

yrkestrafikk[®]

Nr. 4 2015 – 60. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK



YTF 60 år

Til kamp for bedre bussanbud



Ny kamp for sjåførenes hverdag

Yrkestrafikkforbundet er inne i en periode med mye aktivitet på de store arenaene. Tidligere i år fikk forbundet, sammen med sine kampfeller på begge sider av arbeidslivet, gjennomslag for allmenngjøring av tariffavtalene. Først på godsområde, deretter på turbil. To viktige seiere i kampen for et anstendig arbeidsliv. Men også viktige seire for et lite forbund, med større muskler enn medlemsatallet skulle tilsi.

Som YTFs leder, Svein Furøy, bemerker i denne utgaven av Yrkestrafikk, er det fortsatt langt igjen og mye arbeid som gjenstår. Nå skal allmenngjøringsvedtakene etter hver håndheves. Da blir det spennende å se hvor stor viljen er hos de ulike aktørene for virkelig å leve etter de nye reglene. Og like spennende å se myndighetenes vilje til virkelig å følge opp med kontroll og ressurser.

Men, YTF akter ikke å hvile på sine laurbær. Neste store prosjekt er allerede i gang. Og nå er det anbudsordningen som står i fokus. Allerede er det gjort mye arbeid i prosjektet «Bedre bussanbud» med å se på hvordan anbudsregimet fungerer – og kanskje enda mer – hvordan det ikke fungerer. Personlig har jeg liten tro på at anbudsregimet forsvinner. Det er nok kommet for å bli. Men, det må imidlertid være klinkende klart at man da må jobbe for å gjøre anbudsregimet så godt som mulig å leve med. Noen ting her i livet må man bare akseptere at er der, så gjelder det å finne ut hva man virkelig kan gjøre noe med. Og sette kreftene inn på det.

Med tankene om prosjektet «Bedre bussanbud» i mente, er det med interesse du kan lese vår jubileumssak i denne utgaven. Der kan du nemlig få med deg et sentralt kapittel i forbundets historie som foregikk for om lag tyve år siden. Da var det innføring av anbud, den «berømte» Swebussavtalen og en eksklusjonssak som involverte dagens administrasjonssjef, Geir Anthonsen, som førte til at 400 bussjåfører forlot Kommuneforbundet og gikk over til Norsk Rutebilarbeiderforbund. Det

hele er spennende lesning og et kapittel i YTFs historie som inneholder mye dramatik.

Særlig vil jeg her trekke frem anbudsinnføringen. Dette ble møtt av to ulike syn – eller kampviljer om du vil. Noen mente at full motstand var det eneste akseptable og nyttige. Anbud måtte unngås for enhver pris. Noen mente imidlertid nesten det stikk motsatte og tenkte som så at anbudsregimet, det er noe vi ikke kommer til å slippe unna. La oss nå heller sette kreftene inn der vi har størst tro på at vi kan få til resultater som er til å leve med. Dette siste var den linjen Geir Anthonsen stod for. Det var også det som førte til at han ble ekskludert, for å ha frontet et annet syn enn Kommuneforbundet.

Resten er historie, og jeg anbefaler virkelig å lese artikkelen om denne dramatiske fasen i YTFs historie. Ha den også med i bakhodet når YTF nå tar opp kampen for et bedre anbudsregime. En ny viktig kamp for sjåførenes arbeidsdag. Og absolutt noe som viderefører forbundets kampord: En arbeidsdag å leve med, en lønn å leve for.

Espen



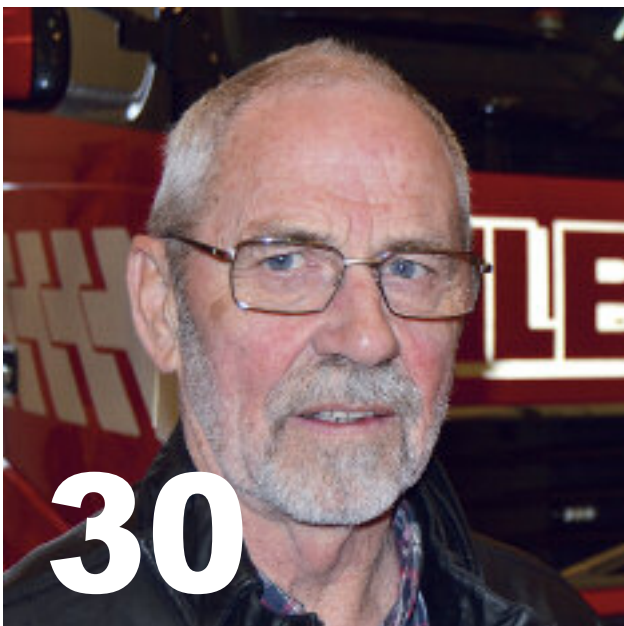
Yrkestrafikk beklager

Yrkestrafikk ønsker å korrigere faktafeil i artikkelen om årets tillitsvalgte som vi publiserte i Yrkestrafikk nr. 2/2015.

Artikkelen inneholdt en påstand som ikke kan kildebelegges, og som i tillegg rent faktisk er gal. Etter at saken først ble publisert på Yrkestrafikkforbundets nettsider ble, vi gjort oppmerksom på en faktafeil i artikkelen. Vi ønsket derfor å korrigere feilen og artikkelen ble redigert på nettsiden.

I etterkant av dette skjedde det en glipp i kommunikasjonen mellom nettredaksjonen og redaktør av bladet, som ikke ble gjort oppmerksom på nevnte endring. Dermed ble ikke artikkelen endret slik den skulle.

Yrkestrafikk beklager at artikkelen ble publisert i bladet uten kildebelegg. Spesielt fordi den inneholdt faktiske feil. Yrkestrafikk beklager også de ulemper denne glippen har medført.



FORSIDEFOTO: Arne Danielsen

INNHOOLD

- 4** **Bom for dårlige anbud**
- 7** **3 av 10 opplever trusler**
- 8** **Kommuneforbundets store blunder**
- 15** **Kryssord**
- 17** **YTF-Info**
- 22** **Hardt arbeid i trange gater**
- 26** **Rettigheter & Plikter**
- 28** **Dine medlemsfordeler i YTF**
- 30** **50 år uten uhell – så kom smellen!**
- 34** **Min neste bil vokser opp av bakken**
- 34** **Ny markeds- og verveansvarlig**
- 34** **Gladiola**
- 35** **Høsten på vei!**

Bom for dårlige an

Hensynet til sjåførenes og mannskapets hverdag må ivaretas godt i forbindelse med framtidige anbuds-konkurranser i Nordland, understreker de erfarne YTF-tillitsvalgte Arne Bakken, Svein Roger Skoglund og Fred Inge Skille. Konkret foreslår de at det opprettes et egnet forum for permanent dialog mellom oppdragsgiver, operatør og de tillitsvalgte, samt at at anbuds-dokumentene må ivareta viktige HMS-spørsmål.

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

Nordland er Norges mest langstrukne fylke. Strekningen langs landeveien fra nord til syd i fylket er på hele 800 km. Derfor står samferdselsspørsmål høyt på dagsorden på ethvert fylkesting.

Sammen med ferger, tog og fly utføres mye av kollektivtransporten med buss. Nordland fylkeskommune benytter konkurranse som hovedprinsipp ved anbud. «For å oppnå sterkere politisk styring gjennom takster, rabatter og rutetilbud, er det lagt til grunn brutto-anbud», skriver fylkeskommunen på sine egne hjemmesider.

Alle slike modeller har sine fordeler og ulemper. Bruttomodellen kritiseres ofte for ikke i tilstrekkelig grad lytte til markedet, det vil si kundene, operatørene og deres sjåfører. Det ønsker de YTF-tillitsvalgte å gjøre noe med.

Felles interesse

– Vårt fremste anliggende er selvfølgelig å ivareta medlemmene våre, nemlig bussførerne, understreker lederen for Region Nordland, Svein Roger Skoglund.

– Derfor ønsker de at framtidige anbudsdokumenter må ivareta viktige HMS-spørsmål, som toalettforhold, sjåførplass i buss, kontantfrie busser, alarmknapp og kameraovervåking.

– Samtidig er det viktig å understreke at alle aktører i bransjen har felles interesse, alle ønsker vi et bedre produkt, supplerer Fred Inge Skille, hovedtillitsvalgt i Nordlandsbuss.



NÆR HUNDRE PROSENT organiserte i Salten, og tre fjerdedeler i YTF, sier de tillitsvalgte Arne Bakken, Fred Inge Skille og Svein Roger Skoglund.

– Vi sutrer ikke, men det er åpenbart at hvis sjåførene har det bra, vil også passasjerene få det bra.

– Til nå har alle anbuds-konkurransene gått på pris, noe som fører til at det knipes der det knipes kan. På denne måten blir det konkurranse om å tilby de kjipeste arbeidsforholdene for de

ansatte, og slik kan vi ikke ha det. Derfor må konkurransegrunnlaget spesifiseres mer detaljert med tanke på HMS, poengterer Arne Bakken, leder for YTFs avdeling 21 i Bodø.

Skoglund, Skille og Bakken utgjør Nordlands prosjektgruppe for «Bedre bussanbud», et landsdekkende prosjekt

bud



som YTF har satt i gang for å bedre medlemmenes arbeidsforhold, arbeidstid og utformingen av anbudene.

Norges vakreste

Yrkestrafikk er med Fred Inge Skille og Arne Bakken på vei sørover fra Bodø for å møte tredjemann i prosjektgruppa,

Svein Roger Skoglund, i Ørnes. Reisa er på nesten 12 mil, det er ikke like greit for tillitsvalgte å møtes fysisk her i nord som nede i Oslo-gryta, selv om samholdet er sterkt. Til trøst går Riksvei 17 - «Kystveien» – gjennom et landskap så vakkert at det tar pusten fra deg.

– Dette er egentlig Svein Rogers

trasé. Han kjører den 18 mil lange ruta fra Halså til Bodø, forteller karene, som selv kjører motsatt vei hver uke, 30 mil nordover til Sortland i Vesterålen, en tur de uten omsvøp karakteriserer som Norges vakreste bussreise, enda vakrere enn Halså-ruta.

– Vi har en turnus på åtte uker der vi kjører til Sortland en dag i uka, der vi overnatter før vi legger ut på hjemveien. De øvrige dagene kjører vi bybuss i Bodø.

På veien forteller de erfarne bodøværingene om «gamle dager», det vil si før Kystveien ble etablert rundt 1980. Da gikk kun en liten ferge til Saltstraumen, den hadde kapasitet på fire biler, som alle måtte heises ombord. Arne, som har kjørt buss i 36 år, forteller anekdoter med glimt i øyet fra den tiden busser var tomannsbetjent og det var langt mellom promillekontrollene. Da ble den

«Sjåførene er ærekjære og ønsker å gjøre en god jobb»

fulleste satt til å kjøre, for det passet seg ikke at konduktøren viste seg beruset for passasjerene.

– Men dette var for svært lenge siden. Alt er så ordentlig nå.

Fikk forstadsbuss

Svein Roger Skoglund venter oss i Ørnes, som er administrasjonssenteret i Meløy kommune med i underkant av 2.000 innbyggere. Svein Roger er fra området, og driver som sauebonde ved siden av busskjøringen. Han begynte å kjøre buss i det meget lokale selskapet Boldevins Bilruter i 1984. De første åra kjørte han mest lokalkjøring rundt Glomfjorden, først i 1993 begynte han med langrute fra Halså til Bodø.

– I 2008 ble så kjøringen lagt ut på anbud. Og så viste det seg at selskapet hadde kjøpt inn busser som var dårlig egnet for langkjøring. De var mangelfullt utstyrt og hadde for dårlige seter til vår bruk. Så skrev vi til fylket at kravspesifikasjonen ikke holdt mål, og jeg sa ►

fra til lederne i selskapet om at sånn kunne vi ikke ha det. 15 måneder etter fikk vi langdistansebusser med ogd standard. Det var sånn arbeidet vårt med anbudene startet, og det viser at det nytter å ta opp ting, forteller Svein Roger.

– Til å begynne med ble vi beskyldt for å være illojale fordi vi skrev brev om manglene ved anbudet, men det roet seg ned. Det burde være i alles interesse at det

*«Hvis sjåførene
hardet bra, vil
også passasjerene
få det bra»*

blir likt for alle, og idag har vi et svært godt forhold til selskapet, presiserer Arne.

Han håper at man i framtidens anbud skal kunne unngå å diskutere om for eksempel hvem som for eksempel skal bære kostnadene for toalettforholdene til de ansatte når for eksempel rutene forandres. Slike forhold burde reguleres som en del av anbudet.

Direkte til politikerne

– Vi hadde ei aksjonsgruppa for å utbedre fylkesvei 452 her i distriktet. Gruppa møtte opp i Fylkestinget og la fram fakta, og fikk med fylkesråden ut for å se med egne øyne hvor ille forholdene var. Det hjalp, vi fikk gjennomslag for 60 millioner til å ruste opp veistrekingen. Vi møtte både posisjon og opposisjon, og var enige om at dette var måten å jobbe på, sier Svein Roger.

– Til å begynne med opplevde vi det også som litt vanskelig å komme i dialog med administrasjonen i Fylkeskommunen. Det var også en av grunnene til at vi valgte å gå politisk. Men nå er arbeidet inne i et godt spor, legger Arne til.

– Her ute i distriktene så kjenner vi lokalpolitikere, og de er interessert i å snakke med folk. Verre er det ikke. Derfor var det ikke noe problem å legge fram synet vårt på bussanbudene i Fylkestinget. Alle politikerne fikk YTF-rapporten «Bedre bussanbud», som vi supplerte med lokale eksempler. YTF har gjort en god jobb med rapporten, og også gitt oss konkret eksperthjelp, noe som førte til at fylkesråden takka oss for et veldig bra innlegg, forteller Fred Inge.

Ærekjære sjåførere

Planen videre for nordlendingene er i første hånd å følge opp møtevirksomheten med både den politiske og administrative ledelsen. Ønsket er å etablere et fast forum for tillitsvalgte, operatører og fylkeskommune. Dagens praksis er for tungrodd, selv i forhold til enkle endringer.

– Vi sitter på bussen og ser hvordan vi kan gjøre ting bedre for publikum. Det kan dreie seg om rutetider, rutiner på holdeplasser, sikkerhetsproblematikk eller menyen i billettmaskinen.

Yrkesstoltheten blant bussføerne her i nord er stor. Vi er voksne folk, gjennomsnittsalderen er godt over femti og ansienniteten over 20 år. Sjåførene er ærekjære og ønsker å gjøre en god jobb, men noen ganger føler vi at vi går på akkord med oss sjøl, og at det vi leverer ikke er godt nok, opplyser de tre.

– Nordland har varslet storbud i 2017, derfor er det et gunstig tidspunkt å starte denne diskusjonen nå, så vi får litt tid på oss, avslutter de YTF-tillitsvalgte Arne Bakken, Svein Roger Skoglund og Fred Inge Skille.



Dialogen er god med fylkeskommunen, sier anbudsprosjektgruppa i Nordland som består av Fred Inge Skille, Svein Roger Skoglund og Arne Bakken.

3 av 10 bussjåførere opplever trusler på jobb

Oppsiktsvekkende mange bussjåførere utsettes for trusler, ran og vold på jobb. Det viser en undersøkelse som Yrkestrafikkforbundet nylig har gjennomført. – Myndighetene må sette i verk tiltak som trygger sjåførenes hverdag, krever forbundsleder Svein Furøy.

Yrkestrafikkforbundet (YTF) har i lang tid jobbet for å skape tryggere arbeidsdager for sjåførene. Organisasjonen har presentert en rekke tiltak som vil gjøre jobben til sjåførene tryggere. Alarmknapp direkte til politiet, kameraovervåking og kontaktfrie busser er eksempler på dette.

Seks bussran i Kristiansund

– Det har vært seks bussran i Kristiansund i 2015, og kun ett er uoppløst. Det var fordi kameraet på bussen var defekt. Bussjåfører med penger i kassa, fører til bussran. Myndighetene bruker de eldre som unnskyldning for å ikke innføre kontaktfrie busser. De hevder at eldre ikke klarer å betale med kort. Det er bare tull. Eldre greier å handle med kort på butikken, da greier de også det på bussen. Jeg vil estimere at kontantkjøp på buss har gått ned 80 prosent siden jeg startet. Teknologien er til stede, det er viljen som mangler, hevder Kjell Holbek, bussjåfører og leder for YTF Vest Agder. Han er en del av de dystre tallene i den negative statistikken. Han ble selv utsatt for grove trusler på jobb.

Truet på jobb

– Det var sent på kvelden, og jeg kjørte inn på en av bussholdeplassene. En kar kom løpende mot meg, rev opp døren og kom med voldsomme trusler. Han skrek og ba meg komme ut av bussen for å gi meg juling. Han trodde at jeg hadde kjørt fra guttungen hans. Jeg kom meg heldigvis unna, men det som skjedde tok kraftig på, forteller Holbek. Han støtter YTF-kravet om kontaktfrie busser, alarmknapp og kamera, og stiller seg

uforstående til at det er et problem å innføre dette.

Fylkenes bussanbud

– Så lenge disse kravene ikke hugges i sten, vil bussjåfører alltid være i fare. Myndighetene kan løse dette ved å legge kravene inn i bussanbudene. Tiden er inne for å sette inn faktiske tiltak og ikke dårlige unnskyldninger. Kamera er en del av anbudskravet hos de fleste fylker, men det er bare Finnmark som har tatt steget med å kreve alarmknapp og kontantfrihet i anbudet. Jeg kan ikke forstå at de andre fylkene i Norge ikke har fulgt Finnmarks eksempel. Samferdsdepartementet satte foten ned for arbeidet med kontaktfrie busser. De mente at innføringen vil stride mot finansavtaleloven, som ifølge dem selv krever at kundene skal få betale kontanter på bussen. YTF mener at dette er feil. Vi svarte med at justisdepartementet la til grunn at det ikke er et krav om at man må ha kontantbetaling på alle steder der tjenesten ytes, og at man i vurde-



ringen om lovlighet må se på betalingsløsningene som helhet, sier forbundsleder Svein Furøy i YTF.

Einar Stemland – til minne

En sterk ambassadør for YTF- og for NRAF, er gått bort. Einar Stemland døde den 6. juni i Halden.

Einar, som var fra Svolve, ble bokstavelig talt født inn i rutebilnæringen. Hans far, Peder Stemland, var eier av Austvågøya Rutebiler. Da Einar var gammel nok til å kjøre buss var han selvsagt på plass, sammen med sin far og hans 2 eldre brødre, – Kåre og Jan.

For egen del møtte jeg Einar da jeg kom til rutebilnæringen i 1961. Han var tillitsmann i NRAF, avd. 41 Svolve. Her må bemerkes at han var innehaver av et utall tillitsverv, – på ulike nivåer.

På sin lune måte «kallet» kallet han meg til medlemskap i forbundet, – og da ble det slik.

Siden har jeg kjendt Einar, dette flotte, og vel avholdte menneske. Jeg skulle gjerne møtt den bussbruker i Lofoten som i løpet av de siste 50 år ikke viste hvem Einar Stemland var.

Jeg har også hatt gleden av å omgå Einar i en annen sammenheng, og jeg vet hva han sto for.

Jeg føler med Dina, og deres barn, som nå må erkjenne at mann og far ikke er sammen med dem lengre.

Jeg lyser fred over Einar's minne.

Harald Eilertsen

Kommuneforbunde



Geir Anthonen og Sporveiens personalsjef Odd Sverre Norrøne undertegner Sporveisbussenes Fagforenings første tariffavtale.

Dette er historien om hvordan 400 bussførere forlot Kommuneforbundet for tjuze år siden og gikk over til Norsk Rutebilarbeiderforbund. Bakgrunnen er innføringen av anbud, den såkalte Swebus-avtalen og en stygg eksklusjonssak i Oslo.

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

Utt 60 år

I 60 år har Yrkestrafikkforbundet kjempet for medlemmenes arbeidshverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året.

På åttitallet satte Samferdselsdepartementet ned ei arbeidsgruppe for å se nærmere på hvordan de offentlige tilskuddene til kollektivtrafikken kunne brukes mer effektivt. Gruppen kom fram til at det gamle konsesjonssystemet var lite egnet til å møte framtidens krav til fleksibilitet på tvers av faste strekninger, tider, stoppesteder og vognstørrelser. Gruppen konkluderte med at rutekonsesjonene burde erstattes av anbuds-kontrakter, under forutsetning at det kunne skapes reell konkurranse om oppdragene. På bakgrunn av dette satte departementet i 1989 ned et utvalg for å gjøre nødvendige endringer i samferdselsloven. På denne måten startet anbudenes æra i norsk busshistorie.

Tverrpolitisk enighet

Utviklingen var preget av at den økonomiske liberalismens credo om økt konkurranse var på frammarsj i hele den vestlige verden. Den norske anbudsivoren var likevel ikke først og fremst en del av et ideologisk privatiseringskorstog, men tvert om i stor grad rettet mot private «subsidiebaroner» som skummet fløten av offentlige tilskudd. Ønsket om større effektivitet og fleksibilitet i kollektivtrafikken var tverrpolitisk.

Fagbevegelsen hadde i utgangspunktet også et avslappet forhold til utviklingen. Både Arbeiderpartiet og SV gikk jo inn for anbud, og heller ikke Kommuneforbundet (nå Fagforbundet) var prinsipielle motstandere, men mente

ts store blunder

vert om at anbud kunne være ett av flere virkemidler i det nødvendige effektiviseringsarbeidet i kommunene. Kommuneforbundets handlingsprogram fra 1990 krevde offensivt at offentlige virksomheter måtte få adgang til å konkurrere med de private. Anbud virket fortsatt langt unna, så både temperaturen og årvåkenheten var lav.

Behovet for «Plan B»

En av de første som satte problemene med anbud på dagsorden, var Geir Anthonsen, dengang leder for Bussklubben i Oslo Sporveisbetjenings forening (OSBF - siden en del av Oslo Sporveiers Arbeiderforening). I et intervju med Sporveiens bedriftsblad «Sporveisnytt» julen 1989 uttaler han følgende:

«Jeg er mot anbud. På en måte forstår jeg politikernes ønske om å få bedre samsfunnsstyring på private selskap og en lavere pris på transporttjenestene. På papiret er dette i forbrukernes interesse. Men virkeligheten er annerledes. Anbud er ingen garanti mot overpris. Hva er egentlig en «rimelig» fortjeneste? For sterk fokusering på pris kan også stå i veien for kvalitet. Skjerpet konkurranse, med en rekke aktører inn og ut på markedet, vil slå negativt ut i form av ustabilitet. Historien viser at sterk offentlig regulering er nødvendig.»

Som tillitsmann er likevel hensynet til faglige argumenter det viktigste argumentet mot anbudsprinsippet. Anbud setter trygge arbeidsplasser i fare.»

I det samme intervjuet slår han fast at sannsynligheten er stor for at anbud vil bli innført, og at fagbevegelsen måtte forberede seg på en ny virkelighet:

«Anbud kan bli innført. Sannsynligheten er stor for at det vil bli innført. Dette betyr at man ikke bare kan være imot og protestere for all verden. Man må forberede seg på det som eventuelt vil komme.»

Dette falt andre tillitsvalgte i den samme foreningen tungt for brystet. Nei, mente de, anbud skal og må bekjempes. Alt annet er uaktuelt. Ved inngangen til nittitallet så man konturene av to strategier som skulle stå skarpt mot hverandre i foreningen:

- Gå imot anbud, men samtidig forberede en ny forsvarslinje om man skulle tape. Eller:
- Satse alt på ett kort og bekjempe anbud, koste hva det koste ville.

Disse to strategiene forklarer mye av bakgrunnen for den påfølgende striden.

Swebus-avtalen

Ledelsen i Oslo Sporveier var på sin side ikke i tvil om at anbud ville bli innført

og satte i gang en rekke tiltak for å forberede bussdivisjonen på konkurranse. Sommeren 1993 ble det satt ned en prosjektgruppe som skulle forberede den framtidige strategien. Gruppen fulgte med i markedet, og summerte opp både norske og svenske erfaringer. De kom fram til at trenden var oppkjøp, fusjoner og samarbeidsavtaler for å skape mer slagkraftige enheter. I denne sammenhengen ble Sporveiens bussdivisjon med sine 180 busser en spurv i tranedans. Tanken om å finne en samarbeidspartner var nærliggende. Litt tilfeldig ble svenske Swebus lansert som en mulig kandidat.

Hvem var så Swebus? Swebus var Sveriges største busselskap, hadde i 1993 omlag 5.000 heltidsansatte og disponerte 2.700 busser, det vil si en fjerdedel av alle svenske busser. Swebus ble dannet som følge av innføringen av anbud i Sverige gjennom fusjon av to jernbanebusselskap og med Statens Järnvägar – det vil si den svenske staten - som eneaksjonær.

En avtale mellom Sporveien og Swebus ble forhandlet fram i all hemmelighet. Avtalen gikk ut på at det skulle dannes et felles aksjeselskap, der Sporveien skulle eie 52 prosent og svenskene 48. Salgssummen ville tilføre et betydelig antall millioner i frisk kapital. Sporveien ville få del i Swebus' kompetanse blant annet når det gjaldt bussdrift i et marked med hard konkurranse. De ansatte i bussdivisjonen ville beholde ansettelsesvilkår, tariffavtaler og medlemskap i pensjonskassa. En erklært hensikt med avtalen var å sikre arbeidsplassene og offentlig styring med kollektivtrafikken gjennom Sporveien.

Blandet reaksjon

Avtalen ble godt mottatt både i bussbransjen og det daværende sosialistiske byrådet i Oslo. «Dette er den beste avtalen jeg har inngått etter at jeg begynte i Sporveien», utbrøt en gledesstrålende sporveisdirektør Knut Skuland, og da den øvrige bussbransjen ble kjent med innholdet i avtalen, var de unisont enige om at Sporveien hadde gjort et kupp og at Swebus hadde vært i et meget gavmildt hjørne.

Fagbevegelsen gikk derimot i skyttergravene. Det skyldtes blant annet flere



Bussførernes sluttet mannsterkt opp om Sporveisbussenes Fagforening fra første stund.



Streikevakter fra Sporveisbussenes Fagforening på Alnabru, 1998.



Lydhøre bussførere på kurs på Bjølsen, arrangert av Sporveisbussenes Fagforening.

faktorer rundt måten avtalen ble kjent på. Sporveiens ansatte gjennomførte i oktober 1994 unisont en politisk streik og demonstrasjon mot avtalen. Samme dag var Kommuneforbundets landsmøte samlet i Oslo. Delegationene her kunne vanskelig sitte stille og se på at medlemmene marsjerte i gatene, og hadde i praksis intet annet valg enn å stille seg solidarisk bak et forslag til støtteresolusjon. Bakteppet hadde flere overtoner, både lederskifte i NKF sentralt og i Oslo pluss oppkjøringen til folkeavstemingen om EU.

Uansett var dermed motstanden mot Swebus-avtalen «banka og stempla» en gang for alle av Kommuneforbundets høyeste organ - på rekordtid, uten at noen, verken sporveisansatte eller landsmøtedelegater hadde fått reell sjanse til å sette seg inn i avtalens konkrete detaljer og forslag.

I de etterfølgende månedene begynte stadig flere sporveisbussansatte å innse at alliansen med Swebus faktisk var en god idé. Tillitsvalgt Ole Uthushagen formulerte seg for eksempel slik: «Ingen har lyst til å gå ut og si at man er for Swebus-avtalen. Men jeg er overbevist om at anbud kommer, da vil vi bli det reneste slaktoffer om vi skulle stå alene mot giganter som Swebus og Linjebuss. Jeg har også tro på de stordriftsfordelene som det er snakk om, for eksempel felles innkjøp av busser.»

Skarp advarsel

Men Kommuneforbundet forlangte disiplin i rekkene. Vedtak var vedtak, og avvik ble ikke tolerert. Ikke lenge etter fikk bussklubbens leder Geir Anthonsen

gult kort i form av en såkalt «skarp advarsel» for at han i Østlandssendingen hadde gitt uttrykk for at han var glad for at Sporveisstyret hadde vedtatt en styrking av de ansattes arbeidsforhold i forhold til Swebus-avtalen.

19. oktober 1994 hadde sekretær Kleiv Fiskvik i Kommuneforbundet sendt et brev til Oslo Sporveisbetjeningsforening der han ber om at foreningen «tar for seg klubblleder Anthonsen og ber ham om å forholde seg til Forbundets synspunkter i saken». Brevet uttrykker bekymring over at klubbllederen «er framkommet med synspunkter som kan synes å stå i motsetning til forbundets vedtatte målsettinger i saken».

Foreningsstyret var ikke vonde å be. Fem dager senere ble Geir Anthonsen og flere andre tillitsvalgte kalt inn på teppet og forelagt et vedtak der det het at «klubblleder Geir Anthonsen tildeles en skarp irettesettelse for å ha sådd tvil og skapt forvirring om NKF's standpunkt vedrørende intensjonsavtalen om salg av deler

av Oslo Sporveier til Swebus». Vedtaket forbød videre Geir Anthonsen å representere foreningen utad.

Men bussklubben godtok ikke kneblingen av sin fremste tillitsmann. 24 tillitsvalgte uttrykte skriftlig sin fulle støtte til Geir Anthonsen. De kunne ikke se at Anthonsens uttalelser var skadelige, men tvert om i tråd med et enstemmig medlemsmøtevedtak. «Vi oppfatter angrepene på bussklubbens leder derfor som et angrep på bussklubbens medlemmer og tillitsvalgte», understreket de 24.

Anthonsen ekskluderes

Noen dager senere, mandag 31. oktober 1994, hadde bussklubben medlemsmøte for å ta nytt standpunkt både til Swebus-avtalen og munnkurven mot Geir Anthonsen. Distriktsstyret i NKF stilte med hele ledelsen, det gjorde også foreningen. Et stort flertall – 108 mot 24 – valgte likevel å stille seg bak de tillit-



Geir Anthonsen orienterer på medlemsmøte i Sporveisbussenes Fagforening i Tøyen Samfunnsbus.

Noen sitater i kampens hete på nittitallet...

«Selskapets ledelse føler det sårende at det fra ulike hold fremsettes påstander om subsidiebaroni. (...) Vi velger å tro at beskyldningene om subsidiebaroni kan tilskrives liten innsikt og mangelfull forståelse.»

(Pål Gjestang, soussejef i Oslo og Follo Busstrafikk A/S, 1989)

«Jeg har et udogmatisk syn på dette. Det blir ikke mer sosialisme ved at bussene er røde eller at Sporveien er kommunalt eid. På den andre siden er ikke et privat monopol mer liberalistisk enn et offentlig, og viser ikke alle erfaringer at anbud sluppet løs over et visst år til syvende og sist ender i private monopoler?»

(Raymond Johansen (SV), Byråd for Samferdsel 1991-95)

«Bedrifter som ikke har vært konkurransesatt, tror ofte at de er konkurransedyktige, men man må ha konkurrert og vunnet for å vite det sikkert! Vi vet vi innehar en slik konkurransekraft, vi vet at vi kan tjene penger. Denne kunnskapen tror vi kan være til nytte hos dere.»

(Kjell Nilsson, adm direktør i Swebus, høsten 1994)

«Når man er midt oppe i en strid, kan man ikke sitte og detaljdiskutere hva man skal gjøre hvis man mot formodning skulle tape kampen.»

(Dag Christiansen, leder for Oslo Sporveisbetjenings forening, 1994)

«

Suspensjonen er vanvittig. Minner om Sovjet på midten av dette århundret. Her er det ikke mye snakk om yttringsfrihet. Vi må få kommet oss ut! Det har tatt alt for lang tid allerede. Nå trenger vi et alternativ til OSBF fort.»

(Bussfører Bjørn Myrhaug, 1995)

«I fagbevegelsens historie må vi gå langt tilbake for å finne lignende situasjoner, der gule foreninger går arbeidsgiverens ærend så grovt og undergraver solidariteten i tariffkampen.»

(OSBF om SBF, Tariff-nytt 1996)

«Et folkeeventyr som går igjen i flere kulturer er historien om gutten som ropte ulv! Ulv! Som de fleste husker endte det ikke så bra for den sensasjonslystne! Det er ikke sikkert at det går så mye bedre for våre lokale dommedagsprofeter.»

(SBF om OSBF, Busstikka, mai 1996)

svalgtes støtteerklæring til Geir Anthonson, og signaliserte også at de ville bidra til at bussdivisjonen ble så slagkraftig som mulig i en anbudssituasjon.

Så var det foreningens tur: Et medlemsmøte i februar 1995 vedtok med 350 mot 201 stemmer å ekskludere bussklubbens leder fra Oslo Sporveisbetjenings forening og Norsk Kommune-

forbund. Styret begrunnet eksklusjonen med at Anthonson over lang tid hadde opptrådt som om bussklubben skulle være en selvstendig fagforening. De viste videre til at han ikke hadde tatt irettesettelsen i Swebus-saken til følge: «Tvert imot har Geir Anthonsons illojalitet overfor fagforeningsstyret og harde utfall mot NKF kommet enda klarere fram. Styret kan der-

for ikke se noen hensikt i å gi Geir Anthonson ytterligere advarsler.»

Sterke reaksjoner

Eksklusjonen vakte sterke reaksjoner helt til topps i både LO og Arbeiderpartiet, og en annen av Kommuneforbundets avdelinger, Oslo Sporveiers Personalforening karakteriserte vedtaket som en skamplett for hele fagbevegelsen og især for NKF-foreningene i Sporveien. Personalforeningen krevde at NKF grep inn og stoppet ethvert forsøk på eksklusjon, og beskyldte ledelsen i OSBF for å bedrive «sjikane, æresskjelling, direkte trusler og annen utilbørlig oppførsel» overfor personalforeningens tillitsvalgte.

I bussklubben samlet de tillitsvalgte underskrifter på en erklæring hvor sjåførene forpliktet seg til å følge et vedtak om å melde klubben ut av OSBF og videreføre aktiviteten som en selvstendig ►



Debattemte på Bjølsen. Fra venstre bussdirektør Kjell Knarbygg og personalsjef Odd Sverre Norrøne fra Sporveien sammen med busstillitsvalgt Leif Arne Myhre og bussfører Akhtar Chaudry, senere stortingspresident.

fagforening. Over 300 fagorganiserte bussførere skrev under. Et klubbmøte den 23. februar ga fullmakten videre til styret: «Styret har medlemsmøtets fullmakt til å stanse kontingenten, og ta de nødvendige skritt for å videreføre klubben som en selvstendig fagforening.»

Men først ville klubben avvente en anke til NKF's forbundsstyre. NKF sentralt var nå havnet i en kattepine, og nølte utover våren. Hele tre av de relativt sjeldne forbundsstyremøtene ble avholdt uten at eksklusjonssaken kom opp til behandling. Til slutt fattet styret vedtak om å gjøre om eksklusjonen til en suspensjon fra alle tillitsverv fram til 1999. Et motiv for denne «mildere» reaksjonen var å fjerne muligheten for sivilt søksmål. Uansett var ikke vedtaket i nærheten av å være tilfredsstillende for bussførerne, og fredag 15. juni 1995 konstituerte de en ny, frittstående fagforening med 340 medlemmer. Navnet ble Sporveisbussenes Fagforening (SBF).

Tvinges til YS

Den nye foreningen ble angrepet med tungt skyts fra første dag. Allerede etter få dager var OSBF's «nye» bussklubb på plass med 145 medlemmer, og i løpet av sommeren ble det satt igang en veritabel vervekampanje, der hele det nye klubbstyret ble løst ut av tjenestene for å sitte på hvilehyttene og verve gjennom hele sommeren. I tillegg ble SBF blokkert på alle måter. De ble nektet plass i LO-familien, både som frittstående forening i NKF og i Transportarbeiderforbundet. NKF forsøkte også å hindre at SBF som frittstående forening skulle få egen tariffavtale med Sporveien.

Lenge vippet kampen om medlemmene, men utover året dro utbryterne fra. Årsaken til seieren var flere. SBF drev for det første godt, og ble i tillegg båret fram på en bølge av pionerånd og entusiasme. Avgjørende var også innmeldingen i Norsk Rutebilarbeiderforbund

(NRAF – nå Yrkestrafikkforbundet) i juni 1996. Som medlem av hovedsammenlutningen YS var nå foreningen garantert fulle faglige rettigheter.

I følge «YS-nytt» sommeren 1996 hadde YS plutselig fått 420 medlemmer i Sporveien, etter tidligere å ha vært en marginal og ubetydelig organisasjon. Dette må ikke minst ha vært et tankeskors for lederne i NKF, som permanent hadde støtt fra seg flere hundre medlemmer, og i tillegg hadde mistet hegemoniet på bussen for godt.

For NRAF betydde innmeldingen at forbundet både fikk tilført mange nye

medlemmer – ikke minst i Oslo – og ny og verdifull kompetanse. Mange tillitsvalgte fra SBF har gjort seg gjeldende i YTF. Jim Klungnes, en av aktivistene fra SBF, er i dag nestleder i forbundet, mens Geir Anthonson er YTFs administrasjonssjef med overordnet ansvar for forbundets administrasjon, regnskap, budsjett og økonomi. Mens sjåførene opplevde et forbund som var mer opptatt av det enkelte medlemmet og av det sjåførfaglige. Dramaet måtte dermed sies å ha fått en lykkelig slutt.

Bransjeinnretning – YTFs store fordel

YTF organiserer ansatte i bussbransjen, uavhengig av om de er ansatt i privat eller offentlig virksomhet. Dette er en av forbundets store fordeler i forhold til LO, som siden tidenes morgen har vært organisert i egne forbund med tariffavtaler for henholdsvis privat og offentlig virksomhet.

I Danmark førte konflikten mellom ulike LO-forbund til full konfrontasjon: Sommeren 1999 vant franskeide Linjebuss anbud på en rekke busslinjer i København. Forbundet af Offentligt Ansatte (FOA), som hadde organisert bussjåførene i den danske hovedstaden i mer enn 100 år, ønsket å inngå en overenskomst med det nye selskapet, men Rutebilejernes Arbejdsgiverforening nektet plent. Siden bussjåførene ikke lenger var ansatt i offentlig virksomhet, hadde heller ikke FOA krav på noen overenskomst, mente arbeidsgiverne.

Sjåførene i de private busselskaperne i omegnen var organisert i Spesialarbeiderforbundet (SiD), og etter som København-regionen ble privatisert, krevde SiD å få sjåførene over til seg. FOA definerte på sin side sjåførene som «private ansatte som utfører offentlige oppgaver», og ville på ingen måte gi fra seg et eneste medlem. Saken ble svært pinlig for dansk LO.

«I bunn og grunn er det en ulykkelig situasjon når et medlem holder på å bli slitt i to av to forbund som trekker i hver sin arm. Det er i hvert fall ikke noe som gagnar fagbeve-

gelsen. Og hvis jeg var et ungt menneske som kanskje for første gang skulle ta stilling til et faglig medlemskap, ja så tror jeg faktisk at jeg heller ville unnvære det helt», uttalte Formannen i Københavns Postbudforening, Jens Bendtsen til Aktuelt Online i 1999.

Svensk LO fant en lykkeligere løsning: Allerede i 1996 etablerte de en bransjeavtale som gjaldt for hele landet, og i tillegg en storstadsavtale for Stockholm. Forbundene løste så medlemsflokken seg imellom ved at Kommunalarbetarforbundet overtok alle bussjåførene, offentlige som private, mens Jernbaneforbundet organiserte alle skinnegående transportmidler.

I Norge gikk Geir Anthonson tidlig inn for en bransjeavtale og etablere samarbeid over forbundsgrensene, noe som lenge ble dårlig motatt i Kommuneforbundet. Organisatorisk er rivaliseringen innen LO-familien mellom Transport og Fagforbundet om medlemmer og tariffområder fortsatt eksisterende, selv om forbundene også samarbeider på mange områder.



Psst! Visste du at MAN allerede på slutten av 40-tallet produserte bybusser med høy passasjerkapasitet?



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

MAN har sjåfører og kjørekomfort i fokus når det bygges busser. Topp moderne sjåførstoler, god plass, oversiktlig instrumentbord og gjennomtenkt speilplassering, sikrer sjåføren en god arbeidsplass og trivsel på jobben.

Med vår miljøvennlig biogassbuss utgjør **MAN Lion's City** en glede for sjåfør, passasjer og miljø.

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

100
100 Years
MAN Truck and Bus





Finn den perfekte løsningen for deg!



Med Scania Omni-Express er det lett å finne den beste løsningen, enten det er for den enkleste forstad-/ lokalrutebuss eller for en høyt utstyrmessig spesifisert langrute-/ekspresbuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 320/320 LE

Er først og fremst utviklet for forstads-/lokaltrafikk. Bussen bygges både som normalgulv og laventré. Som laventré registrert i klasse 1, kan bussen likegodt benyttes som bybuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 340

Dette er den typiske langrute-bussen. Bussen kan utstyrmessig spesifiseres fra det helt enkle, til et nivå som kan sammenlignes med en turbuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 360

Dette er Scania's beste alternativ til ekspresbuss. Bussen har høy komfort, god bagasje plass og kan også helt klart benyttes som turbuss.

Les mer om de ulike modellene på www.scania.no



Kryssord



TIDS- GRENSE		ASSUR- ANSE FARTØY		AULA	METAL- LIST		RASK		MATE- MATISK STØRR- ELSE		DEM- NING- ER		REKKE		DRINK		KØB- ENRED- SKAP																								
HÅR BÅDE BILER OG HUS		FOT- TØY		OVER- SVØM- HELSEN		NESTEN BLINK- EN		NORSK BY		KOELENE		AN- MODE		AVDEL- ING 62 ANTI- LOPEN		ROMER- TALL 1000		EURO- PEISK HANDELS ORG.		BILKØ- TEGN TYRKIA TYPE		GARNEL HEST PREPOS. (ENG.)		FISK OPP- FATTE		FROSSET VANN															
NORSK BY		FYRINGS KILDE		TRO (ARA- BISK)		POP		ROMER- TALL 500		SYRE- MOLE- KYLER		DANS BIBEL- DEL		SJARM		KØB- ENRED- SKAP		EURO- PEISK HANDELS ORG.		ROMER- TALL 1000		MATE- MATISK STØRR- ELSE		DEM- NING- ER		REKKE		DRINK		KØB- ENRED- SKAP											
VANDRE 365 DAGER		TETT- STED I BUSKE- RUD		HUS- DYR		ROMER- TALL 100		LØA- SKAFT		TRE- ARBEID HES		KØRE- TØY ELV		VANDRE 365 DAGER		TETT- STED I BUSKE- RUD		HUS- DYR		ROMER- TALL 100		LØA- SKAFT		TRE- ARBEID HES		KØRE- TØY ELV		VANDRE 365 DAGER		TETT- STED I BUSKE- RUD		HUS- DYR		ROMER- TALL 100		LØA- SKAFT		TRE- ARBEID HES		KØRE- TØY ELV	

Her følger ny oppgave. Spiss blyanten - bruk om nødvendig viskelær. Lykke til! **Løsning side 34**

Reis tryggere med YS Medlemskort med MasterCard



Søk nå – få gratis lommebok!

Søk om kortet innen
14 dager og få tilsendt en
lekker lommebok i skinn
sammen med ditt nye
YS Medlemskort.



Les mer og søk om kortet på
www.ysmedlemskort.no

YTF – kontakt og informasjon

Styret og regioner



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

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@sporveien.com

Fred Øve Nibe

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

YTF Pensjonistforening:

Erling Bakken

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

Kåre Eng

Giljevegen 14, 2846 Bøverbru
Tlf.: 414 22 445
E-post: kareeng@bbnett.no

Leif Jørgen Ulvatne

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

Kontrollkomité:

Vidar Furua

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

Anette Løding Larssen

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

Harald Grimelund

Postboks 172, 5862 Bergen
Tlf.: 924 04 769
E-post: 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 Halså
Tlf.: 928 63 006
E-post: srogskog@online.no

REGION TRØNDELAG

Hans P. Sjørgjerd

Myrsnipevegen 51, 7082 Katterm
Tlf.: 924 09 265
E-post: h-soergj@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.: 90 54 51 49
E-post: olavtv2@online.no

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen

Susortveien 358, 5565 Tyssværvåg
Tlf.: 480 83 510
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMARK

Håvard Moen

Villandvegen 55, 3677 Notodden
Tlf.: 928 88 867
E-post: post@ytf-notodden.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: alexlislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø

Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@sporveien.com

YTF BUSKERUD

Kurt Roger Hansen

Geithusveien 98, 3370 Vikersund
Tlf.: 957 42 654
E-post: kurthansen505@gmail.com

YTF OPPLAND

Ole Jonny Staven

Starumslinna 24, 2850 Lena
Tlf.: 99 20 44 29
E-post: ole.jonny.staven@nettbus.no

YTF HEDEMARK

Espen Leganger

Bruvegen 13, 2312 Ottestad
Tlf.: 92 62 06 12
E-post: ealegang@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

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: Lakkegata 23

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende parti-politisk uavhengig fag-organisasjon. 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 A.
Susortveien 35B,
5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 480 83 510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Sælen, Frode
Brattlien 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
Geithusveien 98, 3370 VIKERSUND
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@nettbus.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: tobbis618@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

Bråtlund, Inge
Foss Ytre, 4580 LYNGBAL
Tlf.: 905 70 245
E-post: inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord

Brattfjell, Ken Ivar
Skavåsen 12,
9020 TROMSDALEN
Tlf.: 922 26 288
E-post: kenbratt.kb@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

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

Avd. 13 Sør- Rogaland

Avd. 15 Nedre Telemark
Fjelldalen, Bjørn Audun
Peder Skramsvei 17, 3714 SKIEN
Tlf.: 481 53 084
Epost: audu-sve@online.no

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: rob-har@online.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
Tlf.: 997 44 698
E-post: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin
Holmsnesveien 145,
8450 STOKMARKNES,
Mobil: 906 55 039,
Epost: odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

Tveit, Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Mobil: 905 45 149
Epost: olavtv2@online.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: tomtt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

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

Avd. 31 Brønnøysund

Solli, Odd Dagfinn
Kvervet, 8920 SØMNA
Tlf.: 958 36 780
E-post: oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Modig, Magnus Storli
Grøndalsbakken 140 C
2407 ELVERUM
Tlf.: 916 59 910
E-post: magnus@modig.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Engeskaug, Jens Olai
Lensbygdaveien 168, 2850 LENA
Tlf.: 992 04 473
Epost: rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Persson, Rolf Olav
Bakkerudveien 23 A, 1850 MYSEN
Tlf.: 915 70 879
E-post: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Myhre, Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Mobil: 926 20 612
Epost: linda.myhre@nettbus.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
Gamlevegen 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
Nordbygdvegen 1108
Mobil: 950 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Odenmarck, Unni
Kirkemoveien 24, 3525 Hallingby
Mobil: 916 77 135
E-post: 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
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM
Mobil: 924 09 265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten

Riise, Aslak Elvar
Høvdingveien 54,
8360 BØSTAD
Mobil: 916 19 533
Epost: aselvar@online.no

Avd. 53 Torpa

Brattlien, Kjell Arild
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

Hatlehol, Roy
Postboks 168, 6283 VATNE
Tlf.: 957 49 450
Epost: royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Holmeide, Erling Walther
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erholm@online.no

Avd. 57 Senja

Høgstad, Kristian
9386 SENJAHOPEN
Tlf.: 950 87 037
Epost: elda-h@online.no

Kontakt YTF 40 60 37 00

TAST 1 eller vent på svar

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.

TAST 2 – Medlemsservice



Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri
Kontor- og regnskapsmedarbeider
932 40 016
njoniza@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no



Juliana Carvalho
Kontorlærling
932 40 013
e-post: juliana@ytf.no

TAST 3 – Forhandlingsavdeling



Linda Jæger
Forhandlingsleder/advokat
932 40 007
linda@ytf.no



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



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

TAST 4 – Juridisk avdeling



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



Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Advokatfullmektig
932 40 015
martin@ytf.no



Birgitta Onarheim
Advokat
932 40 017
birgitta@ytf.no

TAST 5 – Marked og kommunikasjon



Ingunn Larsen
Kommunikasjonsansvarlig
930 82 747
ingunn@ytf.no



Anette Light
Markeds- og verveansvarlig
932 40 019
anette@ytf.no

Ring direkte til disse



Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no



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



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





Norges mest kjøpte bilforsikring

Vi er de som forsikrer flest biler i Norge. Kanskje fordi vi blant annet kan gi 8 års reparasjonsgaranti, og veihjelp uansett årsak?

I tillegg til skikkelig gode forsikringsvilkår, får du som YTF-medlem en svært god pris. Derfor anbefaler vi sterkt at du sjekker hvilken pris du kan få hos oss.

På gjensidige.no/bil kan du beregne pris og kjøpe forsikring. Du kan også ringe oss på 03100, så hjelper vi deg.



**YRKESTRAFIKK
FORBUNDET**



Gjensidige

Hardt arbeid i trange gater

Bjørn Olav Helmersen (51) kjører renovasjonsbil i trange gater i et boligfelt i Trondheim. – Jeg stortrives i jobben, sier han, selv om det kan være farlig glatt og mye snø på de smale veiene om vinteren.

TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD



Bjørn Olav Helmersen er sjåfør mens kollega Raymond Forsell trekker med seg en dunk som skal tommes.



 **RENHOLDSVERKET**
www.renholdsverket.no

Ta plass! Bjørn Olav Helmersen klatrer opp i førerstedet til renovasjonsbilen som står parkert i det flunkende nye anlegget til Trondheim Renholdsverk AS på Heggstadmoen i Trondheim. Han starter motoren. Men det er for lite luft i bremsenes trykklufttanker. Han må vente til kompressoren fyller disse tankene, før han kan kjøre. Sikkerhet foran alt. Han sjekker lys. Snart er han i farta, og tar en liten bremsetest på vei ut. Alt i orden.

– Vi skal kjøre til boligfeltet Lundåsen på Heimdal, og der er det mange trange gater, forklarer han. Temperaturen i lufta ute er et par minusgrader. Det har vært speilblankt på veiene enkelte steder tidligere i vinter.

Jeg har allerede opplevd et lite uhell på isen. Da jeg gikk ut av bilen, mistet jeg fotfestet, og ble liggende langflat, sier Helmersen som ikke ble skadet i uhellet.

Bilen har piggdekk. Likevel hender det at den sklir litt, selv om farten er lav. Blir det nødvendig, bruker han kjetting.

Helmersen kjører forsiktig til Lundåsen hvor han stopper. Straks er han borte ved den første avfallsdunken, en grønn dunk for restavfall, det er dagen for restavfall i dag. Han trekker dunken raskt med seg og fester den på heisen på baksiden av renovasjonsbilen. Det

samme gjør kollegaen hans, renovatør Raymond Forsell, med sin dunk. Deretter trykker Helmersen på en knapp på siden av bilen, slik at dunkene heises opp og tømmes ned i brønnen på bilen.

Begge nærmest løper bort til hvert sitt hus for å sette på plass de tomme dunkene. Høyt tempo.

– Jeg er mye ut og inn av bilen i løpet av en dag.

Helmersen kjører foran neste hus i boligfeltet hvor det er store eneboliger med hager. Så er det ut igjen å hente mer avfall. Og dunkene kan være veldig tunge. Et sted er det litt tungvint. Helmersen må gå langt oppover en bakke på en gårdsplass, og inntil et hus, før han kan hente dunken. Den triller han ned for tømming, og opp igjen på plass til huseieren.

Hardt arbeid

– Jobben som renovatør er hardt fysisk arbeid. God trening. Jeg arbeidet som bussjåfør i mange år, før jeg begynte som renovatør. I løpet av kort tid som renovatør ble den dvaske buss-sjåførkroppen trent opp, sier Helmersen. Han ble i mye bedre fysisk form i sin nye jobb.

Inne i kupeen har han radio og CD-spiller. I bakgrunnen hører vi en rockelåt, mens solen skinner svakt i horisonten. En fin vinterdag.

Helmersen og Forsell er et arbeidslag. I dag er Helmersen sjåfør. Forsell hopper opp på stigbrettet, og holder seg fast i heisen på baksiden av bilen, mens Helmersen kjører forsiktig i gangfart. Det er fartssperre på bilen, slik at Helmersen uansett aldri kan kjøre fortere enn 30 kilometer i timen mens kollegaen hans står på stigbrettet.

Det er et stort ansvar å kjøre når en mann står på stigbrettet bak.

Helmersen har full kontroll inne i førerhuset. En skjerm viser videobilder fra baksiden av bilen hvor det er et kamera. En annen skjerm viser symbolet for en mann på stigbrett når Forsell stiller seg oppå brettet.

Ryggning

Det blir mye ryggning med renovasjonsbilen.

– Det kan være vanskelig å rygge inn i smale gater, og trange gårdsplasser, med en stor og tung bil, sier Helmersen. Men han manøvrerer bilen lett baklengs inn i en av de smaleste gatene i boligfeltet. Det er kun noen centimeter avstand mellom kantsteinene og hjulene på bilen, samtidig som det er en liten stigning på veien. Sjåførens blikk flakker mellom speilene på venstre og høyre side av bilen, samtidig som han holder et øye med kameraet mens han rygger.



Her er det nye fagforeningskontoret, med ny PC, som til-litsvalgte Bjørn Olav Helmersen har fått av bedriften.

Da vi var med renovasjonsbi- len i slutten av november, hadde det vært en fin vinter, uten snø. Vanligvis er det snø på Heimdal denne tiden av året. Førrige vin- ter var også ufattelig fin for reno- vatørene, snøen kom ikke før langt ut på nyåret. Været er avgjørende for hvordan arbeids- dagene blir.

Snø gir problemer

Når det kommer mye ny snø, og på toppen av dette litt regn som fryser til is, blir det vanskelig å kjøre. Snøfonnene gjør veiene ekstra smale.

Det verste med ny og bløt snø, er at dunkene blir svært tunge å trekke med seg, sier Helmersen.

Kollega Forsell tar plass i passasjerstet. Han har tømt den siste avfallsdunken for i dag.

Vi skal kjøre restavfallet til søppelforbrenningsanlegget på Tiller, sier Helmersen. Han svinger ut fra boligfeltet, inn på en mer trafikkert vei, og snart er vi på Tiller. Dette området er mest kjent for kjøpesenteret City syd og alle de store butikkene på sørsiden av Trondheim. Noen hundre meter forbi handels- sentrene kjører han inn på for- brenningsanlegget. Han stopper på vekta som viser rundt 15,5 tonn. Inne i en hall tømmer han avfallet ned i en sjakt. På vei ut kjører han inn på ei vekt igjen. Denne gang veier bilen rundt 10,5 tonn. Det vil si at han har kjørt rundt fem tonn avfall i dag. Alt brennes og blir til aske.

Miljøvennlig

Du gjør en miljøvennlig jobb når du tømmer avfall!

– Ja, du kan forestille deg: Søppelet ville ligget og flyte i gatene etter kort tid om vi ikke gjorde jobben med å kjøre det til forbrenningsanlegget. Og de siste årene er det blitt mer og mer fokus på sortering av avfall. Andre dager kjører vi plast eller papir, sier Helmersen.

Noen minutter senere er vi tilbake på anlegget til Trondheim Renholdsverk AS. Helmersen åpner porten ved å trykke på en knapp inne i bilen, og parkerer trygt i det nye bygget som stod ferdig høsten 2014. Han viser oss

rundt i huset. Her har de ansatte fått et topp trimrom. Det kan sammenlignes med et lite helse- studio, med styrketreningsappa- rater, vekter, trimsykkel, løpe- brett, klatrevegg og mye mer. Når man har hardt fysisk arbeid, kan det være smart med fysisk trening, slik at man holder seg i form og unngår belastningsska- der.

Helmersen er tillitsvalgt for Yrkestrafikkforbundet i Trond- heim Renholdsverk AS, hvor det er rundt 20 YTF-medlemmer.

Han viser vei til kontoret sitt. Se her! Nytt fagforeningskon- tor med ny PC som jeg har fått av bedriften.

– Jeg er positivt overrasket over hvor godt jeg er blitt mottatt som tillitsvalgt for YTF her i bedriften. Jeg blir behandlet med respekt, og på linje med det andre, store for- bundet, Fagforbundet, sier han.

Helmersen er innom kontoret hver dag for å sjekke eposten. Og han bruker den tiden han trenger til tillitsmannsarbeid, som oftest noen timer en dag i uka. Da vi møtte ham var rullering av arbeidsoppgaver og pensjon de viktigste sakene.

Vi går opp til kantinen. En flott kantine med god mat og fan- tastisk utsikt over hele anlegget. Vi kan se haugene med plast, papir, asken som er kjørt fra forbren- ningsanlegget og mye mer. I hori- sonten skinner det gulrødt og oransje over åsen, hvor sola allere- de har gått ned bak et lett slør av tåke og noen skyer.

Dagen er over

Det har vært en topp dag på jobb, sier Helmersen.

Det er fredag.

– Jeg gleder meg til hver fre- dag ettermiddag. Etter ei lang uke med hardt arbeid, blir man sliten. Godt med helg.

Og over helga er det på'n igjen. Helmersen trives så godt på jobben, at han møter opp en halv time før arbeidstiden starter om morgenen, fra mandag til fre- dag. Han og andre renovatører møtes for å prate før de kjører ut med bilene sine.

Jeg har ikke angret et sekund på at jeg begynte som renovatør, sier Bjørn Olav Helmersen.

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:
Garder Grafisk
Telefon: 90 61 90 99
e-post: trine@maccompaniet.no

Annonsealg:
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 transportselskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossist- terminaler, skoleelever, samferdsels- myndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

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

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



pressens faglige utvalg
PFU

PFU er et klageorgan opp- nevnt av Norsk Pressforbund.

Organet som har medlemmer fra pressorganisasjonene og fra arbeidstakerne, behandler klager mot pressen i profesjonelle spørsmål (trykt presse, radio, fjernsyn og nettpublikasjoner).

Adresse: Radhusgt. 17
Pb. 46 Sentrum 0108 Oslo
Telefon: 22 40 50 80
Faks: 22 40 50 55
E-post: pfu@pressen.no

Utgivelsesplan for annonser 2015

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	19. januar	2. februar
2	23. mars	6. april
3	18. mai	1. juni
4	3. august	17. august
5	21. september	5. oktober
6	23. november	7. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

Reklamasjonsretten bortfaller hvis leveringsfrist for original ikke overholdes. Reklamasjoner, rettelser og stoppordre må gis skriftlig.

Annonsepriser fra 1. januar 2015

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 %

Rettigheter & plikter

Allmenngjøring – hva innebærer det?

På Yrkestrafikkforbundets initiativ er det fattet vedtak om allmenngjøring av deler av tariffavtalen for gods og turbil. Det har vært mye snakk om allmenngjøringen, men hva betyr det egentlig?

På gods trådte vilkårene i kraft 1.juli. Tidspunktet for ikrafttredelse av minstevilkårene på turbil er per dags dato ikke endelig fastsatt, men forventes gjort gjeldende i løpet av 2015.

Hva er allmenngjøring?

Formålet med allmenngjøring er i henhold til allmenngjøringsloven «å sikre utenlandske arbeidstakere lønns- og arbeidsvilkår som er likeverdige med de vilkår som norske arbeidstakere har, og hindre konkurransevridning til ulempe for det norske arbeidsmarked.»

Allmenngjøringsvedtaket innebærer at deler av tariffavtale gjøres til lovbestemte minimumskrav for lønns- og arbeidsvilkår innenfor en bestemt bransje eller område. Minstevilkårene er ufravikelige, og gjelder i *utgangspunktet* alt arbeid som utøves i Norge, selv om arbeidsforholdet for øvrig er underlagt utenlandsk lovgivning. Det innebærer at for arbeid som er allmenngjort gjelder reglene både norske og utenlandske arbeidstakere og bedrifter.

Det er arbeidsgiver som er pliktig å etterleve de allmenngjorte vilkårene. Bestiller, hovedleverandør og andre leverandører i transportkjeden kan i noen tilfeller også holdes ansvarlig for brudd på regelverket.

Hva er allmenngjort?

Disse punktene i tariffavtalen er allmenngjort:

TURBIL

- Lønn: 150 kr/time.
- Kost og losji: Det skal avtales ordninger vedrørende kost og losji. Arbeidsgiver skal som hovedregel sørge for kost og losji, men fast diett-

sats, betaling etter regning eller liknende kan avtales.

GODS

- Lønn: 158,32 kr/time.
- Diett: Turer med overnatting gir diett på kr. 307 per døgn. Det utbetales 1/3 diettsats per 8-timersperiode.

Hvem er omfattet?

TURBIL

Allmenngjøringsforskriften for turbil gjelder arbeidstakere som utfører transport med turvogn og buss, som ikke trenger tildeling av løyve ved konkurranse etter yrkestransportlova §8. Transport som trenger slikt løyve vil uansett være underlagt tariffvilkår i henhold til lov om offentlige anskaffelser. Dette gjelder for eksempel rutebuss.

Disse er unntatt:

- lærlinger
- personer på arbeidsmarkedstiltak
- selvstendig næringsdrivende
- ansatt i utenlandsk selskap som ikke er utsendt, (les mer lenger ut på disse sidene).

GODS

Arbeidstakere som utfører godstransport med kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn. Varebil faller dermed utenfor.

UNNTAK:

- gjelder ikke hvor arbeidsgiver bruker egne ansatte til leveranse av virksomhetens egne varer. Dette er per definisjon ikke et transportoppdrag, men et varesalg/kjøp.
- lærlinger
- personer på arbeidsmarkedstiltak
- selvstendig næringsdrivende
- ansatt i utenlandsk selskap som ikke er utsendt, (les mer lenger ut på disse sidene).

UTSENDTE ARBEIDSTAKERE

For arbeid som faller inn under forskriftens virkeområde, slik det er definert

ovenfor, vil ansatte i norsk- etablere selskap omfattes uten unntak.

Arbeidstakere som er ansatt i utenlandsk selskap, men hvor arbeidsforholdet har sterkest tilknytning til Norge, vil også omfattes uten unntak. Øvrige utenlandske arbeidstakere vil omfattes så lenge de regnes som «utsendt arbeidstaker».

Begrepet er definert i arbeidsmiljøloven §1-7, og må tolkes i lys av EU- og EØS-rettslige kilder.

Arbeidstaker regnes som utsendt når en virksomhet i utlandet enten:

- sender ut arbeidstakere for egen regning og under egen ledelse etter avtale inngått med en tjenstemottaker i Norge, eller
- sender ut en arbeidstaker til et forretningssted eller til et foretak i Norge, som eies av gruppen, eller
- i egenskap av vikarbyrå eller virksomhet som stiller en arbeidstaker til rådighet, sender ut en arbeidstaker til et brukerforetak i Norge.

Den nærmere vurderingen av om en arbeidstaker er «utsendt» må avgjøres av kontrollmyndighetene og domstolene i det enkelte tilfellet.

Tariffnemda har spesifisert at med vilkåret om at tjenstemottaker må være «i Norge» menes ikke at bestiller må fysisk oppholde seg i Norge, eller en gang være etablert i Norge. Det er tilstrekkelig at tjenstemottaker utøver en viss aktivitet i Norge.

Når det gjelder kabotasjeoppdrag uttaler tariffnemda at disse i all hovedsak vil være omfattet. Det vil være en tjenstemottaker som opererer i Norge. Arbeidstaker er dermed utsendt og oppdraget er omfattet av allmenngjøringsforskriftens virkeområde.

Internasjonale oppdrag vil kunne falle utenfor fordi det ikke eksisterer en tjenstemottaker som anses å operere i Norge. Tariffnemda har uttalt at norske eksportbedrifter som benytter utenlandske transportvirksomheter til internasjonal transport som regel vil anses som tjenstemottaker selv om transporten blir

organisert gjennom en bestiller i utlandet.

Enkelte aktører har tatt til orde for at virksomheter kan organisere seg bort fra allmenngjøringsvedtakets virkeområde ved å bestille transporten via utlandet, og dermed undergrave de allmenngjorte vilkårene.

Yrkestrafikkforbundet er uenig i dette, og mener at tariffnemdas uttalelser taler imot at slik omgåelse er mulig.

Selvstendig næringsdrivende

Allmenngjøringsvedtaket gjelder arbeidstakere. Det innebærer at selvstendig næringsdrivende ikke er omfattet av vedtaket. Arbeidsgiver kan ikke omgå ansvaret ved å kalle sine ansatte selvstendig næringsdrivende.

Om en sjåfør er selvstendig næringsdrivende eller arbeidstaker må vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Det formelle avtaleforholdet mellom oppdragsgiver og den selvstendig næringsdrivende er *ikke avgjørende*.

Leverandør-/oppdragsgivers og bestillers ansvar

Det er arbeidsgiver som har plikt til å overholde allmenngjøringsvedtakene. Brudd på allmenngjøringsloven straffes med bøter eller fengsel.

Av hensyn til effektiv etterlevelse av allmenngjorte lønns- og arbeidsvilkår er det også andre som har ansvar etter regelverket.

Informasjons- og påseplikt

Både bestiller og hovedleverandør og dennes underleverandører har en *informasjonsplikt*. Det innebærer at aktøren skal informere sine kontraktsparter om allmenngjøringsvedtaket og hvilke lønns- og arbeidsvilkår som gjelder i Norge.

I tillegg til informasjonsplikten har hovedleverandøren en *påseplikt* overfor alle sine underleverandører. Plikten gjelder alle ledd i kjeden av underleverandø-

rer, og innebærer at hovedleverandør skal ha systemer og rutiner for å undersøke og følge opp at arbeidstakere hos underleverandør får minstelønnen.

Dersom hovedleverandør ikke benytter underleverandører er det bestiller som har påseplikt, forutsatt at bestiller driver næringsvirksomhet.

Solidaransvar

Alle leverandører er solidarisk ansvarlig for utbetaling av lønn, overtidsbetaling og opptjente feriepenger til arbeidstakere hos sine underleverandører.

Arbeidstaker som ikke får utbetalt den lønnen de har rett på kan dermed i stedet stille lønnskravet til oppdragsgiver lenger opp i kjeden. Arbeidstaker kan fritt velge hvilken leverandør i kontraktkjeden han eller hun ønsker å stille kravet til.

Solidaransvaret kan være praktisk viktig når arbeidsgiver er en utenlandsk bedrift som nekter å betale. Ordningen gir dessuten leverandøren et insentiv til å velge seriøse bedrifter som betaler riktig lønn.

Solidaransvaret gjelder per i dag ikke for den opprinnelige bestilleren.

Krav må fremsettes innen tre måneder etter at beløpet skulle vært utbetalt.

Innsynsretten for tillitsvalgte

Det er hovedsakelig arbeidstilsynet som fører tilsyn med at regelverket overholdes. Tillitsvalgte har fått en viktig støttefunksjon med rett til innsyn i lønn hos underleverandører.

Når tillitsvalgte krever innsyn har virksomheten plikt til å dokumentere at lønnen hos alle underleverandørene er i samsvar med gjeldende regelverk.

Lønns- og arbeidsvilkår skal dokumenteres både for ansatte og for innleide.

Innsynsretten gjelder i utgangspunktet kun for tillitsvalgte hos hovedleverandør. Dersom det ikke er en tillitsvalgt hos hovedleverandøren, kan tillitsvalgte hos neste ledd i transportkjeden kreve innsyn.

SPØR OSS:



Linda Jæger

Advokat

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



Birgitta Onarheim

Advokat

e-post:
birgitta@ytf.no
40 60 37 00
932 40 017



Josefine Wærstad

Advokat

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



Martin Helle Opedal

Advokatfullmektig

e-post:
martin@ytf.no
40 60 37 00
932 40 015

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



Dine medlemsfordeler

Medlemsfordel nr 1: Advokatbistand

Alle medlemmer i YTF kan benytte seg av våre advokater kostnadsfritt. Dette er vår mest populære medlemsfordel. Her kan du lese hva advokatteamet kan hjelpe deg med, samt våre fem beste juridiske tips.

– YTFs advokater har opparbeidet seg spesialkompetanse innen den delen av jussen som oftest angår yrkessjåfører, nemlig veitrafikkrett og arbeidsrett, sier leder for juridisk avdeling i YTF, Linda Jæger.

Unikt tilbud

YTF har et unikt medlemstilbud som ingen annen fagforening kan skilte med: Vi tilbyr direktekontakt mellom medlem og advokat. Medlemmene kan ringe advokatene direkte. Vår advokatbistand kan for eksempel benyttes allerede fra forhandlingsmøtet ved oppsigelse

Gratis privat rådgiving

I tillegg til den jobberelaterte juridiske bistanden, tilbyr YTFs advokater privat rådgiving på inntil 1 time. Denne medlemsfordelen kan for eksempel benyttes i tvister vedrørende arv, familie, forbrukerkjøp og lignende.

Ofte stilte spørsmål

– Hva er det medlemmene oftest trenger hjelp til? – Vi har mange spørsmål som går igjen. Det mest klassiske er spørsmål angående førerkortbeslag. Mange medlemmene er opptatt av dette, og dette har vi spesialkompetanse på. Det er viktig at medlemmene er klar over at vi bistår fra ulykken finner sted, ved behandlingen av beslaget i Tingretten, og ved en eventuell senere straffesak. Innen spesielt lastebilnæringen har vi mange saker som går på manglende utbetaling av overtidslønn, feriepenger og ordinær lønn, sier Jæger.

Spesialister arbeidsrett

– Alle YTF-advokatene er spesialister på arbeidsrett. Klassiske saker innen arbeidsrett er for eksempel arbeidsavta-



ler, oppsigelser, ferie, sykdom, lønn, permitteringer/permisjon og arbeidstid. Det er greit å vite at vårt team er av de i landet som er best på saker om førerkortbeslag, ettersom dette er den saken som oftest går igjen hos medlemmene, forteller Linda Jæger.

Lindas 5 gode medlemstips:

1. Sørg for å ha arbeidsavtale i samsvar med arbeidsmiljøloven
2. Før timeregistrering/timelister og krev lønsslipp med regningsmåte for lønn (spar på disse!)

i YTF



3. Dersom du har tillitsvalgt, ta opp spørsmål med han/henne så snart problemet oppstår
4. Dersom du ikke har tillitsvalgt, forsøk først å ta opp saken med arbeidsgiver, før du kontakter med YTF ved juridisk avdeling

5. Betal kontingent – og du er garantert juridisk bistand!

Mye penger å spare

YTFs juridiske team opplever ekstrem pågang fra medlemmer som ønsker juridisk hjelp. En privat advokat krever

YTFs advokat-team – fra venstre. Josefine Wærstad (advokat), Anne Lise Løkken (advokatsekretær), Nina Kvalbeim (juridisk rådgiver og jusstudent), Linda Jæger (forhandlingsjef og leder for juridisk avdeling), Martin Helle Opedal, (advokatfullmektig) og Birgitta.

ofte over 2000,- kroner i timen. Det er uten tvil mye å spare på denne medlemsfordelen.

Presentasjon av advokatteamet

YTFs juridiske team består av svært engasjerte og kompetente medarbeidere. Medlemmene trenger ikke å være redde for å kontakte våre hyggelige og hjelpsomme advokater.

Linda er forhandlingsjef og leder juridisk avdeling. Hun har 16 års erfaring som advokat i YTF. Linda er spesialisert innenfor arbeidsrett, og har bistått som forsvarer i en rekke straffesaker. Hun har i dag det overordnede ansvaret for forbundet forhandlinger.

Birgitta begynte i YTF i august. Hun har arbeidet 10 år som advokat i Finansforbundet hvor hun har medvirket i mange større saker som har vært ført for domstolene. Hun er spesialisert innenfor arbeidsrett. I tillegg har hun god kompetanse på pensjon og nedbemanning.

Anne Lise er utdannet advokatsekretær, og har 14 års erfaring i YTF. Hun er gjerne den første man kommer i kontakt med på juridisk avdeling. Hun følger opp pengekrav og deltar i rettsmøter hvor vi har sendt konkursbegjæring.

Josefine har spesialfag i arbeidsrett fra Universitetet i Oslo. Hun har vært ansatt i YTF siden studietiden. Josefine har ført flere straffesaker og sivilsaker for domstolene de siste årene. Josefine er også kontaktperson for funksjonærene i YTF. Martin er utdannet fra Universitetet i Bergen og har skrevet en masteroppgave om arbeidsrett. Han har erfaring fra juridisk rådgivning i et LO-forbund, før han begynte som advokatfullmektig i YTF. Han bistår medlemmene i både straffesaker og sivile saker.

50 år uten uhell – så kom smellen!

Krasjet med utenla med umerket, farli

I februar var Kristoffer Nordvik på vei fra Trondheim til Oslo. Nordvik har kjørt langtransport i nesten 50 år uten uhell. Så møter han et polsk vogntog. Nordvik var hårfint unna en meget alvorlig ulykke. Og bergingsmannskapene på bilen hans «vasset» i farlig gods – som ikke var merket. – Det var umulig å oppdage, sier lensmannen.

TEKST OG FOTO: THOR A. NAGELL

Kristoffer Nordvik ble 70 år i år, men han kjører fortsatt, selv om han ble pensjonist for en del år siden. Han kjører for Bergem Auto i Torjulvågen i Tingvoll. Han startet karrieren for onkelen som hadde to lastebiler. Første dag på jobb var 3. januar 1966 og håpet er at han skal kunne feire 50 år som yrkesjåfør om noen måneder.

Nordvik begynte med melkespannrute og snøbrøyting. Senere ble det Trondheim-Surnadal med kraftfôr og byggevarer. Han har aldri hatt en eneste alvorlig episode i hele sitt liv, før nå i vinter.

– *Hva skjedde så 8. februar?*

Herreminhatt!

– Jeg var på tur fra Trondheim til Oslo. Bilen var chartret via Tine og jeg fraktet meieriprodukter. Jeg hadde lett last – tomme syltetøycontainere som Tine bruker i yoghurt-produksjon. Jeg hadde veldig god tid. Det hadde kommet snø om natta. Det var godt brøytet, oppholdsvar og fint snøføre. I lia ved Tynset sentrum på Rv 3 gjennom Østerdalen kom det en bil i mot, sier Nordvik. Og fortsetter:

– «Herreminhatt så fort du kommer!», tenkte jeg. Han kom mot meg



ndsk bil g gods



Kristoffer Nordvik (t.v.) og Bjørn Østbo er begge betenkte over at ingenting skjer i kjølvannet av at bilen Nordvik kolliderte med ikke ble bedre sjekket. Den kjørte med farlig gods – uten forskriftsmessig merking.

Ingen mistanke

– Det står ingenting i rapporten om farlig gods. Det er klart at dersom det er en dunk inne blant masse annet stykkgoods er det vanskelig å oppdage, sier lensmann i Alvdal og Folldal, Knut Mælen.

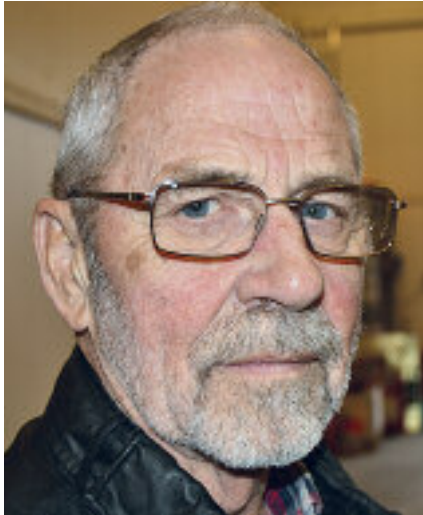
Lensmannen bekrefter at saken hos dem er ferdig etterforsket og at det ikke er registrert noe om farlig gods.

– *Hvordan kan det ha seg at dere ikke har registrert at det var fraktet farlig gods ombord i det polske kjøretøyet?*

– Hvis det var merket med farlig gods ville vi selvsagt gått gjennom det. I en slik ulykkessituasjon er det ofte ganske kaotiske tilstander, og vi sjekker ikke hva slags gods det er om bord i lasten dersom vi ikke har mistanke om at det er noe farlig gods der, sier lensmannen og legger til:

– Jeg ser av bildene våre og i rapporten at det var veldig vått i veibanen, men bilene ble jo overlatt til bergingsselskapene og slik jeg ser det her må denne dunken med klor ha stått midt inne blant mye annet stykkgoods. Er det snakk om en dunk på 1000 liter er den jo ikke så veldig stor – kanskje en 1x1x1 meter. Da er den omtrent umulig å oppdage blant alt annet om bord i bilen og det står i alle fall ingenting om dette i rapporten fra oss, sier lensmann Knut Mælen.

med full skrens på semitraileren. Jeg skjønnte jeg bare måtte svinge unna. Terrenget var heldigvis bra. Det var mye snø og helt plant utfor veien. Jeg styrte meg ut og landet forholdsvis stabilt i snøen, men fikk så den polske traileren rett i siden før jeg kom ut av veien. Han traff meg midt på semitraileren. Han hadde en kapellsemi og der knakk en kapellfjøl. Biter av den kom flyvende som et prosjektil gjennom frontruten og ►



I nesten 50 år har Kristoffer Nordvik kjørt langtransport uten alvorlige uhell. Så blir han påkjørt av en polakk.

traff meg i venstre overarm. Den laget et stygt kjøttsår, men heldigvis ble det ingen skade på bein eller sener. I tillegg fikk jeg fire ribbeins-brudd og punktert lunge. Den polske sjåføren i den andre bilen var fysisk uskadd.

– Hva var forklaringen på ulykken?

– Du kan snakke med han som berget bilen. Han reagerer sterkt på hvordan politiet har håndtert situasjonen. Selv gikk jeg «helt i svart». Jeg husker ingenting av det som skjedde. Jeg ble sendt til Tynset først, og deretter til St Olavs Hospital i Trondheim der jeg lå i 16 døgn. Jeg er fortsatt sykmeldt nå, men jeg har tenkt å prøve meg igjen, sier Kristoffer Nordvik.

Nordviks sønn driver også i transport og han var innom Tynset dagen etter mens den andre traileren fortsatt sto på verksted der for å få utbedret ødelagte dekk. Han fant bilen og så at dekkene var merket M+S, godt under middels forfatning, men innenfor godkjente forhold.

Kristoffer Nordvik tror grunnen til ulykken var ganske enkelt at sjåføren ikke mestret forholdene.

– Det er jeg ikke i tvil om. Han kom i skikkelig stor fart. Han kom i nedoverbakke og jeg oppover. Jeg har forstått det slik at han har innrømmet at han mistet kontrollen over kjøretøyet og at hengeren slang fra side til side på grunn av føreforholdene, sier Nordvik.

1000 liter klor

Bjørn Arne Østbø er daglig leder i Nordmøre Bilbergning og kommer innom kaféen vi sitter på i Surnadal sentrum denne dagen Yrkestrafikk treffer

Skulle vært merket

Bjørn Arne Østbø fra Nordmøre Bilbergning har vært i kontakt med DSB (Direktoratet for Samfunnsikkerhet og Beredskap). Her er utdrag fra korrespondansen:

Østbø skriver følgende til overingeniør Thea Johanne B. Ness i DSB:

«Hei!

Viser til tlf samtale angående ulykke på Kvikne 08.02.2015 der utenlandsk vogntog var involvert i ulykken og fikk lekkasje av farlig gods, kjøretøyet var ikke merket. Kjøretøyet hadde med 2 x 1000 l hypokloridløsning (12-15%) UN 1791. Fint om vi kan få hjelp av deg til å få bekreftet at det virkelig var ADR transport. Vi vil eventuelt politianmelde aktuelle kjøretøy for brudd på ADR-bestemmelsene. Sender deg bilder av aktuelle kjøretøy, beklageligvis ikke så gode bilder, da disse bildene er tatt uten tanke på å dokumentere noe om farlig gods.

Mvh Bjørn Arne Østbø»

Her er svaret:

«Hei!

Transport av farlig gods i Norge reguleres av Forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, og det internasjonale regelverket ADR/RID er en integrert del av denne forskriften. Viser som nevnt i telefonen til §2 i forskriften som omhandler virkeområde for ADR/RID. Generelle unntak fra ADR/RID står ellers oppført i ADR-avsnitt 1.1.3.

Med en forutsetning om at informasjonen oppgitt i transportdokumentet er korrekt (UN 1791, emballasjegruppe II), så vil man være underlagt full ADR når man frakter over 333 liter på en transportenhet på offentlig vei, slik du har beskrevet. Den tilsvarende mengden for emballasjegruppe III er 1000 liter.

Kjøretøyet skulle derfor vært merket i henhold til kapittel 5.3 i ADR/RID.

THEA JOHANNE B. NESS
overingeniør, industrisikkerhet og transport

DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET
OG BEREDSKAP (DSB)»

Nordvik. Østbø kom opp til Tynset noen timer etter ulykken. Han registrerte etterhvert at den utenlandske traileren gikk med ADR-gods uten at bil eller henger var merket. Det innebærer at han som bilberger ikke kunne ane hvilket gods det var i lasten.

– Som trafikant og sjåfør i mange år føler jeg risikoen på veien er mye større nå siden det er økt trafikkmengde og mange utenlandske sjåførere som kjører uten merking. Vi er avhengig av utenlandsk arbeidskraft – det var en polsk sjåfør som var involvert da jeg ble skadet, men det var også en polsk kirurg som lappet meg sammen på sykehuset, sier sjåfør Kristoffer Nordvik.

– Jeg kom til ulykkesstedet rundt midnatt og skulle ta med kjøretøyet fra Kvikne til Trondheim, forteller Østbø

fra bilbergingsfirmaet. – Jeg kjente det luktet klor, men tenkte ikke særlig over det. Men da jeg hadde trukket bilen 200-300 meter unna ulykkesstedet kjente jeg at lukta var der fortsatt. Så viste det seg at traileren hadde to 1000-liters tanker med klor om bord, og den ene var skadet etter ulykken. Oppimot 1000 liter hadde rent ut og kjøretøyet var ikke ADR-merket. Det hadde vært brannvesen og politi til stede og de ga ingen anmerkninger. Det var ingen avsperring av området siden ingen hadde fått varsel om farlig gods via merking slik det skulle ha vært. Ingen sikkerhetstiltak ble tatt. Dette er et stadig økende problem. Jeg har opplevd flere ganger å komme til et ulykkessted der det viser seg at en bil kjører med farlig gods uten at det er merket, sier Østbø.

Mye mer krevende

– Er det bare med utenlandske kjøretøy og sjåfører dere opplever umerket, farlig gods?

– Jeg har ennå ikke opplevd at et norsk kjøretøy ikke har hatt forskriftsmessig merking. I slike tilfeller som dette har du et kommunikasjonsproblem i tillegg. Vi i Nordmøre Bilbergning vurderer nå å anmelde sjåføren for brudd på bestemmelsene, sier Bjørn Arne Østbø. Han sier det er en ganske voldsom belastning for de som er redningsfolk å komme inn i en operasjon der de ikke aner hva som er om bord i en forulykket bil.

– Da settes bergingsmannskapene i en kinkig situasjon, supplerer Kristoffer Nordvik.

– Det er et tankeorsak at ikke ulykkesgruppen blir koblet inn. At det ikke ble sjekket om teknisk stand var i orden. Om farten var overholdt, om sjåføren var uthvilt og ikke minst om det var farlig gods involvert. Selve redningsoppdraget som ble gjort var kjempebra. Kristoffer ble tatt vare på på beste måte, sier Østbø.

– Jeg har en sterk følelse av at myndighetene tar lettere på utenlandske sjåfører enn norske siden det er mye mer krevende med en oppfølging av dem enn av oss. Jeg har selv fraktet slikt gods for norske leverandører og har da fått klar beskjed om at dersom vi ikke har alt i orden for å frakte ADR-gods vil ikke leverandøren bruke oss, sier Kristoffer Nordvik.

– Det var et stort, internasjonalt selskap som var operatør i dette tilfellet. De har et ansvar når de bruker en utenlandsk underleverandør. De må sørge for at transportøren følger reglene. Hvis vi anmelder dette får vi se om operatøren blir trukket inn. Ellers ønsker jeg meg at alle aktører på veien er observante. Det bør ikke skje igjen at kjøretøy ikke blir bedre kontrollert, sier Bjørn Østbø.



Bergingsmann Bjørn Østbø oppdaget at kanskje 1000 liter farlig klor hadde lekket ut av det polske vogntoget, men ingenting om det er rapportert. Han vurderer å politianmelde den polske sjåføren.



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 Grønn Effektivitet på godt norsk!

VOLVO 7900 HYBRID
Volvo Norge AS, Strømsveien 314, 1081 Oslo, Tlf. nr. 23176700

Volvo Buses. Driving quality of life



Ny markeds- og verveansvarlig i YTF

Anette Light er en engasjert og utadvendt dame som elsker lastebiler og sosiale sammenkomster. Hun er ansatt i YTF som markedsansvarlig, med spesielt ansvar for verving.

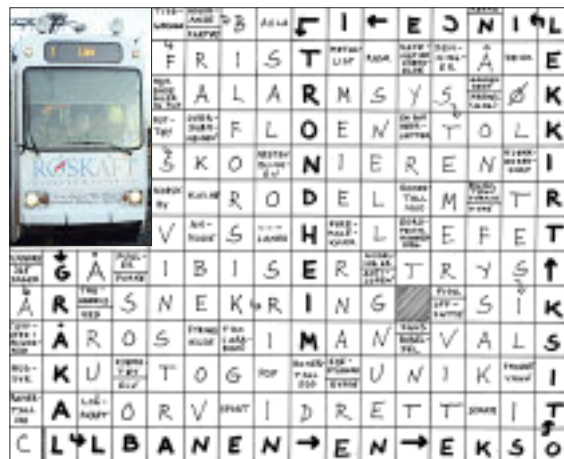
– Det er viktig for meg å holde nær kontakt med tillitsvalgte og medlemmer og gi støtte til det de trenger i hverdagen. Jeg bistår gjerne med vervemateriale og direkte hjelp til å arrangere åpne dager eller medlemskvelder. Jeg jobber kontinuerlig med å finne nye profileringsartikler som våre medlemmer kan dra nytte av i hverdagen. Det er viktig å vise at vi er en del av YTF! sier Anette.

Hun har vært konserntillitsvalgt i Color Line via Negotia i 5 år. Anette ble kåret til årets tillitsvalgt i Negotia i 2012 og Årets Superverver to år på rad, og har dermed relevant bakgrunn for å forstå utfordringene til YTFs tillitsvalgte og medlemmer. Hun har bodd og jobbet i utlandet i mange år, og har svært god forståelse for multikulturelt arbeidsliv.



Løsning på kryssord

Oppgaven finner du på side 15



Min neste bil vokser opp av bakken

Når du kjøper ny lastebil til meg, herr Kwartbas, skal den være fremstilt økologisk. Den skal være dyrket på naturens premisser. Jeg vil ikke ha en bil som er hormonbefengt. Jeg har nok problemer med egne hormoner. Jeg skal heller ikke ha en bil som har vokst så raskt at den får voksesmerter og knekker i skjøtene.

Jeg skal ha en bil som har vokst akkurat passe raskt.

Jeg skal ha en bil som er grønn fra topp til tå.

Så Kwartbasen visste ikke at bilene så å si vokser opp av bakken og kan høstes!

Det holder ikke å servere økologisk dyrket gulrot i kantina og bruke papirpose på butikken. Så lett slipper du ikke unna, herr Kwartbas. Det er heller ikke nok å fylle tanken med strøm fra stikkontakten.

Når du kjøper ny bil til denne karen skal den være semi-økologisk. Stålet skal være økologisk. Myrsmalmen skal være smeltet med varme fra bjørkeved som har vokst i sitt eget

tempo. Du vet at landet vårt snart gror igjen og vi trenger å bruke opp noe ved. Stålet skal renne ut av ovnen mens røyklukten sitter i veggene.

Jeg skal ha vinterdekk som har vokst sakte. Rågummien som renner ut av gummiplanta skal komme fra viltvoksende planter om de skal ta oss opp de bratte fjellene. Prøv deg ikke med noe supergummi for å spare penger, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen trodde det var mulig å kjøpe seg god samvittighet med el-bil!

Når du kjøper ny bil til meg, herr Kwartbas, skal alle tekstilene i bilen være laget av økologisk dyrket bomull. Jeg kan ikke ha en genmodifisert nakkepute jeg ikke kan stole på. Her må det være saktevoksende bomull som gir rolig og stødig kjøring. Merkelig at trafikkorganisasjonene ikke har tatt tak i dette før.

I min neste bil, herr Kwartbas, skal det bare være økologiske deler. Plasten skal være laget av oljeprodukter som har kommet opp av urgamle

brønner og som er et resultat av millioener av år med nedbryting. Et mer økologisk produkt enn oljen finner du ikke, herr Kwartbas. Moses brukte verken Roundup eller kunstgjødsel.

Så Kwartbasen synes Gladiola har blitt radikalisert i sitt syn på miljøvennlige løsninger!

EUs klimapanel er overhode for den nye miljø-religionen og her foregår radikaleringen i så å si alle politiske partier. Angela kommer seg snart ut av ammetåka etter å ha gitt brøst til et fattig land. Da kommer alt dette inn i EU-direktivet, herr Kwartbas. Da blir det krav om økologisk dyrkede brøytetikker med sertifikat, og med sporbart opprinnelsesland, økologisk fremstilte arbeidshansker og jekkestropper av hamp.

Så Kwartbasen mener det grønne engasjementet går for langt!

Jeg tar meg gjerne en røyk etter et godt måltid, herr Kwartbas, men tobakken skal være økologisk dyrket. Jeg har ikke i meg noe skadelig dritt.

Gladiola

Høsten på vei!

På tampen av en noe begredelig sommer står vi foran en viktig høst. Først og fremst er forbundet spent på regjeringens statsbudsjett og om vi får gehør for viktige satsningsområder. I tillegg er valgkampen i gang – og selv om YTF er en partipolitisk uavhengig fagforening, har vi selvfølgelig våre kampsaker.

Vi har en målsetting om at folkevalgte må kjenne omfanget av transportnæringen i egen kommune og nasjonalt, og de må kjenne til Yrkestrafikkforbundet. Det gjør at lokale politikere kan bidra når «våre» saker er oppe til debatt. Vi skal påvirke de politiske partiene i alle ledd, spille inn til partienes programmer og årsmøter. Forbundet sentralt skal også gjøre sin del med å påvirke sentrale politikere. Vi skal møte alle partiene på stortinget, inkludert transportkomiteen. Vi skal fortsette å fortelle at norsk transportnæring er en av Norges viktigste næringer, og at vi trenger mer transport basert på norske arbeidsplasser. Dette må vi også ha tillitsvalgte med på, slik at vi når fram med et samlet budskap.

Prosjektet «Bedre bussanbud» som ble startet i 2014 skal som kjent konkurrere med en innstilling etter konferansen som avholdes den 20 oktober. Her er målet å sette søkelys på at ansattes arbeidsvilkår forringes som følge av anbud, og foreslå tiltak som kan rette opp dette. Vi vil presse på for sterkere satsing på våre medlemmers arbeidsvilkår. Men å syte gir ikke mange støttespillere, vi må skryte av det vi har fått til. Vi er nødt til å tørre og skryte litt, og samtidig fortelle fakta om at det går feil vei med utviklingen på dette, og på andre områder.

Allmenngjøringen

Etter initiativ fra YTF, sparket arbeids- og sosialminister Robert Eriksson i gang kampen mot sosial dumping i transportbransjen samme dag som forskriften trådte i kraft. Med YTFs informasjonsstunt mot sjåførene, på Svinesund 1. juli, markerte Eriksson at allmenngjøring av tariffavtalen for lastebilsjåførere trer i kraft. Nå gjelder det først og fremst å informere sjåførere, selskaper, speditører og oppdragsgivere om gjeldende lønns- og arbeidsvilkår i Norge og hvilke forpliktelser de har. Det er en stor oppgave. Så må det snarest opprettes et register over utenlandske transportørers oppdrag i Norge. Samtidig må det etableres et effektivt kontrollapparat som sørger for at allmenngjorte tariffbestemmelser etterleveres. Her har alle parter et stort ansvar.

Dessverre ble forskriften om allmenngjøring av tariffavtale innenfor turbuss utsatt til 1.oktober etter press fra arbeidsgiversiden som begrunnet det med at det gjør det mulig for reiselivsnæringen å fullføre sesongen med de kontrakter som er inngått. Dette gjør at forskriften for turbuss ikke får noen effekt innværende år. Begge forskriftene skal i tillegg fornyes i forbindelse med hovedoppgjøret 2016 og vi må derfor starte arbeidet med dette allerede nå.

Det går mot høst og det blir stadig vanskeligere lysforhold på ettermiddagene/kveldene. Lav kveldssol kan være en utfordring for de som ferdes på veien. Ta deg derfor ekstra god tid dersom du kjører i motlys slik at vi unngår uhell.

Ha en fin høst.

Svein Furøy





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Husk medlemsfordelene dine!



Sikkerhet for jobben din,
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi
og briller mm



Brilleland



Streikefond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



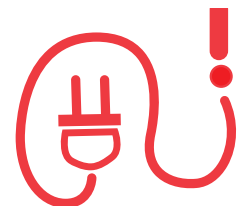
Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



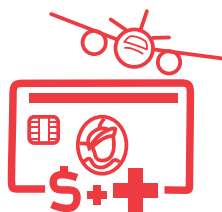
DFDS



Rabatt på strøm



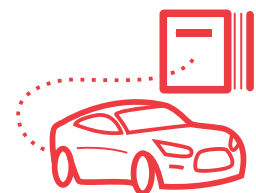
Rabatt på
bilprodukter



Kredittkort med
reiseforsikring



YS medlemskort
gir god sparerente



Automatisk kjørebok