

yrkestrafikk

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Lokal avtale sikrer lønna

Vi trenger ett vettugt EU-direktiv

«Skyldig til det motsatte er bevist?»

På vei mot en mer miljøvennlig transportbransje

YS: – Synlighet skal gi innflytelse



YRKESTRAFIKK
FORBUNDET



VOLVO KARAVANEN 2013

Ons-tor	3.-4. apr	Drammen	Fre-lør	10.-11. mai	Bergen
Fre	05. apr	Rud	Man	13. mai	Førde
Lør	06. apr	Furuset	Tir	14. mai	Sogndal
Søn	07. apr	Jessheim	Ons	15. mai	Stryn
Man	08. apr	Hønefoss	Tor	16. mai	Sandane
Tir	09. apr	Gol	Ons-tor	22.-23. mai	Ålesund
Ons	10. apr	Fagernes	Fre	24. mai	Åndalsnes/Molde
Tor	11. apr	Gjøvik	Lør	25. mai	Kristiansund, Surnadal
Fre	12. apr	Lillehammer	Man-tir	27.-28. mai	Trondheim
Lør	13. apr	Otta	Ons	29. mai	Stjørdal
Man	15. apr	Tynset	Tor	30. mai	Steinkjer
Tir	16. apr	Kongsvinger	Fre	31. mai	Namsos
Ons	17. apr	Hamar	Lør	01. jun	Mosjøen
Tor	18. apr	Mysen	Søn	02. jun	Sandnessjøen
Fre-lør	19.-20. apr	Råde	Man	03. jun	Mo i Rana
Søn-tir	21.-23. apr	Borgeskogen	Ons	05. jun	Bodø
Ons	24. apr	Skien	Tor	06. jun	Fauske
Tor	25. apr	Åmot	Fre	07. jun	Leknes
Fre	26. apr	Notodden	Man	10. jun	Sortland
Lør	27. apr	Kongsberg	Tir	11. jun	Harstad
Man	29. apr	Grimstad	Ons	12. jun	Narvik
Tir	30. apr	Kristiansand	Tor	13. jun	Finnsnes
Tor-lør	2.-4. mai	Sandnes	Fre-lør	14.-15. jun	Tromsø
Man-ons	6.-8. mai	Haugesund	Man	17. jun	Kirkenes/Vadso
			Tir	18. jun	Tana/Lakselv
			Ons	19. jun	Hammerfest
			Tor	20. jun	Alta

SNART KOMMER VOLVO KARAVANEN

Kom og se våre tunge nyheter, den helt nye Volvo FH-serien og nye Volvo 9700!

Volvo Trucks. Driving Progress



Skyldig til det motsatte er bevist?

«Føreren fikk førerkortet rutinemessig beslaglagt.» Det er ikke første gang du har lest det. Ikke er det siste gang heller, så mye kan jeg love. For en rutinemessig beslagleggelse av førerkortet til yrkessjåfører, er noe som nevnes i forbindelse med mange ulykker, små som store, der busser, lastebiler og trailere er involvert.

Under tittelen «Bare en bussjåfør?» setter Øystein Blom i denne utgaven av Yrkes- trafikkk ord på tanker som nok gjør seg gjeldene hos mange sjåfører spredt rundt i vårt langstrakte land: Hvor uskyldig må en sjåfør være for ikke å få førerkortet beslaglagt etter et uhell? Juridisk sett skal det være skjellig grunn til mistanke for at politiet skal kunne beslaglegge førerkortet. Det vil si at det skal være *mer* enn 50 prosent sannsynlig at føreren har gjort noe straffbart som kan medføre tap av førerretten. Men hvilke vurderinger er det egentlig som legges til grunn når beslagleggelsen er «rutinemessig»?

Om du har en rutine for noe, betyr det at du gjør noe, på samme måte hver gang – gang etter gang. Og både du og jeg omgir oss med rutiner i det daglige. Trolig har du en helt egen rutine for hvordan du koker kaffe om morgenen, eller du har en helt bestemt rutine for hvordan du klargjør deg for neste kjøretur i bussen eller lastebilen. For meg ligger det i ordet rutinemessig at du utfører handlinger, på en bestemt måte og i en bestemt rekkefølge, uten at du behøver å tenke på det. Det er slik vi ordner livene våre og det er slik vi liker å ha det. Når du har rutiner og vet hva du skal gjøre, slipper du å tenke. Du slipper å vurdere hva du skal gjøre og hvordan. Og kanskje enda mer: Hvorfor?

Er det også slik når en yrkessjåfør får sitt førerkort *rutinemessig beslaglagt* i forbindelse med uhell og ulykker? Er det en måte som brukes for å slippe å tenke på? Slipper en da å vurdere og ta stilling til situasjonen en

kommer til etter en ulykke? Om det er slik, kan det se ut til at en er i ferd med å bevege seg bort fra et av de mest sentrale rettsprinsippene vi har: Uskyldig til det motsatte er bevist.

Jeg skal være svært forsiktig med å generalisere når jeg snakker om dette. Ingen trafikk-situasjon er lik en annen, og det er ofte en uoversiktlig situasjon i etterkant av et uhell eller en ulykke. Det kan være vanskelig å se og finne ut av hva som faktisk har skjedd og hvem som har ansvaret for at det gikk galt. Og jeg har full forståelse for at det kan være en vanskelig posisjon å være i for myndighetspersonene som kommer til åstedet. Og sikkert kan det være lett for meg å sitte her, trygt og godt på mitt kontor, å snakke om det. Jeg må ikke ta slike avgjørelser der og da. Likevel er det noe som skurrer i mine ører når man snakker om «rutinemessig beslagleggelse av førerkortet». For meg kan det høres ut som om en der og da velger den enkleste løsningen. Det er som en tenker: «Jeg beslaglegger det, for sikkerhets skyld». Som yrkessjåfør får man i praksis en straff der og da: Uten førerkort – ingen jobb.

Når disse vanskelige situasjonene oppstår i trafikken, er det min tro og mitt håp at alle involverte gjør sitt ytterste for å gjøre «det riktige». Men de *rutinemessige beslagleggelsene av førerkortet* som yrkessjåfører opplever, uten at det er klare indikasjoner på at de virkelig har gjort noe galt, kan lett oppleves som at en er *skyldig, inntil det motsatte er bevist*. Jeg håper ikke det er virkeligheten!



Foto: Thomas Borstad Ekhojff

Espen

Dette leser du om i



Side 12

Hjerteløftet:

Jonn Arne tar ansvar for egen helse

Forbundslederen:

Er lokale særavtaler undervurdert?

Side 37

Debatt:

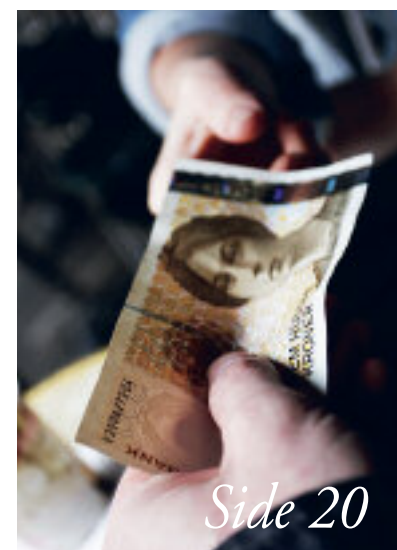
Russisk rullet på glatta

Side 25



Svensk forskning:

Skal gi sikrere og renere kjøring



Side 20

Rettigheter og plikter:

Kan jeg trekkes i lønn for bruk av arbeidstelefonen?

Yrkestrafikk nr. 2 2013



Gladiola:

Bolig med boller i ovnen



Side 35

- Side 3 Skyldig til det motsatte er bevist?
- Side 6 Tap av førerrett – fremdeles i jobb
- Side 9 Bare en busssjåfør?
- Side 10 Smått & stort
- Side 12 Jonn Arne gir hjertet et løft
- Side 16 Yrkestrafikkforbundet
- Side 18 Smått & stort
- Side 20 Rettigheter og plikter
- Side 24 Vi gratulerer!
- Side 25 Russisk rullet på glatta
- Side 26 Skal gi sikrere og renere kjøring
- Side 30 Lokalforeningene
- Side 32 Smått & stort
- Side 33 Om GPS-systemer og dårlige veier
- Side 34 Kryssord
- Side 35 Bolig med boller i ovnen
- Side 36 Kontakt YTF
- Side 37 Er lokale særavtaler undervurdert
- Side 38 Synlighet skal gi innflytelse

Tap av førerrett – fremdeles i jobb

Det har vært en kjent sak at yrkessjåfører ved uhell og ulykker har fått førerkortet rutinemessig beslaglagt, med tap av både jobb og lønn som mulig konsekvens. Men på Møre gir nå en ny avtale mellom tillitsvalgte fra YTF og ledelsen i Fjord1 Buss om lag 200 sjåfører en ekstra trygghet dersom uhellet skulle være ute.

TEKST OG FOTO:
RUNAR ANDERSEN

Man kan med jevne mellomrom lese i landets aviser om ulykker der tyngre kjøretøy er involvert. Før skyldspørsmålet er avklart skjer det ofte at yrkessjåfører får førerkortet «*rutinemessig beslaglagt*». Ifølge YTFs advokater og politijurister, skal det være «*skjellig grunn til mistanke*» dersom et førerkort skal beslaglegges. Det betyr på godt norsk at det skal være mer enn 50 prosent sannsynlig at føreren har gjort noe straffbart som fører til inndragning av førerretten. For sjåførene som er involvert i uhell og ulykker byr dette på flere problemer. Tap av førerrett medfører tap av lønn og når slike tilfeller skal behandles i rettsapparatet kan det fort ta flere måneder. I tillegg har man de psykososiale faktorer som oppstår når man ikke lengre er en del av et arbeidsmiljø. Og ikke minst usikkerheten man opplever rundt det å være under mistanke; som i seg selv kan være en voldsom belastning.

Lys i tunnelen

Sommeren 2012 fant det sted en ulykke som skulle vise seg å forandre hverdagen til mange yrkes-



sjåfører på Sunnmøre. En bussjåfører ble rutinemessig fratatt førerkortet av politiet som hadde rykket ut til den aktuelle hendelsen. I forbindelse med ulykken tok hovedtillitsvalgt i Fjord1 Buss Møre kontakt med den aktuelle sjåføren.

– I samtaler med advokater og hovedtillitsvalgt ble sjåføren som var ute for ulykken gjort oppmerksom på at når førerkortet forsvinner så forsvinner også lønna. Han spurte om vi hadde en avtale som vi nå har fått i boks, og dette

«Avtale om sikkerhet for lønn ved tap av førerrett»

Som sjåfør i Fjord1 Buss Møre as beholdes lønna dersom du kommer ut for en ulykke/uhell i tjeneste, og førerkortet blir beslaglagt. Dette gjelder inntil hele saken er avgjort. Er førerkortet beslaglagt pga. forhold som også fører til bruk av § 8 i Arbeidsreglementet for selskapet gjelder ikke i denne avtalen.*

Sjåføren kan disponeres til andre oppgaver i den tida førerkortet er beslaglagt.

Signeres av arbeidsgiver og arbeidstaker

* § 8 i Arbeidsreglementet omhandler AVSKJED og årsaker til avskjeder.



Øystein Blom, hovedtillitsvalgt i Fjord1 Buss Møre (t.v.) og Magne Hetle, administrerende direktør i Fjord1 Buss Møre, har sammen fått på plass avtalen som sikrer sjåfører både jobb og lønn i perioden fra førerkortet er beslaglagt og til saken er endelig avgjort.



fikk prosessen igang, forklarer hovedtillitsvalgt Øystein Blom i Fjord1 Buss Møre.

Det forelå ingen avtale på dette tidspunktet og Blom tok selv initiativet til å få prosessen i gang. – Jeg brukte en del tid på å få det ned på papiret slik at vi kunne få i havn en avtale på dette så fort som mulig. Vi hadde jo hatt slike situasjoner tidligere, men dette var første gang vi hadde fått spørsmål om det forelå en slik avtale, fortsetter Blom.

Fratar ingen ansvar

Når man har valgt et yrke på veien har man samtidig akseptert det ansvaret som hviler på hver enkelt sjåfør. Tyngre kjøretøy innebærer en stor risiko ved ulyk-

ker og sjåførene er forberedt på at førerretten kan bli inndratt.

Administrerende direktør i Fjord1 Buss Møre, Magne Hetle, poengterer at når førerkortet inndras før skyldspørsmålet er avklart får man to alvorlige faktorer som er svært uheldig sammen; tap av jobb og dermed tap av lønn.

– Når det har oppstått en ulykke er det ofte svært uoversiktlig i etterkant. Det kan i noen tilfeller dreie seg om alvorlige personskader og skader på kjøretøy. Man har ofte ingen konkrete bevis for hva som faktisk har skjedd og for føreren av et tyngre kjøretøy kan dette gi en umiddelbar følelse av skyld – selv om det ikke foreligger noe konkret som skulle tilsi dette. Når sjåføren da rutinemessig blir

fratatt sertifikatet og i tillegg blir sittende hjemme i sine egne tanker så er det uheldig, forklarer han.

Avtalen som nå har kommet i havn sikrer at sjåføren fortsatt får være i jobb og han blir fratatt sertifikatet; og det inntil hele saken er avgjort.

– Sjåførene som har vært involvert i ulykker og mistet sertifikatet kan brukes i andre oppgaver innenfor praktisk eller administrativt arbeid. Det er viktig at de får muligheten til å være i miljøet og beholde både arbeidsplass og lønn. Sitter man hjemme kommer fort de tunge tankene og man blir

sittende alene med all uvissheten inntil saken er avgjort. Mister man samtidig lønna kan det fort få dramatiske konsekvenser for privatøkonomien. Med avtalen vi nå har fått i orden kan livet gå videre på en nokså normal måte, fastslår Blom.

I mange tilfeller viser det seg at sjåføren ikke har skyld når en ulykke finner sted. Når saken er avgjort i rettsapparatet får de returnert førerkortet og kan komme tilbake til en normal arbeidssituasjon. I verste fall kan en slik prosess ta flere måneder. Om sjåføren motsetter seg skyldspørsmålet har politiadvokaten tre uker på seg til å oversende saken til retten.

Avtalen ble inngått mellom Øystein Blom på vegne av Yrkestrafikkforbundet og Magne Heltne på vegne av Fjord1 Buss Møre. Heltne er også glad for at en slik avtale har kommet på plass og peker på at dette er et viktig sikkerhetsnett for sjåførene dersom ulykken skulle være ute. Avtalen vil dermed gjøre at godt over 200 sjåfører på Sunnmøre kan føle seg trygg på at de vil beholde lønn og jobb om uheldet skulle skje.

– Dette hadde vært oppe til diskusjon tidligere, men hadde aldri blitt formalisert. Så vi er veldig glad for at dette nå er på plass, forklarer Heltne.

Blom oppfordrer tillitsvalgte over hele landet til å forsøke å få til lik-

nende avtaler. Han vil også samtidig peke på at en slik avtale ikke vil være gjeldende om et førerkort er beslaglagt på grunn av forhold som også fører til bruk av §8 i Arbeidsreglementet for selskapet – som for eksempel kan være at en sjåfører har kjørt med promille.

Fikk fortsette

Vi fikk møte en yrkessjåfører som opplevde alle sjåførers mareritt da han var involvert i en ulykke på jobb. Han mistet rutinemessig sertifikatet, men takket være avtalen fikk han beholde jobben. Han ønsker å være anonym, men vil gjerne fortelle sin historie til oss.

– Jeg var involvert i en episode som førte til at politiet inndro førerkortet mitt på stedet. Siden jeg motsatte meg dette var de pliktige til å få saken overlevert til retten innen tre uker, forklarer sjåføren som opplevde episoden etter at den nye avtalen var inngått. I mellomtiden fikk han derfor beholde jobben sin i selskapet og kunne settes til andre oppgaver med oppmøte hver dag.

– Det er et veldig godt miljø i selskapet og jeg var veldig glad for å kunne være i jobb den tiden det tok før jeg fikk tilbake sertifikatet, sier han.

Han mener at yrkessjåfører som taper førerretten må ta en straff som er langt større enn det ordinære bilister kan få.

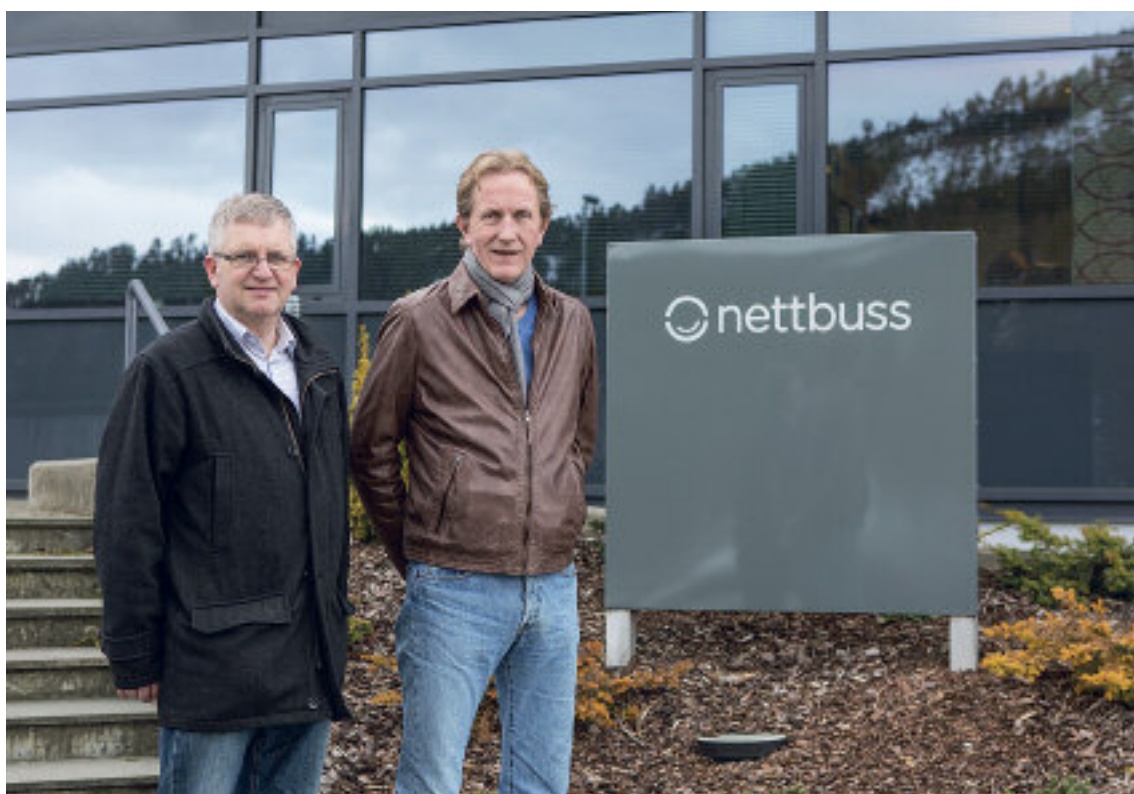
– Mister man sertifikatet som yrkessjåfører så mister man hovedinntektskilden. Vi taper inntekt i tillegg til bot og den belastningen det er å være involvert i en ulykke. I mitt tilfelle var det heller ikke brudd på trafikregler som skulle ført til at førerkortet kunne inndras, forklarer han.

Ifølge hovedtillitsvalgt Øystein Blom er det viktig at sjåføren motsetter seg at sertifikatet blir inndradd om han ikke er enig i avgjørelsen fra politiet.

– Det er mye følelser involvert i en ulykke og ting kan fort bli uoversiktlig. Da kan det være lett at sjåføren godtar at sertifikatet blir inndratt rutinemessig fordi man har samvittighetskvaler. Men om dette gjøres så kan man skrive et brev til politiet der man angrer på at man godtok dette, og da må politiet forholde seg til reglene der saken skal sendes retten innen tre uker, forklarer Blom.

For yrkessjåføren gikk saken i hans favør. Men han tror at avtalen er viktig, også fordi man får ta del i arbeidsmiljøet selv om man ikke kan kjøre.

– Det blir fort mange tanker og tunge stunder om man skal sitte alene tror jeg. Det er bra å være sammen med kolleger, prate og være sosial. Og samtidig vite at man er til nytte og fortsatt har jobb, forklarer yrkessjåføren. ■



Avtalen gjør at godt over 200 sjåfører på Sunnmøre kan føle seg trygg på at de vil beholde lønn og jobb om ubellet skulle skje.

Bare en bussjåfør?

Hvilket ansvar har vi som bussjåfører hver dag:

- Vi har ansvar for at bussen er i forsvarlig stand.
- Vi har ansvar for at bussen blir kjørt trygt og behagelig.
- Vi har ansvar for at bussen er ryddig og presentabel.
- Vi har ansvar for at billetteringen er riktig.
- Vi har ansvar for at bagasjen er trygt og sikkert plassert, og at ingenting forsvinner.
- Vi har ansvar for å overholde trafikkreglene.
- Vi har ansvar for å følge kjøre og hviletidsreglene.
- Vi har ansvar for å holde ro og orden i bussen.
- Vi har ansvar for at skolebarna er sikret.
- Vi har ansvar for å være på riktig sted til riktig tid.

Dette ansvaret **har** vi! Og dette ansvaret **tar** vi! Det er en trivelig jobb, der vi møter mange trivelige og forskjellige folk fra skolebarn til bestemor som er på handletur.

Min bekymring er at avstanden mellom suksess og fiasko i denne bransjen er veldig liten, ofte bare noen centimeter der vi på smale veier manøvrerer bussen på alle slags fører. For: Bussen skal frem. Marginene for å miste førerretten er utrolig små. Vi har hatt to eksempler i selskapet vårt i fjor sommer og høst:

En mistet førerretten etter en påkjørsel der en fotgjenger kom fra fortauet og ut foran bussen. **Resultat:** Beslaglagt førerkort i tre uker. Tingretten ga ikke politiet medhold i å holde på førerkortet. Men straffen ved å være uten førerkort, har sjåføren alt sonet. Det blir slik at han først får straff, for deretter å bli frikjent i en retts sak. Er ikke dette litt feil rekkefølge?

En annen mistet førerretten for å ha kjørt på en bil bakfra i køkjøring inn på en hovedvei. Det var noe materielle skader, og personene i bilen ble sendt til lege

for kontroll. Det er ingen som benekter at føreren av bussen har gjort en feil i dette tilfellet, men poenget her er at det ikke er samsvare mellom forseelse og straff i denne saken. **Resultat:** Beslaglagt førerkort i tre uker. Etter tre uker kommer et tilbud fra politiet om å vedta en bot på kr. 7000 og inndratt førerrett i 3 mnd.

Det er en yrkessjåfør vi snakker om. Han mister jobben og lønna i 3 måneder, i tillegg får han seg et forelegg. For en sjåfør i full stilling snakker vi om 90 000-100 000 kroner i tapt arbeidsfortjeneste – pluss forelegget.

Det hører med til saken at sjåføren ikke vedtok tilbudet så saken gikk til retten. Retten mente i dette tilfellet at kr 7000 i bot og inndragning av førerrett i 3 uker (som allerede er sonet) var det riktige.

Har det gått litt prestisje i å beslaglegge førerkort for politiet? Når vi serveres følgene fra nettsidene til Sunnmørsposten (23.11.2012) i forbindelse med ulykke der en bil er involvert: «Det er ikke mistanke om at føreren har kjørt ulovlig. Føreren fikk førerkortet rutinemessig beslaglagt ...»

Hvor er begrepet «skjellig grunn til mistanke» når førerkortet blir *rutinemessig* beslaglagt? Det blir forklart av både politijurister og jurister i YTF at det skal være «skjellig grunn til mistanke» dersom et førerkort skal beslaglegges. Betydningen av dette ifølge jurister er at det skal være 50 % sannsynlig at føreren har gjort noe staffbart som medfører inndragning av førerretten.

Erfaringene våre som yrkessjåfører er: At dersom en som har vært involvert i et uhell eller en ulykke, der politiet kommer til stedet, fortsatt har førerkortet sitt, betyr det at vedkommende er 110 % uskyldig i hendelsen.

Det skal ikke være rutine for politiet å beslaglegge førerkortet, og det er det heller ikke, men det kan dessverre virke sånn.



Øystein Blom
Regiontillitsvalgt for YTF
Nettbuss Midt-Norge AS
Region Møre Sør



Foto: Ivan Tostrup

Jorunn Berland ny YS-leder

Jorunn Berland (57) er enstemmig valgt til ny YS-leder.

– YS er preget av stort mangfold, med store og små forbund, ulike næringer og sektorer. Mangfoldet er YS' store styrke. Dette vil jeg bygge videre på, sier Berland. Jorunn Berland har vært 1. nestleder i YS og kommer fra Finansforbundet, hvor hun har vært forbundsleder de siste ti årene. Berland har i tillegg hatt ulike tillitsverv på internasjonalt nivå. Jorunn Berland ble tillitsvalgt i Bergen Bank i 1982 og har nesten førti års erfaring fra finansnæringen.

– YS har flere store oppgaver foran seg, blant annet vårens mellomoppgjør. Vi krever at YS-medlemmene får sin rettmessige andel av verdiskapningen, og legger til grunn at det er rom for reallønnsøkning for alle grupper, sier den nyvalgte YS-lederen. Berland er valgt for en periode på halvannet år. I oktober 2014 gjennomfører YS ordinært valg på ny ledertrio for de neste fire årene. Valget på ny YS-leder kom som følge av at Tore Eugen Kvalheim trakk seg.

Korrigerings

I Yrkestrafikk nr. 1/2013 kom vi til skade for å skrive at bussjåfør Hamisi Zahidi Mbombe hadde vært plaget av steinkasting mot huset sitt i Brumunddal. Dette var feil. Hamisi flyttet til Brumunddal etter at trakasseringen skjedde.

(espen@ytf.no)

Vegbrukerne er mer fornøyde

Norske vegbrukere er mer tilfredse med framkommeligheten på vegene nå enn de var for fire år siden. Det er konklusjonen fra en brukerundersøkelse om sommervedlikeholdet som ble gjennomført høsten 2012.

Det er femte gang at Statens vegvesen ber om trafikantenes tilbakemelding på tilfredshet med sommervedlikeholdet. Bakgrunnen for undersøkelsen er at Statens

vegvesen ønsker bedre kunnskap om hvordan bilister, syklistene og fotgjengere vurderer vegene. Undersøkelsen er gjennomført over telefon og 5.400 trafikanter har gitt sin subjektive dom over områder som arbeidsvarsling, stell av rasteplasser, sikt, sikt, tunnelbelysning, renhold i leskur, asfaltdekke og informasjon om vegtrafikk. Resultatene viser også at befolkningen generelt er mer tilfreds

med framkommeligheten enn yrkessjåførene. Og trafikantene på Sørlandet er mest fornøyd med framkommeligheten på veiene våre.

– Fortsatt gjenstår det mye før vi kan si oss fornøyd, men resultatet i undersøkelsen gir en pekepinn om at vi er på rett veg, sier avdelingsdirektør Morten Rannem i Statens vegvesen i en pressemelding.

Transportbransjen lønnsvinnere i 2012

Tøffe lønnsoppgjør i 2012 har gitt en positiv lønnsutvikling for YTFs medlemsgrupper.

– Sterk vilje blant medlemmene til å prioritere lønn har ført til dette gode resultatet, sier en tilfreds forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet Svein Furøy (til høyre).

Ifølge Teknisk beregningsutvalg fikk transportsektoren en års-lønnsvekst på 4,75 prosent fra 2011 til 2012, og blir kåret til fjorårets lønnsvinnere av utvalget. Snittet i lønnsvekst fra 2011 til 2012 lå på 4 prosent, mens taperne var ansatte i bank og forsikring, som fikk 3 prosent lønnsvekst.

Også forhandlingsjef i YTF, Henrik Dahle, er svært fornøyd med resultatet. Han poengterer likevel at det er noen nyanser som må fram.

– Bussjåførene er en sentral gruppe i transportstatistikken, og har ikke lokale forhandlinger. De blir hengende etter i mellomoppgjørene. Det blir derfor viktig å se bussjåførens lønnsutvikling over tid, ikke bare et isolert år, sier han.

Ved lønnsoppgjøret i fjor ble partene enige om en regulerings-



Foto: Bente Bolstad

bestemmelse i bussoppgjøret, som gjør at man før hvert tariffoppgjør skal bli enige om et tillegg, som gjør at bussjåførene holder tritt med andre grupper som har lokale forhandlinger. (Teknisk beregningsutvalg er et statlig utvalg som beregner pris-, lønnsnivå og lønnsvekst i forskjellige bransjer i Norge.

Hensikten er at partene i lønnsoppgjør skal benytte samme tallgrunnlag i forhandlingene.)

Tariffoppgjøret 2013

Forhandlingsdelegasjonen til YS, med leder Jorunn Berland i spissen overleverte 12. mars kravene fra YS til NHO i årets tariffoppgjør, som er et samordnet mellomoppgjør. Forbundsleder Svein Furøy og forhandlingsjef Henrik Dahle deltar i delegasjonen til YS. Allerede før oppgjøret startet har reguleringsbestemmelsen i bussbransjeavtalene gitt to kroner 1. desember i fjor og tre kroner timen kommer fra 1. april til sjåførene. Bussjåførene får bare lønnsøkning

gjennom sentrale forhandlinger, mens alle de andre medlemsgruppene har lokale forhandlinger. NHO har allerede uttalt at de ikke vil gi ei krone, med unntak for de som ikke har lokale forhandlinger. – YTF mener det er viktig at alle får noe. Samtidig er jeg glad for at NHO ser behovet til grupper som for eksempel bussjåførene, som ikke har lokal forhandlingsrett, sier Svein Furøy.

Debattmøte i Askim

11. april arrangeres det paneldebatt på Askim videregående skole. Det er Stian Pedersen, som er elev i 2TRLA ved skolen og medlem i YTF, som står bak prosjektet.

– Målet mitt er og få litt engasjement hos ungdom fram mot valget i høst. Ønsket er at det skal tenke over hva de stemmer og se situasjoner fra sjåførers ståsted, sier initiativtakeren Stian Pedersen. Blant deltakerne i debatten er Bård Hoksrud (FRP) Susanne Bratli (AP) og Jan Jacobsen (YTF). Debatten vil omhandle tre hovedtemaer: Regional transportplan, bompenger og sikkerhet.



*UT PÅ TUR ALDRI SUR: Trede-
mølla blir flittig brukt til innendørs
joggeturer. Fysioterapeut Cesilie
Meling Stenbakken holder både
humoret og motivasjonen oppe.*

Jon Arne gir hjertet et løft

Jon Arne Iversen er godssjåfør, og har vært det i 27 år. Nå løper han på tredemølle på Feiringklinikken så svetten renner. Hjertet dunker i brystet, han tar i og hiver etter pusten. Gjennom Hjerteløftet tar han ansvar for egen helse.

Ikke ulikt mange av sine arbeidskolleger har Jonn Arne Iversen (47) ikke vært noen sunnhetsapostel. Han har drukket to-tre flasker cola hver dag, han har jobbet for lange dager, og trening har han ikke drevet med siden han la skiene på hylla som 19-åring. Han sliter med søvnapné, og sover dårlig om natta. I tillegg er det stor forekomst av hjerteproblemer i slekta.

Nå har sjåføren fra Storfjord i Troms, som til daglig kjører for Transport Nord, klare tanker om framtiden:

– Jeg vil jo gjerne slippe å havne på en institusjon som en kokosnett lenge for tida, sier han med et lite smil.

Tar grep

På Yrkestrafikkforbundets landsmøte hørte Jonn Arne foredraget til sykepleier Bengt Lidfors fra Hjerteløftet. Bengt snakket om hvordan YTFs medlemmer kan ta helsen mer på alvor, og inviterte de som har risiko for å få hjerte- og karsykdom til å søke seg inn på livsstilskurs hos Hjerteløftet. En uke på Feiringklinikken for å lære om trening og kosthold.

– Da jeg kom hjem fra landsmøtet, tok jeg kontakt med fastlegen min, og han skrev søknad til Hjerteløftet om en ukes opphold på Feiring for meg.

Vi besøker Feiringklinikken på Jonn Arnes fjerde og nest siste dag på kurset. Han ser rett og slett både sunn og glad ut.

– Dette her er bare helt fabelaktig! Treninga går kjempefint og jeg merker bedringen på kroppen. Maten er så god, og den er sunn. Rommene er kjempefint, dette er som å være på ei uke på flott hotell, helt gratis!

Skremmende opplevelse

En skremmende opplevelse for noen år siden gjorde ham engstelig. Han satt på en kafé og plutselig gikk alt rundt for ham, verden gynget og det suste i ørene.

Dette varte i ti måneder. Han fant aldri ut hvorfor. Men opplevelsen var så skremmende at han ble mer oppmerksom på egen helse. Før han kom til Feiring, engstet han seg for om kroppen hans ville tåle hard trening. Men han trøstet seg med at på klinikken ville det være mange flinke folk som kunne hjelpe ham om det skulle skje noe. Her utreder de hjertesykdom, utfører hjerteoperasjoner, de tar imot folk med hjertesykdom på rehabilitering, og nå har de altså det forebyggende Hjerteløftet.

Kroppen funker!

På Feiring fikk ikke Jonn Arne tenkt seg mye om før han ble kjørt på tredemølla med måleinstrumenter på. Nå skulle han testes: Hvordan er oksygenopptaket? Hvordan er kondisjonen? Funker hjertet som det skal? Hva med blodtrykket?

Da var det bare å løpe på, så fort han orket.

– Det var herlig å kjenne at jeg kunne ta så hardt i! Etterpå var jeg sliten, men jeg var veldig glad for at kroppen min tålte dette hardkjøret, sier lastebilsjåføren fra Troms.

I løpet av uka har han, sammen med resten av gruppa på Hjerteløftet, blitt kjørt tøft. Feiring lig-

ger idyllisk til med Mjøsa som nærmeste nabo. Men bakkene oppover fra innsjøen er virkelig bratte. Her ble det intervalltrening: Så hardt de kunne måtte de gå oppover bakkene. Så rolig ned igjen. Deretter opp opp opp, i maks tempo.

Det er fysioterapeut Cecilie Meling Stenbakken som har fulgt opp treningen til gruppa, både inne og ute. Hun tar seg minst like mye ut som deltakerne. – Når hun svetter så spruten står, kan jeg ikke være dårligere, mener Jonn Arne.

Mat – for sikkerhetens skyld

I løpet av uka har de også vært på kjøkkenet og lært enkle måter å tilberede sunn mat på.

– Jeg har i hvert fall skjont at jeg må spise regelmessig. Det har jeg ikke gjort når jeg har vært på tur med lastebilen. Da har første måltid i verste fall vært kl. 19 om kvelden.

For meg var uka på Feiring virkelig et hjerteløft

Men nå har han lært, og forteller hva som skjer med blodsukkeret når man holder på sånn.

– Blodsukkeret blir ekstremt lavt når man ikke spiser. Og når man spiser etter mange timer



**TEKST OG FOTO:
BENTE BOLSTAD**



LOKALE BESØK: Sykepleier Bengt Lidfors i Hjerteløftet har besøkt flere av YTFs avdelinger. Han måler blodtrykk, kolesterol og blodsukker, gir råd om livstil, og noen har blitt anbefalt å søke å bli med i prosjektet. Vil dere ha besøk, ta kontakt på telefon 489 52 433.

PUST I BAKKEN: Det har blitt mange treningsøkter på Jonn Arne Iversen. Men velfortjente pauser med nydelig utsikt mot Mjøsa kan man tillate seg med godt samvittighet.



TETT PROGRAM: Det er ingen latmannsklubb Jonn Arne har vært med i på Feiringklinikken. Programmet er tett og intenst.

uten mat, blir det som regel et stort måltid. Da flyr blodsukkeret rett til værs. Både for lavt og for høyt blodsukker er usunt, oppmerksomheten synker. Det mest skremmende er at man i verste fall blir en farlig sjåfør, sier Jonn Arne.



SLITEN KAR: Det skal mosjon til en sprek sjåfør...

Gjennomsnittlig levealder

En sjåfør som spiser uregelmessig er ikke bare en fare for andre, han kan også utgjøre en stor fare for seg selv.

Levekårsundersøkelser fra Statistisk Sentralbyrå viser klart og tydelig: Mens en kvinnelig lærer har en forventet levealder på 84 år, blir mannlige prester i snitt 81 år. En mannlige vare- og lastebilsjåfør kan

forvente å bli 74 år. Det kunne vært verre: En drosjesjåfør kan forvente å bli 72 år.

Jonn Arne er ikke fremmed for å tenke slik.

– Jeg lurer jo mange ganger på hvor det har blitt av en del av de eldre sjåførene som jeg har pleid å møte langs veien. Flere av dem har blitt borte lenge før de normalt skulle nådd pensjonsalderen, sier han.



HJERTE LØFTET

- Hjerteløftet er et statlig finansiert prosjekt. Målet er å finne ut om det å ta tak i risikofaktorer på et tidlig stadium reduserer faren for å utvikle hjertesykdom i framtiden. Deltakerne blir sykmeldt for å delta på disse kursene.
- Hjerte- og karsykdom er sammen med kreft den vanligste dødsårsak for kvinner og menn i Norge.
- De fleste årsakene til hjerte- og karsykdom skyldes livsstil. Røyking, høyt blodtrykk, diabetes, overvekt, stress, forhøyede fettstoffer i blodet, for lite frukt og grønt og mangel på regelmessig fysisk aktivitet er ofte utslagsgivende. I tillegg er noen arvelig disponert for hjertesykdom.
- 800 skal delta i Hjerteløftet, men bare halvparten får livsstilskurs på Feiring.
- De som blir tatt ut til å delta i prosjektet skal ikke ha en diagnose på hjertesykdom, men de skal ha flere risikofaktorer for å få slik sykdom.



SUNT OG GODT: Utvalget av mat er både sunt og godt for deltakerne på Hjerteløftet.



UTEN COLA: Før Jonn Arne kom til Feiring drakk han Cola hver dag. På Feiring har det gått i sunn mat og drikke og han har ikke smakt Cola en eneste gang. Han har testet seg selv ved å gå rundt kiosken mange ganger, og han har overvunnet fristelsen.

Alle må ikke endre alt

I kantina spiser vi en god og sunn lunsj sammen med sykepleier Bengt Lidfors og fysioterapeut Cesilie Meling Stenbakken. Cesilie gleder seg over en godt motivert gruppe, som allerede ser resultater på formen sin. Hun er opptatt av at det å legge om livsstilen ikke skal bli en så tung byrde for deltakerne i Hjerteløftet at de gir opp.

– Alle må ikke endre på alt. De fleste ønsker å bli mer fysisk aktive. Noen er mer opptatt av kosthold. Jonn Arne er heldig som ikke røyker. Mange av de som kommer til Hjerteløftet gjør det. De fleste ber om hjelp til å slutte å røyke, men ikke alle. Hver og en må finne ut hva som funker for dem, sier Cesilie.

Hjerteløftet og YTF

Bengt Lidfors forteller at det har vært naturlig for Hjerteløftet å samarbeide med YTF fordi undersøkelsen Sjøførsjekken avdekket store helseproblemer hos sjåførene. Denne undersøkelsen ble gjort i samarbeid med Landsforeningen for Hjerter- og Lungesyke, som også eier Feiringklinikken. Jonn Arne sier at det har blitt mye pommestruer, egg og bacon, både på ham og på mange av arbeidskameratene.

– Det er godt av og til, men det er selvfølgelig ikke sunt å spise sånt hele tida, sier han.

– *Hvordan tenker du at du skal leve framover, blir det forandring?*

– Det blir nok tøft å legge om i hverdagen, men jeg tenker at det

er viktig for meg er å få trent. Jeg må nok bare TA meg tid. Jeg vil jo gjerne fortsette i yrket. Når det gjelder kosthold er det aller viktigste for meg å sørge for regelmessige, små måltider. Gjennom Hjerteløftet har jeg fått en mentor som følger meg opp lokalt. Vi skal etter planen møtes ukentlig. Der vil jeg få hjelp til å holde motivasjonen oppe, sier Jonn Arne Iversen.

Bedre livskvalitet

Vi får Jonn Arne i tale ti dager etter at han har kommet hjem fra Feiring. Han forteller på telefonen at han har trent fire ganger. Han sover mye bedre om natta og en ny søvnregistrering på sykehuset i Tromsø viste at oksygenopptaket i blodet nesten er oppe på normalt. I praksis betyr det en stor forbedring i forhold til søvnapnéen som han har slitt med.

Mentoren hans har vært med på skitur, og hun er godt trent.

Hver og en må finne ut hva som funker for dem

– Jeg måtte faktisk vente på henne i løypa, så hun var imponert over kondisjonen min etter en uke hos Hjerteløftet. Men nå tar jeg meg også helt ut når jeg trener, sier han.

I hjemmet har de også merket omleggingen av kostholdet. Sønnen på 12 år knasker nå salat av hjertens fryd.

– Vi som er sjåfører har så mange odds mot oss, vi har stillesittende arbeid, vi stresser, og i praksis spiser mange av oss usunt. For meg var uka på Feiring virkelig et hjerteløft, sier Jonn Arne Iversen. ■



VANNTRENING: Å trene i vann er godt for kroppen.

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



Organisasjon
for ansatte innen gods-
og persontrafikk

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

Besøksadresse:
Brugata 19

YRKESSTRAFIKK- FORBUNDET

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



Forbundsleder

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

Nestleder:

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

Styremedlemmer:

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

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

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

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

Fred Øve Nibe, Stortvannsveien 112, 9600 Hammerfest
Tlf.: 934 18 887
E-post: 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

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

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

KONTROLLKOMITÉ:

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

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

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

REGIONER OG LANDSSAMENSLUTNINGER I YTF

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

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

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

Møre og Romsdal
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 Helleseth, Breinsteinvegen 176 B, 5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.helleseth@tide.no

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

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

YTFs hovedoppgaver er:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoleing av tillitsvalgte
- å høyne yrkets sosiale status
- å ha en fruktbar dialog med offentlige myndigheter
- å få gratis juridisk hjelp i arbeidsforhold
- å gi juridisk veiledning i private forhold

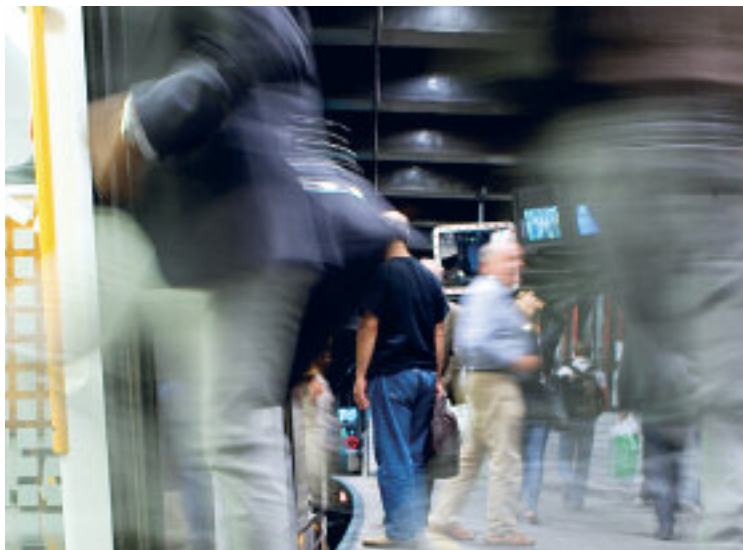
FAKTA OM YRKESTRAFIKK-FORBUNDET

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Et YS forbund

Flere velger å reise kollektivt



Trafikkveksten for Ruter fortsatt å øke i 2012 med til sammen 3,2 % for Oslo og Akershus – til nær 295 millioner påstigende passasjerer. Dette er 10 millioner flere reiser enn året før.

– Vi registrerer at stadig flere velger å reise kollektivt framfor å kjøre bil, sier Ruters administrerende direktør Bernt Reitan Jenssen. Vekstøkningen fordeler seg

med 7,6 % i Akershus og 1,9 % i Oslo. Ruter-sjefen forklarer den positive veksten med ytterligere kapasitetsutvidelse og enda flere avganger i Ruters område. Også Ruters eiere, Akershus fylkeskommune og Oslo Kommune er fornøyde med fjorårets vekst i kollektivtrafikken.

I følge Bernt Reitan Jenssen er ytterligere vekst i kollektivtrafikken avhengig av bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken generelt.

– Vi har utfordringer når det gjelder fremkommelighet for spesielt buss og trikk. Når vi vet at punktlighet og forutsigbarhet er noe av det kundene er mest opptatt av, må vi se på tiltak som sikrer god fremkommelighet. Vi er derfor glad for at Oslo kommune nylig har satt i gang et arbeid på dette viktige området, påpeker Reitan Jenssen.

Tryggere bussjåfører og lange dager for lastebilsjåfører

Lastebilsjåfører jobber mye natt og helg, mens bussjåfører føler seg tryggere. Det viser YTF sin siste medlemsundersøkelse.

For godssektoren preges svarene av at sjåførene jobber mye nattarbeid og at en av tre jobber helg regelmessig. 55 prosent har fast oppsatte arbeidsplaner. Dette er en svak økning fra i fjor, da 52 prosent oppga at de hadde slike planer. Litt over halvparten har en forutsigbar arbeidsdag, mens fire av ti jobber mer enn 13 timers arbeidsdag.

Tryggere bussjåfører

Når det gjelder bussjåførene er det interessant å merke seg at i forhold til en tilsvarende undersøkelse i 2011, var tallet på de som frykter å bli ranet gått ned fra 40 til 34 prosent.

Når så mange har svart på undersøkelsen, er det grunn til å anta at sjåførene føler seg tryggere på

jobb nå som kontantene har blitt betraktelig redusert mange steder, særlig i de store byene. Men 34 prosent føler seg fortsatt utsatt for å bli ranet, og dette er selvfølgelig et alt for høyt tall. Slik YTF har skrevet om tidligere, er det trolig en god del sjåfører og andre medlemmer som jobber for lange arbeidsuker. Ifølge de fleste av YTF sine tariffavtaler, skal de som jobber søndag hver tredje helg eller oftere, ha 35,5 timers arbeidsuke. Undersøkelsen viser at mange av de som jobber helg regelmessig, har 37,5 timers arbeidsdag. Yrkestrafikkforbundet takker alle medlemmer som svarte på medlemsundersøkelsen 2012. Rekordhøye 1716 medlemmer svarte på den omfattende undersøkelsen. Det er 44 prosent av de som fikk tilbud om å delta i undersøkelsen. Av disse svarte nesten 1200 bussjåfører og om lag 250 godssjåfører. De andre fordeler seg på ulike yrker.

Din stolthet

Hvis du ikke bare vil tilby dine kunder en uforglemmelig reiseopplevelse, men også gi dem den gode følelsen av trygghet, komfort og kvalitet - da har du all grunn til å være stolt. Over din suksess, dine ansatte og dine kjøretøy. Og hvis vi kan bidra til din suksess med våre busser og tjenester, da gjør det oss stolte.

For å finne ut mer om vår stolthet, besøk www.setra.no.



SETRA

Best in Class.

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

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

Trekk i lønn

Har arbeidsgiver lov til å trekke meg i lønn for bruk av arbeidstelefonen?

Lønnsutbetaling og feriepengeutbetaling er vernede utbetalinger. Lovgiver har sett at arbeidstaker har behov for å kunne innrette seg

i trygg forvisning om at avtalt lønn kommer til rett tid. Dette er av hensyn til at man skal kunne styre sin privatøkonomi uten å måtte ta høyde for uventet redusert inntekt. I motsetning til utgangspunktet utenfor ansettelsesforhold har derfor arbeidsgiver ikke adgang til å

motregne i lønn og feriepenger. Det vil si at arbeidsgiver ikke kan ta dekning for eget krav ved å redusere utbetalingen til motparten.

Dersom arbeidsgiver mener å ha et krav på betaling fra arbeidstaker er han dermed henvist til å fremme dette kravet ovenfor arbeidstaker. Dersom det er klart at arbeidstaker skylder arbeidsgiver penger, kan det allikevel være praktisk at man gjør opp ved trekk i lønn, fremfor at man går veien om at arbeidstaker må overføre midler tilbake til arbeidsgiver. Det er derfor gitt adgang i loven til at arbeidstaker og arbeidsgiver blir enige om lønnstrekk, men det er da en forutsetning at enigheten nedfelles i en skriftlig avtale.

Utenom regelen om skriftlig avtale er arbeidsgiver også gitt en viss adgang til lønnstrekk for enkelte spesifikke unntak som er nevnt i arbeidsmiljøloven § 14-15(3). Det dreier seg om trekk for fagforeningskontingent, egenandel til tjenstepensjonsordning og lignende.

Enkelte arbeidsgivere medtar i arbeidsavtalen et generelt punkt om at feilutbetalinger kan rettes ved trekk i lønn, eller for eksempel at utgifter til telefonbruk gjøres opp ved trekk i lønn.

Ved inngåelse av arbeidsavtalen vil det gjerne være arbeidsgiver som har utformet denne, og arbeidstaker vil generelt ha liten mulighet til å regulere innholdet. Det er derfor klart at avtalepunkter av denne sort lett vil fremstå som omgåelser av det vernet arbeidstaker har fått for lønnsutbetaling.

Sivilombudsmannen har uttalt i årsmelding av 2001 at slik blankofullmakt i arbeidsavtalen representerer en omgåelse av vernet etter arbeidsmiljøloven, og ikke kan leg-



(Illustrasjonsfoto: Børge Sandnes/Scandinavian StockPhoto).

ges til grunn. Uttalelsen knyttet seg til en sak om lønnstrekk på grunn av feilutbetaling.

Denne uttalelsen, sett i sammenheng med formålet med vernet i arbeidsmiljøloven §14-15, må forstås slik at den skriftlige avtalen i utgangspunktet må sikte til det enkelte trekket. Dette må modifiseres noe. Det vil være veldig formalistisk og unødvendig å inngå ny avtale om trekk for løpende trekk som er like hver måned, eller i alle fall mulig å forutse størrelsen på. Typisk telefontrekk, trekk for kantine osv. Formålet med forutberegnelighet for arbeidstaker vil da måtte sies å være tilfredsstilt ved at det inngås én skriftlig avtale om at det foretas trekk på en gitt sum i måneden for kantine, eller for all privatbruk av arbeids-telefonen utover en nærmere angitt beløpsgrense.

I alle tilfeller mener YTF det må være klart at arbeidsgiver ikke i noe tilfelle kan foreta lønnstrekk for å ta dekning for et omtvistet krav.

Arbeidsgiver kan altså kun trekke deg for telefonbruk dersom det foreligger en skriftlig avtale om dette, og beløpet er uomtvistet. Ellers vil arbeidsgiver være forvist til å fremme et pengekrav. Dersom arbeidsgiver har foretatt ulovlig lønnstrekk vil man kunne kreve dette tilbakebetalt med forsinkelsesrenter, og forholdet kan anmeldes ettersom ulovlig lønnstrekk er straffbart etter arbeidsmiljøloven.

Utbetalt for mye lønn

Det har vist seg at jeg fikk for mye lønn i fjor på grunn av en feil i arbeidsgivers utregninger. Kan arbeidsgiver kreve lønnen tilbake?

Her har arbeidstaker mottatt penger han ikke i utgangspunktet hadde krav på. Dette skjer dessverre iblant, og vurderingen av om beløpet kan kreves tilbake er sammensatt.

I ansettelsesforholdet vil det normalt være en sterkere part, som har større økonomisk bæreevne, og bedre kompetanse til å etterkontrollere lønningene. I arbeidsforhold er det dermed mer som skal til for at beløpet skal kunne kreves tilbake enn ellers.

Det viktigste vurderingsmomentet er om arbeidsgiver faktisk forstod eller burde ha forstått at han fikk for mye lønn. Det er forventet at arbeidstaker rutinemessig sjekker lønsslippene sine, så han kan ikke unnskylde med at han ikke har sett over lønsslippene sine.

Generelt vil det være enklere å oppdage feil i fast lønn eller faste tillegg, mens variable tillegg vil arbeidstaker lettere kunne unnskylde for at han ikke har oppdaget. Videre er det viktig å se hen til en skyldfordeling. Feilutbetalingen kan skyldes svikt på arbeidsgivers side, men det kan også være at arbeidstaker ikke har vært nøye nok ved utfylling av timelister eller lignende. I så fall må det en del mer til for at det skal være urimelig å kreve tilbake beløpet.

Tidsaspektet er også sentralt. Dersom det relativt raskt ble oppdaget

at noe var feil er det liten grunn til at ikke feilutbetalingen skal rettes i ettertid. Arbeidstaker har ikke hatt tid til å innrette seg.

Videre er det viktig i rimelighetsvurderingen hva pengene har gått til. Dersom de har ført til en vesentlig berikelse, for eksempel ved at de fremdeles står i banken hos arbeidstaker, taler dette for at beløpet må tilbakebetales, mens dersom pengene er gått med i det daglige ordinære forbruk, vil det virke urimelig om arbeidstaker må anvende tidligere oppsparte midler eller senere tilegnede lønnsmidler for å dekke opp for kravet.

Det er altså ikke nødvendigvis slik at bare fordi man ikke i utgangspunktet hadde krav på pengene må man betale dem tilbake. Det må gjøres en rimelighetsvurdering ut i fra situasjonen slik den er i dag. Dersom arbeidstaker og arbeidsgiver er uenige om beløpet skal betales tilbake eller ikke er arbeidsgiver henvist til å kreve inn beløpet av arbeidstaker.

Dersom arbeidsgiver skaffer seg dekning via lønnstrekk er dette ulovlig etter arbeidsmiljøloven §14-15. Arbeidstaker kan da kreve beløpet utbetalt og eventuelt anmelde arbeidsgiver, som har straffeansvar etter arbeidsmiljøloven §19-1.



Linda Jæger
Forbundsadvokat



Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig



Josefine Wærstad
Juridisk saksbehandler

Obligatorisk tjenstepensjon

Jeg tror ikke jeg har noen tjenstepensjonsordning hos arbeidsgiver. Er han ikke pliktig å ha dette?

Det stemmer at arbeidsgiver er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning for sine ansatte. Dette er gitt i loven om obligatorisk tjenstepensjon (OTP), som ble innført i 2006.

Fra arbeidsgiver oppretter virksomheten har han 6 måneder på seg til å opprette pensjonsordning. Dersom han forsømmer denne plikten vil du som arbeidstaker ha krav på at forholdet rettes opp, og at innskudd betales med tilbakevirkende kraft slik at du blir stilt som om pensjonsordning var på plass til rett tid.

Dersom arbeidsforholdet består skal tilskuddet betales til pensjonsordningen. Dersom arbeidsforholdet er opphørt har du krav på å få utbetalt tilskuddet personlig.



(Illustrasjonsfoto:
Dmitry Kalinovskiy/
Scandinavian
StockPhoto)

Oppsigelse på grunn av sykdom

Jeg har snart vært sykemeldt et år. Arbeidsgiver sier jeg blir sagt opp når jeg går over på arbeidsavklaringspenger. Har han automatisk adgang til dette?

I det første året man er sykemeldt er man i arbeidsmiljøloven gitt et særskilt oppsigelsesvern. I denne perioden kan ikke arbeidsgiver si opp arbeidstaker på grunn av sykdom, selv om tilrettelegging kan vise seg å være problematisk, eller arbeidsgiver har vansker med å skaffe vikar.

Etter et år utgår dette styrkede oppsigelsesvern, og arbeidstaker kan sies opp dersom arbeidsgiver har saklig grunn, akkurat som i ordinære tilfeller.

Det er en ganske vanlig misoppfatning at sykdom etter et år automatisk er saklig grunn for oppsigelse. Oppsigelsen skal vurderes etter en helhetsvurdering. Når man er syke-

meldt vil man ofte ha tungtveiende interesse av å stå i stillingen, etter som det kan være vanskelig å finne seg annen jobb.

Oppsigelsesadgangen må også ses i et bredere perspektiv. Dersom oppsigelser av sykemeldte godtas i vid utstrekning vil det medføre at en stor gruppe arbeidstakere vil bli gående arbeidsledige lengre enn nødvendig når arbeidsgiver gis mulighet til å enkelt fri seg fra arbeidsgiveransvaret og medhørende tilretteleggingsplikt.

Dersom oppsigelse på grunn av sykdom skal kunne være saklig må først mulighetene for tilrettelegging være vurdert. Videre må det være klart at utsiktene til bedring innen

rimelig tid er dårlige, og omplassering internt i bedriften til annet passende arbeid ikke er mulig.

Det er altså ingen automatisk oppsigelsesadgang ved utløpet av ett års-fristen. Du bør be om en skriftlig begrunnelse for oppsigelsen slik at det kan vurderes om oppsigelsen er saklig.

Beregning av sykepenger

Jeg er timebetalt, og har varierende arbeidstid. Når jeg er syk betaler arbeidsgiver kun sykelønn for 7,5 timer dagen, selv om jeg normalt jobber ganske mye mer enn det. Kan det være riktig at jeg taper penger på å være syk?

Sykepenger i arbeidsgiverperioden beregnes etter reglene i folketrykkløven kapittel 8. Sykepenger skal utbetales fra arbeidsgiver i de første 16 kalenderdager av sykdomsperioden, regnet fra første hele fraværsdag som skyldes sykdom. For de som ikke har fast månedslønn utbetales sykepenger med en dagsats. Arbeidstaker har kun

krav på betalt for de dager han skulle ha jobbet.

Dagsatsen beregnes ved å legge til grunn et gjennomsnitt ut i fra de siste fire ukene. Da deler man den totale inntekten fra denne perioden på antall arbeidsdager. Dersom man jobber turnus eller lignende kan en periode på fire uker gi et dårlig bilde av faktisk inntekt.

I så fall skal et lengre mer representativt tidsrom legges til grunn.

I inntekten inngår tillegg for ubekvem arbeidstid og overtid, men ikke tillegg som skal dekke utgifter i forbindelse med arbeid, for eksempel kost. Inntektsgrunnlaget er oppad begrenset til inntekt som, omregnet til årsinntekt, tilsvarer 6 ganger grunnbeløpet (kr. 486 918). Det er altså detaljerte regler for hvordan lønn i arbeidsgiverperioden skal beregnes, og det blir ikke rett å sette 7,5 som normal arbeidstid og lønne for dette. Dersom du mener arbeidsgiver har utbetalt for lite i sykepenger bør du først og fremst gjøre arbeidsgiver oppmerksom på dette. Om arbeidsgiver allikevel ikke utbetaler korrekt kan man kreve forskuttering av NAV for resterende, som så krever beløpet etterbetalt av arbeidsgiver.



(Illustrasjon: Klara Viskoval
Scandinavian StockPhoto)



Velkommen inn i fremtiden Med MAN biogassbusser EEV

Biogass er, sett fra et miljøsynspunkt, det beste drivstoffet for busser. MAN biogassdrevne busser oppfyller ikke bare dagens Euro-5 norm, men også den strengere avgassnormen EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicle). Våre bybusser, MAN Lion's City, med sine rene 6-sylindrede biogassmotorer tar deg allerede i dag med inn i fremtiden!

MAN Last og Buss AS
www.man.no



NEOPLAN

Buses for Business



Vi gratulerer

70 ÅR

CHRISTIANSEN, FINN CHR

2. mai

PEDERSEN, PER WILLY

4. mai

EIDSHEIM, SIGURD

7. mai

ELVIGEN, JOHSS

8. mai

BOGEN, OLE-JOHNNY

13. mai

VILLA, ARVID KOLBJØRN

14. mai

GUNNERUD, HÅKON

18. mai

OLSEN, STEINAR P G

19. mai

WETLESEN, HARALD

23. mai

GUSTAVSEN, SVEIN E

24. mai

EGELANDSDAL, ODD MARTIN

31. mai

MYHRE, ODD MARTIN

NOBINA (NORGE) AS, 21. mai

RØNNING, SOLVEIG STENHAUG

Gauldal - Østerdal Buss AS, 21. mai

TORPTANGEN, KÅRE

Nettbuss Øst AS, 21. mai

MARTINSEN, ARILD

Ruud Transport DA, 21. mai

HALEN, ARILD

Nettbuss Sør AS, 23. mai

VÆRING, RUNE

NOBINA (NORGE) AS, 25. mai

ESPESETH, ROLF ERIK

Etnedal Bilruter AS, 27. mai

KOLSTAD, JAN

Unibuss AS, 28. mai

ISRAELSEN, BJØRN

29. mai

FJØRTOFT, MAGNE LOUIS NESS

Hoel Transport AS, 30. mai

SKOGSTAD, ASBJØRN

Nettbuss Sør AS, 31. mai

FALCH, JOHN

Nordic Crane Oslo AS, 18. mai

ANDERSEN, AINA INGEBORG

Tide Buss AS, 23. mai

SEIELSTAD, PER HELGE

Nettbuss Sogn Billag AS, 23. mai

SJØTEIG, RONALD

SB Nordlandsbuss A/S, 25. mai

ANDERSEN, BIRGER ANDRE

Harlem Transport, 25. mai

MARANOS, GEORGIOS

NOBINA (NORGE) AS, 27. mai

BORSELLI, PAOLO ANGELO

Norgesbuss AS, 27. mai

MAGNUSSON, PER OLOF MIKAEL

Boreal Transport Nord AS, 28. mai

BERG, MARGARETH

Tide Buss AS, 29. mai

MATHISEN, DAG SCHRØDER

Bring Warehousing AS, 30. mai

50 ÅR

ABDULLA, MAHMUD AKRAM

NOBINA (NORGE) AS, 1. mai

SALBU, KJELL

Tide Buss AS, 2. mai

RUKOVCI, SHEMSI

Nettbuss Øst AS, 4. mai

JAMA, ABDULAHI ABDIKARIM

City Taxi Clausen, 6. mai

STENHAUG, PER KRISTIAN

Nord Vei & Anlegg AS, 8. mai

JACOBSEN, JAN ATLE

Nettbuss Vest AS, 13. mai

RUUD, OLE MARTIN

Nettbuss Sør AS, 13. mai

STORØ, ODD

Asbjørn Taraldsen, 14. mai

JASHARI, HISEN

Nettbuss Sør AS, 14. mai

RISCHMANN, JAN

Nettbuss Øst AS, 15. mai

STAVE, LINDA

Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS,
16. mai

BELLERSEN, FRANK

Unibuss AS, 17. mai

STOA, TRYM

NOBINA (NORGE) AS, 17. mai

HANSEN, ROALD

Rema Distribusjon Norge AS,
17. mai

HETLEVIK, ELI

Norgesbuss AS, 17. mai

60 år

NORDBY, STEIN

Torpa Bilruter AS, 2. mai

LARSSSEN, LARS EGIL

Nettbuss Midt- Norge AS, 4. mai

HYSTAD, GUNNAR

Nettbuss Sør AS, 5. mai

STENSBØL, BJØRN

NOBINA (NORGE) AS, 5. mai

STENBERG, KARL ERIK

Kirkestuen Transport AS, 6. mai

HÆRØ, ASBJØRN

Tide Buss AS, 8. mai

KOSBERG, STEIN MAGNE

Gauldal - Østerdal Buss AS, 9. mai

SLEVELAND, HALLVARD A

Nettbuss Sør AS, 11. mai

INSTØY, MILHRY KARIN

Tide Buss AS, 12. mai

ABADIN, ZAIN-U

Norgesbuss AS, 13. mai

NORDAHL, GUNNAR

16. mai

SAMLAND, TROND HARALD

Termo-Distribusjon AS, 17. mai

JØRUNG, KJELL EIRIK

Norgesbuss AS, 18. mai

SOLDAL, BJARTE

Tide Buss AS, 20. mai

Russisk rulett på glatta

I EU lages det direktiver som setter aldersgrenser på bal-longblåsing. Når kommer det et skikkelig EU-direktiv som trykker sikkerheten på nordiske vinterveier, spør Fremover-redaktør Tone Angell Jensen i dette innlegget fra avisen Fremover.

Det er russisk rulett på glatta. Men lite blir gjort for å stoppe trafikkfarlige vogntog. Privatbilistene derimot, blir nå truet med EU-kontroll hvert år. Problemet med vogntog som skaper kaos på veiene så snart kong vinter har meldt sin ankomst, har økt voldsomt de siste årene. Denne sesongen startet problemene allerede i oktober.

Vi har vel alle hørt historiene om utenlandske trailere som kjører med slitte sommerdekk på islagte, nordnorske fjelloverganger. Eller så har vi opplevd konsekvensene av hasardkjøringen. Timevis med kø på europaveiene fordi en eller annen utenlandsk sjåfør nekter å ta imot slepehjelp. Den må de som kjent betale for, og det liker ikke oppdragsgiverne deres. Den vildeste historien denne vinteren, er den om den polske traileren som mistet sommerdekkene, og like godt kjørte videre på felgene. Slike anekdoter frister ikke til å legge ut på langtur på norske veier lenger.

I vinter har Fremover kunnet fortelle at det i vår meget langstrakte landsdel kun er 21 kontrollører som skal sjekke vogntog, norske som utenlandske. De er ikke arbeidsledige. Fra oktober til februar er over tusen kjøretøyer sjekket. Men det er selvsagt bare en brøkdel av alle de vogntog som ruller, og ofte står på tverra, på nordnorske veier. Nå ber Norges Lastebileierforbund om at myndighetene gjør mer for å stoppe denne livsfarlige trafikken. Forbundet vil ha en skikkelig sjekk på grenseovergangene. Det gjelder kjøretøyenes dekk og kjettinger, hvis de har kjettinger da, og det gjelder sjåførenes kompetanse til å kjøre på norske vinterveier. Å hindre vogntog i å

komme inn i landet dersom de ikke er skodd for det, er det eneste som nytter, mener lastebileiernes organisasjon.

Også hos våre myndigheter er man i ferd med å ta problemstillingen inn over seg. Samferdselsminister Marit Arnstad har uttalt til VG at dette kanskje er den trafikkikkerhetsmessig største utfordringen vi står overfor på veiene. Hun mener nye tiltak er nødvendig, ifølge avisen. Ja vel, statsråd. Men hvilke tiltak? For her må det vises handlekraft. Det er nemlig bare et tidsspørsmål før mange flere menneskeliv går tapt. Og det er faktisk en gåte hvordan et sivilisert land kan akseptere forhold som dette. Det ville aldri gått an verken i fly eller skipstrafikken. Men på veiene, der vi alle ferdes, får anarkiet lov til å råde.

Det er naturligvis et paradoks at svært mange av de vogntogene som er dårligst utstyrt og skaper flest problemer på glatta, kommer fra EU-land som Polen, Estland og Litauen.

For i EU er man glad i regelverk. I Brussels stadig esende byråkrati sitter det tusenvis av mennesker og lager stadig nye direktiver. Målet er åpenbart at alt mellom himmel og jord skal være gjennomregulert. Derfor beslutter man, for eksempel, at det skal være forbudt for barn under åtte år å blåse opp ballonger. Eller vedtar et «tilhenger»-direktiv som

innebærer at de som skal ta førerkort må betale for flere kjøretimer ekstra, dersom de tror at de seinere i livet en eller annen gang kommer til å hekte en litt større tilhenger til personbilen.

Dette gjøres for å trygge trafikken, mens «slagskipene» på veiene åpenbart får lov å ferdes med et minimum av tryggingstiltak. I Brussels eldorado for lobbyister som er ute etter økt inntjening, er det nå lansert et forslag om EU-kontroll på privatbiler hvert eneste år. For norske bilister betyr det en ekstra kostnad på 500 millioner i året. Og bilverkstedseiere kan le hele veien til banken. Det er aldri bevist at EU-kontrollen har noen innvirkning på trafikkikkerheten, og den er lite verdt som kvalitetsstempel når man kjøper bruktbil. Nå slåss riktignok samferdselsminister Arnstad mot forslaget. Men EU pleier å få sine direktiv igjennom. Så blir kanskje personbilene «trygge». Det hjelper bare så lite den dagen det kommer en estisk trailer på nedslitte dekk midt imot på glarholka. Kanskje på tide med et vettugt EU-direktiv? Et om vogntog?

*Tone Angell Jensen er redaktør i avisen Fremover. Debattinnlegget stod opprinnelig stått på trykk i Fremover 3. mars 2013.
www.fremover.no*



**TEKST:
TONE ANGELL
JENSEN
FOTO:
SYNNE KVAM,
FREMOVER**



Unik kjøresimulator i Linköping:

Skal gi sikrere og renere kjøring

Et av verdens fremste kjøresimulatorsystemer er utviklet i Linköping i Sverige. – Nye forskningsmetoder kommer til å minske miljøbelastningen fra transportbransjen og øke trafikksikkerheten, forteller Per Öberg som forsker på kjøretøysystem ved Linköping Universitet.

**TEKST:
JOHAN ERICHS
FOTO:**

Avanserte simulatorer der førerne studeres i ulike situasjoner har eksistert lenge og bidratt til ulike tiltak for å forbedre trafikksikkerheten både på kjøretøy og veier. Men en ny løsning, der simulatoren kobles sammen med et virkelig kjøretøy, gir nye muligheter for forskning på trafikksikkerhet og miljøbelastning i transportbransjen.

Via en optisk link knyttes kjøresimulatoren, Sim III, på Statens veg- og transportforskningsinstitutt (VTI), i Linköping, sammen med fysiske kjøretøy på laboratoriet ved Linköping

Universitet(LiU). Dermed er det nå mulig å skape mer realistiske kjøresituasjoner enn det man kunne tidligere.

– Med simulatoren er det mulig å skape situasjoner og teste egenskaper uten at man må operere i trafikken. Dette gir sikrere underlag for kjøretøytutvikling, det er lettere å måle førernes atferd og forenkler en effektiv håndtering av forskningstester og resultater, sier Per Öberg, forsker på kjøretøysystemer og sjef for Kjøretøylaboratoriet ved Linköping Universitet. Gjennom det nye simulatorarbeidet kan man nå blant annet å få svar på hvordan førernes handlinger påvirker ett virkelig kjøretøy ut ifra en realistisk situasjon.

Virkelighetsnært

En av de to sammenkoblede simulatorene står hos VTI. Sim III er en simulator som muliggjør ulike sideveis bevegelser. Til og



*– Gjennom sammenkoblingen av simulatorene har vi kommet så nærme kjøring i den virkelige trafikken som det er mulig å få til, forteller Per Öberg, forsker på Kjøretøysystemer og sjef for Kjøretøylaboratoriet ved Linköping Universitet.
(Foto: Linköping Universitet)*

med realistiske opplevelser av ujevnheter i veien og bevegelser i karosseriet genereres gjennom et

Når føreren som «kjører» i simulatoren til Statens veg- og transportforskningsinstitutt (VTI) foretar bilen i laboratoriet ved LiU nøyaktig de samme operasjonene. Slik kan forskerne se mer virkelighetsnært hvordan bilen faktisk opptrer i ulike situasjoner og på ulike kjøreforhold. (Foto: VTI)

såkalt «ristebord». Simulatoren kobles sammen med kjøretøy-simulatoren på Universitetet i Linköping, som består av et virkelig kjøretøy, et chassisdynamometer og en pedalrobot.

Når en vil gjøre studier der begge simulatorene er koblet sammen, sendes det kontinuerlig informasjon mellom de to systemene. Hos VTI kan man studere førerens adferd og det miljøet som føreren opplever, mens simulatoren ved LiU studer slike ting som motorytelse og styresystemer. Gjennom sammenkoblingen blir det slik lettere å studere fører-adferden ut ifra ulike kjøretøyers motorytelse, styregenskaper og mye mer.

Simulatoren hos VTI er bygget opp med et halvt bilchassis som kan bevege seg sidelengs og tippes fram og tilbake. Føreren får en virkelighetsnær opplevelse av å kjøre på en vei gjennom seks prosjektorer som viser et bilde på en bøyd skjerm og som blant annet viser et grafisk bilde av et veimiljø foran frontruten. Så kan man måle hvordan en virkelig motor ter seg under ulike kjøreforhold, men også hvordan føreren reagerer, noe som gjør kjøringen i simulatoren på VTI mer virkelighetsnær.

– Allerede på et teststadium kan man med denne sammenkoblede løsningen sørge for at kjøretøyet blir kjørt på et vis som stemmer overens med virkeligheten, hvilket gjør at man i høy grad og på et tidlig tidspunkt i utviklingsarbeidet eksempelvis kan få svar på om et styresystem er bra eller dårlig, sier Per Öberg.

Forskningsarbeidet ved Linköping Universitet vil formodentlig føre til både sikrere og renere kjøring langs Europas veier. (Illustrasjonsfoto: Mikael Damiker/ScanStockPhoto)

Positivt med forskning

Bransjeorganisasjonen Sveriges Åkeriföretag stiller seg positiv til ny forskning som kan bidra på veien til en mer miljøvennlig kjøretøypark.

– Det trengs beslutningsgrunnlag som hjelper politikerne med å fatte beslutninger som medvirker til en kulldioksidnøytral og fossilbrenselfri kjøretøypark innen 2030, sier Mårten Johansson, tekniksjeff i Sveriges Åkeriföretag.

– Signalene vi har i dag er at det ikke finnes særlig mye tilgjengelige alternativer til dagens biodrivstoff. Uklarheter når det gjelder beskatning av biodrivstoff leder til utsatte beslutninger om investeringer for å få fram andregenerasjons biodrivstoff.

Spillereglene for transportbransjen er derfor uklare og det er synd. Johansson ser også at det totale energiforbruket til transport bør senkes.

– Dersom ny forskning kan tydeliggjøre hvilke faktorer som bidrar til en nedgang i energiforbruket både med tanke på kjøreatferd og motorytelse, er det positivt. Og selvfølgelig er trafikk-sikkerhetsspørsmål interessant, men ofte går satsing på miljø, sikkerhet og økonomi hånd i hånd, mener Mårten Johansson i Sveriges Åkeriföretag



Mårten Johansson, tekniksjeff i Sveriges Åkeriföretag. (Foto: Sveriges Åkeriföretag)

Tester i trygt miljø

Sammenkoblingen mellom simulatoren og virkelige biler i åpner nye muligheter for å teste og prøvekjøre eksempelvis hybridbiler. Testene kan da gi svar på spørsmål om hvor stort brensel-forbruket er, hvordan styresystemer samhandler, hvordan

kjøle- og varmesystemer kan bli så effektive og brensel-effektive som mulig, eller i hvilke modus det er mest effektivt å bruke ulike typer motorer som gassmotorer eller motorer for flytende drivstoff. På et kjøretøy som står oppstilt på Kjøretøylaboratoriet og som skal testes, kobles dynamometer til





bilens drivakslinger. Her får man akkurat den friksjonen som dekkene skulle vært utsatt for på ulike underlag, i en oppoverbakke eller i islagte veier. I bilen monteres også en pedalrobot med to «jern», ett styrer gassen og ett styrer bremsen. Når føreren i simulatoren trykker på bremsen, trykker roboten eksakt like mye på bremsen i bilen i laboratoriet. Hastighet og andre verdier overføres like raskt tilbake til simulatoren. Formålet med dette er å studere motorens egenskaper og analysere hva som hender om man bytter ut ulike deler i motorens styresystem eller lignende.

– På denne måten kan man prøvekjøre og sammenligne mange ulike biler og drivlinjer og det tar ikke mer enn 15-30 minutter å flytte



utstyret over til en annen bil. Sammenkoblingen mellom bil og simulator gjør at vi kan gjennomføre studier som tidligere ikke var mulig. Vi kan til og med utføre eksperimenter som skulle være direkte trafikkarfarlige utenfor laboratoriet, forklarer Öberg.

Forebygger risiko

Forebygging av ulykker for å øke sikkerheten er et annet forskningsområde som kan havne i fokus med den nye simulatorløsningen. Studier og forskningsoppdrag kommer blant annet til å initieres av VTI og Linköpings Universitet. – Og det er viktig å understreke at også kjøretøyprodusentene kan dra nytte av resultatene fra testene i simulatoren, på grunn av det brede forsknings samarbeidet som eksisterer mellom industri og universitetet, eksempelvis gjennom Svenskt Hybridfordonscentrum. Anders Andersson tror ikke det

– Nå kan vi få fram forskningsresultater som igjen kan føre til nye hjelpe- og støttesystemer så førerne kan håndtere trafikksituasjoner for å unngå risiko og unødvendig miljøbelastning. Tilbakemeldingene fra kjøretøyprodusentene er samlet sett positivt, forteller Anders Andersson, forskningsingeniør ved Statens veg- og transportforskningsinstitutt.

(Foto: Linköping Universitet)

Det unike simulatorsamarbeidet i Linköping kommer til å føre til bedre kartlegging av kjøreatferd, samt forenkle utviklingen av nye kjøretøysmodeller med hensyn til skjerpede miljø- og sikkerhetskrav. Her ser vi en bil som er koblet til simulatoren i på laboratoriet ved Linköping Universitet. (Foto: Linköping Universitet)

blir noen problemer å lansere og få aksept for nye forskningsfunn. – Hele kjøretøybransjen og yrkestrafikken er i dag så innrettet på å kutte kostnader at resultater som kan medvirke til en mer miljøvennlig, mer drivstoffeffektiv og sikrere kjøring, kommer til å vekke stor interesse. Det er jeg overbevist om, sier Andersson. Resultatene fra den første sammenkoblingen av to separate simulatorer blir rapportert vitenskapelig for første gang i forbindelse med Society of Automotive Engineers World Congress i Detroit i midten av april.

– Vi har testkjørt og anlegget er klart for å bli brukt i stor skala. Det kommer til å bli en permanent innstallasjon, avslutter Per Öberg ved Kjøretøylaboratoriet ved Linköping Universitetet. ■

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



Redaksjon:
Espen Selmer-Torgersen, redaktør
Pb. 9175 Grønland
0134 Oslo,
Telefon: 928 62 156
Telefax: 21 01 38 51
e-post: 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

Annonsealg:
Henvendelse
Rar media v/André Lund
Mobil: 906 02 370
e-post: andre@rarmedia.no

Rar media v/Robert Martinsen
Mobil: 906 22 977
e-post: robert@rarmedia.no

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

tert om nyheter om transport-selskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. 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.



pressens faglige utvalg
PFU
PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Pressforbund.
Organet som har medlemmer fra presseorganisasjonene og fra allmenheten, behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål (trykt presse, radio, fjernsyn og nettpublikasjoner).
Adresse: Rådhusgt. 17
Pb. 46 Sentrum 0101 Oslo
Telefon: 22 40 50 40
Fax: 22 40 50 55
E-post: pfa@presse.no

Utgivelsesplan for annonser 2013

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	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: espen@ytf.no

Lokalforeningene

Avd. 1 Haugesund og Omland (1)

Leder: Larsen Karsten Arne
Lervik, 5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 93012126
Telefon arbeid: 48083510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdelling 2

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

Avd. 3 Oslo og Akershus (3)

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

Avd. 5 Drammen og Omegn (5)

Leder: Hansen Kurt Roger
Steinroa 5 A, 3340 ÅMOT
Mobil: 95742654
Epost: kurthansen@aolnorge.no

Avd. 6 Vestfold (6)

Leder: Pettersen Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Telefon privat: 33613274
Mobil: 97773714
Epost: petterlouis@online.no

Avd. 7 Trondheim (7)

Leder: Husby Øystein
Yf Avd 7 Trondheim, 7437 TRONDHEIM
Mobil: 97710413
Epost: ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss (8)

Leder: Kristiansen Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Telefon privat: 90969447
Mobil: 93419118
Epost: tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder (9)

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

Avd. 10 Mandal/Lister (10)

Leder: Helliessen Henning
Foss, 4520 LINDSNES
Telefon privat: 38256372
Mobil: 99278192
Epost: ytf.avd10@gmail.com

Avd. 11 Nord (11)

Leder: Krogh Per Inge Rask
Fossmoveien 29, 9311 BRØSTADBOTN
Mobil: 95484622
Epost: kroghen@dnnett.no

Avd. 12 Finnmark (12)

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

Avd. 13 Sør-Rogaland (13)

Leder: Haver Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 NÆRBØ
Telefon privat: 99534262
Mobil: 99534262
Epost: t-larons@online.no

Avd. 15 Nedre Telemark (15)

Leder: Michelsen Terje
Ekelundvegen 7, 3919 PORSGRUNN
Telefon privat: 35559014
Mobil: 92632157
Telefon arbeid: 99256093
Epost: avd15.ytf@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes (16)

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

Avd. 17 Steinkjer (17)

Leder: Hartvikøy Robert
Utvorda, 7777 NORD-STATLAND
Telefon privat: 74270550
Mobil: 95775270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen (20)

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

Avd. 21 Salten (21)

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

Avd. 22 Vesterålen (22)

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

Avd. 23 Aust Agder (23)

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

Avd. 24 Harstad (24)

Leder: Olsen Steinar
Gammelveien 15, 9475 BORKENES
Mobil: 99250642
Epost: st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana (26)

Leder: Pettersen Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Telefon privat: 75169986
Mobil: 95245022

Avd. 29 Jotunheimen (29)

Leder: Mosaker Tomas Jørgen
2977 ØYE
Telefon privat: 61368767
Mobil: 95192016
Epost: tomtt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy (30)

Leder: Westerheim Leif Olaf
Bassenggata 1, 6516 KRISTIANSUND N
Mobil: 93285091
Epost: leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund (31)

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

Avd. 33 Kongsvinger (33)

Leder: Røed Henning
Kongevegen 98 A, 2211 KONGSVINGER
Mobil: 90251863
Telefon arbeid: 91659759
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland (35)

Leder: Leganger Espen Arnvid
Bruvegen 13, 2312 OTTESTAD
Mobil: 92894336
Epost: ealegang@online.no

Avd. 36 Østfold (36)

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

Avd. 37 Ålesund (37)

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

Avd. 40 Notodden (40)

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

Avd. 41 Setesdal (41)

Leder: Tørresen Olaf Håkon
Prestelidi 2, 4745 BYGLAND
Telefon privat: 37935993
Mobil: 41277781
Epost: olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre (42)

Leder: Moe Bjørn Inge
Gamlevegen 15, 6150 ØRSTA
Telefon privat: 70067165
Mobil: 93212675
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås (44)

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

Avd. 45 Ål og Hol (45)

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

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS (46)

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

Avd. 47 Hamarøy (47)

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

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag (49)

Leder: Sørgerd Hans Peter
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM
Telefon privat: 72846851
Mobil: 92409265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten (51)

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

Avd. 53 Torpa (53)

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

Avd. 54 Tinn (54)

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

Avd. 55 Vatne (55)

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

Avd. 56 Trollheimen (56)

Leder: Holmeide Erling Walther
Myrullveien 30, 6518 KRISTIANSUND N
Telefon privat: 71583065
Mobil: 93210065
Telefon arbeid: 81500535
Epost: erlholm@online.no

Avd. 57 Senja (57)

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

Avd. 59 Eidså og Omegn (59)

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

Avd. 60 Glomfjord (60)

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

Avd. 62 Trysil (62)

Leder: Jonasson Ulf
Mosand Næringspark, 2420 TRYSIL
Mobil: 47267198
Epost: 33jonasson@gmail.com

Avd. 66 Stranda og Omegn (66)

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

Avd. 73 Gauldal (73)

Leder: Brandegg Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 91322667
Telefon arbeid: 94002230
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal (74)

Leder: Vrålstad Jon Magne
Kjosen, 3750 DRANGEDAL
Telefon privat: 35996885
Mobil: 94498406

Avd. 75 Trondheimsfjorden (75)

Leder: Rognes Stig Morten
7120 LEKSVIK
Mobil: 41673598
Epost: s-rognes@online.no

Avd. 78 Mosjøen (78)

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

Avd. 81 Flekkefjord og Omegn (81)

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

Avd. 82 Etnedal (82)

Leder: Espeseth Rolf Erik
2890 ETNEDAL
Telefon privat: 61120388
Mobil: 95117668
Epost: r-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter (83)

Leder: Østenå Tor
 Østenåvegen 943, 3850 KVITSEID
 Telefon privat: 35053130
 Mobil: 91164394
 Epost: ytfavdeling83@telemarkbil.no

Avd. 96 Follo (96)

Leder: Eriksen Jan Ivan
 Lillestrømveien 1640, 1911 FLATEBY
 Telefon privat: 64925895
 Mobil: 92801476
 Epost: turjanek@online.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS (99)

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

Avd. 104 Nordre Vestfold (104)

Leder: Karlsten Ottar Arve
 Strømmeveien 436, 3060 SVELVIK
 Mobil: 93252802
 Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer (202)**

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

Avd. 209 Nettbuss Sør (209)

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

Avd. 213 Boreal Transport Sør (213)

Leder: Larsen Leif Gunnar
 Kompani Lingesvei 17,
 4045 HAFRSFJORD
 Mobil: 91135561

Avd. 215 Nettbuss Sør (215)

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

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær (217)

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

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS (219)

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

Avd. 220 Helgelandske AS (220)

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

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS (232)

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

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesu (237)

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

Avd. 242 Mørebil AS (242)

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

Avd. 264 Firda Billag (264)

Leder: Solvik Gunvor Beate Bjordal
 Hornesvegen 23 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 Bilruter AS (274)

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

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær (296)

Leder: Ruud Jon-ole
 Nyjordstubben 147, 1275 OSLO
 Telefon privat: 22299313
 Mobil: 93064286
 Epost: jorruud@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 Sønnar (598)

Leder: Almeland Jon
 Skjerpestunet 27,
 5710 SKULESTADMO
 Telefon privat: 92032926
 jon-almeland@hotmail.com

Avd. 599 Alnabru (599)

Leder: Unhjem Øyvind Stennes
 Lambertseterveien 53, 1154 OSLO
 Telefon privat: 92622793
 Mobil: 911115951
 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
 Løvåsen, 1796 KORNSJØ
 Telefon privat: 69197263
 Mobil: 90931698
 Epost: r-jansen@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 Øyvind
 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.kinteraas@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.

Dømt for plyndring av lastebiler mens sjåførene sov

Pågrepelsen av tre polakker på Hedmarken i august i fjor, ble gjennombruddet i en politietterforskning som endte med oppklaring av innbrudd i 13 lastebiler med Elkjøp-varer. Nå er polakkene dømt, skriver bladet Aktuell Sikkerhet.

Innbruddene skjedde mens sjåførene hadde pålagt hvile på sin vei mellom Elkjøp-lageret i Sverige og ulike butikker i Norge. Samtidig som sjåførene sov, ble kjøretøyene lettet for varer nærmere to millioner kroner. Lastebilinnbruddene skjedde både i Sverige og Norge, blant annet på Rudshøgda.

– Det er skjerpene at de stjalne varene utgjør store verdier. Tyveriene er begått av flere personer

på tvers av landegrensener og preges av å være til dels organisert og profesjonelt utført kriminalitet – formentlig i et etablert nettverk for omsetning av tyvegods, heter det i dommen fra tingretten. Dommerne påpeker at det profesjonelle og organiserte preget underbygges ved at to av de tiltalte tidligere har jobbet som lastebilsjåfører, og derfor kjenner rutiner med blant annet kjøre- og hviletid. Den ene av dem har tidligere vært kollega med sjåførene de er dømt for å ha stjålet fra, og kjørte for transportselskapet som brukes av Elkjøp mellom Sverige og Norge. Ifølge Aktuell Sikkerhet har plyndring av lastebiler vært et betydelig problem over tid for Elkjøp. I 2011 hadde selskapet flere enn ti lignende tilfeller.

Få Yrkestrafikk digitalt

Ønsker du å lese Yrkestrafikk kun på nettet – og tidligere enn den ville kommet hjem til deg i postkassen?

Send en e-post til kjellrun@ytf.no og skriv: «ønsker ikke å motta Yrkestrafikk i papirutgave» og skriv hvilken e-postadresse du ønsker å få sendt pdf-filen med bladet til.



Stor suksess med mobilbillett

Ruters lansering av mobilbilletten i desember 2012 har vært en stor suksess. Ved utgangen av februar i år hadde nær 150 000 lastet netted Ruters mobilapp. Neste skritt er å lansere periodebilletter med smarttelefon som billettbærer våren 2013.

Nytt styre i Avd. 685 Renholdsverket



Det ble avholdt årsmøte i Trondheim Renholdsverk 31. januar. På agendaen stor ordinære årsmøtesaker. Det ble servert kaffe og noe å bite i, og praten gikk livlig under møtet som ble avholdt i Trondheim Renholdsverks kantine. Det nye styret ser slik ut etter valget: Stein Johnsrud er leder, Jan Inge Dahl er nestleder, Trine L. Hvidsand er kasserer og Bjørn Helmersen er sekretær. På bildet ser vi det nye styret fra venstre: Stein Johnsrud, Bjørn Helmersen, Jan Inge Dahl og Trine Hvidsand.

■ Fra medlemmene:

Om GPS-systemer og dårlige veier

Jeg har lest nyhetssakene på Yrkes-trafikk.no om at fartsskriver ikke skal brukes som bevis i fartsovertredelser og om bruk av informasjon fra kjøretøyenes GPS- og navigasjonssystemer for å kontrollere om sjåfører ulovlig hadde fått overtidsbetaling.

Disse GPS-systemene er satt inn i bussene, og som sjåfør skal du logge på og bli registrert til enhver tid. Fart, dieselforbruk, kjørestil, avgangstid og hvor du befinner deg osv. En av årsakene til innføring mener bedriftene er å kunne dokumentere at bussen har kjørt på tida og kunne dokumentere for passasjerene at de tar feil når de hevder at bussen har kjørt for tidlig. Man skal registrere kjørestil, uavhengig av både veistandard og kjøretøyets egenskaper.

Der vi kjører er veiene langt under mål – uten å overdrive. Det er grusomt å kjøre der. Man må f.eks. ned i 40 på en rett 80-strekning for å få gult lys. Og dette skal liksom belastes sjåføren? Det er uhørt! Alt dette de mener å ha bruk for bør de vel kunne få registrert uten å registrere det på en enkelt person. Jeg liker lite slik det er nå. Jeg gjør mitt beste hele dagen. Og det er ikke min feil at kommunen og Vegvesenet ikke gjør jobben sin og vedlikeholder veiene. Det er heller ikke min skyld og at vognas egenskaper ikke takler veien.

Her kjører vi på veier som ikke vedlikeholdes. Det er hull, søkk, humper og dumper, kuler og 50 meter lange sprekker. Flere steder ser veien ut som et pussel med ødelagte veiskuldre og kanter, vann som graver ut under asfalten og vann som tyter opp av veien eller gjør at veien synker og blir ujevn. Det blir sporete og nedslitt så biter løsner og gir skarpe kanter. Andre steder er det partier som har sunket inntil 20 centimeter ned, ferister som ligger 20 centimeter under vegbanen. Flekk-på-flekk-reparasjoner i mangfold, flere hundre meter. Strekninger der et hjul er nede i et søkk eller hull mens andre hjul på samme akslingen er på en kul. Vi

opplever dårlig brøyting og strøing. Bruer der det ikke går å møtes to store vogner, og ditto vegstrekninger. Og sist men ikke minst er veien av ulik bredde mange plasser, og da snakker jeg ikke om møtelommer! Nei, veien er smal og litt bredere og så smal igjen. Og det er ingen logikk i det hele tatt. Det er bare laget slik. Gamle dårlige grusveier med hull tett i tett og hvor regnet lager små elver som graver seg dypt ned i veien, og grusen renner vekk.

Velkommen til marerittet: Vik, Blindheim, Tynesstranda, Svartebekkevegen, Storgata, Skogvegen, Straumgjerde – Sørestranda - Hundeidvik, Grebstadlia, Aursnesveien og Aursneslia, Grebstadvegen, Aurdal – Haugset – Aure, veien fra rv60 til Ramstaddal og Sjøvegen.

Dette er arbeidsplassen min og her går mye tung trafikk, både buss og godstransport, budbiler, og folk på oppdrag i tjeneste som kjører til og fra arbeidssted. Flere hundre har disse veiene som sin arbeidsplass. Det mangler busslommer langs veiene og skolene har ingen snuplasser og holdeplasser for buss. Men skolebuss og rutebuss vil de ha. På en 80-strekning på meget trafikkert vei må man stoppe i veien for å ta på folk, der er det holdeplass med stolpe og en lomme som er så liten at ikke en gang en minibuss kan komme inn. Den brukes også som parkeringsplass for de som bor i huset ved siden av.

Der det bygges ny veg tas det ikke høyde for buss og vogntog, verken i bredde på veien eller vidde på veikryss. Store kjøretøy må bruke begge sider i veien for å ta seg fram. Rundkjøringen i sentrum er så liten at store klasse 2-kjøretøy må kjøre opp på og over rundkjøringen for å ikke rive ned pynteplantene rundt den. Nå bygger de ny bru ved skolene på Aure. Jeg undrer hvordan det blir for store vogner? Slik som dette har de holdt på i mange år. Når skal det bli bedre?

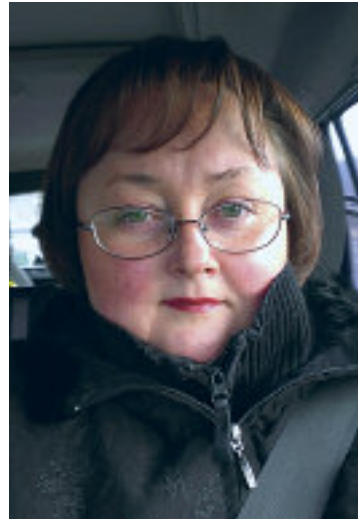
Jeg er helt skutt når jeg er ferdig for dagen. Den som tror jeg tøyser

og overdriver må gjerne komme på bussen og få omvisning. Og klager vi til Vegvesenet da får vi beskjed at kommunen har fritt styre og de ikke kan gjøre noe. Det er blitt klaget til fylkesmannen og samme svar der. Skal vi alltid måtte ha det slik?

Og dette må vi få registrert på hver enkelt sjåfør med GPS-system. Skadene på veiene er så tett i tett at det ikke går å unngå dem. Det går ikke an å styre unna. Sukk!

Og om det med kommuners selvstyre: De har da et ansvar for trafikksikkerheten? Det ville være fint om YTF sentralt kunne kjøre lobby mot de rette etatene for å få på plass en kontrollmyndighet og lover som kan tvinge kommunene til å vedlikeholde veiene.

Jeg vil ha en arbeidsdag som er å leve med.



*Annelie Molin,
YTF-medlem og bussjåfør*

Kryssord

Kryssordforfatteren er meget fornøyd med forrige oppgave. Vi fikk inn 27 løsninger og det er bra. Fortsett å sende inn.

Denne gangen fikk vi følgende 3 vinnere som gratuleres med premie:

Steinar Olsen, Kuholmsveien 88, 4632 Kristiansand

Gerd Homlong, Skreddervn. 20, 6320 Isfjorden

Karlot Gjersvik, Leif Ingemannsv. 1, 8160 Glomfjord


Ny oppgave er klar og løsningene må vi ha innen 15. april.

Disse merkes med «YTF-Kryss» og sendes til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo



Navn:

Adresse:

		NYTT FRA JANUAR 2019	ÅRS-TID		TUR AFSTENNING	ROBIN-ANTE FOLK FRA MADRAGSKAR	ROBERT TALL 10 TRÅ, HÅRSK	
			KLAGER					
			DRAKT				ROBERT TALL 50	
			UNDERTRYKKE	HÅLREVE I BILER, HÅND, ARTHNEL				APRIKANSK LANDSBOT FORM
FJERN-SYN		ARBEIDS-GIVER-PRØVNING HELDØN-SÅSN	SKURR			FUGL		
OPP-FARENDE PERSON	MANN-NAVN		SKORP-ENE	ENGST-ELSE		LEGGES-DEL		
					TUSEN-FRYD	FOLK FRA AFRIKA		
EN DANISKE (NoTOR-SYMBOL)	AVLS		FRED		SPEKTA-KTOLER Vei	LEVE RASKES SAMMEN	STYRT-ENDE VANN	DOVEN
	SVØM-MER T		RØYS					PEIS, ÅRE
			FOR-STAV-ELSE		SKRAP		STIR-RE	ÆR-FUGL-HUNNEN
	TONE-ART				RUSSISK ELV			UKONT LITE TALL
	MYNT-ENNET		ROBERT TALL 500		INNE-HA		ARVE-ENNET	

Bolig med boller i ovnen

Du kan få kjøpt min bolig på hjul. Det er stue med soverom, kjøkkenkrok og plass til én gjest. Størrelsen måles i kvadratcentimeter. Det er utsikt i tre retninger og beliggenheten kan du bestemme selv. Det er ofte kort veg til klosett og vask. Det er også mulig å komme i nærheten av en dusj noen ganger i uka, i de mest sentrale strøk.

Jeg har XL-utgaven med skinn, knapper og velur i kløfta. Den var på ekstrem forvandling i jomfrustadiet og har ikke blitt ridd av uvedkommende. Boligen er tidsmessig innredet med kaffetrakter, kjøleskap, vaffeljern, brødrister, riskoker og fruktfat. Jeg har satellitt-telefon, parabol, iPad, iPhone, iMake, iSleep, iSkli, iSann, anti-mafiasøker, integrert kabotasjeradar og støysender.

På kvelden framstår boligen som særdeles attraktiv med et varmt lys som skinner gjennom gardinene, mens Paradise Hotel beveger seg svakt på flatskjermen. Det lukter nybakte boller og husmødrene kikker alltid lengselsfullt opp i boligen min, og da er det ikke kjøkkenkroken de ser etter.

Fra soverommet kan du svinge deg over i førerstolen, registrere drømmene i sjåførkortet og starte dagens arbeidsøkt. Bak deg har du 35 palleplasser til rådighet i tempererte omgivelser og en lastekapasitet på over 30 tonn. Du kan laste smør for den skjønne Reima på fabrikken eller kjøre skoer for Sossen på speditørkontoret. For dere som kjenner Gladiola etter snart tre år i dette bladet, vet dere at her har det ikke vært brutt en eneste kjøre- og hviletidsbestemmelse. Jeg har i stedet latt det være en time eller to til gode i tilfelle det skulle blir knapt med tid i slutten av uka. De hellige kjøre- og hviletidsbestemmelsene er innrammet med gullkant. Organisasjonens overenskomst med de viktige understrekningene ligger på nattbordet og har gitt meg ekstra penger i pungen. Kwartbasen hadde nok heller sett at jeg hadde valgt litteratur fra Narvesens øverste hyller for å komme på andre tanker. Skal du overta denne «skuta» må du vise at du er din egen administrerende direktør. Du må kunne se Kwartbasen i øynene å blånekte om han i sin

grådighet går ut over sitt mandat. Du må lese et avsnitt i overenskomsten hver kveld og folde dine hender for øvrigheta, høyere makter og Angela Merkel. Skulle du falle for fristelsen er det mulig å be Angela om pent vær igjen. Her er det du som tar de viktige avgjørelsene. Verken Kwartbasen eller Reima på fabrikken har stemmerett i denne boligen. Det er trafikkreglene og overenskomsten som er dine nærmeste overordnede.

Skal du overta Gladiolas jobb og bolig må du lære deg teknikken: «Drit i omgivelsene og konsentrer deg om det du driver med». Da går det deg vel og du får leve lenge i landtransporten. Gledelig arbeidsdag!

Gladiola

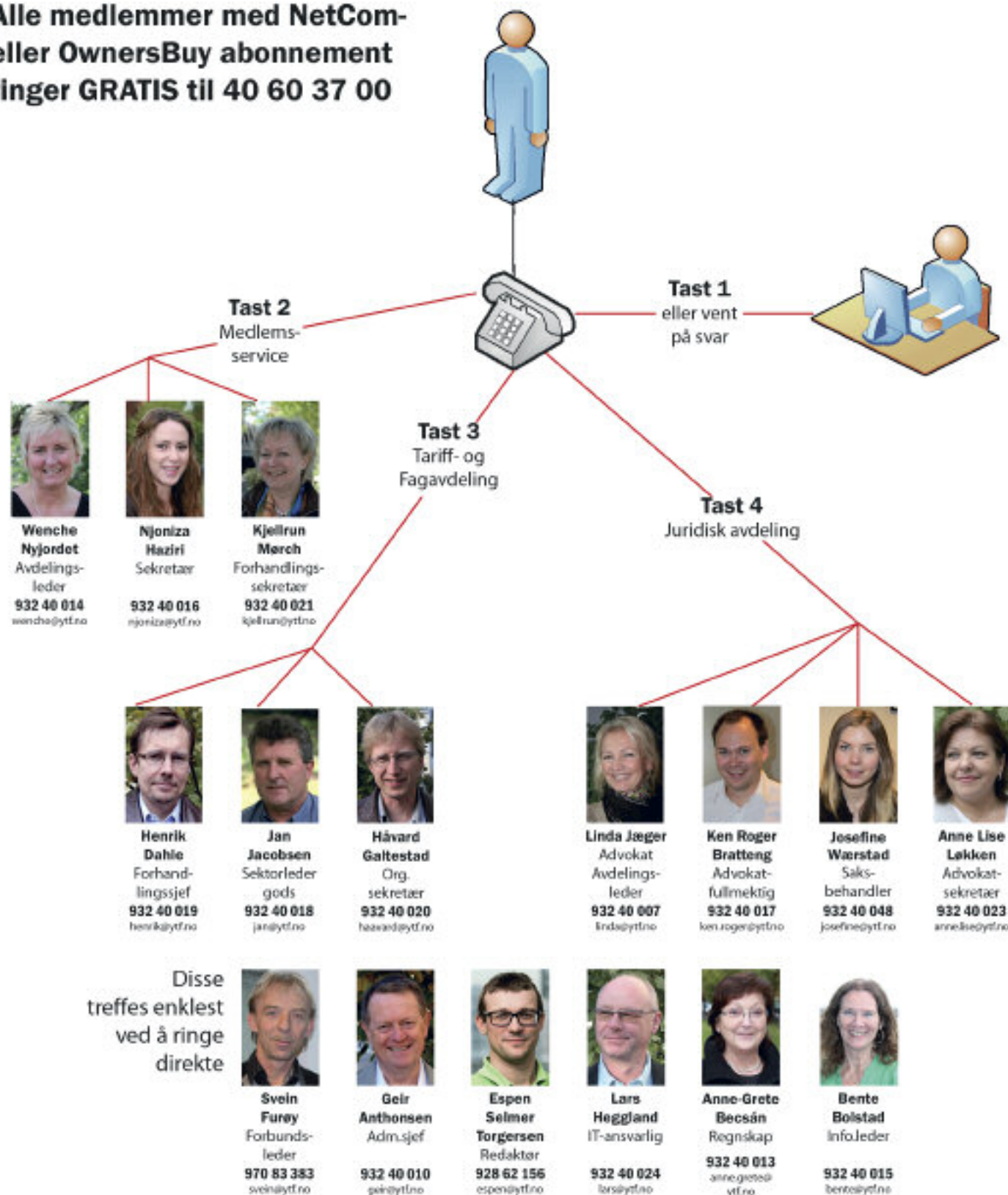


Kontakt YTF

40 60 37 00



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



Hvis du ikke får svar ved ønsket valg, kobles du videre til sentralbordet. Dersom sentralbordet ikke svarer, eller det er utenfor normal arbeidstid, legg igjen beskjed på vår svarer, og vi gir denne beskjeden videre til riktig person. For henvendelser utenom åpningstid, kan du ringe de ansattes mobil direkte.

Er lokale særavtaler undervurdert?

Innenfor vår avtalestruktur består tariffavtalene av en Hovedavtale og en overenskomst. Hovedavtalen angir rettigheter og plikter mellom partene sentralt (NHO – arbeidstakerorganisasjonene) eller partene lokalt (arbeidsgiver og aktuelle fagforeninger). I denne delen av tariffavtalen finner vi viktige bestemmelser om tillitsvalgte, samarbeid, informasjon- og drøftelser, fredsplikt og behandling av tvister. Tariffavtalens andre del, overenskomsten, fastsetter hovedsakelig materielle bestemmelser om de ansattes individuelle rettigheter og plikter, slik som lønn, arbeidstid, overtid og overtidstillegg, ferie, permisjon samt eventuelle pensjonsbestemmelser.

Det er YTF som har ansvaret for de *sentrale* avtaleforholdene på vegne av våre medlemmer. Lokale tillitsvalgte kan imidlertid selv velge å inngå *supplerende* lokale tariffavtaler med virksomheten, disse lokale tariffavtalene kalles for *lokale særavtaler*.

Lokale særavtaler er ofte undervurdert og et eksempel på en god lokal særavtale er saken omtalt på våre nettsider og i denne utgaven av bladet vårt der hovedtillitsvalgt Øystein Blom i Fjord1 Buss Møre forhandlet fram en avtale med arbeidsgiver om sikkerhet for lønn ved tap av førerrett.

Det reises ofte spørsmål om særavtalen er i strid med eller utfyller den sentrale overenskomsten. Til det kan sies at en lokal særavtale ikke kan foreskrive arbeidsvilkår som er i strid med den sentrale overenskomsten.

I enkelte overenskomster har man imidlertid i selve overenskomsten

gitt *åpning* for at de lokale parter kan avtale avvikende arbeidsvilkår på en del nærmere angitte områder. Det innebærer at partene lokalt kan inngå avtale om virksomhetstilpassede vilkår, men kommer man ikke til enighet så faller man ned på de sentrale tariffvilkårene.

Slike forhandlinger har som formål å ende med et omforent standpunkt, som betyr et resultat forhandlingspartene er enige om. Denne enigheten skal oppnås gjennom reelle forhandlinger. I enhver forhandling vil det dog være slik at den ene parten har mer styrke enn den andre, men aktiv bruk av rettighetene i overenskomsten, de tillitsvalgtes ferdigheter og medlemmenes engasjement, gir muligheter til å få til gode resultater for medlemmene. Dersom dere godtar at bedriftens økonomi ikke tåler særskilt belastning, kan det være et alternativ å prioritere sosiale og velferdsmessige forbedringer. Slike forbedringer kan være viktige goder for den enkelte, ofte billigere for bedriften og dermed lettere å få til i bedrifter som er i en vanskelig økonomisk stilling.

Å foreta grundige forberedelser er en forutsetning for vellykkede forhandlinger. Kommer de tillitsvalgte til forhandlingsmøter bare med generelle synspunkter, er sjansene store for at man forlater forhandlingene uten noe forpliktende resultat. Sørg for at dere har utarbe-

det konkrete krav dere kan legge frem i forhandlingsmøtet og en gjennomarbeidet argumentasjon knyttet til kravene.

Lykke til med konstruktive lokale forhandlinger!

Svein Furøy



– Synlighet skal gi innflytelse

Synlighet, vekst og politisk slagkraft er hovedsatsingsområde nummer en for YS. – Skal vi få vist frem våre kjerneverdier og vår styrke, må vi være mer synlige, sier YS-leder Jorunn Berland.

TEKST: ELLEN
FJELDSTAD
FOTO: IVAN
TOSTRUP

– Hvis vi skal vi være med å skape morgendagens arbeidsliv må vi ha en sterk organisasjon. Økt synlighet gir i seg selv større politisk gjennomslagskraft, og er også en viktig forutsetning for å rekruttere flere medlemmer. YS må synes, høres og merkes og ta en klar og tydelig rolle i mediebildet og samfunnsdebatten, understreker Berland.

Hvilken rolle bør YS ta som hovedorganisasjon og bindeledd for forbundene, hva skal YS stå for og kommunisere som hovedorganisasjon og bindeledd for forbundene? Hvilke tiltak bør YS igangsette for å gi forbundene et skikkelig løft og samtidig øke sin gjennomslagskraft politisk? For å arbeide videre med disse spørsmålene satte YS i fjor i gang undersøkelsen «YS sett utenfra».

Kritisk søkelys på YS

Gjennom en omfattende spørreundersøkelse og fokusgrupper ble det satt et kritisk søkelys på hvordan YS oppfattes, på styrker og svakheter. Undersøkelsen er nylig avsluttet.

«YS sett utenfra» viser blant annet at 20 prosent av medlemmene i forbundene ikke var klar over at de også var medlemmer i YS. Samtidig viser undersøkelsen at



YS må synes, høres og merkes og ta en klar og tydelig rolle i mediebildet og samfunnsdebatten, understreker YS-leder Jorunn Berland

både tillitsvalgte og medlemmer i stor grad er positive til at deres organisasjon er med i YS. Styrket forhandlingssevne når det gjelder til rettigheter og lønn, og økt trygghet for arbeidstakerne, ble fremhevet som fordeler ved YS-medlemsskap.

Dialog og medvirkning

– Dette er en god plattform for å arbeide mot et større, sterkere og mer slagkraftig YS. Men skal vi lykkes, kan vi ikke sentralt planlegge og gjennomføre tiltak uten medvirkning fra alle forbundene. Vår styrke er nettopp at vi har et stort mangfold. Med over 20 forbund har vi mange dyktige folk som kan dra sammen, sier Berland.

Hun understreker at YS, på bakgrunn av undersøkelsen, må ta seg tid til diskusjoner med sektorstyrer, forbundsledere og administrasjon i forbundene. I disse dager arrangeres dialogmøter mellom hvert enkelt forbund og YS-ledelsen.

Hva skjer i YS nå?

– Jeg vil møte alle forbundene så raskt som mulig og lytte. Vi presenterer gjerne innsiktsrapporten. Vi kjører en prosess der ideene skal myldre. Arbeidsgrupper og referansegrupper skal forankre tiltakene godt. Men samtidig må vi allerede nå tenke synlighet hver dag, sier Berland. Hun mener at YS kan få mer oppmerksomhet i media og i de politiske miljøene om det arbeidet som allerede gjøres, for eksempel med Arbeidslivsbarometeret, YS Ung og møter og konferanser. Hun opplyser at YS har et opplegg for mer systematisk kontakt med de politiske partiene, og at hun er klar for å delta i debatter som berører YS i vid forstand. YS-lederen peker på at budskapet fra de medlemmene som var med i undersøkelsen var klart: Bli enda mer synlige og tydelige i mediebildet, ta en klarere rolle – både politisk, i sak og i kommunikasjonen, synliggjør YS sterkere som hovedorganisasjon og ta en klarere rolle med tanke på fagforeningens rolle i fremtiden.

– Det arbeidet tar jeg fatt på nå, sier Berland.

Sammenheng mellom YS og forbundene



Kommentar

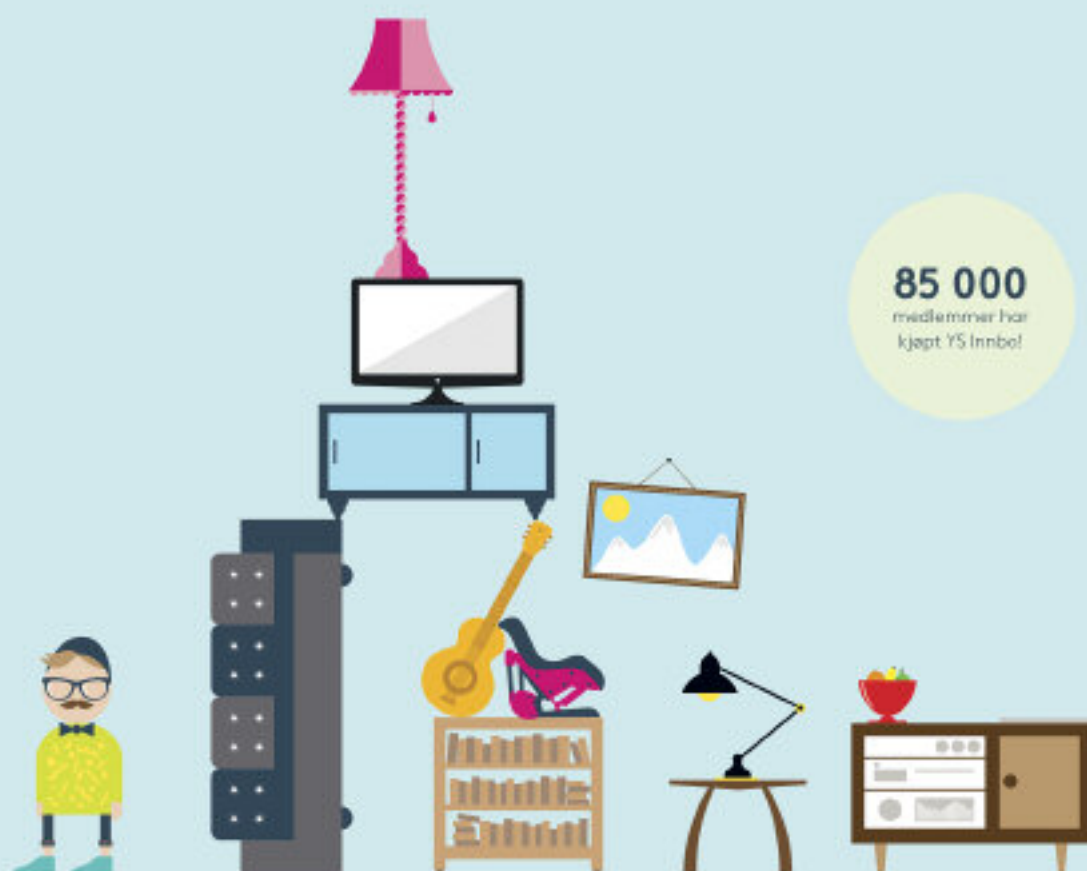
Nær 82% av medlemmene i YS forbundene mener det bør komme svært tydelig eller tydelig/klart frem at eget forbund er medlem av YS

Dette forsterkes i de kvalitative studiene hvor deltakerne etterlyser økt tydelighet og visuell sammenheng mellom YS og eget forbund.

Kun 3,1% ønsker ingen eller en svak sammenheng mellom YS og eget forbund.

Åtte av ti vil at YS-tilknytningen skal være tydelig. Kilde: «YS sett utenfra»

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



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