

# yrkestrafikk<sup>®</sup>

Nr. 6 Desember 2013 – 58. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK



## Nå kommer El-bussene



**Med tro  
på Biogass**



**Arbeidstidens  
utfordringer**



**Med buss  
i Tyrkia**

*God jul og godt nytt år!*

# LUKSUS

*er standard*



Volvo 9900 er en ekte førsteklasses opplevelse for både passasjerer og sjåfører. En luksusbuss med et delikat nytt design, som tar førsteklasses komfort, 100 % kvalitet og inspirasjon opp til et nytt nivå. Uansett hvor lang reisen er, vil selv dine mest krevende passasjerer huske turen med glede.

Det vil også dine sjåfører, etter å ha kjørt den nye drivstoffeffektive og svært responsive Euro 6-motoren. De vil redusere drivstofforbruket, samtidig som det opprettholdes effekt og dreiemoment. I sammen med våre tilbud om flåtestyringssystem (Fleet Management) sjåførutpløring og I-Coaching kan man spare opp til 10 % i drivstofforbruk. Som selvfølgelig også fører til reduserte utslipp og lavere kostnader for ditt firma. I tillegg vil ditt miljømessige engasjement gi deg en klar forretningsfordel. **Velkommen til en verden av grønn effektivitet!**

**VOLVO 9900**

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

**Volvo Buses. Driving quality of life**



## Miljøsatsing – et spørsmål om vilje

I denne utgaven av Yrkestrafikk, den siste i 2013, har jeg valgt å legge fokus på to reportasjer som er av mer teknisk karakter. Reportasjene handler om busser og lastebiler, biogass og elektriske motorer. Det betyr at det også handler om utslipp av CO<sub>2</sub>, miljøhensyn og nye løsninger for fremtidens transport.

Da jeg begynte i jobben som redaktør for snart ett år siden, ble jeg raskt gjort oppmerksom på satsingen – eller kravene – om hybridbusser i kollektivtrafikken i Tromsø. En satsing som har satt både sjåførs og passasjerers sikkerhet, trygghetsfølelse og godvilje på prøve. Det er vel liten tvil om at de buskene som er satt inn i trafikken i byen, kravene som er stilt fra fylkeskommunen og teknologien som er tilgjengelig, ikke har gitt gode resultater under de rådene vær- og topografiske forhold som Nordens Paris byr på.

Men, det betyr likevel ikke at hybridløsninger, el-løsninger og gass-løsninger ikke er veien å gå for fremtidens kollektiv- og godstransport. Personlig tror jeg bare det er et tidsspørsmål før de tekniske og mer miljøvennlige løsningene for transportsektoren blir så gode at de for alvor kan begynne å spre seg fra by til by – selv i vårt langstrakte land. Er et noe historien har vist oss, så er det at den teknologiske utviklingen ikke lar seg stoppe.

Samtidig er det viktig at myndighetene legger til rette for at det skal lønne seg å investere og drive så miljøvennlig som mulig. Om transportsektoren skal være med å levere sitt bidrag i miljøregnskapet, må det også gis mulighet til hensiktsmessige støtteordninger for innkjøp o.l. Det kommer til å koste det norske (og internasjonale) samfunnet å bli mer miljøvennlig. Jeg velger likevel å tro det er verdt prisen

Parallelt med den teknologiske utviklingen for busser og lastebiler og andre nyttekjøretøy, er det også viktig at landets

politiske ledelse, regjering og Storting, også evner å se konstruktivt og ikke så rent lite pragmatisk på hva som er de beste løsningene for en mer miljøvennlig og effektiv kollektivtrafikk. Utover i landet burde målsetningen være at bussen – fremfor noen – er førstevalget når landets innbyggere skal forflytte seg.

Vanskelig å oppnå? Ja. Verdt å forsøke? Absolutt.

I de store byene er bildet kanskje mer sammensatt. Likevel er ikke jeg i tvil om hva jeg har størst tro på: Bussen har mange fortrinn – innkjøpsprisen sett opp mot trikker og T-bane er bare en av disse. Fleksibilitet i størrelse og ruteplaner er to andre.

Uansett: Det trengs en fortsatt og økende satsing på kollektivtransport i dette landet. Samtidig er det viktig at det legges til rette for god og effektiv godstransport – også på veiene. Kanskje er det bedre å satse på å gjøre godstransporten langs veien mer miljøvennlig og effektiv, enn å forsøke å få mer av den over på skinner eller vann – noe som fort kan bli kostbart.

Og før jeg avslutter skal jeg også sette ting inn i et helt annet perspektiv. På side 26 i denne utgaven kan du lese om vår kryssordmaker Rolf Bangseids møte med kollektivtrafikken i Tyrkia. Den forteller om en helt annen hverdag og helt andre løsninger. Her i landet kjemper YTF og flere med dem for kontantfrie busser og det skandalomsuste prosjektet med det nye billettsystemet i Oslo er fortsatt friskt i minnet. Da kan det være både morsomt og perspektivskapende å lese om betalingsystemet på noen av bussene Bangseid reiste med på sin tur i Tyrkia.

*Med ønske om en god jul og et godt nytt år!*

*Espen*



Foto: Thomas Borsstad Eckhoff

# *Dette leser du om i Yrkestrafikk*

## **Storbytransport uten billettsystemer**

*side 26*

- 3** Miljøatsing – et spørsmål om vilje
- 5** I bakspeilet
- 6** Ny teknikk baner vei for biogass
- 8** Nå kommer el-bussene til Europa
- 11** Smått & stort
- 12** Smått & stort
- 14** Arbeidstid – dilemmaer og utfordringer
- 16** Rettigheter og plikter
- 19** Smått & stort
- 20** Vi gratulerer
- 20** Smått & stort
- 23** Meninger
- 24** Avdelinger i YTF
- 26** Storbytransport uten avanserte billettsystemer
- 29** Kryssord
- 30** Yrkestrafikkforbundet
- 31** Siv i Halmen
- 32** Tanker ved årets slutt
- 34** Kontakt YTF

## **Biogass – et reelt alternativ for gods-transporten?**

*side 6*

## **Arbeidstid – dilemmaer og utfordringer**

*side 14*

Busworld 2013:

## **Med fokus på elektriske bussløsninger**



*side 8*

Gladiola:

## **Siv i halmen**

*side 31*



# nr. 6 2013

## I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie



Rettigheter & plikter:

### Overtid og sykepenger



side 16

YTFs leder:

«... jeg krysser fingre for at noen av mine ønsker går i oppfyllelse»

side 32

### 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](mailto:kjellrun@ytf.no) og skriv: «Ønsker ikke å motta Yrkestrafikk i papirutgave» og skriv hvilken e-post-adresse du ønsker å få sendt pdf-filen med bladet til.



Når vi ser tilbake på året som snart er gått, så har dette vært et godt år for forbundet. På tross av motstand fra mange kanter, så vokser medlemstallet fra måned til måned. Vi har i året som gikk fått flere nye avdelinger med nye medlemmer, men også i våre gamle avdelinger stiger medlemstallet litt etter litt. Dette, at stadig nye medlemmer slutter seg til våre rekker, skulle igjen være bevis for hvor nødvendig det var med Norsk Rutebilarbeiderforbund, med et forbund for bare rutebilarbeidere.

Hva annet er mer rimelig, enn at rutebilarbeiderne nå etter hvert til forsøke å bli frie mennesker, med andre ord tenke selvstendig, og frigjøre seg fra det formynderskap de tidligere har vært underlagt.

Nettopp her er det Norsk Rutebilarbeiderforbund kommer inn i bildet. Vår oppgave er å samle alle landets rutebilarbeidere i ett fagforbund, for derved å høyne vår stand og våre krav.

Som kjent har forbundet også i år hatt sitt landsmøte. Dette besluttet at hovedkontoret skulle flyttes til Bergen, noe som nå også er gjort. På denne måte er det lettere for forbundskontoret å nå våre avdelinger rundt om i landet, samtidig som aggitasjonen utadd skal blir bedre.

Med disse ord, og med tro på et landsomfattende Norsk Rutebilarbeiderforbund, vil vi ønske alle våre medlemmer og lesere av vårt blad, en GOD JUL, med takk for året som er gått

Arnold Haukedal, redaktør

**Sverige:**

# Ny teknikk baner veg for biogass

**Lavere drivstoffkostnader, mindre miljøkonsekvenser og muligheter for et bedre image, er faktorer som kan gjøre biogass til fremtidens drivstoff i transportbransjen. Svenske Malmö Lastbilsentral har et prosjekt gående og så langt ser de bare fordelene.**

TEKST: JOHAN ERICHS

Interessen for biogass som drivstoff for tunge kjøretøy innen transportbransjen er i sin spede begynnelse. Både bransjeorganisasjoner, drivstoffleverandører og transportselskaper har fattet interesse for nye drivstoff, men få er aktive og jobber med spørsmålene, som er interessante både fra den enkelte sjåførs og fra samfunnets perspektiv.

– Teknikken med å bruke flytende biogass er i ferd med å komme på plass både hos lastebilprodusenter og hos drivstoffprodusentene. For meg er det ingen tvil om at flytende biogass er fremtidens drivstoff for tunge lastekjøretøy. Det finnes flere nye alternative drivstoff, men ingen av disse vil kunne konkurrere med biogassen i et bredt perspektiv i fremtiden, sier Peter Willborg, miljø-, kvalitets- og sikkerhetssjef hos Malmö Lastbilsentral, Malmö LBC.

Med Dual Fuel-teknikken, som blant annet Volvo står bak, er det mulig å blande inn opp til 75-80 prosent biogass som drivstoff og erstatte diesel. Konseptet bygger på at diesel og biogass forbrennes samtidig i en dieselmotor med høy kompresjon. Resultatet er en høy effektivitet. Teknikken gjør at kjøretøyet

beholder samme egenskaper som en har ved ren dieseldrift. På kjøpet får en redusert CO<sub>2</sub>-utslipp med minst 75 prosent.

## Trenger hjelp

Malmö Lastbilcentral har i dag to nyinnkjøpte kjøretøy med Dual Fuel-teknikk.

– Målet vårt er at en større del av kjøretøyene i vår flåte, i dag om lag 220 kjøretøy i alt, skal drives med biogass og Dual Fuel-teknikken. Men vi trenger hjelp for å nå målet. Vi verken kan eller vil tvinge våre private transportører til å kjøpe Dual Fuel-kjøretøy. Den viktigste spilleren her er kunden, transportkjøperen, som kan kreve en mer miljøvennlig teknikk, mener Peter Willborg.

Coca-Cola Enterprises Sverige har gjort dette. I samarbeid med Malmö LBC bruker selskapet en av Sveriges første lastebiler som bruker Dual Fuel-teknikk. Målet er å minske miljøpåvirkningen og oppnå egne klimamål. Coca-Cola i Sverige har som miljømål å redusere sitt CO<sub>2</sub>-utslipp fra 1996 til 2020 med 80 prosent, blant annet gjennom satsing på transport og logistikk.

Peter Willborg er klar over at Dual

Fuel-teknikken er dyrere å investere i enn tradisjonelle kjøretøy. Dermed kan det også være vanskelig å «lokke» aktører innenfor en økonomisk presset transportbransje til å kjøpe disse kjøretøyene, selv om de belaster miljøet mindre.

– Det burde følge en form for kompensasjon gjennom statlige eller EU-baserte bidrag, hvis ikke må kunden stå for hele kostnaden. De vill uansett få igjen med bedre image, bedre miljøprofil og et sterkere varemerke. Teknikken må få en økonomisk hjelp i begynnelsen slik at flere kjøper den og dermed kan inngangskostnaden for selskapene senkes. Innen noen år vil ikke denne teknikken være mye dyrere enn tradisjonell diesel, spår Peter Willborg.

## Driftsøkonomi

Prestasjonsmessig kommer Dual Fuel-teknikken godt ut sammenlignet med dieseldreven kjøretøy.

– Rekkevidden kan faktisk bli enda bedre gjennom å bruke biogass. Vi har testet strekningen Malmö-Jönköping, om lag 30 mil, gjennom et halvt år og vi har hatt mer enn 75 prosent innblanding av gass. Men dette avhenger jo av topografi.





*Malmö Lastbilsentral skryter av biogass som drivstoff for sine lastebiler. – Vi ser bare fordeler. Jeg er overbevist om at den biogassbaserte Dual Fuel-teknikken står foran et gjennombrudd, sier Peter Willborg, miljø, kvalitets- og sikkerhetsjef hos Malmö Lastbilsentral. Foto: Louise Althin Ekelund*

en. Potensialet er der. Mange bransjer opplever i dag en så skarp konkurranse at aktørene ikke har råd til å tape andeler og posisjon dersom en konkurrent gjør noe bra miljømessig.

Peter Willborg etterlyser langsiktige spilleregler for en nasjonal satsing på biogass for hele den svenske transportnæringen.

– Det trengs en bred politisk enighet om en satsing over en tiårs-periode, med insentiver for å fremskynde omstillingen. Sverige skulle kunne tjene på et bedre image og økt vilje til investeringer fra utlandet. Men det trengs nasjonale beslutninger. Om dette dras inn i EU-systemet vil det ta for lang tid. Det er nå satsingen på biogass må gjøres.

– Er det muligheter for et skandinavisk samarbeid på dette?

– Det tror jeg definitivt, svarer Willborg.

Den svenske transportbransjen har fått et rykte som en næring med «ville vesten-mentalitet» på mange områder. Et negativ image som har sitt utspring i en tøff konkurranse fra lavkostland, innblanding i ulykker, illegal kabotasje-kjøring og lovbrudd. Hvordan skal økt biogassdrift forandre på dette?

– Mange transportselskap vil gjøre noe med dette og vise at de er seriøse. Et samarbeid om biogass og et sterkt miljø-image kan være et viktig engasjement for å vise at man driver en seriøs virksomhet og kan videre styrke konkurransekraften, avslutter Peter Willborg.

Jo færre bakker, jo mindre diesel trenger motoren. Topografien regulerer innblanding av biogass, i tillegg til at totalvekt også spiller inn.

Dersom økonomien i dette skal gå opp, må likevel gassen være en krone billigere per liter diesel. Da blir det en billigere drift ettersom verken service eller reservedeler koster mer ved å benytte den nye teknikken.

– Dette er fremtidens teknikk, understreker Willborg. Kostnaden for Dual Fuel-teknikken er om lag 400 000 svenske kroner dyrere per kjøretøy.

– Vi regner med at investeringen er tilbakebetalt på om lag to og ett halvt år dersom en kjører 300 000 kilometer per år.

I Sverige finnes det i dag tankstasjoner for biogass i Stockholm, Göteborg, Malmö og Jönköping. Og flere stasjoner er prosjektert for 2014.

### Skandinavisk samarbeid

Peter Willborg deltar i et internasjonalt prosjekt der forutsetningene for en biogasskorridor fra Hamburg, gjennom Danmark og til Midt-Sverige nord for Stockholm, utredes.

Selskapene som hopper på biogassdriften kommer ifølge Willborg til å få et bedre image og et konkurransefortrinn.

– Det gir et bedre renomme. Vi merker en sterk pågang fra flere kunder. For eksempel innebærer Coca-Colas sasing at også andre aktører innen bryggeribransjen kommer til oss og uttrykker at det også vil være med på biogassatsing-



# Nå kommer el-bussene til

**På IAA messen i 2012 fikk vi se de første elektriske bussene som viste veien inn i fremtiden. På Busworld 2013 i Kortrijk var det i år mange leverandører som viste frem elektriske busser. Utviklingen på dette området går nå så fort at de som ikke er med, fort kan bli heftet av.**

TEKST OG FOTO:  
ROAR SKARBØE

Flere satser fortsatt på hybridløsninger for bybusser, men i løpet av få år er det ikke lenger noe godt alternativ. Selv Volvo som satser sterkt på hybridbusser i bytrafikk, innser at utviklingen om kort tid vil dreie over mot rene elektris-

ke busser. Bybusser med gassdrift vil også i løpet av få år være en løsning bare for de spesielt gassinteresserte. Svært mye tyder på at nye bybusser for ren dieseldrift om meget kort tid vil være helt uaktuelle.

## Hvorfor elektrisk drift

Fokus på utslipp i byene blir stadig sterkere og nye løsninger tvinger seg frem. Teknologien med hel elektrisk drift av busser har gått lynraskt bare de siste to årene. Dette skyldes at løsninger med navmotorer har vært utviklet over mange år og brukt blant annet på dumpere i gruvedrift. Det har vært relativt enkelt å overføre løsninger til buss ved at man i hovedsak har kunne bruke mye kjent teknologi. Energiforbruket på en elektrisk buss er bare ca. 35% av en dieslbuss. Batteriene har egentlig ennå ikke gjennomgått noen teknologisk

revolusjon. Men nå ser det ut til å være stor vilje til satse mye på utvikling av batterier som passer til busser og biler.

De fleste mener at det er feil å satse på batteripakker med lang rekkevidde som er både tunge og kostbare. Det er bedre å satse på løsninger som gjør det mulig å lade ved endeholdeplasser, og på den måten faktisk gi plass for flere stoler og passasjerer enn i en dieslbuss. En elektrisk lavgulvsbuss med rett batteripakke, har normalt plant gulv fra fordør og helt til størstedelen av bakveggen. Batteriene og nødvendige styringsenheter kan da bare plasseres i ene hjørnet bak i bussen. Batteriene er derfor normalt ikke plassert på taket.

En elektrisk motor har en meget høy virkningsgrad og er derfor langt mer energieffektiv enn både gass- og dieselmotorer. Elektromotorer av rett kvalitet, har også en lenger levetid enn diesel- og



*Solaris elektrobuss med pantograf over bussens tak. Solaris har flere slike busser som går på prøve i flere europeiske byer. Solaris har også bygget elektriske leddbuss, disse har potensial til å ta opp konkurransen med trikker. Med riktig batteripakke er ikke vekten på elektriske busser tyngre enn dieslbuss. Elektriske busser har mye lavere investeringskostnader, lavere vekt, mer energieffektive og ødelegger ikke gatelegemet like brutalt som trikker.*



# Europa

gassmotorer og er langt mer driftssikre.

Hvor positivt et miljøregnskap er for en elektromotor vil selvfølgelig avhenge av hvordan strømmen blir produsert, men her i Norge med en stor andel av fornybar energi, vil det totale miljøregnskapet trolig være positivt for elektriske busser. Der strømmen kommer fra kull eller atomkraft får sikkert miljøregnskapet et annet resultat. Men i det området elektriske busser kjøres vil miljøgevinsten være meget stor. Avgasser er totalt fraværende og støy fra motoren er normalt bare svak summing.

## Drivlinje

Med ren elektrisk drift er det normalt ikke aktuelt med kraftoverføring via kardang. Det brukes navmotorer som sitter rett på innsiden av hvert hjul. Alt er montert på en portalaksel som gjør det mulig å ha lavgulv over akselen. Problemer med varmgang i elmotoren er løst enten ved hjelp av kjølevifter eller via væskekjøling og varmeveksler for å ta vare på energien for oppvarming av kupeen. Ekstra oppvarming om vinteren kan løses ved hjelp av en liten elektrokjele som også kan kobles til nattstrøm ved bussdepotet.

Navmotoren er normalt så stor at den bare kan monteres på akslinger uten sving. På en leddbuss er det derfor mulig å montere navmotor på 2 akslinger og bussen får dermed 4-hjuls drift. Det er en genial løsning for en leddbuss som kan utstyres med mer motorkraft enn den strengt tatt trenger. Mercedes Benz viste allerede en slik buss med ZF portalaksel i 2010 i Norge, men da som en hybridbuss.

I Europa er det til nå to aktuelle leverandører av portalakslar med elektriske motorer. Den ene er ZF med elektromotor levert av Siemens, den andre er Ziehl-Abegg AG med produktet ZAwheel. Løsningene er noe forskjellige, men begge krever en nettspenning på 600 VDC og 200 A for lading. Det er heftige saker. Dreiemomentet er for begge leverandørene minst 2600Nm pr. aksel og det må sies å være meget bra for en to-akslet bybuss. Hvor mye av denne kraften som skal utnyttes avhenger av hvordan elektronikken blir programmert for å oppnå optimal utnyttelse av batteriene.



*Et lekkert interior uten store innvendige hjulbus. Iveco håper dette bussprosjektet lar seg gjennomføre. Det vil være en drøm å kunne kjøre med slike busser.*



*ZF sin portalaksel AVE 130 er et godt utviklet produkt med elektromotor fra Siemens. Akseltrykk 13 tonn og nå med fjæringsarmer i aluminium. Elektromotorene er på 2x120 KW, tilsvarende 329 hk. Det er en utrolig kompakt konstruksjon, vekt inklusiv motorer er bare 1100 kg. Konstruksjon er tilpasset for vanlige dekkdimensjoner med tvillinghjul. På en leddbuss kan det brukes to slike portalakslar med til sammen 4 motorer, det er en smart løsning for en leddbuss.*

## Lading

Ladetiden for de fleste batterier bør være ca. 30 minutter, men del-lading kan også gå over kortere tid. Dersom oppholdstiden for ladning på en rute blir for kort kan det settes inn 1-2 busser ekstra på ruten slik at alle får nok pauser til å lade batteriene ved et endestopp. Med en slik løsning er det ingenting i veien for at

bussen kan kjøre 24 timer i døgnet.

Selve ladingen kan skje på flere måter, det kan være via kabel, pantograf som heves opp til en kontakt hengende fritt over bussens tak eller via induktiv lading under bussen. Det anbefales at ladenivået holdes mellom ca. 60-85% av topp batterikapasitet, dette gir den beste batteriøkonomien. ➤

## Ny infrastruktur

Lading med kabel vil selv på buss-depot trolig ikke bli så mye brukt. Valget vil stå mellom pantograf over bussens tak eller induktiv lading under bussen. Det er også mulig å kombinere disse to metodene. Induktiv lading krever at det legges ned ladespoler i bakken. For å få tilfredsstillende effekt kreves det at avstanden fra asfalten og opp til «ladeplaten» under bussen ikke er over 10 cm. «Ladeplaten» under bussen kan senkes ned til rett høyde når bussen står stille. Det hevdes at induktiv lading gir en høyere ladeeffekt enn de andre metodene.

De systemene for lading over bussens tak som ble vist på årets messe var nesten alle forskjellige, og det vil ikke fungere i praksis. Når det skal bygges ny infrastruktur for lading i et ruteområde må det stilles krav om at ladesystemene for lading via pantograf på busstaket standardiseres. For det må bli mulig å kjøre ulike elektriske busser i det samme elektriske rutenettet. Det må bli en Europeisk standard for dette.

Det hevdes å være enklere for induktiv lading da alle busser med et slikt system kan lade via de samme induktive spolene i bakken.

## Bussjåføren

Vi har bare fått anledning til å være passasjer på elektriske busser. For en sjåfør blir opplevelsen en helt annen enn å kjøre en dieselmotors buss, men etter å ha snakket med en av sjåførene virket det som om tilvenningstiden er kort. Hvordan en slik buss er å kjøre på vinterføre var det ikke mulig å få svar på. I et helt år har det imidlertid kjørt en elektrisk buss i Umeå i Sverige og det er ikke meldt om spesielle kjøreproblemer om vinteren. I Umeå skal det settes i drift enda en elektrisk buss. Den ene av de kinesiske El-bussene bussene på messen går nå i Finland og den andre kjøres i København. Dette er for å få erfaring med bussene i et nordiske klima. Flere leveranser vil fort følge etter, men det er ikke kjent at noen er bestilt for prøve-drift i Norge.

Det blir interessant å se hvordan en elektrisk buss oppleves på vinterføre i bakker. Siden den elektriske motoren ikke har noe gir vil den bare ha et jevnt pådrag hele veien, og blir ikke påvirket av automatikk som utilsiktet girer opp eller ned. Med en motor på hvert hjul kan de styres slik at om ett hjul spinner så beholder det andre hjulet trekraften dersom friksjon er god nok.

# Coach of the Year 2014

**Setra ComfortClass S515HD ble kåret til Coach of the Year 2014 under Busworld i Kortrijk høsten 2013. Hele bussen ned til den minste detalj er nyutviklet, og det ligger et enormt utviklingsarbeid bak nyvinningene. Selv etter mange år på veien vil denne bussen fremdeles ha en teknologi som både eier, sjåfør og passasjerer vil sett stor pris på.**

Konstruksjon til den nye bussen er basert på kostnadseffektivitet, sikkerhet, estetikk og komfort. Fronten er enkel, men stilfull med mange fine detaljer. Bakparten av bussen er elegant med nye markerings- og bremselys som dannes av et stort antall lett synlige diodelyspunkt. Ved hurtig retardasjon begynner bremselysene å blinke med en eneste gang.

Den nye modellen tilfredsstiller allerede de forsterkede kravene til veltesikkerhet som kommer i 2017. Setra har klart å spare inn kilo på kilo i nesten alle komponenter som er brukt i bussen. Det har resultert i at for en HD utgave av bussen med lengde 13,1 meter, og med tilfredsstillende bagasjevekt er vekten redusert slik at bussen fremdeles kan bygges som en to-akslet buss, med den minste motoren på 428 Hk.

Bussen har en bra standardutrustning, men muligheter til å velge mye bra ekstrautstyr er stor.

Setra har tatt i bruk høyverdig stål i sitt nye selv bærende lettvekts karosseri. Karosserirammen har blitt hele 170 kilo lettere. Vektreduksjon spesielt over gulvhøyden har gitt bussen en bedre stabilitet. Kollisjonsbeskyttelsen foran har blitt forbedret, det gir også sjåføren økt sikkerhet.

## Fører- og passasjerkomfort

Det er lagt stor vekt på å utforme en førerplass som skal tilfredsstille de fleste krav. Førerplassen er kompakt, men er rikholdig utstyrt. Alt kan betjenes uten å miste oppmerksomheten fra veien og trafikken. Instrumentpanelet er brukervennlig og operativt logiske.

Inngangen gjennom fordøren er gjort bredere enn tidligere, det betyr også at plassen for guiden blir bedre. Takhøyden i midtgangen er 2,1 meter og takkonseptet gir inntrykk av en større romfølelse. Vinduene er 10 cm høyere enn på tidligere modeller og det gir bedre utsikt for passasjerene. Valgmulighetene for stolinnredning er mange.

Alle bussene i ComfortClass har fått de nye Euro 6 motorer.



*Coach of the Year 2014 Setra ComfortClass er totalt nyutviklet, og med de rette spesifikasjonene blir den en drømmebuss for sjåfør og passasjerer.*

## YTF i høringer om Statsbudsjettet

Det har vært en spennende høst med et Statsbudsjett for 2014 som ønsker å prioritere samferdselssektoren i form av utbygging. Det budsjettene imidlertid ikke tok tak i var mer penger til kontrollvirksomhet. Dette gjaldt både samferdselsdepartementets og arbeidsdepartementets budsjettområder. Forbundsleder Svein Furøy deltok derfor på høringer på transport- og kommunikasjonskomiteen og arbeids- og sosialkomiteen for å snakke om dette.

TEKST OG FOTO:  
IDA LANGDALEN KRISTIANSEN

For samferdselsbudsjettet tok Furøy spesielt tak i område som gjaldt kabotasjekontroll. Dette er ikke nevnt spesielt i Statsbudsjettet. I tillegg til økte bevilgninger ble det også påpekt at regelverket for buss er så vagt at for å redde denne bransjen i Norge er man nødt til å foreta en innstramning av regelverket.

– Vi ønsker at kontrollgraden på generell basis skal økes, da det kun ble

gjennomført 16 875 kontroller på et halvt år i 2013. Når vi vet at det i 2012 var registrert minst 98 000 lastebiler og busser bare i Norge, er dette et lavt tall. Flere kontroller krever mer ressurser, og det er skuffende at den tidligere regjeringen ikke har lagt mer vekt på kabotasjekontroll for å sikre et rettferdig arbeidsliv uten sosial dumping, sa Furøy på høringen.

Arbeidstilsynets budsjettpost nevner heller ikke kontroll av transportsektoren som ett av sine satsningsområder i 2014. Det YTF reagerte på spesielt i denne sammenheng er at man tidligere i proposisjonen beskrev transport som en av de bransjene i Norge som «er preget av useriøse virksomheter hvor det ikke er forsvarlige arbeidsforhold og hvor arbeidstakerne opplever vesentlig høyere arbeidsmiljøbelastningen enn den yrkesaktive befolkningen for øvrig.» Her var også blant annet renholdsbransjen og byggebransjen nevnt.

– Seriøse norske transportører med norsk kostnadsnivå og norske lønns- og arbeidsvilkår er ute av stand til å konkur-

rere med selskaper fra lavkostland. Vi ser eksempler på at utenlandske transportselskaper opererer uten egne ansatte, med innleide mannskaper på korttidskontrakter og med lønninger ned mot 30-35 kr timen. Når vi samtidig vet at mange heller ikke betaler skatt eller avgifter til Norge (knappt nok bompenger), bidrar kabotasjevirkomheten til å undergrave både arbeidsplasser og arbeidsvilkår i hele bransjen, sa Svein Furøy på høringen hvor han krevde at transportbransjen også burde bli ett av satsningsområdene til Arbeidstilsynet.

På begge høringer ble også fremmet et ønske om bedre samhandling mellom de kontrollerende virksomhetene arbeidstilsynet, Statens vegvesen, Politiet og Tollvesenet. YTF mener at dette vil ha en god effekt mot ulovlig kabotasje og bedre trafiksikkerhet. Furøy påpekte at dette krever tilstrekkelig med midler for å utvikle et samhandlingsystem, men at ressursene som blir benyttet til kontroll blir mer effektivt utnyttet om man koordinerer kontrollvirksomheten bedre.

## Avdeling 16 Åndalsnes på tur med dokkevogna

**Lørdag 16. november avholdt avdeling 16 Åndalsnes sitt årsmøte. I år slo vi litt på stortromma og brukte hele helga i Trondheim. Turen startet fra Åndalsnes så fort alle var ferdige på jobb. Turen oppover gikk utmerket og stemningen i bussen var stor.**

Lørdag etter frokost var det først styremøte før årsmøtet ble avholdt. Veøy AS (som er morselskapet til Veøy Buss) har nettopp endret struktur og hovedtemaet på møtet ble hvordan vi skulle forme vår organisasjon i forhold til bedriften. Avdeling 16 består av både gods- og bussansatte. Vi har faktisk flest godsmedlemmer.

Etter årsmøtet dro damene på shopping eller IKEA. Bussen kjørte til IKEA slik at de som handlet fikk med seg alt trygt hjem. Guttene benytte naturligvis anledningen til en seriøs diskusjon om faglig saker. Lørdagskvelden var det felles middag på ELD, med fantastisk god mat. Vi var enige om å forsøke å holde oss mest mulig samlet utover kvelden. Turen gikk derfor videre til Olavspubben, der det er flere avdelinger (mulig både å snakke, dans og

syng). Det ble ganske sent for mange.

En stor takk til Veøy Buss AS og Per Oddvar Sæth som var så snill å låne oss Dokkevogna. Navnet til Dokkevogna kommer forresten av at den er bare 13,5 m. Den gikk som reservebuss på ekspresslinja vår der de andre bussene var 15 metringer med 3 aksler. Nå er den nylakkert i Veøy farger og god som

gull. Dokkevogna er kanskje den beste bussen vi har hatt, den drar dyrisk bra, til tross for at den har gått nesten 1,3 mill km. I-shift og 420 hester duger bra! Vi passer godt på den. Sjåfører på turen var Rolf Even Ahdell, Einar Hestenes Dahle og André Kristoffersen.

*Jim Klungnes,  
Avdelingsleder*



Nesten hele gjengen samlet for hjemreise. Legg merke til skiltkassa!

## Ut i det blå for avdelingen i Ålesund

Det var en spent gjeng som møtte opp til avreise på lørdag 26.oktober for å delta på blåtur i regi av avd 37. Ålesund. Det var 40 påmeldte og 37 møtte opp. Mange medlemmer hadde med seg følge og det er alltid kjekt å bli kjent med nye fjes.



Vinnerlaget til kasserer Anne Lise stakk av med seieren i lagkonkurransen på turen.

Etter mange villedninger med div avkjøringer, så endte turen til slutt i Ørsta. Der ble vi innlosjert på hotell Ivar Åsen og etter alle hadde fått seg rom, så møttes vi i storsalen for konkurranser. Det ble foretatt trekning av lagene på bussen underveis. Det ble fem lag med styremedlemmene Sindre, Inge, Solveig, Anne Lise og Linda som lagledere.

Først så hadde vi tre fellesøvelser, som inneholdt ballonger, spise kjeks og sko-leken. Lattermusklene fikk virkelig gjennomgå og det var stor stemning. Videre så hadde vi fem enkeltøvelser, hvor du både fikk trimma hjernen og presisjon.

Når alle øvelsene var avviklet, så fikk vi et opphold på et par timer, før vi møttes til premieutdeling i storsalen. Laget til vår kasserer Anne Lise ble verdige vinnere.

Etter premieutdelingen gikk vi til middag. Her fikk vi servert koldtbord med lammestek som varmrett. Siden det ikke var noen tilstelning på hotellet, så hadde vi fått reservert plass på Norrøna pub. Her tilbrakte vi resten av kvelden med levende musikk og høy stemning.

På søndagen så var det avreise kl 12 etter at alle hadde fått seg frokost. Det var en litt redusert gjeng som tok fatt på veien hjemover, men alle var enige om at det hadde vært en kjempe-tur og at de gledet seg til neste allerede.

*På vegne av styret i avd 37. Ålesund  
Leder Linda Myhre.*



## Markedets mest knallfantastiske bilforsikring!

Det å skaffe seg bil behøver ikke bli så veldig dyrt. Som YTF-medlem under 30 år får du opptil 32 % rabatt på bilforsikringen.

Sjekk pris og bestill bilforsikring enkelt på **03100** og les mer på **gjensidige.no/ysknallstart**



## YTF Logistikk-dagene

YTF Logistikk-dagene ble gjennomført 7. og 8. november. Temaet for disse dagene var blant annet forberedelse til tariffoppgjøret 2014. I tillegg diskuterte gruppen hva de ønsker for fremtiden, både av seg selv og av YTF sentralt. Videre ble det drøftet hvordan det skulle jobbes videre med kabotasje, sosial dumping og andre viktige saker som opptar medlemmene.

Det ble også avholdt årsmøte i YTF Logistikk, og hvor leder for 2013-2014 er Jan Arne Laberget. De resterende styremedlemmene er Knut Authen (nestleder), Finn Werner Nilssen (sekretær), Birger Andersen (styremedlem) og Helge Kinderås (styremedlem.) Varamennene er Frank Petersen, Per Kristiansen og Tor Inge Tvergrov.



## Markedets mest knallmagiske innboforsikring!

Det behøver ikke bli så veldig dyrt å etablere seg. Som YTF-medlem kan du kjøpe YS Innbo som er markedets kanskje aller rimeligste og beste innboforsikring. Denne inkluderer også ID-tyverisikring. YS Innbo koster kun fra kr 44 per måned.

Bestill YS Innbo enkelt på **03100**  
og les mer på [gjensidige.no/ysknallstart](http://gjensidige.no/ysknallstart)



# Arbeidstid – dilemmaer og utfordringer

**Samfunnet har en kollektiv tidsrytme i den forstand at det finnes et skille mellom det som betraktes som tid for arbeid, fritid og tid for søvn. Normalarbeidsdagen er uten tvil navet i den kollektive tidsrytmen.**

TEKST: BJØRG BUVIK –  
FOTO: SVEIN ÅGE ERIKSEN

Fafo-forsker Heidi Nicolaisen har skrevet rapporten «Exit normalarbeidsdagen?» Hun står også sammen med Fafo-forsker Dag Olberg, bak rapporten «Arbeidstid – dilemmaer og utfordringer».

Kampen om normalarbeidsdagen handler om flere ting. Tidligere var det størst søkelys på arbeidstidens lengde, nå snakkes det mer om arbeidstidens plassering. Videre er normalarbeidsdagen under press fra ny teknologi som

gir økt mulighet til å arbeide i fritiden. Forskning tyder på at det finnes uuttalte forventninger både fra arbeidsgivere og kolleger om at arbeidstakere skal være tilgjengelig på mobiltelefon og e-post i fritiden.

## Dilemmaer

I rapporten til Nicolaisen og Olberg beskrives følgende dilemmaer.

Normalarbeidsdagen er positiv for den enkeltes mulighet til å ha fri samtidig som familie og venner. Samtidig finnes det mange bedrifter og arbeidstakere som ønsker andre ordninger.

E-post og mobil gjør det enklere å jobbe kveld eller helg. Samtidig blir

skillet mellom arbeid og fritid mindre skarpt.

Tidskompensasjon ses på som gunstig fordi man får tilbake tid. Men tidskompensasjon kan lett bli utsatt eller slettet.

Alle ønsker å bli assosiert med fleksibilitetsbegrepet, og normalarbeidsdagen ses på som rigid. Men dersom det fleksible blir normalt, bør da arbeid som foregår på kvelden og i helgene begrenses eller betales ekstra?

## Sentrale vs lokale forandlinger

Regulering av arbeidstiden er et omstridt område. Forskjellige hensyn og kryssende interesser gjør at det oppstår

## NHO vil endre arbeidsmiljøloven

Her er de viktigste endringsforslagene:

- Arbeidstilsynet må få full adgang til å gi samtykke til avvikende arbeidstidsordninger *uavhengig* av partenes kompetanse til å inngå avvikende avtaler – innenfor arbeidstidsdirektivets rammer. NHO vil ikke fjerne fagforeningenes mulighet til å gi samtykke til avvikende arbeidstidsordninger, men gi Arbeidstilsynet tilsvarende mulighet.
- Forenklet regelverk og utvidede grenser for gjennomsnittsberegning av arbeidstid.
- Utvidet adgang til å inngå avtaler mellom den enkelte arbeidstaker og bedrift, og mellom tillitsvalgte og tariffbundet bedrift.
- Utvidet rett til midlertidig ansettelse.

NHO har ikke som mål å kaste dagens lovgivning på bålet og skape et usikkert arbeidsliv, men å få en mer moderne lov enn dagens lovgivning fra 70-tallet.

NHO har lenge hevdet at lovgivningen på arbeidstidsområdet er for komplisert og unødig detaljert. En spørreundersøkelse blant NHOs medlemmer tidligere i år synliggjorde dette: 45 prosent av alle medlemsbedriftene oppgir at de har en utfordring med en eller flere av bestemmelsene i loven. Halvparten av bedriftene opplever at de ansatte ønsker mer fleksibel arbeidstid.

(Kilde: NHO)



Fafo har nylig gitt ut rapporten «Arbeidstid – dilemmaer og utfordringer».

*Fafo-forsker Heidi Nicolaisen har funnet at mange arbeidstakere ønsker økt fleksibilitet.*

dilemmaer på ulike nivåer. Enkelte argumenterer for at man bør kunne bestemme og avtale arbeidstiden i den enkelte bedrift. Det er jo der man har den beste oversikten når det gjelder arbeidstid.

Men det er en del ulike egenskaper mellom lokalt og sentralt forhandlingsnivå. Derfor har forskere advart mot omfattende desentralisering i reguleringen av arbeidsvilkår. Det er skjevst maktfordeling mellom arbeidsgiver og arbeidstaker på lokalt nivå. Det er dessuten forskjell på hvilke temaer som det forhandles om, på de ulike nivåene. Ofte er det mer generelle og overordnede hensyn som tas på sentralt nivå, mens bedriftsnære hensyn dominerer på lokalt nivå.

### **Striden om tiden**

Avslutningsvis i Fafo-rapporten fastslås det et fortsatt er utfordringen å videreutvikle kollektive rammer for lokal og individuell fleksibilitet: Innflytelse på arbeidstiden dreier seg dessuten om innflytelse når det gjelder hvordan vi forstår og fortolker arbeidstid – og hvordan vi fortolker fleksibilitet. Fleksibilitet er et positivt ladet begrep. Striden om tiden handler om å fylle dette begrepet med innhold. Det innebærer blant annet å stille gamle spørsmål på nytt: Hva innebærer fleksibilitet på arbeidstakernes premisser i 2013?

**Denne artikkelen er hentet fra  
Finansfokus nr. 6/2013 som gis ut  
av Finansforbundet.**



# Rettigheter & plikter

## Overtid og sykepenger

**Spørsmål:** *Jeg får mye mindre utbetalt nå som jeg er sykemeldt enn om jeg hadde vært i arbeid. Skal man ikke ha 100% kompensasjon for lønnstap når man er syk?*

### Sykepengegrunnlag

Det stemmer at arbeidstakere har et kompensasjonsnivå på 100% under sykdom, i motsetning til for eksempel selvstendig næringsdrivende, som har kompensasjonsnivå på 65%.

Kompensasjonsnivået regnes i forhold til sykepengegrunnlaget, som vil kunne avvike fra den reelle lønnen. For en arbeidstaker med fast lønn og fast arbeidstid, som tjener inntil 6 ganger grunnbeløpet i året, gis det 100% kompensasjon for tapt lønn. For andre kommer noen begrensninger inn i bildet.

### Maksimalgrense

Man får ikke full kompensasjon dersom man ligger på et lønnsnivå over 6 ganger grunnbeløpet. Pr i dag er grunnbeløpet kr. 85 245. Dersom lønnsnivået overstiger en årsinntekt på kr. 511 470, får man dermed ikke full lønnsdekning ved sykdom. Dette gjelder både i arbeidsgiverperioden og ved utbetaling fra NAV.

### Diett, ulempetillegg m.m.

En annen begrensning ligger i at man under sykemelding ikke får diettgodtgjørelse, bilgodtgjørelse og annet som skal dekke utgifter. Det er kun inntekter som er resultat av arbeidsinnsats som tas med i sykepengegrunnlaget. Tillegg for ubekvem arbeidstid og ulempetillegg og lignende er i grenseland, men det er konkret angitt at disse regnes med i sykepengegrunnlaget.

### Overtid

Overtidslønn er heller ikke med sykepengegrunnlaget, med mindre overtiden er «pålagt i arbeidsavtalen som fast overtid og dette ikke er i strid med lovbestemmelser om arbeidstid».

Fast overtid er ikke tillatt etter arbeidsmiljølovens regler. Overtid skal kun gjennomføres når det foreligger et særlig

og tidsavgrenset behov for det. Enkelte arbeidstakergruppen har fått særskilt unntak fra dette forbudet mot fast overtid. Sjømenn, politi, brannvesen er eksempler på grupper som kan ha lovlig fast overtid.

I praksis er det allikevel en god del som arbeider mye overtid, og gjør dette fast, selv om det er en ulovlig ordning. For mange av disse er overtid en vesentlig del av inntekten, som kan være vanskelig å klare seg uten. Dette medfører i praksis at de som gjennomgående jobber mye overtid taper økonomisk på å være sykemeldt.

Hvilke hensyn som skal rettferdiggjøre denne konsekvensen, er det vanskelig å få helt tak i. Forarbeidene viser til at overtid unntas fordi fast overtid er forbudt, og de arbeidstakere som omfattes av arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstid ikke kan ha en fast lovlig overtidsoverordnet, og kan derfor heller ikke sies å ha fast overtidsoverordnet. Sagt med andre ord betyr dette at «fast overtid er ikke lovlig, og derfor eksisterer det heller ikke». Dette stemmer ikke med realiteten. Arbeidstaker lider her konsekvenser av at arbeidsmiljølovens regler om arbeidstid blir brutt, selv om det er arbeidsgiver, og ikke arbeidstaker, som plikter å overholde disse reglene.

Det antas dessuten at overtid normalt er en midlertidig ordning, og dermed er naturlig å holde utenfor sykepengegrunnlaget. Det hadde fremstått som en tilfeldig fordel at arbeidstakere med ellers like vilkår faller ulikt ut avhengig av om de blir sykemeldt rett før eller etter en periode med mye overtid.

En annen mulig grunn til at overtid holdes utenfor sykepengegrunnlaget, er at hensynene bak reglene om overtidsgodtgjørelse faller bort ved sykdom. Overtidsgodtgjørelse er et økonomisk insentiv for arbeidsgiver til å organisere arbeidet på en slik måte at overtid unngås i størst mulig grad. Overtidkompensasjon ytes for de enkelte som pålegges arbeid utover det som er alminnelig arbeidstid, som en godtgjørelse for ulempen dette utgjør. Denne ulempebetraktningen, og den preventive virkningen ovenfor arbeidsgiver, kommer ikke inn i bildet når arbeidstaker er sykemeldt.

Lovregelen tolket strengt etter sin ordlyd kan gi et klart urimelig resultat. Det er en del arbeidstakergrupper som arbeider mye overtid, over lengre tid, som en fast del av deres ansettelsesforhold. Disse er avhengig av denne delen av inntekten. I stedet for



Scandinavian  
Stockphoto.



å legge vekt på om overtiden er en del av en lovlig innført ordning, bør det i stedet legges vekt på om overtiden kan sies å utgjøre påregnelige eller stadig tilbakevendende inntekter, i motsetning til at den kan sies å være tilfeldig eller midlertidig.

Det er tvilsomt om loven åpner for en slik skjønnsmessig avveining. Etter lovens klare ordlyd, samt trykderettens praksis, er det nemlig tre klare vilkår for at overtid skal tas med i sykepengegrunnlaget. Overtiden må være:

- **Pålagt i arbeidsavtalen.** Skriftlighet har best notoritet, men det er ikke utelukket at en muntlig avtale om pålagt overtid skal legges til grunn ved utbetaling av sykepenger fra NAV.
- **Fast.** Det skilles mellom fast og variabel overtid. Det er ikke tilstrekkelig at det er åpnet for overtid i lov eller avtale. Overtiden må også rent faktisk være innført som fast overtidsordning, gjennom for eksempel arbeidstidsbestemmelser og faste vaktplaner.
- **I overensstemmelse med lovbestemmelser om arbeidstid.** Fast overtid er som hovedregel ulovlig.

At vilkårene tolkes strengt kommer blant annet til uttrykk i en dom fra trykderetten i 2007: «*Retten legger til grunn at praksis altså har vært uendret i årevis, og meget restriktiv i forhold til å ta overtidsgodtgjørelse med i sykepengegrunnlaget.*»

### Overtidslønn utgjør mer enn 25 %

Dersom avviket mellom pensjonsgivende inntekt, hvor overtid regnes med, og sykepengegrunnlag, er vesentlig, kan pensjonsgivende inntekt i stedet legges til grunn for kompensasjonsnivået under sykdom.

Ved fastsettelsen av pensjonsgivende inntekt tar man utgangspunkt i gjennomsnittet av de tre siste årene. Dersom arbeidstaker i flere år har arbeidet mye overtid, vil dette kunne medføre at den pensjonsgivende årsinntekt avviker mer enn 25% fra sykepengegrunnlaget. Ved 25% avvik eller mer, legges gjennomsnitt-

lig pensjonsgivende årsinntekt til grunn i stedet for sykepengegrunnlaget.

Sykepengegrunnlaget kan også fastsettes etter skjønn dersom sykepengegrunnlaget ikke er «representativt for den pensjonsgivende årsinntekten på sykemeldingstidspunktet». Dette vil være tilfellet for eksempel hvor arbeidstakers situasjon er fast og varig endret.

Under denne adgangen til å fastsette sykepengegrunnlaget skjønnsmessig, er det mulig å legge til overtidsgodtgjørelse i beregningen av sykepenger, selv hvor overtidsgodtgjørelsen ikke har gitt avvik på over 25% når man ser til pensjonsgivende inntekt.

Det er få retningslinjer for når overtid kan innlemmes i sykepengegrunnlaget etter denne bestemmelsen. Det vil nok være særskilt aktuelt hvor avviket mellom sykepenger og pensjonsgivende inntekt kommer tett opp til 25%, og arbeidstaker også kan godtgjøre at han med klar sannsynlighetsovervekt ville ha fortsatt å jobbe tilsvarende mye overtid under sykemeldingsperioden, dersom han ikke hadde blitt sykemeldet.

Dersom du ikke har fått overtid innberegnet i sykepengegrunnlaget, kan du klage på vedtaket. Klagen fremsettes for ditt lokale kontor. Be om at gjennomsnittlig pensjonsgivende inntekt fra de siste tre årene før sykemeldingstidspunktet legges til grunn, jf. ftrl. §8-30(3). Dersom dette utgjør et avvik på mer enn 25% vil gjennomsnittlig pensjonsgivende inntekt legges til grunn.

Dersom avviket er mindre enn 25% ber du om at sykepengegrunnlaget fastsettes ved skjønn etter §8-30(4). I så fall bør du vise til at overtiden er fast og varig. Du bør også kunne sannsynliggjøre at overtiden ville ha fortsatt under sykemeldingsperioden.

Ta kontakt med juridisk avdeling for bistand med å utforme klageskriv. ➤

## SPØR OSS:



**Linda Jæger**  
Forbundsadvokat

e-post:  
linda@ytf.no  
40 60 37 00  
932 40 007



**Ken Roger Bratteng**

Advokatfullmektig  
e-post:  
ken.roger@ytf.no  
40 60 37 00  
932 40 017



**Josefine Wærstad**

Advokatfullmektig  
e-post:  
josefine@ytf.no  
40 60 37 00  
932 40 048

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



## Rettigheter & plikter



Scandinavia Stockphoto

### Endring i 12-dagersregelen

Etter 1. januar 2014 kommer det følgende tilleggsvilkår for sjåfører som benytter seg av 12-dagersregelen:

- Bilen må være utstyrt med digital fartsskriver for å gjennomføre internasjonal transport etter 12-dagersregelen.
- Dersom kjøring foretas i tidsrommet mellom klokken 22:00 og 06:00, må kjøretiden reduseres til 3 timer i stedet for normalt 4,5 timer før pause på 45 minutter må tas.

- Dersom man foretar transporten med to sjåfører er kjøretiden som vanlig 4,5 timer.
- Kjører man for eksempel bare en del av kjøringen innenfor 22:00 og 06:00 så gjelder 3-timersregelen.

Dersom man ikke benytter seg av 12-dagersregelen så gjelder heller ikke kravet om digital fartsskriver eller regelen om tre timer kjøring før man må avvikle pause.

### Betalt for overtidstimer?

**Spørsmål:** Mine overtidstimer går inn i timebanken, og må avspaseres. Vi kan ikke velge å få betalt for overtidstimerne. Er dette tillatt?

**Svar:** Dersom du pålegges overtid, eller frivillig utfører dette i forståelse med arbeidsgiver, skal det ytes et overtidstillegg på minimum 40%. Dersom du har tariffavtale er det gjerne snakk om 50%. Timene kan avspaseres, men overtidstillegget kan ikke det. Arbeidsgiver kan altså avgjøre at overtidstimerne går inn i timebanken, men overtidstillegget skal du ha utbetalt.

Dette følger av at loven er ufravikelig, og angir i §10-6(22) at «For overtid skal det **betales et tillegg til den lønn arbeidstakeren har for tilsvarende arbeid i den alminnelige arbeidstiden. Tillegget skal være minst 40 %**»

### Forholdet mellom arbeidsavtale, tariffavtale og lov

**De tre viktigste instrumentene som er bestemmende for rett og plikt i ditt ansettelsesforhold er din arbeidsavtale, arbeidsmiljøloven og eventuelt tariffavtale.**

Disse tre størrelsene kan være innbyrdes motstridende, og det blir da spørsmål om hvilken av disse som går foran.

Arbeidsmiljøloven er preceptorisk lovgivning. Det innebærer at loven ikke kan fravikes til ulempe for arbeidstaker. Del av tariffavtale eller arbeidsavtale, som gir arbeidstaker dårligere vilkår enn det som tillates etter loven, må dermed settes til side som ugyldige. Dette følger av regelen i arbeidsmiljøloven §1-9.

Dersom en tariffavtale er bindende, vil denne ved motstrid gå foran individuell avtale. En tariffavtale kan være bindende på to ulike måter:

1. Tariffavtale kan være innlemmet i arbeidsavtalen mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, og dermed gjelde i forholdet mellom dem
2. Tariffavtale kan gjelde mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, som følge av at arbeidstaker er organisert i fagforening som har tariffavtale med bedriften eller bedriftens forening.

En ansatt i tariffbundet arbeidsplass kan ikke utlede rett av tariffavtalen med mindre han er organisert og/eller tariffavtalen er innlemmet direkte i ansettelsesavtalen.

Tariffavtale går ved motstrid foran individuell avtale både hvor ugyldigheten vil være i arbeidsgivers og arbeidstakers favør. Dette følger av regler i arbeidstvistloven.



Scandinavian Stockphoto

## Hellek Eggerud til minne

Hellek Eggerud, en sentral skikkelse i forbundet i en årrekke, sovnet stille inn i sitt hjem fredag 22. november. Budskapet om at Hellek Eggerud har gått bort etter langvarig sykdom var på mange måter ventet, men likevel en svært trist melding å få.

For Hellek var det helt naturlig med sin bakgrunn, å kjempe for de svake i samfunnet. Han kom tidlig inn i fagbevegelsen da han begynte som rutebil-sjåfør i Tinn billag på Rjukan i 1970 og meldte seg inn i Norsk rutebil-arbeiderforbund der han samme år ble valgt som tillitsmann. Han så tidlig sammenhengen mellom den faglige og politiske delen av arbeiderbevegelsen og gjennom sitt engasjement fikk han ganske snart alle kollegene organisert i NRAF.

Det er likevel som sentral tillitsvalgt Hellek Eggerud utmerket seg. Han ble valgt inn i forbundets kontrollkomité i



1980 og var medlem av landsstyret fra 1984 til 1991, styremedlem i forbundsstyret fra 1991 til 1992 og forbundsleder fra 1992 til 2004 da han takket

ja til tilbudet om stillingen som administrasjonssjef. En stilling han ble i til han dessverre ble syk i 2010.

Hellek var opptatt av mange saksfelt, men hjertet banket hele tiden for å utvikle et bedre tilbud til alle de som trengte hjelp fra forbundet. Han var dessuten opptatt av å bedre lønns- og arbeidsvilkårene til de ansatte i transportbransjen og var en pådriver for å etablere samarbeidet med NTF for å gjennomføre felles forhandlinger i tariffoppgjørene, noe vi fortsatt gjør.

Våre tanker går til nærmeste familie, venner og kjente, i og utenfor Yrkestrafikkforbundet, som har mistet et kjært og godt medmenneske. Takk for alt du har stått for.

Yrkestrafikkforbundet lyser fred over Hellek Eggeruds gode minne.

**Svein Furoy, leder YTF**

## Årsmøte region Møre og Romsdal

Årsmøtet i Møre og Romsdal ble avholdt helga 9-10. desember og 13 stykker

Etter lunsj så ble årsmøtet innledet med en årsmelding som viste aktiviteten i regionen vår. Vi har vært invitert til flere forskjellige kurs, konferanse, seminar og samlinger og regionen deltok på 8 av de tiltakene. Det er artig at YTF er nå satt på kartet hos de fleste innstanser som vi kan ha noen nytte av og innflytelse hos.

Videre så ble de formelle årsmøte sakene gjennomgått uten merknader.

Når såpass mange fra forskjellige avdelinger møtes, så blir det alltid diskutert ganske mye og dagen går fort.

På kvelden så hadde vi en deilig middag og sosialt samvær ut i de små nattetimer.

På søndag så var det valg og her ble det stemt over styrets innstilling eller opprette valgkomite. Her ble det flertall for styrets innstilling, og det nye styret ble som følger:

**Leder:** Linda Myhre avd 37. Ålesund

**Kasserer:** Martin Dyrseth avd 30.

Averøy

**Sekretær:** Kjell Arne Myrvoll avd

**Styremedlem:** Erling Holmeide avd. 56 Trollheimen

**Vara:** Sindre Holen avd 37. Ålesund

Etter valget var ferdig, så fikk avtroppende sekretær gjennom en årrekke Anders Blindheim fra avd 37. Ålesund, overrekket et gavekort fra styret, for lang og tro tjeneste i styret. Han fikk overrekket gavekortet fra gjenvolgt leder Linda Myhre.

På slutten av møtet, så holdt Jim Klungnes en generell informasjon om hva som ligger i forventningene for det neste året og ikke minst lønnsforhandlingene. Det ble også satt fokus på medlemsverving og vi alle må gjøre vårt beste for å skape godt ry for YTF.

Årsmøtet ble avsluttet med lunsj, før alle dro til sitt



For region Møre og Romsdal  
Linda Myhre  
Leder

# Vi gratulerer

## 70 år

**ZCIMARZCECK, EGIL**

1. desember

**BOVOLDEN, WERNER**

5. desember

**TVERÅLI, TROND**

7. desember

**BUSET, FRIDTJOF SVERRE**

14. desember

**GRØSTAD, SVEIN GUNNAR**

16. desember

**KNUTSEN, RONALD**

17.12.43

**BRUHJELL, NILS**

20. desember

**MYKLEBUST, ODD ARNT**

23. desember

**BRUROK, SVEIN ERIK**

3. januar

**ANGELL-HANSEN, REIDUN**

4. januar

**HAUGEN, MAGNE**

4. januar

**PEDERSEN, ERLING**

6. januar

**SVEDAL, NILS AGNAR**

11. januar

**SÆTHER, PER**

11. januar

**ARNTSEN, EINAR HENRY N**

13. januar

**SETTEM, PER OTTAR**

14. januar

**HALVORSEN, HARALD MARTIN**

Nettbuss Sør AS, 15. januar

**MOSBY, GILBERT ALFRED**

16. januar

**ANDRESEN, JOHN ARNE**

20. januar

**SVENDSEN, ØISTEIN INGAR**

24. januar

**SKARSVÅG, OLAV BIRGER**

28. januar

## 60 år

**MARKANOVIC, VLADO**

Nettbuss Sør AS, 2. desember

**SKUNDBERG, LARS GUNNAR**

AS Snertingdal Auto,

3. desember

**KLIPPER, HARALD**

Iversen Fat-Transport A/S,

3. desember

**LILLEBERRE, TERJE**

Nettbuss Midt- Norge AS,

5. desember

**KNUDSEN, AASE**

NOBINA (NORGE) AS,

6. desember

**EDVARDSEN, LEIF**

Torghatten Buss AS,

6. desember

**BRUDVIK, INGRID RAGNHILD**

9. desember

**GUST, TOVE HELEN**

Det Finn's Trafikkhjelp,

9. desember

**WINSNES, JAKOB**

Boreal Transport Midt-Norge AS, 10. desember

**KOLOVIK, FAHRUDIN**

Norgesbuss AS, 11. desember

**KONRADSEN, IVAR**

Sørlandsruta AS, 14. desember

**HØEN, PER**

Boreal Transport Midt-Norge AS, 15. desember

**LYSE, ÅSE GRETE**

Boreal Transport Sør AS,

15. desember

**BRASETH, IVAR ODDMUND**

Gas Trans Hemne,

16. desember

**EIKREM, GUY IVAR**

Birkelands Særpetaxi,

16. desember

**EVENSEN, JAN**

TrønderBilene AS,

18. desember

**MJELVA, EINAR**

18. desember

**GJØSE, RAGNAR**

Rema Distribusjon Norge AS,

18. desember

**LORENTSEN, ODD HELGE**

Tide Buss AS, 19. desember

**KNUTSEN, ØYVIND**

Sørlandsruta AS, 19. desember

**FOSSLAND, ARNE**

20. desember

**OLSEN, ARNE NORMANN**

Nettbuss Midt- Norge AS,

21. desember

**TISTEL, ALV**

Nettbuss Sogn Billag AS, 22. desember

**ISAKSEN, ODD -HARALD**

Hasselberg Transport AS, 23. desember

**KRISTOFFERSEN, TOM**

Oslo Taxi A/S, 23. desember

**GARMANN, GUNNSTEIN**

23. desember

**KLEFFELGÅRD, MAGNAR**

NOBINA (NORGE) AS,

25. desember

**SANDBUKTEN, ODDVAR**

Telemark Bilruter AS,

25. desember

**APTOWICZ, MAREK**

Nettbuss Sør AS, 29. desember

**NYLAND, JOSTEIN**

Nettbuss Midt- Norge AS,

30. desember

**LÆGREID, ATLE HENNING**

Per A. Øren AS, 30. desember

**BERNTSBERG, BJØRN ERIK**

Nettbuss Øst AS, 1. januar

**THOREID, LEIF JOHAN**

Norgesbuss AS, 3. januar

**VIKLUND, YNGVE GUNNAR**

JVB Tur AS, 4. januar

**FOSSUM, KJELL ERIK**

SB Stoklands Bilruter AS,

7. januar

**BERG, SVERRE**

Svensrud Transport AS,

9. januar

## Avdeling 60 ble 50

Lørdag 16. november var det duket for en staselig feiring av YTFs avdeling 60 Glomfjord. Avdelingen hadde 50 års-jubileum og markerte dette med middag og fest for medlemmene med følge. Feiringen foregikk på Fauske Hotell.

TEKST OG FOTO:  
LIN ANDREA GULBRANSEN

Avdeling 60 ble stiftet i 1963, og medlemmene er stolte av det de har opp-

nådd hittil. De jobber mye med trafikkisikkerhet, har fått gjennomslag for at det skal være blått lys på toalettene i bussene og er nå i gang med å jobbe for bedre rutetider. De fleste i avdeling 60 arbeider i Nordlandsbuss og spesielt legger de vekt på den gode relasjonen de har med arbeidsgiver. Det gjensidige tillitsforholdet har vært avgjørende for et vellykket og effektivt samarbeid om arbeidsmiljøet og en god arbeidshverdag for sjåførene. Avdelingen har et sykefravær helt nede

i 0.4 % for korttidsfravær og 2,5 % for langtidsfravær.

I tillegg til en trygg og god arbeidshverdag, er medlemmene spesielt opptatt av inkludering og samhold. Ingen skal falle utenfor eller mangle støtte og oppfølging, både på arbeidsplassen og privat. Dette gjenspeilet seg på feiringen på Fauske, hvor det var tydelig at medlemmene trives med å møtes sosialt. Mange hadde dukket opp, og tilstede var blant annet 4 av de 5 medlemmene som tidligere i år ble hedret

**LILLETVEDT, STEINAR RUNE**  
9. januar

**ANTONSEN, PER TOMMY**  
Minibuss 24-7 AS, 10. januar

**VESTNES, MORGAN**  
Nettbuss Sør AS, 10. januar

**HVIDSTEN, PER ERIK**  
Nettbuss Øst AS, 10. januar

**VÅRHEIM, KJELL RAGNAR**  
Firda Billag Buss AS, 15. januar

**SELJESTAD, JAKOB**  
Tide Buss AS, 16. januar

**HVIDSTEN, BJØRN**  
16. januar

**TORKILDSSEN, ODD RUNE**  
Tide Buss AS, 17. januar

**LEINSLIE, EDVARD**  
20. januar

**MOE, EINAR TORBJØRN**  
Nettbuss Sør AS, 21. januar

**KIMESTAD, THOR**  
Nettbuss Sør AS, 21. januar

**UDJUS, ØYVIND**  
Berg Transportservice AS,  
22. januar

**DAVIES, AUD**  
Nettbuss Sør AS, 24. januar

**JANSON, RUNE**  
Transferd AS, 24. januar

**GRØNNINGSÆTHER,  
KARL OLAV**  
25. januar

**STARHEIM, ODDBJØRN KNUT**  
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen  
AS, 27. januar

**HILLER, PETER LORENTZ**  
TrønderBilene AS, 29. januar

**BJØRKE, SVENNING**  
Stål & Spesialtransport,  
31. januar

## 50 år

**PRESTHOLT, TORJUS**  
Rørleggermestern AS,  
1. desember

**ARILD, OPSAL**  
4. desember

**LYKKEBØ, TERJE MARTIN**  
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen  
AS, 4. desember

**NEIDLER, KERSTIN SIGRID**  
Unibuss AS, 5. desember

**BEY, ABDENACER**  
Unibuss AS, 6. desember

**GRØNLUND, MORTEN**  
Nesodden Renovasjon,  
6. desember

**ANDERSEN, USAMA AHMAD**  
Unibuss AS, 6. desember

**HARTVIKØY, ROBERT**  
TrønderBilene AS, 8. desember

**JENSSEN, ELSE ANITA**  
Saltens Bilruter A/S,  
8. desember

**JACOBSEN, RUNE**  
Unibuss AS, 12. desember

**NILS, PETTER BERG**  
Tide Buss AS, 15. desember

**KLAWY, AHMAD KALEEL**  
Nettbuss Sør AS, 15. desember

**AHMETI, DIBRAN**  
Nettbuss Øst AS, 16. desember

**DAHL, GEIR**  
Martinsen Transport,  
16. desember

**NIELSEN, MICHAEL**  
Håkon Simensen,  
18. desember

**SKJELNES, HARALD**  
DSV ROAD AS, 21. desember

**ERIKSSON, BIRGITTA  
SUNEDOTTER**  
Nettbuss Øst AS, 23. desember

**TØFTUM, HANS PETTER**  
Nettbuss Sør AS, 28. desember

**DOMINIAK, BOZENA JOZEFA**  
Boreal Transport Sør AS,  
29. desember

**PAPAGIANNIS, CRISTOS**  
Tide Buss AS, 1. januar

**FOSSLI, BENTE**  
4. januar

**LARSSON, PATRIK**  
T.O.Bull Betongpumping AS,  
8. januar

**LUNDAL, ROY OTTO**  
Tide Buss AS, 9. januar

**JACOBSEN, ROGER**  
Jage Transport, 9. januar

**JAKOBSEN, JAN**  
Nettbuss Midt- Norge AS,  
12. januar

**KJÆRVIK, JONNY BJARNE**  
Cominor AS, 14. januar

**ØVRETVEDT, TORE EVEN**  
Firda Billag Buss AS, 14. januar

**PACIFICO, CHRISTIAN**  
Goveteran Norge, 17. januar

**STENSETH, TOMMY**  
Rune Øvergård AS, 18. januar

**KVITNE, SVEIN**  
Ulvund & Ure Transport og  
Maskin AS, 21. januar

**KVITNES, STEINAR**  
SB Nordlandsbuss A/S,  
21. januar

**POKORNY, ESPEN**  
22. januar

**ZIMARE, THOMAS**  
22. januar

**ULSRUD, JON HALVAR**  
Nettbuss Øst AS, 25. januar

**HOLM, ARNOLD BERNHARD**  
SH Transport AS, 25. januar

**SANDLAND, BJØRN**  
Telemark Bilruter AS,  
25. januar

**ISAKSEN, DAN-KJETIL**  
29. januar

**PROCHAC, EMIL**  
Tide Buss AS, 30. januar

**MARTINSEN, RAGNAR**  
NOBINA (NORGE) AS,  
30. januar

## Møter Ruter til dialog

for å ha vært 25 år i YTF. Sekretariatet i YTF, ved forhandler Lin Andrea Gulbrandsen, var også med på feiringen. Hun var invitert både til festen og medlemsmøtet tidligere på dagen, der hun snakket om forbundets arbeid med anbudsregimet og tariffoppgjøret 2014.

– Det var en veldig fin feiring hvor vi fikk samlet mange i avdelingen til en god middag, taler og hyggelige samtaler, sier avdelingsleder i avdeling 60 og regionsleder i Nordland, Svein Roger Skoglund.

I forrige utgave av Yrkestrafikk kunne du lese at Hovedverneombudene i Ruterområdet i Oslo, truet med å stenge Oslo Bussterminal. De ønsket en dialog med ruter og kommunens smaferdsselskaper for å få på plass ny løsning for bussterminal og for en bedre dialog om flere av utfordringene innenfor kollektivtrafikken i byen.

Ruter har nå, i samarbeide med Bymiljøetaten, innkalt hovedverneombudene i de fire busselskapene som opererer for Ruter til dialogmøte i begynnelsen av desember.

Rune Johansen, hovedverneombud i Norgesbuss AS, stiller seg positiv til at et møte nå endelig kommer i stand.

– Vi er svært spent på hva som kan komme ut av dette og har store forventninger. Vi merker oss at busselskapenes ledelse også er invitert til dette møtet, noe vi ser på som positivt og kan styrke vår argumentasjon, sier Rune Johansen til Yrkestrafikk.



### Utgiver:

Yrkestrafikkforbundet  
Pb. 9175 Grønland  
0134 Oslo

E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

Telefon: 40 60 37 00  
Telefax: 21 01 38 51



### Redaksjon:

Espen Selmer-Torgersen, redaktør  
Pb. 9175 Grønland  
0134 Oslo,

Telefon: 928 62 156  
Telefax: 21 01 38 51

e-post: [espen@ytf.no](mailto:espen@ytf.no)

### Grafisk produksjon:

MacCompaniet a.s  
P.B. 6672 St. Olavs Plass  
0129 Oslo

Telefon: 22 03 80 90

e-post: [trine@maccompaniet.no](mailto:trine@maccompaniet.no)

### Annonsealg:

Henvendelse

Rar media v/André Lund  
Mobil: 906 02 370

e-post: [andre@rarmedia.no](mailto:andre@rarmedia.no)

Rar media v/Robert Martinsen  
Mobil: 906 22 977

e-post: [robert@rarmedia.no](mailto:robert@rarmedia.no)

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

orientert om nyheter om transport-selskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transport-selskaper, ledelse i transport-selskaper, ansatte på grossistterminaler, skole-elever, 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 YRKES-TRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet.

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



Redaksjonelle innlegg må være i redaksjonen 4 uker før utgivelsesdato.  
e-post: [espen@ytf.no](mailto:espen@ytf.no)



pressens faglige utvalg  
**PFU**

PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund.

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

Adresse: Rådhusgt.17  
Pb. 40 Sentrum 0101 Oslo  
Telefon: 22 40 50 40  
Fax: 22 40 50 55  
E-post: [pfu@presse.no](mailto:pfu@presse.no)

## Utgivelsesplan for annonser 2014

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	13. januar	3. februar
2	11. mars	1. april
3	12. mai	2. juni
4	14. juli	4. august
5	10. september	1. oktober
6	10. november	1. 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 2014

Pris etter avtale.

## Materiell

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

## Annonsepriser fra 1. januar 2014

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

## Kollektivtrafikken svekkes ved nye busskutt

**Jeg slutter aldri å forundre meg over våre politikere med tanke på satsing på kollektivtrafikk.**

Det er det samme hvert år, da varsler fylket kutt i ruter og pålegger selskapene å kutte kilometer. Dette fordi de ikke har økonomi til å opprettholde sitt nåværende tilbud, sier de.

Fra nyttår har alle selskapene i Møre og Romsdal fått beskjed fra fylket om å kutte 122 000 rutekilometer i sitt område. Dette tilsvarer om lag 2,1 millioner kroner. Dette gjelder de selskapene som fremdeles er på kontrakt, men det gjelder ikke anbudet i Ålesund og Giske kommune. Det er tre områder der det fremdeles kjøres på kontrakt.

Mener fylkeskommunen at de vil satse på kollektivtrafikken, når de varsler et dårligere tilbud hvert år?

Alle er enige om at det er viktig å satse på kollektivtrafikken, spesielt når det nærmer seg valg. Da er det viktig å være miljøbevisst. Det er kun et spill for galleriet, mener nå jeg. Eller så hadde de vel ikke varslet rutekutt?

Møre og Romsdal fylkeskommune er ansvarlig for anbudet i Ålesund og Giske kommune. Da de tok over som oppdragsgivere januar 2012, ble rutetilbudet en blåkopi av det tilbudet som var i 2011. Intet bedre eller dårligere. Bortsett fra flybussen da. Der skulle det spares mye penger og faste avganger ble oppret-

tet fordi det skulle være så enkelt som mulig for fylket, og bedriften var såre fornøyd for å få minst mulig tomkjøring.

Resultatet ble at passasjerene forsvant etter hvert. Hvem gidder vel å stå og vente en time til bussen skal gå fra flyplassen?

Men å gå tilbake til den ordningen som har fungert de siste 15 årene, det blir for dyrt. Det krever så mye og hele tiden følge med når flyene forandrer tidene, sier de på fylket. Inntekter da? Er ikke de viktig?

De som er fornøyd med inntektene er parkeringsselskapet på flyplassen. Nå koster det 185 kroner for den billigste parkeringen for en dag. Og det bygges større parkeringsplasser for å dekke etterspørselen som har blitt de to siste årene etter fylket overtok ansvaret for kollektivtransporten på buss.

Skal vi få bilistene til å parkere bil nummer 2 eller 3 og velge bussen, så må det bli attraktivt å ta bussen igjen. Det viktigste er å få opp frekvensen, så bussen går oftere. Det neste punktet er at bussen ikke står i samme kø som bilen, men kommer seg raskt frem. Det er to måter å løse dette problemet på. Enten så bygges det flere veier med kollektivfelt for noen milliarder, eller så bruker man noen millioner og flytter «bilkøen inn på bussen». En halvfull bybuss er det samme som minst 500 meter med bilkø (en i hver bil).

Og så har det vært snakk om bybane på linje med den i Bergen. Bergen har en bybane som er nærmere 4 mil lang. Den går med en gjennomsnittsfart på 30-40 km/t mellom stoppestedene og har en toppfart på 70 km i timen. I Ålesund så vil en bybane bli om lag 1 mil lang, for ikke å snakke om hvor mange millioner det ville ha kostet å lage noe sånt.

Det jobbes for å få på plass finansiering til utredning av bybane mellom kommunen og interessehavere – galskap! Politikerne bør heller konsentrere seg om å få til et mye bedre busstilbud.

Ekspressen mellom Moa og byen bruker om lag 13 min uten køkjøring og blir det som politikere ønsker, fjell-tunell og firefelts vei mellom Moa og byen, så vil ekspressen bruke ca 7 min. Ingen bybane vil kunne komme raskere frem enn bussen! Og i tillegg så starter bussen fra Magerholm, så mange slipper å bytte buss.

Vel det var en del synspunkter jeg hadde og jeg håper politikere ikke glemmer å hente inn ekspertisen, når ting skal løftes opp fra skrivebordet og settes ut i praksis og ekspertisen er det vi som utfører yrket som har!

*Linda Myhre  
Leder av Yrkestrafikkforbundet  
Møre og Romsdal*

Innlegget har også stått på trykk i Sunnmørsposten.

## Sikkerhet i buss

**Igen har vi sett en tragisk hendelse hvor en bussjåfør og to passasjerer ble drept på Valdresekspressen. Dette burde ikke ha hendt, men hva kan man gjøre for å minimere risikoen for at slike ting skjer i fremtiden?**

Yrkestrafikkforbundet har jobbet mye med sikkerhet, men det er fortsatt en lang vei å gå. I forbindelse med tragedien dukket det opp spørsmål om hva som har blitt gjort siden sist gang Valdres-ekspressen var utsatt for det samme. Det ble etter drapet i 2003 utarbeidet en veileder av Transportøkonomisk institutt som inneholdt en rekke tiltak de mente ville ha en positiv effekt på sikkerheten til bussjåførene. Noe av dette har blitt fulgt opp, som mindre kontanter i bussene.

Men, det er fortsatt mye som bør jobbes mer med. Fysisk utforming

av sikker arbeidsplass er blant annet en av tingene vi i YTF ønsker mer fokus på.

– Vi mener det er fylkeskommunens ansvar som innkjøper å sørge for at utformingen i større grad ivaretar sikkerheten til sjåførene. Man trenger ikke et bur, men det å sikre at man ikke kan bli overfalt bakfra og ha en halv vegg på siden vil kunne gjøre at sjåførene ikke er like utsatt, sier daglig leder Geir Anthonen i YTF.

I tillegg vil YTF at kursene sjåførene gjennomfører ikke kun fokuserer på ran, men også på konflikthåndtering og avverging i andre situasjoner. Som bussjåfør er man i kontakt med mange mennesker i løpet av en dag, og som regel går dette helt fint. Det er allikevel viktig å være forberedt på situasjoner som kan være utfordrende å takle.

– Vi håper at kursene sjåførene

gjennomgår kan gå grundigere gjennom konflikthåndtering hvor man kan prøve ut teorien i praksis. Vår erfaring er at det per i dag er teori som man ikke alltid vet hvordan man skal bruke i faktiske situasjoner, sier Anthonen.

Det siste konkrete tiltaket på sikkerhet i buss er at YTF mener det bør stilles krav til at alle busser skal være utstyrt med kamera. Dette er et godt preventivt tiltak, da man gjerne tenker gjennom sine handlinger en ekstra gang når man blir filmet.

– Nå er det ikke sikkert at disse tiltakene ville hindret akkurat denne situasjonen, fordi vi ikke vet hva bakgrunnen for handlingen var. Men vi mener at det på generell basis er viktig at det blir jobbet mer med å sikre arbeidsplassen til sjåførene, avslutter Anthonen.

*Debattinnlegg fra YTF*

# Avdelinger i YTF

**Avd. 1 Haugesund og Omland**

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

**Avd. 2 Avdeling 2**

Sælen, Frode  
Brattlien 37, 5019 BERGEN  
Mobil: 93240004  
Epost: fsalen@broadpark.no  
www.ytf2.no

**Avd. 3 Oslo og Akershus**

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

**Avd. 5 Drammen og Omegn**

Hansen, Kurt Roger  
Steinroa 5 A, 3340 ÅMOT  
Mobil: 95742654  
Epost: kurthansen505@gmail.com

**Avd. 6 Vestfold**

Pettersen, Petter Louis  
Østveien 51, 3145 TJØME  
Mobil: 97773714  
Epost: petter.L.Pettersen@nettbus.no

**Avd. 7 Trondheim**

Husby, Øystein  
Ytf Avd 7 Trondheim, Postboks 5765,  
7437 TRONDHEIM  
Mobil: 97710413  
Epost: ytf7@hotmail.com

**Avd. 8 Oslo Taxibuss**

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

**Avd. 9 Vest Agder**

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

**Avd. 10 Mandal/Lister**

Helliesen, Henning Foss  
4520 LINDESNES  
Mobil: 99278192  
Epost: ytf.avd10@gmail.com

**Avd. 11 Nord**

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

**Avd. 12 Finnmark**

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

**Avd. 13 Sør- Rogaland**

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

**Avd. 15 Nedre Telemark**

Michelsen, Terje  
Klyvegaten 1, 3919 PORSGRUNN  
Mobil: 92632157  
Epost: avd15.ytf@gmail.com

**Avd. 16 Åndalsnes**

Klungnes, Jim Klungnes  
6320 ISFJORDEN  
Mobil: 93241125  
Epost: jim@ytf.no

**Avd. 17 Steinkjer**

Hartvikøy, Robert  
Nord-Statland, 7777 NORD-STATLAND  
Mobil: 95775270  
Epost: robert.hartvikoy@nettb.no

**Avd. 20 Sandnessjøen**

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

**Avd. 21 Salten**

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

**Avd. 22 Vesterålen**

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

**Avd. 23 Aust Agder**

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

**Avd. 24 Harstad**

Olsen, Steinar  
Gammelveien 15, 9475 BORKENES  
Mobil: 99250642  
Epost: st\_ol@hotmail.com

**Avd. 26 Mo i Rana**

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

**Avd. 29 Joatunheimen**

Mosaker, Tomas Jørgen  
2977 ØYE  
Mobil: 95192016  
Epost: tomtt2000@yahoo.no

**Avd. 30 Averøy**

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

**Avd. 31 Brønnøysund**

Ediassen, Arvid Magne  
Slettaunåsen 3, 8907 BRØNNØYSUND  
Mobil: 95972697  
Epost: arvedediassen@gmail.com

**Avd. 33 Kongsvinger**

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

**Avd. 35 Mjøsa/Hadeland**

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

**Avd. 36 Østfold**

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

**Avd. 37 Ålesund**

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

**Avd. 40 Notodden**

Moen, Håvard  
Villandvegen 55, 3677 NOTODDEN  
Mobil: 92888867  
Epost: post@ytf-notodden.no

**Avd. 41 Setesdal**

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

**Avd. 42 Søre Sunnmøre**

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

**Avd. 44 Dombås**

Stordal, Ståle  
2663 DOVRESKOGEN  
Mobil: 90766299  
Epost: stastord@online.no

**Avd. 45 Ål og Hol**

Thoen, Olbjørn  
Prestelie 10, 3570 ÅL  
Mobil: 95064282  
Epost: olbjornthoen@gmail.com

**Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS**

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

**Avd. 47 Hamarøy**

Olsen, Magnor Brynjulf  
Presteid, 8294 HAMARØY  
Mobil: 95055709  
Epost: magnor.olsen@signalbox.no

**Avd. 49 Nettbuss Trøndelag**

Sørgjerd, Hans Peter  
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM  
Mobil: 92409265  
Epost: h-soergj@online.no

**Avd. 51 Lofoten**

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

**Avd. 53 Torpa**

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

**Avd. 54 Tinn**

Johansen, Arne  
Tveitolia 1, 3660 RJUKAN  
Mobil: 99798647  
Epost: arne-johansen@live.no

**Avd. 55 Vatne**

Tennøy, Arnkjell  
6264 TENNFIJORD  
Mobil: 95050339  
Epost: arnkt@online.no

**Avd. 56 Trollheimen**

Holmeide, Erling Walther  
Myrullveien 30, 6518 KRISTIANSUND N  
Mobil: 93210065  
Epost: erlholm@online.no

**Avd. 57 Senja**

Kristoffersen, Tore  
Hannes, 9372 GIBOSTAD  
Mobil: 95070763  
Epost: torek6@online.no

**Avd. 59 Eidså og Omegn**

Koppen, Magne Haugan  
Velsvik, 6133 LAUVSTAD  
Mobil: 41622280  
Epost: magne.koppen@tussa.com

**Avd. 60 Glomfjord**

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

**Avd. 62 Trysil**

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

**Avd. 66 Stranda og Omegn**

Drabløs, Helge  
Vallavegen 27, 6220 STRAUMGJERDE  
Mobil: 90580112  
Epost: hdrablo@online.no

**Avd. 73 Gauldal**

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

**Avd. 74 Drangedal**

Vrålstad, Jon Magne  
Kjosen, 3750 DRANGEDAL  
Mobil: 94498406

**Avd. 75 Trondheimsfjorden**

Rognes, Stig Morten  
Rollivegen 215, 7120 LEKSVIK  
Mobil: 41673598  
Epost: s-rognes@online.no

**Avd. 78 Mosjøen**

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

**Avd. 81 Flekkefjord og Omegn**

Mortensen, Christian  
Nyeveien 38, 4370 EGBERSUND  
Mobil: 90064332  
Epost: cmort@frisurf.no



Husk å melde fra  
om endringer på kontakt-  
personer, telefonnummer,  
epostadresse og post-  
adresser!

**Avd. 82 Etnedal**  
Espeseth, Rolf Erik  
Etnedalsvegen 1666, 2890 ETNEDAL  
Mobil: 95117668  
Epost: r-e-e@online.no

**Avd. 83 Telemark Bilruiter**  
Østenå, Tor  
Østenåvegen 943, 3850 KVITSEID  
Mobil: 91896145  
Epost: ytfavdeling83@gmail.com

**Avd. 96 Follo**  
Eriksen, Jan Ivan  
Lillestrømveien 1640, 1911 FLATEBY  
Mobil: 92801476  
Epost: turjanek@online.no

**Avd. 99 Minibuss 24-7 AS**  
Smerud, Terje  
Moreneveien 33, 1605 FREDRIKSTAD  
Mobil: 99320001  
Epost: tesme@broadpark.no

**Avd. 104 Nordre Vestfold**  
Karlsen, Ottar Arve  
Strømmeveien 436, 3060 SVELVIK  
Mobil: 93252802  
Epost: ottarkar@broadpark.no

## YTF FUNKSJONÆRER

**Avd. 202 Funksjonærer**  
Helleseth, Ove  
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN  
Mobil: 93239364  
Epost: ove.helleseth@tide.no

**Avd. 209 Nettbuss Sør**  
Ånesland, Tom  
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S  
Tlf. 38013207  
Epost: tomaanesland@live.no

**Avd. 215 Nettbuss Sør**  
Kristiansen, Thor  
Spanskrøret 2, 3960 STATHELLE  
Mobil: 99286305  
Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

**Avd. 217 Namdal og  
Innherred Funksjonær**  
Aglen, Arnljot Bjarne  
Postboks 469, Sentrum  
7801 NAMSOS  
Mobil: 91637464  
Epost: arnljot.aglen@tronderbilene.no

**Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS**  
Sletbakk, Terje  
Skjellveien 24, 8520 ANKENES  
Mobil: 90586569  
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

**Avd. 220 Helgelandske AS**  
Nordnes, Rakel  
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN  
Tlf. 75000012  
Epost: rakel.nordnes@boreal.no

**Avd. 221 Salten Funksjonær**  
Løksti, Benedicte  
Rundhaugen 20, 8023 BODØ  
Mobil: 97590483  
Epost: benedicte@saltensbil.no

**Avd. 223 Nettbuss Sør AS**  
Hansen, Øyvind  
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL  
Mobil: 92083877  
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

**Avd. 232 Andøy Trafikklag AS**  
Larsen, Per Arild  
Stave, 8489 NORDMELA  
Mobil: 97969400  
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

**Avd. 237 Nettbuss  
Møre Funksjonær Ålesund**  
Skaar, Oddveig Gunnvor  
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND  
Mobil: 91180588  
Epost: oddveig\_skaar@live.no

**Avd. 242 Mørebil AS**  
Aambø, Knut Gunnar  
6150 ØRSTA  
Tlf: 91340493  
Epost: kgaambo@hotmail.com

**Avd. 264 Firda Billag**  
Solvik, Gunvor Beate Bjordal  
Hornesvegen 23 c, 6800 FØRDE  
Mobil: 99728029  
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre  
Billag**  
Lindvik, Randi Irene  
Stegen 12, 6783 STRYN  
Mobil: 95196030  
Epost: randi.lindvik@nettbus.no

**Avd. 274 Drangedal Bilruiter AS**  
Tveit, Hilde Laila Kåsa  
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL  
Mobil: 95758644  
Epost: hilde@drangedal-bilruiter.no

**Avd. 296 Oslo og  
Omegn Funksjonær**  
Ruud, Jon-ole  
Njordstubbyen 147, 1275 OSLO  
Mobil: 93064286  
Epost: jorruud@norgesbus.no

## YTF LOGISTIKK

**Avd. 595 G. S. Klubben**  
Nielsen, Kenneth  
Hegnunvegen 4,  
3804 BØ I TELEMAR  
Mobil: 97533602  
Epost: kennetis@hotmail.com

**Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport**  
Rogstad, Stig Are  
Postboks 149, 7291 STØREN  
Mobil: 99246850  
Epost: stig.are@live.no

**Avd. 598 Torstein Øvsthus  
og Sønner**  
Almeland, Jon  
Skjerpestunet 27,  
5710 SKULESTADMO  
Mobil: 92032926  
Epost: jon-almeland@hotmail.com

**Avd. 599 Alnabru**  
Unhjem, Øyvind Stennes  
Lambertseterveien 53, 1154 OSLO  
Mobil: 91115951  
Epost: oyvind.unhjem@gmail.com

**Avd. 601 Rema 1000 Nord AS**  
Vikholt, Anders I Hansen  
Sildvikgata 6, 2a 8514 NARVIK  
Mobil: 41335514  
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

**Avd. 602 Gran Taralrud AS**  
Petersen, Frank  
Ruffen 9 B, 1739 BORGENHAUGEN  
Mobil: 41303909  
Epost: frank@zapem.net

**Avd. 604 Bring Warehousing**  
Kristiansen, Per  
Postboks 448 Brakerøya,  
3002 DRAMMEN  
Mobil: 98418200  
Epost:  
per.kristiansen1966@hotmail.com

**Avd. 605 Øverland Transport AS**  
Alseth, Øystein  
Alsetgrenda 50, 3656 ATRÅ  
Tlf. 35 09 74 10

**Avd. 608 Kingsrød Transport**  
Romell, Ulf  
Vattenverksvegen 25, 45336 Lysekil,  
Sverige  
Mobil: 90931617  
Epost: ulf.romell@hotmail.com

**Avd. 609 Emdals Transport AS**  
Støverstein, Geir Pery  
Tronstad, 6218 HELLESYLT  
Mobil: 90897921  
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

**Avd. 610 Flasnes Transport AS**  
Saur, Bjørn Arne  
Byafossen, 7716 STEINKJER  
Mobil: 90167548  
Epost: barne-sa@online.no

**Avd. 617 Rema Distribusjon Norge  
AS Lan**  
Authen, Knut  
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD  
Mobil: 93404022  
Epost: k.authen@online.no

**Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund**  
Eriksen, Vebjørn  
Skogveien 15, 6150 ØRSTA  
Mobil: 91600348  
Epost: vebjorneriksen@hotmail.com

**Avd. 622 Hernes Transport**  
Klungervik, Robert  
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER  
Mobil: 92217766  
Epost: robertklungervik@live.no

**Avd. 635 Bring Linehaul**  
Larsen, Bjørn Terje  
Midtgardsvegen 26 2750 GRAN  
Mobil: 91859817  
Epost: kytan@online.no

**Avd. 636 Harlem Transport**  
Andersen, Birger Andre  
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG  
Mobil: 90921959  
Epost: birgeand@online.no

**Avd. 645 TEAM Relocation**  
Madsen, Øivind  
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS  
Mobil: 92843058  
Epost:  
terje.olsen@teamrelocations.com

**Avd. 650 T. O. Bull**  
Kinderås, Helge  
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO  
Mobil: 92239307  
Epost: helge.kinderaas@live.no

**Avd. 675 Rema 1000 Stavanger**

**Avd. 680 Fosen**  
Laberget, Jan-Arne  
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK  
Mobil: 48053123  
Epost: janarnelaberget@yahoo.no

**Avd. 683 Svensrud Transport AS**  
Olsen, Steinar  
Temtemoveien 5 B, 3053 STEINBERG  
Mobil: 95265323  
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

**Avd. 685 Renholdsverket**  
Johnsrud, Stein  
Ada Annfinsensvei 3 D,  
7036 TRONDHEIM  
Mobil: 90521535  
Epost:  
stein.johnsrud@renholdsverket.no

**Avd. 688 Alliance Healthcare**  
Afrooz, Kristine Mjåseth  
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO  
Mobil: 98429565  
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

**Avd. 690 Lunkan**  
Skatland, Rolf Vollan  
7717 STEINKJER  
Mobil: 41600866  
Epost: rolfska@hotmail.com

**Avd. 694 Europark AS**  
Fehratovic, Mirsad  
Travalleen 21 B, 2069 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.*



**Tyrkia:**

# Storbytransport uten avanserte

**Tyrkia har en mengde ulike opplevelser å by på. Noen av dem finner du både på busser og trikker i storbyene. Men tenk deg godt om før du setter deg bak rattet i en leiebil.**

TEKST OG FOTO:  
ROLF BANGSEID

For at man skal kunne få en forståelse av dette store landet, må man legge til grunn noen fakta. Tyrkia er to og en halv ganger større enn Norge. Innbyggertallet er om lag 75 millioner. Der er mange storbyer, og Istanbul som den største, sies å ha 20 millioner innbyggere. Det er egentlig vanskelig å ha en klar formening om innbyggertallet i denne storbyen, da folk kommer strømmende til hele tiden.

## **Annerledes kollektivtrafikk**

Et hvert land har sine særpreg når det gjelder de trafikale forhold. Og i storby-

ene finnes det mange særegenheter ved kollektivtrafikken, fjernt fra det vi er vant med fra våre egne byer.

Turistbussene i Tyrkia har gjennomgått en stor fornyelse. Vår buss var bare et par måneder gammel og en Temsa Safir Mitsubishi. Ikke så vanlig å finne det merket andre steder. Den hadde 450 HK og utstyrt med 41 seter. Prislappen ligger på om lag 1,6 millioner norske kroner.

Veistandarden synes å være god. På motorveiene er fartsgrensen 90 km for busser og inntil 120 for andre typer bil. I byene er det 50-grense. Når det gjelder over større strekninger er det et nettverk av ekspressbusser. De stopper ofte på utvalgte steder hvor folk kan ta seg en matbit og en kopp te. Bussparken i byene imponerte oss ikke like mye. Der går såkalte Dolmus, og mange av dem synes å være svært gamle. Dette er nærmest som minibusser som tar 20 passasjerer, men med en liten størrelse er de praktiske i bytrafikken.

På disse bussene finnes ikke kompliserte billettsystemer slik vi kjenner fra

våre egne busser. Når turen starter blir billettenger fra de som sitter bak i bussen sendt fra hånd til hånd fram til sjåføren. Dernest blir vekslepengene sendt på samme vis tilbake. Folk går av og på hvor som helst og stoppknapper synes å være en mangelvare. Da er det å «hyle» ut. Men, det er billig for oss å kjøre, ca 25 øre for hver kilometer. Pensjonister betaler ikke noe, hva transportmiddel det enn måtte være.

## **Trikk og tog**

I byene er det også trikker og disse får gå i egne traseer hvor det ikke er biler. Togforbindelsene er kanskje ikke så mye å skryte av. Det er et samlet nett på 10 000 km og man kan velge to klasser. Togene har få daglige avganger og forsinkelser synes å være mer regelen enn unntaket. Men mellom storbyene går det raskere tog. Taxiene har taksameter men det er ikke alltid sjåførene setter på disse. Da må du bare peke og insistere at de settes på. Prisene er betydelig lavere enn hos oss på tross av den høye drivstoffprisen.



# billettsystemer

Har du tenkt å leie bil i Tyrkia, bør du tenke deg om, både en og to ganger. Trafikkmønsteret kan nok ikke helt sammenliknes med vårt. Du kan gjerne bli forbikjørt både på høyre og venstre side. Det er heller ikke sjeldent at fotgjengere krysser hvor som helst på seks felts motorveier! Promillegrensen er 0,0 %. Tungtransport er her som alle steder hyppige, men vi var ikke alltid like imponert over standarden på disse. De var meget tungt lastet og farten ble deretter. Nå er det selvsagt mye transitttrafikk også. Vi må bare huske på at Tyrkia er et stort og mangefarvet land.

## «Skandinaviske leiligheter»

Ankara er hovedstad med ca 4,7 millioner innbyggere. Det er 97 prosent av landet som er i Asia og resten i Europa. Over 95 prosent er muslimer og resten tilhører andre religioner. Det er i alt 82 000 moskeer i landet Allerede fra 6500 år f.Kr. ble et av verdens første bysamfunn grunnlagt her. Opp gjennom årene er landet blitt inntatt av perserne, greker-

ne, romerne, mongolene, og ikke minst det osmanske riket gjennom nærmere 400 år.

Mange av turene i Tyrkia har Antalya som utgangspunkt. Dette er en sterkt voksende by som ligger strategisk til ved Middelhavet. Mange skandinaver har skaffet seg leiligheter og hus i dette området de siste årene. Derfra kan man reise med moderne turistbuser til for eksempel et for tiden populært mål, nemlig Kappadokia. Ofte kalles slike reiser i «Paulus sine fotspor». Han foretok flere misjonsreiser i landet for snart 2000 år siden. Man finner fort ut at det er mye fjell og en kjører i mange timer gjennom Taurusfjellene som strekker seg opp mot nesten 4000 meter. I områdene mot øst hvor den berømte Silkeveien nå er motorvei, kan man drømme seg bort i de gamle karavaneturene for flere tusen år tilbake. Denne veien gikk mellom Europa og Kina og var i bruk allerede fra 100-tallet. Dens siste storhetstid var under mongolriket (1276 – 1368).

## Klippelandskapet Kappadokia

Kappadokia er verdenskjent for sitt klippelandskap. I flere tusen år har mennesker levd i skyggen av vulkanene. På grunn av vulkanske utbrudd etter den siste istiden for 5 millioner år siden, kom de underlige fjellformasjonene fram. Klippene reiser seg i et vell av farger. Mange av dem har «hatter» på hodet. Dette skyldes aske fra lavaene som stivnet da den kom i kontakt med luft.

Dalene er fulle av huler, klostre, kirker og underjordiske byer. Det kan ha vært bosetting her fra 8000 år f.Kr. og fram til 1967. På grunn av herjende hærer måtte folk søke tilflukt i hulene. Myndighetene krevde at man flyttet ut på grunn av faren for kollaps. Inne i mellom disse er det åkerlapper hvor det høstes flere typer sydfrukt.

I klippene finnes også dueslag hvor fuglene holdt til slik at munkene kunne benytte guanoen til å gjødsle markene. Fortsatt henter bøndene guano for gjødsling i jordbruket. Man kan si at her går du i en «sveitserost» i timevis. Det er



mye fint bevart freskekunst i disse klippeformasjonene som er ført opp på listen over Verdens Kulturarv. I de underjordiske byene hadde en alt som trengtes den gangen, og temperaturen var stabil rundt 5-10 grader. Dette området kan besøkes til hest, til fots, eller hvorfor ikke en ballongferd? Landsbyen Gøreme er virkelig verd et besøk.

### En god handel

Tyrkia har mye å by turistene, og skal du gjøre en god handel, er det verd å besøke for eksempel en teppefabrikk hvor du kan følge med i hele prosessen, smykkebedrifter, og ikke minst skinnproduksjon. Her finner du jakker som varer resten av livet. Sørg for å forhandle om pris på alle steder for det er mye å gå på. For nordmenn kan det føles som et kjøpepress da man blir «fotfulgt» hele tiden av en ansatt i forretningen.

Det satses enormt på turisme og myndighetene legger opp til svært rimelige turer, og særlig vinterstid. Jordbruket har stått høyt gjennom historien, men når en kjører gjennom de enorme landskapene, ligger mye av jorda brakk og husene forfaller. Dette skyldes at lønnsomheten i mange år er for nedadgående. Legg merke til de høye bensinprisene på

rundt 4,80 lira som utgjør rundt 16 norske kroner, visstnok det høyeste i verden!

Været er stabilt og det er rundt 350 soldager i året i en rekke områder i landet. Ønsker en å bruke naturen er det bare å legge i vei på lange fjellvandring. Lengst øst er Tyrkias høyeste fjell, Ararat med sine 5166 meter over havet. Kanskje finner du Noahs ark der? Ekspertene har gjennom årene reist til dette området og mener å ha funnet rester ned i isen etter noe som kan likne på et stort skip. Eller

du kan velge elvecruise hvor du havner ned mot Middelhavet, og hvor gamle seilskuter krydrer breddene.

Det er trygt å reise i landet, men en skal vel her som de fleste steder passe godt på sine eiendeler. Man trenger ikke å engste seg for tyrkisk mat. Den er både godt tilberedt og velsmakende. Det er lett anbefale en reise til dette landet som har mye å by på. Da sier vi bare: «Hos geldiniz!», som betyr: «Velkommen!».



# Kryssord



Løsninger på forrige oppgave er mottatt og tre vinnere er trukket. Vi er oppmerksom på at stikkordet: *Måned* har to løsninger, både NOVEMBER og DESEMBER er korrekte. Gratulasjoner går til:

- Kersti Galaasen Johansen**, Bygdervegen 266, 2420 Trysil
- Stein Krohn**, Osval Terr. 1 D, 1450 Nesoddtangen
- Roy Busch**, Nesoddveien 274, 1455 Nordre Frogn




Siden vi nå er inne i årets siste kryssordoppgave er det bare å takke for mange løsninger dette året, men vi regner med at det blir god tid for mange i juletiden og romjulen, og da er det bare å gripe fatt i blyanten, for her kommer en ny oppgave. Fristen for innlevering er: **20. januar**. Samme adresse, og det er: Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Merk konvoluttet «YTF-kryss».

*En riktig god jul til alle lesereløserne!*

Navn: .....

Adresse: .....



						LEGEND- DEL	HES													
						↳		↓		AN- BE- FALE	BILKJ. TEGN SPANJA	1000 KILO	RETTS- AVLEGG- ELSE	DATA- BEHAND- LING	MIKRO- FINANS- INSTITU- SSON				↶	
						DRIKKEN/ ROMER- TALL 5														↑
							UNDER- VISNINGS- STED	↓			LAND- TUNGER TIDL. EF									
						STJERNEN VIKTIG I VÅR TID								HEFTIG						
HA DET VÆRE FOR Å FORSVAR- RE EN BUSSRUTE	↓	PADLE		30,45 G.M.	BERBERT															FN
MÅNE FIKSK			HØVED- STAD					↓		INDI- ANER- SPRAK	ROMER- TALL 50			ROMER- TALL 500 GLORET, SØSUKET						↑
↳		RØYS						↶		SNAK- KES										↷
SJARM	↓	↳			SLUTT- ORD GJØRRE					HÅLD- BLÅSTEN SVAK T.M.										INTELLI- GENS- ALDER
↳		HIMMEL- RET- NING							→						TEVE SPISE					↷
KALD SAK			RIKKE, BEVEGE							KJ. TEGN LUT ET- 187L BILKJ. TEGN/POLEN			BIBELSK PERSON							
FINNES PÅ BILEN ROMER- TALL 10					ELV (DANSK)		FRED							DRIKK						MONGE (MONO- GRAM)
	↳		→				→													→

# Yrkestrafikkforbu



## YTFs Forbundsstyre:

### FORBUNDSLEDER

#### Svein Furøy

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

### NESTLEDER:

#### Jim Klungnes

6320 Isfjorden  
Tlf.: 932 41 125  
E-post: jim@ytf.no

### STYREMEDLEMMER:

#### Arnold Tveit

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

#### Kristin Schrøder

Svarthamarveien 67, 801 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

Storvannsveien 112,  
9600 Hammerfest  
Tlf.: 934 18 887  
E-post: fred.nibe@online.no

## YTF Pensjonistforening:

#### Erling Bakken

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

#### Kåre Eng

Giljevegen 14, 2846 Bøverbru  
Tlf.: 414 22 445  
E-post: kareeng@bbnett.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 Klokkearstua  
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 lands- samenslutninger i YTF

### YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

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

### YTF NORDLAND

#### Svein Roger Skoglund

Brevik, 8178 Halså Mosjøen  
Tlf.: 928 63 006  
E-post: srogskog@online.no

### REGION TRØNDELAG

#### Hans P. Sjørgjerd

Myrsnipevegen 51, 7082 Kattem  
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@nettbus.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@nettbus.no

### YTF SØR-VEST

#### Karsten A. Larsen

Lervik, 5565 Tyssværvåg  
Tlf.: 930 12 126  
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

### YTF TELEMAR

#### 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

Breinsteinsvegen 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

Organisasjon for ansatte innen gods- og persontrafikk  
Adresse: Pb. 9175, 0134 Oslo  
Telefon sentralbord: **40 60 37 00** – Telefax: 21 01 38 51  
<http://www.ytf.no> – E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)  
Postgiro: 0814 5774757 – Bankgiro: 1602 47 96594  
Besøksadresse: **Brugata 19**

Medlem av  
Yrkesorganisasjonenes  
sentralforbund



## FAKTA OM

### Yrkestrafikkforbundet

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 grossistterminaler.

#### YTFs hovedoppgaver er:

- å bedre medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår
- å øke medlemmenes faglige kompetanse
- å gi bedre skoloring 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

#### Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

- I medlemskapet inngår YTFs egen kollektive gruppelevs-forsikring.
- 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.

## Siv i halmen

Nå har Kwartbasen fått både Siv og Erna i armkroken. Han spiller lomme-tennis på bortebane med drømmedamene sine. Han ser de ansatte i tåka og blir betatt av spillet. Selv den skjønn Reima på Fabrikken ligger klemt under en bunke med fraktbrev. Han har glemt all smurningen han har gitt henne.

Nå har Kwartbasen festet rekkerten i fjæra og server Siv. Erna kaster seg mellom dem og klarer å avverge at de unnfanger den første frie sykelønnsdagen. Kwartbasen har drømt om å få minst tre små skjønn karensdager hvor han slippe å betale sykepenger til sine ansatte. Ønsket ble sterkere etter at junior i bedriften hadde tre-dagers-influenza etter hver helg. Siv har hemmelige drømmer om å gi sine støttespillere noen få karensdager og glede seg over. Først då føler hun at hun er en god mor for dem som har så de klarer seg.

Kwartbasen har for lengst kommet ut av skapet og innrømmer at han aller mest ønsker seg noen små karensdager og boltre seg med. Nå spiller de tennis med sykelønnsdager, skattelette, bompenger og anbud som premie.

Det blir ikke den samme festen med Sigbjørn og Jens. Sigbjørn skal spare på bok og Jens skal jogge rundt Maridalsvannet.

Maken til kjedsomhet!

Erna sløser ikke bort tiden på løping uten å komme noen steder og Siv er med på alt. Kwartbasen har satt alle sine eiendeler i pant under fellen til sine to drømmedamer. Siv har lovet han fri tilgang til herlighetene sine, uten å betale så mye som en eneste krone i bompenger, mens Erna er i ferd med å fjerne formueskatten hans.

Det borgelige samboerforholdet ditt kan vare bare i fire år, herr Kwartbas. Da kan Jensemenn være tilbake med sitt arbeiderparti, sine SV kolleger på venstresiden og bøndene nærmere krysset. Kanskje kan KrF omvende seg å trekke mot venstre etter noen år i lomma på Siv og Erna.

Vi har plaget oss gjennom åtte kjedelige år uten en eneste kjøpefest. Selv vegene har vi betalt, og de rike har punget ut med formueskatt.

Nå skal ikke Kwartbasen være for trygg på disse to damene under skinnfellen. Du kan risikere å måtte betale bidrag som svir på pungen. Du må ikke glemme at du er stakkarlig i forhandlinger om fraktpriser og anbud, herr Kwartbas. Du må heller ikke glemme at du måtte stryke Reima på fabrikken over ryggen både en og to ganger før du fikk parkert jekketralla innenfor porten hennes.

Så Kwartbasen mener også at halve sjåførstaben hans har meldt seg på firmafesten med Siv og Erna.

Nå må ikke Kwartbasen glede seg for mye over å ha fått Siv og Ernas disipler i staben. Enhver enighet kan ha et snev av snik-infiltrasjon. Det kan lure seg inn en aldri så liten illrød marksist fra åttitallet som avlytter telefonen din, herr Kwartbas. Du var ikke med på festene på sytti og åttitallet da arbeiderne stemte sosialistisk, og de som hadde så de klarte seg stemte borgerlig.

Så Kwartbasen trodde han skulle slippe lett unna i forhandlinger om lønn. Nå er det Angela Merkel som leder fagforeningen og hun har telefonnummeret ditt.

Gladiola

# Tanker ved årets slutt

**Takk for et fantastisk år med stort engasjement og mange gode tilbakemeldinger fra dere medlemmer (Som vi betrakter som våre virkelige sjef). Mange er positive, men vi har også fått mange gode tips om ting som kan bli enda bedre.**

2013 har vært et spennende år på flere måter. Blant annet har vi for alvor kastet oss ut i sosiale medier. I høst lanserte vi også Yrkestrafikkforbundet på Twitter, som et supplement til Facebook, og det har åpnet opp en helt ny mulighet for oss til å ha direkte dialog med dere. Konseptet vårt som en åpen og ærlig fagforening, som er til stede der medlemmene er, passer godt til de mulighetene som sosiale medier gir oss. Vi har fått nok en kanal hvor dere kan nå oss, og hvor vi kan få ut relevant informasjon. Vi jobber videre med å få flere funksjoner inn i den mobile verden, og vi gleder oss til fortsettelsen!

Vi ønsker å være så åpen som mulig og involvere dere i hvordan vi skal utvikle oss. Vi har planer om å legge til rette for en tettere dialog, og har spennende visjoner om å bli enda mer tilgjengelig i året som kommer.

## Bærekraftig og sunn fremtid

Vi går inn i et spennende 2014. Vi står ovenfor viktige avgjørelser mht kabotasje og uverdige arbeidsforhold og vil få ferdigstilt flere rapporter i løpet av våren. Allerede har vi hatt undersøkelse om rammevilkår, foredrag og næringsmøter med statssekretærer fra alle dept på Stortinget og vi har skrevet høringer om utfordringene i Norsk transportnæring. Vi gleder oss til å fortsette dette viktige arbeidet i 2014, og vi ser frem til videre samhandling med sentrale aktører fra både myndigheter og næringen.

## Grundig arbeid!

Det er et nytt tariffoppgjør våren 2014. Yrkestrafikkforbundet har alltid en grundig gjennomgang før et tariffoppgjør. Straks etter at ett oppgjør er avsluttet, starter arbeidet med det som skal skje ved neste hovedoppgjør.

En viktig del av dette arbeidet er innsamling av tilbakemeldinger fra dere ute i organisasjonen og vi gikk tidlig i høst ut med en oppfordring til alle medlemmer om å være aktiv i forkant av dette oppgjøret. Alle har rett til å komme med forslag og alle forslag som sendes inn blir seriøst behandlet!

Jeg understreker også at et tariffoppgjør ikke bare dreier seg om forhandling-er for å få mer i lønn. Tariffavtalen inne-

holder bestemmelser som er viktige for deg på arbeidsplassen. Det er derfor det er viktig at de som kjenner hvor skoen trykker sier sin mening om bestemmelsene. Jeg vil også minne om at du som medlem skal si din mening når forhandlingene er avsluttet. Gjennom deltakelse i en uravstemning tar medlemmene stilling til resultatet. Det er en demokratisk rett som det er viktig at du bruker.

## Medlemsvekst!

Ikke alle ser verdien av å være organisert, og mange har rett og slett ikke blitt spurt om å være medlem av Yrkestrafikkforbundet. Du som allerede er medlem kan gjøre ditt for at flere blir medlemmer! Spør din arbeidskollega som er uorganisert om han eller hun vil bli medlem, eller delta i forbundets rekrutteringsarbeid. Uten stor oppslutning kan vi ikke forvente å bli hørt, verken i krav overfor arbeidsgiverne eller de politiske myndigheter. Jo flere medlemmer vi har, jo mer makt vil vi ha bak kravene våre. Dette gjelder ikke bare ved de sentrale forhandlingene, også ved de lokale forhandlingene er det viktig å ha mange medlemmer bak seg. Dette er et godt verveargument overfor uorganiserte arbeidstakere.

Under tariffoppgjør er vi ekstra synlige, fordi media er mer oppmerksomme

## Informasjon fra sekretariatet

### Lærling og kontingent

Har du vært lærling og nå er full jobb så vil vi minne om at du skal begynne å betale kontingent. Så ta da kontakt enten på mail til [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no) eller bruk Min Side legg inn din arbeidsgiver og skriv at du nå er ferdig som lærling. Ellers er ikke ditt medlemskap gyldig. Har du tenkt å melde deg inn i YTF, eller kjenner noen som ønsker å melde seg inn så bruk vårt innmeldingsskjema på [www.ytf.no](http://www.ytf.no). Det er da lettere for oss å legge dere inn og så får vi også riktig informasjon. Kan ikke feiltolkes sånn som man ofte kan når man skriver for hånd.

### Bruk Min side

Har du flyttet, har du nytt telefonnummer, har du ny mailadresse eller har du kanskje byttet arbeidsgiver? Gå inn på «Min Side» som du finner på [www.ytf.no](http://www.ytf.no). For å logge deg inn bruker du Medlemsnummer og passordet er fødselsnummer (ddmmåå). Gjør dette i stedet for å sende en mail eller bruk kontaktskjema for da kan vi bare trykke godkjenn og det legger seg riktig med en gang. Super enkelt både for dere og oss.

### Stønadskassen

Da var det igjen gått et år og vil også i år minne om absolutt siste frist for innsending til hjelpeskassen/stønadskassen som også denne gangen er 15. januar i påfølgende år. Alt som kommer etter dette vil dere få utbetalt for 2014.



på oss enn vanlig. Denne synligheten før, under og etter et tariffoppgjør gir effekt og bør brukes aktivt for å organisere flere og øke engasjementet blant medlemmene.

### Min ønskeliste

Atter et år går nå mot slutten og vi syns at tiden flyr så alt for fort. Da vi startet året virket det som vi hadde evigheter av tid og flere saker vi ønsket å utrette i løpet av året, men man må ta inn over seg at ting tar tid, og alt blir ikke som en ønsker seg heller. Ønskeliste er et ord som dukker opp i bevisstheten hos mange når det er snakk om jul. Min ønskeliste er i første omgang knyttet til Statsbudsjettet som er lagt frem fra ny regjering, og jeg krysser fingre for at noen av mine ønsker går i oppfyllelse. I regjeringsplattformen er det mye jeg gleder meg over, og jeg tror at det vil gå i riktig retning, men utålmodigheten og ønsket om resultater gjør at spenningen er stor.

Julas tradisjoner er forbundet med fred og tid til våre nærmeste. I julehøytida samles familier og venner, gamle tradisjoner videreføres og nye kommer til. Noen reiser bort for å besøke familie-medlemmer, andre som for kortere eller lengre tid er bosatt langt borte,

bruker julehelga til et besøk hjem og til å vedlikeholde kontakten til eget hjem-distrikt. Jul er også en tid for ettertanke og omtanke. Noen trenger det mer enn andre. Det er som regel i høytider at alle følelser og tanker forsterker seg. Noen har i løpet av året mistet noen nære og kjære og skal gjennomleve jul i en ny livssituasjon. For dem kan høytiden bli kanskje tung og vanskelig. Men det er da vi andre må vise oss som gode medmennesker og være tilstede for dem som trenger det mest.

Med dette takker jeg tillitsvalgte og ansatte for utmerket innsats i 2013. Jeg takker også hver og en av våre medlemmer for et spennende og viktig år og gleder meg til å dele 2014 med dere alle sammen.

Med de beste ønsker om en hyggelig jule- og nyttårsfeiring!

*Svein Furøy*

*stolt leder av Yrkestrafikkforbundet*



## Kontingent

For at medlemskapet ditt skal være i orden må du passe på at kontingenten din hele tiden er ajour og innbetalt. Sjekk lønnslippen din dersom du har trekk av kontingent. Er du syk og får penger fra NAV skal det trekkes kontingent fra NAV inntil 1 år. Er du ikke trukket så MÅ du ta kontakt med oss slik at medlemskapet ditt blir i orden. Er du direkte medlem og ikke får faktura enten i posten eller på mail så ta kontakt med oss for da er det noe som

ikke stemmer. Alle som har mail og ikke har gitt beskjed om at de ønsker faktura i posten får ikke dette. Tegn avtalegiro på innbetalingen så slipper du å huske dette selv hver måned. Er du pensjonist, men allikevel velger å jobbe ved siden av så skal du betale kontingent når du jobber. Er du over 67 år vil du få tilbakebetalt forsikringsandelen og dette skjer 1 gang hvert år. Er du pensjonist og ikke jobber så får du frikontingent.

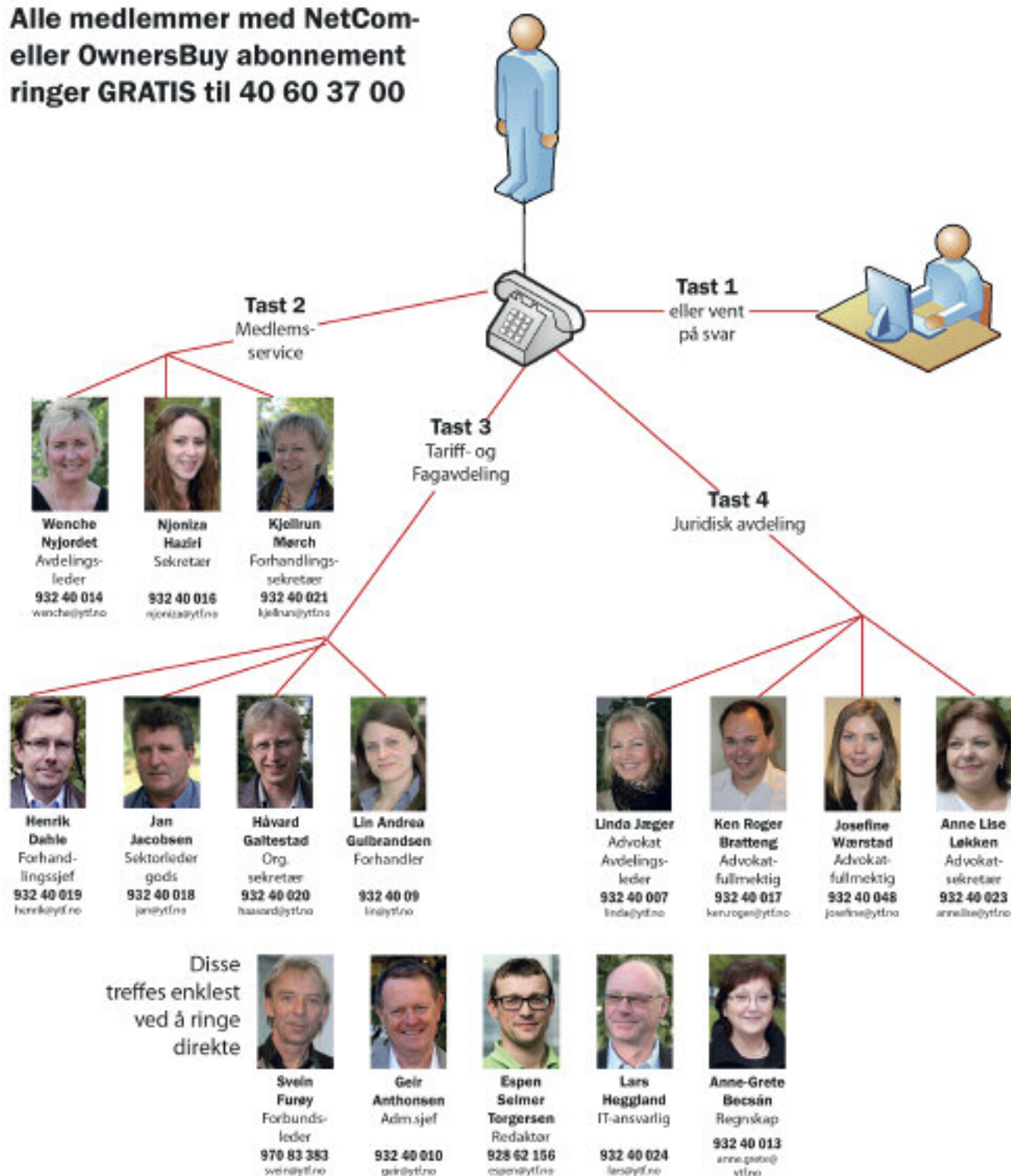
Husk å sende inn styreskjema med nytt styre etter avdelingens årsmøte. Send inn også selv om det ikke er noen endringer i styret for da vet vi at det er avholdt årsmøte.

# 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.



En flott  
**FORSTADSBUSS**  
til en hyggelig pris!



## Scania Higer A30

### Den nye forstads-/lokalrutebussen i Scania-familien

Bussen bygges hos Higer i Kina, på Scania-chassis produsert i Södertälje.

Denne nye forstadsbussen med normal gulvhøyde, er selvsagt universelt utformet med blant annet heis og rullestolplass.

Scania Higer A30 er fullt ut tilpasset et nordisk klima, godt isolert, med et velfungerende automatisk styrt klimaanlegg.

Bussen ble sist vinter testet i Norge med gode resultater og referanser.

*Les mer om alle våre bussmodeller på [www.scania.no](http://www.scania.no)*

Scania  
Assistance  
Tlf. 22 32 17 00



**SCANIA**



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

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



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



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

# Men HVOR skal de hvile?

Yrkestrafikkforbundet  
krever utbygging av  
gode hvileplasser  
over hele landet NÅ!



**YRKESTRAFIKKFORBUNDET**  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

Denne baksiden kan du få som verveplakat, bestill Hvileplass-plakat på [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)