

TIDSSKRIFT
FOR ANSATTE INNEN
GODS- OG
PERSONTRAFIKK

yrkes[®]

trafikk

Nr. 5/6
nov./des.
2012
57. årgang

**Sikrere skoleskyss,
men ennå mangler mye**

Nyvalgt leder for YTF:

**Motiveres av utfordringer –
provoseres av urettferdighet**

**Trusler fra øst:
9000 norske arbeidsplasser
borte fra transportbransjen**



**Randi ombestemte seg,
ble busslærling**



**YRKESTRAFIKK
FORBUNDET**

VOLVO BUSS HAR GLEDEN AV Å PRESENTERE JAKTEN PÅ DEN PERFEKTE BREMSEKLOSSEN

I HOVEDROLLEN:

Bussverdenens kanskje mest slitesterke bremseklosser.

- Utviklet i henhold til Volvo Buss' og markedets strengeste krav til levetid, ytelse, komfort, miljø og sikkerhet.
- Utprøvd i krevende laborietester og langvarige feltprøver.

EN ROAD MOVIE
DU BARE MÅ SE

DENNE KOMMER
TIL Å GÅ LENGE



SE FILMEN!

VOLVO BUSES. DRIVING QUALITY OF LIFE

www.volvobuses.com



Minneord Sverre Gjøen

Tirsdag 28. august mottok vi det triste budskapet om at Sverre Gjøen var død. Sverre begynte sin busskarriere i Åsane Billag. Han har siden den tid vært engasjert i fagforeningsarbeid og meldte seg tidlig inn i Norsk Rutebilarbeiderforbund. I tillegg til lokal innsats for medlemmene var han med i landsstyret til NRAF. Sverre var en kunnskapsrik person som alle lyttet til.

Han engasjerte seg sterkt i presisjonskjøring for tunge kjøretøy. Dette ble hans «hjerdebarn». Han bygget opp lokale konkurranser og fikk arrangert fylkesmesterskap. Samtidig hadde han ledende roller i Norgesmesterskapene. Han var også delegasjonsleder for de norske deltakerne i mange verdensmesterskap i presisjonskjøring. Dette holdt han på med helt til i 2011.

Han satt som nestleder i pensjonistforbundet til YTF og var pensjonistrepresentant i styret i avd 2.

Sverre var engasjert, brydde seg, dyktig, lojal og hadde alltid en lun replikk på tungen! Kort sagt en person som brydde seg om sine medmennesker. Sverre vil bli dypt savnet. Våre tanker går i denne stund til hans familie. Vi i YTF vil rette en takk til familien for at vi fikk låne han i vårt arbeid.



Pensjonistforeningens leder Lars Lien takket Sverre Gjøen for god innsats, også i pensjonistforeningen, da Sverre fylte 80 år

Arnold Tveit
Konstituert nestleder YTF

Fleire jenter vil køyre tungbil

Stadig fleire jenter vel eit yrke bak rattet. Berre dei fire siste åra har talet auka med 70 prosent, og jentene er veldig ettertrakta, skriv NRK Sogn og Fjordane.

Busslappen.no

Siden lanseringen har hele 104000 besøkt nettsiden busslappen.no. Så mange som 17000 har latt seg underholde av Tronds uatoriserte busstips, og i Facebook-konkurransen er det snart 350 påmeldte busser med over 12000 inviterte passasjerer, skriver NHO Transport på transport.no

I romjula starter den nasjonale mediekampanjen for busslappen.no. Kampanjen starter 29. desember, og vil vare i 3 uker. Det vil være bannere på nettsidene til Dagbladet, Finn.no og MSN. I tillegg vil det gå radiospotter på P4 og Radio Norge.

Nettsiden busslappen.no på lufta 29. desember

Navet i kampanjen er nettsiden busslappen.no. Her finner man alt man trenger å vite for å bli bussjåfør. På nettstedet kan man søke på ledige jobber, man kan stille spørsmål om yrket, se bussjåfører fortelle om jobben sin og delta i en Facebook-konkurranse om å «Vinne en buss», skriver transport.no

Nei – det var Jan Jacobsen som gjorde det

YTFs advokatfullmektig Ken Roger Bratteng er absolutt en habil forhandler i et tariff-oppgjør, men det var ikke slik som vi skrev i forrige nummer av Yrkestrafikk, at han var forhandlingsleder i godsoppgjøret i år. For den jobben var det sektorleder i YTF Gods, Jan Jacobsen som gjode.

INNHOLD

Motiveres av nye utfordringer – provoseres av urettferdighet

Den nyvalgte forbundslederen er trygg på at forbundet har det menneskemateriell som skal til for å lykkes framover.

side 18

Æresmedlem og hederstegn

Det ble på landsmøtet utdelt et æresmedlemskap i YTF og fem hederstegn med diplom.

side 16

Kabotasjekjøring i det nordiske transport-forum NLA

Nordisk transportsamarbeid møter EU-kommisjonen om konsekvenser for en ytterligere liberalisering av reglene for kabotasjekjøring og dagens problemer i Skandinavia.

side 31

Slutt på bomsniking for utenlandske lastebiler

Snart kan ingen transportører sende biler inn i landet uten at det er betalt inn et forskuddsbeløp.

side 33

Kommersiell busslinje verver bilister

Veolia Transport i Sverige åpnet i januar i år en busslinje mellom en bydel full av datateknikere og sveriges største IT-sentrum. Datafolkene var tidligere henvist til privatbiler og måtte blant annet passere to bomber.

Ruta er rent kommersiell og prisen er derfor litt høyere enn en offentlig rute, men mange foretrekker allikevel denne transporten i direktelinje.

side 4

YTFs landsmøte valgte:

Svein Furøy til leder og Jim Klungnes som nestleder



En rutineret ordstyrer Christoffer Navelsaker fra YS loset et noe kronglete valg «i havn». Mange benkeforslag på styremedlemmer.

side 10

Obligatorisk alkoholås på alle nye biler og busser i Frankrike – frist for gamle: 2015



Det vanker bøter for de som ikke har alkommålere i bilen i Frankrike selv om sjåførene er aldri så edru. Organisasjone Frihet fra Trafikk-rus mener at norske samferdselsmyndigheter viser en alt for liten eller ingen interesse for å delta i dette arbeidet i EU.

side 31

Svekket motstand i gode tider

Oppslutningen om fagbevegelsen er synkende. Færre er medlem av en fagforening og færre ønsker å melde seg inn, og enda færre ønsker å bli tillitsvalgt. Dette kom fram på YS-konferanse ihøst hvor resultatet av YS Arbeidslivsbarometret for 2012 ble framlagt.

side 43

Sikrere skoleskyss, men ennå mangler mye



– Jeg er opptatt av at skolebarn, uavhengig av hvilket fylke de bor i, skal være sikret i skolebussen, sier samferdselsminister Marit Arnstad.

– Gledelig at forskriftene er kommet, men ennå mangler mye, sier YTFs forbundsleder Svein Furøy.

side 48

Randi ombestemte seg – og valgte buss



Randi Hansen i Harstad var utplassert i vaskehallen på Boreal Transport et par dager i uka da hun gikk på linja for Transport og logistikk. Hos Boreal trivdes hun så godt at lastebilplanene ble lagt på hylla og hun tok fatt på læretiden som bussjåfør i Harstad.

side 36

God næringspolitikk gir arbeidstakerne bedre kår

YTF må være en transportpolitisk aktør men uten å glemme primæroppgaven til et fagforbund, mener YTFs forbundleder i sin leder.

side 51

Ansatte i Bring Warehouse i Drammen fikk beholde lønn og alle tillegg

Etter et bytte av arbeidsgiverforening mistet de ansatte sin tariffavtale. YTF gikk i tarifforhandlinger med arbeidsgiver og resultatet ble at de ansatte fikk beholde sin tariffavtale.

side 6

Etterutdannings-testen er klar

Som et resultat av vårens tariffoppgjør ble de enige om å knytte betalingen for tre av modulene i Kompetanseløftet til gjennomført grunn- eller etterutdanning i henhold til yrkessjåførforskriftene. Kravet til bestått test er 85% riktige svar.

side 5

9000 norske arbeidsplasser borte fra transportbransjen

Arbeidsforskningsinstituttet på oppdrag fra YS Samferdsel viser at utenlandske konkurrenter i norsk samferdsel tjener konkurransemessig på at norske aktører er underlagt norske tariffavtaler og den norske reguleringen av arbeidslivet.

side 33

Øvrig innhold

- side 1: Minneord om Sverre Gjøen
Busslappen.no
- side 5: Etterutdanningstesten er klar
- side 6: Håp om at møtet med Samferdselsdepartementet skal sikre enighet om Helgelandspakka
- side 20: Rettigheter og plikter
- side 22: Det nye førerhuset hever kvaliteten på Volvo FH
- side 24: Overvåker bilens tilstand online
- side 24: Den nye I-see funksjonen fra Volvo Trucks kutter drivstoffutgiftene
- side 26: Oppsiktsvekkende bra førerkomfort
- side 27: Den første nye Volvo FH solgt til rekordpris
- side 28: Vi gratulerer
- side 30: Kryssord
- side 33: Få tenker pensjon når de bytter jobb
- side 35: Europeisk samarbeid om kjøretøy- og førerkortinformasjon
Biler godkjent i EU skal godkjennes i Norge
Bilbeltebruken hos tungbilsjåfører øker, men ikke på langt nær nok

Ny lov i Sverige skaper kreativitet:

Kommersiell busslinje «verven»

Stor interesse for «Kollektivtrafikdagen»

Mer enn 200 personer deltok på Kollektivtrafikdagen i Stockholm. Hovedattraksjonen var infrastrukturminister og forsvarsminister Catharina Elmsäter-Svärd. Hun skrøt av den nye kollektivtrafikkloven, og snakket om å utvikle ny infrastruktur og endre holdninger i retning av «det tilkoblede menneske» som forflytter seg over alle typer grenser.



En direkte arbeidsbusslinje mellom en bydel full av datateknikere og Sveriges største IT-sentrum, høres ut som en genial idé. 9. februar åpnet Veolia Transport en slik linje mellom Kista og Nacka i Stockholm – det første konkrete resultatet av den nye deregulerte svenske kollektivtrafikkloven. Den moderne bydelen Kista i Västerort vokste fram på syttitallet, og har siden åttiårene utgjort Sveriges «Silicon Valley» med

60.000 tilreisende i morgenrushet. Her har blant annet Ericsson, IBM, Unisys og Nokia kontorer, dessuten filialer av den kongelige høyskolen og Stockholms universitet. Nacka har 25.000 innbyggere og bystatus innen Stockholms län. Den dominerende yrkesgruppa i området er IT-teknikere. Mange Nacka-innbyggere arbeider følgelig i Kista, men noen kollektivdekning eksisterte ikke. Datafolket var henvist

til privatbil, og på veien måtte de passere to bomstasjoner.

Ny lov skaper kreativitet

Situasjonen skrek etter et direkte kollektivtilbud, men den offentlig administrerte kollektivtrafikken i Stockholm fanget ikke opp behovet. Men ved årsskiftet ble en ny kollektivtrafikklov vedtatt, som i tillegg til det samfunnsmessig definerte rutetilbudet fritt tillot operatørene å starte egne kommersielle busslinjer.

Og den aller første frittstående busslinjen som ble innmeldt til og godkjent av de nye regionale myndighetene var Veolia Transports linje mellom Kista og Nacka. Det nye tilbudet som åpnet 9. februar besto av tre turer til Kista om morgenen og tre tilsvarende turer tilbake til Nacka hver ettermiddag og kveld. Tilbudet ble introdusert med to ukers gratistilbud.

Fordeelene for passasjerene var mange. De som allerede reiste kollektivt slapp flere bussbytter, og bilistene sparte opp til en times reisetid hver dag ved å velge bussen i tillegg til at de også kunne arbeide om bord på komfortable

turistbuser med fri internettilkobling og strømuttak. Bilister fra andre bydeler fikk tilbud om å benytte tre ulike innfartsparkeringer langs busstraseen.

Bussene blir operert av Veolias datterselskap People Travel Group (PTG), og billettene til reisene kjøpes via PTGs hjemmeside og oversendes på MMS eller epost. Her finnes også rutetabeller og holdeplassoversikt. Kunder som registrerer seg på hjemmesiden får også en SMS om det oppstår trafikkproblemer eller forsinkelser. Målet er at ingen skal behøve å stå og vente på bussen uten informasjon.

Verver bilister

Ettersom busslinjen drives rent kommersielt og ikke er subsidiert av skattepenger, er prisen høyere enn på vanlig kollektivtrafikk, men PTG-direktør Christer Lizell hadde ved oppstart likevel tro på at konseptet ville slå an og at flere liknende linjer kunne være mulige å starte opp: «Mange som i dag kjører bil vil velge kollektivt om de blir tilbudt smarte direktelinjer, og jeg tror også mange bedrifter er interessert i å finne mulig-

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

Artikkelen har
tidligere vært
publisert i
Transportforum.



Busser ved Slussen i Stockholm.



Tomas Wallin – daværende administrerende direktør i Veolia Transport Sverige AB og styreleder for Bussbranschens Riksförbund, snakket på konferansen om temaet «Vilken effekt har den nye kollektivtrafiklagsstiftningen haft tills nu?» Her kunne han fortelle at hele 38 prosent av passasjerene på den nye busslinjen mellom Nacka og Kista var «omvendte» bilister.

heter for å hjelpe sine ansatte til å komme seg på jobb på en sikker og bekvem måte.»

Hvordan har så tilbudet slått an? På «Kollektivtrafikdagen 2012» i Stockholm i mai, innledet daværende administrerende direktør i Veolia Transport Sverige AB og styreleder for Bussbranschens Riksförbund, Tomas Wallin om temaet «Vilken effekt har den nye kollektivtrafiklagsstiftningen haft tills nu?» Her kunne han fortelle at hele 38 prosent av passasjerene på den nye busslinjen mellom Nacka og Kista var «omvendte» bilister. De viktigste faktorene for å bytte fra bil til kollektivtrafikk var direkte reisetid og kortere reisetid, oppsummerte Wallin, og karakteriserte passasjerene mer som multikulturelle enn kollektive.

Endret tenkning

– Loven har vært nødvendig for å endre tenkningen i bransjen, fra kostnadsminimering til maksime-

ring av reisende, oppsummerte Wallin og trakk fram miljøhensyn, regional integrasjon og lettelse av trafikktrykket i storbyene som alternative innfallsvinkler til en tidligere ren produksjonstenkning. Samtidig advarte han mot sendrektighet: – Loven er et skritt i riktig retning, men kanskje ikke nok? Så tar det kanskje også en generasjon eller to før alle de gamle fossilene er borte – som i tidligere Sovjetunionen. Kostnadspresset ville også fortsette, mente han: – I løpet av tids-

rommet 2007 til 2010 har kostnadene til kollektivtrafikken økt med 25 prosent, mens tilsvarende økning i antall reisende kun har vært på 6 prosent. Vi har som mål å doble kollektivtrafikken, men hvordan skal vi ha råd til dette opp mot for eksempel økt pleiebehov i samfunnet?

Uansett er nye tilbud som direktelinjen mellom Nacka og Kista en riktig vei å gå, og altså til og med økonomisk profitabel. I hele sommer vil bussene fortsette å gå, og mange av de reisende kan altså bytte reisetid i arbeidstid ved å arbeide om bord på bussen, de slipper køene, reiser billigere og bidrar i tillegg til et bedre miljø. Resultatet er at de kan sove lengre om morgenen og komme hjem tidligere på ettermiddagen. Kan det bli stort bedre?

Etterutdanningstesten er klar

Som et resultat av vårens tariffoppgjør ble det enighet om å knytte betalingen for tre av modulene i Kompetanseløftet til gjennomført grunn- eller etterutdanning i henhold til yrkessjåførforskriften. For sjåfører som gjennomfører etterutdanningen er det utarbeidet en test som må være bestått før kompetansetillegget utbetales.

Testen skal dokumentere at sjåførene har kompetanse som dekker opplæringsmålene i Kompetanseløftet, selv om de ikke har fullført alle modulene. Og denne testen er nå klar skriver NHO Transport på sine neststider.

Hvem omfattes av etterutdanningstesten

Sjåfører som har påbegynt etterutdanningen 3. september 2012

eller senere, må ha bestått testen for å få kompetansetillegget. De som har tatt etterutdanningen før denne datoen, er unntatt fra kravet om test. De som har fått yrkessjåførbevis ved grunnutdanningen etter 10.9.2008, er også unntatt fra kravet om test.

Gjennomføring av testen

Sjåførene skal kunne ta testen elektronisk, etter samme modell som Kompetanseløftet. Ved lese- og skrivevansker, fremmedspråklig bakgrunn eller andre forhold som gjør det vanskelig å gjennomføre testen, gis det mulighet for muntlig test. Selve testen består av 80 spørsmål tilfeldig utvalgt fra en større database. Krav til bestått test er det samme som for teoridelen av førerprøven, noe som i hen-

hold til dagens praksis tilsier 85 prosent riktige svar.

Avvikling av dagens kompetansemoduler

Dagens kompetansemoduler er tilgjengelige fram til 31.12.2015. Det vil si at sjåfører som er unntatt fra krav om grunnutdanning, og som ikke står for tur for etterutdanning før 2015, fortsatt kan få utløst hele eller deler av tillegget ved å ta kompetansemodulene. De nåværende kompetansemodulene skal erstattes av et nytt konsept, som i større grad vil lede fram til fagbrev.

YTF-medlemmer hos Riksmegleren:**Ansatte i Bring Warehouse i Drammen fikk beholde lønn og alle tillegg**

Arbeidsgiveren i Bring Warehouse Drammen meldte for en tid tilbake overgang fra NHO til Spekter. Dette medførte at de ansatte, som var medlem av Transportarbeiderforbundet ble henviste til Postkom, en annen LO organisasjon, som organiserer ansatte i posten. Dermed endte de opp med langt dårligere lønns- og arbeidsvilkår. Tariffavtalen som Postkom har for denne gruppen i Bring Warehouse, innebærer at medlemmene fra 1.april i år ville gått ned et sted mellom 40 000,- og 80 000,- i årslønn. Blant annet ville de gått glipp av skifttillegg og fagbrevtillegg. Et av de ansatte var midt i et fagbrevløp da han fikk beskjed om at det kunne han bare droppe. De ansatte meldte seg da over til Yrkestrafikkforbundet.

Krevde samme lønns og arbeidsvilkår

YTF krevde på vegne av medlemmene i Bring Warehouse Drammen de samme lønns og arbeidsvilkår som de hadde før arbeidsgiverskifte. Det ønsket ikke arbeids-

giver, Posten (som er eier) og Spekter å være med på. Partene sto svær langt fra hverandre da meglingen startet, og faren for en streik i slutten av oktober var stor. Bring Warehouse Drammen er sentrallageret til sykehusene i Sør Norge og bringer store mengder utstyr til sykehusene hver dag. Konsekvensene ved en streik ville blitt godt merkbar.

Streiken avverget

Meglingen foregikk fra fredag til søndag, og i siste øyeblikk ble det enighet om at de lageransatte i Bring Warehousing Drammen er sikret å beholde lønns- og arbeidsforholdene. Dermed var streiken avverget.

– Jeg er godt fornøyd med resultatet. Nå gleder vi i Yrkestrafikkforbundet oss over at vi har sikret skifttillegg, fagbrevtillegg og ubekvemtillegg for våre medlemmer. Dette var vi fratatt før meklingen startet i forrige uke, sier leder for de YTF-organiserte i Bring, Per Kristiansen til ytf.no

Per Kristiansen valgt som leder for YTF-klubben i Bring Warehousing i Drammen

Det ferskeste gruppen i YTF – YTF-klubben i Bring Warehousing i Drammen har hatt valg møte med 20 deltakere – hvorav 5 deltok over telefon.

Følgende ble enstemming valgt

Leder:

Per Kristiansen

Styremedlem:

Dag S. Mathisen

Styremedlem:

Per Martin Gerrud

Styremedlem:

Robert Aasen

Håp om at møtet med Samferdselsdepartementet skal sikre enighet om Helgelandspakka

Statssekretær Geir Pollestad i Samferdselsdepartementet skal 17. desember 2012 ha møter med Nordland fylkeskommune og kommuner på Helgeland i forbindelse med utbygging av E6. Han skal også være med på en befaring på E6, fra Mo i Rana

til Trofors i Grane kommune. ENDELIG! utbryter YTF-medlem og vogntogsjåfør Per Richter Jonsen i Mo i Rana, som i mange år har engasjert seg i vegpolitikken i området. Nå skjer det kanskje noe. Møtene med kommune er helt nødvendig for å sikre enigheten om Helgelandspakken. Befaringen fra Mo i Rana til Trofors er også helt påkrevet, da kan noen i samferdselsdepartementet få se hvor dårlig E6 på Helgeland virkelig er. Håper at han blir tatt med i et vogntog, og ikke i en behagelig personbil!



E6 på den aktuelle strekningen.



YTF-medlem Per Richter Jonsen har i mange år engasjert seg i vegpolitikken i dette området, og han er glad for at strekningen endelig har kommet på dagsorden.

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: pfa@presse.no

Utgivelsesplan for annonser 2013

| 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 2013

Pris etter avtale.

Materiell

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

Annonsepriser fra 1. januar 2013

| | |
|------------------------------|----------|
| 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**

YRKESSTRAFIKK- FORBUNDET

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

Forbundsleder

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

Nestleder:

Jim Harry Klungnes, 6320 Isfjorden
Tlf.: 922 40 050
E-post: jim-klungnes@hotmail.com

Styremedlemmer:

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

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

Fred Øve Nibe, Storrannsveien 112, 9600 Hammerfest
Tlf.: 934 18 887
E-post: fred.nibe@online.no

YTF PENSJONISTFORENING:



*Kåre Eng var ikke til
stede da bildet ble tatt.
Leif Jørgen Ulvatne,
Erling Bakken og
Lars Lien.*

Styret består av:

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

Kåre Eng, Giljevegen 14, 2846 Bøverbru. Tlf.: 920 18 344
E-post: kare.eng@frisurf.no

Leif Jørgen Ulvatne, Storetveitve 43, 5067 Bergen. Tlf.: 951 19 526
E-post: leif-jorgen.ulvatne@tide.no

KONTROLLKOMITÉ:

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

Anette Løding Larssen, Skoleveien 7B, 8009 Bodø. Tlf.: 924 95 677
E-post: anette.larssen@saltensbil.no

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

REGIONER OG LANDSSAMENSLUTNINGER I YTF

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland
Fred Ove Nibe, Storravnsvæien 112, 9600 Hammerfest
Tlf.: 934 18 887
E-post: fred.nibe@online.no

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

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

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

YTF Hordaland/Sogn og Fj. + 1 avd. i Sogn og Fjordane
Trude C Sande Valle, Hegglandsdalsvegen 167, 5200 Os
Tlf.: 901 41 632
E-post: trude.chr@hotmail.com

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

YTF Sør-Vest
Tom Nilsen, Nordhagen 36, 4330 Ålgård
Tlf.: 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: bmidtbo@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
Tlf.: 951 59 661
E-post: soda@epost.no

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

YTF Buskerud
Unni Odenmark, Kirkemovn 24., 3525 Hallingby
Tlf.: 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
Tlf.: 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: janarnelaberget@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



Det 16. ordinære landsmøtet i YTF ble holdt på Hotell Arena på Lillestrøm 19.–21. oktober, med 114 delegater.

Landsmøtetemaet som engasjerte mest var som vanlig valgene, og det hersket stor spenning spesielt omkring valg av leder og nestleder. Forbundet var i den heldige situasjon å ha to kvalifiserte kandidater til vervet.

Delegatene benyttet sin tale- og forslagsrett godt og fikk fremmet en god del meninger som ga gode løsniger for flertallet av delegatene.

Valgkomiteen hadde – mot én stemme – innstilt Jim Klungnes, Isfjorden som ny forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet. Motkandidaten var konstituert forbundsleder Svein Furøy fra Tromsø. Etter endel innlegg fra salen, viste det seg at mange av delegatene hadde et annet ønske enn flertallet i valgkomiteen. Avstemningen ga en liten overvekt med 59 mot 51 stemmer for Svein Furøy, og dermed er Furøy forbundsleder for de neste fire år.

Fungerende nestleder Arnold Tveit var innstilt av valgkomiteen som nestleder. Jim Klungnes ble foreslått til det vervet ved et benkeforslag, og vel halvparten av delegatene ga sin stemme til Jim Klungnes. Arnold Tveit ble ønsket velkommen som styremedlem. Det ble også flere benkeforslag videre i forbundsstyret, med flere runder med kandidater mot hverandre. Det ble store endringer i forhold til valgkomiteens innstillinger og flere av endringene hadde konsekvenser for det øvrige valget. Mange benkeforslag resulterte naturlig nok i flere avstemningsrunder med jobbing for tellekorpset.

«I mål uten feilskjær»

Den rutinerete møteleder Christoffer Navelsaker fra YS, som forøvrig har vært møteleder på flere av YTFs større møter, klarte også denne gangen å holde tunga beint i munnen og fikk et valg med mange og raske endringer loset trygt, og med en liten humoristisk snert, i mål uten feilskjær. Og landsmøtedeltakerne må sies å være en disiplinert forsamling, og skolerte nok til å benytte anledningen til å få igjennom ønskede endringer. Og det gjorde de til gangs i henhold til valgkomiteens innstilling på ledere og styremedlemmer. Resultatet ble:

Styremedlemmer

Bjørn Nytrø
Arnold Tveit
Fred Nibe
Knut Authen (gjenvalg)
Kristin Schröder (gjenvalg)



Landsmøtet i YTF:

Leder: Svein Furøy, Tromsø Nestleder: Jim Klungnes, Isfjorden

TEKST :

ANNE M. ULVEN FOTO: ANNE, BENTE, TERJE



..... og det stemmes!!

Vara

for nestleder: Knut Authen,
for Arnold Tveit: Trude Valle,
for Knut Authen: Jan-Arne
Laberget,
for Bjørn Nytrø: Jan Alexander
Lislelid,
for Jim Klungnes: Linda Myhre og
for Fred Nibe: Fred Inge Skille.

I tillegg til telling under avstemningene med håndsopprekning, hadde tellekorpsset det travelt med å telle stemmesedler. Under valgene hvor det ble mange skriftelige avstemninger, var de «på gangen» mange ganger i løpet av valget. Fra venstre: Jan Sturod, Trude Valle og Martin Dyrseth.





NTF og YTF er gjest på hverandres landsmøter og Dag Einar Sivertsen bragte en hyggelig og kollegial hilsen til landsmøtet fra NTF.
2. nestleder i YS, Jorunn Bærland hilste fra YS.

Valgkomiteen hadde innstilt på en helt ny kontrollkomité med Petter L. Pettersen som leder. Det kom raskt forslag fra salen med ønske om å gi fornyet tillit til tidligere leder av kontrollkomiteen, Vidar Furua. Flertallet i forsamlingen var enig og Vidar Furua ble leder av kontrollkomiteen for de neste fire år. Det kom også benkeforslag på gjenvalg av Harald Grimelund, som også fikk fornyet tillit, og valgt inn igjen i kontrollkomiteen. Annette Lødding Larsen ble ny nestleder – i tråd med valgkomiteens innstilling.

Ny kontrollkomité:
Leder: Vidar Furua,
Nestleder: Anette Lødding Larsen
Medlem av kontrollkomiteen:
Harald Grimelund.

Varamedlemmer for kontrollkomiteen:

For leder: Per Richter Jonsen
for nestleder: Helge Drabløs
for medlemmet: Carl Morten Andersen.

Pensjoniststyret:

Erling Bakken
Kåre Eng
Leif Jørgen Ulvatne
Lars Lien
Tor Grønvold
Edgar Waag
Pensjoniststyret ble valgt med akklamasjon og konstituerer seg på første møte.

Strategisk plan

Arnold Tveit redegjorde for Strategisk plan for 2012-2016. Planen forteller om hvilke veier YTF skal «gå» for å komme fram til målet, som er:

«Yrkestrafikkforbundet – det beste fagforbundet i transportnæringen, med vekt på nærhet, trygghet og personlig service».
Planen har lagt hovedtyngden på

- vekst
- medlemspleie
- tariff
- kompetanse
- arbeidstider.

Planen ble enstemmig vedtatt. Rammebudsjettet for samme

periode ble også vedtatt – mot 1 stemme.

Organisasjonsutvalget arbeider videre

Arnold Tveit redegjorde for organisasjonsutvalgets arbeid og la fram en skriftlig rapport, som ble vedtatt i tråd med forbundsstyrets innstilling. Det ble også vedtatt at organisasjonsutvalget arbeider videre i neste landsmøteperiode.

Forslag til vedtektsendringer

Region Møre og Romsdal hadde sendt inn 12 endringsforslag til vedtektene, og Region Trøndelag ett forslag.



Wenche Nyjordet var arrangementsleder for landsmøtet, og hadde det meste under kontroll via PC'n.



Leif Arne Myhre, Oslo, Lars Sæther, Oslo, Arnold Tveit, Frekhaug og Henning Helliesen, avd 10 Mandal/Lister.



Heidi Nummestad fra Østfold morer seg sammen med Håvard Vik, Nittedal. I bakgrunnen ser vi Jon Ole Rud, Allan Bruaset og Birger Andersen.

Forslagene ble i tråd med styrets innstilling, videre sendt til behandling i det nye styret, og et par av forslagene ble avvist. Et av forslagene som ble enstemmig vedtatt, var at Kontrollkomiteen (KK) skal være representert i Representantskapet med tale og forslagsrett. Det samme ble et forslag fra Region Trøndelag om tillegg i tekst om KKs arbeidsrutiner.



Ingrid Døssland, Kaja Løvsjø og Nora Øverby fra Ås barne- og ungdomskor åpnet landsmøtet med norske folketoner.

Kortere ukentlig arbeidstid for mange bussjåfører: Medlemsundersøkelsen 2012

Mer enn hver tredje bussjåfør har en arbeidstid på 37,5 timer. Samtidig oppgir 80 prosent at de jobber skift, 61 prosent arbeider delte skift. To av tre sjåfører jobber helg hver tredje, andre eller hver helg. Dette kom fram i årets medlemsundersøkelse.

Forhandlingsjef i YTF, Henrik Dahle, får ofte henvendelser om ukentlig arbeidstid. Hans inntrykk er at flere sjåfører burde jobbe 35,5 eller 34 timers uke, ut fra en krevende arbeidsdag. Omfattende skiftarbeid og hyppige helgeskift bør føre til redusert arbeidstid per uke. – Undersøkelsen underbygger våre antakelser, sier forhandlingsjef i YTF, Henrik Dahle.

Årets undersøkelse EN ARBEIDSDAG Å LEVE MED er den tredje på fire år. Over 1700 medlemmer svarte i år, mot 1500 i fjor, og nesten 1300 i 2009.

En del av spørsmålene er gjengangere, spørsmål om delte skift, uregelmessig arbeidstid, søvn, og vold og følelsen av å være truet på jobben. Ved å sammenlikne med de to foregående undersøkelsene kan vi se utviklingen over tid.

Godssjåførene oppgir i undersøkelsen at 45 prosent IKKE har fast oppsatte arbeidsplaner. Like mange oppgir at de IKKE har en forutsigbar arbeidsdag. Om lag halvparten har en arbeidsdag som IKKE er «grei å forene med privatlivet, det vil si omsorg for barn, fritidsaktiviteter med mer».

Årets medlemsundersøkelse i YTF var så interessant at Transportøkonomisk Institutt (TØI) har bedt om å få se nærmere på en del av tallene. Det er særlig tall som gjelder søvnforstyrrelser, helseproble-

mer og tidspress som har fanget TØIs interesse.

TØI vil forsøke å finne sammenhenger mellom de forskjellige temaene, og vi i YTF håper at vi skal kunne få enda mer informasjon ut av undersøkelsen.

Vi understreker at undersøkelsen var og er anonym. De svarene som TØI får tilgang på, er datalinker som ikke identifiserer våre medlemmer.

I tiden framover vil vi forsøke å spre budskapene fra undersøkelsen i media.

**TEKST :
BENTE BOLSTAD**



Informasjonsleder Bente Bolstad presenterer medlemsundersøkelsen på YTFs landsmøte.

Innkomne forslag:

Frikort for pensjonister

Pensjonistforeningen anmoder YTF om å arbeide for en tariff-festet frikortordning for pensjonister. De mener at ordningen bør ha som mål et å få til et landsdekkende frikort, utstedt til pensjonister som ved overgang til pensjonisttilværelsen har vært ansatt minimum 5 av de årene i et busselskap i NHO Transport. De ønsker en tariffestet ordning i bunn likt over hele landet.



Styret hadde innstilt på at dette er et forslag til tariffoppgjøret og bør behandles av styret og tariffkomiteen før neste hovedoppgjør. YTF-pensjonistenes leder, Erling Bakken anmodet på møtet, de som jobber med tariffoppgjøret om å ta dette spørsmålet med seg videre inn i tariffarbeidet. Innenfor selskapene får pensjonistene frikort i dag, men ved en anbudsending faller denne rettigheten bort de fleste stedene. Styrets innstilling om å ta forslaget videre med til styre/tariffkomiteen ble enstemmig vedtatt.

Representasjon for unge medlemmer i YTF

Avdeling 16 Åndalsnes ser at gjennomsnittsalderen i forbundet er økende – også blant de tillitsvalgte, og mener at forbundet må bidra til økt motivasjon, interesse og engasjement fra skoleelever og lærlinger, og foreslår overfor landsmøtet at denne gruppen blir representert på landsmøter og på representantskapsmøter etter vanlige regler. De mener at denne gruppen om nødvendig kan danne en egen landssammenslutning med et eget styte. YTFs styre innstilte på at forslaget oversendes til styret med begrunnelse i at YTF foreløpig har for få lærlinger og medlemmer under 26 år til å danne grunnlag for en egen organisering. De henviser til lokalavdelingenes fellesskap og representasjon på lik linje med andre medlemmer. De innstilte også på at saken oversendes styret som bør arbeide for tiltak som bedrer rekrutteringen av ungdom til forbundet. Jim Klungnes redegjorde for deres forslag og oppfattet den lave deltakelsen i forbundet av unge, nærmest er en begrunnelse som styrker forslaget. Henstiller til forbundsstyret å ta dette med seg i det videre arbeidet. Hans Petter Sørgerd appellerte også til å ta med tanke på unge medlemmer i det øvrige arbeid – ikke bare spesielt i ungdomsgruppe. Styrets innstilling enstemmig vedtatt.



Ny sammenslutning for lager og terminalansatte

Avdeling 604 Bring Warehousing ønsker å skille ut alle medlemmer som jobber innenfor lager og terminal i en ny sammenslutning i stedet som i dag, hvor de befinner seg under avdelingen for gods.



Begrunnelsen for dette er at de blir veldig små i godssammenslutningen og synes ikke de får det fokus de har behov for. I tillegg er det et stort potensiale i terminal og lagerfimaer i Norge i dag. Det kan veres nye medlemmer fordi det er et stor voksepensiale. De mener det ville føre til en fokusering på disse medlemmene og kunne bedre deres tariffavtale, som ikke har vært et eget satsningsområde for YTF. Innstillingen fra styret er at det nye styret tar tak i denne saken, og bør samarbeide med organisasjonskomiteen for å følge opp forslaget. Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Sammenslåing av regionene Buskerud og Vestfold

Region Buskerud mener at med å slå sammen disse to regionene vil man få et breder fora og samtidig øke motivasjonen for regionsarbeidet. Begrunnelsen er at regionene er store, men små i antall og representasjon. YTFs forbundsstyre innstiller på en oversendelse av saken til behandling i styret, med begrunnelse i vedtektene § 9.1 som sier at det er styret som fastsetter regionens geografiske område. Styrets innstilling enstemmig vedtatt.



Arbeidsoppgaver for regionene

Region Buskerud mener det er tid for å gjøre vervet i regionene mer spennende og utfordrende og mener dette vil gi mer motiverte tillitsvalgte. Styret innstilte på at dette forslaget følges opp i det nye styret og i organisasjonskomiteen. Innstillingen vedtatt.

Mer forpliktende

Region Buskerud ønsker også å se nærmere på vedtektenes § 9.4 hvor det refereres til «... avholde tillitsvalgts-konferanse og kurs i samarbeid med forbundet sentralt». De ønsker at dette punktet skal bli mer forpliktende. Det nye styret får forslaget oversendt til behandling i tråd med styrets innstilling.

Sammenslåing og nedlegging av regioner

Region Nord ønsker å utrede et alternativ til dagens organisasjonsstruktur med regionene, for om nødvendig å avvike ordningen. De foreslår at styret i YTF utreder en plan på hvordan dette eventuelt skal kunne gjennomføres og en alternativ organisasjonsplan. Styret innstiller på at det nedsettes en organisasjonskomite som kan ha dette med som innspill i forbindelse med en helhetlig gjennomgang av vedtektene.

Ny teknologi har endret arbeidsmåter og de ønsker å bruke kostnadene til regionen på annen måte enn tidligere når den geografiske avstanden ikke lenger er et hinder. Styrets innstilling om å oversende saken til neste styre, ble enstemmig godkjent.

Tillitsvalgtes lønns- og arbeidsforhold

Tillitsvalgte har ikke ordnede lønns- og arbeidsforhold mange steder rundt om i landet, skriver Region Hordaland og Sogn og Fjordane. De redegjør grundig for problemet og påpeker at dette også er et problem for Transportarbeiderforbundets medlemmer. De foreslår at styret tar saken opp med NTF for å få bekreftet at de har samme problem og mener dette bør tas videre til LO/YS og NHO for å få problemet revidert i den nye hovedavtalen. Styret innstiller på at dette forslaget sendes videre til styret/tariffkomiteen og bør behandles der før neste hovedoppgjør. Enstemmig vedtatt.



Kjøregodtgjørelse etter statens satser

Region Hordaland og Sogn og Fjordane foreslår at forbundet bruker statens satser for bilgodtgjørelser til møter i YTFs regi. De foreslår også at det legges inn et regulerings tillegg på 4% for hvert år framover, for å sikre utvikling i tråd med lønnsutviklingen til medlemmene og gjør det mulig å ikke tape penger for de som stiller på sentrale samlinger. Forslaget har store økonomiske konsekvenser og styret innstilte på oversendelse til det nye styret for behandling og sendere budsjettbehandling. Dette ble enstemmig vedtatt.

Tilbakemeldinger

Region Trøndelag ønsker endringer på rutine for tilbakemeldinger. De begrunner det med at det er viktig med god kommunikasjon og informasjon i organisasjonen.

Styret innstiller på at landsmøtet slutter seg til intensjonen og forslaget og oversender saken til styret. Enstemmig vedtatt.



Medlemskontingent for yrkesaktive pensjonister

Avdeling 25 Sogndal forteller at pensjonistene i avdelingen er forundret over at de må betale full medlemskontingent når de kjører etter fylte 67 år. Styret innstilte på at forslaget oversendes det nye styret, noe som ble enstemmig vedtatt. Det nye styret bør nedsette en organisasjonskomité som tar dette med som innspill i forbindelse med en helhetlig gjennomgang av vedtektene.

Ny æresmedlem i YTF – Aslak Rise

YTFs statutter sier at forbundet kan utnevne medlemmer «.....som gjennom mangeårig tillitsverv har utført et særdeles fremragende arbeid, som har bidratt til Yrkestrafikkforbundets utvikling». På landsmøtet på Lillestrøm hadde forbundsleder Svein Furøy gleden av å dele ut gullnål og æresmedlemskap til årets kandidat: «Årets kandidat til prisen startet sin karriere som hjelpemann i det lokale trafikkselskapet i 1964, og har, under skiftende eiere og skiftende tider vært aktiv og engasjert.

Han har over 40 års medlemskap i forbundet og har hele tiden innehatt ulike tillitsverv, både i sin avdeling, region og sentralt. Kandidaten har vært ansatte-representant i styret i flere selskaper og representert de ansatte på en forbilledlig måte. Kandidaten har tidligere mottatt forbundets gullnål for 25 års medlemskap og hederstegnet; fagring med diplom. Kandidaten er fortsatt i full jobb og leder i sin avdeling, samt nestleder i sin region, sa Furøy og utnevnte Aslak Rise til Æresmedlem.



Hederstegn for særdeles fremragende arbeid for YTF



Hederstegn med diplom er en utmerkelse YTF deler ut på hvert landsmøte. Utmerkelsen gis til inntil fem medlem som har utført særdeles fremragende arbeid for forbundet og dets medlemmer. Forbundslederen leste innstillingen og overrakte fagringen til kandidatene.

Karsten A. Larsen i avd 1 Hauge-sund.

«Han gjør en fantastisk jobb for sine medlemmer. Han får alle til å føle seg sett, hørt og ivaretatt. Byr gjerne på en vaffel og en kaffekopp på kontoret sitt. Er en ildsjel som virkelig brenner for det han gjør og tror på»

Arne Bakken, Salten

«Han har vært en ressursperson for lokalavdelingen i over 30 år som tillitsvalgt og leder, et verv han fortsatt innehar. Kandidaten har lagt ned en utrettelig innsats for en bedre tilværelse for sine kolleger både i egen avdeling og i sin region.»

Øystein Husby – avd 7 Trondheim

«Øystein Husby har vært aktivt med i fagforeningsarbeid siden han meldte seg inn i organisasjonen i 1984. Han har ledet sin avdeling uavbrutt i en årrekke i skarp konkurranse med Fagforbundet. I tillegg har han vært

aktiv i regionsarbeidet og er fortsatt leder i sin avdeling»

David Olsen – avd 2

«David Olsen startet sin busskarriere i 1986 og ble tidlig engasjert i fagforeningen, som tillitsvalgt, nestleder og senere leder. Har vært igjennom flere fusjoner og eierskifter, men alltid bidratt til å holde medlemmene samlet. Ansattes representant i styret og aktiv i regionsarbeidet. Han er engasjert, stødig og pålitelig, faglig dyktig og sier aldri nei».

Fred Ove Nibe

Kandidaten har gjennom utrettelig innsats klart å skape positiv endring og vekst, samt fremme forbundet i sitt område på en unik og inspirerende måte. Er alltid tilgjengelig for medlemmene, og har som tillitsvalgt og medmenneske en genuin interesse for å ivareta medlemmenes interesser.

Feiringklinikken vil begrense de farlige helseplagene:

– YTF-medlemmer i målgruppen er velkommen til å delta



Hjerteløftet er et samhandlingsprosjekt for å forebygge hjerte- og karsykdommer. Og det er Feiringklinikken, som er en del av LHL Helse, som gjennomfører dette prosjektet. Sykepleier på Feiringklinikken, Bengt Lidfors holdt et fyldig og interessant foredrag om Hjerteløftet under landsmøtet og stilte seg til rådighet for spørsmål på en stand utenfor møtelokalene. Han oppfordret til at YTFs medlemmer, som kommer inn under kriteriene til å melde seg på til prosjektet. Hensikten med pro-

sjektet er tredelt. I forkortet versjon:

- etablere et primærforebyggende helsetilbud – på forskjellige kriterier
- omfattende undersøkelser om effekt av behandling
- øke fokus på og kunnskap om effekten av primærforebyggende tiltak.

Tre faser

Prosjektet består av 3 faser, som starter på forberedelser – fra tidspunktet pasienten inkluderes i stu-

diene og fram til kursstart. I Fase 2 gjennomgår man et 5 dagers kurs på Feiringklinikken og i Fase 3 foregår det implementering – planmessig oppfølging etter definert rammeverk hos relevante aktører.

Yrkestrafikk hadde forøvrig en kort beskrivelse av prosjektet i nr 3-2012 side 11 og du finner opplysninger om prosjektet på ytf.no – Hjerteløftet.

Bakgrunnen for hele prosjektet er at hjerte- og karsykdommer sammen med kreft er viktigste dødsårsaken for både kvinner og menn og at både diabetes og overvekt øker stadig. Man har også kommet til den erkjennelse at ca 90% av all kardiovaskulær sykdom skyldes forhold ved våre levevaner, som vi kan påvirke selv. Samhandlingsreformen var også en av årsaken, og en svært viktig siste grunn er at dagens helsetjeneste er i for liten grad preget av innsats for å begrense og forebygge sykdom, fortalte Bengt Lidfors.



«Medlemskortet» som kredittkort!



Line Haug Andersen i DnB Nor/YS Mastercard hadde stand utenfor møtelokalet på landsmøtet. Standen var godt besøkt i pausene og Line Haug Andersen kommenterer etter landsmøtet: «Det var full trokk, og mange spørsmål. Noen søknader også, men viktigst av alt, en utrolig positiv tilstedeværelse. Jeg møtte også mange veldig fornøyde kunder/medlemmer med YS Medlemskort/Mastercard, skikkelig gøy! En av deltakerne som fant en god tone med Liv Haug Andersen var Allan Bruaset fra godsavdelingen i YTF.



Som medlem av Yrkestrafikkforbundet har du mulighet til å endre ditt ordinære medlemskort til et medlemskort med kreditt og bankfordeler. Her får du tilgang på høy innskuddsrente fra første krone og en lav kredittrente. Vi skrev endel om dette i Yrkestrafikk nr 4 – 12 side 26.

Du kan ringe kundeservice på 81522040 og avtale oppgradering av kortet, eller om du har tilgang på internett kan du gå inn på www.ysmedlemskort.no



Nyvalgt forbundsleder, Svein Furøy:

Motiveres av nye utfordringer – provoseres av urettferdighet

TEKST:
ANNE M. ULVEN

FOTO:
BENTE BOLSTAD

YTFs visjon er spikret: «Yrkestrafikkforbundet – det beste fagforbundet i transportnæringen, med vekt på nærhet, trygghet og personlig service.

Visjonen er også din «ledestjerne» nyvalgt forbundsleder i YTF, Svein Furøy. Hva er dine tanker om hvordan vi når visjonen?

Visjonen er både utfordrende og krevende den. Jeg synes at vi er ganske nær, men det betyr ikke at vi kan ta oss en hvil. Visjonen må være med i alt arbeid, den må vedlikeholdes og helst styrkes, hver dag i alle ledd. Det klarer vi, for vi er godt rustet med det menneskemateriellet vi har; vi har valgt et bra styre, vi har en godt fungerende og engasjert administrasjon som ikke er redd for å ta i et tak. Og vi har – sist men ikke minst – mange store avdelinger og regioner med folk til å håndtere

de lokale utfordringene på en bra måte. Vi har tillitsvalgte og hovedtillitsvalgte som gjør en stor innsats og leder sine avdelinger.

Mange av våre tillitsvalgte har lang erfaring fra organisasjonsarbeid. Så jeg er ikke engstelig for at vi ikke skal klare å holde visjonen ved like. «.....med vekt på nærhet trygghet og personlig service»?

– Ja. Personlig service kommer jeg til å tilstrebe i aller høyeste grad. Det var nettopp den personlige oppfølgingen som imponerte meg mest da jeg ble medlem. Jeg synes vi lykkes ganske godt med det allerede i dag. Men forbundet vokser, og vi kommer til å få en utfordring i å klare å «se» hvert enkelt medlem når vi er mange. «For medlemmene skal alltid være i sentrum». Betingelsen for å få til det, må YTF blant annet være

profesjonell, ubyråkratisk, effektiv og serviceinnstilt. YTF må ha kvalitet i alle ledd, fastslår Furøy.

Må vokse

Men i vår iver etter å ha et høyt servicenivå overfor medlemmene, må vi ikke glemme å vokse. Vi må tenke verving. Vi skal vokse og vi må håndtere veksten. Derfor skal vi, fastslår han, ha en klar strategi i forhold til hvordan og hvor vi skal vokse.

Vi må være selektive og legge ekstra tyngde i vervingen der vi har mulighet til å få store lokale avdelinger. Det kan medføre helt eller delvis frikjøp dekket av arbeidsgiver. Med vekst øker behovet for oppfølging?

– Vekst medfører ikke bare økte inntekter – det medfører behovet for å styrke administrasjon, er Furøys klare mening. Vi må være i

forkant av utviklingen. – Derfor må vi styrke blant annet den kompetansen som ligger i administrasjonen i dag.

Han minner igjen om at vekst genererer økt behov for medlems-service ut over det som ligger i de faste administrative oppgaver. Og god service i den sammenheng, er blant annet rask tilbakemelding til medlemmene, individuell oppfølging, og informasjon og korrespondanse med et profesjonelt preg. Og der har vi alle behov for stadig fornyelse i våre kunnskaper og holdninger, mener Svein.

Må dyrke fram de gode tillitsvalgte

Hva mener du kan bli den viktigste utfordringen for Yrkestrafikkforbundet i tiden framover?

– Vi erfarer stadig at YTFs særpreget har betydning for rekruttering til forbundet. En utfordring er å klare å holde på dette særpreget når vi vokser. En annen viktig utfordring er å tilegne oss den makt og innflytelse vi ønsker å ha. For at medlemmene skal få så god service som mulig må vi også jobbe for å utvikle oss til en enda mer profesjonell organisasjon. Spesielt viktig er det å finne gode løsninger for å håndtere lokale forhandlinger og konflikter. Vi må dyrke fram de gode tillitsvalgte som har eller kan skaffe seg kompetanse på både tariff, arbeidsrett, forhandlinger og konflikthåndtering, og vi må lage systemer som motiverer og belønner våre tillitsvalgte.

Og hva motiverer deg personlig til å ta fatt på fire år med krevende ansvar?

– Jeg motiveres av nye utfordringer og jeg provoseres av urettferdighet, maktmisbruk og overgrep, konstaterer Svein.

– Rett mann på rett plass!

Det kryr av kilder til både motivasjon og provokasjon for mer enn fire år i vår bransje.

– Og du tiltrekkes av?

– Positive miljøer. Jeg trives veldig godt blant positive mennesker med en uselvisk innstilling. Og det har jeg møtt mange av rundt i hele landet. Så jeg vil finne mye inspirasjon i vår egen organisasjon.

Betryggende å ha et landsmøtevalg i ryggen

Føler du noen forskjell på å være konstituert leder og valgt leder for fire år.

Ja. Det er betryggende å ha et



Svein Furoy takker landsmøtet for tilliten etter valget.

landmøtevalg i ryggen. Jeg var vel en av de som ønsket et fremskynnet landsmøte, nettopp fordi jeg ikke var helt komfortabel med å skulle lede forbundet basert på en konstituering helt frem til 2013. For organisasjonen vil det ikke bli noen forskjell. Jeg vil fortsatt ha fokus på de samme tingene og jobbe målrettet for at vi ikke skal miste visjonen av syne.

Forventninger

Svein har store forventninger til det nye styret, og han ser frem til et godt samarbeid.

– Mitt ansvar som leder er å legge til rette for at tillitsvalgte og ansatte blir gode på å gjøre det de skal, fastslår Svein. Og det viktigste er da å få alle i styret til å trekke i samme retning.

I løpet av det siste året har vi fått en prøve på dette i styret, når vi sammen med sekretariatet, har funnet frem til noen prinsipper som har sørget for å ta bort usikkerhet og skapt god kommunikasjon, trygghet og tillit. Det forventer jeg skal fortsette i årene framover.

Familien blir spredt

Kommer du til å bli boende i Oslo?

Selvfølgerlig! Det er jo her vi har vårt hovedkontor!

Det meste av min jobb dreier seg om å kunne påvirke både arbeidsgiversiden og offentlige myndigheter. Derfor er det helt nødvendig å være til stede der de er, selv om det medfører lange perioder borte fra familien.

– Og familien i Tromsø består av:

Faktorene som skiller YTF fra andre konkurrerende forbund:

- **forbundet ønsker ikke å være konfronterende eller konfliktskapende**
- **vi ønsker å bruke dialog som metode**
- **vi er partipolitisk uavhengig men ikke upolitisk**
- **vi har svært dyktige og hyggelige ansatte i sekretariatet. Og min oppfatning er at det går raskt å få svar på henvendelser.**
- **vi er en relativt liten organisasjon. Det betyr lite byråkrati, kort tjenestevei og mulighet for effektiv og god hjelp**
- **vi har plass for både individulaister og lokale avdelinger**
- **vi har lav kontingent**
- **vi har gode kompetansegivende kurs/utdanning**
- **vi tilbyr medlemmene nyttige medlemsfordeler**
- **det er gode muligheter for alle til å bli sette og hørt i Yrkestrafikkforbundet.**

Min kone, som fortsatt bor hjemme på Vannøya utenfor Tromsø og jeg har en sønn på 19 år som for tiden bor og jobber på Svalbard. Så familien er spredt over ganske store avstander.



Linda Jæger
Forbundsadvokat



Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig

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 |

Jeg jobber som sjåfør i et transportfirma. Arbeidstiden min varierer mye. Noen dager starter jeg tidlig om morgenen, mens jeg andre dager starter midt på dagen. Problemet er at jeg får beskjed om når jeg skal jobbe med noen dagers varsel. Dette gjør det vanskelig for meg og familien min å planlegge hverdagen. Hvilke rettigheter har jeg?

For arbeidstakere som arbeider til ulike tider på døgnet, plikter arbeidsgiver å utarbeide en arbeidsplan som viser hvilke uker, dager og tider den enkelte skal arbeide. Dette fremgår av arbeidsmiljøloven § 10-3. Arbeidsplanen skal angi klokkeslett for når arbeidet starter og arbeidet slutter. Planen skal utarbeides slik at arbeidstiden ligger innenfor lovens rammer. Arbeidsplanen skal drøftes med arbeidstakernes tillitsvalgte senest to uker før den iverksettes. Bakgrunnen for drøftelsesplikten er at de ansatte skal få en reell innflytelse på utarbeidelsen og endringen av arbeidsplanen. Planen skal videre være tilgjengelig for deg. Jeg anbefaler deg å ta kontakt med den tillitsvalgte og at denne fremmer krav overfor bedriften om at bestemmelsene i arbeidsmiljøloven § 10-3 overholdes. For ansatte som er omfattet av bussbransjeavtalen, skal planen foreligge minst 16 dager før den iverksettes.

Jeg har 15 feriedager for 2012 til gode. Disse ønsker jeg å overføre til neste år fordi familien min skal på en lengre utenlandsreise. Arbeidsgiver vil at jeg skal ta seks feriedager i forbindelse med juleferien. De vil

ikke at jeg skal overføre ferie til neste år, men sier at de skal utbetale feriepengene for disse dagene ved lønnsutbetalingen i januar. Hvilke rettigheter har jeg?

Ferieloven gir adgang til å overføre inntil 12 virkedager til påfølgende ferieår. I ferieloven regnes lørdag også som virkedag. Det vil si at to ukers ferie kan overføres. Ferieloven gir ikke arbeidstakeren ubetinget rett til å kreve feriedagene overført. Dette må skriftlig avtales med arbeidsgiver.

Det er kun 12 feriedager som kan overføres. All annen ferie skal etter ferielovens system tas ut i ferieåret. Dette betyr at du og din arbeidsgiver kan bli enige om å overføre 12 dager. De resterende tre må du ta ut i år. Når din arbeidsgiver nekter å overføre ferie, vil du i utgangspunktet være pålagt å ta ut ferien i år.

Din arbeidsgivers forslag om at du skal ha utbetalt feriepengene i stedet for å avvikle ferien, er ulovlig. Kun hvor manglende ferieavvikling skyldes sykefravær eller foreldrepermisjon, kan feriepengene for ikke avviklet ferie utbetales.

Jeg vil oppfordre deg til å ta en ny runde med din arbeidsgiver og vise til adgangen til å overføre inntil 12 dagers ferie og at det vil være ulovlig å utbetale feriepengene for ikke avviklet ferie i ditt tilfelle.

Jeg har begynt som lastebilsjåfør i et lite lastebilfirma. Arbeidsgiver har gitt beskjed om at jeg må jobbe på julaften frem til kl. 15. Jeg mener dette er urimelig og ønsker fri. Hvis jeg

først må jobbe, vil jeg ha dobbel lønn. Hvilke rettigheter har jeg?

Du har ikke rett til fri på julaften med mindre du har en tariffavtale som inneholder en slik rettighet. Rett til helligdagstillegg på julaften må også utledes av en tariffavtale. Dersom det ikke gjelder en tariffavtale i din bedrift, har du krav på lønn i samsvar med arbeidsavtalen din. Hvis denne ikke inneholder bestemmelser om helligdagstillegg, vil du kun ha rett på vanlig timelønn.

Jeg har vært ansatt som lagersjef siden juli 2011. I oktober fikk jeg plutselig beskjed om at jeg må gå tilbake til min gamle stilling som plukker. Jeg fikk muntlig beskjed om at bakgrunnen var at jeg ikke hadde gjort en god nok jobb, og at ønsket en mer kvalifisert leder i stillingen. Jeg synes dette er urimelig, men har likevel valgt og akseptert endringene i arbeidsoppgaver. Jeg har ikke fått noen ny arbeidsavtale. Hvilke rettigheter har jeg?

For det første reagerer jeg på den fremgangsmåten du skisserer. Dersom din arbeidsgiver ønsker å endre din stilling, er de henvist til å gå til en endringsoppsigelse. Det vil si at de må innkalle deg til et drøftingsmøte i samsvar med bestemmelsene i arbeidsmiljøloven § 15-1. Videre må de ha en saklig grunn til å si deg opp, jf. arbeidsmiljøloven § 15-7. Dersom det foreligger en saklig grunn til oppsigelse, vil du ha en oppsigelsestid i samsvar med din arbeidsavtale eller tariffavtale. Samtidig med at de gir deg endringsoppsigelsen, må de tilby deg en ny stilling som

plukker. Det er opp til deg om du vil akseptere denne.

Ut i fra det du skriver, synes det som om du har akseptert endringen. I så tilfelle plikter arbeidsgiver å utarbeide en ny skriftlig arbeidsavtale som tilkjenner bl.a. inneholder en beskrivelse av arbeid eller stilling. En slik arbeidsavtale skal utarbeides snarest og senest innen en måned etter at stillingen er tiltrådt. Dette fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-5. Kravet til innholdet i en arbeidsavtale fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-6.

Jeg og min kone har til sammen tre barn fra tidligere forhold. Vi har ingen felles barn. Når en av oss dør, ønsker vi å sikre at den andre kan sitte med leiligheten uten å måtte utbetale arv til barna. Hvordan løser vi det?

Gjenlevende ektefelle har kun rett til å sitte i uskifte i forhold til felles barn. I forhold til barn som avdøde ektefelle hadde fra et tidligere forhold, vil gjenlevende ektefelle bare ha rett til å sitte i uskifte dersom barnet samtykker. Jeg vil foreslå at dere spør deres barn om de er villige til å samtykke til at stefar/stemor kan sitte i uskifte dersom deres far/mor dør. Et slikt samtykke kan gis på forhånd.

Dersom det gis slikt samtykke, vil gjenlevende ektefelle kunne sitte i uskifte frem til denne faller fra eller dersom vilkårene for uskifte opphører. F.eks. ved at vedkommende gifter seg på nytt. Dersom ett av barna ikke ønsker å gi slikt samtykke, vil gjenlevende ektefelle måtte skifte med denne, det vil si utbetale arv, ved ektefellens død.

Dersom ingen av barna ønsker å samtykke til at dere kan sitte i uskifte, kan det være en mulighet å testamentere en tredjedel av det dere etterlater dere til den andre ektefellen. To tredjedeler av det som man etterlater seg, er pliktdelsarv til barna. Plikt delen til hvert barn er imidlertid beregnet ned til kr. 1000 000 til hvert barn, eller hvert barns linje.

Min mor sitter i uskiftet bo. Vi har ikke hatt et godt forhold de senere år. Hun har et svært godt forhold til min søster. Nylig oppdaget jeg at hun har overført hytten på fjellet og gitt søsteren min mange større penge-gaver. Har hun rett til det?

Din mor har ikke rett til å gi bort fast eiendom når hun sitter i uskifte. Dette fremgår av arveloven § 19. Videre har hun ikke rett til å gi bort gaver som står i misforhold til formuen i boet.

I juridisk litteratur er det antydning at gaver som overstiger 20 % av verdien i boet, anses å stå i misforhold til verdien i boet. Du kan kreve gavene omstøtt ved dom dersom du reiser søksmål innen ett år etter at du fikk kunnskap om gavene.

Hjelpkasse/stønadkasse eller endringer?

Da var ennå et år snart gått og jeg vil som vanlig minne dere om fristen for å få utbetaling fra hjelpeskassen/stønadskassen for 2012. ABSOLUTT siste frist for utbetaling for 2012 må være kontoret i hende senest **15. januar 2013**. Alt som kommer inn etter det får utbetalt for 2013.

Ellers vil jeg minne om at dersom du har flyttet, byttet telefonnummer eller mailadresse, eller byttet arbeidsgiver så gå inn på www.ytf.no på MIN SIDE og gjør disse endringene selv slik at dine opplysninger er riktig i medlemsregisteret.

Vi vil også minne om kontingentøkningen fra 1. januar 2013 som ble sendt ut i forrige uke. Har du ikke fått beskjed, så gå inn på www.ytf.no og se hva de nye satsene blir for 2013. Og har du fast trekk i banken så må du huske å endre beløpet slik at du hele tiden er ajour med kontingenten.

Til slutt vil jeg takke alle sammen for året som har gått og ser frem til et godt samarbeid i året som kommer. *God jul og godt nyttår alle sammen.*

Wenche Nyjordet



Større, sterkere og mer komfortabelt:

Det nye førerhuset hever kvaliteten på Volvo FH

En mer ergonomisk arbeidsplass, høyere komfort og 300 ekstra liter oppbevaringsplass. Dette er noen av de nye egenskapene til førerhuset i den nye Volvo FH-serien. Målet var å skape et førerhus som oppfyller sjåførens behov både for en effektiv arbeidsplass og effektiv avslapping, forteller Volvo. Linjene og formene på førerhuspanelene skaper inntrykk av at bilen er i bevegelse selv når den står stille. Ett eksempel er den øverste kanten over dekkene, som

er vinklet fremover og nedover. Den særpregede utformingen av frontlyktdekslene bidrar også til dette inntrykket, peker de på.

Arbeid og avslapning

Innsiden av førerhuset er også veldig forandret. «Vi har forbedret alt inne i førerhuset. Nå for tiden tilbringer sjåførene i gjennomsnitt fem dager i uken i førerhuset. Dermed må det både være en god arbeidsplass og et innbydende sted å slappe av og

tilbringe fritiden sin, uavhengig av sjåførens kroppsbygning – kort eller lang, stor eller liten,» forteller Volvo Trucks i en presentasjon av bilen.

Førersete og ratt

Førersetet gir bedre støtte i korsryggen og på sidene, og kan trekkes fire ekstra centimeter bakover. Det nye rattjusteringssystemet gjør også at rattet kan vinkles 20 grader mer enn i den tidligere versjonen. Dette gjør det enda

enklere for sjåføren å finne en ergonomisk og avslappet kjørestilling.

Køye

For å være uthvilt må sjåføren også ha en behagelig køye. Volvo har derfor utvidet køyen og lansert nye madrasser. Mange av funksjonene i den nye lastebilen kan styres via knapper på rattet, og dette inkluderer både telefonen og GPS-navigatøren. Knappene på instrumentpanelet er plassert etter hvor viktige de er.

Viktige funksjoner på midten

Den nye instrumentgruppen setter en ny standard for bransjen. Alle de viktigste funksjonene befinner seg i midten, og de mindre avgjørende instrumentene er plassert på venstre og høyre side. Dermed trenger du ikke ta blikket

bort fra veien for å se på de viktigste målerne.

Store vinduer og rene overflater

Vinduene er større enn på den forrige Volvo FH-modellen, med 8 prosent mer glass, og de er utformet for å øke sikten på kort hold. Instrumentpanelet har en jevn overflate og er laget i ett stykke, som strekker seg fra den ene siden av førerhuset til den andre. En annen detalj som gir bedre sikt, er sidespeilene. De nye speilene øker den direkte sikten, altså det du kan se foran deg og på sidene når du regner med alt som kan blokkere synsfeltet ditt.

Én kubikkmeter ekstra plass

Førerhuset i den nye Volvo FH-serien har vokst med opptil én kubikkmeter. Dette gir et romsli-

gere og mer luftig interiør, samtidig som oppbevaringsplassen er økt med 300 liter.

Integrert parkeringskjølesystem

Det integrerte parkeringskjølesystemet gir også en behagelig temperatur i førerhuset, døgnet rundt. «Kjølesystemet bruker ikke drivstoff om natten. Det gir en bedre luftgjennomstrømming i førerhuset og er svært støysvakt. Det er dessuten intelligent: Det regner ut hvor mye strøm det kan bruke uten at batteriene tømmes. Dermed kan vi garantere at lastebilen starter om morgenen,» forklarer det fra Volvo.

Overvåker bilens tilstand online

Det nye online overvåkingssystemet til Volvo gjør det mulig for verkstedet å overvåke kjøretøyets tilstand på avstand og holde et øye med slitasje på bremses og clutch og tilstanden til batteriet og lufttørkeren.

«Nå som verkstedet kan se den faktiske slitasjen, kan det utsette eller fremskynde neste service etter behov. Dermed kan transportfirmaet unngå unødige verkstedbesøk og kan øke lastebilens driftstid,» sier Christian Gustavsson, serviceansvarlig hos Volvo Trucks. Siden verkstedet følger med på lastebilens tilstand hele tiden og kan avlese feilkoder på forhånd, kan hver service planlegges mer effektivt og utføres raskere.

Oppdaterte funksjoner leveres online

Takket være online-forbindelsen med lastebilen, er det også mulig å sende informasjon til lastebilen. Blant annet kan ulike parametere justeres eksternt. For eksempel kan lastindikatoren aktiveres – det samme gjelder kalibrering av drivstofforbruksmålingen.

«Alt som kan gjøres via en kabel på verkstedet, kan vi også gjøre eksternt i fremtiden. Dette betyr at lastebilen ikke må inn på verk-

stedet for å få installert disse oppdateringene. Det vil være mulig å oppdatere hele lastebilflåten til transportfirmaet uansett hvor de ulike lastebilene er i øyeblikket,» forklarer Christian Gustavsson.

Bygd for maksimal driftstid

Den nye Volvo FH-serien er bygd for å vare understreker Volvo. Kvalitet er alltid i fokus både for Volvo og kundene. Likevel er det vanskelig helt å unngå ikke-planlagte driftsavbrudd. Men siden verkstedet kan holde øye med lastebilens tilstand online, kan vedlikehold og reparasjoner planlegges i tide i samsvar med kundens driftsplaner. Dette minimerer risikoen for ikke-

planlagt driftsstans. Hvis det likevel skulle skje, gjør TGW-forbindelsen det mulig for verkstedmedarbeiderne å komme til lastebilen godt forberedt på å løse problemet og få bilen på veien igjen på kortest mulig tid.

Service ved å trykke på en knapp

Volvo Action Service on Call er en annen ny funksjon som øker sikkerheten for sjåføren. Inne i lastebilen ser du denne nye funksjonen først og fremst i form av den nye VAS-knappen på instrumentpanelet. Når du trykker på den, kobler systemet lastebilen til kundesenteret hos Volvo Action Service.



Informasjon som sendes fra lastebilen, gjør det mulig å sette sjåføren i forbindelse med en koordinator som snakker morsmålet. «Koordinatoren mottar informasjon direkte om lastebilens nøyaktige posisjon. Hvis kjøretøyet er utstyrt med Dynafleet, kan koordinatoren også se hvem som ringer. Registreringsnummeret og chassisnummeret overføres samtidig,» sier Fiona Mårtensson, leder av Volvo Action Service hos Volvo Trucks.

«Dette automatiserte systemet sparer verdifull tid og sørger for hjelp til sjåføren mye raskere,» forklarer hun.

Mer effektiv Volvo Action Service
Volvo Action Service kan også overføre lastebilens feilkoder til et Volvo-verksted – og med 1100 autoriserte Volvo-verksteder i hele Europa er det alltid et i nærheten. Feilkodene gjør det mulig for serviceteknikeren å forberede det som trengs fra starten av, og dette gjør det i sin tur mulig å få lastebilen i

drift igjen så snart som mulig. «I stedet for å måtte kjøre til lastebilen, sjekke den, kjøre tilbake til verkstedet etter riktige deler og deretter vende tilbake med nødvendige reservedeler og verktøy, kan serviceteknikeren ta med alt på den første turen. På denne måten reduserer VAS-knappen ventetiden og genererer ekstra driftstid,» sier Fiona Mårtensson.

Den nye I-See-funksjon fra Volvo T



Lastebilbransjen er hele tiden på jakt etter løsninger som kan redusere drivstofforbruket.

En metode er å bruke bevegelsesenergien i lastebilen til å drive den fremover.

Nå har Volvo Trucks utviklet I-See, som fungerer som en autopilot – den tar over girskiftene og bruker bakkene til å spare drivstoff.

Autopiloten er koblet til konstantfartsholderen i lastebilen.

Den tar over styringen av girskift, gass og brems i bakken og fungerer på en drivstoffgjerring måte.

Det er muligheten til å trille i fri som gjør I-See systemet så enestående, forteller Volvo.



Leder av Volvos Action Service Fiona Mårtensson forteller at Volvos automatiserte system sparer verdifull tid og sørger for rask hjelp til sjåføren.

Trucks kutter drivstoffutgiftene



produktutvikler hos Volvo Trucks i en pressemeldelse. Og det er nettopp dette Volvo Trucks har klart med den nye I-See-løsningen sin, forteller han. Systemet bruker lastebilens egen bevegelsesenergi til å «dytte» bilen opp bakker. I nedoverbakker brukes den samme energien til å akselerere. I-See er koblet til helningssensoren i girkassen, og systemet samler inn informasjon om topografien digitalt. Siden systemet ikke er avhengig av kart, er det mer pålitelig, siden det alltid innhenter den aller nyeste informasjonen. I-See kan huske rundt 4000 bakker, noe som tilsvarer en kjørelengde på 5000 kilometer.

Autopilot

«I-See er en autopilot som er koblet til konstantfartholderen i lastebilen. Den tar over styringen av girskiftene, gassen og bremsene i bakker, slik at de fungerer på en så drivstoffeffektiv måte som mulig. I-See triller i fri mest mulig, så på visse veistrekninger bruker den ikke noe drivstoff i det hele tatt», forklarer Hayder Wokil, produktsjef hos Volvo Trucks. «Dermed kan drivstofforbruket reduseres med opptil 5 %. Dette tallet er basert på resultater fra simuleringer og tester på offentlige veier. I-See er avhengig av at man bruker konstantfartholderen, og vi vet at sjåfører i gjennomsnitt bruker den rundt halvparten av tiden.

Størst effekt i små bakker

I-See har seks ulike moduser som utnytter bevegelsesenergien maksimalt. For eksempel akselererer I-See i oppoverbakker, holder et

høyt gir så lenge som mulig, og triller i fri i nedoverbakker for å utnytte lastebilens egenvekt til å drive den fremover.

«Det er muligheten til å trille i fri som gjør dette systemet så enestående». Når lastebilen triller, brukes det så godt som null drivstoff. Men for å kunne trille, trengs det store mengder data.

«Det stiller høye krav til presisjon. Du må for eksempel vite om hastigheten kommer til å synke eller øke på veistrekningen som ligger foran deg. Bare et par graders helning kan være avgjørende», forteller Anders Eriksson.

Andre faktorer som spiller inn, er luftmotstand og vekten på lastebilen. «I-See imiterer kjørestilen til gode sjåfører. De bruker bevegelsesenergien i lastebilen, akselererer i tide og unngår unødvendige girskifter», sier Hayder Wokil.

«Men i motsetning til en sjåfør blir I-See aldri trøtt – den fungerer som en autopilot.»

Dermed kan sjåføren fokusere mer på resten av trafikken og andre aspekter ved turen. I tillegg blir kjøringen mer avslappet. I-See kommer på markedet i 2013.

«Dersom man i større grad kan utnytte bevegelsesenergien, kan dette bidra til å redusere drivstofforbruket. Dette vil være en fordel både for miljøet og økonomien i bransjen, og dette er særlig viktig i dag, siden drivstoffkostnadene er i ferd med å bli en stadig større utfordring for mange transportfirmaer», forteller Anders Eriksson,

Lederen for YTF Gods tester Volvos nye super-FH:

Oppsiktsvekkende bra førerkomfort

TEKST:
JAN ARNE LABERGET

Med en del skepsis i bagasjen setter jeg meg på flyet til Göteborg for å testkjøre den mye omtalte nye FH. Jeg har dårlig erfaringer med FH. Har en ustabil og en «mandags-FH» i friskt minne.

Min første reaksjon i møtet med den nye Volvo, var at denne var helt spesiell og skilte seg betydelig ut fra de tidligere FH modellene. Jeg åpner førerdøra, setter meg til rette i førerstolen, og legger til min glede fort merke til alle justeringene på setet. Førersetet har som standard mange varianter med gode justeringsmuligheter. For meg har det stor betydning at førersetet kan flyttes 4 cm lengre bak enn tidligere modeller. Det gir bra plass til en langbeint sjåfør som meg.

Jeg har bemerket en gang før at Volvo burde hatt mer reguleringsmuligheter på rattet, og på første taket i rattet på denne nye bilen, merker jeg at det sitter fint i mine hender.

Reduserer døvinkelen med hele 17%

En annen ting jeg legger spesielt merke til er at den nye Volvoen har fått bedre tilting, pluss knekk, noe som er med på å gjøre førermiljøet mer behagelig.

Bilen har også fått nye speil og disse reduserer døvinkelen med hele 17%. Her er også rein linje i synsfeltet til veien som gir en behagelig oversikt.

Etter justeringer for å få en god sittestilling med full oversikt, starter jeg bilen, ser på instrumentpanelet, som er godt oversiktlig. Bryterne er enkle å betjene fra førerplassen. Jeg trykker deretter på



gasspedalen. Neida – jeg glemte ikke parkbremsen!! Parkbremsen er ikke en spake lenger, men en bryter som slås på når en stopper, og går automatisk av når en setter bilen i gir og gir gass. Husk bare på at da må dørene være lukket. Jeg er overrasket over hvor god oversikt de har fått til i den nye FH – hytten.

Skepsisen forsvant

Vi kjører ut på motorveien fra Göteborg retning Malmø. Min skepsis til retningsstabiliteten forsvinner. Bilen er meget god og lett å kjøre. (Ps. Du sitter godt og kjøregleden blir stor. Så husk å sette på en varslingsklokke så du ikke kjører for lenge før du tar en pause).

Jeg må si at Nye Volvo har funnet tilbake til den gode kjørekraften der sjåføren er i fokus, med sin nye FH.

Helt Konge med 750

Etterhvert tar vi av fra motorveien, kjører inn på en vei som minner om norsk E6 nord for

Grogn. Den har mange humper og er smal. Bilen er fortsatt stabil og god å kjøre.

Jeg prøvde 6 forskjellige biler og kombinasjoner. FH 460 4x2T, FH 500 6x2T, FH16 600 6x2R, FH 540 4x2T, FH16 750 6x2T, og FH 540 6x2R.

Da jeg kjørte FH16 750, var jeg helt Konge. Dette er en bil med totalvekt var fra 40 til 60 tonn. Lengdene varierte fra 17m til 25,25m.

Mye kan betjenes fra køya

Hytten er et kapittel for seg selv. Du kan ligge på køya og betjene for eksempel radio, vinduer, takluke, temperatur, og låse og åpne dørene. Takluken er av glass slik at hytten får et lyst og behagelig førermiljø. Luken har et deksel som kan trekkes over etter ønske, for eksempel der hvor det er solfylte sommernetter. Solskjemen er heldekkende med manuell eller elektrisk heis. På sidene er det også solskjerm som kan trekkes ned. Det er blitt mye plastikk, men det er jo slik i alle biler i dag.





Førersetet har som standard mange varianter med gode justeringsmuligheter. Det samme merker vi med rattet. Dette sitter fint i benda.



Jeg prøvekjørt seks forskjellige biler og kombinasjoner.

Med kjøleskap og fryser under køya

I den ene skuffen under senga er det laget kjøleskap med fryserdel – i den andre skuffen er det oppbevaringsplass. Hytten som har

blitt 300 liter større har fått mange og større muligheter for oppbevaring av ting en sjåfør trenger på en tur som kan vare fra noen dager til uker. Nye Volvo har virkelig satt sjåføren i høysete

med denne hytten. Sekspisen min er snudd til stor fornøyelse. Jeg vil gjerne se den sjåføren som ikke kan trives i Nye Volvo FH.

Den første nye Volvo FH solgt til rekordpris på eBay

Første gang, andre gang – solgt! Den første serieproduserte nye Volvo FH ble solgt på eBay til inntekt for veldedige formål. Vinnerbudet på 150 000 euro, ca 1,1 millioner kroner, overstiger den faktiske markedsprisen. Alle inntektene går til Star for Life-programmet.

Vinnerbudet ble gitt av Jean-Pierre Ducournau, grunnleggeren av Ducournau Transports i Frankrike, en flåte på mer en 300 Volvo-lastebiler. Han er nå den stolte eieren av den første nye FH som ble produsert – en unik spesialutgave med et eksklusivt «Nummer 1»-emblem foran.

«Jeg er begeistret over å ha vunnet auksjonen. Jeg var også den første som i Sør-Frankrike ble eier av den første Volvo F12. I tillegg har jeg over flere tiår støttet ulike veldedighetsauksjoner, » sier Jean-Pierre Ducournau.

Auksjonen på eBay hadde i alt nesten 165 000 besøkende. 35 budgivere fra hele Europa ga mer enn 95 bud på den første nye Volvo FH i løpet de ti dagene auksjonen pågikk. Det ble tidlig klart at vinnerbudet ville bli høyt, siden markedsprisen ble passert etter bare én dag.



Vi gratulerer

70 ÅR

HOLMEN, BJØRG
2. desember

RUGSET, ODDVAR
Nettbuss Møre AS, 3. desember

BERGERHAUG, KJELL
13. desember

KIRKHUS, JENS
15. desember

ANDERSEN, JAN ERIK ROSSING
20. desember

MIDSUND, TORE BLOM
Telemark Bilruter AS,
21. desember

OLSEN, KJELL
23. desember

MOEN, JØRGEN
27. desember

FLATEN, BJØRN
31. desember

SKAARØD, JOHAN MARTIN
2. januar

BRODAL, HELGE
3. januar

HANSEN, ARNULV ISAK
5. januar

NYHAGEN, ODD
19. januar

SOLSTAD, ARNE GEORG
22. januar

WIIG, MARIT
23. januar

STAFSENG, JAN ERIK
23. januar

HANSEN, ØYVIND F
23. januar

ROBERTSEN, MAGNE
Tide Buss AS, 24. januar

ANTONSEN, BIRGER
28. januar

KROGH, ØIVIND JOHAN
29. januar

VIGDAL, LEIV ERNST
1. februar

STORLIEN, STEINGRIM
Boreal Transport Sør AS,
2. februar

MOLAND, LEIF VILLIAM
6. februar

NORLAND, MAGNUS
6. februar

HALVORSEN, JAN ERIK
8. februar

HOLE, IVAR
9. februar

GAUSDAL, ODD SVERRE
Nettbuss Sør AS, 12. februar

FREDLY, KÅRE JOHAN
19. februar

PAULSEN, KARSTEIN DITLEV
21. februar

HAUGE, TORFINN
22. februar

VALHOVD, KARL
23. februar

ERIKSEN, TERJE STEEN
Sørlandsruta AS, 23. februar

ÅSHAMAR, OLAV KÅRE
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS,
23. februar

ANGELL, INGVALD ELLING
Unibuss AS, 27. februar

60 år

ENGELSRUDHAGEN, BJØRN
Norgesbuss AS, 2. desember

JOHANSEN, KJELL HELGE
Nettbuss Trøndelag AS,
5. desember

MOHAMMAD, ARIF
Oslo T-banedrift AS, 5. desember

SLETTLI, STEIN ARNE
Veøy Vest AS, 7. desember

FRISTAD, HANS ANDREAS
Ruter AS, 10. desember

WILLIAMS, INGUNN
13. desember

MADSEN, ØIVIND
TEAM Relocation AS,
15. desember

SZAJNFELD, LEIF
NOBINA (NORGE) AS,
18. desember

LØVAAS, SVEIN
Tide Buss AS, 21. desember

MYRHAUG, BJØRN STEINAR
Unibuss AS, 23. desember

HJERTØ, OTTO SIGMUND
23. desember

OMDAL, HELGE JOHANNES
Boreal Transport Sør AS,
23. desember

MELVOLD, BJARNE
Ragn Sells AS, 26. desember

LARSEN, KNUT ODDVAR
Renholdsverket AS,
29. desember

AHMED IBRAHIM, ALI
Nettbuss Sør AS, 1. januar

VARTDAL, ROGER
Fjord1 Buss Møre AS, 3. januar

KRISTIANSEN, THOR
Nettbuss Sør AS, 4. januar

WIULL, ERLEND
Norgesbuss AS, 4. januar

SKOGLUND, JAN
Nettbuss Øst AS, 4. januar

BJØRNSTAD, AUDUN OLE
Unibuss AS, 4. januar

OLSEN, STEINAR
Svensrud Transport AS, 6. januar

HØGSETH, LAURA
SB Nordlandsbuss A/S, 6. januar

JOHNSEN, TROND EIRIK
Harlem Transport, 6. januar

HUNDVIN, JOSTEIN
Nettbuss Øst AS, 7. januar

FISKVIK, ARLEIF
Nettbuss Trøndelag AS, 7. januar

FISKETJØN, STEINAR
Suldal Billag Buss AS, 8. januar

TØNNESØL, ARNE
Nettbuss Sør AS, 10. januar

OPLAND, TORE
SB Nordlandsbuss A/S,
12. januar

RO, LARS
NOBINA (NORGE) AS, 12. januar

PARTANEN, KALEVI
Boreal Transport Nord AS,
15. januar

HANSEN, VIDAR MAGNE
SB Nordlandsbuss A/S,
17. januar

SJØDIN, ROLAND
Norgesbuss AS, 19. januar

BERGAN, STIG VICHIT
Nettbuss Drammen AS,
21. januar

HANASAND, WIGGO M.
Boreal Transport Sør AS,
21. januar

DALE, OLAV
Transferd AS, 26. januar

GHARI, ALI AKBAR
Norgesbuss AS, 26. januar

DAHL, ROBERT
Telemark Bilruter AS, 26. januar

LARSEN, OLAV ANDREAS
SB Transport AS, 27. januar

NIELSEN, JACK
29. januar

BERNTSEN, AAGE BERNHARD
SB Nordlandsbuss A/S,
30. januar

ELG, JOHN EGIL
Gauldal - Østerdal Buss AS,
2. februar

MØRCH, INGOLF
Tide Buss AS, 3. februar

HAGELUND, JØRN
NOBINA (NORGE) AS, 3. februar

ROSENFORS, KURT
Veøy Øst AS, 6. februar

NORDVOLL, TOMM EINAR
Kollektivtransportproduksjon AS,
9. februar

SYLSTAD, PÅL MAGNUS
Nordic Crane Bull AS, 13. februar

FLØRENES, DAGNY
Unibuss AS, 15. februar

DRAGER, ULF
17. februar

BANGFIELD, ARILD
18. februar

ENGET, BIRGER
Unibuss Tur AS, 23. februar

WALAND, GEIR HELGE
Boreal Transport Sør AS,
23. februar

LYSE, NILS OLAV
Østerhus Transport AS,
24. februar

IVERSEN, TORALF PEDER
Cominor AS, 25. februar

PETERSEN, INGE
Nettbuss Sør AS, 28. februar

50 ÅR

KALKVIK-D'ORLEANS, TRULS EINAR
Nettbuss Øst AS, 3. desember

KNUTSEN, THOR ROALD
Nordic Crane Kristiansand AS,
4. desember

ØSTENSTAD, ERLEND
Norgesbuss AS, 6. desember

AARSETH, TRUDE ELISABETH
DSV ROAD AS, 7. desember

MYRAN, TOMMY
SH Transport AS, 7. desember

BANG, ØYVIND
Tide Buss AS, 9. desember

KORSVOLL, DAG
Nettbuss Øst AS, 10. desember

MEISINGSET, KETIL
Oslo Taxibuss AS, 12. desember

JØRGENSEN, TOM ARE
Senja Rutebil AS, 14. desember

KNUDSEN, ALWIN
NOBINA (NORGE) AS,
16. desember

RUDERAAS, ØYSTEIN
SB Nordlandsbuss A/S,
17. desember

JOHNSEN, ARILD
DSV ROAD AS, 19. desember

RØED, HENNING
Nettbuss Øst AS, 19. desember

AALLING, HANS
Unibuss AS, 20. desember

KRISTIANSEN, KARL MAGNUS
Boreal Transport Sør AS,
20. desember

JAKOBSEN, SVEIN ARNE
Transferd AS, 21. desember

GUNDEGGERDE, DAG
Tide Buss AS, 21. desember

SVENDSEN, LASSE
Volvo Norge AS, 21. desember

WEIDAL, NINA
21. desember

SVENSSON, PER GUNNAR
NOBINA (NORGE) AS,
24. desember

FJORDBAKK, SVEIN-JARLE
Boreal Transport Nord AS,
25. desember

GALAZKA, DARIUSZ
Norgesbuss AS, 25. desember

DODAJ, NICOLA
DSV ROAD AS, 27. desember

BESSELSSEN, BESSEL REINDERT
DSV ROAD AS, 29. desember

LENDACKY, JAN
Unibuss AS, 30. desember

KROGENÆS, ATLE
Nettbuss Drammen AS,
30. desember

NYGÅRD, TORBJØRN
Nettbuss Sør AS, 30. desember

PEPSHI, SEIDE
Rema Trading AS, 5. januar

HERVELAND, SYLVIA RUDBERG
Boreal Transport Sør AS,
7. januar

ANTONSEN, OLAF
Fjord1 Buss Møre AS, 8. januar

MØTTEBERG, FRODE STEINAR
8. januar

HASANI, MUSTAF
Nettbuss Sør AS, 9. januar

SAUSJORD, DAVID
Tide Buss AS, 10. januar

FAGERLI, VIGDIS IRENE
Nordic Bilservice AS avd. Storslett,
12. januar

LUNDVOLD, RAGNAR
Norbult AS, 13. januar

MOHAMMED, RAAD ALI
Tide Buss AS, 15. januar

WIEJOWSKI, MAREK KAZIMIERZ
Tide Buss AS, 21. januar

HAGALID, JOLEIV
Boreal Transport Nord AS,
21. januar

JACOBSEN, HARALD
NOBINA (NORGE) AS, 23. januar

JOHANNESSEN, RUNE
Tide Buss AS, 24. januar

VASENG, ODD
Veøy Vest AS, 25. januar

NEDREBØ, TROND EGIL
Tide Buss AS, 26. januar

RESTAD, DAG GERHARD
Nettbuss Trøndelag AS,
2. februar

JONSSON, ULF HÅKAN GUNNAR
Unibuss AS, 2. februar

ANTONSEN, KNUT
Nordic Bilservice AS avd Tromsø,
3. februar

THOMASSEN, TONE SIMONSTAD
Nettbuss Sør AS, 4. februar

NYBØ, OVE
Boreal Transport Sør AS,
7. februar

JAMTFALL, JAN EGIL
Harlem Transport, 10. februar

ASKENDAR, MONZIR BOTROS
NOBINA (NORGE) AS, 10. februar

MARTINSEN, JOHN ERLING
10. februar

INDERGÅRD, PÅL ARVE
Nettbuss Tur Møre AS,
12. februar

ANDERSEN, TOR EGIL
Norsk Gjenvinning AS,
14. februar

HELLÅS, ALF
Tide Buss AS, 14. februar

BJERKESTRAND, OLE JONNY
Nettbuss Møre AS, 15. februar

AUTHEN, KNUT
Rema Distribusjon Norge AS,
16. februar

STENLØS, TORGEIR
Veøy Vest AS, 16. februar

EKNES, PER EINAR
Tide Buss AS, 18. februar

REIMER, JAKOB
Unibuss AS, 20. februar

DRASKOVIC, PAVELINA
Norgesbuss AS, 20. februar

PERIC, ANDREJA
Unibuss AS, 22. februar

NILSSEN, BJØRN
AS Jotunheimen Og Valdresruten
Bilselskap, 23. februar

HOVLAND, TERJE
Tide Buss AS, 24. februar

RØMO, JAN MORTEN
Hernes Transport AS, 24. februar

HOLTE, OLA ARNE
Torpa Bilruter AS, 25. februar

HELMERSEN, BJØRN OLAV
Renholdsverket AS, 25. februar

MOHAMMED, ALI
Boreal Transport Sør AS,
25. februar

BLIDI, SIDI
Norgesbuss AS, 26. februar

ASK, STEINAR
Nettbuss Travel Drammen AS,
27. februar

BUER, GUNN HILL ROHEIM
28. februar

Vi beklager at sammenslåingen av de to siste nummerene av Yrkestrafikk har ført til at enkelte jubilarer kommer for sent med i bladet.

Life is a Journey

SAS EuroBonus American Express® Card

PARFYME BONUS

Jo flere sjokoladebonuser, solbrillebonuser og kaffebonuser du sikrer deg, desto raskere kan du dra på din neste bonusreise. Betal med SAS EuroBonus American Express Card og opptjen EuroBonus Ekstrapoeng* på alt du kjøper.

Søk på www.americanexpress.no/ysclassic/



American Express er et registrert varemerke under American Express. Kortet er utstedt av DNB Bank ASA i henhold til lisensavtale med American Express. * Innenlands flyreiser gir ikke EuroBonus-poeng på grunn av reguleringer i norsk lov. Effektiv rente 25,8 %, kr 15 000,- o/12 med. Totalt kr 16 688,-

Kryssord

Tre heldige vinnere kan regne med en gevinst denne gangen og vi gratulerer:

Reidar Nilsen, Smibakken 15, 3090 Hof
Ola Haugen, 7232 Lundamo
Randulf Elsaas Sturtzel, Åslandvn. 51, 1274 Oslo

Nå er det juleoppgaven og da «flesker» vi til. Vi må ha oppgaven innen **15. januar 2013**.
 Send den til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175 Grønland, 0134 Oslo.
 Som vanlig merkes konvoluttet med «YTF-Kryss».




Lykke til !



Navn:

Adresse:

| | | | | | | | | | | |
|--|------------------|---|------------------------------|------------------------------|----------------------------|--------------------------|---|---|------------------------------------|---------------------|
|  | | | AUTO- STRA- DAER | FERDSES- SYSTEM KØRTEL | KØ- TEGN ERBI- UM | | ← | | ↖ | |
| | | | HAR | | | | ↓ | KØ- TEGN FLUOR | FROSSET VANN | LEGENS- DEL |
| | | | NOTE- TEGN | ↳ | | | | | | |
| | | | | VANN- POST- EN | | LÅN AV KØRE- TØY | | NED- BØR L778 | | |
| PRES- ANGER | FISK- ENE | ↓ | HAR- PIKS- ART | AVLE- FRAG- BRINGE | BUSS TRODD | | | | EU- TIDL. LANDSBY I INDIA | |
| ↳ | | | | | | | | | | BIBEL- DEL |
| HIMNEL- VEGNE | | | | | | ALTER- BRØDENE | | | | |
| LAND | | | | | | JAPANSK TEATER | | | | |
| ↳ | | | | | | | | KLOSSET PREFIKS (SELV- VIRKENDE) | | |
| SPØK | | | | | PÅ EN- BETS- VEGNE | | | 16DEN TIDEN- EST E- DAG | I FRONT | ROMER- TALL 5 |
| 3580 | | | | | HA | | | | | ↑ |
| HORN | | | | | | | | | | |
| ↳ | | | | | | PYNTET BUGK | | | | |
| | PREPO- SISJON | | MUNN- HØNNES- ARTIKKEL | | | STEMME | | | | 3.14 (OMV.) |
| | | | STIRR VILT | | | BLOD- TYPE- SYSTEM | | | | IT. ELV |
| | ROTER SURRER | | | | | | | | GRESK UNIVER- SITET | |
| | | | | | | | | | | TEL |
| ↳ | | ↳ | | | → | | | | → | |
| | | | | | | | | | | ↘ |

Kabotasje kjøring i det nordiske transport-forum, NLA

Kabotasjereguleringene skal ikke hindre transportører i å drive nordiske selskap på nordisk grunn. Det var det enighet om i møtet mellom NLA og EU-kommisjonen i Brussel nylig. Norges Lastebileier-Forbund er medlem i NLA.



En samlet ledelse fra Nordic Logistics Association (NLA) (hvor Norges Lastebileier-Forbund er medlem) møtte EU-kommisjonen mandag 10. september, for å diskutere dagens situasjon i forbindelse med kabotasje-reguleringene og effekten kabotasje kjøring har for de nordiske landene. Det ble også diskutert hva en ytterligere liberalisering av

reglene i 2014 vil ha å si for næringen, forteller lastebil.no NLA redegjorde for omfanget av kabotasje kjøring i de Nordiske landene, og hva dette har å si for næringen nasjonalt. En stor del av diskusjonen fokuserte på om problemet ligger i reglene, fortolkningen eller kontrollen. Konklusjonen var at det kan gjøre forbedringer på alle tre områder og at

det skal skje i en dialog mellom Kommisjonen, de nasjonale myndigheter og næringen for å sikre en holdbar og langsiktig løsning.

Norden samarbeider

– Uten et sterkt NLF og et sterkt samarbeid med våre søsterorganisasjoner i Norden hadde vi verken fått til noe møte i Brussel eller hatt mulighet til å gjøre noe med denne saken, understreker Adm. direktør Geir A. Mo.

NLA er et samarbeid i EU-spørsmål mellom NLF, Sveiges Åkeriforetag og Dansk Transport og Logistik. På mandagens møte deltok Geir A. Mo og Jan-Terje Mentzoni fra NLF, sammen med NLAs direktør Søren Hyldstrup Larsen, SÅs adm.dir Johan Lindstrøm og DTLs adm.dir Erik Østegaard, forteller lastebil.no (se også Yrkestrafikk nr 4-12, side 24 og 25)



Adm. direktør Geir A. Moe
Foto: Hedda Klemetzen



Vis adm. direktør Jan Terje Mentzoni. Foto: Jon Terje Hellgren Hansen

Obligatorisk alkoholås på alle nye biler og busser i Frankrike – gamle busser skal ha alkoholås innen 2015

Fra 1. juli 2012 innførte Frankrike reglen om at alle biler skal ha alkoholmåler. Bøter vanker for dem som ikke har alkoholmåler i bilen, selv om de skulle være aldri så edrue. Tiltaket inngår i Frankrikes satsing for rusfri trafikk. 3970 mennesker omkom på franske veier i fjor. 31 prosent av trafikkdødsfallene i Frankrike er forårsaket av fyllekjøring. Nå vil franske myndigheter komme fyllekjøringen til livs. Nye franske busser har siden januar 2010 blitt utstyrt med alkoholås. Innen skoleåret starter i 2015, skal også gamle busser i Frankrike ha alkoholås.

Samsvar med EU-reglene

Tiltakene med alkoholmåler og alkoholås i Frankrike er i samsvar med EUs 4. Road Safety Action Programme. EU har for lengst innført standarder for alkoholås som er innført i flere lands lovgivning. Med «European Parliament reso-

lution of 27. September 2011 on European road safety 2011-2020 (2010/2235(INI)), er alkoholås satt på den politiske dagsorden i EU. Arbeidet med direktivet skal utføres av EU-kommisjonen, og det er forventet at direktivet kan bli vedtatt en gang etter 2015. Gjennom EØS-avtalen vil direktivet om alkoholås i kommersielle kjøretøyer (busser, lastebiler, taxi og tjenestebiler) bli gjort gjeldende også for Norge. Mellom 2000 og 3000 alkoholås er i dag i bruk i norske kjøretøyer, uten at norske myndigheter har stilt krav til låsene, hvordan de brukes, eller tilpasset norsk lovgivning og forskrifter til alkoholåsbruk.

Norske samferdselsmyndigheter har så langt vist liten om noen interesse for å delta i arbeidet med alkoholås innen EU, et arbeid som har pågått i flere år, mener foreringen «Frihet Fra Trafikk». De utfordret forhenværende sam-

ferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa til å følge opp arbeidet med alkoholås for kommersielle kjøretøyer i Norge og EU, forteller Frihet fra Trafikk.



Norske samferdselsmyndigheter er ikke spesielt opptatt av alkoholås, mens flere norske busselskaper ser ansvaret, og har innført alkoholås på alle sine busser. Her demonstrerer en bussjåfør fra Veolia Transport på Lillehammer i januar 2011 hva som må til for at han skal få startet bussen.

9000 norske arbeidsplasser borte fra transportbransjen

Truslene kommer fra øst, og norske myndigheter gjør en for dårlig jobb

Fri flyt fra øst truer norske arbeidsplasser, og kan utkonkurrere den norske modellen. Bare de siste tre årene har 9000 arbeidsplasser forsvunnet fra transportbransjen i Norge, skriver lederne i Parat, Maskinistforbundet og YTF.

Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) på oppdrag fra YS Samferdsel, viser at utenlandske konkurrenter i norsk samferdsel tjener konkurransemessig på at norske aktører er underlagt norske tariffavtaler, og den norske reguleringen av arbeidslivet. Norske myndigheter har til nå vist verken interesse eller vilje til å ta dette inn over seg.

Etter initiativ fra flere organisasjoner møtte Jan Jacobsen og Svein Furøy fra YTF, sammen med representanter fra NHO Logistikk og transport, NHO Transport, Norsk Transportarbeiderforbund, NLF og Vegdirektoratet i departementet. Der møtte samferdselsminister Marit Arnstads politiske rådgiver, Sigrid Brattabø Handegard, samt en rekke fagfolk, for å diskutere utfordringer og mulige løsninger på problemene med ulovlig kabotasje.

– Vi fikk redegjort for forbundets forslag til videre arbeid, men må samtidig innse at det dessverre ikke vil bli gjennomslag for oppfordringen fra tidligere i år om å ta en «timeout» i all kabotasje. Det ble i stedet lansert et forslag om at regjeringen bør ta et snarlig nordisk initiativ for å få på plass et felles regelverk for hele Norden, sier konstituert forbundsleder Svein Furøy i YTF etter møte med samferdselsministeren om temaet kabotasje.

Mang liker å fremheve den norske modellen som unik og verdiskapende. Samtidig blir det klarere for flere av oss som lever med og praktiserer den, at EUs fire friheter med åpne grenser og internasjonal konkurranse, ikke er helt forenlig med den norske organiseringen av samfunnet og arbeidslivet.

Ny hverdag for alle

Med utvidelsen av EU østover og fri flyt av arbeidskraft og kapital, møter både norske arbeidsgivere og arbeidstakere i samferdsel en ny hverdag. Vi har vært vant til å be myndighetene holde seg unna forhold vi som parter selv kan regulere i tariffavtaler. Dette har fungert godt, så lenge hoveddelen av aktørene har måttet forholde seg til samme avtalestruktur og lovverk. En ny forskningsrapport fra

Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) på oppdrag fra YS Samferdsel, viser at utenlandske konkurrenter i norsk samferdsel tjener konkurransemessig på at norske aktører er underlagt norske tariffavtaler, og den norske reguleringen av arbeidslivet. Norske myndigheter har til nå vist verken interesse eller vilje til å ta dette inn over seg. Tall fra Statistisk Sentralbyrå som fremheves i rapporten, viser at 9000 norske arbeidsplasser forsvant fra transport og lagring i årene 2008-2011. Det er tall som burde bekymre flere enn oss som organiserer arbeidstakere.

Vil kunne undergrave norske næringsinteresser

Dersom det fortsetter slik, at de tariffavtaler og det lovverk som regulerer norsk samferdsel og andre internasjonalt konkurranseutsatte bransjer kun skal gjelde



Forbundsleder Svein Furøy i YTF er en del av samferdselspolitisk forum i YS, og understreker betydningen av at norske næringsinteresser får gode konkurransevilkår.



Jan Jacobsen, sektorleder for godssektoren i YTF ser ikke med blide øyne på at samferdselsmyndighetene ikke vil ta oppfordringen om en «timeout» i all kabotasje.

for de aktørene som er «norske», vil enhver begrensning som tas inn i en norsk tariffavtale samtidig undergrave norske næringsinteresser og arbeidsplasser i bransjen. Det kan jo ikke være en ønsket tilstand?

Sitter på sidelinja

For YS Samferdsel er dette en uholdbar situasjon, og vi mener myndighetene ikke kan unnlate å ta dette alvorlig og må søke løsninger på disse problemene. Den norske modellen må være en fordel for næringslivet, ikke en kon-

kurranssevidende tvangstrøye. Kombinasjonen av norsk «ja» til EØS og nei til medbestemmelse/medvirkning i EUs beslutningssystem (jamfør våre to nei i folkeavstemninger) gjør at norske myndigheter, og også andre norske aktører, er på sidelinjen når europeisk regelverk skal debatteres, hevder partene i samferdsel. Norsk EØS-deltakelse står fjellstøtt i norsk opinion. Vi er avhengig av adgang til de europeiske markedene for varene våre. Men myndighetene må ta påvirkning og lobbying overfor EU-systemet på langt større alvor hevder gruppa i YS-Samferdsel.

Må bruke andre påvirkningskanaler

På grunn av det norske nei til EU i 1972 og 1994, er vi nødt til å bruke alle andre kanaler for å påvirke. Her gjør norske myndigheter en for dårlig jobb i dag. Utenlandske selskaper får i dag lov til å konkurrere om norske oppdrag og arbeidsplasser helt ned på østeuropeisk nivå. Vi vil også konkurrere om våre egne norske arbeidsplasser, men det kan vi ikke gjøre på østeuropeiske lønninger. Vi vil fortsatt forhandle om innholdet i tariffavtalene, men da må myndighetene sikre like konkurransevilkår for våre arbeidsgivere.

Organiserer privatansatte

YS Samferdsel er et samferdselspolitisk forum for forbund i YS som organiserer privatansatte arbeidstakere i samferdselssektoren. Maskinistforbundet, Yrkestrafikkforbundet og Parat organiserer alle grupper ansatte innen transportsektoren; maskinister, yrkessjåfører og ansatte innenfor luftfarten. Vi er avhengig av at norske næringsinteresser får gode konkurransevilkår, hevder de tre YS-forbundene.

Få tenker pensjon når de bytter jobb

Kun en av fire arbeidstakere vurderte pensjonsordningen sist gang de byttet jobb, viser en undersøkelse gjennomført av Perduco på oppdrag for KLP. Nær tre av ti menn sjekket pensjonsvilkårene sist de byttet jobb, mens under en av fem kvinner gjorde det samme.

– Pensjonsordningen er en viktig del av lønnen selv om pensjonen først utbetales når du er pensjonist. Det er derfor urovekkende at så få synes å vurdere en viktig del av det man skal leve av når man blir eldre ved jobbskifte, sier Cathrine Hellandsvik, direktør for Næringspolitikk og analyse i KLP.

En forklaring på at så få vurderer pensjonsordningen ved jobbskifte, mener Hellandsvik kan

være at folk ikke tar inn over seg hvor viktig pensjonsordningen er, eller synes pensjon er så vanskelig at man kvier seg for å spørre.

– Den tjenestepensjonen arbeidsgiveren sikrer deg kan ha en verdi på mellom 2 prosent og opp mot 18-20 prosent av lønnen, så forskjellen mellom en god, og en mindre god, pensjonsordning kan være betydelig, sier Hellandsvik.

Undersøkelsen viser at det er flere eldre enn yngre arbeidstakere som vurderte pensjonsordning ved siste jobbskifte.

– Dette er jo ikke så overraskende, sier Hellandsvik.

– Det som kanskje er litt mer uventet er at selv godt voksne arbeidstakere ser ut til å være lite

opptatt av pensjon når de skifter jobb. Jeg håper disse i alle fall sjekker om bedriften har en AFP-ordning og hvordan retten til AFP påvirkes ved jobbskiftet, sier hun til NTB.

Undersøkelsen viser også at halvparten av de spurte vil sjekke pensjonsvilkårene neste gang de bytter jobb.

Slutt på bomsniking for utenlandske lastebiler?

Snart er det slutt på at utenlandske vogntog sniker i norske bomstasjoner. Norges Lastebileierforbund har fått gjennomslag for AutoPass-brikke.

Det innebærer at ingen transportører kan sende biler inn i landet uten at det er betalt inn et forskuddsbeløp, opplyser Jan Yngvar Tømmerholt i NLF til Avisa SA. Han sier at han er skuffet over at ordningen ikke er på plass, men at det skjer i løpet av kort tid.

– Vi ble lovet igangsettelse allerede ved inngangen til 2012, legger Tømmerholt til.

Norske lastebileiere har for lengst sett seg lei på at konkurrenter fra andre land sniker i bomstasjonene. Det fører igjen til konkurransevidning. Det er ganske store beløp som ikke blir betalt. Tømmerholt har hørt anslagsvis 100 millioner kroner. Selv om vi får på plass en ordning med AutoPass, er det viktig at det foretas kontroller. Dette er en ordning som lett kan misbrukes, sier han til SA.no



Du kan stole på at hjelpen alltid er nær når du trenger det.

Særlig i en nødsituasjon er det viktig å kunne stole på sin partner. En partner som gir alt for at du skal komme deg videre fortest mulig. Det er grunnen til at Mercedes-Benz Service24h alltid er tilgjengelig og innen rekkevidde med

over 1800 serviceverksteder i hele Europa. Du er garantert tilgang på deler hele døgnet fra vårt sentrallager i Norge med hele 70.000 deler tilgjengelig. Du kan stole på at hjelpen er nær, når du trenger det. www.mercedes-benz.no

125! år med innovasjon



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Europeisk samarbeid om kjøretøy- og førerkortinformasjon

– Formålet er å få et mer effektivt system for utveksling av kjøretøy- og førerkortinformasjon mellom europeiske land for å bekjempe kriminalitet, sier samferdselsminister Marit Arnstad. Norge har undertegnet samarbeidserklæring om et felleseuropeisk system for kjøretøy- og førerkortinformasjon, EUCARIS (EUropean CAR and driving licence Information System). Systemet vil bidra til enklere registreringsprosesser for Vegdirektoratet for eksempel ved import av brukte kjøretøy. Det vil også kunne gi myndighetene mulighet for en mer effektiv kontroll langs veg. Økt internasjonalisering og bruktbilimport har ført til et økende behov for effektive kontrollverktøy. Samarbeidet vil gi Vegdirektoratet mulighet til direkte oppslag i andre lands motorvogn- og førerkortregister. I dag er denne kontrollen mangelfull og ressurskrevende. Samferdselsdepartementet gir Vegdirektoratet fullmakt til å delta i EUCARIS samarbeidet. Mulighet for utveksling av informasjon mellom europeiske land vil være på plass første halvdel av 2013.

Dieseltveriene øker stadig

TEKST: ANNE M. ULVEN

Langtransportsjåfør Anders Grønstad ble en natt for en tid tilbake frastjålet en tank med diesel fra lastebilen. Han parkerte ved Tjeldsundbrua utenfor Harstad, og sov i bilen. – Da jeg våknet i morges, så jeg tankklokken ligge slengt på bakken, forteller Grønstad til Nordlys. Rundt 200 liter diesel ble han frastjålet. Dette har blitt et mer og mer vanlig fenomen i Norge, og har foregått i lengre tid i Sverige. Når man i følge NRK reportasjen om

kriminell transportvirksomhet, får vite at det eksisterer transportkontrakter som krever at øst-Europeiske sjåførere med en lønn på 180 kroner dagen selv skal skaffe diesel, så ser man at dieseltveri er kommet for å bli. En konsekvens av dumpingkontrakter, uoversiktelig bruk av underleverandører fra lavkostland og ulovlig kabotasje.

Biler godkjent i EU skal godkjennes i Norge

Fra 15. september gjelder en ny forskrift for førstegangs godkjenning av biler og tilhengere. Dette er en tilpasning til EU-regelverket. Hovedprinsippet er at biler og tilhengere som er godkjent i et EU-land også skal godkjennes i alle andre EU/EØS-land. For serieproduserte biler som er typegodkjent i EU vil de nye reglene ha liten praktisk betydning. Se flere detaljer på vegvesen.no/nyheter

Bilbeltebruken hos tungbilsjåførere øker, men ikke på langt nær nok

Flere tungbilsjåførere bruker bilbelte enn tidligere viser en ny undersøkelse fra Statens vegvesen. Men de ligger fortsatt langt bak førere av personbiler. Det er ingen grunn til ikke å bruke bilbelte i en stor bil, slår Statens vegvesen fast.

Allikevel langt igjen

Sju av 10 tungbilsjåførere bruker nå bilbelte. Det er en økning på nesten 10 prosent. – Tungbilsjåførene har lenge ligget etter når det gjelder bruk av bilbelte, så denne økningen er svært gledelig, sier avdelingsdirektør Guro Ranæs. Hun understreker samtidig at det ennå er langt igjen for tungbilsjåførene er på nivå med førere av lette kjøretøyer.

Opp 10 prosent siste året

Statens vegvesen gjennomfører årlige bilbelteundersøkelser, og årets resultater viser at bilbeltebruken i lastebil, buss og annen tungtransport har økt fra 60,5 prosent i 2011 til 70 prosent i år. Resultatene for personbil ligger på samme høye nivå som i 2011 – ca 94 prosent.

Helt avgjørende

– Fører eller passasjer i tunge kjøretøyer blir sjelden drept eller alvorlig skadet i trafikkuulykker de er involvert i, sier Ranæs. – Når det skjer er det imidlertid ofte i velt eller utforkjøring, og i slike situasjoner er bruk av belte helt avgjørende for å redusere skadeforholdet.

Måltrettede kontroller

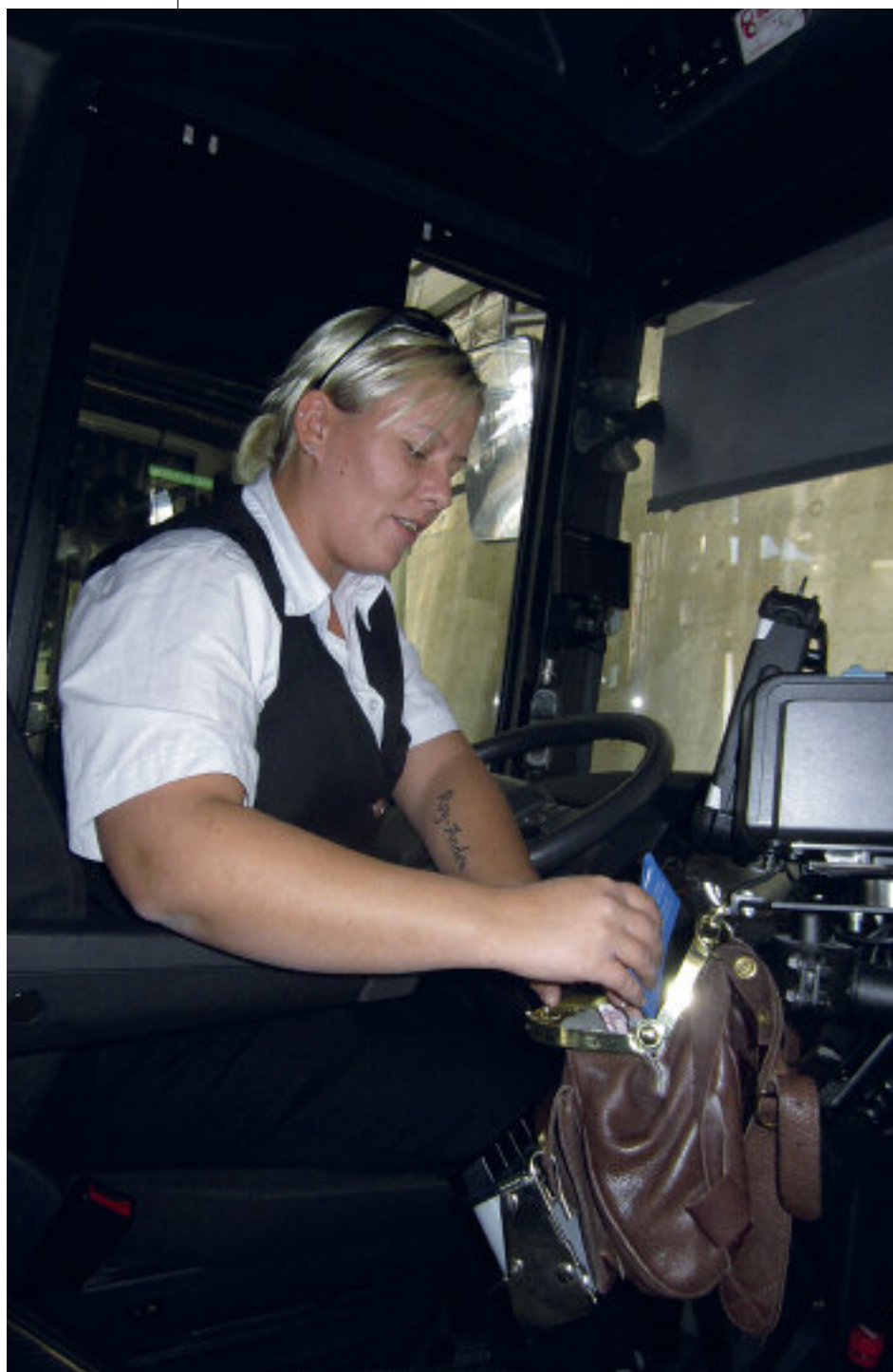
Statens vegvesen har siden 2003 kjørt nasjonale bilbeltekampanjer med kontrollvirksomhet som et viktig virkemiddel. For at tungbil skal opp på nivå med lette kjøretøyer må kontrolltrykket mot tungbilsjåførene økes. – I tiden fremover må vi i enda større grad rette kampanje- og kontrollvirksomheten mot målgrupper som vi vet slurver med bilbelte, deriblant tungbilsjåførere. I tillegg er det viktig at bransjen selv fortsatt gjør en innsats for å endre kulturen. Mange av disse sjåførene har bilen som arbeidsplass, og bruk av bilbelte er et viktig HMS-tiltak, sier Ranæs.

Det var så mange hyggelige og hjelpsomme kollegaer i Boreal, Harstad, så:

Randi ombestemte seg

TEKST OG FOTO:
ANNE M. ULVEN

Fra videregående skole var Randi utplassert i vaskehallen på Boreal i Harstad et par dager i uka. Der likte hun seg godt, likte arbeidet og hun møtte koselige, positive og hjelpsomme kollegaer. Derfor trengte hun ikke store overtalelsen til å gå løs på bussførerkortet. Det tok hun raskt og gjør nå en skikkelig bussjåførjobb som lærling. – Like før jeg fyller 30 år, kan jeg være stolt av å være utdannet yrkessjåfør med fagbrev og «full pakke», sier Randi.



Moren til Randi Hansen likte dårlig at Randi skulle bli yrkessjåfør. Men lærlingen i Boreal Trafikk i Harstad smiler litt av advarslene om hvilke farer som lurte i yrket hun valgte. Det var nå mest vinteren og glatt føre som skapte litt redsel. Riktignok gruer Randi seg litt til glatta kommer, for hun har respekt for den.

– Men jeg lager ikke noe problem utav det, fastslår Randi og smiler litt av morens advarsler, slik alle døtre gjør. Hun er nok blitt beroliget av at ikke Randi ser dette som noe problem. – Nei slik må man bare ta på strak arm, fastslår hun, men innrømmer at det var godt hun begynte å kjøre buss på sommerføre for å få nødvendig trening før vinteren.

.... og det gikk fort

Kollegaen som fortalte Yrkestrafikk om lærlingen i Boreal nevnte at denne lærlingen var helt fersk, hun begynte i Boreal i august og at det antakelig kom til å ta endel tid før hun fikk begynne å kjøre alene.

Inni bussen fant vi – tre uker senere – lærlingen Randi i en buss som nettopp hadde kommet inn og parkert.

«Alene»??

«Jada, det er riktig, bekrefter Randi med et forsiktig smil, og ordner rutinert opp med knapper og sparker på førerplassen.

– Etter ca to uker mente instruktørene og ledelsen at jeg var skikket til å kjøre alene. Det første jeg gjorde var å ta det ene speilet på bussen i en trang gate i byen», sier hun med flau stemme og viser meg stedet det skjedde. Det står parkert både store og små biler på begge sider av gata, så her trenger du ikke være nybegynner for å ta et speil.

– og valgte buss

Men akkurat her kommer Randi til å være ekstra forsiktig resten av sjåførtilværelsen, for dette er flaut. Åsså første arbeidsdagen alene.

Føler ansvaret, men det tynger ikke

Randi er ei voksen jente på 28 år og føler veldig på ansvaret hun har med passasjerer bak ryggen. «Men ansvaret er ikke noe som plager meg, sier hun, eller ligger og gnager mens jeg kjører, slik jeg fryktet det skulle bli. Randi har hatt bildilla i mange år, er en meget rutinert personbilfører, og hun koser seg i det store kjøretøyet.

Omgjorde valget

Nå var det egentlig lastebilsjåfør Randi hadde tenkt å bli da hun startet på transport og logistikk på videregående skole. Men under utplasseringstiden i verkstedshallen hos Boreal to dager i uka, fortalte noen henne at denne dyktige jenta burde få seg førerkort for buss og sikre seg jobb i Boreal. Og de manglet sjåfører. Fordi hun trivdes så godt i bedriften og trivdes med kollegaene, så slo hun fra seg tanken om å kjøre lastebil. Det angrer hun ikke på. I august startet hun formelt som bussjåførlærling. Hun blir ferdig

med læretida i juli i 2014. – Det står riktignok mye læring igjen før Randi kan få fagbrev. Men hun er ikke redd for å ta i et tak og ser fram til både å lære mer og til den dagen hun kan heve full bussjåførlønn.

Tar ting veldig fort

– Randi er ei meget dyktig jente og vi hadde ingen betenkeligheter med å la henne kjøre alene ganske raskt, bekrefter avdelingsleder Nils Arne Nilsen i Boreal, Nord i Harstad. Vi blir invitert inn på avdelingslederens kontor, og han understreker at Randi har tatt tingene veldig lett fra første dag. – Hun lærer fort og kommer fort inn i systemene våre, sier Nilsen. Randi er forøvrig den andre lærlingen bedriften har på kort tid, og hittil har lærlingeordningen vært utelukkende positivt for bedriften, fastslår Nilsen.

Ville raskt inn i lærlingjobb

Randi hadde ikke tid til å vente på førerkort på ordinær kjøreskole etter at hun bestemte seg for å bli bussjåfør. Så etter en undersøkelse av seriositeten til kjøreskolen, gikk turen til Steinkjer på intensivkurs. Raskt, og mye billigere enn å ta førerkort på en lokal kjøreskole på tradisjonell måte. Både prisen og tidsbruken betydde mye for yrkesvalget. Hun ville raskt inn i en lærlingesituasjon. For Randi har flere forpliktelser enn lærlinger vanligvis har. Hun er aleneforsørger for sønnen, som nå er blitt fire år. Og at den gutten er en særdeles viktig del av livet for Randi synes godt, for hun har tatovert sønnens navn på den ene underarmen.

Trivselen på arbeidsplassen har stor betydning

Trivselen på arbeidsplassen har stor betydning for Randi. Hun jobber skift som alle de andre. Deltskift er nok ikke favoritten. Hun bor to mil unna og det er akkurat for langt til at det har



Det var her det begynte – i vaskehallen hvor en av Randis oppgaver nettopp var å fylle diesel. Randi likte arbeidet og lot seg friste av koselige kollegaer og et godt miljø forøvrig, til å ta førerkort for buss.



Randi viser oss vaskehallen der hun startet i sin utplassering, og får en liten spøk med på veien av kollega Per Gunnar.



Deltskift er ikke førsteprioritet på skifflista, men for Randi går det greit lell. Bedriften har oppholdsrom på busstasjonen hvor de kan koke kaffe, bruke mikrobølgeovn, oppbevare verdisaker, se på TV eller bare slappe av og skravle med kollegaer.

noen hensikt å reise hjem. Sønnen er i vel anbragt i barnehage, og hun ville helst sluppet deltskift, men finner alltid noe å fordrive tida med. Blant annet så har bedriften et bra oppholdsrom for sjåførene på busstasjonen – med kaffetrakter og TV. – Når du jobber i et så godt miljø, med mange veldig koselige og hjelpsomme kollegaer, er deltskift tross alt ikke noe stort problem. Heller ikke er det vanskelig å stå opp midt på natta og kjøre den første ruta kl. 05.30, eller ta den seneste vakta fra kl.15.55 til 00.10 når du trives godt med jobben. Men uten foreldre og tanter som barnevakt hadde det aldri gått, innrømmer Randi. «Det blir mye barnepass».

Underveis

Randi skal igjennom alt i bedriften, og det første som skal skje er kurs i kjettinglegging. Og det bør helst skje fort. Vinteren er rett rundt hjørnet. I tillegg til bedriftsoppfølgingen, kommer også opplæringskontoret på besøk for å følge med på at lærlingen får den opplæringen de skal etter læreplanen. For Randi har nå endelig bestemt seg for hva hun skal bli: «Det var bildilla som fikk meg inn på transportfag og det angrer jeg ikke på. – Jeg trives veldig godt bak rattet så her blir jeg lenge», konkluderer hun. Etter å ha truffet Randi renner det oss i hu et ordtak som hun etter vår mening befester: «Rett mann på rett plass er ofte en kvinne».

Stor arbeidskapasitet

Etter ungdomsskolen begynte Randi på Grunnkurs Helse og sosialfag som 16 åring, gikk videre til Barne- og ungdomsarbeider, før hun ombestemte seg og valgte Helsefag. I 2003 begynte hun å arbeide for Lemminkäinen som Trafikkdirigent. Da hadde Randi fylte 19 år, og var ennå ikke sikker på hvilket yrke hun ville ende opp med.

Siden gikk vegen via kassamedarbeider på Coop Obs hypermarked i Harstad til renholdervikar hos ISS en kort periode før hun fikk sønnen, Roy-Andre som 24 åring.

Randi har hatt tunge og strevsomme stunder mellom arbeidsoppgavene. Sønnen Roy – Andre var født 3 måneder før termin. «Han kjempet for livet i nesten 4 måneder på UNN i Tromsø før vi fikk han med oss hjem», forteller Randi. Sånn setter spor etter seg, og ei jente blir fort voksen med slike opplevelser og oppgaver.

Høsten 2010, rett før hun fylte 26 år var det på n igjen på videregående skole. Denne gangen ITP (Industriell Produksjon og Teknikk), og deretter Transport og logistikk.

Første halvdel av tiden var Randi utplassert på Posten og siste halvdel hos Boreal i vaskhallen. Og det var der inspirasjonen kom og følelsen av at hun snart var i mål.

2. juli 2012 startet intensivkurs for førerkort klasse D, og fredag 13. juli 2012 hadde Randi oppkjøring på selveste ulykkesdagen. Hun trosset overtrua og sto med glans.

– Nå vet jeg hva jeg skal bli, fastslår Randi, og like før jeg fyller 30 år, kan jeg være stolt av å være utdannet yrkessjåfør med fagbrev og «full pakke.»

NY UTGAVE!

ADR/RID Forskrift om landtransport av farlig gods 2013 med tilhørende fingermerker

Boken selges for kun kr 380,- eks. mva. inkludert tilhørende fingermerker! Alle ledd i transportkjeden som kommer i befattning med farlig gods bør ha et eksemplar av denne boka.



ISBN 978-82-450-1361-0

Kr 380,- eks. mva. inkl. fingermerker



FAGBOKFØRLAGET

www.fagbokforlaget.no • Telefon: 55 38 88 38 • ordre@fagbokforlaget.no

IKKE LA YS INNBO GÅ DEG HUS FORBI



85 000

medlemmer har
kjøpt YS Innbo!

YS Innbo er Gjensidiges beste innboforsikring og blant markedets aller rimeligste. Gjør du boligen tryggere kan du få enda lavere pris. Og du, ID-tyverisikring er selvsagt inkludert i YS Innbo.

Bestill YS Innbo på telefon 03100 eller på gjensidige.no/ys

Avd. 209 Nettbuss Sør (209)

Leder: Ånesland 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

Avd. 215 Nettbuss Sør (215)

Leder: Kristiansen Thor
 Spanskørret 2, 3960 STATHELLE
 Telefon privat: 35960302
 Mobil: 99286305
 Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær (217)

Leder: Aglen Arnjot Bjarne
 Postboks 469 Sentrum, 7801 NAMSOS
 Telefon privat: 74271250
 Mobil: 91637464
 Epost: arnjot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS (219)

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

Avd. 220 Helgelandske AS (220)

Leder: Nordnes Raket
 Breimo, 8800 SANDNESSJØEN
 Mobil: 75000012
 Epost: raket.nordnes@boreal.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
 Meyerergaten 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 Ålesu (237)

Leder: Skaar Oddveig Gunnvor
 Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
 Telefon privat: 70140942
 Mobil: 91180588

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 Tørstein 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
 Sildvågata 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
 Telefon arbeid: 41536811
 Epost: allanb@online.no

Avd. 604 Bring Warehousing

Leder: Kristiansen Per
 Postboks 448 Brakerøya, 3002 DRAMMEN
 Mobil: 97544270
 Epost: per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS (605)

Leder: Alseth Øystein
 Alsetgrenda 50, 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
 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. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Leder: Eriksen Vebjørn
 Skogveien 15, 6150 ØRSTA
 Telefon privat: 70068034
 Mobil: 91600348
 Epost: vebj_rriksen@hotmail.com

Avd. 622 Hernes Transport (622)

Leder: Klungervik Robert
 Folloveien 2 A, 7300 ØRKANGER
 Mobil: 92217766
 Epost: robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul (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. 645 TEAM Relocation (645)

Leder: Madsen Øivind
 Eiikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
 Telefon privat: 67144200
 Mobil: 92843058

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
 Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
 Mobil: 48053123
 Telefon arbeid: 91771973
 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@renholdsverket.no

Avd. 688 Alliance Healthcare (688)

Leder: Arnesen Jan Ståle
 Hebekkveien 11, 1400 SKI
 Mobil: 93655532

Avd. 690 Lunkan (690)

Leder: Skatland Rolf
 Vollan, 7717 STEINKJER
 Mobil: 41600866
 Epost: rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS (694)

Leder: Fehratovic Mirsad
 Travallen 21 B, 2050 JESSHEIM
 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.*



Bestill nå på ysmedlemskort.no

3 % sparerente fra første krone!

YS Medlemskort med MasterCard kan du bruke både som lønnsom sparekonto og kredittkort, alt etter behov. Uansett om du sparer eller bruker kreditten, er vilkårene blant markedets aller beste.

- 3 % sparerente fra første krone
- Renter godskrives månedlig
- Ingen begrensninger i antall uttak
- Mulighet for tilleggskonto for sparing
- Lav kredittkorentente: 12,25 %
- Kortet kan brukes både i Norge og utlandet
- Egen brukervennlig nettbank

Gode medlemsfordeler og rabatter:

15 % rabatt hos EuroFlorist.no og oslosportslager.no, pluss spesialpriser på reiser hos solia.no

Bestill nå og les mer på ysmedlemskort.no Kundeservice 815 22 040

Nom. rente: 12,25 %. Eff. rente 17,5 %, 15.000,- og 12 mnd. totalt 16.351.
YS Medlemskort – et produkt fra DNB Bank ASA

Uheldig bussjåfør får jobbe videre

– Førerkortet ryker selvsagt. Og du risikerer å være uten jobb i tre måneder, sier en bussfører som er meget glad for å ha fått hjelp av YTFs juridiske avdeling. En liten uoppmerksomhet fra sjåførens side førte til et uhell og førerkortet ble inndratt. Selv den korteste inndragingstiden fortoner seg ganske dramatisk når du risikerer å miste jobben, minner denne sjåførene oss om.

Et sted i midt-Norge kjører en buss i mellom 6 og 7 km/t i timen inn i en personbil – bakfra. Skadene på personbilen blir en bulk i bakskjermen. Bilen er så fulllastet at det blir spreng på metallet rundt vindusruta, så den løser og vinduet faller ut, forteller den uheldige bussjåføren. Han sier at han snakker en stund med bilføreren og verken bilføreren eller noen av passasjerene virker som om de har noen skade, men plutselig er de omringet av 3 ambulanser flere politibiler og brannvesen rundt dem. Alle passasjerer og fører av personbilen blir kjørt til sykehus i ambulanse og det hele fortoner seg veldig dramatisk med blålys, sirener og politi, forteller sjåføren. Det er jo vel og bra at politi og ambulanse kommer, men han undrer seg over alt oppstyret i forhold til hendelsesforløpet. Hadde to personbiler hatt et sammenstøt med samme utfall, så ville vi neppe sett et så stort fram møte fra alle etatene. Men slik skjer altså når en buss er involvert i et uhell. Det virker unektelig noe skremmende og overdramatisert, er sjåførens opplevelse. Det er små marginer når du er yrkessjåfør, får han erfare.

Advokatfullmektig Ken Roger Bratteng i YTF har hatt denne saken:

Da bussjåføren var uoppmerksom et øyeblikk, resulterte det i at bussen han kjørte traff bakparten på en personbil.

Farten var trolig ikke mer enn 6 km i timen og sammenstøtet skjedde da sjåføren skulle manøvrere bussen inn i en luke i et T-kryss. Han hadde regnet med at bilen foran kjørte ut og kikket derfor til venstre for å se om det var klart også for han. Bilen foran hadde da stanset og uhellet var et faktum.

Forelegg og tapstid

Det oppsto lettere personskader og noe materielle skader. Politiet skrev ut et forelegg på 7000 kr og forutsatte samtidig en tapstid på førerkortet i 3 måneder. Dette er for øvrig i samsvar med forskriftene.

Etter ulykken valgte sjåføren å ikke samtykke til førerkortbeslaget. Politiet må da innen 3 uker sende spørsmålet om fortsatt førerkortbeslag til tingretten. Politiet forsømte seg på denne fristen og sjåføren fikk derfor førerkortet utlevert igjen forteller Bratteng. Da saken kom opp for tingretten

tirsdag 6. november som en tilståelsesdom, sto politiet fortsatt på at førerkortet skulle inndras for tre måneder. Forsvarer i saken og YTFs advokatfullmektig Ken Roger Bratteng mente imidlertid at det måtte regnes som formildende at det her var snakk om et øyeblikks uoppmerksomhet. Dessuten hevdet forsvareren at ettersom sjåføren hadde hatt førerkortet i nesten en måned etter uhellet, kunne ikke lenger argumentet om trafikksikkerhetsmessige hensyn telle like sterkt.

Retten var enig i dette og kom til at førerkortet ikke skulle inndras for mer enn de tre ukene som sjåføren allerede hadde vært uten.

Skal lite til

– Saken viser hvor utsatt bussjåfører er som yrkesgruppe og hvor lite som skal til før førerkortet ryker, sier Bratteng. – Man har heller ikke krav på offentlig oppnevnt forsvarer i slike tilfeller, men YTF yter som kjent gratis bistand for våre medlemmer.

Svekket motstand i gode tider

Årets tema på YS-Konferansen var fagforeningens legitimitet, oppslutning om kollektiv lønnsdannelse, arbeidsvilkår, stress og mestring, likestilt deltakelse og trygghet og tilknytning i arbeidslivet. Barometerverdiene forholder seg til fire arbeidsliv. De med høy og lav utdanning og de som har inntekt over eller under 410 tusen kroner.

På YS-konferansen tidligere i høst, ble resultatet av undersøkelsen YS Arbeidslivsbarometer for 2012 bekjentgjort. Den viser at oppslutningen om fagbevegelsen er synkende. Færre er medlem av en fagforening, færre ønsker å melde seg inn og færre ønsker å bli tillitsvalgt. YS Arbeidslivsbarometer måler tilstanden og utviklingen i norsk arbeidsliv og er gjennomført for fjerde år på rad.

Fagforeningene er svekket

Hovedfokuset er i år spørsmålet om fagforeningens legitimitet, som viser seg å være svekket. Fagforeningers styrke er avhengig av høy organiseringsgrad og aktive medlemmer. Dette forutsetter at nye arbeidstakere må være villige til å melde seg inn, forbli medlemmer og det må være en generell sympati for fagbevegelsen. Hvordan skal YS møte de synkende verdiene? Og hvordan skal YS vise hvor viktig det er å organisere seg? Motstanden mot å organisere seg og argumentene mot er mange: Man får samme lønns- og arbeidsvilkår uansett om man er fagorganisert eller ikke. Og mange synes fagforeningskontingenten er for høy.

Handler om å være en del av noe man tror på

– Det er viktig å få frem at det å være medlem ikke handler om hva man tjener på det, men å være en del av noe man tror på, sa Ann Cecilie Bergene, seniorforsker i Arbeidsforskningsinstituttet (AFI). – Man melder seg for eksempel ikke inn i Greenpeace eller Natur og Ungdom fordi man skal tjene på det i kroner og øre. Man melder seg inn fordi man ser viktigheten av det, poengterte Bergene.

**TEKST:
KARIN TANDERØ
SCHAUG
FOTO: IVAN TOSTRUP**

Jule-Nøtter

Gåte

Mor var veldig lei av den stadige kranglingen til Ole og hans yngre bror Bjørn. Hun bestemte seg for å gjøre ville tiltak for å få slutt på kranglingen. Derfor satte hun dem på samme stykke avis-papir, men de kunne ikke røre hverandre. Hvordan klarte hun det?

Tallmix

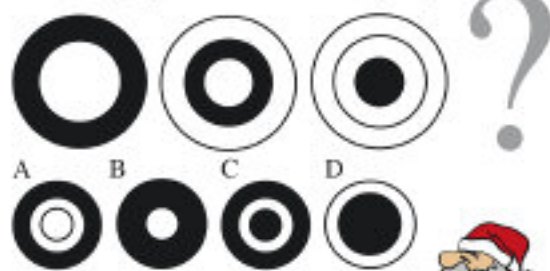
Ved å bruke tallene 1 - 9 (du kan kun bruke et tall en gang) kan du lage 3 rekker med 3 tall slik at summen blir 15 både vannrett og loddrett.

| | | |
|---|---|--|
| 8 | | |
| | 5 | |
| | | |



IQ-test

Hvilken figur passer inn i sammenligningen?



Kringgåte

Hva døde Jensen av?

Jensen og Hansen møttes på en pub. De bestilte hver sin drink med isbiter. Jensen helte innpå sin drink og bestilte en til. Han drakk den andre i en slurk og bestemte seg for å vente før han bestilte den tredje. I mellomtiden falt Hansen, som bare hadde nippet til drinken sin, død om på gulvet. Begge mennene var utsatt for et mordforsøk, og det viste seg i ettertid at alle glassene deres inneholdt store mengder gift. Hvorfor døde Hansen, mens Jensen overlevde?

Ordlek

Lik farge i sirkelen, gir gutte- eller jenteneavn



Litt matte...

- Hvilken formel kan vi bruke for å regne ut volumet av en sylinder?
- Diameteren i en sirkel er 20 cm. Hvor lang er radiusen i denne sirkelen?
- Er det riktig at 75% av 35 er det samme som 35% av 75?

Lett blanding

- Er både mandarinene og sitronen sitrusfrukter?
- Hva kalles de spesielle båtene som brukes i Venezia?
- I hvilket fylke ligger Elverum?
- Hvilket stjernetegn er du født i dersom du har bursdag 25. mai?
- Storbritannia har regjering, og den ledes av en statsminister, men hva er det engelske navnet?
- Hvor kommer musikeren Odd Nordstoga fra?
- Hvor ligger Buckingham Palace?
- Når ble Krimkrigen utkjempet?
- og hvorfor ble Krimkrigen utkjempet?
- Hva sier tallet 3,1416 deg for noe?

Hvilken bokstav mangler i sirkelen?



Et tenkt tall.....

Dette er en trivelig selskapslek. Du ber en av gjestene tenke på et tall mellom 1 til 10. Dette tallet skal han multiplisere med 3, legge til 1 og igjen multiplisere med 3. Til slutt skal han legge til det tenkte tallet. Når han

gir deg svaret, vil du med en gang vite hva det tenkte tallet er.

Hvorfor?

La oss si at det tenkte tallet er 6. Tilskueren multipliserer det med 3 og får 18. Her legges til 1 og summen blir

19. Deretter multipliseres med 3 og resultatet blir 57. Legg så til det tenkte tallet og du får 63. Det første sifferet i 63, er 6 og det er det tenkte tallet. Her er det bare å prøve seg frem, det tenkte tallet blir alltid det første sifferet.

IQ-test:
6 7 2
1 5 9
8 3 4
Tallboks: 3, 14, 16
Hun la en avis under døra og sa (C) på den ene siden av den og broren på den andre.

Ordlek:
Litt matte: $1 \cdot V = \pi \cdot r^2 \cdot H$
2, 10 cm
3, Ja
Hvilken bokstav mangler?
A

Lett blanding:
Figur B, fordi i begge sammenligningene er den andre motsatt farget i forhold til den første.
1. Ja 2. Groular 3. Hedmark 4. Tverrlingsø 5. The Prime Minister (the PM) 6. Virge i Telemark 7. London 8. 1855 - 1856, 9. Russland ville utvide sitt territorium, på bekostning av Tyskland som kjempet sammen med Storbritannia, Frankrike og Sardinia mot russerne 10. Ja
Krimkrigen: Både Jensen og Hansen fikk drikke med forgrinade isbiter, Jensen drakk sine drikker så fort at isbitene ikke rakk å smelte før giften blandet seg ut i drinken.

Svar:

Jule- MIX



Hvem passer ikke inn?



Sett inn en strek og få dette mattestykket korrekt.

$$4+4+4=448$$

Det var en gang to damer som skjøt av døtrene sine.

Den ene sa:

- Min datter er så flink at hun kan stave navnet sitt baklengs.

Så sier den andre:

- Hva er navnet hennes baklengs da?

- Anna!

Det var en gang en dame som dro til legen hver onsdag.

En onsdag kom hun ikke. Neste onsdag spurte legen:

- Hvorfor kom du ikke sist onsdag?

Da svarte damen:

- Fordi jeg var syk.

Sett sammen ord

| | | | |
|------|-------|------|--------|
| URO- | LI- | -TER | APPEL- |
| NØT- | -DOKU | BU- | -SS |
| SU- | -LIG | -TE | -SIN |

Hvilke ord er feil skrevet?

- Peanøtt • Kamsje
- Karamel • Fotball
- Stølver • Tunell
- Fjersyn • Ship
- Skjokolade
- Spisestue • Fjellstue
- Nominasjon
- Livreddning
- Levepostei • Lektor

Hvilken by er dette?



Geometri

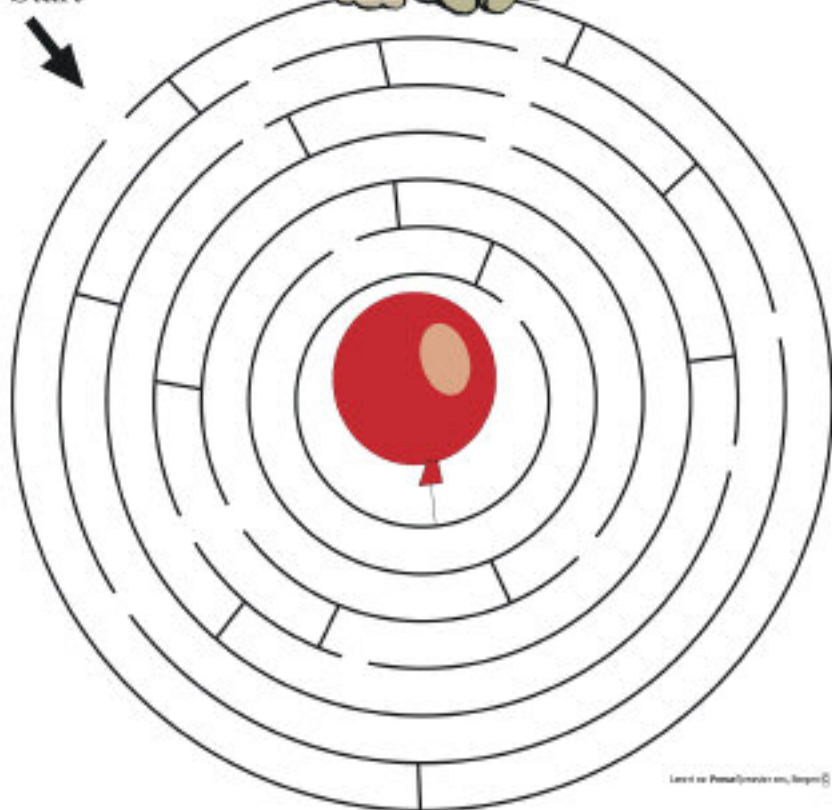
1. Hvor stort er arealet av et kvadrat hvis siden er 3 m lang?
2. Hvor lang er omkretsen av et kvadrat dersom siden er 7 meter lang?



Vil ha ballongen min igjen.... uhuuuu.....

Labyrint:

Start



Gåter

1. Hvorfor er det så mange knapper på fjernsynsapparatet?
2. Så en fotballgåte: Hvorfor vil ikke Drillo kjøpe seg nytt hus?
3. Ta ut en og skrap mitt hode, jeg er nå sort, men var rød. Hva er jeg?
4. En familie har fått tre barn. Halvparten av de tre barna er gutter. Hvordan går det til?

SVAR:
Rett strek:
4+4+4=448
Geometri
1. 9m² 2. 28 meter
Hvem passer
ikke inn?
D

SVAR:
Sett sammen ord:
Urolig, Nøtter, Sudokn,
Lue, Buss, Appelsin
Hvilke ord er skrevet
feil?
Kamsje, Karamel,
Stølver, Tunnel, Fjersyn,
Skip, Skjokolade, Livredn-
ing, Levepostei
Hvilken by er dette?
Trondheim
Gåter:
1. Det ville kanskje sett
rart ut med gildet?
2. Fordi Åge Har-Eld-de
3. En fyrstikk
4. Det er bare guttebarn



Mercedes-benz Citaro er blitt kåret til «Bus of the Year 2013» av den internasjonale Bus & Coach of the Year juryen som består av fagjournalister fra 19 europeiske land, deriblant Tom Terjesen fra Buss Magasinet her i Norge.

Her knivet fem bussmerker om den gjeve tittelen. Mercedes-Benz Citaro skilte seg merkbart ut med sine innovative løsninger og moderne design.

Årets buss i Europa:

Mercedes-Benz Citaro – den første serieproduserte buss med Euro 6 motor

**TEKST :
TOM TERJESEN
JURYEMEDLEM**

**FOTO:
JEAN-PHILIPPE
GLATIGNY / VISAVU**

For kort tid siden ble Mercedes-Benz Citaro totalt fornyet med ny design, ny førerplass, interiør og drivlinje. Rett og slett en helt ny buss som møter morgendagens krav til bybuss. Fronten og hekken har også fått mer 3D design, kjent fra sine storebrødre, Tourismo og Travego. Men dette har også en praktisk fordel. Fronten skråner mer oppover fra framhjulene og frem enn på tidligere modeller, og i tillegg har denne fått montert inn to utbyttbare «sko» som tar i mot for eventuelle fortauskanter om en skulle være litt uheldig. Disse skoene er laget i spesialplast og er veldig holdbare. De kan enkelt skiftes ut, da de sitter montert i en enkel skrue. Det er også montert på spoiler detaljer på taket for å redusere

vindmotstanden og gi bussen en mykere design.

Ny førerplass og design innvendig

Innvendig har bussen fått helt nytt interiør. Førerplassen er helt nydesignet. Den er løftet opp 6 centimeter for at sjåføren skal sitte i mer riktig høyde i forhold til passasjerene som stiger om bord og i tillegg få en bedre utsikt fremover. Førerplassen er også blitt større. Den har egen klimasone og instrumentene er nå i flerfarger, også det fra sine storebrødre. Sjåførdøren er også nydesignet med bedre oppbevaringsplass og en unik løsning med utsving bakover som begrenser overfallspersoner fra å angripe sjåføren. Han vil også ha mulig-

het å komme seg i sikkerhet raskere.

Nyutviklet dør gir sjåføren bedre kontroll

Dørene på bussen er helt nyutviklet. Fremste del av døren svinger svakt utover, slik at en alltid har full kontroll i speilene bakover. Det er benyttet LED teknikk i alle lyspunkter, som både gir bedre lys og vesentlig reduksjon i strømforbruk om bord i bussen. Designen i passasjerdelen er også ny, i lyse og trivelige farger. Det er også lagt i mye arbeid i å få bussen støyreduert innvendig, noe som var godt merkbart i siste seterad. Nå kan en fint føre en samtale uten forstyrrende støy fra motor og drivverk.

Unike sikkerhetsdetaljer

Men noe av det som juryen la mye vekt på var de mange sikkerhetsdetaljene. Nye Citaroen har som første bybuss fått EPS som ekstrastyr.

Nye Citaro med EPS gir en helt ny opplevelse av trygghet på glatt underlag. Buss Magasinet testet dette på glattkjøringsbane med meget gode resultater.

Det er også blitt montert inn kollisjonsbeskyttelse i fronten, noe som heller ikke var en enkel sak i en lav bybuss. Men med bruk av ny teknologi og spesialstål, så er Citaroen i dag den sikreste bussen på markedet. Mercedes-Benz har også valgt å konstruere bussen etter de kommende kravene til rundvelt som ikke kreves før etter 2017. Det har de klar samtidig som de har redusert vekten på hele bussen. Også dette ble løst med bruk av spesialstål og ny teknologi i hjørnene mellom sidevegg og tak.



Ny motor som tilfredstiller Euro 6

Mercedes-Benz Citaro er den første serieproduserte bussen som har Euro 6 motor. Motoren er helt nyutviklet og har betegnelsen OM 936. Den 7.7 liters motoren kommer med effekt fra 299 Hk til 354 HK.

Motoren er så godt bygget at Mercedes-Benz teknikere mener at den skal kunne gå minst 700.000 kilometer før den trenger noen form for overhaling.

Mange har tidligere måtte øke forbruket sitt for å kunne nå utslippskravene til Euro 4 og 5, men Mercedes-Benz har ved deres Euro 6 motor klart å redusere dieselforbruket og forbruket av Ad-

Blue uten at det har gått på bekostning av effekt. Bytte eller rens av partikkelfilter er også økt til 120.000 kilometer.

Girkassen er ZF EcoLife automatgir og bakakselen er ZF AV 132 som er en av markedets mest støvsvake portalaksler.

«Hybrid light»

En nyutvikling som også ble lagt merke til var at nye Citaroen kan leveres med en «hybrid light» løsning. Det vil si at det sitter en liten «supercap» ved batteriene som avlastar både disse og dynamoen. Kort fortalt vil det si at dynamoen ikke behøver å lade til en hver tid. Det kan gi en reduksjon av dieselforbruket på opp til

«154 Bus Euro Test» Førerplassen er helt nyutviklet og løftet 6 cm opp for å gi bedre utsikt og mer riktig høyde i forhold til påstigende passasjerer.

to prosent. Bussens batteripakke vil også ha lenger levetid, da denne «supercap» avlastar de og sparer batteriene fra å tappes unødvendig. – Ny Citaroen vant den prestisjetunge tittelen «Bus of the Year 2013» foran hybrider og lettvektsbusser. Dette var mye grunnet de mange sikkerhetsdetaljene som vil gjøre hverdagen lettere og tryggere for både bussjåførene og passasjerene. Designen gir et godt inntrykk av bussen. Og juryen la mye vekt på de mange innovative løsningene som alle gir redusert forbruk samtidig som den tilfredstiller de kommende Euro 6 kravene til utslipp.

NHO Reiseliv vil ha flere viktige fjelloveganger vinteråpne

Planforslaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023 inneholder flere tiltak som vil kunne føre til videre vekst og økt lønnsomhet for norsk reiseliv. NHO Reiseliv er fornøyd med at mange av våre foreslåtte tiltak for en bedre integrering av reiselivet i samferdselspolitikken er tatt med i planforslaget. Når det er sagt er det også flere tiltak vi savner og som vi mener må med i Nasjonal Transportplan 2014-2023. Noen av tiltakene som er foreslått må være enda klarere enn det som står i planforslaget i dag.

Utviding av åpningstider på sesongbetonte veier og gjennomføring av flere rassikringstiltak til reiselivsdestinasjonene.

Nasjonal Transportplan 2014-2023 fremhever viktigheten av tilgjengeligheten til turistattraksjonene, dette er også noe Reiselivsstrategien, lansert april i år, fokuserer på.

Det er økende etterspørsel etter reiser utenom sommerhalvåret. Både skuldersesong før og etter

sommeren og ren vinterturisme etterspørres for reisemål, til steder som tidligere bare hadde turistaktivitet i sommersesongen. Et viktig tiltak for å gjøre reiselivsdestinasjoner mer tilgjengelig er helårsåpne veier. Strekkninger som er særskilt utsatt for ras må sikres. Forsinkelser som følge av ras vanskeliggjør drift av reiselivsbedrifter da de både taper kunder og omsetning, mens følgene av ras gir også store negative konsekvenser for Norge som reisemål.

Sesongutvidelse er et nødvendig tiltak for å fremme helårsdrift, som igjen er et tiltak for utvikling av lønnsomhet i reiselivsnæringen.

Det trengs et forsterket fokus på å holde viktige fjelloveganger vinteråpne. NHO Reiseliv mener at dette må tilrettelegges i enda større grad for reiselivsbedriftene for å skape helårsdrift og dermed også helårs arbeidsplasser, noe som vil sikre lønnsomheten.

Høring til nasjonal transportplan fra NHO Reiseliv

Sikrere skoleskyss, men ennå mangler mye

– Jeg er opptatt av at skolebarn, uavhengig av hvilket fylke de bor i, skal være sikret i skolebussen, sier samferdselsminister Marit Arnstad.

Samferdselsdepartementet vil vedta og innføre en forskrift som pålegger kommuner og fylkeskommuner å sørge for at alle skoleelever med rett til skoleskyss har tilgang på sitteplass med setebelte på skolebussen. Forskriften skal vedtas innen 1. januar 2013 og gjelde fra skolestart høsten 2013. – Tiltaket innebærer en betydelig styrking av trafikksikkerheten til skoleelevene, sier samferdselsminister Arnstad.

20 millioner til fylkeskommunene

Det er i Statsbudsjettet for 2013 foreslått 20 millioner kroner årlig til fylkeskommunene, som kompensasjon for utgifter som vil følge av forskriften.

Fylkeskommunene har hovedansvaret for å organisere skoleskyssen i samarbeid med kommunene. Flere fylkeskommuner har prioritert arbeidet med trafikksikkerhet i skoleskyssen og er kommet langt i å sikre at skoleelever har tilgang på sitteplass med setebelte i skolebussen. Andre fylkeskommuner har et stykke igjen å gå, og forskriften kan skape utfordringer for dem.

Det kan på kort sikt være vanske-

lig å skaffe nok busser med setebelter og nok sjåfører til å oppfylle de kravene som nå vil bli stilt. Noen fylkeskommuner vil også måtte endre rutestrukturen og endre sine kontrakter med transportselskaper. Forskriften vil derfor inneholde adgang til å gi tidsavgrenset dispensasjon for fylkeskommuner som av disse grunnene ikke klarer å oppfylle kravene høsten 2013, melder samferdselsdepartementet.

Forskriften omfatter ikke skoleskyss i bybusser.

Barn på buss helt uten sikring

Gledelig at forskriftene kommer, men mye mangler, sier forbundsleder i YTF, Svein Furøy. «I 2012, hvor jeg kan bli bøtelagt hvis jeg sitter i baksetet i en drosje uten å bruke setebelte, blir barn tvunget til å stå og dingle i midtgangen på en skolebuss uten noen form for sikring.

Setebelter mangler i mange av bussene og alt for barn mangler sitteplass. Dette er uforsvarlig, men dessverre lovlig», fastslår han. Sitteplass og bruk av setebelte reduserer risikoen for skade med minst 50% dersom en ulykke skulle skje. Og en ting vet vi med sikkerhet – ulykker skjer. Det er bare flaks at disse ulykkene ikke har hatt mer tragiske utfall i tiden som har gått siden denne saken ble tatt opp første gang.

Det er derfor gledelig at forskriften endelig kommer, understreker Furøy og legger til at han håper fylkeskommunene tar ansvar for skoleelevenes trafikksikkerhet og



Gledelig at forskriftene endelig kommer, understreker forbundsleder Svein Furøy i YTF.

får på plass sitteplass og setebelte så fort som mulig der dette mangler. Furøy hevder at de ikke bør prøve med unnskyldninger for å vente til gjeldende anbudsavtaler om skoleskyss utløper.

Hvordan skal vi få barna til å bruke belte

Furøy trekker også fram problemene med å få barn under 15 år til å bruke setebelte. Får man ikke til det, så hjelper de nye forskriftene ingenting. – «Vi er helt avhengig av å samarbeide med både skole, sjåfører og foresatte for å få til sikker skoleskyss for elevene, fastslår Furøy. – Det må holdningsendringer til. For skoleelever må det bli like normalt å ta på seg sikkerhetsbeltet, som å ta på seg jakka. Det er en kjensgjerning at bedre opplysninger og oftere informasjon fører til at barna lærer. Furøy tror at det kanskje at barna kan lære noe av å være med på en øvelse hvor de kan få se hva som kan skje om de ikke bruker belte i bussen, hevder Furøy.



NHO Transport:

For lite med 95 % i oppfylingsgrad for vedlikehold av vegnettet

– Det er positivt at regjeringen oppfylder rammen i Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2013. NHO Transport mener den store satsingen på drift og vedlikehold utover NTP-rammen er positiv. Dette er nødvendig for å stoppe forfallet på vegnettet, sier næringspolitisk fagsjef I NHO Transport, Terje Sundfjord. Satsingen på drift og vedlikehold medfører at regjeringen ikke oppfylder sine egne målsettinger for investeringer i vegnettet. Forslaget innebærer at regjeringens oppfylingsgrad for investeringer er på 95 prosent av målene i Nasjonal transportplan. Denne investeringstakten er dermed ikke tilstrekkelig for å sikre god framdrift i viktige vegprosjekter

NHO Transport er skuffet over at regjeringen nedprioriterer investeringer i kollektivtrafikktiltak i riksveginvesteringene. Regjeringen leverer kun 86 % av egne målsettinger.

– Dette viser at det er langt fra fagre ord om kollektivsatsing til faktisk handling til nytte for kollektivtrafikkundene, tilføyer Sundfjord til transport.no (NHO Transport)

God jul og godt nytt år



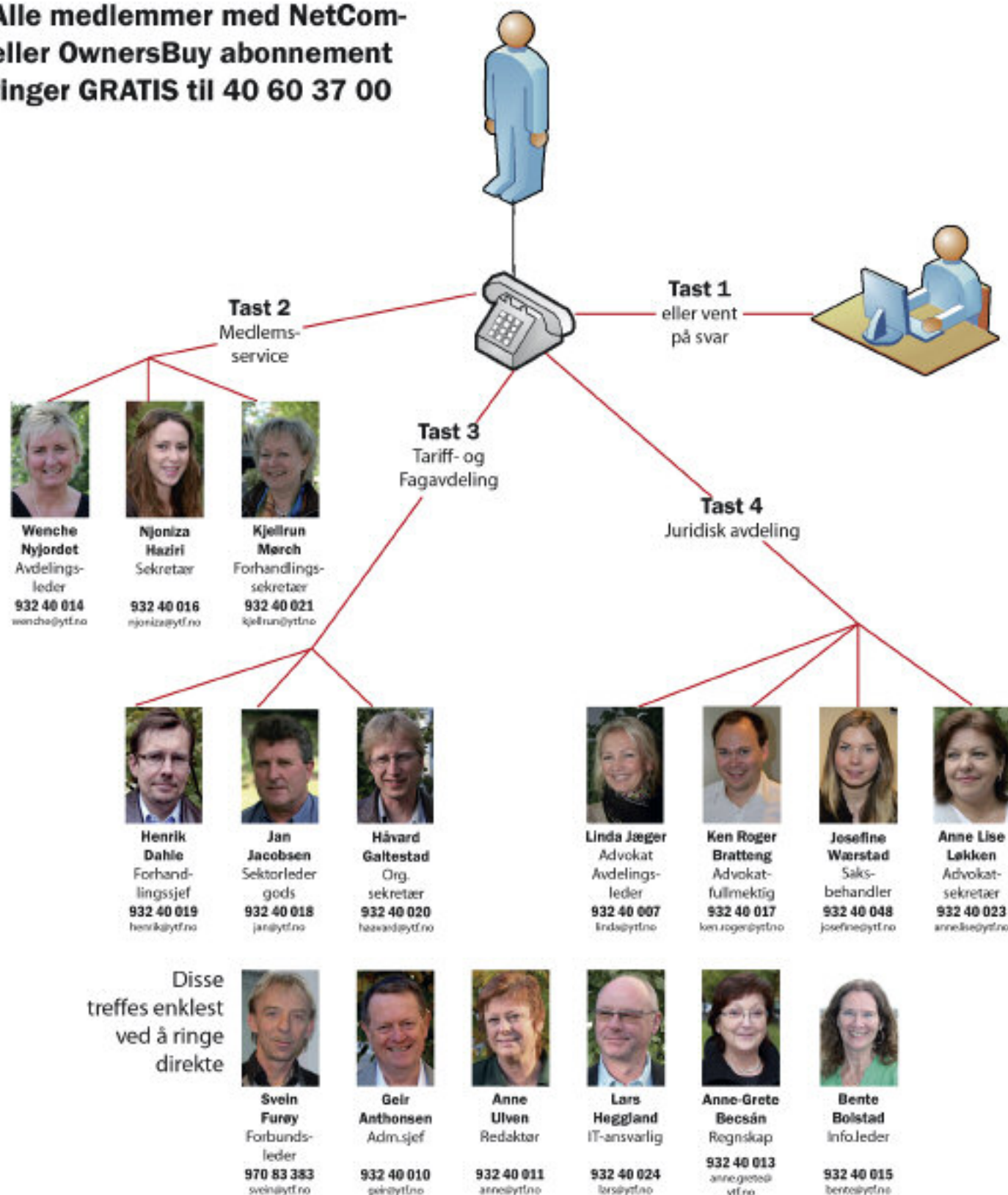
**Styret og administrasjonen i YTF
ønsker alle medlemmer
og øvrige lesere
en riktig god jul
og et godt nytt år!**

Kontakt YTF

40 60 37 00



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



Disse treffes enkelt ved å ringe direkte

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.

God næringspolitikk gir arbeidstakerne bedre kår

Først og fremst vil jeg ønske alle en god og fredfull jul og nyttår, og på vegne av styret takke for til-liten som ble gitt oss på Landsmø- tet i oktober.

Yrkestrafikkforbundets tillitsvalgte fra hele landet deltok på landsmø- tet og her ble kursen for neste periode staket ut. Det ble vedtatt en ny strategisk plan med tiltak som skal fremme medlemmenes interesser og gi bedre vilkår for norsk transportnæring. På det samme møtet valgte delegatene et nytt forbundsstyre og en ny leder. Disse personene skal nå iverksette de nødvendige tiltak for å oppnå de resultater medlemmene og samfunnet ønsker og forventer. Det å påta seg disse vervene med- fører ansvar og muligheter, og for- utsetter kunnskap og et stort og oppriktig engasjement!

Yrkestrafikkforbundet har en todelt rolle i samfunnet. Forbun- det skal være en fagforening som ivaretar sine medlemmer, og det skal være en næringspolitisk aktør i samfunnet for øvrig. Hvordan disse to rollene fylles og utøves, er helt avgjørende for hvordan forbundet lykkes. Det å ivareta alle medlemmenes arbeidsvilkår inne- bærer å være en interesseorganisa- sjon for transport og logistikk i samfunnet. God transport forut- setter gode vilkår. De beste må ønske å fortsette, og det igjen for- utsetter blant annet gode lønns- og arbeidsvilkår. Denne symbiosen mellom transportpolitikk, lønns- og arbeidsvilkår er forbundets spenning og styrke, og det er det som gjør det så interessant og utfordrende å engasjere seg for og i Yrkestrafikkforbundet.

Yrkestrafikkforbundet må og skal være synlig, aktivt agerende og meningsdannende innen trans- portpolitikk i videste forstand. Samarbeidet og dialogen med andre aktører på samme arena og politiske myndigheter kan og må videreutvikles for at forbundet i enda større grad skal få gjennom- slag til beste for sine medlemmer og for transportnæringens kår i Norge.

Yrkestrafikkforbundet har i sin formålsparagraf at forbundet skal «arbeide for medlemmenes faglige, økonomiske og sosiale interesser.» Dette er kjernen av hva en fagfor- ening har som sin viktigste oppga- ve; å sørge for at medlemmene, som betaler sin kontingent, blir ivaretatt når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår. Tydeligere kan det ikke sies.

For svært mange av våre medlem- mer har presset på arbeidssituasjo- nen økt betydelig de senere årene. Innen bussektoren medfører inn-

føringen av anbud en vesentlig endring på mange områder for våre medlemmer, blant annet endrede uttakstider, langt større press på rutetider og nesten totalt fravær av reguleringstider. Tilsva- rende har det siste tiåret økt pres- set på ansatte i gods og terminal- bedrifter gjennom stadig nye rap- porteringsoppgaver fra departe- ment og andre offentlige kontroll- myndigheter, uten at det i andre enden blir tilrettelagt for nødven- dige og lovpålagte pauser.

Det siste året har forbundet sentralt igangsatt et større arbeid for å gjøre oss sterkere og mer gjennomslagsdyktig innen tariff og avtalemessige spørsmål. Dette er et arbeid jeg ser som svært vik- tig, og som jeg vil følge opp og styrke i tiden som kommer.

Det er slik jeg ser det, ingen tvil om at både lønns- og arbeidsvil- kår er av helt avgjørende betyd- ning for alle våre medlemmer. For at forbundet fortsatt skal være en relevant aktør, er det helt nødvendig å se dette i sammenheng med forbundet som en transportpolitisk aktør – men uten å la det viktigste for en fagforening forsvinne ut av fokus, nem- lig fagforeningens fremste oppgave:

å kjempe for bedre lønn og gode arbeidsvilkår.

Dette vil være enda viktigere i årene som kommer.



Svein Furøy

Fortsatt stor økning i folketallet

Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at folketallet fortsetter å øke i tredje kvartal 2012. Ved midten av november har 301 av 329 kommuner hatt vekst i folketallet. Alle fylker har hatt vekst i folketallet. Flyttestrømmene går i flere retninger. For eksempel fra sør til nord. Fra byområder til distrikt og omvendt. Ofte er flyttestrømmingene jevnstore, selv om nettotallet er negativt. Innvandringen stod for 71 % av veksten på landsbasis de tre første kvartalene.

Krav om godkjenning i renholdbransjen

Det kreves offentlig godkjenning av renholdsvirksomheter fra 010912. Det er både forbudt å drive uten godkjenning og å kjøpe tjenester fra virksomheter som ikke er godkjent. Forbudet mot kjøp av tjenester gjelder ikke for bruker som kjøper renholdstjenester til privat bruk.

Telefonnummer kan beslaglegges

Høyesterett har i en kjennelse kommet til at et telefonnummer kan beslaglegges etter straffeprosessloven. I den aktuelle saken var en mann siktet for overtredelse av alkoholloven ved at han ved flere anledninger hadde solgt sprit til mindreårige. Mannen tok i mot bestillinger på telefonnummeret og politiet valgte å stenge det.

Ny forsinkelsesrente

Forsinkelsesrenten ble endret fra 010712. Forsinkelsesrenten er nå på 8,5 %. Dette er en nedgang på 0,25 %.

Overtid uten lønn

I en undersøkelse i arbeidslivsbarometeret opplyser norske arbeidstakere at de ofte arbeider overtid uten at de mottar overtidsgodtgjørelse. Nær en tredjedel svarer at de aldri får godtgjørelse for pålagt overtid. Kun 46 % svarer at de alltid får overtidsgodtgjørelse.

EU's vikarbyrådirektiv innført

Det omstridte vikarbyrådirektivet er innlemmet i EØS-avtalen og gjort til norsk rett. Endringene trer i kraft 010113 med unntak av tjenestemannsloven § 3 d, arbeidsmiljøloven § 14-12 c og ferieloven § 11 nr. 6, som trer i kraft 010713.

I forbindelse med innføringen, er det vedtatt en ny bestemmelse i arbeidsmiljøloven § 14-12 a. Denne inneholder hovedregelen om likebehandling ved utleie av arbeidstaker fra bemanningsforetak. Dette omfatter arbeidstiden, pauser/hvileperioder, ferie og feriedager, lønn og utgiftsdekning. De innleide arbeidstakerne skal ha rett til felles goder og tjenester. Dette gjelder for eksempel kantine og bedriftsbarnehage hos utleier.

MEDLEMSFORDELER

» gjennom Visma Fordel Privat

15% rabatt
og fri innmelding



15% rabatt
på blomster året rundt



12% rabatt
på person- og
varebildekk

Dekkmann

Billigere strøm?
Kraftinor har topp 3
prisgaranti



**iBolt PowerBolt 5200 mAh
Black**

Pris kr **320,-**

Batteri som man kan lade mobilen sin med. Kan brukes på alle mobiler.



**Supertooth Buddy BT
Car Handsfree Black**

Pris kr **369,-**



**Samsung GT-i9300
Galaxy SIII C.White**

Pris kr **2349,-***

* Totalpris 4 737,-
inkl. telefon m/FlexiTalk 199 i 12 mnd.

Kampanjen varer til 31. desember

Interessert?

For mer informasjon om dine medlemsfordeler og hvordan bestille, se: www.fordelprivat.no
Husk å fylle ut partnerkode ved registrering: **y357ob**

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!



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