

yrkestrafikk[®]

Nr. 1 2014 – 59. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

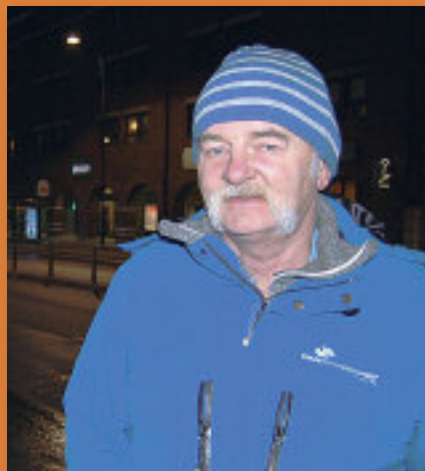


Rullestolen kunne
ødelegge gulvet:

Cecilie fikk ikke bli med bussen



Sverige:
Viktig symboldom
mot kabotasje



Debatt om
ny holdeplass
i Trondheim



Tariff 2014:
Utfordringer i kø



KRAFTFULL KOMFORT - FOR SJÅFØR OG PASSASJERER

Med design av høy kvalitet og usedvanlig komfort utmerker Lion's Coach seg med et førsteklasses forhold mellom pris og ytelse.

Høy pålitelighet og lite vedlikeholdsbehov er en standard for Lion's Coach, og gir deg maksimalt med tid på veien

MAN Truck & Bus Norge AS
www.mantruckandbus.no

Buses for Business

NEOPLAN



Ingen rom for diskriminering

I denne utgaven av Yrkestrafikk bringer vi dere en sak som jeg skulle ønske, av hele mitt hjerte, jeg ikke måtte trykke. Men når jeg så saken, var det åpenbart for meg at jeg ikke hadde noe valg. Saken handler om Cecilie som er avhengig av rullestol for å komme seg rundt og som opplever å ikke få lov til å bli med på bussene i Oslo. Et av argumentene hun er møtt med skal ha vært at gulvet i bussen kunne bli ødelagt av den elektriske rullestolen.

Min første tanke når jeg leste om Cecilie var at dette vel ikke kunne være sant. Skal vi virkelig kunne oppleve at personer med funksjonshemming blir forhindret å delta i det vanlige livet, med slike argumenter? Det er lov å være sjokkert over slike hendelser og jeg håper inderlig at dette ikke er regelen, men heller unntaket.

Ruter, som har ansvaret for kollektivtrafikken i Oslo, svarer godt for seg i artikkelen og forklarer hva som er gjeldende regler. Og jeg har forståelse for at den enkelte sjåfører også er i sin rett til å si at bussen er full, beklager det er ikke plass – det opplever også jeg noen ganger. Men, å si at en rullestol kan ødelegge gulvet i en buss som er utformet med tanke på at rullestolbrukere også skal kunne reise med den, er rett og slett ikke holdbart.

Og denne saken handler om mye og den handler først og fremst om holdninger, gjensidig respekt og en vilje til gjøre godt. I en tid hvor jeg opplever at det er mye snakk om de utfordringene sjåfører og selskaper møter både i gods- og kollektivtrafikk, hvor det ropes høyt om hvor mye galt eller for lite som gjøres fra myndighetenes side, hvor de store skurkene er utenlandske selskaper som kjører ulovlig kabotasje både av gods og mennesker i Norge og hvor norske arbeidsplasser er truet, så må også hver enkelt av oss være oss selv bevisst om hva vi selv gjør riktig og galt.

Cecilies historie forteller meg at vi som samfunn fortsatt har et stykke å gå når det gjelder respekt for hverandre, forståelse for andres utfordringer og ønske om å gjøre godt. I mine øyne burde det være en selvfølge at en som trenger hjelp for å komme på bussen, det være seg med rullestol eller barnevogn, eller på grunn av dårlige ben, burde få den hjelpen som trengs. Dette gjelder oss alle, så vel passasjerer som sjåfører. Og jeg skal heller ikke her glemme at de som sitter helt i andre enden, som oppdragsgivere og ansvarlige for kollektivtilbudet, må være klar over at stadig strammere økonomiske rammer, tettere ruter, mindre tid til å klargjøre busser, større press på sjåfører for å rekke fram, uten tvil fører til at tilbudet blir dårligere. Økt stressnivå fører som regel til at vi gjøre en dårligere innsats – særlig når det dukker opp en situasjon der vi må yte ekstra.

Cecilies historie bør være en vekker for oss alle – fra «gulvet» og opp til toppen i styrerom, byråd og departementer. Alt kan ikke handle om knappe ressurser og pressing på tid. Noe handler faktisk om å sørge for at folk, både de rundt oss og oss selv, skal få en god hverdag. Jeg håper jeg aldri igjen vil måtte bringe en sak som dette på trykk i Yrkestrafikk. Men, for at det skal skje, må vi alle være bevisste på hva vi gjør og hva vi sier. I dagens Norge burde det ikke være rom for diskriminering. Vi får alle forsøke å gjøre vår del av den jobben.

Saken om Cecilie har vi fått fra Handikappforbundets blad Handikappnytt. Saken vi trykker er også å lese på deres nettsted handikappnytt.no.

Espen



Dette leser du om i Yrkestrafikk

Meninger: Transportnæring i solnedgang?

side 9

Innhold

- 3** I bakspeilet
- 6** – Rullestolen ødelegger gulvet i bussen
- 9** Transportnæring i solnedgang
- 10** Kritiske til nye bussholdeplasser
- 13** Smått & Stort
- 14** Rettigheter & Plikter
- 17** YTF Informasjon
- 21** Kryssord
- 22** Viktig symboldom mot kabotasje
- 25** Tilbakeblikk 2013
- 28** Tariffoppgjøret 2014
- 30** Sikkerhet på norske veier
- 31** Smått & Stort
- 31** Økonomisk ereksjon

Cecilie fikk ikke være med bussen:

Rullestolen kunne ødelegge bussens gulv



side 6

Tariffoppgjøret 2014:

YTF forberedt på tøft oppgjør

side 28

nr. 1 2014

Trondheim:

Kritikk mot nye holdeplasser



side 10

Sverige:

Fortsatt kamp mot ulovlig kabotasje



side 22

Rettigheter & plikter:

Rett til den femte ferieuken

side 15

Gladiola:

Økonomisk ereksjon



side 31

I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

I utgave nr. 1 av Bussen i 1975 kunne du blant annet lese om følgende:

Tannlegen kjører lastebil

Tannleger som vil søke jobb i landets nyeste tannklinikker, må ha førerkort klasse 1. Hele tannlegekontoret med venteværelse er nemlig plassert på et lastebilchassis, hvor tannlegen selv er sjåfør og assistenten kartleser.

Landets eneste rullende tannklinikker kjører sine første kilometer på norske veier i disse dager. Bilen er en Volvo F83 S lastebil med komplett tannlegekontor og venteværelse på planet.

(...)

– Tannlegebilen er en komplett klinikk, den mest moderne arbeidsplass en tannlege kan få i dag, sier disponert Arne Hagerup Nilssen i Dentalconsult, som sammen med skoletannlege Veslemøy Amundsen i Haugesund er initiativtager til den rullende tannklinikken.

Bilbelter er påbudt i Sverige

I Sverige er bruk av sikkerhetssele (bilbelte) påbudt for fører og forsetepassasjer i alle kjøretøyer der belte er montert. Det eneste unntak fra regelen er yrkesmessig trafikk med personbefordring, som foreløpig ikke kommer inn under bestemmelsen. Det gis intet unntak for utenlandske bilturister som besøker Sverige.

Bussjåfør gjennom frontruten

En danskregistrert trailer var like før jul direkte årsak til en kraftig kollisjon med Hovinbussen i Tinn. Sammenstøtet var så kraftig at bussjåføren ble kastet ut gjennom frontruten på bussen. Bortsett fra bussjåføren kom ingen andre til skade. (...)

Traileren hadde dårlige sommerdekk på en islagt norsk vintervei. Det skal ikke mye forstand til å forstå at dette er uvetting kjøring, og vår danske kollega kan prise seg lykkelig over at han ikke tok menneskeliv denne gang. Rent generelt vil vi si til våre danske kolleger: Kjør ikke bil i Norge vinterstid uten vinterdekk og kjettinger. Vi ønsker dere hjertelig velkommen hit til Norge, men vi ønsker også at dere kommer hjem igjen til Danmark med livet i behold.

Sjåfør: – Rullestolen din



FIKK IKKE VÆRE MED:
*Bus sjåføren påsto at Camilla
Huggins Aases rullestol kunne
odelegge gulvet i bussen.*

Ødelegger gulvet i bussen



Sjåføren påsto han ikke hadde lov til å ta med elektriske rullestoler fordi de kunne ødelegge gulvet på bussen. Dermed fikk ikke Camilla Huggins Aase være med.

TEKST: BJØRNHILD FJELD
FOTO: TORE FJELD

«Jeg har ikke lov å ha med sånne rullestoler, de kan ødelegge gulvet», sa sjåføren da han nektet å la Camilla Huggins Aase (33) være med.

– Dette stemmer selvfølgelig ikke, men utsagnet viser at en del av Ruters sjåfører enten er for dårlig informert eller at de har holdninger som ikke hører hjemme i et serviceyrke, mener Camilla.

Holdningsproblem blant sjåførene

I løpet av de fem-seks årene hun har bodd i Oslo, har ikke situasjonen bedret seg. Ruters materiell er dårlig tilrettelagt rullestolbrukere, det er en side av saken. Men først og fremst er dette et holdningsproblem blant bussjåførene, mener Camilla.

– Det skinner veldig godt igjennom at de mener jeg heller bør reise med TT-drosje enn å «plage» dem med å ta bussen.

Flere episoder

Rett over nyttår opplevde Camilla å bli regelrett nektet å komme med på bussrute 30 mellom Nydalen og Bygdøy i Oslo. Sjåførens forklaring var at han hadde «fått beskjed om at han ikke hadde lov å ha med sånne rullestoler». Det er ikke første gang hun er blitt nektet å komme inn på en av Ruters busser. En sjåfør påsto til og med at rullestolen kunne ødelegge gulvet på bussen, til tross for at Camillas rullestol har glatte hjul og fint kan kjøre innendørs.

Denne saken er hentet fra Handikapnytt.no. En utvidet sak blir å lese i Handikapnytt's neste papirutgave. Bladet utgis av Norges Handikapforbund.

– Jeg synes det er veldig greit å reise kollektivt. Buss er et kjempefint og praktisk alternativ for meg. Hvis jeg bare hadde fått komme om bord i bussen, skulle jeg ikke klaget, sier Camilla, som jobber som interessepolitisk rådgiver i Norges Handikapforbund.

Manuelle rullestolramper

Problemet er nemlig at Camilla trenger hjelp til å få satt ut rullestolrampen som gjør at hun kan kjøre den elektriske rullestolen inn på bussen. Og denne hjelpen er det sjåføren som må yte.

– Sjåføren må gå ut av setet sitt og sette ut rampen. Det er vel der problemet ligger, tror Camilla.

33-åringen reiser med buss i Oslo i hvert fall tre-fire ganger i uken. Det er mer regelen enn unntaket at hun må krangle med sjåførene for å få komme inn på bussen.

En vanlig grunn til at det er vanskelig, er at rampen er rustet eller fryst fast, slik at den er umulig å bruke. Camilla påpeker at dette er ikke sjåførenes feil, men et symptom på at materiellet til Ruter ikke er tilpasset transport av funksjonshemmede, og i hvert fall ikke universelt utformet.

– I andre europeiske land har de elektriske rullestolramper på bussene, der jeg bare kan trykke på en knapp for å få rampen ut. Jeg tror både sjåførene og jeg ville blitt utrolig glade hvis vi kunne fått det også på bussene i Oslo, sier Camilla.

Krever egen assistent

Det skjer også ofte at bussjåfører krever at Camilla skal ha med seg en assistent som kan hjelpe henne med rullestolrampen. «Det er ikke min jobb», er beskjeden gjerne da. Men dette stemmer ikke, for det er ikke noe krav om at funksjonshemmede skal ha med egen assistent for å kunne reise med offentlig transport. Som funksjonshemmet og reisende er Camilla en kunde som har krav på service og kundebehandling, som alle andre.

Hun sier at hun heller ikke har så mange assistent-timer tilgjengelig at hun har mulighet til å ta med seg en person hver gang hun skal ta bussen.

Den tredje årsaken til at Camilla ikke får komme inn på bussen, er at sjåføren ➤



HOLDNINGSPROBLEM: Camilla Huggins Aase blir servert underlige unnskyldninger fra bussjåfører som ikke vil ha rullestolbrukere som passasjerer.

rett og slett nekter henne å komme om bord, begrunnet med forklaringer som «det er ikke plass» eller «jeg har ikke lov å ha med sånne rullestoler».

Ruter: – Skal ikke avises

Informasjonsrådgiver Gro Feldberg Janborg i Ruter AS sier at selskapet er opp-tatt av at flest mulig skal kunne benytte

seg av kollektivtilbudet. Du skal ikke bli avvist fordi du er rullestolbruker.

– For det første vil jeg si at det er dypt beklagelig at en av våre kunder har hatt flere negative opplevelser med buss i Oslo. Tilbakemeldinger av denne typen får vi heldigvis ikke så mange av, sier Feldberg Janborg.

Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Selskapet er eid av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Informasjonsrådgiveren understreker at Ruter har klare forventninger til sine operatører om at de skal overholde ned-felte transportvedtekter.

– Alle førere skal ha fått opplæring i blant annet kundebehandling. Dersom det er kunder i rullestol som opplever å ikke komme med bussen, så ber vi om at de tar kontakt med oss. Da tar vi opp saken umiddelbart med operatør og den enkelte fører for å forsøke å unngå at det skjer igjen, sier Feldberg Janborg.

Det står imidlertid i transportvedtekten at hjelp fra personalet ikke alltid kan påregnes.

– Førerne skal likevel forsøke å være behjelpelige overfor passasjerene, slik at de kommer seg om bord. Andre kunder skal la rullestolbrukere få tilgang til

anvist plass. Vi har med jevne mellom-rom holdningskampanjer overfor kundene, med oppfordring om å vise hensyn overfor hverandre.

I tråd med de samme transportved-tekten er det også sjåføren som er ansvarlig for passasjerenes sikkerhet, og som er den som skal vurdere om det er plass nok i bussen. Dersom fører mener det ikke er forsvarlig, så kan føreren si nei til å ta med barnevogner, plass-krevende gods, passasjerer og rullestoler.

NHF: – Dette er diskriminering

– Dersom funksjonshemmede nektes å reise med bussen på grunn av funksjons-nedsattelsen, er dette diskriminering, sier Rune Huvenes som er interessepolitisk konsulent i Norges Handikapforbunds regionkontor i Oslo.

Han opplever likevel av Ruter som selskap ønsker et godt forhold til funk-sjonshemmede. At enkelte sjåfører «tar loven i egne hender» er noe NHF har tatt opp med Ruter tidligere.

Rune Huvenes påpeker at det er meget viktig at rullestolbrukere klager til Ruter sentralt dersom de møter en «umulig» bussjåfør som gjør det vanske-lig for dem å komme inn på bussen.



Transportnæring i solnedgang?

Mens næringslivets transportbehov stadig øker, stiger paradoksalt nok også arbeidsledigheten i norsk transportnæring.

Et unødig liberalt norsk regelverk har åpnet transportmarkedet for utenlandske transportører i en slik grad at en hel næring nå trues på livet. Seriose norske transportører med norsk kostnadsnivå og norske lønns- og arbeidsvilkår mister i økende grad oppdrag til konkurrenter fra andre land. Vi ser eksempler på at utenlandske transportselskap opererer i Norge uten egne ansatte, med innleide mannskaper på korttidskontrakter og med lønninger ned mot 30-35 kr timen. Når de heller ikke betaler skatt eller avgifter til Norge, undergraves arbeidsplasser og arbeidsvilkår i hele næringen.

Vegvesenets kontroller avslører dessuten at en uhemmet og ulik konkurranse svekker sikkerheten på norske veier – ikke bare fordi utenlandske kjøretøy gjennomgående holder lavere teknisk standard enn norskregistrerte kjøretøy, men også fordi sjåførene har liten erfaring med norske veier og norske vinterforhold. Ulik konkurranse og økte krav til effektivitet fører gjerne til at

flere nå tøyer kjøre- og hviletidsbestemmelsene langt ut over det som er tillatt, som kan være en årsak til alvorlige trafikkulykker. 60 prosent av alle ulykker der yrkessjåfører er involvert, er utforkjøringer. Det er rimelig å anta at storparten av disse faktisk skyldes tretthet. Våre medlemmer opplever også at økt prispress og jakten på kostnadsreduksjoner fører til redusert vedlikehold og en generelt sett dårligere standard på kjøretøyene.

Yrkestrafikkforbundet vil ikke sitte rolig og se på at utenlandske kolleger utfører transportoppdrag i Norge til luselønn og under helt andre arbeidsvilkår enn det vi kan være bekjent av her til lands. Vi aksepterer rett og slett ikke at våre lønns- og arbeidsvilkår skal gjøres til konkurranseelementer i norsk transportnæring. Derfor krever vi like konkurransevilkår. Utenlandske sjåfører som arbeider i Norge skal ha norsk lønn og de skal følge norske regler og bestemmelser.

Det er bra at norske myndigheter nå er i ferd med å innføre obligatorisk bombrikke for alle kjøretøy over 3,5 tonn. Men det er bare en begynnelse. Vi trenger flere og mer omfattende tekniske kontroller, mer kjøre- og hviletids-

kontroll, mer kabotasjekontroll og et regelverk som lar seg kontrollere – og fremfor alt: myndighetene må kunne samordne sin kontrollvirksomhet langt bedre!

Derfor må kabotasjeadgangen reduseres (kabotasje er utenlandske kjøretøys adgang til å utføre transportoppdrag i Norge). Vi har aldri forstått hvorfor Norge har innført et mer liberalt EU-regelverk enn våre naboer i EU-landet Finland.

Norske myndighetene har i lengre tid uttrykt forståelse for den bekymringen som nå gjør seg gjeldende i transportnæringen. Ord må nå følges av handling. Vi er skuffet over at det ikke legges opp til økt kontrollvirksomhet i 2014, vel vitende om at kjøre- og hviletidskontrollene holdes på et absolutt minimum av det EU krever.

Det hevdes av og til at vi ikke vet nok om strukturendringene i transportmarkedet – og sant nok: vi må vite mer. Men vi har mer enn nok kunnskap til å vite at den utviklingen som nå er i gang, i løpet av få år vil utradere store deler av norsk transportnæring.

Det haster, med andre ord!

*Fred Nibe
Leder Region Nord*

Nye tilleggsvilkår for internasjonal persontransport

Sjåfører, som er involvert i en enkeltstående internasjonal persontransport, fikk mulighet fra den 1. juli 2010 til å utsette ukehvilen til den tolvte dagen. Fra og med 1. januar 2014 ble regelverket skjerpet for denne type transport, blant annet ved at kjøretøyet må være utstyrt med digital fartsskriver for å gjennomføre en internasjonal transport etter 12-dagersregelen.

Etter den 1. januar 2014 kom det følgende tilleggsvilkår for sjåfører som ønsker å benytte seg av 12-dagersregelen:

Kjøretøyet må være utstyrt med digital fartsskriver for å gjennomføre en internasjonal transport etter 12-dagersregelen.

Dersom kjøring foretas i tidsrommet mellom klokken 2200 og 0600, må kjøretiden reduseres til 3 timer i stedet for normalt 4,5 timer før pause på 45 minutter må tas. Dersom en foretar transporten med to sjåfører er kjøretiden som vanlig 4,5 timer.

OBS: Kjører man for eksempel bare en del av kjøringen innenfor 2200 og 0600 gjelder også tretimersregelen.

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

De vilkårene som trådte i kraft i 2010 var følgende:

Sjåføren må ha gjennomført en ukehvil på minst 45 timer før han

starter beregningen av 12 dagers periode

Kjøretøyet som brukes for den aktuelle persontransporten må krysse en internasjonal grense (internasjonal transport) og kjøringen må ha en varighet på minst 24 timer sammenhengende i et medlemsland eller tredjeland der regelverket gjelder.

Etter 12-dagersperioden må sjåføren enten gjennomføre to normale ukehviler, eller en normal og en redusert ukehvil på minst 24 timer (totalt 69 timer). Velger sjåføren sistnevnte alternativ, må reduksjonen erstattes med en tilsvarende hvileperiode som tas samlet innen avslutningen av den tredje uken etter avsluttet unntaksperiode.

Kritiske til nye bussholde



YTF Trøndelags leder Hans P. Sørgjerd er ikke alene om å kritisere byggingen av nye bussholdeplasser i Prinsenkrysset i Trondheim. Samtidig går trafikken bedre enn før.

TEKST OG FOTO:
BJØRN LØNNUM
ANDREASSEN

– Vi som er organisert har fått orienteringer og sett planene, men i praksis viser det seg å være alt for kort plass til bussene som kommer fra sør. Andre busser kommer ikke forbi hvis en buss blir stående langt fram og dermed for langt ut i kjørebanelen, sier Sørgjerd.

Opp mot 230 busser passerer gjennom krysset den travleste timen på dagen. 12 000 påstigende passasjerer vil bruke knutepunkt Prinsen på en vanlig hverdag, etter å ha ventet i de fire nye 24 meter lange leskurene. Det hele har en prislapp på omtrent 60 millioner kroner.

– Alle bussene sluses gjennom krysset inn i Dronningensgate. Når det er fullt av busser og folk blir det uoversiktlig for både oss som kjører og passasjerene. Kommer man bakerst i en kø av busser er det vanskelig å bli sett av passasjerer som skal være med, sier Sørgjerd og gir seg ikke helt.

– Flere og lengre leddbussger gjør det enda vanskeligere med enda mindre plass. Tankene bak det nye Prinsenkrysset var god, men det har ikke slått helt til ennå, forklarer han som sjåfør av Flybussen til Nettbuss.

plasser i Trondheim



NYTT: Prinsenkrysset i Trondheim er påkostet men mangler noen detaljer, ifølge YTFs lokale ledere.

– Vi burde ha vår stopp nederst i Prinsengate som før, i stedet for å samle så mange regionbusser i Dronningensgate, sier han.

– Dessuten, de to lysregulerte overgangene for fotgjengere ved Prinsenkrysset kan ikke være synkronisert med resten av krysset. Bussene får grønt men risikerer å måtte stoppe for de som skal over like utenfor selve krysset. ➤



TRANGT: Lange turer med jekktralla kan bli nødvendig da plass til å stå mangler, mener Jan Arne Laberget om det nye Prinsenkrysset i Trondheim.

– Bra med varmt fortau

– For de som skal levere varer er oppvarmede fortau en stor fordel. Passasjerene opplever nok storsatsingen som bra, sier Jan Arne Laberget i YTF Logistikk, men kommer ikke så mye lengre uten å skifte fortegn.

– I selve krysset er det kommet midtrabatt og står det en lastebil i veien blir det vanskelig å komme forbi. Det ser ikke ut til å være meningen at det skal være varer i butikkene for det er ikke lagt til rette med nok plass til å stå med vare- eller lastebil. Det er for få plasser det er lovlig stå for varelevering og henting. Konsekvensen er at det fort kan bli urimelig langt å trekke en pall på 1000 kilo med jekktralla. Plass til lossing og lessing burde vært satt av, sier Laberget.

– Vi trenger ikke stå mange minutter. For eksempel 20 minutter eller så, det kan da ikke ha vært et stort problem å få planlagt plass til dette. Sånn skiltingen er nå er det jo ikke tillatt å stå her. Dette er et kjent problem også alt for mange andre plasser, bedyrer Laberget.

– Da Prinsenkrysset ble planlagt hørte vi ikke noe om å komme med innspill på vareleveringer. Det blir litt for dumt å ta det i etterkant. Et bysentrum gjør seg tross alt med varer i butikkene, seir Laberget som har snakket med flere medlemmer.

– Vareleveringen går forholdsvis godt helt til det kommer en buss. Da blir det for smalt og problem kan oppstå.

Noen fakta

- Sanntidsinformasjon både via skjerm og lydknapp
- Studentersamfundet-Prinsenkrysset er den mest busstette strekning i Norge

	Antall reisende	Økning	2009-2012
2009	17 388 722		
2010	18 789 622	8 %	
2011	20 875 739	11 %	
2012	23 173 149	11 %	33 prosent

Tabellen viser utviklingen i antall reiser med buss og trikk i Trondheim fra 2009 til 2012. Antall passasjerer har økt med over to millioner per år de to siste årene. Veksten fortsetter også i 2013, men avtar litt. Kilde: Trondheim kommune og AtB



TJA: Hans P. Sørgjerd leder YTF i Trøndelag og han er kritisk til foreløpig resultat og prosess med det nye Prinsenkryset.

Venter befarung

Som resultat av noe middels fornøydhet har sjåførene fått i stand befarung av kryss og nye holdeplasser.

– Først da får vi mulighet til å si hva vi mener om mulige endringer, utdyper Sørgjerd.

Blant det som kan være aktuelt å få på plass er ledegjerde lengst fremme på holdeplassene, og merking i gata gjennom krysset, samt bedre skilting. Det diskuteres også å få bort personbilene, så det aktuelle området blir et rent kollektiv-knutepunkt.

Harald Sehm er hovedverneombud i Nettbuss Midt-Norge og bekrefter at befarung blir gjennomført.

– Vi har krevd befarung med arbeidsgivere og andre, fordi det er behov for å se nærmere på utbedringer.

Bede enn før

Signalprioritering i lyskryssene gjør at bussene nå kommer fortare frem. Sann-tidsinformasjon om trafikken i busser og på holdeplasser er godt i gang, og holdeplassene er delvis tilpasset passasjerer med syns- og bevegelseshemninger.

De YTF-tillitsvalgte tror avviklingen av trafikk og varelevering bedres med mer skilting og merking.

– Totalt sett er krysset et løft for busstrafikk og for passasjerene, poengterer Sørgjerd.



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**



Full seier i retten

Bussjåfør Vidar M. Hansen vant frem med sin sak mot forsikrings-selskapet etter at han i februar 2008 ble påført skade i skulderen på jobb.

Hansen ble påført skade i skulderen da han var på jobb og han er blitt 50 prosent ervervsufør. Skaden skjedde da han måtte hjelpe en passasjer om bord i bussen ved å løfte henne om bord. Det var uvanlig høyt fra bakken opp til første stigtrinn i bussen. Passasjeren var en eldre dame som var meget dårlig til beins, og hun klarte ikke å komme seg inn i bussen på egen hånd.

Hansen krevde erstatning fra yrkesskadeforsikrings-selskapet, men selskapet avviste kravet med den begrunnelse at Hansens skade ikke kunne godkjennes som yrkesskade.

På vegne av Hansen og YTF brakte Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig AS saken inn for domstolene og vant frem både i tingretten og i lagmannsretten. Domstolene gav medhold i at løft av hjelpeløs passasjer på den måten Hansen måtte gjøre og under de omstendigheter som forelå, ikke var å anse som en vanlig arbeidsoppgave for en bussjåfør.

– Vi vant frem med at løftehensikten måtte anses som en arbeidsulykke iht. yrkesskadeforsikringsloven og at det var årsakssammenheng mellom løftet og skulderskaden. Hansen ble tilkjent erstatning til dekning av merutgifter og innteksttap iht. kravet sitt. Saken fikk en meget lykkelig slutt etter en lang kamp mot forsikrings-selskapet, sier Marte Randen, senioradvokat i Simonsen Vogt Wiig.

Få Yrkestrafikk digitalt

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

Send en e-post til kjellrun@ytf.no

og skriv:

«Ønsker ikke å motta

Yrkestrafikk i

papirutgave»

og skriv hvilken e-post-

adresse du

ønsker å få

sendt pdf-

filen med

bladet til.



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



Rettigheter & plikter

Utsatt ferie ved sykdom

Spørsmål: *Jeg ble syk to ganger i løpet av sommerferien. Først to dager i den første uken og så fem dager i den tredje uken. Har jeg rett på å overføre disse dagene til ferieåret 2014?*

Svar: Ferieloven gir arbeidstakere som er sykemeldt minst 6 dager (lørdag medregnes) i løpet av ferien, rett til å kreve ferien utsatt til senere i ferieåret. Dette følger av ferieloven § 9, nr. 1, annet ledd. Det er ikke et krav om at man er sammenhengende syk i 6 dager, slik at du som var syk i 5 + 2 dager oppfyller kravet til antall dager.

Det er videre et vilkår for å få ferien utsatt, at kravet dokumenteres med legeerklæring og fremsettes overfor arbeidsgiver uten ugrunnet opphold etter at man møter på jobb igjen. Spørsmålet i denne saken blir således om du fremsatte slik krav og fremla legeerklæring. I en del bedrifter utsettes ferien automatisk dersom man har vært syk under ferien



og dokumenterer det. Da vil manglende formelt fremsettelse av kravet, ikke være til hinder for at ferien utsettes.

Dersom det er avklart med arbeidsgiver at ferien skulle utsettes, er neste spørsmål om den kan overføres fra 2013 til 2014. Siden vi allerede er i 2014 og den ikke ble avviklet i 2013, må den overføres. Det fremgår av ferieloven § 7, nr. 3 at arbeidsgiver og arbeidstaker kan avtale å overføre 12 virkedager (inkl. lørdager), altså 2 uker til påfølgende år. Bestemmelsen regulerer ferie etter ferieloven. Ferie som følger av tariffavtale (4 dager), kan i tillegg overføres etter avtale med arbeidsgiver. Dersom en arbeidstaker ikke har avviklet ferie i samsvar med ferielovens regler, bestemmer ferieloven § 7, nr. 3, 2. ledd, at disse feriedagene i alle tilfelle skal overføres til påfølgende ferieår. Man mister således ikke feriedagene, dersom man ikke avvikler dem i ferieåret.

Rett til økt stillingsbrøk for deltidsansatte

I arbeidsmiljøloven er det kommet en lovendring som styrker deltidsansattes rettigheter til stillingsbrøk i samsvar med faktisk arbeidede timer.

Den 01.01.14 trådte arbeidsmiljøloven § 14-4 a i kraft. Bestemmelsen gir deltidsansatte som de siste 12 måneder jevnlig har arbeidet utover avtalt arbeidstid, har rett til stilling tilsvarende faktisk arbeidstid i denne perioden. Unntak gjelder dersom arbeidsgiver kan dokumentere at behovet for merarbeid ikke lenger foreligger. Tolvmånedersperioden beregnes fra det tidspunkt arbeidstaker fremmet sitt krav.

Bakgrunnen for lovendringen, er å sikre forutberegnelighet for deltidsansatt, redusere antall undersysselsatt

og å få opp stillingsprosenten til de deltidsansatte.

Bestemmelsen innebærer at dersom en ansatt som har en avtalt stillingsprosent på 50, arbeider tilsvarende 80 prosent stilling i en 12 måneders periode eller mer, vil vedkommende i utgangspunktet ha rett til 80 prosent stilling. Har arbeidsmengden tilsvart 100 prosent stilling, vil retten til stillingsbrøk være tilsvarende dette.

De nye reglene gjelder uavhengig av hva som er grunnlaget for bedriftens behov for økt arbeidskraft. Kun dersom bedriften kan dokumentere at behovet er bortfalt, vil arbeidstaker ikke kunne gjøre retten gjeldende. Det vil f.eks. være tilfelle dersom bedriften står foran en nedbemanningsprosess.

Det vil ikke være lovlig å forsøke å omgå loven ved å inngå midlertidige ansettelsesavtaler, som f.eks. tilkynningsavtaler, for å dekke et fast arbeidskraftbehov. I slike tilfeller vil det kunne kreves fast ansettelse og stillingsprosenten vil kunne kreves fastsatt lik den som en har arbeidet de siste tolv månedene.

Advokatene i YTF oppfordrer tillitsvalgte og medlemmer å være oppmerksom på den utstrakte bruken av tilkynningsavtaler, særlig i bussbransjen, og ta kontakt med advokatene for å få en konkret vurdering av medlemmets rettigheter der man har mistanke om at regelverket omgås.

Rett til den femte ferieuken



Spørsmål: *Jeg jobber i et lite lastebilfirma og har i alle år hatt kun 4 uker + 1 dag ferie og 10,2 prosent feriepenger. Jeg har nettopp meldt meg inn i YTF, vil jeg nå ha rett til 5 uker ferie og 12 prosent feriepenger?*

Svar: Medlemskapet i YTF medfører dessverre ikke automatisk rett til den femte ferieuken og 12 prosent feriepenger. For at du skal få en slik rett, må en tariffavtale som inneholder disse rettighetene gjøres gjeldende i den bedriften du arbeider eller dere må inngå en avtale med arbeidsgiver om at dere skal ha disse ferierettighetene. Siden du har

arbeidet der i mange år uten å få rett til den femte ferieuken, vil vi tro at din arbeidsgiver ikke uten videre vil innrømme dere denne rettigheten.

Vi vil derfor anbefale at du snakker med dine kollegaer og forsøker å få flest mulig til å organisere seg i YTF. Dersom vi får et flertall av sjåførene til å organisere seg, kan vi fremme krav om tariffavtale. I tillegg til rett til den femte ferieuken, kan en tariffavtale også sikre dere rett til AFP. Ta kontakt med YTF for å få nærmere informasjon om hva en tariffavtale på deres bedrift vil innebære.

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

Obligatorisk tjenestepensjon

Spørsmål: *Jeg var ansatt i 2 år i et lastebilfirma uten at arbeidsgiver opprettet obligatorisk tjenestepensjon for meg. Jeg har tatt saken opp med arbeidsgiver en rekke ganger. Han svarer alltid at dette vil bli ordnet, uten at det skjer noe. Hvilke rettigheter har jeg?*

Svar: Dersom arbeidsgiver ikke overholder plikten til å opprette OTP for deg,

fremgår det av OTP-loven § 3, at arbeidstaker har rett til et tilskudd i samsvar med minstekravene i loven. Det betyr at du kan fremme et pengekrav mot tidligere arbeidsgiver med krav om å få utbetalt til de 2 prosentene som skulle vært innbetalt til OTP. Ta kontakt med advokatene i YTF dersom du ønsker hjelp til å fremme et slik krav.

Ny forsinkelsesrentesats



Med virkning fra 1. januar 2014 er satsen for renter ved forsinket betaling fastsatt til 9,50 %. Dette innebærer at rentesatsen er uendret siden siste endring. For å enkelt beregne forsinkelsesrente, anbefales nettsiden forsinkelsesrente.no.

Hvor mange prikker?

Spørsmål: *Jeg har fått to prikker for fartsovertredelse. Hvor mange prikker må jeg ha før førerkortet blir beslaglagt? Og hvor lenge blir det i så fall beslaglagt?*

Svar: Regler om prikkbelastning er gitt av samferdselsdepartementet i egen «forskrift om prikkbelastning».

Etter forskriftens §4 mister man førerretten for en periode på seks måneder, dersom man pådrar seg åtte prikker i løpet av 3 år.

Tidligere prikker vil dessuten ha innvirkning på tapstiden dersom førerretten inndras på annet selvstendig grunnlag. Dersom en senere overtredelse i seg selv gir grunnlag for tap av førerrett, medfører allerede registrerte prikker at tapsperioden forlenges med 3 måneder for 1-4 prikker, og med 5 måneder for 5-7 prikker.

Når man får igjen førerretten etter at denne har vært tapt, slettes prikker som er lagt til grunn for, eller tatt i betraktning ved rettighetstapet.

Forslag om ny arbeidsskedeforsikring

Den forrige regjeringen la, før de gikk av, frem en proposisjon om ny og enklere lov om arbeidsskedeforsikring. Reformen innebærer at dagens to ordninger, det vil si særreglene om yrkesskade i folketrygden, kapittel 13 og yrkesskedeforsikringsloven som er regulert i yrkesskedeforsikrings-



loven, slås sammen til en lov om arbeidsskadesikring. I proposisjonen foreslås det mot få unntak, å videreføre den nåværende rettstilstand. Arbeidsdepartementet foreslår at begrepet yrkesskade erstattes med arbeidsskade.

Gebyr på attester/testament

Det er innført et gebyr på testamentoppbevaring og notarialforretninger ved domstolene. Ved oppbevaring av testament, skal det betales et gebyr tilsvarende 0,8 rettsgebyr (for tiden kr. 688). Det koster 0,3 rettsgebyr (for tiden kr. 258) for de som skal ha bekreftet utskrifter.

DNA-registeret utvidet

Den 1. september 2008 ble det innført DNA-registrering av lovbrutere som er idømt ubetinget fengsel i mer enn 60 dager, eller som er dømt over til tvunget psykisk helsevern.

Med virkning fra 1. november 2013 har Riksadvokaten senket terskelen for når DNA-registrering kan finne sted. Politiet kan registrere alle som idømmes fengselsstraff. Denne utvidelsen vil medføre at langt flere personer vil havne i DNA-registeret.

Påbud om bruk av refleksest

Fra 1. januar 2014 er det påbudt å ha med refleksest når man kjører motorsykkel eller moped. Ved nødstands skal vesten benyttes for å unngå ulykker og farlige situasjoner. Påbudet omfatter også ATV'er som er registrert som motorsykkel eller moped.

YTF – kontakt og informasjon

Styret og regioner



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: haralgr@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
Breivik, 8178 Halsa 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 TELEMARK
Håvard Moen
Villandvegen 55, 3677 Notodden
Tlf.: 928 88 867
E-post: moen@hitterdal.no

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

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

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

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

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

**YTF FUNKSJONÆR
LANDSSAMMENSLUTNING**
Ove Helleseth
Breinsteinvegen 176 B,
5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.helleseth@tide.no

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

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.htv@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 Ove 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 Klokkekarstua
Tlf./fax privat: 32 79 58 96,
arbeid: 32 79 84 03,
tlf.: 922 55 450
E-post: vidar.furua@c2i.net

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
Postgiro: 0814 5774757 – Bankgiro: 1602 47 96594
Besøksadresse: Brugata 19

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

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

Avdelinger

Avd. 1 Haugesund og Omland
Larsen, Karsten Arne Lervik
5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 480 83 510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2
Sælen, Frode
Brattli 37, 5019 BERGEN
Mobil: 932 40 004
Epost: fsalen@broadpark.no
www.ytf2.no

Avd. 3 Oslo og Akershus
Sæther, Lars Harein
Brattvollveien 71, 1164 OSLO
Mobil: 922 85 135
Epost: hareins@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn
Hansen, Kurt Roger
Steinroa 5 A, 3340 ÅMOT
Mobil: 957 42 654
Epost: kurthansen505@gmail.com

Avd. 6 Vestfold
Pettersen, Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Mobil: 977 73 714
Epost: petter.L.Pettersen@nettbuss.no

Avd. 7 Trondheim
Husby, Øystein
Ytf Avd 7 Trondheim,
Postboks 5765, 7437 TRONDHEIM
Mobil: 977 10 413
Epost: ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss
Kristiansen, Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Mobil: 934 19 118
Epost: tobbs618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder
Holbek, Kjell A
Eikebakken 7a,
4622 KRISTIANSAND S
Mobil: 943 04 287
Epost: la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister
Helliessen, Henning Foss
4520 LINDESNESE
Mobil: 992 78 192
Epost: ytf.avd10@gmail.com

Avd. 11 Nord
Krogh, Per Inge Rask
Fossmoveien 29,
9311 BRØSTADBOTN
Mobil: 954 84 622
Epost: kroghen@dnnett.no

Avd. 12 Finnmark
Nibe, Fred Ove
Storvannsveien 112,
9600 HAMMERFEST
Mobil: 934 18 887
Epost: fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland
Haver, Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 NÆRBØ
Mobil: 995 34 262
Epost: t-larons@online.no

Avd. 15 Nedre Telemark
Michelsen, Terje
Klyvegaten 1, 3919 PORSGRUNN
Mobil: 926 32 157
Epost: avd15.ytf@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes
Klungnes, Jim Klungnes
6320 ISFJORDEN
Mobil: 932 41 125
Epost: jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer
Hartvikøy, Robert
Nord-Statland,
7777 NORD-STATLAND
Mobil: 957 75 270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen
Hansen, Roy
Postboks 141,
8801 SANDNESSJØEN
Mobil: 924 11 984
Epost: rohan5@online.no

Avd. 21 Salten
Bakken, Arne Kjell
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ
Mobil: 997 44 698
Epost: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen
Fagermo, Atle Tor
Sigerfjordveien 299,
8400 SORTLAND
Mobil: 913 22 403
Epost: atle@fagermo.net

Avd. 23 Aust Agder
Tveit, Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Mobil: 905 45 149
Epost: olav.tveit@nettbuss.no

Avd. 24 Harstad
Olsen, Steinar
Gammelveien 15, 9475 BORKENES
Mobil: 992 50 642
Epost: st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana
Pettersen, Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Mobil: 952 45 022
Epost: rune.940@online.no

Avd. 29 Joatunheimen
Mosaker, Tomas Jørgen
2977 ØYE
Mobil: 951 92 016
Epost: tommt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy
Westerheim, Leif Olaf
Bassenggata 1,
6516 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 85 091
Epost: leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund
Ediassen, Arvid Magne
Slettaunåsen 3,
8907 BRØNNØYSUND
Mobil: 959 72 697
Epost: arvidediassen@gmail.com

Avd. 33 Kongsvinger
Røed, Henning
Kongevegen 98 A, 2211
KONGSVINGER
Mobil: 902 51 863
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland
Leganger, Espen Arvid
Bruvegen 13, 2312 OTTESTAD
Mobil: 928 94 336
Epost: ealegang@online.no

Avd. 36 Østfold
Arnesen, Arnfin
Lerkeveien 12, 1850 MYSEN
Mobil: 950 82 465
Epost: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund
Myhre, Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Mobil: 926 20 612
Epost: linda.myhre@nettbuss.no

Avd. 40 Notodden
Moen, Håvard
Villandvegen 55,
3677 NOTODDEN
Mobil: 928 88 867
Epost: post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal
Tørresen, Olaf Håkon
Prestelidi 2,
4745 BYGLAND
Mobil: 412 77 781
Epost: olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre
Moe, Bjørn Inge
Gamleveggen 15,
6150 ØRSTA
Mobil: 932 12 675
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås
Stordal, Ståle
2663 DOVRESKOGEN
Mobil: 907 66 299
Epost: stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol
Thoen, Olbjørn
Prestelie 10, 3570 ÅL
Mobil: 950 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS
Odenmarck, Unni
Kirkemoveien 24,
3525 HALLINGBY
Mobil: 916 77 135
Epost: u-solve@online.no

Avd. 47 Hamarøy
Olsen, Magnor Brynjulf
Presteid, 8294 HAMARØY
Mobil: 950 55 709
Epost: magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag
Sørgjerd, Hans Peter
Myrsnipavegen 51, 7082 KATTEM
Mobil: 924 09 265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten
Riise, Aslak Elvar
Høvdingsveien 54,
8360 BØSTAD
Mobil: 916 19 533
Epost: aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa
Bratlien, Kjell Ariid
Skolegata 20, 2870 DOKKA
Mobil: 950 60 483
Epost: ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn
Johansen, Arne
Tveitolia 1, 3660 RJUKAN
Mobil: 997 98 647
Epost: arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne
Tennøy, Arnkjell
6264 TENNFJORD
Mobil: 950 50 339
Epost: arnkt@online.no

Avd. 56 Trollheimen
Holmeide, Erling Walther
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erlholm@online.no

Avd. 57 Senja
Kristoffersen, Tore
Hannes, 9372 GIBSTAD
Mobil: 950 70 763
Epost: torek6@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

Koppen, Magne Haugan
Velsvik, 6133 LAUVSTAD
Mobil: 416 22 280
Epost: magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Skoglund, Svein Roger
Breivik, 8178 HALSA
Mobil: 928 63 006
Epost: srogskog@online.no

Avd. 62 Trysil

Jonasson, Ulf
Mosand Næringspark,
2420 TRYSIL
Mobil: 472 67 198
Epost: 33jonasson@gmail.com

Avd. 66 Stranda og Omegn

Drabløs, Helge
Vallavegen 27,
6220 STRAUMGJERDE
Mobil: 905 80 112
Epost: hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Brandegg, Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 913 22 667
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal

Vrålstad, Jon Magne
Kjosen, 3750 DRANGEDAL
Mobil: 944 98 406

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Rognes, Stig Morten
Rolvegen 215, 7120 LEKSVIK
Mobil: 416 73 598
Epost: s-rognes@online.no

Avd. 78 Mosjøen

Stordal, Otto
Stordalen, 8664 MOSJØEN
Mobil: 932 08 537
Epost: otto.stordal@hotmail.com

Avd. 81 Flekkfjord og Omegn

Mortensen, Christian
Nyeveien 38,
4370 EGRSUND
Mobil: 900 64 332
Epost: cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal

Espeseth, Rolf Erik
Etnedalsvegen 1666,
2890 ETNEDAL
Mobil: 951 17 668
Epost: r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter

Østenå, Tor
Østenåvegen 943,
3850 KVITSEID
Mobil: 918 96 145
Epost: ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 96 Follo

Eriksen, Jan Ivan
Lillestrømveien 1640,
1911 FLATEBY
Mobil: 928 01 476
Epost: turjanek@online.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Smerud, Terje
Moreneveien 33,
1605 FREDRIKSTAD
Mobil: 993 20 001
Epost: tesme@broadpark.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Karlsen, Ottar Arve
Strømmveien 436, 3060 SVELVIK
Mobil: 932 52 802
Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Helleseth, Ove
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN
Mobil: 932 39 364
Epost: ove.helleseth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Ånesland, Tom
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S
Tlf. 380 13 207
Epost: tomaanesland@live.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Kristiansen, Thor
Spanskrøret 2, 3960 STATHELLE
Mobil: 992 86 305
Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

**Avd. 217 Namdal og
Innherred Funksjonær**

Aglen, Arnlot Bjarne
Postboks 469, Sentrum
7801 NAMSOS
Mobil: 916 37 464
Epost: arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS

Sletbakk, Terje
Skjellveien 24, 8520 ANKENES
Mobil: 905 86 569
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

Avd. 220 Helgelandske AS

Nordnes, Rakel
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN
Tlf. 750 00 012
Epost: rakel.nordnes@boreal.no

Avd. 221 Salten Funksjonær

Løksti, Benedicte
Rundhaugen 20, 8023 BODØ
Mobil: 975 90 483
Epost: benedicte@saltensbil.no

Avd. 223 Nettbuss Sør AS

Hansen, Øyvind
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL
Mobil: 920 83 877
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS

Larsen, Per Arild
Stave, 8489 NORDMELA
Mobil: 979 69 400
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss

Møre Funksjonær Ålesund
Skaar, Oddveig Gunnvor
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
Mobil: 911 80 588
Epost: oddveig_skaar@live.no

Avd. 242 Mørebil AS

Aambø, Knut Gunnar
6150 ØRSTA
Tlf: 913 40 493
Epost: kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjordal
Hornesvegen 23 c, 6800 FØRDE
Mobil: 997 28 029
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre
Billag**

Lindvik, Randi Irene
Stegen 12, 6783 STRYN
Mobil: 951 96 030
Epost: randi.lindvik@nettbus.no

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS

Tveit, Hilde Laila Kåsa
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL
Mobil: 957 58 644
Epost: hilde@drangedal-bilruter.no

**Avd. 296 Oslo og
Omegn Funksjonær**

Ruud, Jon-ole
Nyjordstribben 147, 1275 OSLO
Mobil: 930 64 286
Epost: joruud@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK**Avd. 595 G. S. Klubben**

Nilsen, Kenneth
Hegnunvegen 4,
3804 BØ I TELEMAR
Mobil: 975 33 602
Epost: kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Rogstad, Stig Are
Postboks 149, 7291 STØREN
Mobil: 992 46 850
Epost: stig.are@live.no

**Avd. 598 Torstein Øvsthus
og Søner**

Almeland, Jon
Skjerpestunet 27,
5710 SKULESTADMO
Mobil: 920 32 926
Epost: jon-almeland@hotmail.com

Avd. 599 Alnabru

Unhjem, Øyvind Stennes
Lambertseterveien 53, 1154 OSLO
Mobil: 911 15 951
Epost: oyvind.unhjem@gmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS

Vikholt, Anders I Hansen
Sildviggata 6, 2a 8514 NARVIK
Mobil: 413 35 514
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS

Petersen, Frank
Ruffen 9 B,
1739 BORGENHAUGEN
Mobil: 413 03 909
Epost: frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing

Kristiansen, Per
Postboks 448 Brakerøya,
3002 DRAMMEN
Mobil: 984 18 200
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: 909 31 617
Epost: ulf.romell@hotmail.com

Avd. 609 Emdals Transport AS

Støverstein, Geir Pery
Tronstad, 6218 HELLESYLT
Mobil: 908 97 921
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS

Saur, Bjørn Arne
Byafossen, 7716 STEINKJER
Mobil: 901 67 548
Epost: barne-sa@online.no

**Avd. 617 Rema Distribusjon Norge
AS Lan**

Authen, Knut
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD
Mobil: 934 04 022
Epost: k.authen@online.no

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

Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Eriksen, Vebjørn
Skogveien 15, 6150 ØRSTA
Mobil: 916 00 348
Epost: vebjorneriksen@hotmail.com

Avd. 622 Hernes Transport

Klungervik, Robert
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER
Mobil: 922 17 766
Epost: robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul

Larsen, Bjørn Terje
Midtgardsvegen 26 2750 GRAN
Mobil: 918 59 817
Epost: kytan@online.no

Avd. 636 Harlem Transport

Andersen, Birger Andre
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG
Mobil: 909 21 959
Epost: birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation

Madsen, Øivind
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
Mobil: 928 43 058
Epost:
terje.olsen@teamrelocations.com

Avd. 650 T. O. Bull

Kinderås, Helge
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO
Mobil: 922 39 307
Epost: helge.kinderaas@live.no

Avd. 675 Rema 1000 Stavanger**Avd. 680 Fosen**

Laberget, Jan-Arne
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
Mobil: 480 53 123
Epost: janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS

Olsen, Steinar
Temtemoveien 5 B, 3053 STEINBERG
Mobil: 952 65 323
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

Avd. 685 Renholdsverket

Johnsrud, Stein
Ada Annfinsensvei 3 D,
7036 TRONDHEIM
Mobil: 905 21 535
Epost:
stein.johnsrud@renholdsverket.no

Avd. 688 Alliance Healthcare

Afroz, Kristine Mjåseth
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO
Mobil: 984 29 565
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan

Skatland, Rolf Vollan
7717 STEINKJER
Mobil: 416 00 866
Epost: rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS

Fehratovic, Mirsad
Travalleen 21 B, 2069 JESSHEIM
Mobil: 934 30 149
Epost: mirso07@hotmail.com

Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
e-post: post@ytf.no
www.ytf.no

Redaksjon:
Espen Selmer-Torgersen, redaktør
Pb. 9175 Grønland - 0134 Oslo,
Telefon: 928 62 156
e-post: espen@ytf.no

Grafisk produksjon:
MacCompaniet a.s
Telefon: 22 03 80 90
e-post: trine@maccompaniet.no

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

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

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskapers rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossist-terminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

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

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



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 ikke overholdes. Reklamasjoner, rettelsener og stopppordre må gis skriftlig.

Annonsepriser fra 1. januar 2014	
Format	4. farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100

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

Kontakt YTF

40 60 37 00

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

TAST 1
eller vent på svar

TAST 4
Juridisk avdeling

TAST 2
Medlemsservice

Linda Jæger
Advokat/Avdelingsleder
932 40 007
linda@ytf.no

Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no

Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig
932 40 017
ken.roger@ytf.no

Njoniza Haziri
Sekretær
932 40 016
njoniza@ytf.no

Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no

Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no

Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
932 40 023
anne.lise@ytf.no

TAST 3
Tariff- og Fagavdeling

TAST 5
Marked og kommunikasjon

Henrik Dahle
Forhandlingssjef
932 40 019
henrik@ytf.no

Ida Langdalen Kristiansen
Kommunikasjonsansvarlig
911 27 927
ida@ytf.no

Jan Jacobsen
Sektorleder gods
932 40 018
jan@ytf.no

Miriam Sommerseth
Markedsansvarlig
922 04 447
miriam@ytf.no

Håvard Galtestad
Org. sekretær
932 40 020
haavard@ytf.no

Ring direkte til disse

Lin Andrea Gulbrandsen
Forhandler
932 40 09
lin@ytf.no

Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no

Geir Anthonson
Adm.sjef
932 40 010
geir@ytf.no

Espen Selmer Torgersen
Redaktør
928 62 156
espen@ytf.no



**YRKES-TRAFIKK
FORBUNDET**

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.

Kryssord



Vi er glad for alle løsninger som kommer til redaksjonen, men vi ønsker at flere av dere sender inn. Bruk blyant og viskelær. Dere vet sikkert hva en optimist er: *En som løser kryssord med kulepenn!*

Tre vinnere har vi trukket ut og disse blir premiert. Gratulerer til:


- Atle Bergo**, Eksingedalen, 5728 Eidslandet
- Kirsten Westvik Hverven**, Treskeveien 62, 0681 Oslo
- Svein Pettersen**, Kanelia 13, 4550 Farsund

Ny oppgave er klar og fristen for innlevering er: **20. februar**. Adressen er uforandret; Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Merk konvolutten «YTF-kryss».



Navn:

Adresse:

		TUNG PRIS I TV- BRANS- JEN	UT- SMYK- NING	SKOGS- VEI BE- HOLDER	FRED ULENK- ELIG	TRAN- SPORTER (TRANS)	ANDE		
			FUGL			VAS UT- ROP			
			TRE- SORT		FEIE SKRIVER I YRKES- TRAFIKK				
OSS					FLIRER SEL- SKAP				
		FINNES I BILER	OM- FATTE	MÅNE	PÅ NORSKE FLY	BIBELSK SKIKK- ELSE	FOSTRE FISK	SKUE	UKJENT
VOKS			VIKTIG I VARTID AVSTAND- ER PÅ SIGNALER						
FOLK HEL, FULL					ROMER- TALL 500		FORT- SATT LEV- ERTE		
				KJ. TEGN/ SVOVEL	KJEDE- LIG			SYMBOL I MILLI- ARD	TIL HEST
63 ÅRE MINDRE HOSKULER SYKDOM						FRONT- DARE STEDER PREPO- SISJON			
				HARSK, TRA	SKRIFT- TYPE (ONV.) DIKT		FJERN- SYN	HIMMEL- RET- NING	3,14 (ONV.) KJ.TEGN/ ERDIUM
ROMER- TALL 10		ESKE, BOKS			AVD. 55				ELV (DANSK)

Sverige:

Viktig symboldom mot kabotasje

En bulgarsk lastebilsjåfør ble i 2012 pågrepet i Sverige, mistenkt for ulovlig kabotasje. Han ble nylig dømt og fikk 50 dagsbøter, hver på 50 svenske kroner, for brudd mot bestemmelsene om internasjonal vegtransport. – Endelig fikk vi et visst gjennomslag. Symbolverdien er viktig og det er prinsipielt svært betydningsfullt at saken har gått hele veien til doms, sier Ulric Långberg, transportpolitisk ansvarlig i Sveriges Åkeriforetag.



TEKST: JOHAN ERICS

I nærheten av den svenske byen Mariestad på europavei 20 slo politiet til og stoppet sjåføren som hadde lasten full av maskiner som var lastet på i Halstahammar. Sjåføren, som er bulgarsk statsborger på 61 år, fortalte i forhør at han kjørte for den spanske speditøren Lina Diagonal, men at han hadde tillatelse til å ta oppdrag via et selskap basert i Bulgaria. Gjennom avhør og gjennomgang av ferdsskriveren, kartla politiet hans bevegelser i Sverige. Det viste seg at sjåførens oppdrag på ulike vis gir koblinger til flere bransjer i Sverige. Undersøkelsenes resultater kan tolkes dit hen at flere store svenske selskaper lar sine transportoppdrag bli gjennomført på



ulovlig vis og av kriminelle aktører. En illegal virksomhet som undergraver konkurransevilkårene og som igjen er med på å drive den seriøse transportbransjen inn i en betydelig økonomisk krise.

Mange turer

Ifølge politirapporten kom sjåføren til Göteborg fra Oslo uten last 7. juni 2012. Han byttet trailer i Göteborg og kjørte så en last med elmotorer til Västerrås, og fortsatte videre til Arvika uten last. I Arvika lastet han på vifter som han transporterte til Göteborg 12. juni. Dagen etter kjørte han legemidler fra Göteborg til Rosersberg utenfor Stockholm, før han 14. juni lastet maskiner i Hallstahammar og kjørte i retning mot Göteborg da han ble stoppet av politiet. Forholdet ble anmeldt og det ble tatt ut tiltale mot sjåføren.

Den bulgarske sjåføren forsøkte å motbevise politiets opplysninger ved å hevde at transportene var å se som internasjonale ettersom lasten opprinnelig kom fra, eller i sin sluttdestinasjon skulle til, utlandet. I avhørene oppga sjåføren videre at han hadde arbeidet og kjørt slik siden 2010. Lastebilen han brukte til transportoppdragene ble stående igjen i Sverige når sjåføren reiser til hjemlandet.

Politiet i Skaraborg mener dette ikke handler om internasjonale og legitime transportoppdrag, men at det utelukkende er snakk om tilfeldige innenriks-transporter – kabotasje – og i dette tilfellet illegal kabotasje, ettersom sjåføren har brutt bestemmelsene og kjørt flere transportert på utenlandsk jord enn det som er tillat.

I forbindelse med rettsaken i Skaraborgs tingrett i Skövde, klagjorde trafikkipolitiet som var med å stoppe den bulgarske sjåføren, for hvilke regler som gjelder for tillat kabotasjekjøring i Sverige. En sjåfør som er registrert i et annet EU-land kan ifølge reglene gjennomføre tre kabotasjetransporter i løpet av en syvdagersperiode om han har kommet til Sverige med en internasjonal transport – det vil vi at han har hatt med seg en last inn til Sverige. Kommer han derimot uten last inn i landet, har han bare anledning til å gjennomføre et kabota-

I Sverige ble en bulgarsk sjåfør nylig dømt for ulovlig kabotasjekjøring. Nå øyner transportbransjen et større fokus på problemet både fra politi og påtalemyndigheter. (Illustrasjonsfoto ScandinavianStockphoto.com)



– Dommen har en stor symbolverdi. Vi merker nå at regjering og riksdag har begynt å våkne og viser en større interesse for å ta tak i spørsmålene om illegal kabotasje, sier Ulric Långberg i Sveriges Åkeriföretag.

sjeoppdrag innen tre dager. Deretter må lastebilen forlate Sverige.

For denne typen transportert er det krav om dokumentasjon. Fraktsedler skal kunne vises fram og man skal kunne redegjøre for hvordan man har kommet til Sverige slik at det skal kunne ettergås at man faktisk har kommet med en internasjonal transport og om man slik sett har rett til å gjennomføre mer enn ett kabotasjeoppdrag.

Vanskelig kontroll

Det påpekes ofte fra det svenske rettsvesenet at det er vanskelig, for ikke å si umulig, for politiet å sikre at det finnes tilstrekkelig dokumentasjon for å få utføre kabotasje. Loven sier nemlig at dokumentasjonen ikke må oppbevares i kjøretøyet. Det er nok at dokumentene er oppbevart hos den virksomheten som driver transporten og eier lastebilen. Denne loven gjør det i praksis umulig å kontrollere at reglene følges ettersom kontoret til selskapet som styrer virksomheten ligger i utlandet.

I det aktuelle tilfellet med den bulgarske sjåføren var det likevel åpenbart at kravet om internasjonal transport ikke var oppfylt.

Sjåføren var ikke selv tilstede under rettsforhandlingene. Basert på hva som hadde kommet fram i politiets avhør, opplysningene fra ferdsskriveren og vitneavhør av trafikkipolitiet, konkluderte tingretten at bevisføringen likevel var tilstrekkelig. Den bulgarske sjåføren ble i sitt fravær dømt til 50 dagsbøter á 50

svenske kroner for brudd på reglene om internasjonale vegtransporter innenfor EU-området, det vil si at dette var snakk om ulovlig kabotasje.

Symbolverdi

Dommen tas imot med glede av Sverige Åkeriföretag.

– Dette kan være begynnelsen på en bredere og mer konsentrert innsats mot den illegale kabotasjen. Kommer vi opp i 20-30 slike dommer, kan vi få en effekt i arbeidet mot disse lovbruddene.

Ulric Långberg i Sveriges Åkeriföretag retter sterk kritikk mot rettsvesenets og politiets manglende kunnskap når det gjelder tungtransport.

– Det er et altfor lite engasjement hos politiet og denne typen lovbrudd er lavt prioritert både hos politi og påtalemyndighet. Men det som nå kan bidra til en skjerping av innsatsen mot illegal kabotasje er at vi blant annet med «Kabotasjestudien» opplever et gjennombrudd i interessen for å motvirke den illegale kabotasjen både hos Næringsdepartementet og hos riksdagens transportkomite. Jeg har en voksende optimisme om et sterkere fokus på problemet og kanskje en fremtidig lovskjerpelse mot brudd på kabotasjereguleringene. Politikerne er i ferd med å våkne og vi har aldri opplevd å få så mye gehør i de politiske kretsene som vi gjør nå, avslutter Ulric Långberg.

Skjerpede straffer

Caroline Ersmaker, som representerte påtalemyndigheten i den aktuelle saken, mener det trengs et bredere og sterkere internasjonalt samarbeid for å kunne motarbeide den illegale kabotasjen.

– Men, dersom vi skal få tilstrekkelig hjelp fra andre land med å få inn dokumentasjon og aksjoner, må strafferammen skjerpes. Om det er mulighet for fengselsstraff så øker mulighetene og interessen for samarbeid betydelig. Det ville også kunne åpne for andre tvangsmidler, som å gjøre beslag og fengsle, enn det vi kan anvende i dag, sier Caroline Ersmaker hos påtalemyndigheten i Skövde.

YTF saksøker Bring

Bring saksøkes for forskjellsbehandling av to medlemmer i Yrkestrafikkforbundet (YTF). Disse har blitt holdt utenfor en avtale fra 2012, om tillegg i lønn for skiftarbeid. – Vi synes det er smålig av Bring å holde to av 21 lagerarbeidere utenfor en slik avtale, sier tillitsvalgt i YTF, Per Kristiansen.

TEKST: IDA KRISTIANSEN, YTF

Saken startet etter en virksomhetsoverdragelse i Bringsystemet. Etter overdragelsen ble YTFs medlemmer tilbudt en avtale som ville ført til forringede lønns- og arbeidsvilkår med inntil 60 000 kroner i året. Dette kunne ikke YTF akseptere. Etter forhandlinger hos Riksmekleren og varsel om streik kom partene til enighet. YTF mener enigheten bestod i at alle YTFs medlemmer på meklingsstidspunktet skulle få rett til tilleggene i den gamle avtalen.

– I 2012, da vår lønnsavtale ble behandlet på nytt etter virksomhetsoverdragelsen i 2010, var kompromisset at to nyansatte også skulle få ta del i samme avtale, sier tillitsvalgt i YTF, Per Kristiansen. Uten dette kompromisset ville YTFs medlemmer blitt tatt ut i streik. Han er glad for at saken nå tas opp for Arbeidsretten, slik at man en gang for alle får avklart den langvarige striden.

Forbundsleder i YTF, Svein Furøy, er sjokkert over at noen tror man er



Fra venstre: Forhandlingsleder Henrik Dable, forbundsleder Svein Furøy og tillitsvalgt Per Kristiansen.

villig til å gå ned i lønn etter virksomhetsoverdragelse.

– Hvem vil gå ned 60 000 i lønn fordi bedriften du jobber i går fra å hete Bring Logistics til Bring Warehousing? Ingen. Vi håper denne rettsaken vil rette opp i noe av urettferdigheten, men vi er fortsatt ikke i mål, sier Furøy.

Saken kom opp for Arbeidsretten 21. januar.

Vil stenge grensene

Direktør i Norges Lastebileier Forbund, Geir Mo, mener det må sterke tiltak til for å stanse jukseringen med kjøre- og hviletidsbestemmelser hos utelandske sjåfører i Norge. Dette skjer etter flere oppslag den siste tiden om hvordan utenlandske sjåfører bruker forskjellige identiteter for å «snike» seg unna kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

– Hvis det ikke lykkes regjeringen å sørge for at EU setter i gang tiltak for å stoppe denne typen virksomhet i sine medlemsland, så bør den norske regjeringen, sammen med den svenske og den danske vurdere å stenge grensene for lastebiler fra Øst-Europa, sier Mo til NRK.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp) er bekymret over at det er så lett å jukse med hviletidsbestemmelsene og mener at flere kontroller og strengere straffer må til.

– Vi må øke sjansen for at du blir tatt hvis du jukser, og sørge for at det svir i lommeboka hos dem som jukser. Det vil sende et kraftig signal om at du skal ha alt i orden når du kommer til Norge og du skal ikke jukse med dokumentasjonen, sier Solvik-Olsen til NRK.

Tilbakeblikk på 2013:

Om ansvar, respekt, frykt og håp

I ett år har jeg sett transportsektoren fra min posisjon som redaktør for Yrkestrafikk. Et fint tidspunkt å gjøre opp en status og fortelle dere litt om hvordan sektoren vår ser ut med mine øyne. Det er nemlig mye jeg har lært – og kanskje enda mer jeg fortsatt ikke forstår.

TEKST: ESPEN SELMER-TORGERSEN, REDAKTØR

Når jeg begynner å skrive dette sitter jeg på Flybussekspressen på vei fra Oslo til Gardermoen. Sjåføren vår er Rune Johansen, bussjåfør og hovedverneombud i Norgesbuss AS. Vi kjører fra Oslo midt på formiddagen og det er stille ombord på bussen. Nesten helt alene sitter jeg og forsøker å få et inntrykk av en bussjåførs arbeidsdag. Trafikken er rolig, enda er det ikke noe rushtrafikk – verken inn eller ut av hovedstaden. Vi flyter avgårde og tanken som slår meg er at jeg er i gode hender. Kjøringen er behagelig og behersket.

Underveis kommer nye passasjerer på. Mennesker som kanskje har retning for et fly som skal nordover, eller kanskje til det store utland. På jobbreise eller i mer private ærend. Og så slår det meg, tydeligere enn jeg noen gang har tenkt før: Vi er alle i hendene på Rune på denne turen. Han skal ikke bare sørge for å bringe oss fra punkt A til punkt B. Og det skal ikke bare skje innenfor den tiden som ruten er satt opp med. Nei, for Rune gjør nemlig en større jobb enn det.

Han forsøker å kjøre så rolig som mulig. For i hans jobb, med den yrkesstoltheten han har, skal vi også ha en behagelig reise. Og det skal være hyggelig. Innenfor den oppsatte tiden for ruta. Det siste er kanskje det vanskeligste i våre dager.

Alle passasjerer møtes med et vennlig smil, en hyggelig tone som viser at du er velkommen ombord. Det er som han uten ord, men med kjørestil og ro, vil fortelle oss alle at vi er i trygge hender.

Kamp om dialog

Jeg har snakket med Rune flere ganger i forbindelse med hans arbeid som hovedverneombud i Norgesbuss. Det har handlet om den kampen han sammen med de andre verneombudene i Ruterområdet har ført for en bedre dialog om forholdene for sjåførene i Osloregionen. Og det skinner tydelig fram hele veien at han har en stolthet i det han gjør. En stolthet – og en glede – over at han utfører en viktig jobb. En yrkesstolthet han selv uttrykker at langt på vei er borte hos mange i dag.

Han har fortalt meg om hans gudfar, som også var bussjåfør, av den gode gamle sorten. Han var som sjåførene jeg selv vokste opp med på et lite sted, han som kjente alle og som alle visste hvem var. Dette var også i en tid da bussjåfører fortsatt kjørte med lua på. Ikke for moro skyld, men fordi det lå en stolthet i jobben. En stolthet som fulgte med ansvaret og den helt egne følelsen av å gjøre en viktig jobb.



Rune fortalte meg at selv da onkelen skulle gravlegges, la han ikke sjåførgjeningen vekk. På båren da han tok sin site reise, lå sjåførlua godt synlig for alle. Det var hans stolthet for yrket som etter hans eget ønske skulle vises fram til det siste.

Respekt for jobben

Tidligere var det ikke bare yrkesstoltheten som var på plass. Det var også en respekt for den jobben de gjorde som ble gitt tilbake. I dag er det dessverre mye mindre av begge deler. I min hverdag, på buss og trikk i hovedstaden må jeg si at jeg enda har til gode å oppleve en sur sjåfør. Men jeg hadde virkelig hatt all forståelse for om jeg hadde gjort det. For det er ikke mange som ser ut til å føle noen som helst forståelse eller respekt for jobben sjåførene gjør. Det de fleste ser ut til å tenke på er meg og mitt og det jeg skal rekke. Dette siste gjør seg også gjeldene i det daglige trafikkbildet, noe Rune Johansen ikke var sen om å bekrefte i en av våre samtaler.

I hovedstaden vår har trafikkbildet og trafikkadferden endret seg betydelig de senere årene. I takt med at samfunnets tempo har økt, har også intensiteten og aggresjonen i trafikken blitt større. Vi er mer hissig på grøten, opplever oftere frustrasjon og sinne over køer og trege bilister foran oss. I Oslo kan man nesten få følelsen av at det er krigstilstander mellom bilister på den ene siden og syklistene på den andre siden. Og midt oppe i dette finner vi altså yrkessjåførene som skal utøve sitt yrke. Deres ansvar er langt større enn det mange av oss, undertegnede inkludert, noen sinne vil komme til å ha.

Holder hjulene i gang

Rune Johansen jobber seg gjennom området ved Carl Berner i Oslo, et sted med noe så forunderlig som en firkantet rund-

kjøring. Heldigvis for Rune er det liten trafikk på dette tidspunktet, så hindringene og uromomentene er nok ferre enn i den verste rushtrafikken. Likevel er det en del kriker og kroker vi skal gjennom, før vi igjen får følelsen av at vi er på gli – utover mot Gardermoen.

Jeg tenker på hva slags ansvar som ligger i hans hender. Alle menneskene på bussen er avhengige av at han utøver sin jobb med nennsom hånd. Det er alltid noe å følge med på – oversikt og ro er kanskje det aller viktigste.

Min jobb er på et kontor. Jeg ønsker å se på min egen jobb som viktig. Ønsker å kunne si at jeg betyr noe, at jeg utgjør en forskjell. Kanskje gjør jeg det. Likevel vil jeg aldri, med hånden på hjertet, kunne si at jeg gjør noe som er så viktig som det Rune gjør. Han holder hjulene igang – bokstavelig talt. Kollektivtransporten er en sentral del av samfunnets nav. Vi er avhengige av å ha et kollektivtilbud, over alt, som fungerer godt. Det er samfunnsøkonomisk viktig (i det minste om du spør meg) og det er miljøvennlig.

I tillegg bor det en del andre verdier også i dette. Vi reiser sammen. Alt er ikke opp til den enkelte. Vi, passasjerene og sjåføren, sitter i samme buss, mot samme mål. Kanskje med ulikt perspektiv, men likefullt er vi på reise sammen.

Realistiske rutetider

Det er alltid spennende å bli kjent med en ny bransje og en ny sektor slik som jeg er i ferd med å bli når det gjelder transportsektoren – både med kollektivtrafikk, gods-transport, logistikk og mye mer. Noe av det jeg har blitt mest overrasket over er kanskje kampen om realistiske rutetider. For en som ikke kjenner bransjen, høres dette faktisk helt absurd ut. At fagforningens tillitsvalgte skal kjempe for at rutetidene er realistiske. Hva? Unnskyld?

Men det var altså det Carl Morten Andersen fortalte meg da vi møttes i fjor. Carl Morten er tillitsvalgt i Nobina i Tromsø og var den som på en svært så tydelig og grei måte forklarte meg noen av bransjens hemmeligheter. For det er visst oftere og oftere at rutetider og -tabeller er satt opp uten fotfeste i virkeligheten. Den tiden som er satt av til å kjøre en strekning er ikke mulig å få til – verken på grunn av trafikken som har økt siden tidsberegningene ble gjort, vegkvaliteten eller andre ting. For en som kommer utenfra er det – for å si det mildt – vanskelig å forstå at man skal måtte kjempe en slik kamp. Og sannelig, det blir ikke lettere å forstå når det viser seg at det ikke er busselskapene som nødvendigvis gjør dette så vanskelig å få til – men at det er oppdragsgiveren. Altså Fylkeskommunene. Det er altså slik at det er det offentlige administrasjonsnivået, som har ansvaret for en god kollektivtrafikk i samfunnet vårt, som kanskje også er den aktøren i kjeden som trækker mest på i en retning som fører til at bus-sjåførene stadig presses på kjøretid, uttaks-tid og som i det hele tatt risikerer å få en forringet arbeidshverdag.

For menigmann er ikke dette helt enkelt å forstå. Jeg er enig i og forstår godt at både offentlige administrasjonsnivåer, private selskaper og vi som brukere, må ha tanker også for hvordan penger brukes i samfunnet vårt. Men når det er gått så langt at fylkeskommuner blir den sterkeste faktoren for å presse ytterligere på en allerede anstrengt trafikkselskapsøkonomi – ja da er det noe som ikke ringer riktig i mine ører.

Rundt med betong

Men det er flere som gjør viktige jobber bak rattet, selv om de i praksis er noe helt annet. Jeg har fått være med å oppleve en dag i en betongmikser. Høyt og trygt satt

jeg plassert i Helge Kinderås sin bil. Han kjører rundt omkring i hovedstadsområdet og lever betong til små og store bygg og anlegg for T.O. Bull Betongpumping AS. Til daglig, og i det minste før jeg ble redaktør for Yrkestrafikk, skal jeg ikke legge skjul på at jeg ikke har ofret sjåfører som Helge så mange tanker. Men, ikke overraskende, så har dette synet endret seg.

For mens vi kjører å henter betong, for så å bringe den fram til det eldre ekteparet som skal ha ny garasje, får jeg på ny denne forståelsen av at også han gjør en viktig jobb. Helge er en del av maskineriet som holder hele samfunnet i gang.

Og underveis snakker vi masse. Helge er engasjert, både i jobben sin og i arbeidet som tillitsvalgt. Han innlemmer meg i en bransje og en type jobb jeg aldri har vært i nærheten av å ha verken kontakt med eller forståelse av. Gjennom denne dagen i førerhuset på bilen forstår jeg bedre og bedre at dette også er et yrke. Et yrke med «hemmeligheter» – eller spisskompetanse om du vil. Bilen skal kjøres, sementen skal fylles, det skal dras i spaker og snurres på hjul. Helges repertoar viser seg etter hvert å være ganske så mangslungent. Du skal virkelig vite hva du gjør når du kjører og leverer betong. Det er mye mer enn å kjøre en stor og tung lastebil på 35 tonn.

Han snakker om sine gleder og bekymringer. Hvordan det bygges for lite og hvordan skjemavelde og hindringer i systemene gjør det vanskelig å få bygget nok. Han snakker om ting som foregår i bygningsbransjen og jeg vet ikke om jeg skal gråte eller le. Og kanskje tenker jeg at noen av disse «bransjehemmelighetene» hadde vært like fint og beroligende å ikke vite.

En av Helges bekymringer er språkbarrierene hann og kolleger opplever i det daglige. Det blir stadig flere og flere uten-



SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER

Volvo 7900 Hybrid tar miljøbevissthet og effektivitet opp til et helt nytt nivå, og i praksis går vi lenger enn Euro 6-reglene. Vår hybridteknikk er markedets mest drivstoffgjerrige og pålitelige med drivstoffbesparelser på opp mot 39%!

Forklaringen er vår unike parallellhybridløsning, samt at vi har lengre erfaring enn noen annen når det gjelder hybridteknikk i kommersiell drift.

Så velkommen til vår verden der miljøansvar og lønnsomhet går hånd i hånd. Det er det vi kaller Green Efficiency, eller Green Effektivitet på godt norsk!

VOLVO 7900 HYBRID

Volvo Norge AS, Strømsveien 314, 1081 Oslo, Tlf. nr. 23176700

Volvo Buses. Driving quality of life



landske sjåførar og også i byggebransjen er det en svært høy andel av arbeidere fra utlandet. Når mange av disse snakker svært dårlig engelsk og enda dårligere norsk, fører det til problemer med kommunikasjonen – som igjen kan føre til dårligere sikkerhet. Han forteller om situasjoner der han kommer med betong, men ingen kan gi han svar på hvor han kan kjøre med de 35 tonnene han har rullende – fordi spørsmålet ikke blir forstått!

Helge understreker at han ikke har noe imot arbeidere fra andre land, for også han er klar over at vi trenger mye arbeidskraft i dette landet. Han mener likevel at vi er for naive i Norge og at vi stiller for lite krav. I en del land kan man rett og slett kjøpe seg en utdannelse – på papiret. Og som Helge sier: En god tannteknikker er ikke nødvendigvis en god man til å støpe med betong og bygge hus. I hans øyne virker det som om ingen tørr å gjøre noe med det. «Vi skal være så snille, men ser ikke konsekvensene av det vi ikke gjør noe med,» sier han.

Plass til mennesker

Heldigvis finnes det også gode historier å fortelle fra året som er gått. Jeg var i sommer på Lillehammer og møtte bussjåfør Arvid Kvigstadhagen og hans sjef i Boreal (Unibuss), Rune Flisnes. I en hverdag der det meste handler om vanskeligere tider, trange budsjetter, røde tall, ulovlig kabotasje, dårlige veier og utrygge arbeidsplasser, hadde Arvid en annen historie på hjertet. Han tok kontakt med meg og ønsket å fortelle historien om arbeidsgiveren som tok så godt vare på folk. Også i vanskelige situasjoner.

Arvid, som elsker jobben som bussjåfør og som uten tvil også har en stolthet i det han gjør, fikk akkurat den støtten og hjelpen han trengte da han gikk gjennom en periode med utfordringer i livet. Utford-

ringer som gjorde at han ikke kunne jobbe over en lengre periode. Noe som igjen ga ham en utrygghet i hverdagen, for han var redd for at jobben dermed ville forsvinne.

Og mange ledere ville kanskje valgt å ikke gjøre som Rune Flisnes valgte. Han sa til Arvid at jobben din, den står og venter på deg når du er tilbake. En leder med stor forståelse for at det er mennesker vi har med å gjøre i alle jobber. Rune Flisnes fortalte meg at det ikke var noe valg for ham, for som han sier: «Du sparket ikke en som allerede ligger nede.»

Slike historier varmer og forteller meg at det tross alt, ja kanskje for det aller meste, finnes mennesker der ute som fortsatt og under stadig større press, har hjertet på rett sted.

Kabotasje og dårlige veier

Jan Arne Laberget har jeg også fått snakket med. Den engasjerte lederen av styret i YTF Logistikk. Til daglig følger jeg hans oppdateringer om smått og stort innenfor både gods- og bussbransje på Facebook, men når vi tilbrakte litt tid på kontoret mitt, fikk jeg også dene følelsen av å snakke med en som har engasjement og stolthet for jobben sin. Men også mange bekymringer.

For når alt kommer til alt, må jeg nok innrømme at det ordet som har festet seg aller best i hjernen min dette året som redaktør for Yrkestrafikk, er kabotasje – som jeg første gang lurte på om egentlig var ment som sabotasje. Jeg forstod raskt at det slettes ikke var slik, men at det handler om utenlandske vogntog (og sjåførers) anledning til å kjøre oppdrag internt i Norge. Det foregår mye kabotasje i landet – både lovlig og ulovlig. Jeg skal ikke begi meg ut på noen drøfting om hvor stort omfanget faktisk er, men at den ulovlige kabotasjonen setter norske arbeids-

plasser i gods- og transportbransjen i fare, er det vel ingen tvil om.

Og det blir vel heller ikke lettere når de som bestiller transportoppdragene – i det minste NHO Logistikk som er deres organisasjon – gjerne så at det ikke fantes noen begrensinger i utenlandske lastebilers rett til å ta oppdrag i Norge. Tenker man bare penger her og nå og lukker øynene for fremtiden, så kan jeg vel forstå det. Men, det er også et nytt steg i retning av en skummel utvikling jeg også har sett i mediebransjen som jeg kommer fra: Nemlig at vi i Norge er villige til å eksportere kompetanse vi allerede har, kompetanse som vil forsvinne, kompetanse vi kan komme til å savne en gang i fremtiden, bare for å oppnå kort gevinst.

Kampen mot den ulovlige kabotasjonen er viktig og vanskelig – men kanskje ser det ut til at noe er på gang. Finland har vist vei med strenge regler som også ansvarliggjør transportkjøperen – måtte Norge gjerne bli det neste landet ut.

Nytt år – nye muligheter

Som sagt så har jeg et spennende år å se tilbake på. Men det som ligger foran oss er vel enda mer spennende. Om ikke altfor lenge kommer våren og med den kommer et nytt hovedoppgjør. Det er alltid spenning knyttet til dette og foreløpig er det umulig å si hva som kommer ut av det – både når det gjelder den økonomiske biten og de delene av tariffavtalene som har med arbeidshverdagens kvalitet å gjøre. Uanset er det liten tvil om at vi er i en bransje som går gjennom nesten evig forandrende tider. YTF – både sentralt, regionalt og lokalt har mye å jobbe med. Og jeg har med dette lyst til å ønske dere alle lykke til. 2013 har lært meg en hel del både om dere som er medlemmer, stedene dere jobber i, bussene dere kjører og sjefene der jobber for. *Stå på!*

10 år som tillitsvalgt

16. januar gjennomførte YTF t-bane/trikk sitt årsmøte i Sporveiens lokaler på Tøyen.

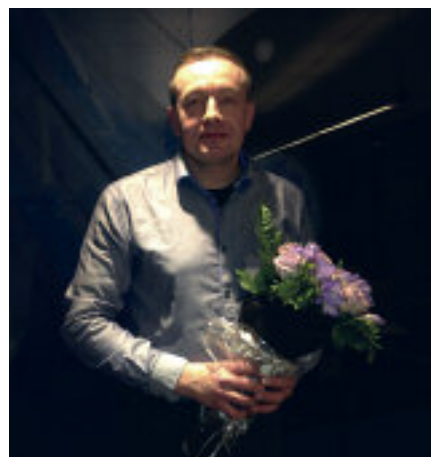
Her ble det en god gjennomgang av hva som var utfordringene i 2013 og hva som hadde blitt gjort. Det var mange engasjerte diskusjoner om hvordan arbeidet skal legges opp i 2014 både under hovedoppgjøret og i de sakene foreningen jobber med.

Leder Bjørn Nytrø fikk en påskjønnelse fra YTF for sin innsats som 10 år som tillitsvalgt.

Nytrø påpekte at det som er viktig

som tillitsvalgt er å være gode på personalsaker og vise en god oppførsel overfor alle kolleger. Han berømmet YTF sin juridiske avdeling og den hjelpen de yter overfor de lokaltillitsvalgte. Etter valget på årsmøtet fikk han også fortsette som leder i minst to år til.

– Vi ønsker å takke Bjørn for flott innsats, ikke bare på YTF T-bane, men også som regionstillitsvalgt i Oslo og Akershus. Han driver en aktiv avdeling som er flinke til å ta tak i medlemmenes utfordringer, sier forbundsleder Svein Furøy.



smått & stort

Tariffoppgjøret 2014

Kunnskapsheving, rettferdig lønn og gode skiftordninger

På årsmøtet til avdeling 2 var tariff en viktig del av fagdagen. Her fikk forhandlingssjef Henrik Dahle snakke om de forventningene han har for oppgjøret i 2014. Hovedpunktene Dahle dro frem var pensjon, reguleringsbestemmelse, kompetanseheving, arbeidstid og etterslep. – Dette er absolutt temaer som er viktige for oss, spesielt tid nok til å gjøre jobben vår skikkelig ved uttak og vask av buss ble diskutert heftig, sier tillitsvalgt Asbjørn Hærø fra avdeling 2.

YTF skal i løpet av våren forhandle 20 tariffavtaler på vegne av sine medlemmer. Det er mange ulike yrkesgrupper og behov som skal ivaretas. YTF vokser seg inn i alle deler av transportbransjen.



Blant annet er det i 2013 inngått nye tariffavtaler innen betong og kranvirksomheter og bilbergingselskaper. Vårt mål er å skape rettferdige lønns og arbeidsvilkår innen alle deler av transportbransjen.

– Et viktig prinsipp for oss ved lønnsoppgjøret 2014 er at våre medlemmer skal ha den samme lønnsutvikling som andre grupper i privat sektor. I tillegg har vi et etterslep på noen områder som vi skal ta igjen, sa Dahle under foredraget.

Demokratisk prosess

Før hovedoppgjørene innhenter YTF alltid innspill fra medlemmene gjennom avdelingene og regionene før kravene fremmes overfor arbeidsgiverne. Kravene samordnes og det ender opp i en prioritering. I hovedoppgjøret 2014 forhandles det både om lønn og om de tekniske bestemmelsene i tariffavtalen – altså ikke bare penger som i et mellomoppgjør.

De tillitsvalgte på Voss ble utfordret på dette, og gjennom en gruppeoppgave måtte de komme frem til hva som var det viktigste for dem under hovedoppgjøret til våren.

– Våre tillitsvalgte ønsker en mer forutsigbar arbeidshverdag. Skiftplaner skal komme tidssnok og skiftene skal være utformet på en slik måte at det er mulig å ha et liv ved siden av. Andre saker som ble tatt opp var teknisk utforming av bussene, toalettforhold og tilstrekkelig tid til å utføre jobben, sier Asbjørn Hærø.

– Yrkessjåfører er en stolt gruppe som ønsker å gjøre jobben sin skikkelig, og for å gjøre dette må de være uthvilt, få nok tid til å for eksempel vaske og se over bussen og kunne kjøre på realistiske rutetider slik at de ikke alltid er stresset. Disse utfordringene har kommet etter uoversiktlig anbudspolitikk, som igjen

har medført et press på flere tekniske bestemmelser i Bussbransjeavtalen (BBA), fortsetter han.

Nasjonal standard

Forslaget Dahle fremmet for å få tilstrekkelig tid er å utvikle en nasjonal standard for uttakstid og innsett, slik at dette blir likt for hele Norge. Per i dag har vi tilfeller hvor uttakstiden er svært ulik, selv innad i samme konsern.

– Deltakerne på møtet kom med eksempler på alt fra 3 til 30 minutters uttakstid. Flere bruker også av fritiden sin for å få vasket bussen, fordi de skjems over å måtte kjøre en skitten buss. Flere bruker faktisk opp til nesten 130 timer i året av fritiden, fordi de ønsker at passasjerene skal få en hyggelig tur. Sånn kan vi ikke ha det, sier Hærø, som selv er bussjåfør.

Kompetanseheving i sentrum

Mellomoppgjøret 2013 ble mye mer dramatisk enn forventet. Et nytt forhandlingsregime i NHO førte nesten til at det ble streik. Det er mye som tyder på at arbeidsgiverne vil fortsette den tøffe linjen inn i årets lønnsoppgjør.

– Slik vi ser det nå vil et blankt nei fra arbeidsgiverne i tariffoppgjøret 2014 øke streikfaren vesentlig, sa Dahle til forsamlingen på Voss.

– På bussområdet er oppgjøret som alltid svært krevende, og kompetanseheving er også et punkt vi er villig til å kjempe for, sier Dahle.

Kompetanseheving av sjåførene gjennom kompetansemodulene i BBA var et viktig grep for å koble lønnsutvikling og kompetansenivå sammen. I forbindelse med utfasingen av modulene fram mot 2015, ble partene ved sist tariffoppgjør, enig om å utvikle en ny kompetansepakke rettet mot en økt satsning på fagbrevet. Det ble nedsatt et



utvalg som i løpet av de siste to årene har utviklet «veien mot fagbrevet».

Partene er imidlertid nå uenig om hvem som skal betale utdanningen for sjåføren og hvorvidt noe av fagbrevtillegget skal gis underveis i utdanningsløpet til sjåføren.

– Vi mener dette må på plass enten før tariffoppgjøret eller i forbindelse med oppgjøret. Det å satse på kompetanseheving for sjåføren er svært viktig. Det er fullt mulig å se for seg en ytterligere økning av fagbrevtillegg i de kommende tariffoppgjør, understreker forhandlingssjefen.

Må bli flere på gods

Økt organisasjonsgrad i godsbransjen er helt avgjørende for å oppnå like lønns- og arbeidsvilkår for sjåførene. Dette vil også i større grad gi like konkurranseforutsetninger for bedriftene. YTF mener det ikke er riktig at bedriftene skal konkurrere på lønn. Gjennom en dramatisk økning av tariffdekningen i bransjen er

det mulig å skape like forutsetninger og god kvalitet.

– Vi må jobbe hardt frem mot våren for å sikre oss flere medlemmer. Sammen er vi sterkere og har større mulighet for å gi like konkurranseforutsetninger i bransjen. Det er også et viktig poeng at man som uorganisert ikke får økonomisk støtte om det skulle bli streik, sier Godsgeneral i YTF, Jan Arne Laberget.

Også i godssektoren skal det jobbes for de tekniske bestemmelsene. Kompetanseheving er med på å skape kvalitet, og YTF mener dette vil være viktige grep i kampen mot useriøs kabotasjekjøring. Betalt etterutdanning (YKB) vil være et slikt tiltak som vil øke kvaliteten og organisasjonsgraden i bransjen.

Utfordringer i kø

Vi har også flere andre yrkesgrupper i YTF enn buss og godt. Utfordringene her vil være å heve lønnsnivået til verkstedansatte og vaskere, da disse har hatt dårlig lønnsutvikling de siste årene.

– Vi har også kjempet en kamp for skifttillegg for våre medlemmer i Bring. Denne kampen vil fortsette inn i hovedoppgjøret, sier Dahle.

De andre utfordringer vi ser for YTFs medlemmer er rotasjonsordninger innenfor anleggsbransjen og kompetanseuttelling for ansatte på bane. I løpet av 2013 gjorde også Rema 1000 sitt inntog i NHO, og dette fører til krevende overgangsforhandlinger. Samtidig ønsker YTF også å jobbe for lokal uttelling for funksjonærene.

– Og dette er bare eksempler på utfordringer vi har i løpet av hovedoppgjøret som kommer. Det kommer til å bli en tøff vår og forsommer, avslutter YTFs forhandlingssjef Henrik Dahle.

Verv medlemmer nå!

– Det er nå dere skal verv uorganisert arbeidskraft. Dersom det blir streik står den uorganisert uten noen økonomisk støtte.

Det er den enkle oppfordringen fra YTF i forkant av årets tariffoppgjør. En uorganisert får nemlig verken lønn fra arbeidsgiver eller dagpenger fra NAV. Nye medlemmer vil få streikestøtte fra YTF. Men den dagen streiken er et faktum vil det ikke være mulig å melde seg inn for å få støtte.

Veien videre

Gangen videre i prosessen fram mot selve oppgjøret blir at man på representantskapsmøtet 4.-5. mars vil ha diskusjoner og gjøre vedtak som danner grunnlaget for YTFs krav inn i forhandlingene.

Forhandlingene kommer til å foregå i perioden mars-juni. Alle oppgjørene blir publisert på YTFs hjemmesider www.ytf.no, der det fortløpende legges ut informasjon om forhandlinger og resultater.

Sikkerhet på norske veier

Jeg var ganske nylig innom en kontrollstasjon der et stort apparat var i full sving med å kontrollere kjøretøy, dekk og kjettinger. Oppstillingsplassen der kjøretøyer som av en eller annen grunn var holdt tilbake ble plassert viser at kontrollmyndighetene har en stor oppgave med å styrke trafiksikkerheten, bedre framkommeligheten og hindre kaos på vegnettet.

Å hindre konkurransevidning står også sentralt. Det må absolutt ikke lønne seg å utøve transport med kjøretøy og utstyr med for dårlig kvalitet, fordi krav til sikkerhet, førerkvalifikasjoner og teknisk utrustning skal ha samme standard. Dette for å sikre like konkurransevilkår.

Problemet har noen grunnleggende årsaker. Konkurransen blir hardere og alle virksomheter i EØS-landene har rett til å drive transport til/fra Norge, og på visse vilkår transport i Norge (kabotasje). Det er en klar tendens til flere ulovligheter i bransjen. Ikke minst den svært store forskjellen i kostnader og lønninger mellom Norge og mange land i Europa. Dette gjør Norge til et attraktivt marked.

Kontrollene viser at det ikke er vesentlige forskjeller i teknisk stand mellom utenlandske og norske kjøretøyer. Mange hevder det motsatte, men det er nok mer basert på myter enn realiteter. Det er imidlertid klare forskjeller når det gjelder kjøretøyers egnethet på norske vinterveger. Utrusting på dekk og kjettinger og ikke minst når det gjelder mange sjåførs erfaring og ferdigheter på vinterføre er vesentlig.

Samferdselsministeren har igjen tatt til orde for særskilte krav til å kjøre på en del vinterveger i Norge, for eksempel krav om et eget «vinterførerkort». Dette er krevende i forhold til EØS-regelverk, men jeg mener vi absolutt bør følge opp dette. Både kunnskap og holdning til utstyr og hvilke kjøreruter han eller hun kan ta, og ikke minst erfaring og ferdigheter på vinterføre.

Tunge kjøretøyer må – i enda større grad enn i dag – holdes igjen på grensen når forholdene tilsier det. Jeg vet det vil gi både kritikk og det som verre er, men både sikkerhet og framkommelighet må ha høyere prioritet

Bruk belte – for sikkerhets skyld!

191 personer mistet livet på norske veger i 2013. Det er 46 flere enn i 2012 – en økning på 32 prosent. Det viser Statens vegvesens foreløpige ulykkestall for 2013.

Vi har lagt bak oss et tøft og vanskelig år med et dramatisk oppsving i antall drep-te. Fagfolkene snakker om naturlige statistiske variasjoner, men det er ikke en god nok forklaring. Det er spesielt siste halvår i 2013 som har dratt opp ulykkesstatistikken. Siden juli har alle måneder bortsett fra november hatt markant flere omkomne i trafikken enn året før. Dette er mer enn tall og statistikk. Bak hver eneste ulykke er det en tragedie som rammer familie, kolleger, venner og lokalsamfunn.

Så langt ser vi flere utforkjøringer, flere møteulykker og flere dødsulykker blant personer over 45 år enn tidligere. Manglende bruk av bilbelte er fortsatt markant. Mens 95 prosent av alle bilførere bruker bilbelte, er det over 40 prosent av de som omkommer i trafikken som ikke har brukt bilbelte.

Vi ønsker å påvirke folks holdninger gjennom å satse mer på trafiksikkerhetskampanjer spesielt knyttet til høy fart og manglende beltebruk. Bilbelte er det enkleste og beste sikkerhetsutstyret man har i et kjøretøy og det er ingen tvil om at beltet kan hindre alvorlige skader eller at noen blir drept i en ulykke.

De aller fleste bruker i dag bilbelte i personbil, og vi bruker det jo på fly. Bruk det også når du kjører, eller er passasjer i tyngre kjøretøy, er min innstendige oppfordring.

Svein Furøy



Økonomisk ereksjon

Du må lære av Olav Thon, herr Kwartbas. Først skal du få alle til å se deg, så gir du bort alt som kan gi deg utgifter, gjerne til noen som sulter eller fryser. Følger du oppskriften skal det gå deg godt og du får leve lenge i landet, gjerne med noen flere sydenturer og høyere smørebrød.

Kwartbasen tror vel ikke at Norges rikeste mann har blitt sentimental på sine gamle dager? Alle ser jo at det har gått helt rundt for kroppen når det gjelder påkledning. Ingen som er vel bevart kommer ut av garderoben med dress og rød topplue, men mannen kan fortsatt telle penger. Du har vel også fått med deg at kroppen sparer 70 millioner skatte kroner når han gir bort pengene sine og selskapet blir gjort om til en stiftelse. Jeg har ikke for vane å sy puter oppunder armhulene til Kwartbasen, men nå må du kjenne ditt besøk. Du kan ikke være dårligere enn Norges rikeste mann nederst i Karl Johans gate. Han tjente seg rik på salg av reveskinn, og Kwartbasen har vel også noen ganger solgt skinnen før reven har vært tilbake i garasjen.

Din framferd og påkledning, herr Kwartbas, vil gi akkurat like stor effekt som når Olav Thon møter opp med sin garderobemix. Ingen vil ta dere alvorlig og dere kan lure hvem som helst.

Nå må Kwartbasen samle alle eiendelene sine: Gamle busser, lastebiler, tilhengere, brøytepløger, strøkasser, billettmaskiner, jekketraller, trucker, arbeidsklær, uniformsskjorter, slips, skrutrekkere, reservehjul, kjettinger, vaskebøtter og smøremiddel. Den gamle hvilebrakka, aksjer i Reima på fabrikk og penger på bok skal også inn i den nye stiftelsen. Med en stiftelse, herr Kwartbas, blir du løftet opp fra hjulspora og kommer i kompaniskap med Kavli og Thon. Pengegriskheten deres blir omgjort til veldedighet, skattetrykket lettes, og du som aldri har fått noe overskudd vil spare masse penger.

Om det skulle bli et overskudd av driften etter at Kwartbasen har tatt ut en anselig årslønn, skal det gå til et ideelt formål. Du har jo stadig hevdet at du har drevet blå-kors-virksomhet, spesielt når vi har sittet i lønnsforhandlinger. Nå har du endelig muligheten til å la overskuddet av driften gå til bunnen av flaska.

Det er ikke bare Kwartbasen som skal danne stiftelse og spare skatt. Denne karen, som er lønnsinntaker i sjuende generasjon, skal også danne stiftelse. Det skal bli helt slutt på å betale skatt. Overskuddet på lønnskontoen ved årets slutt, etter at alle utgiftene er betalt, skal gå til en ideell organisasjon. For denne karen skal bidraget gå til den som jobber for at døgnhvilen må tas på et hotell.

I forrige episode, før jul, spilte du lommetennis på bortebane med Siv og Erna, og du var i ferd med å unnfange en sykkelønsdag med duoen under skinnfellen. Nå har hundreåringen i dressjakke og topplue kommet med i spillet. Han har fått en økonomisk ereksjon og slipper å beskytte seg mot skattetrykket.

Til lykke med en skattefri tilværelse.

Gladiola

Innføring av overtredelsesgebyr

Arbeidstilsynet har fra 1. januar 2014 mulighet til å ilegge virksomheter som bryter lov eller forskrift et overtredelsesgebyr.

Gebyr kan ilegges for brudd på bestemmelser Arbeidstilsynet håndhever i arbeidsmiljøloven, allmenngjøringsloven, utlendingsloven, tobakkskadeloven og lov om offentlige anskaffelser og tilhørende forskrifter.

I praksis vil overtredelsesgebyr forbeholdes alvorlige og gjentatte brudd på arbeidsmiljølovgivningen. Om overtredelsesgebyr skal ilegges, og hvor stort gebyret skal være, bestemmes etter en konkret vurdering i den enkelte saken. I vurderingen skal det blant annet legges vekt på hvor alvorlig bruddet på arbeidsmiljølovgivningen er, om virksomheten har eller kunne hatt en fordel ved bruddet, virksomhetens økonomiske evne og gebyrets preventive effekt.

Overtredelsesgebyret kan ikke settes høyere enn 15 ganger grunnbeløpet i folketrygden, pt. i underkant av 1,3 millioner kroner. De høyeste gebyrene skal ilegges ressurssterke virksomheter som har begått alvorlige brudd på arbeidsmiljøregelverket og har hatt en betydelig økonomisk fordel ved ikke å overholde regelverket.

Arbeidstilsynets mulighet til å ilegge overtredelsesgebyr blir innført med ny § 18-10 i arbeidsmiljøloven.

Overtredelsesgebyr er sanksjon som ilegges av forvaltningen. Det innebærer blant annet at før gebyr ilegges, skal virksomheten få et varsel og mulighet til å uttale seg, og virksomheten kan klage på illeggelsen.

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. 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.



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

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