.: 61 16 81 85, mobil: 992 04 429
E-post: jo-stav@online.no

YTF Funksjonær
Landssammenslutning
Ove Helleseth, Breinsteinvegen 176 B, 5111 Breistein
Mobil: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.helleseth@tide.no

YTF Gods
Landssammenslutning
Jan Arne Laberget, Laberget 7620 Skogn
Tlf.: 48 05 31 23
E-post: jananelaberget@yahoo.no

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 grossist-terminaler.

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

FAKTA OM YRKESTRAFIKK-FORBUNDET

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Et YS forbund

Viktig å ta igjen etterslepet

YTF skal i løpet av våren forhandle 18 tariffavtaler på vegne av sine medlemmer. Det er mange ulike behov som skal ivaretas. Vi står blant annet overfor et krevende bussoppgjør og skal ferdigstille en ny godsbransjeavtale med arbeidsgiverne. I tillegg skal det ytes bistand til mange andre grupper, som blant annet verkstedansatte, vaskere, T-bane personell, betong og kranførere og funksjonærer, opplyser YTFs forhandlingsleder Henrik Dahle. Forhandlingene kommer til å foregå i perioden mars – juni. Alle oppgjørene blir publisert på YTFs hjemmesider www.ytf.no, der det fortløpende legges ut informasjon om forhandlinger og resultater.

TEKST:
ANNE M. ULVEN

Før hovedoppgjørene innhenter YTF alltid innspill fra medlemmene til de krav som skal fremmes overfor arbeidsgiverne. Kravene samordnes og det ender opp i en prioritering. I et hovedoppgjør, som det er i 2012, forhandles det både om lønn og om de tekniske bestemmelsene i tariffavtalen – altså ikke bare penger som det blir i et mellomoppgjør. Innen representantskapsmøtet 6.–7. mars vil forbundet ha mottatt flere innspill fra regioner og avdelinger, og koordinerer svarene på konferansen.

Tungt på lønn

Av svarene som er kommet inn til nå, som for det meste er fra bussavdelinger, ligger prioriteringen tungt på lønn. Men nesten like

viktig for mange bussjåførere er arbeidstidsordningene. – Vi har registrert en sterk økning i antall saker i 2011 som gjelder ulike sider av sjåførens arbeidstid, dette vil vi ta hensyn til når de endelige kravene skal utformes, sier forhandlingsleder Henrik Dahle. Og det er først og fremst delte skift folk vil til livs. Mange vil bli kvitt deltskiftene, men har en viss forståelse for at det ikke er mulig. Kravet er da at arbeidstidsordningene legges opp på en måte som reduserer bruken av delte skift og at man får bedre betalt for tomtiden. Videre er mange av våre medlemmer opptatt av at det ikke er tilstrekkelig uttakstid og reguleringsstid, noe som ofte medfører at en stresset sjåfør alltid ligger på etterskudd i ruta.

Ofte går det også for lang tid før det er mulighet for pause med innlagt personlig behov. Det er også et gjennomgående ønske om at helgen, i tariffavtalen, skal begynne tidligere og at tilleggene for denne type ubekvemt arbeid skal økes.

«Mer på linje med»

Bussjåførens lønn har nå i mange år vært målt opp mot industriarbeiderlønn. Før innføringen av Bussbransjeavtalen, lå gjennomsnittelig bussjåførlønn på 85% av gjennomsnittelig industriarbeiderlønn. Innføring av Bussbransjeavtalen førte til at sjåførene fikk en lønn mer på linje med industriarbeideren. Nå, foran tariffoppgjøret i 2012 vil sjåføren ha et etterslep i forhold til industriarbeide-

Kronetillegg 1996-2011



Det tas forbehold om noe avvik i kronetilleggene. Transportovernskomsten fram til 2007, så BBA.

ren. Det ligger en forventning fra sjåførene våre om å klare å ta igjen etterslepet sier Henrik Dahle. Den store utfordringen på sikt blir å endre lønnsmodellen slik at den kan fange opp lønns-glidningen som skjer i privat sektor. Dersom om vi ser på lønnsstilleggene over tid er det dårlig uttelling i mellomoppgjørene som gjør at vi sakker akterut i forhold til industriarbeideren (se diagrammet på forrige side). Dersom vi for eksempel hadde fått 2–3 kroner ekstra i mellomoppgjørene 2003, 2005, 2007, 2009 og 2011 hadde vi vært på linje med industriarbeideren foran oppgjøret i 2012. I stedet må vi nå fokusere på å finne nye opptrappingsløsninger i oppgjøret 2012. Vår type lønnsmodell øker streikefaren ved hovedoppgjørene, forteller Henrik Dahle. Et konstruktivt innspill som YTF har gjort inn overfor arbeidsgiver-



ne allerede for å løse situasjonen i 2012, er å dele oppgjøret i to trinn, med et sentralt tillegg fra 1. april og et justeringstillegg/glidningstillegg fra 1. oktober.

Forhandlingsleder Henrik Dahle på representantskapsmøtet i 2011, hvor tariffoppgjøret også var et viktig tema.

Vekk med deltskift!

Deltskift er noe de fleste vil til livs. Heidi Feyling, avdelingsleder i avd 10 Mandal/Lister irriterer seg på eget og avdelingens vegne over forholdene rundt bussjåførenes arbeidstid. Hun vil alle deltskift til livs. Hun er klar over at dette kan by på problemer, men en mulighet for å redusere det til et minimum, er at deltskift blir så dyrt at arbeidsgiver ikke har råd til å bruke det i noen særlig utstrekning. Å sette en økonomisk stopper for for den praksisen, er det eneste som nytter, mener man i avd 10.

– Hos oss har utviklingen gått i den retningen at vi har fått mer og lengre deltskift for å kunne utnytte sjåførenes kjøretid maksimalt etter en pause. Og for oss er det kjøre- og hviletiden som ødelegger for en god organisering. Alle skift er lagt om etter hva som er mest mulig økonomisk og effektivt for både bedriften og sjåførene. Men her kommer kjøre og – hviletiden inn og ødelegge utrolig mye, forteller hun. Til det, kommenterer Heidi Feylin mektig irritert, er det bare en ting å si: «Utrolig idiotisk»!

Jeg synes det er betimelig å diskutere allerede nå hvorvidt rutebilnæringen i det hele tatt skal reguleres inn under kjøre- og hviletiden, selv om dette ikke omhand-

les i tariffen. – Vi har Arbeidsmiljøloven som regulerer pauser.

Gått ut på dato

Hun mener dessuten at sjåførene blir presset mer enn tidligere, og at yrket av den grunn er mindre attraktivt. Derfor er høyere lønn det eneste som kan sette fart i rekrutteringen. De gamle oppfatningene om at yrket er en livsstil og en interesse, er for lengst gått ut på dato og ingen har stolthet for yrket lenger. «Lønn blir det eneste som gjør at folk gidder å kjøre buss», hevder hun, og mener at lønn derfor må prioriteres. Men det finnes som sagt mye med arbeidstidsordningene som må endres før vi kan si at det er attraktivt å kjøre buss.

Et krav fra avdelingen hun representerer, er også at det økonomiske rundt EU-direktivet må inn i tariffen, slik at ikke bedriftene kan utelate disse utgiftene ved en anbudsrunde.

Ved effektiviseringen av kjøringen er kjøre- og hviletiden med på å gjøre det vanskelig å sette sammen skift. Og da er vi tilbake igjen til deltskiftene. For resultatene blir faktisk mer og lengre deltskift. – Vi har kjørestrekning lengre enn 5 mil i luftlinje og faller dermed inn under kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Dette



blir helt feil i forhold til turnus/skiftplan.

Et annet punkt er at slik som utviklingen er med delte skift og dårlig lønnsvilkår vll sjåførene forsvinne fra yrket. Til og med de som trives i yrket og er der i dag, flykter nå til andre arbeidsplasser som har betaling hele tiden de er på jobb. Selv «lukter» Heidi for tiden litt på andre jobber, og sammenligner med sjåførjobben. – Et regnestykke i forhold til en annen aktuell jobb, viser at jeg gir i snitt 700 timer bort til delte skift som egentlig er min fritid. Tenk om jeg kunne fått betalt for de timene? Det er frekt å stjele min fritid på denne måten.

La arbeidsgiverne betale så mye for deltskift at de ikke har råd til å bruke det i noen særlig utstrekning, mener Heidi Feyling i avd 10 Mandal/Lister. Det er det eneste som hjelper, mener hun.

Må prioritere lønn dette året – sjåførdirektivet kan bli et hinder for lønnsøkning i neste omgang!



Magnor Olsen i avd 47 Hamarøy, mener at penger må prioriteres i tariffoppgjøret i år. Arbeidstidsbestemmelser er selvsagt meget viktig, men han er redd for at ved neste oppgjør, sitter pengene enda hardere fast hos arbeidsgiverne. Og det gjelder både buss og last.

Det er flere av innsenderne til årets tariffoppgjør som frykter for bransjens framtid og mener at lønn er den motivasjonsfaktoren som er sterkest for rekrutteringen til sjåføryrket. Magnor Olsen på Hamarøy er også opptatt av rekrutteringen i sine kommentarer. «Det er ikke bare rekruttering

som er viktig, men like viktig er det å beholde de sjåførene vi allerede har», mener Magnor Olsen. Lav arbeidsledighet gjør det enklere å få ny jobb, og høye lønninger er den største konkurransefaktor i andre bransjer. Tilslaget fra andre yrker er lite. – Vi kjenner riktignok til at folk fra politi og forsvaret, som har en tidlig pensjonsalder, går over til sjåføryrket. Men det er ikke mange, og det «lekker» ut i andre enden.

Store utgifter for bedriften

Når EUs sjåførdirektiv trår i kraft, vil bedriftenes utgift utgjøre ganske store beløp både for gods- og for bussdrifter. I de fleste bussbedrifter er det inngått lokale avtaler om at sjåførene får dekket alle utgifter i forbindelse med kursingen. I neste omgang kan nettopp det være med på å hemme lønnsutviklingen. Så skal vi ha noen lønnsutvikling for de sjåførene vi allerede har, må vi i år prioritere lønn. Og det må bli en økning på minst 20 %.

Inn i bransjeavtalen

Det er også ønskelig å få arbeidsgivernes økonomiske ansvar for

EUs sjåførdirektiv inn i Bussbransjeavtalen og i den kommende bransjeavtalen for gods. Det burde kanskje la seg gjøre nå, for å hindre at bedriftene mister de sjåførene man allerede har. Vi må friste folk fra andre yrker, for skal vi vente på busslærlingene via den videregående skole, så får vi noen år hvor selskapene er fri for folk, frykter Magnor Olsen. Avtalen om økonomiansvaret for å sjåførdirektivet, gjøres med hjemmel i hovedavtalens par 16 pkt 3, hvor det går fram at arbeidsgiver skal betale kursing som gagnar bedriften. Jeg går ut i fra at dette også gjelder for de godssjåførene som har Transportavtalen. Så tiden er inne for å få innført en bransjeavtalen for godskjøring. Og den har vi ventet på en stund, så jeg håper den er klar til årets oppgjør, slutter Magnor Olsen.

Norges Lastebileier-Forbund:

Glad for at Kleppa ansvarliggjør transportkjøper

NLF er godt fornøyd med at myndighetene endelig tar tak i problemet med kjøretøy som ikke er skodd for norske vinterveier. – Vi registrerer at samferdselsministeren velger å etterkomme krav som NLF har fremmet i flere år, melder NLF. At transportkjøper nå endelig skal ansvarliggjøres, ser NLF på som en viktig seier.

Dårlig utrustede vogntog er et økende problem på norske veier, og dermed en stor trussel for trafikksikkerheten. Norges Lastebileier-Forbund har de siste fem årene jobbet aktivt med denne utfordringen, og vi har foreslått mange konkrete tiltak overfor flere offentlige instanser.

Dette bærer nå frukter. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa foreslo nylig på NRK Dagsnytt tiltak som blant annet strengere regler, økt beredskap, mer bruk av tilbakeholdelsesretten og generelt skjerpet kontroll. I tillegg er hun klar på transportkjøpers ansvar.

NLF er særlig glade for at Kleppa nå velger å ansvarliggjøre transportkjøper. Det er nemlig noe NLF har poengtert hele tiden: Å benytte transportører som ikke har lovlig løyve, er rettslig det samme som å ta piratdrose. Transportkjøper er dermed ansvarlig på lik linje med transportforetak og sjåfør.

– NLF registrerer en viss skepsis fra Vegdirektoratet til statsrådets forslag, men vi forutsetter nå at statsrådets ord blir til handling. Det betyr at ansvarlige myndigheter må sette av menneskelige og økonomiske ressurser til å få regelverket på plass. I tillegg må håndhevelsen av dette regelverket settes i gang umiddelbart, sier juridisk direktør i NLF, Robert Aksnes.

Kryssord

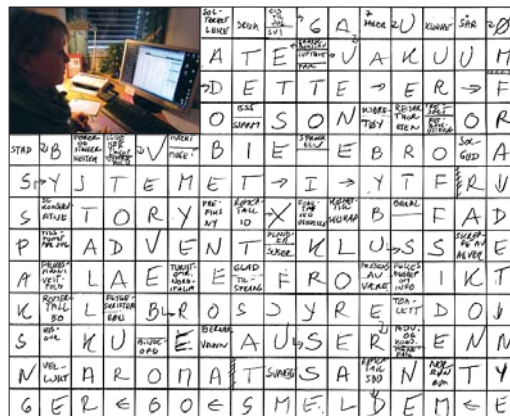
Navnet på vinnerne fra nr. 5/2011.

Kersti Galaasen Johansen, Øråa, 2420 Trysil
Harry M. Krossgått, Frønsdalstunet 14, 5550 Sveio
Rolf Evjen Ahdell, Grønnes, 6456 Skåla

Navnet på vinnerne fra nr. 6/2011.

Agnar Tordal, Osveien 192 B, 5229 Kalandseidet
Karin Ø. Olsen, Kåpevn. 704, 3176 Undrumdal
Liv Ødegård, Bispev. 582, 3175 Ramnes.

Fristen for å sende inn løsninger er: **8. mars**. Adressen er: Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Merk konvolutten: YTF-kryss.



Navn:

Adresse:

		DESSERT	IKKE FAST ARBEID	RØYS	↓	FORHENVÆRENDE	GARI POTSATT RETNING	FULL ANGRIS MOTOR-EFFEKT	ROPER-TALL 5 SONN AV (IRSK)	
	↳			HA						↳
		DRIKK		ENGELSK MANN-NAVN					RASK	↑
		INN-SØ		DREGG					TITTE HARK TRÅ	
MAUR	AVD 78	↓				PRESENS AV VÆRE		NY		
BOLIG	INGEN GRENSE					PLANTER		VIKTIG ORDNING		
↳		PREPO	KJENT TV-FIGUR	HAR YTF						
		SISJON	PIPE-TOBAKK	KJ. TEGN	NATRIUM					
UT-GAVER							MED FORBEHOLD AV FEIL		FAR-TØY	
									SOLO-SANG	
BILKJ. TEGN NEDERLAND		TAS-MANSK BY	EN BAN-TOON				PROSESS SOM FORBERNER INTRONER			MOT-HÅKE PA FISKE-KROK
TI				KNUD-RET	FOR-MUEN-DE	ROCKE-BAND (UKRA-INSK)		BOK I GAMLE TESTA-MENTE		↑
UTVAN-DRER								INNRET-NING	HOLDER FAST	
DANSK ØY								SMILE		
↳		TRE-SORT	VÆSKE BIBEL-DEL				LILD-ENE			
							SCARN			
HELGEN-BILDE				///	HUL-KILEN				LIVS-LYST	
BINDE-ORD										
↳		→		→	→			→		↗

Y r k e s t r a f i k k

Trengselsskatt – eller det som vi i Norge ville kalt rushtidsavgifter har mange tilhengere i Stockholm. Såvel næringsliv som innbyggere er positive til systemet. Nå tenker man på for alvor å skjerpe trafikkreguleringene ytterligere. I januar 2013 innfører Göteborg også trengselsskatt.

**TEKST:
JOHAN ERICHS
FOTO:
GEIR
ANTHONSEN**

Trengselsskatten i Sverige – et vellykket tiltak



Blant annet så deltar Norge, Sverige og Danmark i prosjektet CREATE, som skal lede til at yrkessjåfører kun skal trenge en bindene overenskomst med avgiftsinnkreverne, og ensartet kjørebrev.

Trengselsskatter ble innført permanent i Stockholm i august 2007, og i dag står 18 betalingsstasjoner rundt Stockholm sentrum. Denne trengselsskatten er det svenskregistrerte biler som betaler avgiften for fra mandag til fredag mellom kl. 06.30 og 18.29. Hver passering inn til eller ut fra Stockholms sentrum koster 10, 15, eller 20 svenske kroner, avhengig av tidspunktet. Det maksimale beløpet per dag og per bil er 60 kroner. Trafikktettheten i sentrum har minsket med mellom 15 og 18 prosent. Og målinger som er gjort av miljøet i Stockholm sentrum, viser reduksjon av utslipp. Co2 utslippet har for eks minsket med 10 %.

– Målet da vi satte i gang forsøket, var å minke trafikken med 10-15%. I dag merker vi det blant annet på at nyttetraffikken rappor-

terer om økt framkommelighet, forteller Eva Söderberg, informasjonsansvarlig for trengselsskatter i Statliga Transportstyrelsen. Hun fortsetter: «Før forsøket viste det seg at 30 % var positive til trengselsskatt. I dag er 40% av innbyggerne i Stockholm sentrum positive til trengselsskatten. Overskuddet av trengselsskatte har hittil gått til å bedre framkommeligheten og kapasiteten i det eksisterende vegnettet». I løpet av få år har trengselsskatten inntjent ca 800 millioner svenske kroner.

Går med overskudd

Driftskostnadene for denne avgiftsmåten, budsjetteres for 2012, til 130 millioner kroner. Overskuddet går til statskassen. Det er kommet politiske utspill som går ut på å forhøye avgiftene. Men til dags dato finnes ikke

konkrete planer om forhøyning. Antallet passeringer ligger konstant siden 2007, så det finnes egentlig ingen grunn til å forhøye beløpet på grunn av mer trafikk. Men politikerne har diskutert at avgiftene på sikt kanskje burde forhøyes for at effekten skal holde seg på dette nivå. Dessuten vil kanskje en indeksregulering av beløpet bli aktuelt.

Göteborg for tur

Det driftssystemet som i dag benyttes i Stockholm ligger til grunn for det nye nasjonale sentralsystem for trengselsskatt og vegavgifter, som skal brukes i Göteborgs kommende satsning på avgiftsbaserte trafikkprosjekter. Utformingen skal tilpasses et kommende EU-direktiv for avgifter med elektronisk innkreving. Blant annet så deltar Norge, Sverige og Danmark i prosjektet CREATE, som skal lede til at yrkessjåfører kun skal trenge en bindene overenskomst med avgiftsinnkreverne, og ensartet kjørebrev.

En passasje innen 60 minutter

– De systemene som styrer trengselsskatten må skreddersys med hensyn til de ulike trafikkmiljø og trafikkbildet i det aktuelle området. I Göteborg blir det for eks en «flerpasseringsregel» sik at når en bil passerer flere enn én betalingsstasjon i løpet av 60 min, må han bare betale for en passasje. Eva Söderberg kan også fortelle at i Stockholm er utenlandsregistrerte biler unntatt fra trengselsskatten, i Göteborg derimot, som er Skandinavias største havn, diskuteres det å la utenlandske lastebiler omfattes av trengselsskatten. – Loven tillater ikke det i dag,



men det svenske Finansdepartementet utreder nå spørsmålet på vegne av både Stockholm og Göteborg. En av muligheten som diskuteres er å la avgiftene for godstrafikk bestemmes av bilens miljøklasse, med ulike beløp for ulike klasser, forklarer Eva Söderberg.

Lavere avgifter

Avgiftene i Göteborg er noe lavere enn i Stockholm. Hver passasjer inn eller ut av sentrum i Göte-

borg, kommer til å koste 8,13, eller 18 kroner, avhengig av tidspunkt. Det maksimale beløpet per dag og per kjøretøy blir også her 60 kroner. – Årsaken er at trengselen er lavere, men også at de i følge prognosen om kommende infrastruktur-satsningen i Göteborgregionen på 17 miljarder svenske kroner, er tilstrekkelig til å holde avgiftene på dette nivået. Trafikksituasjonen i Göteborg og Stockholm er litt forskjellig, og det er i dag mindre trafikktrengsel

I Stockholm er utenlandsregistrerte biler unntatt fra trengselskatten. I Göteborg derimot, som er Skandinavias største havn, diskuteres det å la utenlandske lastebiler omfattes av trengselskatten, forteller Eva Söderberg.

i Göteborg enn hva Stockholm hadde da systemet ble innført. – Vi får kanskje ikke en like påtagelig effekt som i Stockholm, men regner allikevel med ca 20 % på de store trafikkårene på trafikk-toppene. Men med tanke på Göteborgregionens utvikling og satsning på næringslivet, så kan trengselskatten gjennom et forbedret infrastruktursystem medføre at Göteborg blir mer attraktiv for nyetablering og forretnings-samarbeid. Dessuten skaper trengselskattene mulighet for betydelige forbedringer og økt framkommelighet for kollektivtrafikken, noe som virker attraktivt for beboerne i området.

Annika Persson, regionsjef for Sverige Åkeriföretag i Vestra Götland ser positivt på innføringen av trengselskatt i Göteborg. – Økt framkommelighet overveier den daglige kostnaden på 60 kroner. Dessverre har vi ikke fått gehør for vårt argument om at utenlandske biler også skal betale avgift. Det blir dermed en usunn konkurransesituasjon. Men vi håper at loven endres på det punktet, mener Annika Persson. Trengselskatt skal innføres 1. januar i 2013 i Göteborg.



Du kan få Yrkestrafikk på epost og lese bladet på dataskjermen

Fra 2012 øker portoen på Yrkestrafikk med hele 15 %. Portoen utgjør årlig i underkant av 400.000 kr og dette er en meget stor utgiftspost.

Selvsagt ser vi at bladet er viktig som et «møtested» for medlemmene, spesielt viktig for de medlemmene som sitter litt vekk fra sjåførenes møtesteder, og det er flere som av forskjellige grunner stort sett har bladet som eneste kontakt med YTF. Forbundet har ingen planer om å gå vekk fra papirutgaven, men dersom det er flere som ønsker å lese bladet på nett, sender de sin epostadresse til kjellrun@ytf.no og får da Yrkestrafikk tilsendt på epost samtidig eller et par dager før bladet leveres til postkontoret. Forskjellen er at du leser den på skjermen og kan blant annet klikke på de aktiverte epostadressene på avdelingsoversikten eller oversikt over styrene, om du vil sende noen en epost.

Det er også en enkel operasjon å lagre bladet i mapper.

Pr i dag har vi nærmere 100 adresser som ønsker bladet elektronisk. Dette er et konsept som vi kommer til å utvikle videre etter hvert. Det er også mulig allerede nå å aktivere linker til webadresser. For eksempel så kan avdelinger eller regioner med websider, sende oss adressen og vi får disse lagt inn med aktiv linking til websiden.



Linda Jæger
Forbundsadvokat



Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig



Josefine Wærstad
Juridisk saksbehandler

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

Linda Jæger	e-post: linda@ytf.no	40 60 37 00	932 40 007
Ken Roger Bratteng	e-post: ken@ytf.no	40 60 37 00	932 40 017
Josefine Wærstad	e-post: josefine@ytf.no	40 60 37 00	932 40 048

Arbeidsgiver har varslet at lønnen nedjusteres fra neste lønning. Må jeg akseptere dette?

Nei, det må du ikke. Det klare utgangspunktet er at avtaler er til for å holdes. Dette gjelder også arbeidsavtaler, og innebærer blant annet at, med mindre arbeidsavtalen selv sier noe annet, kan arbeidsgiver ikke ensidig endre lønnsvilkår til ugunst for arbeidstaker. Utgangspunktet må modifieres noe.

Styringsretten

Ettersom arbeidsavtaler er særegne i den forstand at de gjelder på ubestemt tid, er det en forutsetning at den er ufullstendig og endres over tid. Arbeidsgiver er derfor gitt en endringskompetanse; Styringsretten. Denne styringsretten gir arbeidsgiver rett til å «organisere, lede og fordele arbeidet». Styringsrettens må utøves innenfor grenser som følger av arbeidsavtalen, lov og tariff. Grensene for styringsretten er et komplisert og skjønsmessig tema. I forhold til lønnsvilkår er imidlertid saken enklere. Det er tradisjonelt blitt lagt til grunn at enhver nevneverdig endring i arbeidsvilkår som typisk anses som vederlag for arbeid, ikke kan gjøres i kraft av styringsretten.

Permittering

Dersom arbeidsgiver har midlertidig behov for å redusere driftskostnader kan han benytte seg av permitteringsadgangen.

Permitteringsadgangen utgjør et unntak fra utgangspunktet om at avtaler skal holdes. Ved permittering vil arbeidsavtalen fremdeles være gjeldende, men henholdsvis

lønnsplikt og arbeidsplikt vil helt eller delvis opphøre for en periode. Arbeidsavtalen gjenoppstår når det midlertidige behovet for permittering opphører.

Ny avtale

En avtale kan alltid endres ved at partene kommer til enighet om det. Alle endringer i arbeidsavtalen skal i følge arbeidsmiljøloven nedfelles skriftlig snarest mulig, og senest innen en måned. En muntlig endring vil være gyldig på lik linje med en skriftlig, men det kan utgjøre et bevisproblem. Ettersom det er arbeidsgivers plikt å nedfelle endringer skriftlig skal det gå utover han at dette ikke er gjort, men ingen er tjent med en avtale med usikkert innhold.

Dersom alternativet er oppsigelse kan det være en god løsning å inngå ny avtale. Avtalen bør gjøres tidsbegrenset dersom driftsproblemene kan antas å være midlertidige.

Endringsoppsigelse

Dersom endringen ikke kan pålegges i kraft av styringsretten, og det ikke oppnås enighet om noen ny avtale, må arbeidsgiver falle tilbake på å gå til endringsoppsigelse. En endringsoppsigelse går ut på at arbeidsgiver sier opp arbeidsforholdet og tilbyr ny ansettelse på nye vilkår.

Skriftlig

Slik endringsoppsigelse tilsvarer en oppsigelse i arbeidsmiljølovens forstand. Den må derfor overleveres skriftlig til den ansatte, rekommandert eller personlig, inneholde opplysninger om arbeidstakers rettigheter etter loven, den må være saklig begrunnet og skal drøftes på forhånd. Videre skal den oppsagte avtalen gjelde inntil oppsigelses-

fristen etter lov eller avtale går ut. En endringsoppsigelse kan etterprøves med lovens midler, og man kan blant annet kreve forhandling innen en to ukers frist.

Kabotasje

I sammenheng med at statseide Bring i desember 2011 ble knyttet til ulovlig kabotasje kom samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa med lovnad om at Bring-systemet skulle gjennomgå og at kontrollene på veiene skulle intensiveres.

Hva er kabotasje?

Kabotasje er innenlandstransport som utføres av transportør med forretningssted i utlandet. Kabotasje utgjør en belastning på det norske arbeidsmarkedet og norske transportørers konkurranseedyktighet, men samtidig krever hensynet til det frie marked fri landegrensekryssende transport, og hensynet til miljøet at tomkjøring unngås ved posisjonering til utreisetransport. Reglene om kabotasje varierer ettersom det dreier seg om gods eller turbuss.

Lovlig kabotasje

Kabotasje er i utgangspunktet ulovlig etter yrkestransportlova § 10(3). Det er imidlertid gjort unntak i forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje, som implementerer EUs rådsforordning nr. 3118/93.

Godstransport

For at slik kabotasje skal være lovlig må følgende vilkår være oppfylt, jf. Forsiriftens § 2a

- Transportøren må være hjemmehørende i et EØS-land. Fra og med 01.01.12 fikk også transportører fra Bulgaria og Romania utføre kabotasje.

- Kabotasjen må utføres i forbindelse med en internasjonal transport. Det innebærer at transportøren ikke kan krysse grensen med tom bil for så å utføre innenlandstransport.
- En transportør kan kun ha 3 kabotasjeturer over en periode på 7 dager regnet fra lossing av den internasjonale lasten til lossing av siste kabotasjetur. Oppdraget ut i fra fraktbrevet regnes som én kabotasjetur, men kan bestå av flere lastinger og lossinger.
- All transport må selvfølgelig være foretatt med samme kjøretøy
- Fra og med 01.07.11 ble det dessuten påkrevd at transportøren skal kunne fremlegge dokumentasjon på all transport. Både den innkommende internasjonale transporten og kabotasjeturene. Hvilke opplysninger dokumentasjonen skal inneholde følger av forskriften. Kontrollmyndigheten kan etterprøve dokumentasjonen ved hjelp av f.eks. fartsskriveren.
- Til slutt er det et selvstendig vilkår at kabotasjen er midlertidig. Den kan således ikke utføres som ledd i løpende eller permanent ytelse.

Turbuss

For turbusser er utgangspunktet det samme, nemlig at kabotasje er ulovlig etter yrkestrafikkloven, men at midlertidig kabotasje er tillatt innenfor EØS.

Forskriftens § 2a, som setter opp vilkår for kabotasjen gjelder imidlertid kun godstransport. Persontransport reguleres av § 4, som viser til EØS-reglene. Her er det eneste vurderingstemaet for lovlig kabotasje om den er «midlertidig» eller ikke. Et slikt skjønnsmessig vurderingstema er vanskelig å

håndheve og har bidratt til press på norske turoperatører.

I pressemelding av 22. november 2011 meddeler samferdselsdepartementet at fra og med 1. april 2012 settes en grense for tillatt persontransportkabotasje som er lettere å håndheve. Heretter får utenlandske transportører ikke drive transport i Norge utover 30 dager, avgrenset til totalt 45 dager på ett kalenderår.

Deler av den Norske turistnæringen som baserer seg på bussturister er redd reglene vil føre til at turoperatørene priser seg ut av markedet.

Samferdselsdepartementet sender i forbindelse med vedtaket ut på høring et forslag om en annen forskriftsendring. Den går ut på at transportørene pålegges å registrere turopplysninger i et webbasert program, som skal være direkte tilgjengelig for kontrollmyndigheten. Noen lignende løsning er foreløpig ikke fremmet for gods, og kontroll her utføres derfor langs veiene.

Hvem er ansvarlig?

Etter yrkestransportloven § 41 er brudd på forskriften belagt med straff i form av bøter. Det er transportøren som har forbrutt seg, men kan den norske oppdragsgiveren også holdes ansvarlig?

I straffeloven har vi en generell bestemmelse om foretaksansvar i § 48a. Det går ut på at et foretak kan straffes for et lovbrudd som er begått av noen som har handlet på vegne av selskapet. Det er klart at en oppdragiver etter omstendighetene kan bli ansvarlig etter denne bestemmelsen for en oppdragstaker, jf.

Rt. 1982, 645. Det er således mulig at både transportør og oppdragsgiver holdes ansvarlig.

Foretaksstraff er avhengig av at en straffebestemmelse er overtrådt av noen som har handlet «på vegne av selskapet».

Et foretak står således ikke ansvarlig for handlinger som er illojale mot foretaket. At arbeidstaker har forbrutt seg mot en instruks er imidlertid ikke nødvendigvis ansvarsfriende dersom foretaket kunne forutse at instruksjonen ikke ville følges.

Foretaksansvar er valgfritt. I første omgang er det påtalemyndigheten, og i andre omgang er det retten som tar standpunkt til om ansvar bør gjøres gjeldende overfor foretaket.

Forhold som det skal legges vekt på er listet opp i loven: straffens preventive virkning, overtredelsens grovhet, om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen, om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser, om foretaket har hatt eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen, foretakets økonomiske evne, om andre reaksjoner som følge av overtredelsen blir ilagt foretaket eller noen som har handlet på vegne av det, blant annet om noen enkeltperson blir ilagt straff.

Josefine Wærstad

VERV

OG FÅ FLOTTE PREMIER

Her er noen
av våre
brosjyrer

En hovedbrosjyre
(øverst på bildet)
20 sider A5

Små A5-brosjyrer
på fire sider på
norsk, polsk,
slovakisk, tysk og
engelsk.

Bestille fra
post@ytf.no
eller på
telefon 40 60 37 00

Vervepremiene
finner du på
ytf.no/verving/
[vervepremier-2012](http://ytf.no/verving/vervepremier-2012)



Godssjåførenes daglige arbeidsproblemer tatt opp i høring i Stortinget

I en høring på Stortinget nylig krevde YTF døgnhvileplasser, uavhengig trafikktilsyn, slutt på rutinebeslag av førerkort, bedre vedlikehold av vinterveger, skjerpet kontroll med mangelfulle vogntog, likt bøtenivå for norske og utenlandske sjåførere.

Det var Stortingsrepresentantene Bård Hoksrud som hadde tatt initiativet til en høring for å bedre yrkessjåførens hverdag. Sektoransvarlig Jan Jacobsen møtte for YTF på høringen i Stortinget. Jacobsen argumenterte for døgnhvileplasser for lastebil- og bussjåførere som er underlagt kjøre- og hviletid, og definerte hva en slik plass burde inneholde for å tilfredsstille behovet. Han understreket behovet med å vise til YTFs undersøkelse for en tid tilbake hvor det ble avdekket at av de 233 som svarte på undersøkelsen, så hadde 40 % tilfredsstillende pauselokaler, 20 % hadde det ikke og 40 % oppga at de ikke har tilgang til pauserom i det hele tatt. Når det gjelder så livsnødvendige ting som toalett, så oppga 45 % at de hadde toalett, 25 % hadde ikke toalett og 30 % hadde ikke engang tilgang til toalett. Helseundersøkelsen blant 372 godssjåførere som YTF gjennomførte sammen med LHL avdekket også dårlige forhold for yrkessjåførere. Noe går på sjåførenes egen prioritering, med farlige spisevaner, og de er utsatt for et arbeidsmiljø som er medvirkende til sjåførenes dårlige helse. Undersøkelsen viste også stor fare for å utvikle hjerte- og karsykdommer. Dette blir ytterligere forsterket ved at det ikke finnes spiserom eller kafeer med sunn mat for sjåførene. Jacobsen ga uttrykk for ønske om kraftig forsering av byggingen, som er en forutsetning for sjåførenes velferd og helse.

Trafikktilsyn

Jacobsen var også inne på behovet for et uavhengig og frittstående trafikktilsyn. Etterutdanning var også et av temaene Jacobsen bragte inn for politikerne.

Førerkortbeslag

Et av punktene Jacobsen trakk

fram var politiets rutine med å beslaglegge førerkortet for yrkessjåføre uten at det finnes skjellig grunn til mistanke om uaktsomhet. Yrkestrafikkforbundet er riktignok enig med samferdselspolitikkerne i at det kan stilles minst like store krav til aktsomhet for yrkessjåførere som til andre sjåførere, men YTF er kritisk til at sjåførene fratras levebrødet gjennom rutinemessig beslag av førerkortet når det ikke finnes skjellig grunn til mistanke. Det bekreftes av alle førerkortbeslag som raskt blir trukket tilbake når YTFs advokater blir koblet inn.

Dårlig vegvedlikehold ignoreres

Jacobsen understreker også i sitt innlegg at sjåførene reagerer på at bilen får skyld for mange ulykker, mens det sjelden snakkes om dårlig vedlikeholdte norske vinterveier. Han understreket at det er slike veier som er årsak til mange ulykker.

Må skjerpe kontrollvirkosomheten

YTF mener også at kontrollvirkosomheten langs veiene må skjerpes. Særlig på grensestasjonene, der tolletaten må gis mer myndighet til å holde tilbake dårlig utstyrte biler inntil de kan kontrolleres av Statens vegvesen.

Likt bøtenivå for alle

Til slutt tok Jacobsen opp tilfellet hvor en svensk sjåfør fikk sterkt redusert bot etter en forseelse fordi han var utenlandsk. Denne forskjellen har skapt harme blant sjåførene, som krever likt bøtenivå

De heldige finner slike parkeringsplasser med mulighet for å få seg en matbit og slappe av. Men når den viktigste pausen må tas; døgnhvilen, står ikke plassene i kø.

for alle. Likeledes, påpekte Jacobsen, at utenlandske sjåførere ikke betaler bøter, avgifter eller bompenger, noe som er med og gi en sterk koknkurranseridning. Han etterlyste tekniske løsninger som gjør at også utenlandske sjåførere må betale bompenger. På forbundets hemmesider ytf.no ligger det en link til et videoopptak av hele høringen.

**TEKST OG FOTO:
ANNE M. ULVEN**



Bilen får skyld for mange ulykker, mens det sjelden snakkes om dårlig vedlikehold av norske vinterveger. – Det er slike veier som er årsaken til mange ulykker, hevdet Jacobsen i høringen i Stortinget.





Vegvesenets nye stasjon i nord

Den nye kontrollhallen i Gullesfjordbotn.



Flotte vegvesen-farger på interiøret og på kunsten. Fint å jobbe her, synes Frode Nilsen.

en dag i uka. ADR-kjøretøy godkjennes også her.

Vekt og kamera varsler overvekt

På veien fra Lofoten ligger det ei vekt i veien, kombinert med et kamera. Skulle vekta på et vogntog overstige 50 tonn, varsles trafikkstasjonen automatisk. På den andre siden av veien er det en parkeringsplass som blir brøytet om vinteren. Vegvesenet ønsket en hvileplass for sjåfører her, men det var vanskelig å finne samarbeidspartnere på dette. Men det er planlagt toalett og venterom for busspassasjerer her.

TEKST OG FOTO: BENTE BOLSTAD

I høst åpna Statens Vegvesen region nord sin nye stasjon i Gullesfjordbotn. Her er alle kontrollfasiliteter på plass, og avdelingsingeniør Frode Nilsen i utekontrollen er storfornøyd med den nye stasjonen.

Her møtes tre veier, veien fra Harstad/Narvik, veien til Lofoten og veien til Vesterålen.

Det meste av dagligvaretransport, posten og all fisk fra Lofoten og Vesterålen kjøres gjennom dette krysset. Bare fisken aleine er mer enn 100 vogntog i uka. Og når det i disse dager er skreifiske i Lofoten, øker tallet kraftig. I tillegg til at stasjonen brukes av utekontrollørene, er nyregistrering og omregistrering av biler lagt hit

Ruskjøring alvorlig problem

– Rus og bilkjøring hører ikke sammen. Jeg er derfor glad for at det nå blir like lett å dømme de som kjører i narkotika- og medikamentrus som de som kjører i alkoholrus, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

Det er vedtatt i statsråd at en rekke endringer i vegtrafikkloven relatert til ruspåvirket kjøring iverksettes fra 1. februar 2012. Samferdselsdepartementet har også fastsatt forskrift om faste nedre grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol som også vil gjelde fra 1. februar 2012.

Kjøring i ruspåvirket tilstand er et alvorlig og økende trafiksikkerhetsproblem. Det nye regelverket vil likestille kjøring med alkohol og kjøring med annen rus, slik at flere i den siste kategorien kan bli dømt enn det som er tilfelle i dag. Dette vil bedre trafiksikkerheten. I tillegg vil det kunne gi en prosessøkonomisk gevinst for politi og påtalemyndighet.

Etter vegtrafikkloven er det i dag forbudt og straffbart å kjøre under påvirkning av både alkohol og andre rusmidler. For påvirkning som følge av alkohol har Norge helt siden 1936 hatt en grense som definerer når kjøring er straffbar, i dag ved 0,2 promille. For rusgivende legemidler og narkotika har det ikke vært fastsatt straffbarhetsgrenser. I slike saker har skyldspørsmål og straffeutmåling i stor grad vært basert på medisinske sakkyndiges vurderinger i hver enkelt sak. I praksis har dette ført til at kjøring med alkohol har blitt behandlet strengere enn kjøring med narkotika eller rusgivende legemidler.

- Slik skal det ikke være, påpeker Kleppa.



Alt det du gjorde, vil barnet ditt også gjøre – pluss litt til

Visste du at i det barna dine fyller 20 år, så er de kanskje ikke lenger dekket av dine forsikringer? Vi vet at du er bekymret for dem, men fra og med nå er du satt på sidelinja. Sørg i hvert fall for at de er forsikret – det er nå de trenger det som mest. Alt du trenger å gjøre er å ringe oss på **03100** eller **se gjensidige.no/ys**, så kan vi ta vekk noen av dine bekymringer.

Vi gratulerer

70 ÅR

BENJAMINSEN, BJØRNAR LEIF
4. mars

WESTENG, ROLF IVAR
4. mars

JEVNE, HARALD OLAV
5. mars

HJALMARSEN, KÅRE
8. mars

WÆRNES, TORE
8. mars

EDVARDESEN, KJELL LUDVIG
10. mars

ROHOLDT, KNUT
10. mars

ROGNE, MAGNE ARVID
11. mars

NERLAND, PER ANDREAS
12. mars

THORKILDESEN, TORE MARSHALL
15. mars

SYGNESTVEIT, MAGNUS
18. mars

JOHANSEN, BJØRN MARTIN
21. mars

MEHL, JOHANNES
26. mars

MYHRE, MAGNE WILLY
28. mars

BARKHALD, PER MORTEN
30. mars

SPARBO, SVEIN HJALMAR
30. mars

AUSTIGARD, JARL MAGNAR
2. april

ZAHID, GHULAM RASOOL
15. april

BOUGH-JENSEN, EINAR
16. april

JOHANSEN, AGNAR JARLE
17. april

SELJELI, HARALD JOHAN
18. april

RØDSET, OLA ALFRED
21. april

ELVEKROK, LARS H
21. april

HORTEN, ENGEBRET
28. april

AKSNES, KNUT MAGNAR
29. april

60 år

NUPEN, ARNE
Fjord1 Buss Møre AS,
2. mars

ERIKSEN, KNUT
Norgesbuss AS, 2. mars

SINGH, NAMBER
Unibuss AS, 4. mars

BREKKE, LEIF ARVE
Rema Distr.Norge AS Distr.
Langhus, 5. mars

SKILDHEIM, BJARNE
Transferd AS, 9. mars

DYRSETH, IVAR ARNT
Unibuss AS, 9. mars

JOHANSSON, ROBERT
Nettbuss Øst AS, 10. mars

MYKLEBUST, JOHN MAGNE
Firda Billag Buss AS,
10. mars

LARSEN, SVEIN ERIK
Nettbuss Øst AS, 10. mars

GOLLEMOGEN, ODD KJELL
Nettbuss Drammen avd.
Notodden, 11. mars

AFZAL, MOHAMMAD
Unibuss AS, 12. mars

HAUKLAND, ROLF
Nettbuss Øst AS, 14. mars

JORTVEIT, KARL KRISTIAN
Østerhus Transport AS,
17. mars

GRIMSTAD, GUNNAR
Skarstein Transport og
Distribisjon AS, 18. mars

STENSÅS, INGEBRIKT
18. mars

HARTMANSSON, KRISTINN RUNAR
Tide Buss AS, 18. mars

MARTINSEN, ERIK
Unibuss AS, 26. mars

LANGELAND, HARALD
Tide Buss AS, 26. mars

STENSBY, VIDAR
Bekkevoll Transport AS,
26. mars

BLOMLIE, HARALD ATLE
Cominor AS, 2. april

BRENDKAG, ODD ATLE
Nettbuss Travel Drammen
AS, 3. april

BAKKEN, ARNT
Gauldal – Østerdal Buss AS,
5. april

JACOBSEN, STEIN ERIK
Unibuss AS, 7. april

HAALAND, FRODE
Veøy Sør AS, 7. april

SVENSLI, PER ANDERS
7. april

HVERVEN, SVEIN ERIK
Nettbuss Drammen avd.
Notodden, 10. april

SLETBAKK, TERJE
Cominor AS, 12. april

VABØ, AUDUN
Turistbuss Bergen, 13. april

HAMMER, JAN TERJE
Nettbuss Trøndelag AS,
15. april

ERIKSEN, EINAR JOHANNES
Cominor AS, 15. april

BAKKEN, IVAR
15. april

KVINGEDAL, MORTEN G
NOBINA NORGE AS, 16. april

SKARSTEIN, PER OLAV
Fjord1 Nordfjord-Ottadalen
AS, 17. april

LAURITZEN, KATHE GRETE
17. april

KNUDSEN, SVEIN
Unibuss AS, 18. april

BRAAUM, LEIF
18. april

JENSSEN, KURT TERJE
19. april

KOLSGÅRD, STEINAR
Bamagruppen avd.
Lundteigen, 19. april

OTTESEN, SUSANNE
Nettbuss Drammen AS,
20. april

NORDHEIM, HALVARD
TrønderBilene AS, 20. april

BARTSCH, MARTIN
NOBINA NORGE AS, 23. april

DZAFIC, IBRAHIM
NOBINA NORGE AS, 24. april

BRYNLUND, SOLVOR KRISTINE
Unibuss AS, 26. april

EVENSEN, NILS HENRIK WIBE
Nettbuss Drammen AS,
27. april

OLSEN, SVEIN
Nettbuss Sør AS, 27. april

ØSTBY, ARVE

TrønderBilene AS, 28. april

LARSEN, TORE ØKLAND

NOBINA NORGE AS, 29. april

OLSEN, VIDAR

30. april

**ALBERTSSON,
THOR PALMI**

Unibuss Tur AS, 30. april

50 ÅR

TØNNE, JAN ARVE

Waage Transport AS, 3. mars

LIABØ, MAGNE HARALD

Gauldal – Østerdal Buss AS,
3. mars

IBRAHIM, ISMAIL

UniBuss Ekspress AS,
3. mars

FINNES, ODD

Rema Distr.Norge AS Distr.
Langhus, 9. mars

VEIMO, ROLF GUNNAR

Leiv Sand Transport AS,
11. mars

FORSLAND, ODDVEIG

Boreal Transport Nord AS,
11. mars

BERGO, JONNY

Tide Buss AS, 11. mars

**MORTENSEN, GLENN
GUNNAR**

NOBINA NORGE AS,
14. mars

ALFREDSEN, JOHN-ERIK

Cominor AS, 14. mars

ØVREHUS, JOHANNE

Tide Buss AS, 16. mars

BERISHA, ISMET

NOBINA NORGE AS,
16. mars

OPALKA, WALDEMAR

Boreal Transport Sør AS,
17. mars

ROVDE, LARS OTTO

Nettbuss Østfold AS,
17. mars

UNDAL, GEIR

Ørland Transport, 19. mars

GRØNSDAL, TERJE

Tide Buss AS, 19. mars

AREFJORD, PER GUNNAR

Tide Buss AS, 21. mars

STENE, MORTEN

Tide Buss AS, 21. mars

ROGNES, STIG MORTEN

TrønderBilene AS, 28. mars

**JOHANSEN,
ODD BJØRNAR**

Trønder Tank AS, 28. mars

LARSEN, KJELL ARNE

Unibuss AS, 28. mars

ANTHI, MAGNE

Boreal Transport Nord AS,
31. mars

ESPESETH, GEIR HELGE

Telemark Taxibusser AS,
1. april

KUCEVIC, BAJAZIT

NOBINA NORGE AS, 8. april

THORSEN, BJØRNAR

NOBINA NORGE AS, 10. april

MILENKOVIC, LJUBOMIR

Nettbuss Sør AS, 10. april

JOHANSEN, ARNE

Tinn Billag AS, 10. april

HAGHEIM, MAGNE ARVID

Fjord1 Sogn Billag AS,
10. april

FOSS, OLE PETTER

12. april

SOLHAUG, TERJE

Nettbuss Øst AS, 13. april

HENRIKSEN, KURT

Cominor AS, 14. april

FOSSE, TERJE

NOBINA NORGE AS, 14. april

KRISTIANSEN, JAN

TrønderBilene AS, 19. april

OLSEN, HARALD ODDVAR

21. april

KARAS, PETER

Unibuss AS, 25. april

NJIE, ABDOU RAHMAN

Kollektivtransportproduksjon
AS, 25. april

NADEEM, ZAFAR

Norgesbuss AS, 27. april

LIAN, JOSTEIN

Gas Trans Hemne, 28. april

KALSAAS, ROLF

Tide Buss AS, 29. april

MARTINSSON, BIRGITTA

Nettbuss Øst AS, 29. april

HAUG, DAG ODDGEIR

Torghatten Trafikkselskap
ASA, 30. april

Ansatte på Nordlaks i Stokmarknes bøyer seg ned i lomme-lyktlyset, myser, og greier å skimte at her står det faktisk M+S på dekkene til det russiske vogntoget som de snart skal lastes med laks. Trygg Trailer kalles det, det nye samarbeidet mellom Statens vegvesen og laksenæringen, som skal hjelpe næringen til å ta ansvar også for transporten av laks.

Laksenæringen tar ansvar

TEKST OG FOTO: BENTE BOLSTAD

Utenlandske vogntog på norske vinterveier har tatt menneskeliv og skapt store problemer: Veier har blitt stengt og gods har ikke kommet fram. Lakseeksportører har følt belastningen. De misliker selvfølgelig at fiskekassene deres ligger i grøfta, og skulle heller se laksen på middagsbordene i Europa.

I et notat fra Trygg Trailer (samarbeidet mellom Statens vegvesen og laksenæringen) vises det til at det bare de første to ukene av november 2010 var 53 vogntog utenfor veiene i Nord-Norge.

Det var bedriften Nova Sea AS på Lovund som i fjor vinter tok initiativet til «Trygg Trailer», blant annet med begrunnelsen «Vi har et etisk ansvar». Nå sprer ideen seg over hele landet.

Vogntog i grøfta

Yrkestrafikk fikk være med da Statens vegvesen besøkte Nordlaks i Stokmarknes i Vesterålen. Formålet med besøket var å sette de ansatte på Nordlaks i stand til å bedømme blant annet dekk på biler som de skal laste. Allerede underveis til Stokmark-

nes får vi melding om et vogntog som ligger i grøfta både i Kåringen mellom Harstad og Vesterålen, og flere steder i Lofoten. Noen sperrer veien, og områdene har dårlig med omkjøringsmuligheter. En typisk vinterdag i nord, med andre ord.

På vei ned til anlegget som ligger ved sjøen i Stokmarknes, passerer vi finske og russiske vogntog som står og venter på last.

Seksjonsleder i utekontrollen til Statens vegvesen, region Nord, Frits Karlsen, åpner møtet med de ansatte på Nordlaks. Han lover at





To russiske og en finsk bil venter på å bli lastet. Fisk fra Stokmarknes eksporteres blant annet til Russland, Kina, USA, Italia og Frankrike.

de ansatte skal få en orientering om sikring av last og bedømming av dekkutrustning.

Tar ansvar

Fabrikkssjef Kristian Eilertsen ved Nordlaks forteller at bedriften er opptatt av trygghet for andre trafikanter. Hver uke kjører om lag 75 vogntog ut herfra med laks til fjern og nær, kanskje så mye som 4000 i året.

Frode Nilsen er avdelingsingeniør i utekontrollen til Statens vegvesen i region nord, og er stasjonert på trafikkontoret i Svolvær. Det er

han som tar for seg det praktiske i møtet med de ansatte i Nordlaks. Nilsen har stor tro på at det samarbeidet med lakseeksportørene kan være fruktbart.

Sjekke, ikke kontrollere

Han presiserer at de ansatte på Nordlaks kan sjekke vogntogene, det er Statens vegvesen og politiet som kan kontrollere. Mens vegvesenet kan ilegge gebyr, og forby et vogntog å kjøre videre før feil er rettet opp, kan de ansatte på Nordlaks nekte å laste en bil, og de kan også tipse vegvesenets utekontrollører eller politiet, når det er ekstra galt. De kan selvfølgelig også varsle oppdragsgiver, som har bestilt fisken.

Forskjellig alkoholkultur

Temaet engasjerer blant de fram-møtte. De har to alkometer, og er nøye med å gi beskjed om at kjøring i alkoholpåvirket tilstand er helt uakseptabelt.

De har svært mange russiske og finske sjåførere på besøk, og særlig i Russland er kulturen annerledes. Men mange av gjengangerne, de som kommer igjen uke etter uke, lærer raskt hvordan det er i Norge. De ansatte forteller om sjåførere som selv sier at de ikke kan flytte bilen sin fordi de har drukket.

Kjøre- og hviletid

Flere av de fremmøtte er nysgjerrige på problemer rundt kjøre- og hviletid.

Forsamlingen går fra teori til praksis. Utrustet med lommelykter i vintermørket går de på jakt etter M+S-merke på dekkene. Denne russiske bilen kan få trobbel på vanskelig vinterføre, spår Frode Nilsen fra Statens vegvesen.

– Når jeg ber en sjåfør flytte bilen, sier de at det kan de ikke, for de er inne i en hvileperiode. Hvordan skal vi håndtere det? Nilsen sier at dersom det er helt nødvendig at sjåføren selv flytter bilen noen meter, er det viktig at dette blir notert på skiva, og bekreftet og signert av Nordlaks. Det vil like fullt være et brudd på kjøre- og hviletid, men det er fint for kontrollmyndighetene å få en forklaring på hvorfor bruddet har skjedd.

Mange utenlandske biler har hengere som ikke tilhører bilen. Dette er et problem. Og selv om de utenlandske bilene jevnt over tar sikkerhet og utstyr mye mer på alvor i dag enn for noen år tilbake, er det fortsatt et stort problem at de ikke er utstyrt for norske forhold.

Akslinger til besvær

Ifølge Nilsen er et av de største problemene biler med én aksel. – Når russisk lovverk i tillegg krever at vogntog skal ha et akseltrykk på 8+8 på bilen og 8+8+8 på hengeren, er det ikke rart sjåførene sliter med å få bilene opp lange slake bakker, sånn som for eksempel i Kåringen.

Når det gjelder kjettinger, krever Statens vegvesen at det må være minimum 13 lenker på dem, ikke sju-åtte, slik det er på mange utenlandske biler. Mønsterdybden må være minst tre millimeter. Og dekkene skal på vinterføre være merket med M+S (mud and snow eller søle og snø).

– Dessverre ser vi noen luringer som importerer M+S-dekk fra USA eller Canada. Der står bokstavene for søle og sand, og duger særdeles dårlig på norsk vinterføre, sier Nilsen til en lydør-forsamling.





*Bildet over: Her var alt i orden på dekket. M+S, mud and snow, eller søle og snø som det heter på norsk.
Til venstre: Nordlaks har stoppet lastning av biler i de to timene møtet med Statens vegvesen finner sted. Mellom 15 og 20 ansatte har benket seg for å lære om dekktrusting og sikring av last.*

Også dekk med langsgående mønster kan være vinterdekk. Det er ofte hengeren som er det største problemet. Dekkene kan være gode nok, men når vekta er galt fordelt, og hengeren ikke har boggiaksel men bare en drivaksel, sklir bilen fort ut i grøfta.

Hva kan gjøres?

De praktiske problemene på Nordlaks kan tårne seg opp når de har smekkkfulle lagre, og fisken må ut til kjøperne i løpet av kort tid. – Hvis vi da oppdager en bil med bare to millimeter mønsterdybde på alle dekk, hva skal vi gjøre, spør en av karene.
– Dere kan selvfølgelig nekte å laste. Dere må også gjerne ringe oss i Statens vegvesen. Vi har tipstelefonen, og kanskje skal dere også ringe direkte til oss kontrollørene. I tillegg ville jeg ha varslet transportøren, sier Frode Nilsen.

Kan bli dyrt for transporten

Nordlaks selger direkte til mange land i verden, og kjøper avtaler med transportør. – Vi har mange faste kjøpere, sier produksjonsleder Børge Holm.
Han forteller at bedriften allerede kontrollerer skapene på bilene og svartelister biler med for dårlige skap.
– Et enkelt uhell med bil kan koste transportøren dyrt. En russisk bil med løs aksling og salrygga henger havarerte sist sommer på vei over til Sverige. For å redde lasten måtte en norsk bil ta over fisken. Dette kostet transportøren 70 000–80 000 kroner, sier Holm.

Fra teori til praksis

Utenfor fabrikkens står to russiske og et finsk vogntog og venter på last. Forsamlingen går fra teori til praksis. Utrustet med lommelykter i vintermørket går de på jakt etter M+S-merker, studerer mønsterdybde og ser etter kvalitet på kjettinger.
Den første bilen vi ser på er russisk. Russland har seilt opp som den største mottakeren av norsk sjømat i 2011.
Frode Nilsen studerer dekkene på bilen, og slår fast at de har vintermerka dekk etter russisk standard. – Dette er slett ikke det verste jeg har sett, men jeg vil heller ikke bli veldig forundra om dette vogntogget får problemer på glatta. Den har tradisjonell russisk fordeling av lasten, 8+8 på bilen og 8+8+8 på hengeren, sier han.

Godt utrustet

Ved siden av står et finsk vogntog. Nilsen nikker, mer fornøyd. – Denne blir ikke stående i første motbakke, her er en alminnelig godt utrustet bil.
Nok en russisk bil er neste på kontrollista. – Han her kjører på Norge hver uke, sier en av mennene.
Nilsen nikker, og konstaterer at bilen er godt skodd. – Her er problemet nok en gang lastfordelingen. Denne bilen er lastet etter russiske forskrifter, men akkurat det kan gi sjåføren problemer i tunge og glatte norske bakker, sier han.
Produksjonssjef Børge Holm er fornøyd. – Jeg håper dette vil bidra til en huskultur hvor både våre ansatte, sjåførene som henter fisk hos oss, og de som bestiller,

Trygg Trailer

Prosjektet Trygg Trailer så dagens lys på øya Lovund høsten 2010. Nova Sea AS, som er en av de store lakseeksportørene i Nord-Norge, dro i gang sjekk av dekk og kjetting på vogntogene som lastet ved bedriften. Siden den gang har Statens vegvesen vært en viktig støttespiller og skal de nærmeste ukene kurse enda flere ansatte i laksenæringen. Til nå er det 11 bedrifter fra Hammerfest i nord til Herøy i sør som er med i prosjektet. Foruten opplæring bidrar Statens vegvesen med brosjyren Donna Diesel og arbeidshansker til sjåførene. Også flere sørnorske bedrifter har vist interesse for prosjektet, og disse har som et første tiltak tatt i bruk Donna Diesel for utlevering til sjåfører.

forstår at vi tar sikkerheten i laksetransporten på største alvor, sier han.

Det hører med til historien at sjømatnæringen er Norges største eksportnæring etter olje og gass. Og innenfor sjømatnæringen er laksen størst. Det er derfor en vesentlig bransje som nå tar ansvar.

Frits Karlsen fra Statens vegvesen opplyser at de lakseeksportørene som har mottatt veiledning fra vegvesenet har utarbeidet egne sjekklister for biler som de laster.

Nye Actros setter alle andre i skyggen

Nye Actros legger seg rett i tet - på komfort, driftsøkonomi og kjøredynamikk. På bakgrunn av stadig større krav til komfort, driftsøkonomi, kjøredynamikk og tilbudsmangfold utviklet vi nye Actros fra grunnen av. Ganske friskt når Actros allerede var ledende fra før. Resultatet: En lastebil som stiller alle andre i skyggen. Actros har bla Fleetboard som standard. Vår filosofi er fortsatt den samme som da Karl Benz oppfant verdens første lastebil i 1896 - Trucks you can trust. For mer informasjon se www.mercedes-benz.no eller kontakt en av våre forhandlere.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Lokalforeningene

Avd. 1 Haugesund og Omland (1)

Leder: Larsen Karsten Arne
Susort, 5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 930121216
Epost: karsten.larsen@epost.no

Avd. 2 Avdeling 2

Leder: Sælen Frode
Brattlien 37, 5019 BERGEN
Telefon privat: 55312038
Mobil: 93240004
Epost: frode.saelen@c2i.net

Avd. 3 Oslo og Akershus (3)

Leder: Sæther Lars Harein
Brattvollveien 71, 1164 OSLO
Telefon privat: 22740033
Mobil: 92285135
Epost: hareins@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn (5)

Leder: Furua Vidar
Killingstadveien 4, 3490 KLOKKARSTUA
Telefon privat: 32795896
Mobil: 92255450
Epost: vidar.furua@c2i.net

Avd. 6 Vestfold (6)

Leder: Pettersen Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Mobil: 97773714
Epost: petterlouis@online.no

Avd. 7 Trondheim (7)

Leder: Husby Øystein
Yt f Avd 7 Trondheim, 7437 TRONDHEIM
Mobil: 48013877
Epost: oeystein.husby@medlem.yt.f.no

Avd. 8 Oslo Taxibuss (8)

Leder: Kristiansen Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Telefon privat: 90969447
Mobil: 93419118

Avd. 9 Vest Agder (9)

Leder: Holbek Kjell A
Eikebakken 7a, 4622 KRISTIANSAND S
Telefon privat: 38015776
Mobil: 94304287
Epost: la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister (10)

Leder: Feyling Heidi
Torjusheigata 19, 4514 MANDAL
Telefon privat: 38260218
Mobil: 98241925
Epost: avd10@online.no

Avd. 11 Cominor (11)

Leder: Melby Oddvar
Grevlingveien 28, 9017 TROMSØ
Telefon privat: 77678021
Mobil: 41332740

Avd. 12 Finnmark (12)

Leder: Nibe Fred Ove
Storvannsveien 112, 9600 HAMMERFEST
Telefon privat: 78412311
Mobil: 93418887
Epost: fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland (13)

Leder: Haver Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 N.ERBØ
Telefon privat: 99534262
Mobil: 91590254
Epost: trine.aronsen@medlem.yt.f.no

Avd. 15 Nedre Telemark (15)

Leder: Michelsen Terje
Ekelundvegen 7, 3919 PORSGRUNN
Telefon privat: 35559014
Mobil: 92632157
Epost: avd15.yt.f@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes (16)

Leder: Klungnes Jim Harry
Klungnes, 6320 ISFJORDEN
Telefon privat: 71228928
Mobil: 92240050
Epost: jim_klungnes@hotmail.com

Avd. 17 Steinkjer (17)

Leder: Hartvikøy Robert
Prærievegen 31 B, 7800 NAMSOS
Telefon privat: 74270550
Mobil: 95775270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen (20)

Leder: Hansen Roy
Postboks 141, 8801 SANDNESSJØEN
Telefon privat: 75041783
Mobil: 92411984
Epost: rohan5@online.no

Avd. 21 Salten (21)

Leder: Bakken Arne Kjell
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ
Telefon privat: 75508270
Mobil: 99744698
Epost: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen (22)

Leder: Fagermo Atle Tor
Sigerfjordveien 299, 8400 SORTLAND
Telefon privat: 76127205
Mobil: 91322403
Epost: atle@fagermo.net

Avd. 23 Aust Agder (23)

Leder: Tveit Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Telefon privat: 35045825
Mobil: 90545149
Epost: olav.tveit@nettbus.no

Avd. 24 Harstad (24)

Leder: Eitheim Svein O Aspenes
Vikavegen 13, 9402 HARSTAD
Mobil: 91637819

Avd. 25 Sogndal (25)

Leder: Flåten Einar
6856 SOGDAL
Telefon privat: 57672136
Mobil: 91153698
Epost: eeflaten@frisurf.no

Avd. 26 Mo i Rana (26)

Leder: Pettersen Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Telefon privat: 75169986
Mobil: 95245022
Epost: rune.940@online.no

Avd. 29 Jotunheimen (29)

Leder: Mosaker Tomas Jørgen
2977 ØYE
Telefon privat: 61368767
Mobil: 95192016
Epost: tomt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy (30)

Leder: Dyrseth Martin Bernhard
Steinsgrenda, 6530 AVERØY
Telefon privat: 71516228
Mobil: 90645013
Epost: martin.dyrseth@svorka.net

Avd. 31 Brønnøysund (31)

Leder: Edriassen Arvid Magne
Slettaunåsen 3, 8900 BRØNNØYSUND
Telefon privat: 75022249
Mobil: 95972697
Epost: arvidedriassen@gmail.com

Avd. 33 Kongsvinger (33)

Leder: Røed Henning
Kongevegen 98 A, 2211 KONGSVINGER
Mobil: 90251863
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland (35)

Leder: Staven Ole Jonny
Starum, 2850 LENA
Telefon privat: 61168185
Mobil: 99204429
Epost: jo-stav@online.no

Avd. 36 Østfold (36)

Leder: Arnesen Arnfin
Lerkeveien 12, 1850 MYSEN
Mobil: 95082465
Epost: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund (37)

Leder: Myhre Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Telefon privat: 70140200
Mobil: 92620612
Epost: linda.myhre@nettbus.no

Avd. 40 Notodden (40)

Leder: Moen Håvard
Villandvegen 55, 3677 NOTODDEN
Telefon privat: 35022648
Mobil: 92888867
Epost: moen@hitterdal.no

Avd. 41 Setesdal (41)

Leder: Tørresen Olaf Håkon
Prestelid 2, 4745 BYGLAND
Telefon privat: 37935993
Mobil: 41277781
Epost: ytf@sbr.no

Avd. 42 Søre Sunnmøre (42)

Leder: Lillerovde Joar Asle
Slagnes, 6146 ÅHEIM
Telefon privat: 70023434
Mobil: 46660290
Epost: joar.lillerovde@gmail.com

Avd. 44 Dombås (44)

Leder: Stordal Ståle
2663 DOVRESKOGEN
Telefon privat: 61240238
Mobil: 90766299
Epost: stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol (45)

Leder: Thoen Olbjørn
Prestelie 10, 3570 ÅL
Telefon privat: 32084206
Mobil: 95064282
Epost: olbjorn-thoen@tele2.no

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS (46)

Leder: Odenmarck Unni
Kirkemoveien 24, 3525 HALLINGBY
Mobil: 91677135
Epost: u-solve@online.no

Avd. 47 Hamarøy (47)

Leder: Olsen Magnor Brynjulf
Prestelie 8, 8294 HAMARØY
Telefon privat: 75770411
Mobil: 95055709
Epost: ytf.hmoy@online.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag (49)

Leder: Fredriksen Viggo Armand
Asbjørnsens Gate 27a, 7052 TRONDHEIM
Telefon privat: 73512300
Mobil: 91747300
Epost: ytf.avd.49.nettbuss.trondelag@gmail.com

Avd. 51 Lofoten (51)

Leder: Riise Aslak Elvar
Høvdingveien 54, 8360 BØSTAD
Telefon privat: 76084287
Mobil: 91619533
Epost: aselvar@online.no

Avd. 53 Torpa (53)

Leder: Brattlien Kjell Arild
Skolegata 20, 2870 DOKKA
Telefon privat: 61111468
Mobil: 95060483
Epost: ka.brattlien@live.no

Avd. 54 Tinn (54)

Leder: Lurås Joar
Naukeset, 3650 TINN AUSTBYGD
Telefon privat: 35098638
Mobil: 48158949
Epost: naukeset@gmail.com

Avd. 55 Vatne (55)

Leder: Tennøy Arnkjell
6264 TENNFJORD
Telefon privat: 70213492
Mobil: 95050339
Epost: arnkt@online.no

Avd. 56 Trollheimen (56)

Leder: Holmeide Erling Walthar
Myrullveien 30, 6518 KRISTIANSUND N
Telefon privat: 71583065
Mobil: 93210065
Epost: erlholm@online.no

Avd. 57 Senja (57)

Leder: Kristoffersen Tore
Hannes, 9372 GIBOSTAD
Telefon privat: 77844319
Mobil: 95070763
Epost: torek6@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn (59)

Leder: Koppen Magne Haugan
6133 LAUVSTAD
Telefon privat: 70077253
Mobil: 41622280
Epost: magne.koppen@tele2.no

Avd. 60 Glomfjord (60)

Leder: Skoglund Svein Roger
Breivik, 8178 HALSA
Telefon privat: 75750311
Mobil: 92863006
Epost: srogskog@online.no

Avd. 62 Trysil (62)

Leder: Bryn Inge
2420 TRYSIL
Telefon privat: 62453957
Mobil: 99211954
Epost: bryner@online.no

Avd. 66 Stranda og Omegn (66)

Leder: Drabløs Hejge
Vallavegen 27, 6220 STRAUMGJERDE
Telefon privat: 70250731
Mobil: 90580112
Epost: hdrablo@online.no

Avd. 71 Nordfjord (71)

Leder: Lykkebø Terje Martin
Boks 1083, 6704 DEKNEPOLLEN
Telefon privat: 57854880
Mobil: 90597183
Epost: stastord@online.no

Avd. 73 Gauldal (73)

Leder: Brandegg Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 91322667
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal (74)

Leder: Jensen Øyvind
Rådøyveien 5, 3790 HELLE
Telefon privat: 35988590
Mobil: 90919810
Epost: b.jensen@kktv.no

Avd. 75 Trondheimsfjorden (75)

Leder: Skorstad Bjørn Robert
—, 7170 ÅFJORD
Telefon privat: 72535716
Mobil: 91814635
Epost: bjr-sk@online.no

Avd. 78 Mosjøen (78)

Leder: Stordal Otto
Stordalen, 8664 MOSJØEN
Telefon privat: 75187457
Mobil: 93208537
Epost: otto.stordal@hotmail.com

Avd. 81 Flekkefjord og Omegn (81)

Leder: Mortensen Christian
Nyeveien 38, 4370 EGERSUND
Telefon privat: 90064332
Mobil: 90064332
Epost: cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal (82)

Leder: Evensen Ole Jan
2890 ETNEDAL
Telefon privat: 61121157
Mobil: 41523078
Epost: oevensen@bbnett.no

Avd. 83 Telemark Bilruiter (83)

Leder: Midtbø Bjørn
Harpetjønnlia 2, 3800 BØ I TELEMAR
Telefon privat: 35950837
Mobil: 91896146
Epost: ytfavdeling83@telemarkbil.no

Avd. 90 Øststerdal (90)

Leder: Furuli Cato
2560 ALVDAL
Telefon privat: 41518439
Mobil: 41518439
Epost: cafuli@live.no

Avd. 96 Folle (96)

Leder: Ruud Jon-ole
Njordstubbyen 147, 1275 OSLO
Telefon privat: 22299313
Mobil: 93064286
Epost: jorud@norgesbus.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS (99)

Leder: Amdahl Odd-arne
Svennebyveien 217, 1820 SPYDEBERG
Mobil: 47450380
Epost: o-ambda@online.no

Avd. 100 YTF - Taxi (100)

Leder: Engebretsen Ulf
Onsrud Leir 26 B, 2056 ALGARHEIM
Telefon privat: 63928806
Mobil: 94892506
Epost: ulf@ytf-taxi.no

Avd. 104 Nordre Vestfold (104)

Leder: Karlsen Ottar Arve
Strømmveien 436, 3060 SVELVIK
Telefon privat: 32311568
Mobil: 93252802
Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER

Avd. 202 Funksjonærer (202)

Leder: Helleseth Ove
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN
Telefon privat: 55241190
Mobil: 93239364
Epost: ove.helleseth@tide.no

Avd. 207 Trondheim Trafikkselskap (207)

Leder: Skavland Terje
Krobakken 3 E, 7100 RISSA
Telefon privat: 72584844
Mobil: 48013804
Epost: terje.skavland@team-as.no

Avd. 209 Nettbuss Sør (209)

Leder: Anesland Tom
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S
Telefon privat: 38013207
Epost: tomaanesland@live.no

Avd. 213 Boreal Transport Sør (213)

Leder: Larsen Leif Gunnar
Kompani Lingesvei 17, 4045 HAFRSFJORD
Mobil: 91135561
Epost: leif.larsen@veolia-transport.no

Avd. 215 Nettbuss Sør (215)

Leder: Hanssen Øyvind
Elvegata 25, 3919 PORSGRUNN
Telefon privat: 92032015
Mobil: 92032015

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær (217)

Leder: Aglen Arnjot Bjarne
Postboks 469 Sentrum, 7801 NAMSOS
Telefon privat: 74271250
Mobil: 91637464

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS (219)

Leder: Sletbakk Terje
Skjellveien 24, 8520 ANKENESSTRAND
Telefon privat: 76956069
Mobil: 90586569
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

Avd. 220 Helgelandske AS (220)

Leder: Pedersen Eldbjørg
Snorresgt 8 B, 8800 SANDNESSJØEN
Mobil: 95841276
Epost: eldbjorg.pedersen@veolia-transport.no

Avd. 221 Salten Funksjonær (221)

Leder: Løksti Benedicte
Rundhaugen 20, 8023 BODØ
Mobil: 97590483
Epost: benedicte@saltensbil.no

Avd. 223 Nettbuss Sør AS (223)

Leder: Hansen Øyvind
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL
Telefon privat: 37021352
Mobil: 92083877
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS (232)

Leder: Larsen Per Arild
Stave, 8489 NORDMELA
Telefon privat: 76146561
Mobil: 97969400
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund (237)

Leder: Skaar Oddveig Gunnvor
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
Telefon privat: 70140942
Mobil: 91180588
Epost: oskaar@live.no

Avd. 242 Mørebil AS (242)

Leder: Aambø Knut Gunnar
6150 ØRSTA
Telefon privat: 70063207
Mobil: 91340493
Epost: kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag (264)

Leder: Solvik Gunvor Beate Bjordal
Hornesvegen 23 B, 6800 FØRDE
Telefon privat: 57820347
Mobil: 99728029
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre Billag (271)

Leder: Lindvik Randi Irene
Stegen 12, 6783 STRYN
Telefon privat: 57872142
Mobil: 90070565
Epost: randi.lindvik@fjord1.no

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS (274)

Leder: Tveit Hilde Laila Kåsa
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL
Telefon privat: 35045428
Mobil: 95758644
Epost: hilde@drangedal-bilruter.no

YTF GODS

Avd. 595 G. S. Klubben (595)

Leder: Nilsen Kenneth
Holoveien, 3340 ÅMOT
Mobil: 97533602
Epost: kennetis@hotmail.com

Avd. 598 Torstein Øvsthus og Sønner (598)

Leder: Tøn Eirik
Kytesvegen 81, 5700 VOSS
Telefon privat: 56515136
Mobil: 91324228
Epost: eiriktoe@online.no

Avd. 599 Alnabru (599)

Leder: Unhjem Øyvind Stennes
Lambertseterveien 53, 1154 OSLO
Telefon privat: 92622793
Mobil: 91115951
Epost: oyvind.unhjem@gmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS (601)

Leder: Vikholt Anders I Hansen
Sildvikgata 6, 2a, 8514 NARVIK
Telefon privat: 76960689
Mobil: 41335514
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS (602)

Leder: Bruaset Allan
Åsenvegen 33, 3159 MELSOMVIK
Mobil: 95236777
Epost: allanb@online.no

Avd. 603 Bodø (603)

Leder: Løtvedt Trond
Løpsmarka 29, 8015 BODØ
Mobil: 90575599
Epost: lost_mann@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS (605)

Leder: Alseth Øystein
Alset, 3656 ATRÅ
Telefon privat: 35097410

Avd. 608 Kingsrød Transport (608)

Leder: Jansen Kay Roger
Løvåsen, 1796 KORNSJØ
Telefon privat: 69197263
Mobil: 90931698
Epost: rjansen@online.no

Avd. 609 Emdals Transport AS (609)

Leder: Støverstein Geir Pery
Tronstad, 6218 HELLESYLT
Telefon privat: 41146947
Mobil: 90897921
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS (610)

Leder: Saur Bjørn Arne
Byafossen, 7716 STEINKJER
Telefon privat: 74167088
Mobil: 90167548
Epost: barne-sa@online.no

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS Lan (617)

Leder: Authen Knut
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD
Telefon privat: 69223036
Mobil: 93404022
Epost: k.authen@online.no

Avd. 622 Hernes Transport (622)

Leder: Klungervik Robert
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER
Mobil: 92217766
Epost: robertklungervik@hotmail.com

Avd. 635 Bring Logistics Nettlast (635)

Leder: Sand Knut
2866 ENGER
Telefon privat: 61128016
Mobil: 48865247
Epost: knutsand@bnet.no

Avd. 636 Harlem Transport (636)

Leder: Andersen Birger Andre
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG
Telefon privat: 69151652
Mobil: 90921959
Epost: birgeand@online.no

Avd. 637 Bekkevoll Transport AS (637)

Leder: Melaas Rolf Christian
Kappvegen 80, 2322 RIDABU
Telefon privat: 62532822
Mobil: 91857520
Epost: rolf@bekkevoll.no

Avd. 645 TEAM Relocation (645)

Leder: Madsen Øivind
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
Telefon privat: 67144200
Mobil: 92843058
Epost: terje.olsen@majortrans.no

Avd. 650 T. O. Bull (650)

Leder: Kinderås Helge
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO
Mobil: 92239307
Epost: helge.kinderaas@live.no

Avd. 675 Rema 1000 Stavanger (675)

Leder: Otterøen Trond
Vevargt 7, 4306 SANDNES
Mobil: 40209415
Epost: trondotteroen@hotmail.com

Avd. 680 Fosen (680)

Leder: Laberget Jan-arne
Laberget, 7620 SKOGN
Telefon privat: 73888447
Mobil: 48053123
Epost: janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS (683)

Leder: Olsen Steinar
Temtemoveien 5 B, 3053 STEINBERG
Telefon privat: 32879173
Mobil: 95265323
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

Avd. 685 Renholdsverket (685)

Leder: Johnsrud Stein
Ada Annfinsensvei 3 D, 7036 TRONDHEIM
Mobil: 90521535
Epost: stein.johnsrud@trv.no

Avd. 688 Alliance Healthcare (688)

Leder: Jahren Øystein Rønneberg
Øvreveien 8 B, 1405 LANGHUS
Mobil: 95174774
Epost: oysjah@online.no

Avd. 694 Europark AS (694)

Leder: Fehratovic Mirsad
Gjerdumsveien 2 B, 2040 KLØFTA
Mobil: 93430149
Epost: mirso07@hotmail.com

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

Etter at det ble kjent at utenlandske turbilers opphold i Norge skal begrenses til 30 dager sammenhengende og maksimalt 45 dager i løpet av ett år, har turistnæringen vært sterkt imot at begrensningen gjennomføres. Turistnæringen har siden kabotasje ble tillatt på turbusser, benyttet utenlandske transportører til sine tjenester. De påstår at de norske reglene er proteksjonistiske og hindrer konkurranse.

Norske myndigheter vil ha kabotasjevirksomheten med buss under kontroll og begrense tilgangen

TEKST OG FOTO:
ANNE M. ULVEN

Reiselivsbransjen spår nærmest død over hoteller og turistattraksjoner i Norge dersom regjeringen

Kabotasje

Dersom en operatør fra en annen EØS-stat får et oppdrag i Norge som innebærer *fast innenlands kjøring* (kabotasje) for en kunde eller speditør, så vil dette være ulovlig kabotasje selv om operatøren holder seg innenfor grensen på en til to måneder. Transporten vil i dette tilfellet ikke være tilfeldig, men systematisk og kontinuerlig, og dermed ulovlig. Dersom en utenlandsk operatør påtar seg et slikt oppdrag i Norge må det opprettes et norsk rettssubjekt, kjøretøyet må omregistreres og det må søkes om et norsk løyve hos den aktuelle fylkeskommune for at oppdraget skal kunne utføres lovlig.

Merk: Hver enkelt situasjon må vurderes for seg, ut fra disse kriteriene.

Kabotasjetransporten må utføres i forbindelse med en internasjonal transport for å være lovlig. Dette betyr at transportøren må ha en grensekryssende transport inn i Norge hvis han ønsker å utføre transport i Norge. Det er altså ikke adgang for en transportør å komme til Norge uten last, for så å drive innenlands transport (kabotasje) i landet.

Samferdselsdepartementet har bedt Politiet og Statens vegvesen om å ha sterkere fokus på kabotasje ved utførelse av kontroller.

Samferdselsdepartementet



begrenser muligheten for utenlandske turbusser til å ta innenlandske oppdrag i Norge; altså begrense kabotasjeadgangen. De hevder at turistene ikke er villig til å betale hva det koster å bruke norske turbusser med norske lønninger og norske driftsutgifter.

På dispensasjon

Nå har utenlandske godsbiler og turistbusser i utgangspunktet ikke adgang til å drive innenlandsk transport i et annet land uten å ha etablert et firma, og betaler skatter og avgifter i landet. Men av flere hensyn, blant annet for å hindre mye tomkjøring, har regjeringen gitt dispensasjoner og tillatt en viss form for innenlands transport med medhold i EØS-reglene. Det går ut på at lastebilfirmaer og busselskaper med transport av turster eller gods inn i Norge – såkaldt inntransport, har fått lov å ta innenlandske oppdrag før de reiser ut igjen av landet. Transporten må også være tilfeldig – altså ikke ha preg av faste oppdrag. Dette kan også norske transportører i andre EØS-land gjøre, men i og med at det er transportørens lønns- og arbeidsavtaler som gjelder i kabotasjevirkosomhet, er det neppe særlig interessant for norske selskaper å drive noen utstrakt kabotasjevirkosomhet.

Oppdrag i Norge hele sesongen

Tidsperspektivet for busskabotasje har vært høyst ullent og begrepet «midlertidig» har vært den klareste signalene. Dermed har utenlandske turbusser kommet inn med turister tidlig i sesongen, oppholdt seg i Norge og utført, etter norske forhold, billig trans-

port hele sommersesongen. Det har ikke vært kontroll med lengden på oppholdet og turistnæringen har benyttet seg av dette i stort monn.

Begrensninger i godstransporten

I lastebilnæringen har kabotasjen vært begrenset til tre oppdrag i løpet av syv dager før kjøretøyet må forlate Norge. I godstransporten har det forøvrig vært avdekket endel juks med kabotasjevirkosomhet uten at det har hatt konsekvenser for transportøren. Og kabotasje for turbusser er det ingen myndigheter som har tatt fatt i.

– I mellomtiden har norske arbeidsplasser blitt borte, det norske samfunn har gått glipp av skatteinntekter og arbeidsgiveravgift påpeker John Stordrange i NHO Transport. Flere sjåførarbeidsplasser, er blitt borte, fastslår han.

Det samme skjer i Danmark og danske myndighetene har begynt å se på tiltak for å redusere problemene som skapes, og transportnæringen applauderer.

Initiativ fra departementet

Stordrange forklarer at problemstillingen med ulovlig kabotasje for alvor ble reist i Aftenposten i august 2010.

– Ledende samferdselspolitikere fra både Høyre og regjeringspartiene forlangte at det måtte innføres strengere regler for utenlandske turbiler. Samferdselsdepartementet fulgte opp ved å sende ut forslag til nye regler på høring i januar 2011, hvor en del høringsinstanser også tok til orde for å redusere utenlandske turbilers virksomhet til syv dager som for godssektoren,

forteller han. Det var i tillegg et høringsmøte i juni, og utfallet har dermed ingen sammenheng med Samferdselsministerens EØS-syn, som det også er blitt hevdet, understreker Stordrange. Bortfall av norske sjåførarbeidsplasser medfører også at det norske samfunn går glipp av skatteinntekter og arbeidsgiveravgift. – De utenlandske aktørene betaler heller ikke merverdiavgift i Norge, noe som utgjør et tap i gjennomsnitt på 66.000 kroner per utenlandske turbil hver

sesong. Dette er beløp som norske skattebetalere indirekte må dekke, sier Stordrange. En annen alvorlig effekt som NHO Transport påpeker, er at den norske beredskapen blir redusert. Og da tenker man først og fremst på stengte flyplasser og tog som står, som vi nordmenn opplever så og si hele vinteren. Akutte behov på disse feltene kan neppe løses ved å tilkalle busser fra Baltikum eller Spania på vintertid, påpeker Stordrange, og presiserer at utenlandske turbiler kan fort-

satt fritt ta oppdrag i Norge i 45 dager i løpet av ett år. Ønsker man å tilby lokal transport i Norge utover 45 dager, står man fritt til å etablere virksomhet i Norge og konkurrere på lik linje med norske turbilselskaper.

Kan redusere drivstofforbruket og redusere CO2 – utslippene med opp til 15%

Nyere forskning som er gjennomført av lastebilprodusenten Volvo og dekkprodusenten Michelin, viser at et raskt og enkelt tiltak kan ha vesentlig innvirkning på utslipp uten for store kostnader eller nye måter å jobbe på: Nemlig å kontrollere og korrigere dekkene og hjulene på ditt kjøretøy, melder Volvo i en pressemeldelse.

Undersøkelsen viser at ved å ha de riktige dekkene, korrekt luftrykk og riktig hjul-/akselinnstilling, kan man redusere drivstofforbruket – og følgelig CO2-utslippet – med opptil 15 prosent. Hvis det miljøvennlige aspektet ikke er nok; økonomisk sett kan man med dette spare opptil ca. 63 500 NOK).

– Vi vet at riktig hjul-/akselinnstilling, dekktype og luftrykk i dekkene alle har store innvirkninger på drivstofforbruket, sier Arne-Helge Andreassen, ansvarlig for dette området hos Volvo Trucks' ettermarkedsavd. – Det er manglende bevissthet i transportindustrien rundt viktigheten av å sjekke dekk og hjul-/akselinnstillinger på både lastebilen og tilhengeren. Hos våre forhandlere kan vi hjelpe transportører med å måle hele vogntoget og korrigere eventuelle avvik. Hvis alle gjorde dette, ville det hatt en betydelig innvirkning på utslipp av karbondioksid.»

Volvo Trucks og Michelin bestemte seg for å lage statistiske data over hvor mye hjul-/akselinnstilling, luftrykk i dekkene, og rulle- motstand påvirker drivstofforbruk, og dermed CO2-utslippene. Gjennom en to uker lang, 1 000 km test, ble et vogntog med opti-

male dekk, luftrykk og hjul-/akseljustering sammenlignet med et kjøretøy med forskjellige hjulinnstillinger og dekk-parametere. Testene ble utført på en bane og i et verksted under oppsyn av SP (Sveriges Tekniska Forskningsinstitut). Lastebilene ble ikke bare utstyrt med drivstoffmålere, men også med spesielle instrumenter som målte nøyaktig hastighet, dekkslitasje, luftrykk i dekkene og rulle- motstand. Testingeniørene gjorde justeringer i testresultatene etter faktorer slik som vind, regn og temperatur.

– Alle forholdene som ble testet var realistiske, og ingen overdri-velser var tillatt, sier Andreassen. – Virkeligheten er ikke nok. Diesel- forbruket øker dramatisk om hjulene ikke er helt parallelle. Og dette gjelder alle kjøretøyer, uansett kjøring.

Analyse av testresultatene avslører at det kan være en forskjell på så mye som 14,5 prosent i drivstofforbruket, avhengig av hvordan hjulene er justert og utstyrt. Valg av dekk kan redusere forbruket med så mye som 11 prosent; riktig luftrykk reduserer ytterligere 1 prosent, mens riktig hjul-/akselinnstilling kan redusere drivstofforbruk med 2,5 prosent.

Jacques de Giancomoni, Technical

Account Manager hos Michelin, forklarer at en tredel av drivstofforbruket skyldes dekkenes rulle- motstand. – Å ha riktige dekk er av avgjørende betydning, sier han. – Og å sjekke luftrykket i dekkene – som har vesentlig innvirkning på drivstofforbruket – er viktig. Andreassen sier at Volvo som en viktig produsent av tunge kjøretøyer har et betydelig ansvar for påvirkningen av miljøet fra sine produkter, og at de tar det ansvaret seriøst. – Vi må prøve å gjøre alt vi kan for å redusere utslipp av karbondioksid, sier han. – Det er ikke nok bare å bygge drivstoffeffektive motorer, Volvo Trucks jobber konsekvent og på en rekke forskjellige måter for å redusere drivstofforbruket på våre kjøretøyer gjennom hele deres livssyklus. Selvfølgelig vil ikke riktig luftrykk i dekkene og hjulinnstilling stanse klimaendringene, men fordi yrkestransport står for 30 til 40 prosent av all karbondioksidutslipp fra kjøretøyene på veiene, er det enda et lite, men betydelig skritt mot en lavere karbonfremtid.

Sjåførens sikringsansvar for barn under 15 år i buss

TEKST OG FOTO:
ANNE M. ULVEN

Primæransvaret er kjøringen, sier Utrykningspolitiet, som svar på Yrkestrafikkens henvendelse, men de gir samtidig tydelig signal om sjåførens aktsomhetsplikt.

«Påbudet om bruk av bilbelte og annet sikringsutstyr gjelder likevel ikke:
a) når kjøretøyet står stille
b) under rygging osv.

Sikringen av barn i buss gjøres for å beskytte barna, og det burde vel være både i skolens og hjemmets interesse å trygge barna. Forbundsleder appellerer til at foreldrene og skolen sammen kan finne fram til holdningsskapende tiltak.

Mange bussjåfører er bekymret for risikoen for store bøter dersom de kommer ut for en beltekontroll og barn under 15 år ikke sitter fastspennet i setebelte. For i følge lovverket er fører av motorvogn i utgangspunktet ansvarlig for at «.....passasjerer under 15 år bruker påbudt verneutstyr, og kan straffefølges.....»

– Jeg tror at både sjåfører og media som uttaler seg om dette temaet ikke kjenner hele forskriften, og dermed sitter med en misoppfatning av hele situasjonen, sier forbundsleder Svein Furøy til Yrkestrafikk. Sine tolkninger har han fått bekreftet riktigheten av hos Statens vegvesen, forteller han. For det første, understreker forbundslederen, er det viktig å vite at det ikke er belteplikt på alle busser, slik media ofte framstiller det. Unntaket fra belteplikten er bybusser klasse 1 – selv om det skulle være montert belter i bus-sen.

For det andre så heter det blant annet om sjåførens plikt til å informeres om påbudet om belteplikten, at informasjonen skal gis *når bussen er i bevegelse*. Det vil si, at belteplikten gjelder kun når bussen er i bevegelse – og ikke når bussen står stille, fastslår Furøy. Og blir en buss stoppet i kontroll, så står den stille.

Skal informere om belteplikten

Beviset for hvem som sitter fastspennet når kjøretøyet er i bevegelse, består i at kontrollørene ser inn i kjøretøyet med kikkert, sier Furøy. På en buss ser politimannen om føreren bruker belte og han ser passasjerer på første seterad. Så hva som skjer bakover i bussen under kjøring, kan ikke kontrollørene se med kikkert. Og i det øyeblikket bussen stopper for kontroll, så opphører belteplikten, hevder Svein Furøy.

Men det stilles allikevel krav til sjåførens aktsomhet. Sjåføren skal



– Informasjonsansvaret overfor barn under 15 år i buss er ikke et ansvar for sjåførene alene. Foreldre og skolen må inn med tiltak som bevisstgjør barna, mener YTF-leder Svein Furøy.

informere barn godt om belteplikten. Og dersom det skjer et uhell, vil det bli lagt sterk vekt på om sjåføren har vært aktsom nok og gitt barna god nok anmodninger om å bruke setebeltene.

Tror ikke vi får noen sak

«Skulle vi mot formodning oppleve et tilfelle der en sjåfør blir bøtelagt for barn som ikke er sikret i bussen, vil selvsagt YTFs juridiske avdeling ta den saken. Personlig tror jeg ikke vi vil oppleve det heller, sier Furøy.

Også foreldre og skole må ta del i ansvaret

Alle sjåfører, understreker Furøy, er opptatt av trafikksikkerhet og vet at bruk av bilbelte er det viktigste tiltaket trafikantene selv kan bidra med for at vi sammen skal nærme oss visjonen om null drep-te og null hardt skadde i trafikken. Og jeg er sikker på at de derfor føler ansvar for å fortelle barna hvor viktig det er å sitte stille og fastspennet i setet. Men dette er ikke et ansvar for sjåføren alene. Sikringen av barn i buss gjøres primært for å beskytte barna, og det burde vel være både i skolens og hjemmets interesse å trygge barna. Dermed burde foreldrene

og skole gå sammen og finne fram til holdningsskapende tiltak, mener Furøy.

Ikke uten nærmere vurdering av om fører er å klandre

Statens vegvesen har en veiledning om beltekontroll. Der legges det også sterk vekt på aktsomheten og informasjonsplikten hos sjåføren. Dette er en såkalt «kan - regel» der det er opp til kontrollmyndighetenes skjønn å bestemme om det skal ilegges gebyr eller ikke. Regionsjef i Troms, Trond Robert Larsen sier blant annet i et forklarende skriv til bussjåfører i Troms: «..... skal ikke gebyr ilegges uten nærmere vurdering av om fører er å klandre for den manglende bruken av bilbelte». Det er med andre ord ingen automatikk i at fører ilegges gebyr selv om det i kontroll avdekkes at en eller flere passasjerer under 15 år ikke bruker påbudt verneutstyr.

Vurderingen av om gebyr skal ilegges eller ikke i det enkelte tilfellet, vil være om sjåføren kan sies å ha handlet uaktsomt.

I vegvesnets vurderinger påpekes det at sjåføren normalt skal ha oppmerksomhet rettet mot kjøring og trafikken for øvrig. Men de konkretiserer samtidig med å si

at: «.....Det må imidlertid som et minimum kunne kreves at fører har oppfylt informasjonsplikten etter forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøringen.... c) dersom fører fra førerplass oppdager at mindreårige ikke bruker sikkerhetsutstyr under kjøring, bør dette påtales, eventuelt må bussen stanses inntil vedkommende tar i bruk sikkerhetsutstyret. En nærmere grense vil det måtte være domstolene som trekker, fastslår Statens vegvesen.

Sterk vekt på aktsomheten

– Utgangspunktet i Utrykningspolitiets holdning til håndheving

av sikringsplikten er selvsagt lik vegvesenets. Det skal ikke legges straff for unnlatt sikring av passasjerer under 15 år *dersom sjåføren har opptrådt aktsomt i forhold til sikringsplikten*, sier politiinspektør Tov Svalastog i Utrykningspolitiet i et brev til Yrkestrafikk.

Politiet legger tydelig vekt på aktsomhetsplikten til sjåføren i sin vurdering.

De understreker at sjåførens primæransvar er å føre kjøretøyet, noe som krever at oppmerksomheten i all hovedsak må være rettet mot trafikkbildet. Og i aktsomhetsvurderingen må det også legges vekt på om sjåføren praktisk

sett har hatt observasjonsmulighet innvendig i bussen, noe som vil kunne variere sterkt med hensyn til antall sitteplasser, hvor langt bak i bussen den aktuelle passasjer satt, antall stående passasjer osv. Om sikringsplikten er overholdt vil derfor måtte vurderes i det enkelte tilfelle, sier Tov Svalastog i Utrykningspolitiet. Også hun er opptatt av at foreldre og skole burde finne fram til tiltak for å gjøre barna mer bevisst på bruken av setebelte. Dette handler første og fremst om barnas sikkerhet.

Scania cruisekontroll styrt av digitale kart og sparer drivstoff

Scania var først ute med et nytt, avansert cruise control-system som benytter seg av GPS for å lese av kjøretøyet sin posisjon og forutse topografien for veien videre, med besparelser i drivstoffbruket på opptil 3% i prosessen. Marsjfarten justeres før inngangen av opp- eller nedoverbakker, som hjelper føreren med å få mest mulig ut av hver dråpe drivstoff. Kartdata lagres i Scania Communicator, som allerede har funksjoner for GPS-posisjonering, og systemet jobber med motorstyringssystemet for å kontrollere kjøretøyet sin fart. Systemet baserer seg på kjøreteknikker som allerede er pensum hos Scania Førertraining, og kan spesifiseres for europeiske kunder tidlig i 2012.

Scanias forutseende (Active Prediction) cruise control bidrar til drivstoffbesparelser på opp til 3 prosent, med minimalt tidstap sammenlignet med kjøring på lande- og motorvei med vanlig cruise control. Maksimal gevinst av systemet er på en kupert rute hvor veien aldri er helt flat. De største besparelsene oppnås ved å justere ned hastigheten før en nedoverbakke.

Tidstapet over en full dag med kjøring er knapt noen minutter. For en transportør kan en sparing på 3% utgjøre nærmere 1.700 liter drivstoff i året (40-tonns kombinasjon som kjører 180.000 kilometer i året).



Iveco vinner Dakar 2012

Med en 1-, 2- og 6-plass i den totale lastebilranking-en dominerte Iveco det 33. Dakar Rally, verdens viktigste billøp, hvor flesteparten av de europeiske og asiatiske lastebilprodusentene deltok.

Petronas De Rooy Iveco-teamet vant rallyet med nederlandereren Gerard De Rooy, bak rattet i en Iveco Powerstar, et kjøretøy som blir produsert og solgt av Iveco i Australia. Iveco Powerstar var utstyrt med en FPT Industrial C13-motor med mer enn 900 hk, samt Magneti Marelli-deler. Bak De Rooy kjørte de andre sjåførene i teamet, Stacey og Biasion, to Iveco Trakker Evolution 2, også utstyrt med den samme motoren. De tre kjøretøyene var utstyrt for de ekstreme forholdene i rallyet, men var ellers standardbiler optimert for størst mulig effektivitet i klassen.



Kontakt YTF

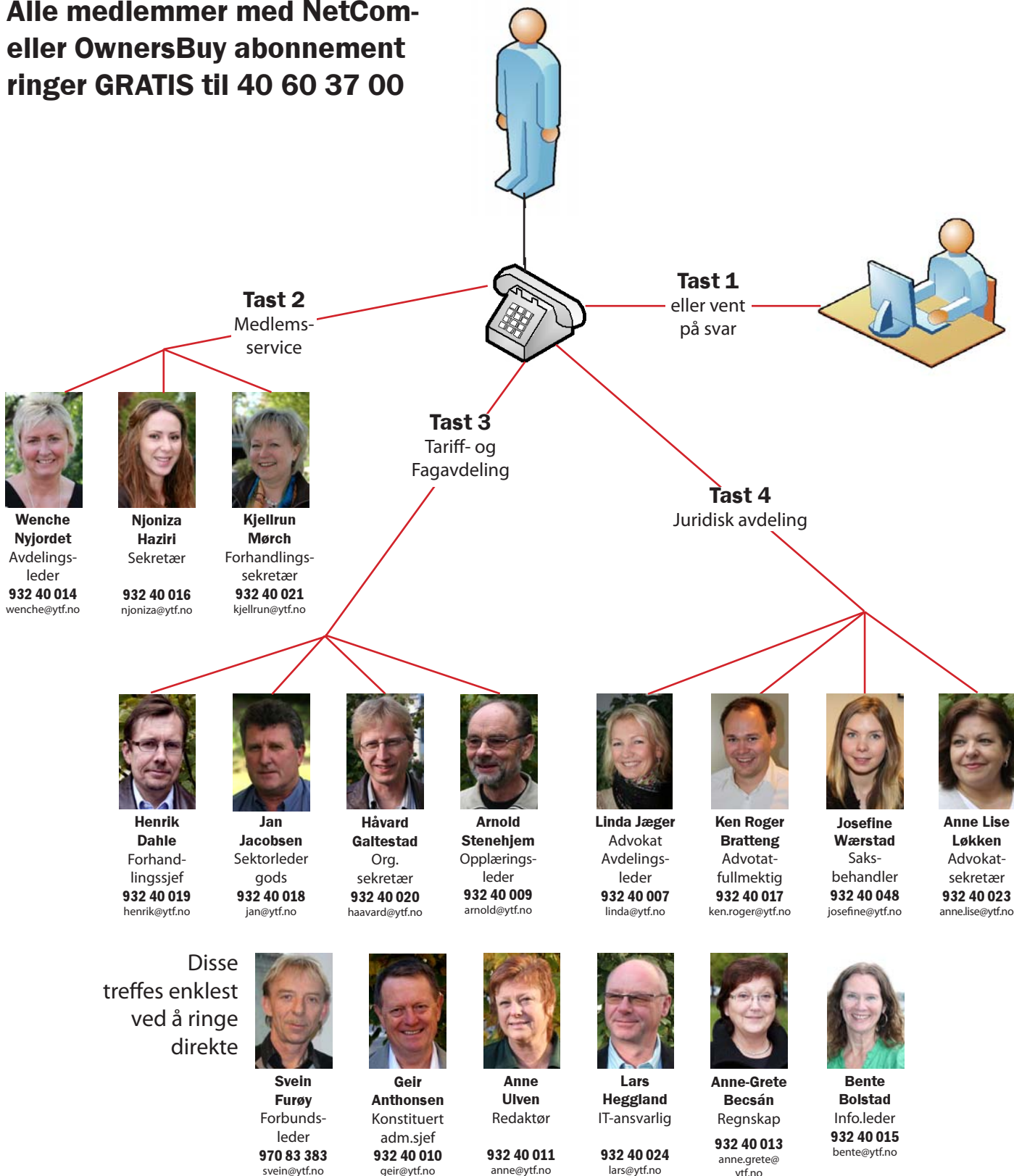
40 60 37 00



YRKESTRAFIKK**FORBUNDET**

www.ytf.no

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



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.

Hva er mest helsefarlig; mistrivsel eller skiftarbeid?

Vårherre skapte, i henhold til en ikke ukjent bok av vanligvis sort kulør, dag og natt. Og siden tidenes morgen har det vært slik at vi mennesker har funnet det formålstjenlig å sove når det er mørkt, og være våkne når det er lyst. Og slik skal det være. Likevel har det alltid vært nødvendig at noen er våkne om natten. Fenomenet skiftarbeid er nesten like gammelt som mennesket selv. I Snorres kongesagaer kan vi lese om behovet for vakthold, dag og natt, for å holde fienden på avstand. Hundevakta til sjøs er også et velkjent begrep. Kanskje folk fra de eldste tider har snakket om at det jammen var ganske slit-somt å jobbe uregelmessig. Det er nærliggende å stille spørsmålet: Hva gjør dette med oss? Hvordan virker det på et menneske å måtte holde seg våken på den tiden da en egentlig skulle sove, og omvendt? Og hva skjer med oss når vi må følge uregelmessige skiftplaner, lange deltvakter og ikke kan gjøre noe som helst til faste tider?

Det finnes antagelig ikke noen annen løsning på «problemet» skiftarbeid enn å slutte med det. Det ville være det beste sett i en arbeidsmiljø sammenheng. Det er imidlertid ikke særlig realistisk. Da får man heller gå inn for det nest beste, det vil si diverse tiltak. Det aller viktigste tiltaket er uten tvil å legge til rette for bruk av en best mulig skiftplan. En skiftplan som tar mest mulig hensyn til både helse og sikkerhet, på både kort og lang sikt, og som samtidig tar hensyn til arbeidstakerens trivsel, behov og ønsker.

Etter min vurdering er involvering av de ansatte et meget vesentlig punkt. Arbeid har med trivsel å gjøre. Mistrivsel har med sykefravær og dårlig arbeidsmiljø å gjøre. Å utarbeide en skiftplan er ikke en oppgave for personalkontoret. En skiftplan skal være et resultat av samtaler mellom ledelse og ansatte. Alle skiftplaner vil være kompromisser av ønsker fra forskjellige parter. Når det skal utarbeides en skiftplan der man skal

ta hensyn til helseeffekter av skiftarbeid, vil det alltid måtte bli kompromisser mellom disse hensynene og ønsker fra de ansatte og virksomheten.

Min påstand er at en skiftplan som blir utarbeidet uten å involvere skiftarbeiderne, alltid vil bli en dårlig skiftplan. En skiftplan som er såkalt «helseriktig», blir ikke god dersom den resulterer i mistrivsel med planen som sådan. Hva som er mest helsefarlig, mistrivsel eller skiftarbeid, vil alltid være en kilde for diskusjon, men etter min oppfatning går trivsel i jobben langt foran alt annet i viktighet. Det er ingenting som fremmer helsen i arbeidslivet så mye som å våkne om morgenen og glede seg til å gå på jobb. Arbeid i seg selv gir helse, forutsatt at arbeidet oppleves meningsfullt og gir trivsel.

Når man skal endre skiftplan i en virksomhet, uansett om det er på grunn av helseforhold, produktjonsmessige forhold, økonomiske forhold, forandring av arbeidstid eller hva som helst annet, bør rammebetingelsene defineres først, og deretter bør skiftarbeiderne selv utarbeide planen ut fra disse rammebetingelsene. Det er da selvsagt vesentlig at de ansatte som skal lage planen, sitter med tilstrekkelig kunnskap om effektene av forskjellige skiftplaner.

Også skiftarbeidere skal ha tid og anledning til å planlegge de sosiale aktivitetene de ønsker å være med på. Det er greit å ha såpass system i planen at man vet om man skal på arbeid påskeaften eller 17. mai i år, om korøvelsen om tre uker passer med et friskift, og om hele familien kan få være med på velforeningens familiedag til våren. Og barna har selvsagt godt av å vite i god tid når pappa og mamma skal på jobb.

Et uregelmessig liv kan tross alt også gjøres så regelmessig som mulig.

Forskning gir solid dokumentasjon for de uheldige effektene av skiftarbeid, ikke minst de helsemessige. Det viktigste er likevel at man bruker hodet, at man snakker sammen, at man kommer

frem til en ordening som passer på hver enkelt arbeidsplass, og at resultatet blir et kompromiss som skiftarbeiderne kan trives med, og som virksomheten kan leve med.

Arbeidsgiver må legge ned en betydelig innsats i utarbeidingen av skiftplaner, og lytte aktivt til de ansattes ønsker.

Målet må være en arbeidssituasjon som flest mulig er fornøyd med og som alle gleder seg til å være deltakere i.

Svein Tureøy



Investering i arbeidsmiljø er lønnsomt

En internasjonal studie foretatt av ISSA (international security association) konkluderer med at investering i helse, miljø og sikkerhet er lønnsomt ikke bare i form av økt velferd på arbeidsplassen, men også i form av økonomisk avkastning.

Ut i fra analyser av 300 bedrifter fordelt på 15 land kom de frem til en estimert kostnads-/avkastningsratio på 1:2,2. Det vil si at for hver krone som investeres i arbeidsmiljø gir det 2,2 kroner i økt lønnsomhet.

Generalsekretær i ISSA; Hans-Horst Konkolewsky, fremhever at studiet har en særlig aktualitet i disse økonomiske krisetider. Den viser at å spare inn på HMS-midler vil virke direkte mot sin hensikt.

Les mer om HMS-arbeid på arbeilstilsynet.no/hms.html

Forslag til innføring av overtredelsesgebyr mot arbeidsmiljøkriminalitet

Regjeringen har i desember 2011 sendt ut et forslag på høring om overtredelsesgebyr mot arbeidsmiljøkriminalitet. Gebyrene ilegges av arbeidstilsynet og kan settes opp til 15 G (1 180 000 kr.).

Formålet med forslaget er å gi tilsynsmyndighetene et hensiktsmessig og effektivt sanksjonsmiddel som skal supplere og utfylle de sanksjonsmidler som i dag er til rådighet. Det vil fungere som et supplement til ordinær straffefølgelse. Ved å legge kompetansen til arbeidstilsynet vil politi, påtalemyndighet og rettsapparatet avlastes.

I dag har arbeidstilsynet andre sanksjonsmidler, som tvangsmulkt, stansing og pålegg. Departementet mener det er viktig at tilsynsmyndighetene har gode og tilstrekkelige virkemidler slik at de på en effektiv måte kan føre tilsyn med at regelverket blir etterlevd. Gjennom erfaringer, blant annet i bygg- og anleggsbransjen generelt og gjennom arbeidet mot sosial dumping spesielt, er det blitt tydelig at det er behov for ytterligere virkemidler enn det lovene gir grunnlag for i dag.

Forslaget er en oppfølging av stortingsmeldingen om arbeidsforhold, arbeidsmiljø og sikkerhet (Meld.St.29 (2010-2011)). Stortingsmeldingen inviterte stortingsrådet til en drøfting av grunnleggende forhold og utfordringer i det norske arbeidslivet. Meldingen drøfter også en rekke aktuelle arbeidslivsspørsmål og hvordan de skal følges opp. Et av de politiske punktene som omtales i meldingen er problemene rundt sosial dumping, som altså er fulgt opp med forslaget om innføring av overtredelsesgebyr.

Andre politiske retningslinjer som fremheves i stortingsmeldingen er følgende:

- Forsterket medvirkning og partssamarbeid
- Bransjeretting av innsatsen
- En aktiv gjennomføring av IA-avtalen
- Større ansvar, særlig for store og mellomstore arbeidsgivere, til å bidra til et seriøst arbeidsliv
- Sterkere offentlig tilsyn
- Mer kunnskap om arbeidslivsspørsmål
- Arbeid med særskilte HMS-utfordringer, herunder nattarbeid og kjemikalier

Nye HMS-forskrifter

I en pressemelding den 6.12.2011 informerer arbeidsdepartementet om at dagens 47 forskrifter erstattes av 6 nye. HMS-forskriftene under arbeidsmiljøloven har utviklet seg fragmentarisk og over lang tid, noe som har ført til at regelverket har vært vanskelig tilgjengelig. Over tid er meningen at enklere regelsett skal bidra til bedre etterlevelse.

De nye forskriftene trer i kraft 1. januar 2013. Innen denne tid skal et omfattende informasjons- og opplæringsopplegg gjennomføres for at bedriftene skal bli godt kjent med forskriftene.

De nye forskriftene innebærer ikke vesentlig materielle endringer.

På høring: høyere fartsgrense for buss kl. III

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet vurdert spørsmålet om å øke fartsgrensen for buss med sitteplasser og setebelte. Vegdirektoratet har nå sendt et forslag om oppmykning av reglene på høring.

I dag følger det av § 13 nr. 4 i trafikkreglene at buss av klasse III (buss som bare har sitteplasser og krav om bruk av setebelte) ikke kan kjøre fortere enn 80 km/t, uavhengig av fartsgrensen.

I 2003 var et tilsvarende forslag ute på høring, men ble skrinlagt da samferdselsdepartementet fant at økt fart ville gi mer forurensning og større risiko for ulykker. I dag vurderer samferdselsdepartementet det imidlertid slik at vi har flere veier av god standard, og at mange av bussene som brukes på disse strekningene har god sikkerhet. Det er dessuten meldt behov for å se på tiltak som kan gjøre kollektivtransport mer attraktivt.

Vegdirektoratet har sett på regelverket i andre land, samt vurdert sikkerhetsmessige, miljømessige og fremkommelighetsmessige forhold ved en økning av tillatt fart for buss klasse III. På bakgrunn av dette foreslår direktoratet nå å øke fartsgrensen for buss klasse III til 90 km/t der den generelle fartsgrensa er på 90 km/t.

Vegdirektoratet anbefaler i utgangspunktet ikke å øke fartsgrensen noe ytterligere enn 90 km/t, men ber allikevel om at høringsinstansene kommer med synspunkt både på en økning til 90 km/t og til 100 km/t. Høringsfristen er satt til 28. februar 2012. Etter dette gjenstår det å se om forslaget vedtas.

MEDLEMSFORDELER

» gjennom Visma Fordel Privat

Få en av
markedets
gunstigste
helseforsikringer



15 % rabatt
på blomster
året rundt



**Rask, rimelig og
tilgjengelig
advokatbistand**



15 % rabatt
og fri innmelding



**APPLE IPHONE 4S
16GB BLACK**

Pris kr **2 390,-***



**Sony E. ST17i Xperia
Active B/O**

Pris kr **1,-***



**Nokia X3-02.5
Dark Metal**

Pris kr **1,-***

* Totalpris 4 778,-
inkl. telefon m/FlexiTalk 199 i 12 mnd.

* Totalpris 2 389,-
inkl. telefon m/FlexiTalk 199 i 12 mnd.

* Totalpris 2 389,-
inkl. telefon m/FlexiTalk 199 i 12 mnd.

Interessert?

For mer informasjon om dine medlemsfordeler og hvordan bestille, se: www.fordelprivat.no

Husk å fylle ut patnerkode ved registrering: **Y3570B**

Som medlem av Yrkestrafikkforbundet (YTF) får du rabatt på en lang rekke varer og tjenester gjennom Visma Fordel Privat. Visma Fordel Privat er et fordelsprogram med ferdigforhandlede rabattavtaler innen mange attraktive produktområder. Normalt er disse tilbudene belagt med medlemskontingent, men som medlem av YTF er denne allerede betalt for deg.



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

Men HVOR skal de hvile?

Yrkestrafikkforbundet
krever utbygging av
gode hvileplasser
over hele landet NÅ!



YRKESTRAFIKKFORBUNDET
www.ytf.no

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