

TIDSSKRIFT  
FOR ANSATTE INNEN  
GODS- OG  
PERSONTRAFIKK

yrkes<sup>®</sup>

trafikk

Nr. 1  
jan./feb.  
2013  
58. årgang

BRUMUND BRU  
- 1937 -

**Bussjåfør utsatt for rasisme  
– kollegaene tok affære**

**12 dager på Harley  
langs Route66**



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](http://www.volvobuses.com)



## Sjekk at du får rett pensjon

Sjekk med forsikrings-selskapet om dei har fått rette opplysningar frå arbeidsgivar angående årsinntekt, tipser Torfinn Steine. Det var feil hos meg, forteller Steine og dette utgjorde 600 kroner for lite kvar månad. Dette er no retta opp ved hjelp frå advokatane i YTF.

Medlemsskapet i YTF er vel anvendte pengar mener Steine.

## NHO Transport lager informasjonsbrosjyre om bussjåføryrket

Som en prøveordning er det nå mulig å bli bussjåførlering etter Vg2 Transport og logistikk, og elevene skal snart velge lærebedrift. NHO Transport har derfor laget en egen brosjyre, som sammen med busslappen.no gir informasjon om bussjåføryrket, forteller nettsiden til NHO Transport. – Vi har også invitert passasjerene til å dele sin beste busshistorie på busslappen.no. Brosjyren distribueres i disse dager til aktuelle skoler og til opplæringskontorene, fortel-

ler NHO Transport på sin nettside. På nettsiden kan også brosjyren lastes ned. Busslappen.no er godt besøkt, og vi har i høst registrert om lag 2300 besøkende pr måned.

### En lærling på besøk

Elevene har som en del av sin opplæring i skole, et fag som heter «prosjekt til fordypning». En stor del av ungdommene får seg læreplass via dette prosjektet. Faget skal gi elevene anledning til

## Tre selskaper vil kjøre på nord-Møre

AV Buss AS v/Atlantic AS  
Nettbuss Trøndelag AS  
Tide Buss AS

De tre som har lagt inn bud på anbudskjøring i Kristiansund er: Averøy, Smøla og Aure kommune.

Anbudet er lagt ut som ei rute-pakke på omlag 2,4 millioner rutekilometer og inneholder skole og rutekjøring.

å prøve et eller flere lærefag eller få erfaring med innhold, oppgaver og arbeidsmåter som karakteriserer f.eks. bussjåføryrket. Dette gir mulighet til å få en aktuell lærlingekandidat på besøk i bedriften i en uke, eller en dag fordelt over flere uker. Det gir et godt grunnlag for å presentere bedriften og yrket og å bli kjent med aktuelle søkere til læreplass.

## Del busshistorier

NHO Transport inviterer passasjerene til å dele sin beste busshistorie på busslappen.no. De er på jakt etter historier om god service og hyggelige bussjåfører. Den som har den beste busshistorien vinner et reisegavekort på kr 5000,- opplyses det på transport.no. For å informere om konkurransen har NHO Transport laget plakater til bruk på bussene. Flere fylker har gitt positiv respons på å gi plass på bussen til plakaten, og de håper de selskapene som har ruter som de selv disponerer plakatplass på, også ønsker å bruke plakaten.

### Busslappen.no

I tillegg til konkurransen ligger det også lenker til medlemsbedriftens rekrutteringssider. – Det vil være nyttig for aktuelle lærlinger, skoler og opplæringskontorer om de bedriftene dette gjelder legger ut informasjon om at dere kan være aktuelle som lærebedrifter eller om at dere kan gi mer informasjon gjennom skolebesøk og/eller ta i mot bedriftsbesøk, mener transport.no

## Helgebasert etterutdanning for gods-transport i Lom i Gudbrandsdalen

Det var langt å reise til nærmeste kurssted for sjåfører lokalisert i Nord-Gudbrandsdalen. Derfor tok Geir Inge Kirkestuen og Runa Aurmo initiativ til å starte et godkjent etterutdanningstilbud lokalt.

– Bakgrunnen til at vi tok dette initiativet var at ordinærkursene går på dagtid og skaper store ekstraavgifter. I Lom kan man ta det over flere helger, sier Geir Inge Kirkestuen til lastebil.no.

Det nærmeste godkjente stedet som tilbød etterutdanning for sjåfører i Nord-Gudbrandsdal var nemlig lokalisert i mjøsregionen. Det betyr at kurset, som koster mellom 10 000 – 12 000 kroner i seg selv, har medført reise- og overnattingsutgifter i tillegg, samt tapt arbeidsinntekt for sjåfører som må ta seg fri for å få gjennomført de lovpålagte 35 timene med etterutdanning hvert femte år.

### Vil vinkle undervisningen etter sjåførenes arbeidssted

Daglig leder i Kirkestuen Transport, Geir Inge Kirkestuen, og Runa Aurmo i Aurmo Transport – begge NLF-medlemmer – tok tak i utfordringen. De fikk med Opplæringskontoret for flere fag på Otta som ansvarlig arrangør, og kan nå tilby helgebasert etterutdanning for gods-transport i Lom. Allerede i februar kjøres første undervisningshelg, som ble fylt opp med en gang. Neste runde følger derfor tett på.

– Dette beviser at det var et behov for et lokalt tilbud, understreker Kirkestuen. Teoridelen vil finne sted på Fossberg hotell i Lom sentrum, mens det praktiske skal gjennomføres i Kirkestuens terminal i Lom.

– Det blir spennende å sette i gang, sier Geir Inge Kirkestuen.

– Vi ser på det som veldig positivt at vi har fått mulighet til å gjøre dette lokalt. Vi vil at dette skal bli mer enn «bare» et lovpålagt kurs og vil vinkle undervisningen slik at det blir relevant for sjåførene i Nord-Gudbrandsdalen, avslutter han til lastebil.no



## Kontanthåndtering i svenske busser vil snart forsvinne

Betaling via mobiltelefon betraktes som den framtidig betalingsmåte, men det er ennå ikke funnet noen tekniske løsninger som tilfredsstillende kravene de reisende kommer til å stille for å bruke disse løsningene.

side 12



## Bussjåfør utsatt for rasisme – kollegaene tok affære



– Det var ungdommer som kastet stein på vinduene mine nesten hver kveld til tider. Noen ganger knuste de ruta, og de ropte styggeting til meg. Han var veldig lettet og glad over støtten fra kollegaene. Kongoleseren har mye godt å si om Ringsaker.

side 14

## 12 dager på Harley Davidson langs Route66



YTFs nyeste medlemstilbud – realiseres allerede 20. august, i år. Med Harley Davidsen langs Route66. Enten du er buss- eller du er lastebil-sjåfør, har du sannsynligvis ikke tid til å leve særlig mye som biker – vi tipper at de fleste av forbundets medlemmer er mer entusiaster som liker å kjøre mye. YTF kan bidra til å gi dem en sjelden opplevelse i fellesskap med både kollegaer og andre entusiaster i 17 dager i en blanding av kjøre glede og eventyrlige turistopplevelser.

side 22

## Fører kortet ditt er gyldig til du fyller 75 år – etter det kreves legeattest



Vær oppmerksom på at legene har plikt til å melde ifra til helseavdelingen hos fylkesmannen dersom pasienten ikke fyller helsekravene uavhengig av alder.

side 25

## Tillitsvalgte går for langt i å kreve innflytelse, mener arbeidsgiverforeningen Spekter



Anne Karin Bratten, viseadministrerende direktør i Spekter benyttet anledningen på YS-konferansen i høst til å banke inn prinsippet om arbeidsgivers styringsrett.



Inger Marie Hagen i FAFO mente at Brattens vekt på styringsretten svekker partssamarbeidet.

side 30

## Stoltenberg sjarmerte YS-konferansen



– Arbeidslivsmodellen vår er en vesentlig årsak til at vi har oppnådd det vi har oppnådd. Men vi må ikke bli selvtilfredse, sa Stoltenberg blant annet under høstens YS-konferanse.

side 31



### Stanser liberaliseringen av kabotasje opp?

Det er oppsiktsvekkende at europeiske arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner nå er blitt enige om at EU-reglene ikke kan åpne for friere tilgang til markedet før det har blitt en harmonisering mellom landene med tanke på håndhevelse av regelverk, arbeidsvilkår og skatte- og avgiftsnivå, forteller forbundsleder Svein Furøy.

side 39

### Takk for meg



Med skrekkblandet fryd forlater jeg nå stillingen som redaktør i Yrkestrafikk. Dette er altså det siste nummeret jeg står ansvarlig for.

Gjennom de nærmere 22 år jeg har vært redaktør av Yrkestrafikk, har jeg hatt gleden av å treffe mange av forbundets medlemmer og til og med få flere som venner. Og jeg vil savne stort nettverket rundt bladet, og savne kollegaer fra andre blader i bransjen.

Jeg merker nå når det kun er få dager igjen, at jeg har hatt et mer personlig forhold til Yrkestrafikk enn jeg hadde trodd. Men det er imidlertid akkurat rett tid for meg å trekke meg tilbake og overlate redaksjonen til nye folk med nye ideer og ny form på innholdet.

Takker for alle gode innspill, gode samtaler, artige, og nyttige sammenkomster. Jeg er alltid blitt godt mottatt uansett hvor jeg har vært, og så mange flotte menn er det ikke mange kvinner forunt å ha rundt seg til enhver tid.

Jeg vil spesielt savne kollegene i YTFs administrasjon, og håper de fortsatt vil være mine venner.

Noen av dere treffer jeg sikkert på min vei. Det blir litt reising framover. Sees!!!

Anne

## Øvrig innhold

- side 4:** 13,10 meters busser i Trollstigen
  - Aslak Riise fortsatt leder i avdeling 51
- side 5:** Bjørn Midtbø går av sol leder for avd 83 Telemark Bilruter
  - Må til en bedre samordning i kollektivtrafikken, mener TØI
  - Aud og Maud – en roman om biltrafikk
- side 6:** Kost og losji som svir på pungen
- side 10:** Ansattes medbestemmelse er satt under press
  - En sikker jobb blir stadig viktigere for norske arbeidstakere
- side 15:** Fire prosent sykefravær i Nettbuss, Brumunddal
- side 16:** Frykter ruspåvirkede yrkessjåfører
- side 17:** Kunsten å flytte en skole og et stabbur
- side 18:** Rettigheter og plikter
- side 20:** Volvo-nyheter
- side 28:** Ung og tillitsvalgt
  - Utilstrekkelig utstyr for slukking av tunnelbrann
  - Bok om ukjente sider av nordmenns forhold til naboen i øst
- side 32:** Vi gratulerer
- side 34:** For mye spesialtilpasning til bussanbudene
- side 40:** Sistesiden/siden sist



## 13,10 meters busser i Trollstigen

**FOTO:**  
TOMAS GRIGER,  
SCANDSTOCK FOTO

Lengre busser i Trollstigen er positivt for den regionale reiselivsnæringen og for økt bruk av Trollstigen som turistattraksjon. Jeg er glad for at vi kan komme næringen i møte gjennom denne beslutningen, sier samferdselsminister Marit Arnstad i en pressemeldelse.

Saken gjelder bruk av trekslede busser med lengde inntil 13,10 meter som nå blir tillatt å bruke i Trollstigen. I praksis innebærer det en lengdeøkning på 70 cm i forhold til tidligere maks lengde på 12,4 meter.

### Tidligere prøveordning

Samferdselsdepartementet ga i 2011 Vegdirektoratet i oppdrag å iverksette en prøveordning med lengre busser i Trollstigen. Proveordningen ble videreført i 2012. Vegdirektoratet har nå evaluert prøveordningen.

Evalueringen viste at lengre busser ikke har satt seg fast i Trollstigen, eller bidratt til flere bergningsoppdrag eller ulykker. Evalueringen peker også på at arbeidet med å utbedre syv svinger i Trollstigen nå er ferdigstilt, noe som innebærer at de krappeste svingene er enklere og tryggere å forsere.

### Trafikktettheten er verre enn lange busser

– Jim Klungnes, nestleder i YTF og sjåfør på turbusser i Trollstigen forteller at de vanskelige og trange partiene er i løpet av de siste par årene bygd ut sliklenger er noe problem. – Vi møter mange busser på den lengden, men det er få norske. Selv om det er endel norske busser på 13 meter, så er vel



*Ikke veldig god plass for lange busser i hårnålsvingene på Trollstigveien.*

13,80 like vanlig i Norge. Får vi busser på nærmere 14 meter, så kan det nok oppstå nye problemer.

Etter hans mening er for tiden trafikktettheten et større problem enn busslengden. Personbiltrafikken har vokst betydelig, det er mange flere som reiser på bilferie i Norge nå enn for få år siden. På grunn av trafikktettheten begynner det spektakulære med utsikten

fra Trollstigen å bli betydelig forringet i forhold til hva det var for noen få år siden. Og den utviklingen tror jeg bare fortsetter, mener Jim Klungnes.

Så spør det da, om myndighetene lar det stoppe på 13,10 meter.

## Aslak Riise fortsatt leder i avdeling 51

Avdeling 51 Lofoten har hatt årsmøte og Aslak Riise er fortsatt leder i avdelingen

Nestleder: Bjørn Inge Liland  
Sekretær: Leif Sigurd Nilsen  
Kasserer: Jan Gerhardsen  
Styremedlem: Olav Kristoffersen  
Vara: Roger Jonny Hansen, Herleif Hansen, Ivar Lie.

Tillitsvalgt Boreal Transport Nord, Lofoten: Aslak Riise, Bjørn Inge Liland, vara Erling Henriksen.  
Ansvar skifteplaner Bjørn Inge Liland, vara Aslak Riise

Tillitsvalgt Nordtrafikk Cargo, Lofoten: Roger Jonny Hansen, vara Richard Henningsen.

## Bjørn Midtbø går av som leder for avd 83 Telemark Bilruter etter 15 år – kasserer Osmund Almelien etter 24 år

Vi arrangerte årsmøtet denne gangen på Seljord Hotell. Det møtte 29 medlemmer. Vi tok først for oss de vanlige årsmøtesakene som gjennomgang av årsmelding, regnskap og valg. Denne gangen var valget litt spesielt da lederen vår, Bjørn Midtbø, hadde sagt ifra at han ville gå av som leder. Han har stått som leder siden 1997 og fant ut det var lenge nok. Han ville heller gi fra seg styringa til yngre krefter. Det ble Tor Østenå som fikk den jobben. Kassereren vår, Osmund Almelien, hadde også sagt ifra at han ville gå av etter 24 år som kasserer. Han begynte i 1988. En formidabel innsats av begge to! Gunleik Vistad går ut av styret og fikk en påskjønnelse for sin innsats. Karl Johan Olsen og Alf G. Karlsen fikk begge en påskjønnelse for lang og tro tjeneste i forbundet, hele 25 år.

Vi hadde også besøk av det nyeste skuddet på stammen i YTF sentralt, Ken Roger Bratteng, som er advokatfullmektig til daglig. Han fortalte litt om sin jobb i forbundet, og at det er viktig at vi bruker advokatene.

Disponert Svein Olav Straand var også invitert og informerte litt om den forestående ruteomleggingen, om elektronisk billettering for alle lokalrutene. Etter dette ble det åpnet for spørsmål fra salen både til Bratteng og Straand.

Så var tiden kommet for litt mat. Vi inntok en nydelig julemiddag på hotellet og kosa oss skikkelig. Der ble også alle som gikk ut av styret, pluss de som har vært lenge i forbundet hedra for deres innsats for avd. 83 Telemark Bilruter.



*Mangeårig kasserer Osmund Almelien til venstre sier «takk for følget» til avtroppende Bjørn Midtbø og ny leder Tor Østenå i midten.*

## Må til en bedre samordning i kollektivtrafikken, mener TØI

TØI konkluderer i en rapport på oppdrag fra Samferdselsdepartementet at fylke og operatører i større grad bør samordne kundekategorier enn i dag. Det bør videre leggjast til rett for felles forretningsavtaler for overgang og billettering mellom dei ulike aktørane, forteller Samferdselsdepartementet.

– Vi er opptakne av å gjere reisekvardagen så grei som mogleg for dei som reiser kollektivt. Målet med prosjektet har vore å kartleggje takstsystema dei ulike fylkeskommunar bruker i dag, og å undersøkje kva endringar det er moglet å gjere innanfor styremakts- og takstansvaret i dag for å forenkle reiser på tvers av fylkesgrensen for kundane, seier rådgjever i Statens vegvesen Mette Hendukt til avisa Nationen.

– Det er spesielt behovet for felles reglar for ulike kundegrupper som blir trekt fram i rapporten, melder NTB. – Hovudfunna er at dei fleste fylkeskommunane er positive til billetter med reise pengar som kan brukast overalt, og til å samordne nokre produktkategoriar slik at for eksempel honnør, barn, student og hund blir standardisert overalt, seier forskarar Jule Runde Korgstad. Rapporten slår fast at staten bør innta ein aktiv rolle og vere ein tydeleg tilrettelegjar for betre samarbeid i kollektivtrafikken.

## Aud og Maud – en roman om biltrafikk

Gunstein Bakke har skrevet en roman om hendelser etter en trafikkulykke.

Maud og Aud sit i baksetet når driftssjefen mister grepet, når familien blir rykt ut av kvardagen og vegbanen, og ei i blant dei, Ruth Bore, frå det eine sekudet til det neste er kommen til endes med alt som har vore henne.

Nesten tiår etter ulykke får fredelige bilistar ferda si truga av ein svart Mercedes. Føraren set seg føre å finne ut kven eller kva som sit bak rattet i den ulykkessvangre bilen.

Med denne inderlege essayistiske, jamvel gotiske romanen bryt Gunstein Bakke nye vegar til våre førestellingar både om kva biltrafikken eigentleg er og gjer med oss.

**Yrkestrafikk har et ekstra eksemplar av boken og den første som melder seg interessert, får boka tilsendt i posten. Send en mail til [kjellrun@ytf.no](mailto:kjellrun@ytf.no)**

# Kost og losji som svir på pungen

Så Kwartbasen vil ikke gå med på mer penger i pungen. Da hjelper det lite med høye forhandlingssmørebrød og karaffel. Skal denne karen gå inn i forhandlinger skal vi ha knekkebrød på bordet. Det skal høres at brødet knuses mens svetten pipler på Kwartbasen. Smøret tar vi når protokollen er signert. Imens må vi stroppe osten. Her skal vi ikke la oss distrahere av laks og eggerøre.

Så kvartbasen mener de utenlandske transportørene har ødelagt markedet med lavprissjåfører og kabotasje!

Reima på fabrikken liker også Igor. Det rører henne når han leverer sin kabotasje rett innenfor den trange porten hennes, parkerer jekketralla og takker for leveransen. Hun står tilbake med blanke øyne og har nesten glemt Kwartbasens smurning.

Så Kwartbasen kan tøye seg så langt som å tilby gratis kost og losji på jobb, akkurat som de Latviske kollegene, som dekker frokostbordet mellom bilene. Det er tradisjon i Norge for at dem som tjener dårligst har kost og losji på jobb, herr Kwartbas. De polske jordbærplukkerne bor på gårdene og får deilig frokost av tjenestejenta hver morgen, de utenlandske

barnepasserne bor på barnerommet og får stell av far i huset, mens anleggsarbeiderne bor på brakke.

Du kan smøre brød på knekkebrødet ditt, herr Kwartbas. Vi kan gå med på avtalen «Uten mer penger i pungen, men med kost og losji på jobb». Nå må ikke Kwartbasen glemme at kontrakten allerede er signert. Det er for sent å rydde av bordet når du akkurat har sagt vel bekomme.

Du har vel tenkt å følge arbeidsmiljøloven?

Jeg har overnattet i bilen i 20 år, spist nistepakke til frokost og fått pølsemeny som kveldsmat, for egen regning. Nå er det Kwartbasen som betaler og vi må passe på at han ikke får problemer med Passopp i Arbeidstilsynet.

Det er nemlig helt ulovlig å benytte et kjøretøy som overnatting, når hytten bare er 3 kvadratmeter stor og har en takhøyde på 1,5 meter på det høyeste. Det er heller ikke sanitæranlegg i nærheten, og det er ikke mulig å vaske seg på fingra om du skulle drite på draget. De polske jordbærplukkerne kommer til å le av deg, herr Kwartbas, om du forteller hvordan du losjerer inn dine ansatte.

Vi takker så hjertelig for avtalen, herr Kwartbas, og setter opp følgende lovlig program for en oslotur. Overnatting med frokost på hotell. Vi skal selvfølgelig ta med oss nistepakke fra frokostbordet, akkurat som de andre håndverkerne som overnatter på hotellet.

Vi må plusse på en solid middag på veikroa på tur hjem og en bollemeny til kvelds. Dette er ikke mer enn det som er vanlig i arbeidslivet. Dette vil koste deg bare 1.490 kroner per dag for hver sjåfør, herr Kwartbas.

Det burde det være mulig å ta inn med bedre fraktpriiser. Som trøst vil reglene om overnatting også gjelde for all utenlandsk arbeidskraft i Norge.

Unntaket gjelder kun for campinggjester.

God frokost!  
Gladiola





**Utgiver:**  
Yrkestrafikkforbundet  
Pb. 9175 Grønland  
0134 Oslo  
E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)  
Telefon: 40 60 37 00  
Telefax: 21 01 38 51



Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, 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:**  
Espen Selmer-Torgersen, redaktør  
Pb. 9175 Grønland  
0134 Oslo,  
Telefon: 928 62 156  
Telefax: 21 01 38 51  
e-post: [selmertorgersen@gmail.com](mailto:selmertorgersen@gmail.com)

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

**Annonsealg:**  
Henvendelse  
redaktør Espen Selmer-Torgersen  
e-post: [selmertorgersen@gmail.com](mailto:selmertorgersen@gmail.com)

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.



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](mailto:pfa@presse.no)

## Utgivelsesplan for annonser 2013

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	18. januar	7. februar
2	15. mars	25. mars
3	21. mai	31. mai
4	16. august	30. august
5	18. oktober	29. oktober
6	18. november	9. 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](mailto:anne@ytf.no)

Medlem av  
Yrkesorganisasjonenes  
sentralforbund



Organisasjon  
for ansatte innen gods-  
og persontrafikk

Adresse: Pb. 9175  
0134 Oslo  
Telefon sentralbord:  
**40 60 37 00**  
Telefax:  
21 01 38 51  
<http://www.ytf.no>  
E-post: [post@ytf.no](mailto: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](mailto:svein@ytf.no)

#### Nestleder:

**Jim Harry Klungnes**, 6320 Isfjorden  
Tlf.: 922 40 050  
E-post: [jim-klungnes@hotmail.com](mailto:jim-klungnes@hotmail.com)

#### Styremedlemmer:

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

**Kristin Schröder**, Løpsmarka 16, 8015 Bodø  
Tlf.: 988 36 647  
E-post: [kristin.schroder@saltensbil.no](mailto:kristin.schroder@saltensbil.no)

**Knut Authen**, Ytre vei 26, 1890 Rakkestad  
Tlf.: 934 04 022  
E-post: [knut@ytf.no](mailto:knut@ytf.no)

**Bjørn Nytrø**, Pb. 2941 Tøyen, 0608 Oslo  
Tlf.: 934 52 095  
E-post: [bjorn.nytro@ktpas.no](mailto:bjorn.nytro@ktpas.no)

**Fred Øve Nibe**, Storrannsveien 112, 9600 Hammerfest  
Tlf.: 934 18 887  
E-post: [fred.nibe@online.no](mailto:fred.nibe@online.no)

#### YTF PENSJONISTFORENING:

##### Styret består av:

**Erling Bakken**, Hamangskogen 111, 1338 Sandvika. Tlf.: 932 40 006  
E-post: [erling.bakken@nsn.no](mailto:erling.bakken@nsn.no)

**Kåre Eng**, Giljevegen 14, 2846 Bøverbru. Tlf.: 920 18 344  
E-post: [kare.eng@frisurf.no](mailto:kare.eng@frisurf.no)

**Leif Jørgen Ulvatne**, Storetveitve 43, 5067 Bergen. Tlf.: 951 19 526  
E-post: [leif-jorgen.ulvatne@tide.no](mailto:leif-jorgen.ulvatne@tide.no)

#### KONTROLLKOMITÉ:

**Vidar Furua**, Killingstadvn. 4, 3490 Klokkearstua. Tlf./fax privat: 32 79 58 96,  
arbeid: 32 79 84 03, tlf.: 922 55 450  
E-post: [vidar.furua@c2i.net](mailto:vidar.furua@c2i.net)

**Anette Løding Larssen**, Skoleveien 7B, 8009 Bodø. Tlf.: 924 95 677  
E-post: [anette.larssen@saltensbil.no](mailto:anette.larssen@saltensbil.no)

**Harald Grimelund**, Postboks 172, 5862 Bergen. Tlf.: 924 04 769  
E-post: [haralgri@online.no](mailto:haralgri@online.no)



## REGIONER OG LANDSSAMENSLUTNINGER I YTF

**YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland**  
**Fred Ove Nibe**, Stovannsveien 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**  
**Linda Myhre**, Furelia 13, 6017 Ålesund  
Tlf.: 926 20 612  
E-post: linda.myhre@nettbuss.no

**YTF Hordaland/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**  
**Karsten A. Larsen**, Lervik, 5565 Tyssværvåg  
Tlf.: 930 12 126  
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

**YTF Telemark**  
**Håvard Moen**, Villandvegen 55, 3677 Notodden  
Tlf.: 928 88 867  
E-post: moen@hitterdal.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 Hellesest**, Breinsteinvegen 176 B, 5111 Breistein  
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190  
E-post: ove.hellesest@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**

# Ansattes medbestemmelse er satt under press

TEKST:  
TERJE  
BERGERSEN

Bestemmelsene om samarbeid, informasjon og medbestemmelse står sentralt i hovedavtalen mellom partene i arbeidslivet. De samme prinsippene er bærebjelker i det som kalles den norske samarbeidsmodellen; samarbeidet mellom arbeidstakerorganisasjonene, arbeidsgiverorganisasjonene og myndighetene.

I følge Bitten Nordrik er disse verdiene under sterkt press.

Tillitsvalgte har ingen forhandlingsrett

– Mye tyder på at det skjer et skifte, en overgang hvor fokuset flyttes fra det å begrense styringsretten til å sikre den. De ansattes medbestemmelse i virksomhetene er noe av det som settes under press, sier Nordrik.

Hun viser blant annet til undersøkelsen blant IKT-ansatte medlemmer i YS-forbundet Negotia, gjennomført av De Facto i fjor.

– Flere tillitsvalgte svarte at de i praksis er uten forhandlingsrett. «Ledelsen vil ha dialog, men det skal ikke forhandles.» Utsagn som dette er betegnende for en utvikling som har gjort seg gjeldende en stund, slik jeg ser det. Ansatte

får mindre påvirkning på fastsettelsen av arbeidsmål og dermed på sin egen arbeidssituasjon.

Ledelsen ønsker ikke uenighet Nordrik hevder det vokser frem en ledelsesfilosofi der uenighet er uønsket.

## Pålegges urealistiske mål

Arbeidsmål bestemmes sentralt, ofte med et innhold det ikke er mulig å realisere for den enkelte. Hun illustrerer med et konkret eksempel fra en fersk undersøkelse i Posten Norge:

– Et postbud fikk beskjed om å måle tiden det tok å sortere en reol. Han brukte halvannen til to timer. Etterpå fikk han som mål at reolen skulle sorteres på én time. Han spurte: «Hvordan i all verden skal jeg klare det jeg gjorde i går på halvannen til to timer på, i løpet av én time i morgen?»

– Ja, hvordan i all verden skulle han klare det? spør Bitten Nordrik.

## Ledere skjønner ikke den verdenen de lever i

Eli Moen, forsker ved Handelshøyskolen BI, er overrasket over Bitten Nordriks funn om ensidig,

sentral målstyring og at beslutninger tres nedover hodet på ansatte.

– Dette må dreie seg om ledere som ikke skjønner konteksten i den verdenen de lever i, sier hun. Hun har vært med i arbeidslivsundersøkelser på europeisk nivå, og mener det ligger konkurransefortrinn i å videreføre de tradisjonelle samarbeidsverdiene i den nordiske og norske modellen.

– Etter min oppfatning vil samarbeid på arbeidsplassen være en nødvendig forutsetning for å mestre utfordringene i et kunnskapsbasert og globalisert samfunn. De nordiske landene har et fortrinn i å utvikle det eksisterende samarbeidet videre, over i en ny tid. I morgendagens arbeidsliv vil det bli mer teamorganisering og desentralisert beslutningstaking, mener Moen.

– Forbedring og innovasjon krever kontinuerlig ny læring. Teamsamarbeid gjør det mulig å dele og utvikle ny kunnskap og høyne produktiviteten, og i lys av dette vil vi se mer desentralisert beslutningstaking på teamnivå, der arbeidet utføres, sier hun.

## YS Arbeidslivsbarometer:

# En sikker jobb blir stadig viktigere for norske arbeidstakere

96 prosent av arbeidstakerne som er intervjuet i YS Arbeidslivsbarometer for 2012 oppgir at en sikker jobb er svært viktig, eller viktig for dem. – Selv om det går godt her hjemme, viser dette at norske arbeidstakere forstår at også vi kan være utsatt, fortalte YS-leder Tore Eugen Kvalheim under YS-konferansen i høst.

Langt fler oppgir at en trygg jobb er svært viktig i YS Arbeidslivsbarometer for 2012, sammenlignet med fjorårets undersøkelse.

– Sikre jobber kommer ikke av seg selv. Den norske modellen, med gode og trygge arbeidsplasser, utfordres fra flere kanter, sa Kvalheim.

Resultatene i Arbeidslivsbarometeret tyder også på at fagforening-

enes stilling svekkes. Selv om holdningen til fagforeninger er positiv blant folk flest, tyder undersøkelsen på at færre er villige til å være fagorganisert. En viktig årsak er at mange arbeidstakere nyter godt av vilkårene fagforeningene forhandler frem i virksomhetene, uavhengig av om de er organisert eller ikke.

## Avgjørende for å sikre arbeidsplasser

– Den norske modellen, der sterke fagforeninger spiller på lag med myndighetene og virksomhetene, er avgjørende for å sikre arbeidsplassene fremover. Derfor er det viktig at vi har høy oppslutning om fagforeningene, sier Kvalheim. Færre enn før oppgir at de kan

tenke seg å være tillitsvalgt. Samtidig sier flere som er tillitsvalgt at det har blitt mer krevende å stå i vervet.

– De tillitsvalgte er en forutsetning for den norske arbeidslivsmodellen. Derfor er dette en utfordring for hele arbeidslivet, ikke bare fagbevegelsen, understreker Kvalheim.

YS Arbeidslivsbarometer er den mest utførlige datainnsamlingen og analysen av tilstanden på sentrale områder i norsk arbeidsliv. Et representativt utvalg på 3169 arbeidstakere har deltatt i årets undersøkelse, utført av Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) i samarbeid med Gallup og på oppdrag fra YS.



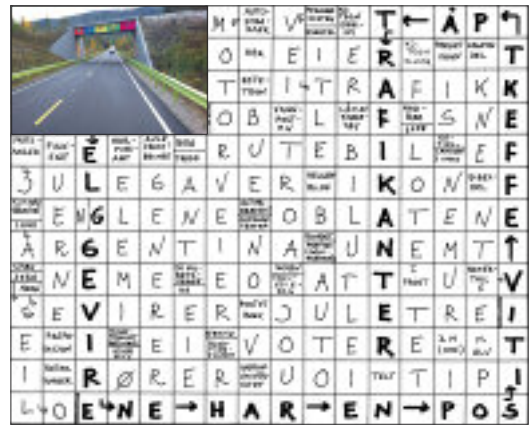
# Kryssord

Dessverre ingen premierte løsninger på fjorårets siste oppgave.  
Stikkordet KLOSSET = UNEMNT og LANDSBY I INDIA = NEMUR

Dermed ønsker vi alle nye kryssordløsere bedre lykke i dette nummeret.

Løsningene sendes: Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175 Grønland, 0134 Oslo.  
Merk konvolutt «YTF-Kryss».

Kast deg over blyanten/pennen og lykke til. Fristen er: **1. mars.**



Navn: .....

Adresse: .....

		RONER-TALL 10	BENSIN OG DIESEL ER DET	MED FORBEHOLD AV FEIL	NETT-SIDE OVERGANG	OPP-LYSNING DRINK	SJARN STRENGER
		TANKE-SPRÅK	FØRSTE OPP-TREDEN				
			PREPO-SISJON	RØYK HINDU-ISTISKE LÆRERE		RØYS	↓
			AVIS		FUGL BIL-DELEN		
TIDL. EF	HAR NOEN INN FØRT I BUSSE	GUD-INNE	KJENISK FOR-BIND-ELSE	KAPITEL I MOR-ANEN		UBE-TINGET	BILKJ. TEGN SPANIA
	HJELPE-MIDDEL FOR FISK BYGE						TIDL. POL PARTI PRØVE UT
	HVD-SYK-DOM			UT-DATA			
	KVINNE-LIG ORG. MEDLEM UKJENT			WISE OPP-MERK-SORHET			RONER-TALL 50
	← SPRÅK			ELV-EN	RÅSE! HODE-PLAGGET		
	FRISØR-SPENNE				BILKJ. TEGN MADA-GASKAR	SØNN AV (IRSK)	FAR-TØY OVER HAVET
	BRIE		MYNT-ENHET			IDRETT-UT-ØVER	
↻		←			←		←

# Kontanthåndtering i svenske busser forsvinner snart

I løpet av de siste par årene har nesten alle større svenske busselskaper droppet kontanthåndtering på bussene. Årsaken er først og fremst for å sikre bussjåføren mot ran. I dag kan kundene velge mellom en rekke ulike betalingsmetoder.

Betaling via mobiltelefon betraktes som den framtidig betalingsmåte, men det er ennå ikke funnet noen tekniske løsninger som tilfredsstillt kravene de reisende kommer til å stille for å bruke disse løsningene. Det som blir avgjørende i valget av betalingsmåter, er hvor rask og hvor sikker transaksjonen blir, mener salgssjef Ingvar Ryggjesjö hos Swebus.

**I de store byer er kontanthåndtering forbudt av arbeidsmiljøhensyn. Mange bransjeforskere mener at kontanthåndteringen på kollektivtrafikk på sikt vil forsvinne helt.**

**TEKST:  
JOHAN ERICHS**

Swebus er det ledende busselskapet for ekspressbussreiser, og de transporterer over to millioner passasjerer hvert år.

I 2010 fjernet selskapet kontanthåndteringen ombord etter krav fra svenske Arbeidsmiljøverket. I dag kan reisende med Swebus betale billettene via web, mobiltelefon og med kort per telefon. Billettene er i salg hos over 500 forhandlere, der passasjerene kan beale billettene kontant.

– Det er de ulike former for kortbetaling som er mest populært og står for 65 % av billettsalget, salg over nettbank ca 15% og resten er ulike former for kontantkjøp hos billettforhandlere og andre samarbeidspartnere, for eksempel Pressbyrå, forteller Ingvar Ryggjesjö som er salgssjef hos Swebus.

## Mobil betaling

Det er mye som taler for at kontanthåndteringen i samfunnet generelt kommer til å bli betydelig mindre, og det kommer også til å påvirke busselskapene.

– Tidsaspektet blir stadig viktigere og mer vedifullt i vårt samfunn og derfor kommer de betalingsmåtene som er raskest til å dominere i framtida. Ut fra de erfaringer vi har med våre passasjerer og etterspørselen i dag, blir det sannsynligvis kort som kommer til å stå igjen som det enkleste og raskeste måten under forutsetning av at håndteringen forblir sikker og uten noen større risiko for kjøperen.

Swebus har forøvrig en del mobile løsninger i sitt betalingsprogram. Det gir de reisende muligheter til å kjøpe reise via sin egen mobiltelefon som er knyttet til et betalingskort.

– Betaling via mobile enheter tror vi på sikt kommer til å bli domi-

nerende. Det ligger ikke mange år fram i tid før den kanalen får et stort gjennombrudd. Vi merker allerede at kjøp via Swebus mobile plattform øker kraftig, forteller Ryggjesjö. Å tilby kundene smidige betalingsløsninger er nødvendig for å beholde markedsandeler for mange bransjer, og transport er en av dem. – Vi må følge utviklingen – vi trenger kanskje ikke lede en utviklingen men må hele tiden tilpasse oss ut fra endringer i kundenes behov. Kundene er raske til å respondere på hvorvidt nye løsninger er bra og effektiv eller ei, forklarer Ingvar Ryggjesjö.

## Positiv oppbacking

Som alltid når det innføres ny teknologi, så tilbys det ulike løsninger. Alle løsninger og metoder overlever ikke, fordi det handler om å oppnå gunst i markedet og skape fordeler i alle ledd – ikke minst overfor forbruker. Betaling via mobiltelefon har hatt en eksplorasjonsart utvikling i de siste årene. Dette kommer selvsagt også til å berøre bussbransjen.

Ulike applikasjoner (apper) konkurrerer om plass i våre smarttelefoner. Hvem som vinner kampen, avgjør forbrukerne ut fra kriterier om raskhet, tilgjengelighet, hvor enkelt det er i bruk, sikkerhet og pris.

I Sverige pågår mange pilotprosjekter som drives av mobiloperatørene. De ser betalingsapper som en ny og strategisk viktig inntektskilde, ikke minst ut fra det faktum at samtaler og annentrafikk stadig synker i pris.

Selv bankene vil være med i kampen om framtidens kunder og utvikle de digitale betalingsløsninger via smarttelefonen. En aktuell undersøkelse for den svenske banken SBAB peker på at en

tredel av alle svensker stiller seg positive til å betale varer og tjenester med mobiltelefon.

De teknikker som prøves nå er QR-kode, en strekkode som kan leses av kamera til smarttelefonen og NFDC (Near Field Technology), en teknikk som muliggjør betaling gjennom å sveipe mobiltelefonen over en kortleser. Et grunnleggende krav for et bredere gjennombrudd for nye betalingsløsninger er også at det innrettes en form for betalingsløsning. Men det viktigste for at en overgang fra kortbetaling til digital betaling, er at en ny løsning raskt må vinne forbrukernes fortrolighet. For produsentene er en manglede eller mistet tillit veldig vanskelig å gjenopprette.

## 50 busselskaper samordner trafikkplanleggingen

Samtrafik er et partnerskap med 50 ulike svenske trafikkelskaper. De har som oppgave å samordne trafikkplanleggingen, informasjon og fellesbillettering for å gjøre kollektivtrafikken så enkel som mulig for de reisende.

– Det absolutt vanligste er at passasjerene hos våre partnere betaler med kort som er forhåndskjøpt. Den største salgskanalen er web og da er kortbetalingen en naturlig måte å betale på, forteller Gerhard Wennerström VD i Samtrafikken. På sikt tror han at mobile betalinger, og da via mobiltelefonen, kommer til å dominere.

– Men det er for tidlig å si hvilken betalingsprosess som kommer til å bli mest framgangsrik. Det er tvilsomt om både bank, kortselskaper og mobiloperatør skal være involvert i samme prosess. Risikoen her er en alt for dyr håndtering for bestilleren og for brukeren. Selv





– Betaling via mobile enheter tror vi på sikt kommer til å bli dominerende, forteller Ingvar Ryggjesjö, salgssjef hos Swebus. Det ligger ikke mange år fram i tid før den kanalen får et stort gjennombrudd.



Tidsbruken og tilgjengelighet kommer til å være helt avgjørende når vi suksessivt går mot et kontantløst samfunn rundt 2020 spår Gerhard Wennerström. VD i Samtrafik.

tror jeg det kommer noe helt nytt. Kortselskapene har en sterk posisjon, men på lengre sikt tror jeg at det vil utvikle seg kortere veger for betalingstransaksjoner med færre mellomledd enn hva som er tilfelle i dag. Kanskje kan Samtrafik få i oppdrag å spille en større rolle enn i dag som samlende aktør også når det gjelder framtidens betalingstransaksjoner hos våre partnere, mener Gerhard Wennerström.

Faktorene som avgjør hvorvidt man lykkes i å få de reisende til å betale gjennom de nye kanalene, er hvordan de ulike eksperter betrakter ordningen og hvor rask og sikker transaksjonene er. – Sikkerhet er noe som vi kommer til å betrakte som selvfølgelig i framtiden. Dagens unge generasjon er ikke urolig for at betalingen skal være sikker på samme måte som blant 50-60 åringer og eldre. Derimot kommer tidsbruken og til-

gjengelighet til å være helt avgjørende når vi suksessivt går mot et kontantløst samfunn rundt 2020 spår Gerhard Wennerström.

### App med strekkode er framtida

Nettbuss er i dag et av de største busselskapene i Norden og ambisjonen er å være det ledende og mest nyskapende busselskapet – Månedskort, kontoladinger med reisekort og sms-billett er de vanligste billettypen. Kontantbetaling forekommer på enkelte setder – i Östersund blant annet, men de holder på å fase ut, forteller VD i Nettbuss AB, Stefan Magnusson. Betaling via apper og en strekkode som kvittering blir framtidens billett, det er nesten alle spurte ledere i busselskaper enige om. – Leserne for strekkodene kommer i de fleste tilfeller til å sitte ombord på bussen. Men det hadde vært enda smidigere og mer

ekffektivt å ha leserne inne i en terminal der passasjerene venter før avgang. Det blir mer smidig for de reisende og det blir lettere for bussjåføren å holde tidtabellen. Vi forsøker den metoden i dag på morgenavgangene mellom Göteborg og Borås og den fungerer bra, forklarer Stefan Magnusson.

### Lær av flyene

Svensk Kollektivtrafik er en serviceløst organisasjon for länstrafikkbolag og reionale kollektivtrafikkmyndigheter samt ulike interesseorganisasjoner i kollektivtrafikkbransjen.

– Den enkle håndteringen kommer til å gjøre mobiltelefonen som betalingskanal i framtida helt overlegen. Slik blir det over alt i samfunnet og slik kommer det til å bli i kollektivtrafikken også, mener Charlotte Rosengren.



*Hamisi drømte om å bli bussjåfør. Nå har han arbeidet et halvt år hos Nettbuss i Brumunddal, og han stortrives i jobben.*

## En solskinnshistorie fra Brumunddal:

# Bussjåfør utsatt for rasisme – kollegaene tok affære

**I lang tid hadde bussjåfør Hamisi Zahidi Mbombe fra Moelv vært plaget av ungdom-**

**mer som kastet stein på vinduene i boligen hans i Brumunddal, og ropte stygge ting. Da han fant bilen sin overmalt med hakekors, fikk kollegaene**

**nok. De arrangerte fakkeltog. Nå får Hamisi være i fred, og miljøet på pauserommet til Nettbuss i Brumunddal er bedre enn noensinne.**

Hamisi har bodd 11 år i Norge nå, og lokalt i Ringsaker og omegn er han godt kjent, på grunn av sin helt spesielle bakgrunn. Han har til og med vært på Dagsrevyen! Det var før jul det toppet seg. Brumunddal har en temmelig

stygg forhistorie og ble kjent på grunn av sine nynazistiske og brune miljøer for en god del år siden. Da nazisymbolene dukket opp igjen, våknet bussjåførene. Tillitsvalgt for YTF Kjell-Arild Ribsskog forteller:

– Det var Ruben Strøm fra Transportarbeiderforbundet som først kom med idéen om et fakkeltog. Jeg tente øyeblikkelig. Vi ble enige om at dette skulle være en kollega-markering, og all konkurranse mellom NTF og YTF ble lagt på hylla.

### Stor oppslutning

Bussjåførene var storfornøyde da over 100 møtte opp til støttemarkeringen for Hamisi. Røde Kors stilte opp på markeringen, det samme gjorde flere lokalpolitikere og ordfører. Pressedekningen lokalt var overveldende både i radio, TV og aviser.

Hamisi forteller om bakgrunnen: – Det var ungdommer som kastet stein på vinduene mine nesten

hver kveld til tider. Noen ganger knuste de ruta, og de ropte stygge ting til meg. Han var veldig lettet og glad over støtten fra kollegene. Kongoleseren har mye godt å si om Ringsaker.

### Fra Kongo til Ringsaker

Hamisi kom fra et krigsherjet land og har opplevd ting som de færreste nordmenn greier å fatte. Som ungdom så han moren sin bli voldtatt av brutale geriljasoldater. I dag er mor, far og to brødre døde. Mirakuløst overlevde han en flukt med båt på grensesjøen Lac Albert. Båten sank, og Hamisi klarte så vidt å svømme i land på den ugandiske siden av sjøen. De fleste i båten druknet. For elleve år siden kom han til asylmottaket i Moelv i Ringsaker. Der traff han 80 år gamle Karen Helseth, som ble hans norsklærer.

### Bestemor

Hun fortalte til Ringsaker Blad at hun følte seg utgått på dato, og



*Foto: Einar Lyngar.*

**TEKST OG FOTO:  
BENTE BOLSTAD**



trengte noe å henge fingrene i. Frivillighetsentralen sendte henne til asylmottaket, og hun debuterte som lærer i godt voksen alder. – Og så fikk jeg en analfabet som elev. Hamisi holdt så hardt i blyanten at han fikk smerter i håndleddet, sa hun til avisa. Hamisi lærte seg å lese og skrive. Han fikk oppholdstillatelse og han fikk jobb. Han kaller Karen Helseth bestemor, og det er ingen tvil om at hun har betydd svært mye for ham, og han for henne. – Je kan itte flytte fra Ringsaker, det ville bestemor synes var fælt, sier han i dag.

### Drømmen om å bli bussjåfør

Noen hadde fortalt Hamisi at det var så fint å jobbe som bussjåfør. Å få busslappen ble drømmen hans. Gjennom Tine og juice-produktet Sunniva ble det utlyst en konkurranse. Sunniva ville oppfylle drømmen til en som virkelig fortjente det. Flere filmsnutter ble spilt inn hvor Hamisi på humørfyllt vis forteller om drømmen sin. Du kan finne videoene på Youtube, og følge Hamisi fra drøm til realitet. I høst ble han ansatt som bussjåfør i Nettbuss Brumunddal. Med et strålende smil og milde brune øyne møter vi Hamisi på pauserommet til Nettbuss. Latten sitter løst. Men av og til blir øynene triste. Jeg spør om han har kontakt med andre landsmenn i Norge. Det har han. – Men bakgrunnen min har gjort at jeg får problemer når så mange som fem afrikanske menn er samlet på en gang. Da kaldsvetter jeg og får hjerterebank, sier Hamisi. Det er de vonde opplevelsene fra hjemlandet som kommer tilbake. Det han har mistet i Kongo har han dels fått erstattet i Ringsaker. Bestemor har fylt 90, og er i full vigør. Hamisi har også fått en pappa og en mamma. Det var fantasiministeren i fristaten Lucky Næroset, Hans Christian Medlien og kona Gro Medlien, som oppmuntret Hamisi til å søke Sunniva om hjelp til å ta busslappen. Han kaller dem mamma og pappa. Lucky Næroset er et særdeles blomstrende lokalmiljø i Ringsaker, som har tatt i bruk fantasi og kreativitet for å bevare bosetningen på stedet.

### Glad i jobben

Den dagen Yrkestrafikk kom for å intervju Hamisi var faktisk også



en merkedag. Han kom til møtet rett fra banken, hvor han hadde signert et lån på sin første leilighet. Nå flytter han snart inn, og gleder seg som en unge. Kjell-Arild Ribsskog er så glad på Hamisis vegne: – Han er så blid og hyggelig, han er en populær bussjåfør og fortjener alt det beste. Jeg er veldig glad for at vi fikk til det fakkeltøget, og nå virker det som Hamisi har fått fred fra disse ungdommene, sier han. Det Ribsskog er skuffet over, er

politiets handlemåte. Hamisi ringte flere ganger til politiet da han ble trakassert av ungdommene, men de kom aldri for å undersøke.

Et spørsmål til Hamisi til slutt: – Trives du som bussjåfør? Hamisi sprekker opp i et stort smil: – Ja ja ja ja ja!

*Hamisi Zabidi Mbombe sammen med bussjåførerne Kjell-Arild Ribsskog og Ruben Strøm. Foto: Einar Lyngar*

### Fire prosent sykefravær i Nettbuss, Brumunddal



På pauserommet hos Nettbuss i Brumunddal er det god stemning. Alle skryter av arbeidsplassen. De seksti ansatte har helt nyoppussede lokaler, nye busser, og ikke

*Rune Sundberg jobber på klargjøringen. Her sitter han sammen med bussjåfør Svein Harald Engen, og de forteller at de trives veldig godt på jobben.*

minst: De har to sjefer, og begge har dørene åpne. Rune Sundberg jobber på klargjøringen. Er noen sjåfører syke, må han ut og kjøre. – Jeg har en uforutsigbar hverdag, og det passer meg bra, sier han.

Rolf Hullebergstuen har kjørt langtransport, og han har sittet på kontor. Men gjevst er det å kjøre buss. – Jeg trives veldig godt her, sier han.

De har de samme utfordringene i Brumunddal som andre steder.

De har delte skift og de har dels lange utstrekk på dagen.

– Jeg tror årsaken til at så mange trives så godt på jobben, og at vi

har så lavt sykefravær, er at vi er en relativt liten arbeidsplass. Vi har nytt materiell, og vi har sjefer som lytter og løser problemer underveis. Det siste er kanskje det viktigste, sier tillitsvalgt for YTF, Kjell-Arild Ribsskog.

Avdelingsleder i Nettbuss Brumunddal Anstein Kvam forteller at de har ansvaret for skole- og rutekjøring i Ringsaker, og for ei langrute fra Elverum til Gjøvik. Avdelingen har egen vaskehall, og vedlikeholdsverksted.

– Sykefraværet er ekstremt lavt, ned mot fire prosent. Det er det lavest i Nettbuss Øst, og kanskje i hele Nettbuss også.

I tillegg til det lave sykefraværet er Kvam også tilfreds med at avdelingen har lav skadefrekvens.

– Anbudet her startet for et halvt år siden, og skal vare i åtte år. Anbud gjør jo at det er mye vi ikke er herre over her lokalt. Det vi kan påvirke er å legge til rette for få skader og lavt sykefravær. Derfor er det viktig å løse utfordringer på sparket, sier Kvam.

## Frykter ruspåvirkede yrkessjåfører

**Bør kreve alkoholås ved all persontransport, mener Statens vegvesen**



Statens vegvesen frykter konsekvensene av ruspåvirkede yrkessjåfører og vil at alle kommuner skal kreve alkoholås.

– Kun noen få norske kommuner har i dag krav om alkoholås i forbindelse med persontransport, sier Anne Beate Budalen i Vegdirektoratet. Hun mener at krav om alkoholås i forbindelse med persontransport er like naturlig som krav om bilbelte, og er bekymret over at Norge ligger langt bak våre nordiske naboer.

### Svenskene langt foran

Svenskene har i dag 80 000 alkoholåser innenfor yrkestransporten, og 2/3 av alle svenske kommuner har stilt krav om alkoholås ved skoletransport. De norske

tallene er langt lavere – et anslag er at 4000 norske kjøretøy har alkoholås.

### Grundig slått

– Norge er langt fremme innen trafikksikkerhetsarbeid generelt, men når det gjelder alkoholås må vi se oss grundig slått av både svenskene og finnene. Statens vegvesens egne ulykkesanalyser viser at rus er en avgjørende faktor i 20 prosent av alle dødsulykker. Det er en stor utfordring å redusere disse ulykkene og alkoholås er et skritt i riktig retning. Derfor bør vi ha som mål å ta igjen svenskene så fort som mulig, sier Budalen.

### Norske kommuner bør kreve alkoholås

Statens vegvesen sender i disse dager ut en veileder til alle norske kommuner og fylkeskommuner. Veilederen gir informasjon om hvorfor og hvordan transportører skal anskaffe og bruke alkoholås i sine kjøretøy og har tips om alt fra innkjøp og installasjon til hvordan ledelsen bør forankre en alkoholåspolicy i sin virksomhet.

### Store konsekvenser

– Med denne veilederen oppfordrer vi alle norske kommuner og fylkeskommuner til å kreve alkoholås ved kjøp av transporttjenester, samt å installere i egne kjøretøy, sier Anne Beate Budalen. Det skjer få ulykker med ruspåvirkede yrkessjåfører, men vi vet at disse sjåførene finnes og at konsekvensene kan bli svært store hvis de setter seg bak rattet, sier hun.



# Kunsten å flytte en skole og et stabbur

– en fortelling om fagfolk som kan jobben sin

Harestua var fram til 1960-åra et nesten reint arbeiderklassessted. Folk livnærte seg som skogs- og bruksarbeidere. Her var fattigslig, og vi har ikke gamle staslige bygninger. Sjøl jernbanestasjonen er stygg og sjenert. Gamleskolen ble bygd rett før århundreskiftet. Bygginga tok lang tid, fordi skolekretsen var «liden og uformuende», som det står i protokollene.

## Durabelig dugnadsarbeid

For 30 år siden ble stabburet på Gamleskolen tatt ned og satt opp igjen ved den nye skolen. Der ble det stående og mistrives i fremmede omgivelser. Nå har folk med god varme i sjela, mest eldre urfolk, satt seg fore å skape et miljø for samhold og aktivitet ved Gamleskolen som hadde forfalt til ei rønne. Et durabelig dugnadsarbeid er gjort. En av etappene var å flytte stabburet tilbake.

## Alle måtte trø tel

Stabburet skulle flyttes helt. Til jobben hadde komiteen samla my grov gubb fra tømmerkauen. Arne Øystein hadde laga til det som trengtes av bjelker, både i stål og tre. Bjørn, som har finnskaublod og Guinness-rekorden i å gå langt på ski, brukte sine erfaringer fra alskens umulig tømmerfrakt i juv og skrent, Ingar var der, med maskiner og sønn sin, Marius. Han kjørte maskina mens Ingar pekte. Rolf, Tor og Bjarne og enda flere bidro med kunnskaper om tunge løft og transport. Også jeg måtte til. Gamlefaget måtte friskes opp for å fjerne eller løfte kabler som hang over vegen.

## Veier 13 tonn

Stabburet er digert og veger tretten tonn. Kara festa bjelker under og jekka huset høyt opp for å få transportmiddel under. Stabburet sto i utkanten av en skaukrull, og Tommy som vanligvis kjører vogntog langt og lenger enn langt, skulle rygge en svanehenger, lang og lenger enn lang, inn gjennom

krullen. Kåra i krullen var trangere enn i skogsarbeiderstuene da stabburet i si tid ble lafta. Det var ikke mulig å jukke hengeren att og fram for å treffe åpninga. Utrent folk ville ha kvidd seg for å kjøre inn en vanlig bilhenger.

## Tommy klarte det

Da Tommy kom med en svane og politi lå på slep, ble det veksla blick. Sjøl den grove gubben lurte på om den arme sjåfør kunne få buksert beistet mellom buskelegg, stein og stubbe på mjuk skaubånn inn under stabburet som var jekka opp. Klaringa sidelengs var få centimeter.

Tommy klarte det, jeg hadde nær sagt, sjølsagt, og fikk nikk fra flere enn meg. Stabburet ble jekka ned igjen og hvilte på hengeren. Tretten tonn og digert som fy skulle det nå ut av skaukrullen. Regn i hele sommer hadde gjort bakken mjuk. Etter en meter sank framhjulet på hengeren djupt. Vi så får oss ny jekking, nytt tak, og et forferdelig klunder som ville vare i dagen ut og vel så det. Men da rusa Marius gravemaskinen. Marius er bare en unggutt. Inn mellom granlegg, slå kjetting rundt en bjelke på hengeren og grabben, løft, beveg armen og kjør samtidig, i nøyaktig samme fart og retning som Tommy dro med trekkvogna. Dirrende pirrende for nervene. Stabburet måtte for all del ikke hvelve. På et tidspunkt var slagsida stygg. Det ble hoi, ropt og justert, det knaka i bygget, motorer knurra og kjettingen sto som felestreng mens doningen langsomt seig i riktig retning. Stabburet pusta letta da hengeren sto trygt på veg. Men, enda var det langt til Gamleskolen.

## Det er ei gåte

Tommy kom med politi på slep, skreiv jeg. Jo, det har seg sånn at doningen var så brei og høg at opptil flere disposisjoner fra lover og regler måtte gis. I tillegg måtte svinepelsen rygges flere hundre



TEKST OG FOTO:  
STEIN BUAN

håndverker på  
skole, og skribent.



Stabburet pusta letta da hengeren sto trygt på veg.

meter langs fylkesvegen for å komme riktig inn på Gamleskolen. Politiet var med for å stoppe trafikken. Åssen Tommy fikk buksert beistet med centimeters presisjon er ikke ei gåte. Det er slikt arbeidsfolk kan. Vi var vitne til at kunnskaper og ferdigheter ble brukt med en kreativitet og et skjønn ikke en kunstner eller byråkrat i verda kan konkurrere med. Vi så og var med på et kunstverk. Dette er ikke nødvendig å si for dere har skjønt det alt: Arbeidet ble gjort gratis. Dette var dugnad. Og på Gamleskolen blir det samhold, utfoldelse og opplevelse. På dugnad det og. Hurra.



**Linda Jæger**  
Forbundsadvokat



**Ken Roger Bratteng**  
Advokatfullmektig



**Josefine Wærstad**  
Juridisk saksbehandler

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

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

### Røde dager

I arbeidsmiljøloven er det nedlagt et generelt forbud mot arbeid på søn- og helligdager. Helligdager vil derfor for de aller fleste innebære arbeidshvile.

1. og 17. mai er underlagt særlig lovverk. Lov om 1. og 17. mai som høgtidsdager gir alle arbeidstakere krav på lønn for disse dagene, under forutsetning av at høytidsdagen:

1. faller på en virkedag (mandag-lørdag)
2. hvor arbeidstaker normalt skulle arbeidet
3. og at arbeidsforholdet er, eller varighet (30 dager)

Om man har krav på betaling for øvrige helligdager er avhengig av avtale. Dersom du har månedslønn vil du uavhengig av helligdag få utbetalt den avtalte månedslønn. Dersom du er ansatt på timelønn vil du i utgangspunktet ikke ha krav på betaling de dagene du ikke jobber, men krav på betaling for helligdager kan følge av individuell avtale, personalhåndbok, praksis på arbeidsplassen eller tariffavtale.

### Rett til å stå i stillingen

Stillingsvernet er en viktig rettighet i norsk arbeidsliv. Arbeidsgiver skal ha saklig grunn og må følge strenge krav til formalitet før en eventuell oppsigelse gis. Dersom man mener arbeidsgiver ikke har gyldig oppsigelsesgrunn kan man overprøve oppsigelsens gyldighet, og kreve dom for fortsatt å få stå i stillingen.

Men denne prosessen kan trekke ut i tid, og det er dessverre vanlig at mange gir opp kampen underveis. Det kan også være vanskelig å komme tilbake i jobben selv om man får dom for at oppsigelsen

var ugyldig. Forholdet mellom arbeidsgiver og oppsagt arbeidstaker kan ha surnet under prosessen, eller det kan være tilsatt en ny i stillingen man tidligere hadde, slik at overtallighet gjør det desto vanskeligere å finne seg til rette igjen. For å motvirke denne effekten er arbeidstaker gitt rett til å stå i stillingen mens oppsigelsestvist avgjøres.

Retten er gitt i arbeidsmiljøloven § 15-11, som forutsetter en del aktivitet fra arbeidstakers side. Først og fremst må man naturlig nok overholde fristene som gjelder for å påberope seg ugyldig oppsigelse. Oversitter man fristene for forhandling og søksmål vil man uansett måtte fratrukke ved oppsigelsesfristens utløp, og det vil derfor ikke være aktuelt å kreve å stå i stillingen utover dette. Det skal opplyses om frister for forhandling og søksmål i oppsigelsen. Fristene følger av arbeidsmiljøloven § 17-3 og § 17-4.

Særlig viktig å være oppmerksom på er at dersom man fratrukker under tvist om gyldig oppsigelse, og lar vær å ta forbehold, vil man som regel miste retten til å stå i stillingen mens tvisten pågår. Det er derfor særlig viktig at man i oppsigelsessaker henvender seg til til-litsvalgte eller juridisk avdeling på Det er ikke noe fasitsvar på dette spørsmålet. Ved en såkalt gradert sykemelding, hvor den ansatte har redusert arbeidsevne, kan dette løses ved å jobbe mindre hver dag, jobbe færre dager, ha færre arbeidsoppgaver eller lavere tempo. Det er en bred misforståelse at en gradert sykemelding automatisk skal gi en tilsvarende reduksjon av arbeidstiden. Kun dersom man under sykemeldingen er i stand til å produsere tilsva-

rende arbeid som før sykemeldingen, eventuelt med tilrettelegging, vil det være riktig å ha direkte samsvar mellom arbeidstid og sykemeldingsgrad. Dersom man ikke tar hensyn til slikt effektivitetstap vil arbeidstaker kunne oppleve krav til arbeidskapasitet han ikke er i stand til å møte. Det er da bedre å få en noe høyere gradering på sykemeldingen, slik at forholdet mellom forventet kapasitet og faktisk kapasitet stemmer overens.

Hvilken løsning som skal velges for organisering av arbeidet må avgjøres av arbeidstaker og arbeidsgiver i samråd, med nødvendige innspill fra behandlende lege. Avgjørende for arbeidstid og organisering er arbeidsgivers tilretteleggingsmuligheter og arbeidstakers arbeidskapasitet. Arbeidstiden bør legges opp slik at man unngår effektivitetstap, at arbeidstaker ikke påføres for høye prestasjonskrav i forhold til arbeidsevnen, og at arbeidstaker på best mulig måte blir rustet til å komme tilbake i fullt arbeid.

### Egenmelding ved sykefravær

Med egenmelding menes at arbeidstaker selv melder i fra om sitt sykefravær til arbeidsgiver uten legeerklæring. Man må ha arbeidet minst to måneder hos arbeidsgiveren før man har rett til å benytte egenmelding. Egenmelding kan benyttes for inntil 3 kalenderdager om gangen. Ved nytt fravær innenfor 16 kalenderdager, regnes tidligere fraværsdager med. Været fraværet utover disse dagene, kan arbeidsgiver forlange legeerklæring. Retten til sykepenger faller bort dersom man ikke da gir arbeidsgiver legeerklæring.

Dersom man som arbeidstaker har hatt minst 4 fravær de siste 12

månedene uten å legge fram legeerklæring, kan arbeidsgiver ta fra deg retten til å nytte egenmelding. Da skal man få mulighet til å utale seg først, og spørsmålet skal vurderes på nytt om 6 måneder. Det samme gjelder dersom arbeidsgiver har rimelig grunn til å anta at fraværet ikke skyldes sykdom.

Sykepenger får man fra den dagen man har gitt arbeidsgiver melding om sykefraværet. Det er ingen formkrav for hvordan meldingen skal gis. Det er derfor lov å benytte tekstmelding. Men det er arbeidstakerens ansvar å kunne bevise at han har gitt melding til rett person og at denne er mottatt. Dersom bedriften har utarbeidet egne regler for hvordan melding skal gis, bør disse derfor følges.

Arbeidsgiver kan også bestemme at en muntlig beskjed om egenmelding, skal bekreftes skriftlig når arbeidstakeren kommer tilbake på jobb. Arbeidsgiver kan videre bestemme at rett til sykepenger faller bort, dersom en ikke gir slik skriftlig bekreftelse.

For IA-bedrifter gjelder det utvidede regler for bruk av egenmelding. Her gjelder regel om 24 kalenderdager i løpet av 12 måneder, og inntil 8 dager for hvert sykefravær.

**Arbeidsgivers tilretteleggingsplikt**  
Arbeidsgiver har plikt til å tilrettelegge for deg dersom du har nedsett arbeidsevne pga. ulykke, sykdom, slitasje el.l. Dette følger av arbeidsmiljøloven §4-6. Plikten gjelder imidlertid bare «så langt det er mulig». Hva som ligger i dette beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle.

Arbeidsgiver plikter ikke å opprette en ny stilling til deg, men kan etter bestemmelsen plikte å tilrettelegge for eksempel arbeidstid og arbeidsutstyr. Først og fremst skal dette gjøres i den stillingen du allerede har.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven §12 har en egen bestemmelse som gir rettigheter til tilrettelegging av mer varig karakter.

### Lønnsgaranti

Dersom arbeidsgiver går konkurs, vil staten ved lønnsgarantiloven dekke opp for lønn du ikke har fått utbetalt. Dette gjelder bare for forpliktelser som ikke ligger lenger tilbake i tid enn 4 måneder

før konkursbegjæring er kommet inn for retten. Det er likevel to unntak fra dette: Dersom du har søkt utlegg for fordringen, eller dersom du har tatt skritt for å begjære arbeidsgiver konkurs. Det er derfor viktig å reagere så tidlig så mulig, når lønnen ikke utbetales til fastsatt lønningsdato. Juridisk avdeling hos YTF vil da hjelpe deg med innkrevingsprosessen.

### Arbeidsgivers tilretteleggingsplikt

Arbeidsgiver har plikt til å tilrettelegge for deg dersom du har nedsett arbeidsevne pga. ulykke, sykdom, slitasje el.l. Dette følger av arbeidsmiljøloven §4-6. Plikten gjelder imidlertid bare «så langt det er mulig». Hva som ligger i dette beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle.

Arbeidsgiver plikter ikke å opprette en ny stilling til deg, men kan etter bestemmelsen plikte å tilrettelegge for eksempel arbeidstid og arbeidsutstyr. Først og fremst skal dette gjøres i den stillingen du allerede har.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven §12 har en egen bestemmelse som gir rettigheter til tilrettelegging av mer varig karakter.

### 5. ferieuke

**Er det jeg eller arbeidsgiver som bestemmer når den 5. ferieuka skal avvikles?**

Utgangspunktet er at tiden for ferie fastsettes av arbeidstaker og arbeidsgiver i samråd, eventuelt tillitsvalgte og arbeidsgiver. Dersom enighet ikke nås er det arbeidsgiver som til syvende og sist avgjør når ferien skal avvikles, med mindre noe annet følger av avtale. Dette gjelder både de 4 lovgitte ferieukene, og den 5. tariffavtalebaserte ferieuken.

Dette utgangspunktet gjelder ikke den ekstra ferieuken man får det året man fyller 60 år. Denne ferien råder arbeidstaker selv fritt over, men han skal varsle arbeidsgiver minst 2 uker i forkant av avvikling. Arbeidstaker kan for øvrig kreve å få beskjed om tiden for ferie minst 2 måneder før ferien tar til.

### Gradert sykemelding

**Jeg er 50 % sykemeldt. Skal jeg da jobbe halve dager eller jobbe annenhver dag?**

Det er ikke noe fasitsvar på dette spørsmålet. Ved en såkalt gradert sykemelding, hvor den ansatte har redusert arbeidsevne, kan dette løses ved å jobbe mindre hver dag, jobbe færre dager, ha færre arbeidsoppgaver eller lavere tempo. Det er en bred misforståelse at en gradert sykemelding automatisk skal gi en tilsvarende reduksjon av arbeidstiden. Kun dersom man under sykemeldingen er i stand til å produsere tilsvarende arbeid som før sykemeldingen, eventuelt med tilrettelegging, vil det være riktig å ha direkte samsvar mellom arbeidstid og sykemeldingsgrad. Dersom man ikke tar hensyn til slikt effektivitetstap vil arbeidstaker kunne oppleve krav til arbeidskapasitet han ikke er i stand til å møte. Det er da bedre å få en noe høyere gradering på sykemeldingen, slik at forholdet mellom forventet kapasitet og faktisk kapasitet stemmer overens.

Hvilken løsning som skal velges for organisering av arbeidet må avgjøres av arbeidstaker og arbeidsgiver i samråd, med nødvendige innspill fra behandlende lege. Avgjørende for arbeidstid og organisering er arbeidsgivers tilretteleggingsmuligheter og arbeidstakers arbeidskapasitet. Arbeidstiden bør legges opp slik at man unngår effektivitetstap, at arbeidstaker ikke påføres for høye prestasjonskrav i forhold til arbeidsevnen, og at arbeidstaker på best mulig måte blir rustet til å komme tilbake i fullt arbeid.



## Volvo hadde fleste solgte lastebiler i 2012 med Scania hakkihæl



*Adm. direktør Erik Engeli i Volvo Norge er meget godt fornøyd med at Volvo igjen er markedsleder når det gjelder salg av lastebiler i Norge.*

Volvo ble Norges mest solgte lastebil i 2012. Dermed er Volvo tilbake på toppen etter at vi i 2007 mistet markedslederskapet Volvo hadde hatt sammenhengende i hele 29 år! – Vi takker for tilliten og vil samtidig gjerne rose en hel organisasjon som har gjort sitt ytterste for at Volvo igjen skal være transportørens førstevalg, sier adm. direktør Erik Engeli i Volvo Norge.

Han sier videre at Volvo i flere år har hatt markedslederskap som et av hovedmålene, men at man egentlig ikke trodde man skulle bli det i 2012.

### Flåtekundene tok mest

– 2012 var noe preget av at «alle» ventet på den nye Volvo FH. Han påpeker at det store volumet lastebiler er solgt uten at en eneste ny FH er levert. I tillegg har Volvo i dag ikke samme kundeportefølje med storkunder som de hadde for en del år siden. Men arbeidet med å få de store flåte-

*I 2012 gikk «alle» og ventet på den nye Volvo FH.*

kundene tilbake har høy prioritet og en slik stor kunde tok ut et større antall biler i 2012.

I klassen over 16 tonn registrerte Volvo 1491 lastebiler, mens Scania endte på 1484 – det skilte altså bare 7 biler. På den offisielle statistikken fra Opplysningsrådet for Veitrafikken vises en forskjell på 47 biler i Volvos favør. Så langt har midtstyrte dumpere vært inkludert i i statistikken, men når disse tas ut skiller det altså bare 7 biler. Totalmarkedet over 16 tonn endte på 4060 biler, alt medregnet. Volvo leverer også biler i det lavere segmentet 10 – 16 tonn, her ble det totalt bare registrert 169 biler, hvorav 25 Volvo.

### 150 solgt før prøvekjøringen

– Vi er som nevnt meget takknemlige for den tillit kjøperne viser oss og starter 2013 med stort engasjement og entusiasme. Det er nå vi skal begynne å levere den nye Volvo FH, en bil vi har meget stor tro på. Kundene har allerede bestilt over 150 av den nye modellen, før noen er prøvekjørt på norske veier. I tillegg har vi et meget sterkt modellprogram i de øvrige segmentene, både for anleggskjøring, distribusjon og spesialbiler, forteller Engeli.

## Volvo buss markedsledere i 2012 165 nye busser klare for levering



Volvo har vært markedsleder på buss-siden i Norge så lenge det har vært ført offentlig statistikk. 2012 ble intet unntak. Volvo Norge kan også se lyst på situasjonen for 2013 – 165 nye busser er allerede bestilt for levering til forskjellige nye anbud Norge rundt. – Vi endte med en markedsandel på 38,5 % i 2012, leverte 299 nye busser i et totalmarked som endte på 776 tunge busser, kan salgssjef Sverre Åge Løkken i Volvo fortelle.

Markedet for tunge busser i Norge er selvsagt helt avhengig av hvilke kollektivtransport-områder

som settes ut på anbud. Aktørene, kjøperne av tunge busser, er blitt færre og færre, idag opereres kollektivbussmarkedet stort sett av en håndfull aktører.

1. juli skal Nettbuss Øst ha oppstart på kjøring i Østfold og i det anbudet fikk Volvo deler av leveransen. Det skal leveres 33 Volvo 8900 lokalrutebusser, for ruter både i indre og ytre Østfold. Nettbuss Sør fikk anbudet for kollektivtransport i deler av Buskerud, blandt annet Kongsberg og Vikersund, og til denne kjøringen skal Volvo levere hele 79 busser, både normalbygde Volvo 8900, og laventre og lavgulv av modellen Volvo 7900. Selger på begge disse anbudene er Nils Amsrud i Volvo Norge.

### Bedre forbrukstall enn lovet på hybridbussen

– Volvos suksess med Hybridbusser fortsetter, forteller Svein Åge Løkken.

– Vi begynner nå virkelig å få positive brukererfaringer fra kundene, som kan melde om bedre forbrukstall enn det vi lovet. Det

er kjempepositivt. Vi har levert 10 Hybridbusser til Nettbuss i Trondheim som har vært i drift siden sommeren 2010, vi har levert to til Nettbuss i Arendal, en til Nettbuss i Sarpsborg, 3 er levert til Unibus i Oslo og for ett år siden, i januar 2011, leverte vi hele 32 Hybridbusser til Nobina for transport i Tromsø. Ytterligere to ble levert til Boreal Finmark vinteren 2012 og i fjor sommer fulgte vi opp med en leveranse på hele 13 hybridbusser til Nettbuss på Hamar. Boreal i Stavanger har en Hybridbuss i trafikk og for i år har vi en ordre på 17 hybridbusser til Nettbuss for kjøring i Vestre Aker i oktober i år. Alt i alt har vi nå over 80 Volvo Hybridbusser levert siden den spede begynnelsen i 2007, og gjør at vi nå virkelig har mange enheter ute, spredt over hele Norge.

Dette har blitt et anerkjent produkt, vi vet hvor bra denne løsningen fungerer, iberegnet krevende klima lengst nord, sier Svein Åge Løkken.

Ytterligere leveranser som skal gjennomføres i 2013 fra Volvo på



buss-siden er Nordlandsbuss som har oppstart på kjøring i Sandnessjøen 1. April, dit leverer Volvo 19 busser, en blanding av Volvo 8900 og Volvo 9700 ekspressbusser, de siste produsert i Finland. Selger her er Trond Livik i Wist Last og Buss. Han har også solgt 17 busser til Trønderbilene i Sør-Trøndelag som har oppstart 19. August, til den kjøringen har de kjøpt 17 Volvo 8900 med normal gulvhøyde.

*Hybridbussen har blitt en suksess for Volvo.*

## Stor aktør i transport-Norge fornyer bilparken: 100 nye Volvo til Veøy AS

Veøy AS med sine datterselskaper er en stor og vesentlig aktør på transportmarkedet i Norge. I løpet av høsten 2012 og starten på 2013, har selskapet tatt i bruk flere enn 100 nye Volvo lastebiler samt en rekke nye hengere og skap. Leveransen består av et stort antall trekkvogner, biler med containerramme, melketankbiler og distribusjonsbiler med skap og bakløfter.

Når det gjelder trekkvogner har Veøy satset på Volvo FH med 13 liters motor på 540 hk. Bilene er i 6x2 versjon, med Globetrotter førerhus og med et bra utstyrsnivå, blandt annet er alle levert med skinnseter. Alle FH'ene har systemet Lane Change Support, et sikkerhetssystem som skal forhindre ulykker ved filskift. Alle bilene er levert med Volvos Dynafleet – system, flåtestyring og med abonnementene Drivstoff- og miljørapporter samt Sjøfartider med nedlasting, løsninger som gir bilieren en meget god oversikt over

forbruk og utnyttelse og som i tillegg gjør det enkelt å laste ned og holde orden på alle sjåførenes kjøre- og hviletider. Containerbilene er levert i to modellvarianter, Volvo FM og Volvo FH med motoreffekter på 450, 460 og 500 hk.

I leveransen inngår også et stort antall Volvo FL, 32 stk hvorav 26 er levert med nye skap med full sideåpning fra Ekeri. Fire biler har skap fra NTM, mens på noen av bilene er skappåbygget flyttet over fra gammelt chassis



*21 Volvo FH trekkvogner på ett brett, levert til Veøy. Selskapene har siden i høst tatt i bruk mer enn 100 nye Volvo lastebiler.*



**Bil med på eventyr med YTF:**

# 12 dager på Harley langs Route66

**TEKST:  
ANNE M. ULVEN**

«Å dæven.....» lyder det bortover gangen – (med selvbestalt tillatelse til å gjenta kraftuttrykk på trykk), da styreleder Svein Furøy lar det falle noen ord at det i høst skal være et sosialt treff for YTF-medlemmer og eventuelt ledsager. Vi så for oss en eksotisk tur med Kiefferga.

**Forbundsleder Svein Furøy hadde andre planer: 12 dagers opplevelse fra setet på en Harley Davidsen hele Rout66, og mange turistopplevelser attåt. Til sammen 17 dager «over there» i slutten av august.**

Verdens vakreste eventyr for «sykkelfrelste» YTF-medlemmer – det er Harley-turene på Route66 det. Og gni deg i øya; dette er YTFs nyeste medlemstilbud – realiseres allerede 20. august, i år.

**Rout66??? Varmt, illeluktende, støvete, bråkete motorveger, dårlige veger, støle hofter...**

– Ikke tema i det hele tatt. Eventyret venter! Glem kjøre- og hviletid. Her er det innført 3-6 timer effektiv kjøring daglig, og med mange pauser underveis, forteller arrangementsleder Svein Furøy. Å sitte, det er noe som yrkessjåfører kan, og overskrevet på en motorsykkel en time eller vel så det om gangen, er barnemat for de fleste med litt erfaring på motorsykkel uansett alder.

## **Biker eller entusiast**

Enten du er buss- eller du er lastebilsjåfører, har du sannsynligvis ikke tid til å leve særlig mye som biker

– vi tipper at de fleste av forbundets medlemmer er mer entusiaster som liker å kjøre mye. YTF kan bidra til å gi dem en sjelden opplevelse i fellesskap med både kollegaer og andre entusiaster i 17 dager i en blanding av kjøre glede og eventyrlige turistopplevelser.

## **Selv om du ikke kjører motorsykkel**

Hvis du får lyst til å være med i «motorfellesskapet», men ikke er kapabel til å kjøre motorsykkel, så er det absolutt mulig å følge «rittet» med personbil, og allikevel være en del av fellesskapet og delta på de samme arrangementene, forteller Furøy.

## **Hva turen koster**

For YTF medlemmer koster turen 35.335 kroner inkludert ALT. Reise opphold, leie av sykkel, bensin, forsikringer, eventuelt lån av reservesykkel, mat intertransport



i de største byer og en rekke utrolig flotte severdigheter som du ser på slutten av artikkelen. Vil du ha ledsageren din bak ryggen, så betaler man 22.870 kroner – og deltar i alle spennende aktiviteter.

## **Husk veldig mye vann**

Jon-Ole Ruud, bussjåfører i Norgesbuss i Akershus har et par opphold bak seg i motorsykkelmiljøet i USA – én av turene på Rout66 for et par år siden.

Han kjørte fra Chicago til Los Angeles. «En stor opplevelse, en fin tur, og vegene er topp å kjøre, selv om jeg kanskje enkelte steder hadde forventet bedre vegvedlikehold i bilstatene USA, kommenterte





*Gran Canyon får du se fra flere sider. En av opplevelsene på turen er en helikoptertur svevende over klofta i fjellet.*

*– Harley Davidsen kafé i Last Vegas er en stor opplevelse, og jeg håper dere får tid til å besøke den, sier bussjåfør Jon-Ole Ruud, Norgesbuss, som for to år siden kjørte Rout66.*



rer Jon-Ole. «Selv har jeg andre prosjekter, ellers hadde jeg helt klart blitt med», hevder han og prater litt løst og fast rundt turen. «Det var fryktelig varmt, vi hadde 5 minutter med regn på 17 dager og jeg husker vi helte vann over hverandre på bensinstasjonene. Du får se mange flotte steder og får minner for livet, sier Jon-Ole, som forteller at han stadig kom til eventyrlig fine steder hvor han godt kunne tenkt seg lengre opphold, men når du er med i en gruppe, så er det selvsagt bare å reise videre – og finne nye steder. Og det er spesielt artig å vite at man kjører gjennom åtte stater og tre tidssoner, kommenterer han.

### Hjelm-påbud i flere stater

– Fordi det var så varmt på vår tur, så kjørte mange i shorts og uten

hjelm, minnes Jon-Ole, men man skal være klar over at det er hjelmpåbud i flere stater man kjører igjennom, og det er stor fare for å bli stoppet av politiet, understreker han. Dessuten er asfalten like hard å treffe om det er varmt eller kjølig.

Og et tips til slutt: Veldig mye vann og gjerne Redbull, du må ha væsketilførsel hele tiden. Så håper jeg dere kommer innom Harley Davidsen-kafeen i Las Vegas. Den er en opplevelse i seg selv, synes Jon-Ole.

Tilbudet vil bli lagt ut på ytf.no med alle nødvendig detaljer og offentliggjort i flere sammenhenger. – Og er du ikke medlem men har lyst til å være med på turen: Hva gjør man da turleder Svein Furøy?

– Da melder man seg inn i YTF!

Påmelding skjer på [www.route66usa.info](http://www.route66usa.info)

Turkode «August 2B Chicago-LA2012 fra 20.8.2013 til 05.09.2013»

Samtidig som du melder deg på, send epost til : [post@route66usa.info](mailto:post@route66usa.info) og skriver i emnefeltet «Yrkestrafikkforbundet medlemstur» og bekrefter din påmelding.

Spørsmål om påmelding eller om turen, ring 47 97 03 00 66 (Eva) eller send epost til : [post@route66usa.info](mailto:post@route66usa.info)

**Å cruise på en Harley gjennom så mye flott og forskjellig natur gir et minne for livet. Vi suser gjennom prærie, fjell, ørken, storbyer og småsteder og blir svært godt mottatt. Og det sosiale rundt bassengene på hotellene om kvelden, historiene og samholdet gir venner for livet.**

**Foruten alle magiske strekninger på Harleyen kan grunnleggeren av turene, Arve Stallvik kan fortelle oss om besøk i indianerreservat og cowboycamp, filmstjerne-limosin i Hollywood og i helikopter over Gran Canyon, som er bare noen av opplevelsene for de som deltar.**



## DAGSPROGRAM

- Dag 1:** Kjørefri dag. Opplev det beste av Hollywood, Universal Studios og andre godbiter.
- Dag 2:** Kjørefri dag. Santa Monica Beach og Venice Beach. Det vestlige utgangspunktet for den historiske Route 66 USA.
- Dag 3:** Los Angeles – Las Vegas: Vi besøker bl.a. Mojave naturreservat, Nevada.
- Dag 4:** Kjørefri dag. Vi bruker hele dagen i Las Vegas og opplever det beste av byen
- Dag 5:** Las Vegas, Nevada – Williams, Arizona. Vi opplever bl.a. Hoover Dam.
- Dag 6:** Vi besøker fantastiske Grand Canyon. Vi flyr bl.a. helikopter over den store sprekken
- Dag 7:** Williams, Arizona – Gallup, New Mexico. Høydepunkt: Flagstaff til Winslow, Arizona
- Dag 8:** Gallup, New Mexico – Albuquerque, New Mexico. Da er det er ville vesten igjen!
- Dag 9:** New Mexico – Santa Rosa. Høydepunkter: Madrid og Santa Fe.
- Dag 10:** Santa Rosa, New Mexico – Amarillo, Texas. Vi kjører over prærien og krysser grensen til Texas.
- Dag 11:** Amarillo, Texas – Stroud, Oklahoma. Vi legger resten av Texas for våre føtter (dvs hjul).
- Dag 12:** Stroud, Oklahoma – Springfield, Missouri. Godt, gammeldags US Route 66-stoppested.
- Dag 13:** Springfield, Missouri – Springfield, Illinois. Vi opplever bl.a. Devil's Elbow.
- Dag 14:** Springfield, Illinois – Chicago, Illinois. I dag er veien selve opplevelsen.
- Dag 15:** Kjørefri dag i Chicago. Vi oppleve det beste av byen og også Harley-Davidsons fødested Milwaukee.
- Dag 16:** Kjørefri dag i Chicago. Høydepunkt: Millennium Park, ved Michigan Avenue, Chicagos paradegate..
- Dag 17:** Kjørefridag i Chicago. Shopping i Chicago, også kalt «mini-New York», og hjemreise.

## Fører kortet ditt er gyldig til du fyller 75 år – etter det kreves helseattest

Dagens ordning med å ha en «liten legeattest» for å kunne kjøre etter fylte 70 år utgår. Nå er ditt førerkort gyldig til du fyller 75 år uten noe ekstra attest.

Fra du har fylt 75 år, må du ha helseattest fra lege. Legen vurderer din helse og vil normalt skrive ut en helseattest for ett, to eller tre år.

Deretter må du til en av Statens vegvesen sine trafikkstasjoner for å få utstedt et nytt førerkort. Etter 19. januar 2013 skal alle rettigheter framgå direkte i førerkortet. Førerkortet som blir utstedt er gyldig for like lang tid som helseattesten.

Gebyr for førerkortutstedelse er 240 kr og 65 kr for bilde.

### Legens plikt

Vær oppmerksom på at legene har plikt til å melde ifra til helseavdelingen hos fylkesmannen dersom

pasienten ikke fyller helsekravene uavhengig av alder.

Overgangsregler: Har du den 19. januar 2013 en gyldig «liten» legeattest og blir eller er blitt 75 år, kan du kjøre så lenge attesten varer.





# Ytf.no – et oppslagsverk

Velg avtale for å se på, laste ned, eller skrive ut



YTF er en kilde til kunnskap om tariff, jus og medlemsfordeler. Ved å gå inn på for eksempel [ytf.no/tariff](http://ytf.no/tariff) finner du de fleste tariffavtalene. De er nedlastbare og klikkbare, du kan bla i dem når du vil leter etter saker som du tror står i tariffavtalen. Du finner det også ved å klikke på **TARIFF** på venstre siden når du er på forsiden.



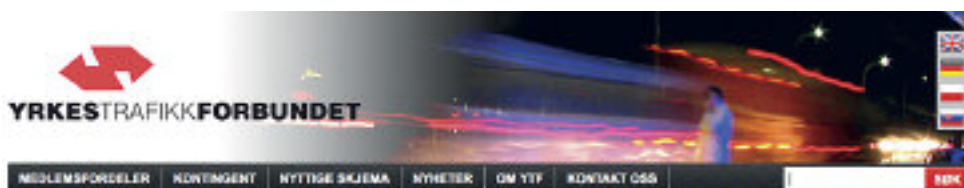
- YTF Gods
- YTF Fuskjører
- Tariff
- Tillitsvalgt
- Advokatene
  - Nyttig å vite
  - Stansedokumenter
  - Juridisk rådgivning
- Venning
- Opplæring/kurs
- Arrangementer
- Pensjonistforeningen
- Medlemsundersøkelser

**yrkestrafikk**

Tidligere medlemsundersøkelser finner du også på nettet; på [ytf.no/medlemsundersøkelsene](http://ytf.no/medlemsundersøkelsene)

Under advokatene finner du ei spalte som heter **NYTT OG NYTTIG**. Her kan du lese om ferieloven, om kjøre- og hviletid, om permittering og førerkort-beslag.

Under **OM OSS** (i den svarte stripen over nyhetssakene, nesten helt til høyre, finner du kontaktinformasjon til styret, sekretariatet, regionene og avdelingene.



# for medlemmene

## Les yrkestrafikk på internett

Klikk på utgavene for å lese hele bladet



[Nr 4 2012](#)



[Nr 5-6 2012](#)



[Nr 3 2012](#)



[Nr 2 2012](#)



[Nr 1 2012](#)

Du kan lese Yrkestrafikk på nett, og «bla» i det. Alle numrene fra nr 1 2010 ligger ute. Du klikker på YrkesTrafikk-symbolet, som er oransje og grønt og ligger på venstre side.



Lurer du på et tema, bruk søkefeltet til høyre høyt oppe på forsiden. Søker du for eksempel på Kontantfrie busser, får du opp en komplett liste over saker som ytf.no har skrevet om det du søker på.

## YTF Gods



Leder for YTF Gods er lastebjørter Jan Arne Løberg (til høyre på bildet). Tlf. 480 83 123. Mail: [janarneloebg@ytf.no](mailto:janarneloebg@ytf.no)

Kontaktperson i sekretariatet er Jan Jacobsen (til venstre på bildet), sektoransvarlig for gods. Tlf. 932 40 019. Mail: [jan@ytf.no](mailto:jan@ytf.no)

På denne siden vil det bli lagt ut aktuelle saker for YTF sine medlemmer som driver med virksomheter som sorterer under godsseksjonen. Et det saker du mener vi bør legge ut på siden, kan du sende en e-post til: [jan@ytf.no](mailto:jan@ytf.no)

YTF GODS og YTF FUNKSJONÆR er to yrkesgrupper med egne sider. På godssiden finner du aktuelle saker for YTF sine medlemmer som sorterer under godsseksjonen. Funksjonærsiden har blant annet lenker til tariffavtalen for funksjonærer og to medlemsundersøkelser som er utført bare for funksjonærene i YTF.

## Advokatene

### YTF-advokatene

Yrkesstrafikkforbundets juridiske avdeling består av to advokater og en advokatselvrådgiver.

Som medlem av YTF har du anledning til å benytte deg av botand fra advokatene i saker som vedrører ditt arbeidsforhold. Retten inntre etter 2 måneders medlemskap og gjelder problemstillinger som har oppstått etter innmelding i YTF.

I tillegg tilby advokatene 'juridisk fersketele' i private saker. Såvidt i disse tilfellene er begrepet til en times arbeid for advokaten.

På siden [Nytt å vite](#), finner du opplysninger om arbeidsrettslige juridiske spørsmål.

Vi stiller opp for deg når du trenger oss!



[Linda Jæger](#) er advokat og leder juridisk avdeling. Hun kan nås på telefon 48 80 37 00 eller mobil 932 43 007



[Ken Boer Sivertsen](#) er advokatfullmektig og kan nås på telefon 48 80 37 00 eller mobil 932 40 017

Under ADVOKATENE finner du kontaktinformasjon til våre fire ansatte på juridisk avdeling, og du finner mange gode råd og vink om dine rettigheter, for eksempel når det gjelder ferie, kjøre- og hviletid, yrkessjåførdirektivet med mer.



# Ung og tillitsvalgt

**YS Arbeidslivsbarometer viser at to av 10 under 30 år sier et absolutt ja til å påta seg tillitsverv. I aldersgruppen 30 – 40 år sier hver tiende person med høyere utdanning at de kan tenke seg å påta seg tillitsverv. – Dette er gode nyheter, understreker Kaleem Ahmed, leder av YS Ung. Dette kom fram på YS konferansen tidligere i høst.**



**TEKST: BJØRG BUVIK  
FOTO: IVAN TOSTRUP**

– Det er ikke bare det at vi er kjekke, unge og snakker dialekt som kjennetegner unge tillitsvalgte, fortsetter Ahmed på sin Kristiansand-dialekt under YS-konferansen tidligere i høst.

Han konstaterer at unge tillitsvalgte er samfunnsengasjerte. De ønsker å være tillitsvalgt fordi arbeidet er interessant, utviklende, gir kompetanse, samt at vervet kan fremme karrieren.

Men en velkjent problemstilling er at nesten en tredel av tillitsvalgte opplever at de i liten grad, eller ikke i det hele tatt, har tilstrekkelig tid til å utøve vervet sitt.

Ifølge Kaleem Ahmed opplever unge tillitsvalgte press fra mellomledere om å belaste arbeidstiden minst mulig med tillitsarbeid.

## Arbeidslivsbarometeret

– Arbeidslivsbarometeret viser at en firedel av de tillitsvalgte synes at ledes holdning til tillitsvalgtrollen er problematisk, sier han.

– Dette er for mange. Jeg vil påstå at i disse funnene vil det også være mange unge tillitsvalgte, fortsetter han.

Unge mennesker opplever et sterkt tidspress. Førstegangsetablering med bolig og familie i tillegg til karriere, krever en god del. Begge foreldre er i jobb, barna har et utall av aktiviteter som foreldre forventes å delta i.

– Et tillitsverv på toppen av dette, blir ganske krevende rent tidsmessig, hevder YS Ung-lederen.

## Tilrettelegging

YS Ung ser for seg at det for fremtiden tilrettelegges for bruk av kommunikasjonskanaler som hører til dagens generasjon.

Kaleem Ahmed eksemplifiserer dette med telepresens, som er neste-generasjons videokonferanser, Skype og chatte-funksjoner. Det vil frigi med tid både for arbeidsgiver og tillitsvalgte.

– Men det er selvsagt en forutsetning at ikke arbeidstiden og verdien av mellommenneskelig interaksjon forringes, understreker han.

– Vi vet at unge tillitsvalgte synes fagforeningsarbeid er interessant og utviklende. Vi vet at en firedel av dagens tillitsvalgte ble oppfordret av andre til å stille til valg. Noen ganger er det så enkelt. Still spørsmålet: Vil du bli tillitsvalgt? oppfordrer han avslutningsvis.

## Utilstrekkelig utstyr for slukking av tunnelbrann

Etter flere store branner i Oslofjordtunnelen har Søndre Follo brannvesen bedt om ekstra beredskapsmaterieell og større brannbil for å håndtere brann i større kjøretøy.

– Vi har gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse som viser at to av tre trailere som kjører i Oslofjordtunnelen kan ha en brannbelastning som er høyere enn 50 megawatt (MW). Siden verken brannbilene vi har, eller viftene i tunnelen er dimensjonert for å håndtere branner over 50 MW, betyr det at vi ikke skal utøve innsats ved branner som overgår det, sier Brannsjef ved Søndre Follo brannvesen, Ole Bjørn Kaasa, til Nationen Nyheter.

Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB) har sagt nei til søknad om ekstrautstyr og begrunner det med at det ikke forventes at brannvesenet skal utføre innsats i branner større enn det dagens brannbiler kan håndtere.

## Bekrefter svar

Direktoratet for sikkerhet og beredskap sier det er kommunenes ansvar å forsyne brannvesenet med utstyr, ikke tunnelleierne. De sier videre at brannvesenet ikke skal gå inn og slukke branner de ikke har godt nok utstyr til, skriver Nationen Nyheter.

## Bok om ukjente sider av nordmenns forhold til naboen i øst

Med eksempler gjennom historien og opp til våre dager peker Bjørn Bratbak i sin nye bok på det nære og gode forhold som har hersket mellom norske og russiske sjøfarende. Russere i vanskeligheter langs norskekysten har blitt møtt med hjelp og omsorg fra den norske kystbefolkningen, også under tider med frykt og mistenksomhet.

Dette gode og tillitsfulle forhold mellom sjøens menn var gjensidig. Forfatteren forteller om russere som kom nordmenn til hjelp når dette trengtes. Når noen har kommet i vanskeligheter langs kysten, har redningstjenestene og alle som har sitt virke langs kysten trådt til for å gi sitt besyv med ved leting og redning.

Forfatter Bjørn Bratbak er født i 1937 i Nesna. Han er utdannet offiser i Hæren og tjenestegjorde blant annet som major i militærpolitiet før han ble byråkrat i Oljedirektoratet, Stavanger. Han har skrevet artikler og bøker om så forskjellige emner som symboler og symbolbruk, heraldikk, nord-norsk militær- og bergverks-historie, oljehistorie, ubåt – krenkelsene under den kalde krigen, m.v. Særlig har han beskjeftiget seg med fortellinger fra andre verdenskrig med hovedvekt på skjebnen til de polske krigsveteranene som deltok ved Narvik. Etter jernteppets fall har han hatt anledning til å foreta studier i russiske arkiver og skrevet om norsk-russiske relasjoner, spesielt innenfor det maritime området. Bratbak er nå pensjonist og bosatt i Stavanger.

**Tittel: Russere langs norskekysten. Skipsfart og forlis  
Forfatter: Bjørn Bratbak**

# 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](https://gjensidige.no/ys)**

# Tillitsvalgte går for langt i å kreve innflytelse, mener arbeidsgiverforeningen Spekter

**Tillitsvalgtrollen og de ansattes innflytelse var tema på YS-konferansen i høst**

**Nye trender utfordrer den norske samarbeidsmodellen.**

**Det var stor avstand mellom synspunktene på ledelse og samarbeid i offentlig sektor.**

Viseadministrerende direktør i arbeidsgiverforeningen Spekter, Anne-Kari Bratten, uttalte på YS-konferansen hun synes tillitsvalgte i offentlig sektor stiller for store krav til innflytelse.

– «Demokratiutfordringen» er at en offentlig ansatt ikke skal ha større innflytelse over de demokratiske beslutningene, enn det en vanlig velger har, sa Bratten.

– For mange av de tillitsvalgte i offentlig sektor går for langt i å kreve innflytelse på beslutninger, sa hun.

Tidligere fagforeningstopp Rolf Utgård er kjent for å ha sagt at nøkkelen til suksess i virksomheter er å «utvikle fellesprosjektet». – I offentlig sektor er ikke fellesprosjektet alltid så tydelig. Men velferdsstaten er et slikt fellesprosjekt som man kan samles om, sa Bratten.

Hun er klar på at hun vil hegne om den norske modellen og ha gode tillitsvalgte. Spekter liker bedre å snakke om plikter enn om rettigheter, og Bratten benyttet anledningen til å banke inn prinsippet om arbeidsgivers styringsrett.

## **Spekter: «Svekker i realiteten partssamarbeidet»**

Fafo-forsker Inger Marie Hagen har spesialisert seg på partssamarbeid og makt. På YS-konferansen snakket hun om utfordringer for partssamarbeidet på konsernnivå, slik det blant annet foregår innenfor sykehussektoren.

– Å legge så stor vekt på styringsretten som Anne-Kari Bratten gjør betyr i realiteten å svekke partssamarbeidet, sa Fafo-forsker Inger Marie Hagen.



*Anne-Kari Bratten, viseadministrerende direktør i Spekter liker bedre å snakke om plikter enn om rettigheter, og benyttet anledningen på YS-konferansen i høst, til å banke inn prinsipper om arbeidsgivers styringsrett.*

Hun sier at det har skjedd et trendskifte der eierne har blitt viktigere i den konkrete styringen, enten eieren er folkevalgte politikere eller kapitalister. Tradisjonelt har relasjonen mellom toppledelsen og de tillitsvalgte vært det viktigste. Eierne har kommet inn på en annen måte enn før. Styreleder og administrerende direktør er kjernerelasjonen i dag. Den styres av andre lovverk. De tillitsvalgte i dag må sørge for at de er i alle de viktige styrene.

– Det er behov for å fornye demokratidebatten i arbeidslivet, mener Inger Marie Hagen.

– Spekter har snakket lenge om styringsretten, det er interessant at den diskusjonen føres i offentlig sektor og ikke i privat sektor. Da forstår man at det blir vanskelig å finne et felles prosjekt å samarbei-

de om. Når politikerne legger rammer som gjør det vanskelig å finne det felles prosjektet som ledelse og ansatte skal samarbeide om. Verden er ikke så enkel som det Bratten legger til grunn, mener Hagen.

De ansatte i styrene i helseforetakene er godt representert og så



*Å legge så stor vekt på styringsretten som Anne-Kari Bratten gjør betyr i realiteten å svekke partssamarbeidet», mente forsker Inger Marie Hagen, Fafo.*

## **Samarbeidsmodellen**

**«Den norske samarbeidsmodellen» er ett begrep for å beskrive det nære samarbeidet vi har tradisjon for i Norge der arbeidsgivere og arbeidstakere samarbeider om å utvikle virksomhetene. Det er et samarbeidsprosjekt mellom ledelse og fagforeninger der begge parter tar ansvar og har klare roller. Samarbeidet balanserer mellom samarbeidsområder og konfliktområder – for eksempel lønn og arbeidstid. Det er unikt for Norge at sentrale tillitsvalgte tar så mye ansvar og at det hersker en gjensidig forståelse av forholdet mellom medvirkning og styringsrett.**

**Kilde: sintef.no**

**TEKST:  
SIV M. BJELLAND**

**FOTO:  
IVAN TOSTRUP**



godt som alle har en tariffavtale. Men tillitsvalgte blir likevel satt under press fra ledelsen om å sette selskapets behov foran hensynet til de ansatte.

– Hva er det de ansatte skulle være interessert i som ikke skulle være bra for foretaket, spør Inger Marie Hagen.

Hagen mener det er overdrevet å konstruere en motsetning mellom

hva som er sykehusets interesser og hva som er de ansattes. Hun viser til forskning som dokumenterer det motsatte. Offentlig ansatte setter verdiene med likebehandling og god omsorg høyt, viser en Fafo-rapport fra 2008 om ledelse og samarbeid i staten.

– Helseforetakene har hentet en styringsmodell fra privat sektor hvor demokratispørsmålet ikke er

til stede. Når har du rett til å være med å bestemme? Når skal lederen si at dette arbeidet er godt nok? Hva ønsker man å medvirke på? Den ansatte har mer innflytelse over arbeidet enn før. Men det er en tynn linje mellom innflytelse og ansvar. Hva har du et ansvar for og kan bli tatt for? Dette må settes inn i et demokratiperspektiv, sa hun.

## Stoltenberg sjarmerte YS-konferansen

**YS er en viktig stemme i samfunnsdebatten, sa statsminister Jens Stoltenberg på YS-konferansen i høst, og snakket seg varm om den norske velferdsmodellen.**

– Arbeidslivsmodellen vår er en vesentlig årsak til at vi har oppnådd det vi har. Men vi må ikke bli selvtillfredse, sa Stoltenberg. Mens massearbeidsløsheten har satt seg fast i flere land i Sør-Europa, har Sverige og Danmark 7-8 prosent arbeidsløshet. Med stolthet viste han frem ny oppgang i sysselsettingen.

– Vi registrerer faktisk en ny rekord i antall sysselsatte i Norge. Dette er det viktigste bidraget til veksten i økonomien, sa Stoltenberg.

Det er vekst i både privat og offentlig sektor. To av tre arbeidsplasser har kommet i privat virksomhet. Men ifølge statsministeren går det ikke alltid bra.

– Utfordringen er at det blir sett på som en naturlov at det alltid går bra i Norge. Det er farlig. Oljen gir oss muligheter. Men det er ingen garanti for at det skal gå bra.

### Spesialisering redder liv

Han viste til finanskrisen på 90-tallet og fallet i sysselsettingen på begynnelsen av 2000-tallet. Alt dette skjedde mens Norge hadde godt med oljepenger.

Stoltenberg kom med en regelrett kjærlighetserklæring til handlingsregelen, at man har vedtatt en begrensning i bruken av pensjonsfondet på statsbudsjettet.

– Det vanskeligste som statsminister har vært å si nei. Det er så fristende å bruke penger når du har

dem. Handlingsregelen har tjent oss vel, og sørget for at kronekursen ikke har vært truet, sa han. Statsbudsjettet fikk også en kort gjennomgang. Tre av fire midtdelelere er bygd etter 2005, altså under den rødgrønne regjeringen. Dødelighetstallene i trafikken fikk sitt; mens trafikken er tredoblet siden 70-tallet, er dødelighetstallene redusert til en tredjedel. Statsministeren var stolt av spesialiseringen i helsevesenet, og mener den redder mange liv. Han siterte tidligere statsminister for AP, hedmarkingen Oddvar Nordli, som sa at det er bedre å overleve på Gjøvik enn å dø på Hamar.

### Rekordstor reallønnsvekst

Mens Norge har hatt en reallønnsvekst på 43 prosent fra 2000 til 2013 er tilsvarende tall i Sverige 22 prosent, EU 8 prosent.

– Norge har hatt en solid reallønnsvekst, og norsk økonomi har tålt det.

Han pekte på frontfagsmodellen, som har vært retningsgivende for tariffoppgjør i mange år nå.

– I forhold til eksport er vi sårbare. Vi må ikke ha for god reallønnsutvikling, men passe på frontfagsmo-

dellen. Gjør vi det, kan det gå oss godt, sa Stoltenberg. Han avviste for øvrig at det er mange grupper som «henger etter» lønsmessig, og sa at det er parallell lønnsutvikling i alle hovedgruppene, statsansatte, industrien, økonomien samlet.

### Også uenighet

Flere av de toptillitsvalgte i YS stilte spørsmål til statsministeren. Pål Arnesen, leder for YS Stat, spurte om åpenhet i forhold til oppsummeringen av 22. juli.

– Gjørv-kommisjonen var viktigst når det gjaldt åpenhet. Her fikk vi en usminket og ærlig beskrivelse.

Jeg har sørget for at mitt syn er offentlig, flere statsråder har gjort dette. Også embetsverkets opplevelser skal offentliggjøres, sa Stoltenberg.

Til Vegard Einan fra Parat sa statsministeren at han er urolig for sosial dumping i transportsektoren. Samtidig forsvarte han vikarbyrådirektivet, og pekte på at de eneste han visste om ellers i Europa som er kritisk til direktivet er britiske konservative.

– Utfordringen er at det blir sett på som en naturlov at det alltid går bra i Norge. Det er farlig. Oljen gir oss muligheter. Men det er ingen garanti for at det skal gå bra, sa statsministeren på YS-konferansen i høst.

**TEKST:  
BENTE BOLSTAD**

**FOTO:  
IVAN TOSTRUP**



# Vi gratulerer

## 70 ÅR

### **VIKDAL, 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

### **ERIKSEN, TERJE STEEN**

Sørlandsruta AS, 23. februar

### **VALHOVD, KARL**

23. februar

### **ÅSHAMAR, OLAV KÅRE**

Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS,  
23. februar

### **ANGELL, INGVALD ELLING**

Unibuss AS, 27. februar

### **LERVIK, SOLVEIG ELISE**

6. mars

### **KAALD, HARALD**

10. mars

### **WESTBY, GUNNAR BJØRN**

12. mars

### **GRANØE, ALFRED EUGEN**

12. mars

### **BJØRKHAUG, GUDMUND**

13. mars

### **ANDERSEN, JAN TOMMY**

21. mars

### **GRENDAHL, OLAV ANDREAS**

25. mars

### **ÅMLID, IVAR ANDREAS**

28. mars

### **HÅLAND, IVAR**

Tide Buss AS, 28. mars

### **SAKRIHEI, SYNNOVE ASLAUG**

30. mars

### **SKJEVELNES, ALF JOHAN**

30. mars

### **AAS, JON EGIL**

TrønderBilene AS, 31. mars

### **SISSJORD, JAN HELLEK**

2. april

### **HEIMLID, ROAR**

5. april

### **PETTERSEN, PAUL OLE**

5. april

### **KØHNCKE, SVEIN**

6. april

### **EGGEN, JAN ANDREAS**

8. april

### **MYRSLETT, TERJE BÅRD**

14. april

### **OLSEN, TOR**

Norgesbuss AS, 15. april

### **BEKKELUND, RAGNHILD S**

17. april

### **REKDAL, OLE ERIK**

18. april

### **BJØRKL, JOHANNE**

21. april

### **SCHJØLBERG, OLE JOHAN**

23. april

### **GRYTING, JON OLAV**

Nettbuss Sør AS, 25. april

### **SÆBØ, DAGFINN**

27. april

### **JOHNSEN, AAGE**

28. april

### **DAHL, HELENE WIKLUND**

29. april

### **VOSTER, LEIF**

30. april

## 60 år

### **ELG, JOHN EGIL**

Gauldal - Østerdal Buss AS,  
2. februar

### **HAGELUND, JØRN**

NOBINA (NORGE) AS, 3. februar

### **MØRCH, INGOLF**

Tide Buss 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

### **WALAND, GEIR HELGE**

Boreal Transport Sør AS,  
23. februar

### **ENGET, BIRGER**

Unibuss Tur 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

### **KHAN, ABDUL REHMAN**

Unibuss AS, 1. mars

### **OLSEN, ODDMUND HELGE**

Cominor AS, 1. mars

### **HAGEN, THOR OLE**

Sørlandsruta AS, 2. mars

### **GAUP, PER**

Unibuss AS, 2. mars

### **ANDREASSEN,**

### **TORSTEIN AGNAR**

Boreal Transport Nord AS,  
3. mars

### **HANSEN, GEIR VIDAR**

Nettbuss Øst AS, 5. mars

### **FARSTAD, OLE SELMER**

5. mars

### **KARLSEN, SOLFRID BERGSAGEL**

8. mars

### **SYVERSEN, SVEIN MAGNOR**

Unibuss AS, 11. mars

### **WEBERG, HANS JØRGEN**

Nettbuss Drammen AS, 12. mars

### **HAUGEN, OLA**

Nettbuss Øst AS, 12. mars

### **RØSDAL, GEIR EDGAR**

SB Nordlandsbuss A/S, 13. mars

### **RAMSTAD, ASTRID**

15. mars

### **GUNNHOLT, JAN THORE**

Nettbuss Sør AS, 15. mars

### **HARTBØL, MOGENS**

Norgesbuss AS, 19. mars

### **ALMELAND, ODDVIN**

Borlaug og Brosvik Transport AS,  
20. mars

### **ØVERBY, JØRN**

Torpa Bilruter AS, 20. mars

### **SØRENSEN, BJØRN ARNE**

20. mars

### **MARTINSEN, ARNE HENNING**

21. mars

### **STRØMME, SVEIN MAGNUS**

Tide Buss AS, 23. mars

### **IGLAND, NILS**

Nettbuss Sør AS, 24. mars

### **BRATLIEN, KJELL ARILD**

Torpa Bilruter AS, 26. mars

### **LARSEN, ØYSTEIN**

Ragn Sells AS, 27. mars

### **ØKLAND, EINAR**

Nettbuss Drammen AS, 31. mars

### **EIDE, YNGVILD**

Oslo T-banedrift AS, 1. april

### **JOHNSEN, ÅSMUND**

Boreal Transport Nord AS,  
2. april

### **KRØGER, RAGNAR**

Unibuss AS, 4. april

### **JACOBSEN, SVEIN**

SB Nordlandsbuss A/S, 8. april

### **HANSEN, HERLEIF ODDVAR**

Boreal Transport Nord AS,  
8. april

### **THUNE, GEIR**

Tide Buss AS, 12. april

### **SLENES, PEDER**

Fjord1 Buss Møre AS, 14. april

### **LØNNESTAD, OLAV**

Telemark Bilruter AS, 14. april

### **SANDSTAD, TORILL BJERTNES**

Oslo T-banedrift AS, 15. april

### **ØYDNA, JENS**

Birkeland Busser, 15. april

### **VALLE, ANTON JOHAN**

Fjord1 Buss Møre AS, 16. april

### **LANMANN, DIETMAR**

Unibuss AS, 16. april

### **STEINSLAND, OLAV**

Boreal Transport Sør AS,  
22. april

### **SAUE, OLAV**

Suldal Transport AS, 23. april

### **KORTGAARD, SJUR**

Nettbuss Drammen AS, 25. april

### **GALLEBERG, PER**

Unibuss AS, 26. april

### **FIKSDAL, VEBJØRN HARRY**

Fjord1 Buss Møre AS, 27. april

### **HODDER, OLAV BEHRENTZ**

Nettbuss Møre AS, 27. april

**KEISERUD, KJELL BREDE**

Unibuss AS, 27. april

**BRAATHEN, HELGE**

Oslo T-banedrift AS, 28. april

**AMUNDSEN, LEIF**

NOBINA (NORGE) AS, 29. april

**MIKKELSEN, OLE**

Nettbuss Drammen AS, 29. april

**HJERTVIK, PATRIK**

R. Eide Transport AS, 29. april

**50 ÅR**

**RESTAD, DAG GERHARD**

Nettbuss Trøndelag AS, 2. februar

**JONSSON, ULF HÅKAN GUNNAR**

Unibuss AS, 2. 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, KNU**

Rema Distribusjon Norge AS, 16. februar

**STENLØS, TORGEIR**

Vøy 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

**RØMO, JAN MORTEN**

Hernes Transport AS, 24. februar

**HOVLAND, TERJE**

Tide Buss AS, 24. februar

**HELMERSEN, BJØRN OLAV**

Renholdsverket AS, 25. februar

**MOHAMMED, ALI**

Boreal Transport Sør AS, 25. februar

**HOLTE, OLA ARNE**

Torpa Bilruter AS, 25. februar

**BLIDI, SIDI**

Norgesbuss AS, 26. februar

**ASK, STEINAR**

Unibuss AS, 27. februar

**BUER, GUNN HILL ROHEIM**

28. februar

**AARRA, PER GISLE**

T.O.Bull Betongpumping AS, 1. mars

**TVERÅ, TOR ÅGE**

SB Nordlandsbuss A/S, 2. mars

**KARLSEN, GEIR JONNY**

NOBINA (NORGE) AS, 3. mars

**SKOGLAND, STEN GERHARD**

Tide Buss AS, 5. mars

**TRUONG, THUY BICH**

Norgesbuss AS, 6. mars

**KÅSIN, GEIR ARVE**

Telemark Taxibusser AS, 7. mars

**JOHANNESSEN, OMAR ANDRÉ**

Borg Buss AS, 7. mars

**WÅHLBERG, MIKAEL**

Kingsrød Transport AS, 8. mars

**PEDERSEN, GEIR**

SB Nordlandsbuss A/S, 8. mars

**JOHNSEN, OVE CECIL**

Boreal Transport Sør AS, 9. mars

**PEDERSEN, BENGT ARNE**

SB Nordlandsbuss A/S, 11. mars

**SARWAR, AFTAB**

Oslo T-banedrift AS, 12. mars

**HELLE, ROLF KÅRE**

Tide Buss AS, 12. mars

**ESSAMMAH, RACHID**

Norgesbuss AS, 13. mars

**CELAND, ROAR**

Nettbuss Travel Drammen AS, 14. mars

**STRANDUM, RUNE**

DSV ROAD AS, 19. mars

**MUNKEBYE, JØRN**

Cominor AS, 20. mars

**STOREIDE, HÅVARD**

Taxi Diverse, 23. mars

**GALLY, MILAN**

Unibuss AS, 23. mars

**MALAJ, MUSTAFA**

Norgesbuss AS, 26. mars

**GRØNMAN, HANS**

Nettbuss Øst AS, 29. mars

**AAEN, JON GUDMUND**

Torilds Transport AS, 29. mars

**FAUSKE, INGER MERETE VIE**

Firda Billag Buss AS, 29. mars

**ROSENDAHL, FRODE**

Boreal Transport Sør AS, 29. mars

**LANGSETH, KRISTIAN**

Nordic Crane Kynningsrud AS, 3. april

**RISTESUND, TOR ATLE**

Per A. Øren AS, 3. april

**EKBERG, HANS AKSEL**

Tide Buss AS, 5. april

**FALLAHINEJAD, NADER**

Norgesbuss AS, 7. april

**NIMANAJ, ILMI**

NOBINA (NORGE) AS, 9. april

**ARNTSEN, EDVARD**

Gunnar Aal Transport AS, 12. april

**FOSSØY, ARILD MAGNE**

Nettbuss Sogn Billag AS, 12. april

**RELLING, PER EINAR**

Nettbuss Møre AS, 13. april

**YUSUF, ABDULKADIR**

MOHAMMED  
Norgesbuss AS, 14. april

**SNEKKERHAUGEN, HARALD**

SH Transport AS, 15. april

**WISCHNIOWSKI, THEODOR**

NOBINA (NORGE) AS, 18. april

**SYLTA, LINDA**

NOBINA (NORGE) AS, 19. april

**PROCHAZKA, ZDENEK**

Unibuss AS, 23. april

**BRENNA, ROY OLAV**

Berg Transport AS, 25. april

**GOLEC, ZYGMUNT**

Tide Buss AS, 26. april

**KÅGEN, KJELL VIGGO**

Vøy Vest AS, 27. april

**MUSKIN, IGOR**

NOBINA (NORGE) AS, 29. april

**HOLMEDAL, THOR MARTIN**

Tide Verksted AS, 30. april



# For mye spesialtilpasning til bussanbudene

Det er sikkert glede hos en bussleveandør når bestillingen på 40 – 50 og opp til 80 busser på en gang tikker inn. Men mange vet at en dag knakker det på garasjeporten og utenfor venter opp til 80-90 fine busser som er 5-7 år gamle, med hilsen fra en operatør som har tapt et anbud, eller vunnet et anbud med nye krav. Ingen operatører i Norge kan bruke disse bussene – de tilfredsstiller ikke kravene fra andre anbudsgivere.

TEKST:  
ANNE M. ULVEN

« Vi kjenner til og med busser som blir spesialbygget for én eneste rute».

Pål Bergstad  
MAN Norge

«Ønsker lengre anbudstid og at tilbyder er mindre strenge med alder på bussene»

Olav Dårflot  
Scania

– Det står mye fine busser av forskjellige merker rundt omkring i Norge som ikke klarer andre spesifikasjonskrav enn kravene fra det fylket som bussene ble skreddersydd for. Bussene har gått i anbudskjøring i ett fylke og anbudet er overtatt av annen operatør – som alltid møter nye krav til spesifikasjoner. Det stilles så å si alltid krav til at bussene skal være nye når fylket bytter operatør – eller det er samme operatør som vinne anbudet på nytt. Bilimportørens Landsforening (BIL) kjenner problematikken godt ut fra sine medlemmer. Teknisk direktør Tore Lillemork i BIL sier at bransjen er både forundret og bekymret for konsekvensene av anbudspolitikken. – Det er en belastning for leverandøren at hver enkelt fylkeskommune spesifiserer busser så detaljert og setter så lave krav til bussenes levetid. Etter 5-7 år står gjerne bussleveandørene igjen med 40-90 busser fra ett busselskap, busser som ofte har gått kanskje vel halvparten av levetiden. Alle særkravene og alderskravene gjør bussene ubrukelig for neste operatør – som har sine særkrav. Bussene må dermed



Tore Lillemork i BIL sier at bransjen er både forundret og bekymret for konsekvensene av anbudspolitikken.

eksporteres til dårlige priser. En slik politikk kan neppe være god økonomi for noen, mener Lillemork. Og for ikke å snakke om den totale ressursbruken.

– Hver enkelt fylkeskommunes administrasjonsselskaper detaljstyrer et anbud tett inntil bruker. Enkelte skal til og med detaljstyre hvor stoppknappene på bussene skal sitte og hvilken farge de skal ha, for å ta et eksempel, i stedet for å gjøre det de skal – stille krav til at stoppknappen skal være godt synlig og tilgjengelig. Fylkeskommuner misforstår sin oppgave og detaljstyrer hele bussen; dørbredde, seteavstand, setebredde for å nevne noe. Konsekvensene er at avvikene fra et standard bussbygg hindrer god utnyttelse av funksjoner i bygget, sier Lillemork. Dette går selvsagt sterkt ut over annenhåndsverdien av bussene. I Norge har vi en standard som heter; «Bussdirektivet», som angir i detalj de nødvendige spesifikasjoner på alle typer busser. – Vi er klar over at det på flere punkter må være plass til litt innovasjon og nasjonale tilpasninger, men det er forunderlig at fylkeskommunene har råd til å fravike standarden i så stor grad som det gjøres, hevder Lillemork. Noen må betale for alt dette. All denne spesialtilpasningen ender sikkert opp med mindre kollektivtrafikk per krone i forhold til en standardisering.

## Blanding av nye og eldre busser

Mange av disse bussene kunne hatt et annet liv et sted i Norge etter en anbudsavvikling. Nå selges de ut av landet. Bussene har som regel en levetid på opp til 15 år, mens noen for eksempel i løpet av 5-7 år går tilbake til leverandør. I mange tilfeller produseres det ikke mer enn 20-25000 km per år. Mange av bussene kunne for eksempel vært brukt som ekstrabusser eller at anbudet kunne inneholde en viss prosent av busser som er eldre enn de øvrige.

## Må snart plassere regninga der hvor den hører hjemme

Volvo Norges markedsdirektør for buss, Sverre Åge Løkken under-

streker riktigheten av Lillemorks kommentarer om at «noen sitter igjen med regninga». Selvfølgelig. Hittil har det vært bussbransjen og leverandørene, fastslår Løkken, men etter hvert må vi begynne å plassere regninga der hvor den hører hjemme.

## Og det er ?

– Hos de som stiller kravene som fører til dårlig ressursutnyttelse; anbudsgiver, som er fylkeskommunen og politikerne. Ettersom stadig større områder blir lagt ut på anbud, minsker mulighetene til å benytte brukte busser så lenge kravene blir så spesifikt detaljert. Dette er ingen god ressursbruk, fastslår Løkken. – Vi vil gjerne selge nye busser vi, men aktørene må begynne å fokusere på nødvendigheten av en bærekraftig balanse og at ressursbruken både i produksjon og bruk må bevisstgjøres hos alle aktørene. Vi må finne et forum for å skape bedre løsninger, mener Sverre Åge Løkken.

Bestillerne av transport må dessuten bli mer villig å lytte til stemmene som ønsker en bedre utnyttelse av ressursene, og det innebærer blant annet større rom for brukte busser.

## Og hvis ikke?

Så øker prisen og leverandørene blir i mindre grad villige til retur. – Er noen flinkere enn andre til å ta operatørene med på råd i en anbudsspesifikasjon?

Ja, men det er et stykke fram, konstaterer Løkken. Men han ser ei «lysståle i tunnelen»: Ruter i Oslo og Akershus viste initiativ og inviterte til en dialog i et møte i forrige måned, med NHO, de enkelte bussleverandører, med Bilimportørens Landsforbund og et par representanter for nærliggende fylkeskommuner.

## Ikke marked for brukte rutebusser i Norge

Bertel O. Steen, som selger Mercedes busser, er i en litt annen situasjon enn de øvrige importørene i Norge. De selger kun unnaksvis brukte Mercedes rutebusser i Norge.

EvoBus, som er selskapet i Daimler AG som står for bussvirksomheten, deriblant Mercedes produk-

tene, har også en egen organisasjon som selger de brukte bussene på et internasjonalt marked. – Siden det så godt som ikke er et marked for brukte rutebusser i Norge, velger vi i all hovedsak å benytte oss av EvoBus og deres bruktbussenter for håndtering av brukte busser, sier informasjonssjef for Mercedes-Benz Norge, Olav-Kåre Thingwall hos Bertel O. Steen. Vi som importør slipper da å bli sittende på store lagre av brukte busser. Et internasjonalt brukmarked er noe mer fleksible i forhold til spesifikasjonskravene, det er viktigere at bussen er av en internasjonalt kjent modell slik at reservedels-håndtering og service kan ivaretas i det enkelte «nye» land også når bussen blir noe eldre. Mercedes-bussene blir også skreddersydd til de forskjellige norske anbudsområdene, og ville vært like vanskelig å selge brukt på det norske marked som de øvrige merkene slik anbudssystemet er i dag.

### Ønsker gjennomsnittsalder i anbudene

Scania har lenge kjent problemene med store gjenkjøp. – Jeg tror vi var de første – allerede tidlig på 2000 tallet som måtte å ta tilbake busser, forteller avdelingsleder buss Olav Dårflot. Med litt hjelp fra moderorganisasjonen Scania CV AB klarer Scania stort sett å få unna bussene, men det ramler stadig inn flere busser og mange er vanskelig å bli kvitt. Også Dårflot etterlyser bedre utnyttelse av bussene. Det kan løses i anbudsspesifikasjonene – blant annet ved lengre anbudstid og at tilbyder er mindre strenge med alder på bussene. For eksempel kunne man bruke gjennomsnittsalder på bussen i stedet for at alle skal være nye når en operatør starter et nytt anbud.

Bybussene regner han har en levetid på 10-12 år, mens busser som går utover i mindre tette strøk har en levetid på opp til 15 år. Han forteller at det finnes områder hvor bussen går 15-20.000 km i året. Med riktig stell, kunne disse gått minst 15 år.

Det er ikke godt for noen at bussene får et så kort liv i Norge. Dårflot er imidlertid optimistisk



både når det gjelder alderskravene på bussene og en standardisering av anbudskravene forøvrig. Optimismen skriver seg blant annet fra et møte mellom Ruter som anbudsgiver i Oslo og Akershus, med bussleverandører, med NHO, med representanter fra et par fylkeskommuner. I møtet ble det vist stor forståelse for de negative konsekvensene av at hver enkelt fylkeskommune lager sine egne spesifikasjoner, og en forståelse for at det må en endring til. Å følge busdirektivet slavisk, er selvsagt ikke mulig, men man må begrense seg til de spesifikasjonene som er nødvendig, mener Dårflot.

### Ser også behovet for lik standard over hele landet

– Temaet er meget komplekst og det er veldig mange forhold som må tas i betraktning før man kan trekke noen entydige slutninger, konstaterer Markeds- og kommunikasjonsdirektør i MAN Truck & Bus Norge AS, Pål Bergstad. Problemstillingen også hos MAN er konsekvenser av alle særkrav og gjenkjøp av busser som har gått forholdsvis kort tid i anbudskjøring.

Den største utfordringen for MAN ved 2. hånds gjenkjøp, er å få solgt bussene så raskt som mulig når de kommer i retur, spesielt av hensyn til EU regler for utslipp. Enkelt sagt; får du ikke solgt bussene før det kommer nye utslippskrav, kan det oppstå et problem. Får man ikke solgt bussen utenfor vest-Europa, så må bussene bare skrotes. De nyere

med ferske miljøklassifiseringer er selvsagt lettere å omsette i Europa. Det finnes et marked, men i så fall lenger unna og med dårligere kjøpekraft.

MAN i Norge har aldri noe stort lager av brukte busser. Som hos Mercedes, så tar moderselskapet seg av 2. håndssalget.

Også Bergstad opptatt av de urasjonelle i de detaljerte spesifikasjonskravene fra fylkeskommunene. Og han er enig i at det trengs en standardisering for krav. «Slik det er i dag er det å begynne helt fra begynnelsen med nye spesifikasjoner for hvert eneste anbud». – Vi kjenner til og med busser som blir spesialbygget for én eneste rute, forteller Pål Bergstad.

– Særlig for busselskapene kan det nok oppstå problemer med kravene. Man kan for eksempel tenke seg at spesifikasjonene hindrer selskapene i å flytte busser fra sted til sted i samme selskap. De har gjerne anbudskjøring i flere fylker og de fastlåste kravene må nødvendigvis bli et hinder for at busselskapene for eksempel kan bytte om på bussene etter endrede behov. Det bør være en åpning for at deler av et nytt anbud kan kjøres med brukte busser, som i Danmark, fastslår Bergstad. Bergstad forteller også at MAN i Norge forsøker å få til avtaler som gjør at gjenkjøp strekker seg over et lengre tidsrum for å slippe å få veldig mange busser på en gang. Men det er ikke alltid man får det til slik anbudene er lagt opp i dag.

«Må snart plassere regninga der den hører hjemme»

Svenn Åge Løkken  
Volvo Norge

«Et internasjonalt brukmarked er noe mer fleksible i forhold til spesifikasjonskravene».

Olav Kåre Tingwall  
Bertel O. Steen





**Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær (217)**

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

**Avd. 219 Ofotens Bilruiter 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 Rakel  
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN  
Mobil: 75000012  
Epost: rakel.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  
Meyergraten 5, 4836 ARENDAL  
Telefon privat: 37021352  
Mobil: 92083877  
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

**Avd. 232 Andøy Trafikklag AS (232)**

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

**Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund (237)**

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

**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 c, 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 Bilruiter AS (274)**

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

**Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær (296)**

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

**YTF GODS**

**Avd. 595 G. S. Klubben (595)**

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

**Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport (596)**

Leder: Rogstad Stig Are  
Postboks 149, 7291 STØREN  
Telefon privat: 72432016  
Mobil: 99246850

**Avd. 598 Torstein Øvsthus og Sønner (598)**

Leder: Almeland Jon  
Skjerpestunet 27, 5710 SKULESTADMO  
Telefon privat: 56510329

**Avd. 599 Alnabru (599)**

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

**Avd. 601 Rema 1000 Nord AS (601)**

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

**Avd. 602 Gran Taralrud AS (602)**

Leder: Bruaset Allan  
Åsenvegen 33, 3159 MELSOMVIK  
Mobil: 95236777  
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  
Løvasen, 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: vebjorneriksen@hotmail.com

**Avd. 622 Hernes Transport (622)**

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

**Avd. 635 Bring Linehaul (635)**

Leder: Larsen Bjørn Terje  
Midtgardsvegen 26, 2750 GRAN  
Telefon privat: 61328095  
Mobil: 91859817  
Epost: kytan@online.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  
Eikskollen 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: Afrooz Kristine Mjåseth  
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO  
Mobil: 48031570  
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

**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

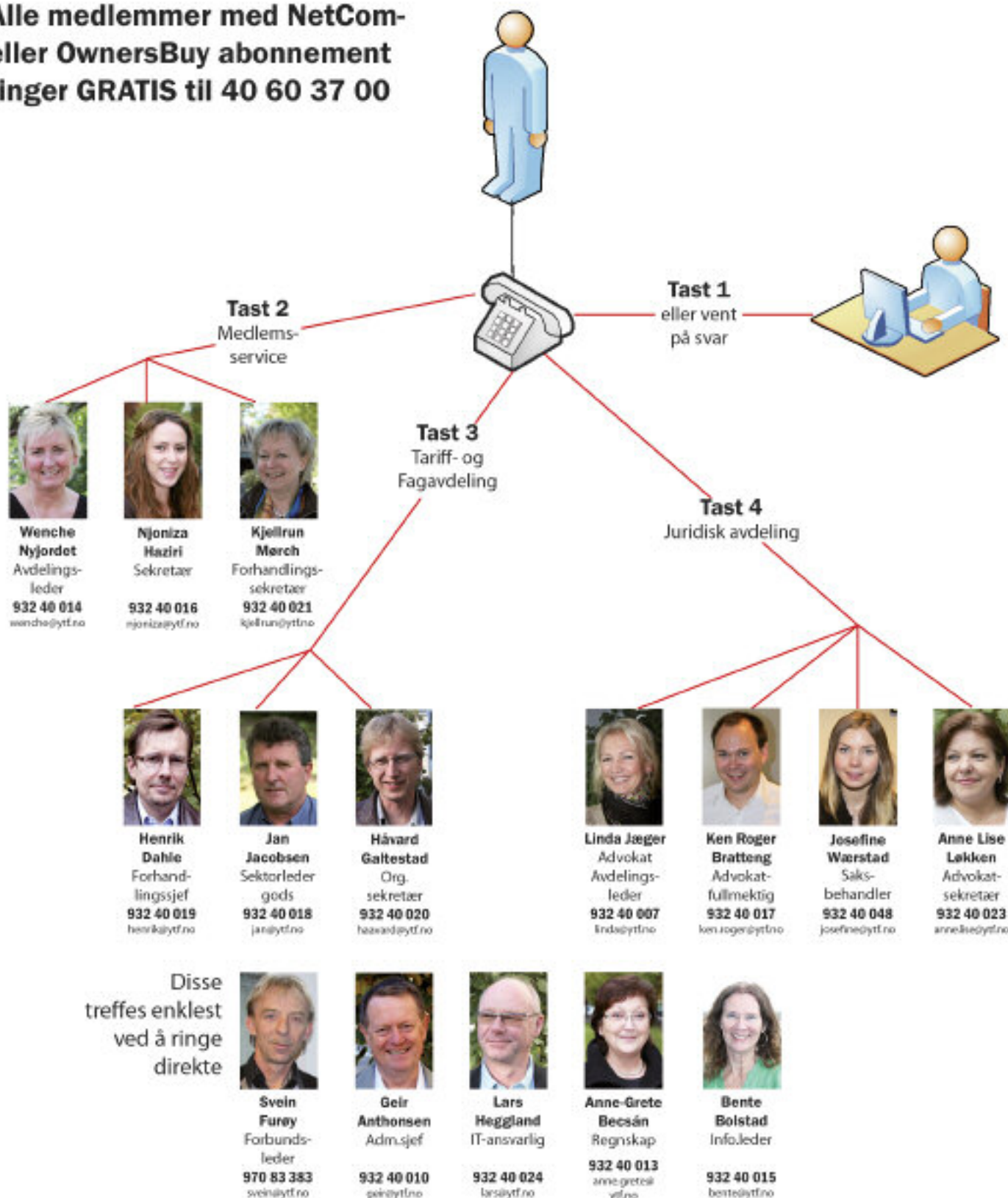
*Står det feil tillitsvalgt under en avdeling eller om noen av de øvrige opplysningene er feil, må forbundskontoret kontaktes.*

# Kontakt YTF

# 40 60 37 00



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



Disse treffes enklest 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.



# Stanser liberaliseringen av kabotasje opp?

2012 var et godt år for Yrkestrafikkforbundet. Det er et godt utgangspunkt for å gjøre 2013 enda bedre.

Som fagforbund opplever vi saker hvor det ikke går som vi ønsker. Det er flere måter å takle det på. For oss er det bare ett alternativ. Vi brenner etter hver dag å ta nye steg i retning av våre kollektive mål.

Vi tar med oss etterdønningene fra fjoråret, med kontantfrie busser, forbud mot ståplasser i klasse 2- og 3-busser, døgnhvileplasser, kabotasje og andre saker som ikke er avsluttet. Og vi lover at vi ikke skal gi oss.

Det er oppsiktsvekkende at europeiske arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner nå er blitt enige om at EU-reglene ikke kan åpne for friere tilgang til markedet før det har blitt en harmonisering mellom landene med tanke på håndhevelse av regelverk, arbeidsvilkår og skatte- og avgiftsnivå.

Med de forskjellene som er nå, vil en liberalisering gå ut over både konkurransevilkår og bærekraften i bransjen, heter det i en felles erklæring fra den internasjonale veitransportunionen (IRU), og Den europeiske transportarbeiderføderasjonen (ETF).

På grunn av de to partenes viktige rolle i EU-samarbeidet er EU-kommisjonen nødt til å ta stilling til uttalelsen på en eller annen måte.

I 2013 skal EU-kommisjonen offentliggjøre en analyse av det europeiske transportmarkedet, og hele transportbransjen regner med at de også vil foreslå nye, mer liberale kabotasjeregler.

Nå får kritikerne av liberaliseringen likevel støtte fra flere hold, blant annet Tyskland og Nederland. I begge disse landene har TV-program avdekket at det i stor utstrekning foregår kabota-

sjesvindel over en lav sko, blant annet med falske ADR-dokument som kan kjøpes på billigsalg i Polen.

Dokumentarprogram har også avdekket hvilke umenneskelige forhold mange lastebilsjåfører lever under.

EU-kommisjonen har dermed fått påtrykk fra flere hold om å fjerne spørsmålet om ytterligere liberalisering av kabotasje fra listen over 12 prioriterte tiltak for å fremme det indre marked.

Ytterligere et tegn på at frislipp av kabotasje ikke lenger er like aktuelt, er at EUs transportminister Siim Kallas fra Estland ikke nevnte kabotasje med ett ord da han i en tale om logistikk og EU tidligere i høst regnet opp de tiltak han har fremmet eller vil fremme når det gjelder transport i EU.

Vi i Yrkestrafikkforbundet er i hvert fall klare: Vi ønsker en kritisk gjennomgang av dagens kabotasjeregler, og vi mener at ytterligere liberalisering når det gjelder kabotasje vil svekke våre medlemmers lønns- og arbeidsforhold, og dessuten være en trussel mot hele den norske godsbransjen.

Jeg ønsker dere alle en riktig fin vinter!

Svein Furøy



## Færre HMS-forskrifter fra 1.1. 2013

Med virkning fra 1.januar 2013 er 47 HMS-forskrifter i arbeidsmiljøloven erstattet av seks nye.

Arbeidstilsynet og partene i arbeidslivet har sammen gjennomgått HMS-forskriftene til arbeidsmiljøloven og erstattet disse med seks nye. Målet er å få en bedre og mer helhetlig struktur og gjøre regelverket mer tilgjengelig.

De seks forskriftene er:

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning, arbeidsplass-forskriften, forskrift om utførelse av arbeid, forskrift om tiltaks og grenseverdier, produsentforskriften og forskrift om administrative ordninger.

## Nye førerkortregler fra 19.1. 2013

Det gjøres en rekke endringer i førerkortreglene fra 19. januar 2013.

De nye reglene innebærer:

1. Helseattest kreves fra fylte 75 år. I dag har bilister adgang til å kjøre etter fylte 70 år dersom de har en liten legeattest. Etter regelendringen er førerkortet gyldig til 75 år uten ekstra attest. Fra 75 år, må bilisten ha helseattest fra lege.
2. Ny førerkortklasse: Mellomtung MC. Det er kommet ny førerkortklasse for mellomtung motorsykkel. Den krever opplæring og prøve. Denne kan tas fra fylte 18 år. Den nye klassen gir førerrett til MC som har motoreffekt inntil 35 kw.
3. Aldersgrense for tung MC heves. Minste alder for å ta førerkort for tung klasse heves fra 21 til 24 år. De som har hatt førerkort for mellomtung MC klasse II i to år, kan ta et obligatorisk 7-timers kurs for førerrett i klasse A.
4. Trehjuls motorsykkel: Førerkort klasse A gir førerrettigheter også for trehjuls motorsykkel over effekt 15 kw. Dersom du har klasse A1 eller A2, er høyeste effekt 15 kw for trehjuls motorsykkel uansett hvor gammel vedkommende er.
5. Moped: Den norske mopedklassen M ble internasjonal førerkortklasse AM.
6. Ny aldersgrense for å kjøre lastebil/buss: Aldersgrensene for å ta førerkort på lastebil og vogn-tog (klasse C/CE) er hevet til 21 år. For å ta førerkort for buss (klasse D/DE) er aldersgrensen 24 fra 19. januar 2013. For elever som går på yrkessjåførutdanningen og på transport- og logistikk med læretid i bedrift, gjelder egne regler.
7. Førerkort får 15 års gyldighet

Nye førerkort utstedes fra 19. januar 2013 med gyldighet på 15 år frem til fylte 75 år. Det fysiske førerkortet må ved utgangsdato skiftes ut. Det er ikke nødvendig med ny prøve. Tungbilsjåførene må fortsatt fornye sin førerrett hvert 5. år. Det kreves fortsatt helseattest for disse.

8. Tyngre last med opplæring i klasse B: Nye regler gir bilførere med førerkort klasse B mulighet til å kjøre med en tyngre tilhenger. Det er en betingelse at man har et obligatorisk kurs og får en kode i førerkortet (kode 96).



Les mer om våre  
buss-modeller på  
[www.scania.no](http://www.scania.no)

# Transportere MENNESKER og endre TRANSPORTVANER

Det er oppdraget vårt. Scania tilbyr et komplett utvalg busser for kollektiv- og turbusselskaper.



Scania  
Assistance  
Tlf. 22 32 17 00



**SCANIA**



LASTEBIL BUSS MOTOR DELER SERVICE REPERASJONER FINANS FORSIKRING  
Bruktbilsenter • Utleiesenter • Demosenter • Flåtestyring • Førerutdanning • Scania Finans AB

Norsk Scania AS Telefon 05464 [www.scania.no](http://www.scania.no)





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](mailto:post@ytf.no)