

yrkestrafikk[®]

Nr. 1 2015 – 60. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

YTF 60 år

Lærling og YTF-medlem

Silje Helen sprenger seg vei



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

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 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 stopppordre 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 %

En vanskelig og

Når du leser dette er vi allerede i gang med februar og det er kanskje i seneste laget å ønske deg et godt nytt år. Det er imidlertid aldri for sent å ønske lykke til med det nye året. Og gratulerer.

Vi begynner med det siste. Gratulerer! Yrkestrafikkforbundet fyller 60 år i år. Da kan vi for alvor si at forbundet har vært med i kampen for arbeidstakeres arbeidsvilkår og arbeidsdag i en mannsalder. Et slikt jubileum vil vi naturlig nok markere også i forbundets blad. Gjennom året vil det komme flere reportasjer som forteller om forbundets historie. Du vil bli kjent med noen av de personene som har stått på for medlemmenes beste. Vi skal strekke opp de historiske linjene som danner bildet av et forbund som har vært med som en sentral aktør, ikke bare for medlemmene, men også for samfunnet. I denne utgaven forteller vi om der det hele startet, Haugesund, og byen som vil være vertskap for årets representantskapsmøte i mars. Vi vier også god plass til historien om Peder Landa – YTFs første formann og en sentral skikkelse i forbundets tidlige historie.

I et jubileumsår vil en alltid bli tilbakeskuende. En vil se mot det som har vært, mot hva som er utrettet, kampene som er kjempet, menneskene som var med og tidene som var. Det er slik det skal være. Samtidig er et jubileum en enda bedre anledning til å se framover, mot kampene som ikke er kjempet ferdig, mot utfordringene vi ser, men ikke har møtt og mot et større bilde av hvordan vi ser samfunnet vårt forandre seg og hva det får å si for våre bransjer og våre medlemmer.

Heldigvis kan alle dere som er medlemmer av Yrkestrafikkforbundet puste ut når det gjelder en ting: Det er en høyst levende og vital 60-åring dere har med dere. I en alder av 59 år tok YTF i fjor opp kampen for allmenngjøring av tariffavtaler innenfor transportsektoren. Et viktig tiltak i kampen mot sosial dumping og for å få en anstendig bransje. Allmenngjøringsforslaget er nå ute på høring. YTFs leder, Svein Furøy, beskriver dette som at vi har tatt et steg på vei mot at sosial dumping forbyes. Det er å håpe at forslaget får fullt gjennomslag, for det er en viktig prinsipiell sak. Det er kanskje ingen av oss som tror dumping i bransjene våre vil forsvinne over natten med et slikt forbud, men det er uten tvil et solid første steg på veien.

YTF er et lite forbund sammenlignet med mange andre. Kanskje ikke det som gjør seg mest gjeldende i det daglige

viktig tid

mediebildet. Likevel er forbundet i ferd med å kjempe en kamp på vegne av mange. En kamp som flere andre fagforbund med betydelig mer muskler i medlemstall burde kjempet for lenge siden.

Samtidig ligger det mange utfordringer i tiden som kommer. Kabotasje, utenlandske vogntog som er dårlig skodd og uegnet for å kjøre på norske vinterveier, utenlandske aktører som ikke betaler for bomplasseringer – ja, stadig tegnes det et bilde av en transportsektor der cowboyene stadig har spillerom. Slik burde det ikke være. Det skal ikke være slik. I arbeidsliv, næringsliv, så vel som i idrettens verden, er vi alle opptatt av å konkurrere på like vilkår. Det er faktisk få av oss som ikke aksepterer at vi taper for noen i skisporet, så lenge konkurransen har foregått på like premisser. Så lenge ingen har jukset eller opptrådt usportslig, har vinneren eller vinnerne alle krav på vår respekt og vår aksept.

På et vis er det også slik i arbeids- og forretningslivet. Et firma som gjør det bra, som tjener gode penger og som slik sett blir en vinner, må vi alle synes er helt greit. Men, det avhenger av hvordan de har kommet seg ditt. Har de fulgt spillereglene? Har de jukset? Og har noen i det hele tatt sørget for at spillereglene er like for alle deltakerne?

Dessverre er det vanskelig å svare på disse spørsmålene, uten av svarene virker nedslående. For det er mange som jukser. Underbetalte sjåfører, elendige kjøretøy, ulike konkurransevilkår er bare noe av det vi vet er elementer i transportbransjens stadig vanskeligere konkurranse situasjon.

For en menigmann, som meg, er det vanskelig å forstå at verken EUs politikerkorps, eller det norske politiske miljøet, kan klare å sørge for noe som er så grunnleggende viktig, så grunnleggende fundamentert i vår samfunnsordning, og så grunnleggende innarbeidet i vårt tanke sett: Konkurranse skal foregå på like

vilkår. Ingen skal ha fortrinn som gjør dem til seierherer.

Det er ingen tvil om at Yrkestrafikkforbundet, forhåpentligvis i godt samarbeid med andre forbund, har flust med utfordringer liggende i årene som kommer foran oss nå. 60 års innsats for arbeidstakernes arbeidsvilkår og arbeidsdag, «krones» bare med mer arbeid. For selv om vi har kommet langt siden 1955 og starten på vårt forbund, kan det synes som om vi er inne i en svært vanskelig og viktig tid for forbund og bransje. Mye står på spill. Og om vi løfter blikket og ser til andre bransjer, andre samsfunnssektorer, forstår vi raskt at vi ikke bare snakker om norske bedrifter og norske arbeidsplasser. For over hele fjøla, over hele Norge, foregår det nå gjennomgripende endringer i samfunnet. Kommuner skal slås sammen, lokal sykehus legges ned, effektivisering og stordrift synes som å være det eneste mantraet som gjelder. Nå synes det også som om store fellesverdier kan bli solgt ut til hvem-som-nå-måtte-ha-penger-å-legge-i-kassa-vår, uten at vi selv synes å gjøre oss tanker om at det å eie noe, egentlig er en verdi i seg selv.

Oppfordringer til dere alle er å stå på, følge med og gjøre opp deres egne meninger om hva som skjer rundt oss. Det er kommune- og fylkestingsvalg i år – noe som ikke bare er viktig for de lokale selvstyret, men som også vil fortelle noe om folket er enig i de store endringene som finner sted foran øynene våre i dag.

Og for ikke å glemme det: Gratulerer til YTF og alle forbundets medlemmer og de som har vært med på et punkt i forbundets historie. Gratulerer med de første 60 år.



Espen

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Dronning ut av buret

Side 30

Innhold

- 2** En vanskelig og viktig tid
- 5** I bakspeilet
- 6** Den første avdelingen
- 10** «Landaforbundet»
- 14** Smått & Stort
- 15** YTF-info
- 18** Kontakt YTF
- 19** Kryssord
- 20** Rettigheter og plikter
- 23** Tiden er inne for handling
- 24** Silje Helen sprenger fjell med dynamitt
- 28** Smått & Stort
- 30** Gladiola
- 31** Tariffavtale og organisering er nøkkelen

Avdeling 1 Haugesund:

Her startet YTF for 60 år siden

side 6



Peder Landa – forbundets første formann

side 10

Rettigheter & Plikter:

Med advokatene i ryggen

side 20



nr. 1 2015



Leserbrev:

«Gammel uenighet legger vi nederst i skuffen, for tiden er inne for handling»

side 23

Varsko her!

Silje Helen skal ta fagbrev for å bli fjell- og bergverksarbeider

side 24

Tariffavtale og organisering er nøkkelen

side 31

I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

I utgave nr. 1 i 1974 kunne du blant annet lese følgende i «Bussen»:

1974

Vi er allerede begynt på et nytt år, og spørsmålet om dette skal bli godt er avhengig av en rekke uforutsatte ting som vi i dag ikke har herredømme over, og heller ikke har kjennskap til. Vi er midt oppe i en alvorlig olje- og bensinrasjoneering som berører hele samfunnet. Flere yrkesgrupper kan risikere innskrenkninger og i verste fall også oppsigelser om ikke situasjonen bedrer seg vesentlig. Vårt velferdssamfunn er ikke lenger det som det var på grunn av at det ikke får olje til maskineriet.

(Fra redaksjonell leder)

Avdeling 6 Tønsberg

Har hørt rykter om at en del avdelinger har ansatt kvinnelige sjåførere, Blant annet avdeling 4 Bergen og Omland har skrytt av sine kvinnelige kolleger. Vi i Tønsberg har kun sagt at vi har 3 DAMER som kjører buss. De er alle tre husmødre og har 2 mindreårige barn hver. De jobber fra kl. 8.00 til 13.30. Når de kommer hjem har de stell av familie og hus og alt det fører med seg.

Vi var litt skeptiske når de ble ansatt, men de har glidd fint inn i miljøet, og det er bare hyggelig å samarbeide med dem. De ble snart innmeldt som medlemmer i vår avdeling og vi håper å få beholde dem lenge.

Vi gjør uttrykkelig oppmerksom på at det er VÅRE JENTER, og vil ikke ha noen form for frieri fra andre avdelinger, skriver avdelingen i Tønsberg.

Tariffrevisjonen 1974

(...) Vi regner med at kommende tariffrevisjon vil bli meget vanskelig fordi det er en rekke usikre momenter å ta hensyn til (...) Slik situasjonen er i dag er det helt på det rene at rutebilarbeiderne ikke kan akseptere at de gjennom en ny tariffperiode skal få sin kjøpekraft redusert på grunn av en alt for sterk prisstigning.

Den første avdelingen

«Vi har alle slags medlemmer blant sjåførene, fra pensjonerte lensmenn til misjonærer som tar permisjon for å spre evangeliet via motorsykkel i Bolivia. I anledning 60-årsjubileet skal YTF ha representantskapsmøtet sitt her i Haugesund i mars. Det var jo her det hele startet. Egentlig bør vi ha et slikt møte her hvert tiende år», mener Karsten A. Larsen som leder YTFs Avdeling 1.

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

På kontoret til Avdeling 1 i Haugesund finnes den første medlemsoversikten noensinne i Norsk Rutebilararbeiderforbunds historie. Med sirlig skjønnskrift står navnene i nummerrekkefølge, øverst Peder O. Landa. I en kolonne til høyre står innmeldelsesdatoen, på den første siden står alle oppgitt å være innmeldt 9. januar 1955. Forunderlig, i og med at det nye forbundet først ble stiftet to måneder senere.

Forklaring gis ikke, men det er nærliggende at det har noe med eksklusjonen av Landa fra Transportarbeiderforbundet å gjøre, denne fant nemlig sted tre dager tidligere, 6. januar. Som en reaksjon på eksklusjonen av sin tillits-

mann meldte rutebilarbeiderne i Haugesund seg kollektivt ut av Norsk Transportarbeiderforbunds avdeling 64. Vi kan gå ut fra at det er disse som har fått æren av å på forskudd bli registrert som medlemmer av det blivende forbundet som i år vil feire sitt 60-årsjubileum.

Avdelingslederen

– Jeg arvet et par banankasser med gamle protokoller og liknende, og er nå i ferd med å få orden i sakene, forklarer Karsten A. Larsen som leder Avdeling 1. Selv kan Karsten, sine grå hår til tross, «bare» skilte med 17 år i bussføreryrket. I foreningshistorisk sammenheng er han som novise å regne.

– Til gjengjeld vokste jeg opp i en buss. Far drev «enmanns» turbilfirma, som broren min nå har overtatt. Jeg drømte om å bli bussjåfør i barndommen, men da jeg stiftet familie og skulle bygge hus med to barn og hjemmewærende kone, fant jeg ut at bussførerlønnen var for dårlig. I stedet begynte jeg med salg og markedsføring. Først etter at jeg var godt etablert og ikke hadde de samme økonomiske behovene, ble bussføreryrket et reelt alternativ. Penger er ikke alt, og det er mye mer trivelig å jobbe som turbilsjåfør enn å farte rundt alene i landet med bil.

Avdelingslederen har mange jern i ilden. Ved siden av turbilkjøring og tillitsmannsarbeid er han også kurs-

Ytf 60 år

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



Olav Svandal har talt opp, og funnet at han har kjørt 457 forskjellige busser i sin karriere. Stikk den!



Karsten A. Larsen i lokalene til Rutebilhistorisk forening.



Olav Svandals fagforeningsmerker som viser utviklingen: først Jern og Metall, siden Transporten og til slutt NRAF/YTF, der han har vært medlem i mer enn 40 år.



Pengeveske og pollettautomat fra gammel tid.



«De Svandalske Samlinger»



En Dodge veteranbuss som Olav Svandal kjører rundt i byen i turistsesongen.

instruktør, som «rans- og voldskurs» og migra-norsk for utenlandske sjåførere. Hver vår leder han TIDEs tradisjonsrike velferdstur til Ålborg. I tillegg er han formannskapsmedlem for Fremskrittspartiet i Tysvær kommune, har alt i alt en svært bred kontaktflate.

Karsten var tillitsvalgt i TIDE inntil for ett år siden, men leder fortsatt Avdeling 1 og YTFs region sørvest. Blant de synlige resultatene han har oppnådd, er de fantastiske avdelingslokalene på Flotmyr Bussterminal i Haugesund, midt i smørøyet både i forhold til passasjerer,

sjåførere og TIDE-administrasjon. Her er god plass til å møtes og være sosial, vafelservingen er alt viden kjent og satt pris på blant medlemmene.

1 versus 2

I etasjen over det strategisk plasserte YTF-kontoret holder TIDE Haugesund til. TIDE opererer bybussene i Haugesund, den vestlige delen av Haukeliekspressen og turbilvirksomhet. Her treffer vi flere medlemmer av Avdeling 1, deriblant bussjåfør og teamleder Kåre Hustvedt og driftsplanleggerne Knut H. Hauge, Rudi Brochs og Bernt Ove Brekke. Knut H. Hauge er en av veteranene i organisasjonssammenheng, har vært medlem i nesten førti år og i tidens løp bekledd mange tillitsverv. Samarbeidet mellom foreningen og bedriften er svært god.

TIDE ble etablert 2006. Dermed var alle små og store busselskap på Haugalandet gjennom nesten hundre år slått sammen til ett stort selskap med hovedkontor i Bergen. Dette gjorde at en del bussjåfør-medlemmer gikk over til YTFs avdeling 2 – Bergensavdelingen. Under sin dyktige leder Frode Sælen hadde avdeling 2 kjøpt seg inn som storaksjonær i GAIA med tilhørende innflytelse

og formue. Tyngdepunktet av medlemmer i Avdeling 1 flyttet dermed over på gods-siden, fortrinnsvis langtransport-sjåførere og distribusjonsansatte i Suldal Transport. Karsten A. Larsen var en stund redd for at hele avdelingen forsvinne over i Avdeling 2.

– Det er ikke noe problem at bussjåførene er organisert i to ulike avdelinger, men vi er jo litt kry av å være Avdeling 1. Vi på Haugalandet hører lik som ikke til noe annet sted, men befinner oss mellom Rogaland og Hordaland, vi kunne godt vært et eget fylke. Mange medlemmer legger vekt på den lokale tilknytningen, og holder seg derfor hos oss. Vi jobber selvfølgelig aktivt for at de skal få den beste pleie – og det får de, bedyrer Karsten.

Historisk sus

Lengst inne i gangen i annen etasje på bussterminalen disponerer Rogalandsavdelingen av Rutebilhistorisk forening to store rom. Dette er «riket» til Olav Svandal, veteranbussfører, mangeårig YTF-tillitsvalgt og ihuga busshistoriker. For de av leserne som skulle legge turen til Haugesund, er dette stedet absolutt et besøk verdt. Her finnes alt fra skilt, uni-



Glimt fra Haugesund sentrum.



Fra Fljotmyr Bussterminal i Haugesund.

former, vesker og billetter, fotografier, bøker – ja, alt som kan dokumentere den lokale busdriften. Svandal er selv et stykke levende dokumentasjon.

– Jeg har i alt kjørt 457 forskjellige busser. Finnes noen som har kjørt flere? spør Svandal med iver og entusiasme.

Han viser bilder fra bygderuta han en gang kjørte ut til Skjoldestraumen og Nedstrand, der sjåføren også var ansvarlig for leveranser av post, brød og melk. Han går også gjennom en selvlaget oversikt over alle selskapsdannelser og fusjoner i regionen. Så forteller han om hvordan han var med å starte opp Kystruten i 1993, og hvordan en kollisjon på den samme ruta gjorde ham ufør. Nå konsentrerer han seg om rutebilhistorien og å kjøre ei turistrute i Haugesund med en flott Dodge veteranbuss.

Svandal har samlet foreningsmerkene som viser hans organisatoriske tilknytning gjennom et langt yrkesliv. Han startet innen Jern og Metall, først i Sauda og siden bak en fresemaskin i Stavanger, men han likte seg ikke. Imens hadde han truffet datteren til lederen for et lokalt busselskap, noe som lokket ham over til bussføreryrket. Han begynte å kjøre i Stavanger Buss-Selskap så tidlig som i 1969.

– Først ble jeg med i Transporten, og de ville gjerne ha meg som verneombud, spanderte to ukers kurs på LO-skolen. Men jeg fant meg ikke til rette blant Lenin og arbeidssanger, derfor meldte jeg meg over til NRAF i 1974. Da ble det et skikkelig styr! Jeg fikk erfaring som styremedlem i svigerfars busselskap og ble etter hvert også nestformann i Avdeling 1. Hovedverneombud var jeg

også i seks år, forteller Olav, som i tillegg satt i streikekomiteen under en konflikt på begynnelsen av åttitallet.

Avdeling 1 lever åpenbart både i beste velgående og med historien til de grader under huden. Representantskapet er derfor i de beste hender når 60-årsjubileet skal feires i Haugesund i mars.



Fornøyde YTF-medlemmer hos TIDE. Driftsplanleggerne Bernt Ove Brekke og Knut H. Hauge flankerer bussjåfør og teamleder Kåre Hustvedt.

«Landaforbundet»

Peder Landa var en av de mest sentrale av YTFs grunnleggere og i 1955 forbundets første formann. Men hvem var han og hvordan gikk det med ham? Yrkestrafikk har snakket med sønnen Sjur Landa.

TEKST: ARNE DANIELSEN
FOTO: PRIVAT OG
ARNE DANIELSEN

«Ut over ettersommeren 1954 fikk forbundet på forskjellig vis rede på at ett eller annet var i gjære blant buss-sjåførene, idet det skulle pågå en utstrakt korrespondanse og enkelte konferanser mellom buss-sjåførene i det sydlige Norge. Det hele var etter alt å dømme lagt opp slik at de enkelte avdelinger og forbundet skulle holdes uvitende om det som pågikk. Først i slutten av oktober måned fikk forbundet noe nærmere rede på hva som foregikk, og som forbundet ikke burde vite om. Ett medlem i avdeling 64, Haugesund, Peder O. Landa, hadde tatt opp tanken fra 1949 om dannelse av egen landsomfattende avdeling eller gruppe av buss-sjåfører med egen ledelse innenfor forbundet. Det var tydelig å merke at dette skapte røre innenfor visse grupper av buss-sjåfører, og at det skapte en viss mistillit til forbundet som formodentlig ikke skulle ha gjort nok eller ikke kunne gjøre nok for å vareta deres interesser.»



Peder O. Landa på 50-årsdagen. Året etter døde han.

Ytf 60 år

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

Slik beskriver Norsk Transportarbeiderforbunds fagblad «Transportarbeideren» i 1955 opptakten til det som skulle bli Norsk Rutebilarbeiderforbund (NRAF) og senere Yrkestrafikkforbundet (YTF).

Hvem var så denne Peder O. Landa, som ifølge Transporten stablet et eget forbund på beina nær sagt aleine – i Transportarbeiderforbundets historiebok blir nemlig NRAF i sin første tid konsekvent titulert som «Landaforbundet».

Peder fikk seks barn, fire sønner og to døtre. Yrkestrafikk har snakket med den nest yngste sønnen, Sjur, som var ti år da NRAF ble stiftet i 1955:

– Da vi vokste opp drev mor og far et småbruk i bygda Øvre Vats i Vindafjord. Der var det så bratt at vi måtte gå på nedsiden av slåmaskinen og støtte opp så den ikke skulle velte. Far kjørte dessuten buss, han ble ansatt i HSR (Hardanger – Sunnhordland – Ryfylke



Familien Landa ikke lenge etter krigen. Sjur sitter på fanget til faren. Bak Erling og Oddrun, foran Annemor og mamma Elise Johanne med Olav. Yngstemann Ingvar var ennå ikke født.

Billag) på midten av tredvetallet, da han var gammel nok. Etter hvert fikk han fast rute på strekningen Haugesund – Odda – Kinsarvik. Der overnattet han og kjørte så tilbake neste dag. I skoleferiene hendte det at broren min og jeg fikk være med, da hjalp vi til med å vaske bussen i Kinsarvik. Underveis tok far opp bestillinger fra bøndene på ulike varer, det kunne være brynesteiner, sælapinner, ljàblad, nesten alt mulig, som han kjøpte inn og leverte på tilbaketuren. Å være bussjåfør på den tiden var noe ganske annet enn i dag, oppsummerer Sjur.

Bakteppet for splittelsen

Den første rutebilen ble satt i rute i 1908, og de første årene var det gjerne enkeltpersoner som skaffet seg en personbil som startet med rutekjøring. De første sjåførene organiserte seg i 1917 i «Den norske Chaufførforening», og gikk året etter inn i transportarbeiderforbundet. I 1927 så den første overenskomsten for rutebilsjåfører dagens lys. Ukelønna var den gang på rundt 70 kroner, og arbeidsforholdene dårlige. Sjåførene hadde ingen regulær arbeidstid, og overtidbetaling fantes ikke.

Transportarbeiderforbundet ble etablert i 1896 under navnet Bryggearbeidernes Landsorganisasjon, og i flere tiår utgjorde losse- og lastearbeidere flertallet av medlemmene. I 1937 var kun 477 av forbundets medlemmer rutebilsjåfører. Dette endret seg imidlertid etter krigen, da rutebiltrafikken mer enn tredoblet seg, mens antall bryggearbeidere sto stille. I 1952 fantes 4750 organisere losse- og lastearbeidere, mens forbundet nå hadde 3593 medlemmer fra rutebilsektoren, herav 2762 sjåfører. Denne stadig voksende yrkesgruppa krevde tilsvarende innflytelse.

Rutebilnæringen ble av Arbeiderpartiregjeringen utsatt for streng beskatning, samtidig med at billettprisene ble strengt regulert, noe som tilsammen satte grenser for busseiernes lønnsvevne. Rutebilarbeiderne presset på sin side på for å holde tritt med reallønnsutviklingen i andre yrker, noe som førte til harde konflikter, der de fleste ble gjenstand for tvungen lønnsnemnd.

Ønsket om noe eget

I 1948 tok de tillitsvalgte i Bergen Transportarbeiderforbund initiativ til å undersøke om det var stemning blant

sjåførene på landsplan om å danne et eget forbund. De tillitsvalgte mente at arbeidsvilkåene for rutebilarbeiderne var så særpreget at interessene deres ikke kunne ivaretas fullt ut innen det eksisterende forbundet. Også andre steder i landet ble samme problemstilling diskutert. LO avviste imidlertid kategorisk tanken om et nytt forbund. De tillitsvalgte i Bergen ble beskyldt for å bedrive splittelsesmakeri og ble ekskludert, noe som førte til at samtlige medlemmer av Automobilruta Milde – Bergen i 1949 meldte seg ut i protest. Tilliten mellom rutebilsjåførene og forbundsledelsen var med dette alvorlig svekket.

Sjåførene i Haugesund hadde gjennom rute- og turkjøring god kontakt med kolleger fra andre landsdeler, og opplevde at mange var enige i at man måtte fortsette å arbeide for egne avdelinger for rutebilsjåfører enten innenfor Transport eller i et eget forbund. En sentral talsmann for dette synet var Peder O. Landa.

Stor respekt

– Far var en myndig mann. Han var streng, og vi barna turte aldri å si nei når han spurte om noe. Men han var ►

ikke urimelig. En gang kom jeg av vare til å tenne en stor gressbrann, og det var fare for at verdier på ferde. Mor, som var verdens roligste, ble for en gangs skyld sint, og truet meg med at jeg bare kunne vente meg når far kom hjem. Jeg sto og ventet på ham for å få det overstått, men da han endelig kom, la han bare armen om skuldrene mine: «Nå blir det grønt og fint, gutten min!».

Når han talte, var det stille i lokalet, for han nøt stor respekt. Samtidig likte han å ha folk rundt seg. I fritida var han blant annet mye sammen med Josef Vik, som jobbet på verkstedet til HSR i Ølen og senere skulle bli hovedkasserer i NRAF. Det var ikke så mye vi ungene forsto av hva som foregikk, utover at han nesten aldri var hjemme, og når han var hjemme var han alltid sliten, husker Sjur.

Peder Landa tok på seg den utaknemlige oppgaven å være sjåførenes talsmann overfor forbundet. motreaksjonen var svært barsk. 6. januar 1955 vedtok forbundsstyret å ekskludere de tillitsvalgte, noe som førte til at rutebilarbeiderne i Haugesund meldte seg ut i protest.

Kun talsmann

– At de ikke lærte? Det går virkelig ikke an å herje med folk på den måten, fastslår sønnen. – Far var ikke illojal, han var bare valgt som talsmann. Han ønsket dialog, og var ingen splittelsesmaker, var kun opptatt av samhold og organisering. Det var heller ikke noe i



Personalkortet til Peder O. Landa fra Haugesund Sunnhordland Ryfylke Billag. På baksiden står det notert at han hadde fått permisjon fra 1. september 1955.

skittkastingen rundt «Landaforbundet», for det var slett ikke sjåførenes mening å gå ut av LO. Men forbundet prioriterte å ri kjepphestene sine. Min ærlige mening er at denne konflikten ødela helsa hans. Han slet med magesår og måtte alltid ha med seg store mengder natron.

Opprøret var nå ikke til å stoppe, og den 12. mars 1955 kom 36 rutebilarbeidere fra hele landet sammen på ungdomsherberget i Haugesund for å stifte Norsk Rutebilarbeiderforbund. Peder O. Landa ble valgt til å lede interimstyret. Konstituerende landsmøte ble avholdt 14. til 17. september samme år, her ble Peder valgt som NRAFs første formann.

– Jeg husker han reiste til dette møtet, som ble avholdt på Prestegård turisthytte på Haukelid. Han kalte det for «årsmøte», noe jeg ikke forsto hva var. Siden ble det mye reising for å møte medlemmer og arbeidsgivere. Han var høyt og lavt. En gang fikk jeg være med ham til Oslo, der vi bodde på Hotell Viking på Jernbanetorget. Der hadde de heis! Og vannklossett og bad! Det var stor stas for en landsens gutt, forteller Sjur.

Dårlig helse

Peder Landa var høyt og lavt. Han fikk permisjon fra bussjåførjobben, og På NRAFs andre landsmøte i 1956 ble han gjenvalgt for en fireårsperiode. Året etter måtte han likevel be seg fritatt for toppvervet. Familien planla nemlig å utvandre.

– Far hadde fått tilsagn om jobb på en radio- og TV-fabrikk i USA, og reiste over høsten 57. Meningen var at vi andre i familien skulle komme etter. Men han hadde fortsatt problemer med magen, og mens han var «over there» ble han feilbehandlet, noe som førte til at hele magesekken sprakk. Dermed måtte han vende tilbake etter et halvt år. Da var han sterkt redusert og avmagret, holdt han hånda opp mot lyset kunne du se beinet igjennom.

Noe måtte likevel familieforsørgeren ha å gjøre. Den nye planen ble å etablere seg som drosjesjåfør på Østlandet. Peder hadde alltid vært bilinteressert, og tidligere var han en av tre i bygda som hadde sin egen, de andre var læreren og presten. Sjur ble med faren over fjellet i deres 1933-årgang Ford A-modell.



De ansatte ved Haugesund Sunnhordland Ryfylke Billag i 1942. Peder O. Landa var sjåfør.



Sjur Landa med et maleri av hjembygda Øvre Vats og muligens Landavannet nede i dalen.

– Underveis ble han så dårlig at han måtte legge seg i baksetet. Jeg var bare 12, men måtte overta rattet. Det var ikke så uvanlig på den tiden, og gikk bra, for jeg hadde hengt i hælene på far hele livet og var fortrolig med bilkjøring. Dessuten var det lite trafikk. Far instruerte meg om å kjøre inn til siden og stoppe hvergang det kom en bil i motsatt retning.

– Endelig kom vi fram til Asker, der far hadde fått tips om en leilighet. Far stoppet en bonde for å spørre etter veien, og de kom raskt i prat. De hadde mye å prate om, far spilte blant annet alle typer instrumenter og denne karen hadde et orgel. «Jeg har også en leilighet du kan få leie», sa bonden, og slik ble det. Siden var de kompiser. Sånn var han, fikk lett kontakt med andre.

Kjørte drosje

Familien flyttet etter, fra Øvre Vats til Asker. Peder O. Landa begynte å kjøre drosje, og foreningsbevisst som han var ønsket han å organisere seg. For taxisjåfører var det dengang kun Transport

som gjaldt. I historiebøkene deres gjøres et visst poeng ut av at Peder «krøp til korset» i form av å innrømme at det han tidligere hadde vært med på var feil.

– Om dette vet jeg ingenting, sier Sjur, – kanskje han måtte underskrive en slags lojalitetserklæring for å bli medlem av Transport igjen. Jeg husker bare at en representant for Transport holdt tale i begravelsen hans, så han måtte ha blitt medlem igjen.

Kanskje innrømmet han å ha gjort noen formelle feil. I et brev til formannen i Oslo Samorganisasjon i november 1954 innrømmet han at han selv ikke var så «organisasjonstrenet i slike formelle spørsmål». Kanskje så var han heller ikke så opptatt av seg selv i den større sammenhengen. At han meldte seg inn i forbundet han tidligere hadde ligget i konflikt med, vitner om at han var en samholdets mann. Dessverre holdt ikke helsa. Rett etter at han hadde fått drosjeløyve, døde Peder O. Landa, kun 50 år gammel.

– Dette var i 1965, og han hadde akkurat rukket å konfirmere lillebroren min. Under konfirmasjonen sa han på spøk at «når jeg forlater denne verden,

vil hele Norge flagge på full stang», han kunne fleipe litt. Jeg kom på uttalen da vi var på vei til kapellet med båren hans – det var på 17. mai!, forteller Sjur.

«Noe firkanta»

Slik endte livet til Peder Landa, den første lederen i forbundet som har vist seg langt mer livskraftig enn ham selv. Siden har de to forbundene også kommet på bedre talefot, og samarbeider nå om for eksempel tariffoppgjøret. Også Transportarbeiderforbundet har erkjent at behandlingen av Peder O. Landa og de andre rutebilsjåførene ikke var det smarteste. I jubileumsboka «Transporten i hundre» leser vi at det er «vanskelig å fri seg fra inntrykket at NTF og LO opptrådte noe firkanta og var for raskt ute med eksklusjon».

Sjur Landa fortsatte i fars fotspor. Han ble boende i Asker, selv om moren etter ektemannens død valgte å vende tilbake til Vestlandet. Han tok fagbrev som bilmekaniker, kjørte også en periode buss hos Schøyen Bilcentraler. Nå er han 70 år og pensjonist.

Vil ha blålys og gebyrmyndighet til Vegvesenet

Vegvesenet må få anledning til å bruke blålys for å forfølge vogntog som bevisst ignorerer skilting og kontrollposter. Yrkestrafikkforbundet ber dessuten om at Vegvesenet får gebyrmyndighet ved kabotasjekontroll.

Dette går fram av et brev til Samferdselsdepartementet som ble overrakt statssekretær Bård Hogsrud tirsdag 6. januar. Yrkestrafikkforbundet mener det er nødvendig å effektivisere kabotasjekontrollen – altså kontrollen med utenlandske vogntog som tar oppdrag i Norge i forbindelse med internasjonal transport.

Vegvesenets kontroller viser at reglene for slike oppdrag brytes i rikt monn og at utenlandske transportører på ulovlig vis eter seg inn i det norske transportmarkedet. Regjeringen har derfor gitt Statens vegvesen beskjed om å intensivere kabotasjekontrollen i 2015.

Nødvendig

Kabotasjekjøringen øker kraftig i Norge. I følge Statistisk Sentralbyrå (SSB)

utgjorde kabotasjetransport 6,1 prosent av norsk godstransport på vei i 2013. Det er en økning på 301,5 prosent fra 2009. Ulovlig kabotasjevirkosomhet fanges ikke opp av noen statistikk.

Når kabotasjekontrollen økes og Vegvesenet samtidig får tilgang på mer effektive elektronisk kontrollverktøy, vil risikoen for å bli tatt for regelbrudd øke. Men hva hjelper det, dersom lovbrysterne, fortsatt får slippe unna? En oversikt fra Romerike politidistrikt avslører at bare 2 av 39 anmeldelser for brudd på kabotasjeregulene, resulterte i sanksjoner.

Manglende behandlingsskapasitet i Politiet fører til at Vegvesenets hittil så beskjedne kontrollvirkosomhet ikke følges opp! Med hederlig unntak for enkelte politidistrikt på Vestlandet, der samarbeidet mellom Vegvesenet og Politiet fungerer, fører anmeldelsene normalt ikke til sanksjoner. De blir henlagt eller simpelt hen ikke behandlet. Konsekvensen er at utenlandske transportører kan fortsette og bryte kabotasjeregulene i

trygg forvisning om at de likevel går fri om de blir tatt.

– Sånn kan vi ikke ha det, mener forbundsleder Svein Furøy i Yrkestrafikkforbundet. – Norske transportører taper daglig oppdrag til utenlandske konkurrenter som underbetaler sine sjåfører, tøyer kjøre- og hviletidsbestemmelsene og bryter norske momsregler. Hvis de i tillegg skal slippe straff når de beviselig begår lovbrudd, kan vi vinke farvel til store deler av norsk transportnæring, sier Furøy.

Yrkestrafikkforbundet ber derfor om at Vegvesenets myndighetsområde utvides, først og fremst ved at Statens vegvesen får gebyrmyndighet ved kabotasjekontroll. Det betyr at Vegvesenet vil kunne sanksjonere, nedlegge kjøreforbud og benytte hjullås når det er aktuelt. En slik myndighet må også innebære at Vegvesenet får anledning til å illegge foretaksgebyr, altså en reaksjon som ikke bare rammer den enkelte sjåfører, men i tillegg vedkommendes transportselskap. Det er selsagt ikke til hinder for at særlig grove brudd, eller gjentatte brudd på kabotasjeregulene, fortsatt må kunne anmeldes, påtales og straffefølges.

Vegvesenets kontrollører opplever i økende grad at utenlandske sjåfører ignorerer kontrollstedene. De reagerer ikke på skilting og kjører forbi, hvilket aktualiserer et eget gebyr for kjøretøy som nekter å stoppe for kontroll. Vegvesenet har i dag ikke anledning til å forfølge slike kjøretøy. Yrkestrafikkforbundet har registrert at Tolletaten har fått anledning til å bruke «blålys» ved utrykninger og ber derfor om at det også vurderes å gi Vegvesenet slik myndighet.

Streiket for arbeidsmiljøloven

YS avholdt, sammen med LO og UNIO, en politisk streik 28. januar, mot de foreslåtte endringene i arbeidsmiljøloven. Parolen var «Forsvar arbeidsmiljøloven», og streiken ble avholdt for å markere motstand mot økt bruk av midlertidige stillinger, svakere vern når det gjelder

arbeidstid med risiko for lengre arbeidsøkter og mer pålagt overtid, samt mer søndagsarbeid.

Hovedorganisasjonene mener forslaget flytter makt fra arbeidstakerne over til arbeidsgiverne, og svekker fagforeningenes muligheter for å ivareta arbeidstakernes interesser.



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-regulene. Vår hybridteknikk er markedets mest drivstoffgjerrige og pålitelige med drivstoffbesparelser på opp mot 39%!

Forklaringen er vår unike parallelhybridløsning, 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



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 Halså Mosjøen
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.: 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: alexislislelid@yahoo.com

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

YTF BUSKERUD
Kurt Roger Hansen
Steinroa 5A, 3340 Åmot
Tlf.: 957 42 654
E-post: kurthansen505@gmail.com

**YTF INNLANDET
OPPLAND HEDEMARK**

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

**YTF GODS
LANDSSAMMENSLUTNING**
Jan Arne Laberget
Laberget 7620 Skogen
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@sporveien.com

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 Klokkearstua
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: Lakkegata 23

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

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

YTFs hovedoppgaver er:

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

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

- I medlemskapet inngår YTFs egen kollektive 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
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
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@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 Taxibus
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 LYNGDAL
Tlf.: 905 70 245
Epost: inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord
Brattfjell, Ken Ivar
Skavåsen 12,
9020 TROMSDALEN
Tlf.: 922 26 288
Epost: 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
Haver, Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 NÆRBY
Mobil: 995 34 262
Epost: t-larons@online.no

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: 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
Tlf.: 997 44 698
Epost: 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: olav.tveit@nettbus.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
Sollie, Odd Dagfinn
Kvervet, 8920 SØMNA
Tlf.: 958 36 780
Epost: oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger
Modig, Magnus Storli
Grøndalsbakken 140 C
2407 ELVERUM
Tlf.: 916 59 910
Epost: 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
Epost: 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 77 871
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
Prestelie 10, 3570 ÅL
Mobil: 910 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS
Edvardsen, Gro Elin
Rabbeveien 20 C,
3515 HØNEFOSS
Tlf.: 916 77 179
Epost: groedvardsen@hotmail.com

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.brattlien@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: roy.hatlehol@mimer.no

Avd. 56 Trollheimen
Holmeide, Erling Walthar
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

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

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

Nyhus, Hans Petter
Mortensvegen 4,
2429 TØRBERGET
Tlf.: 992 11 953
E-post: hanspn@yahoo.no

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
Kjosens, 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

Aas, Roger
Postboks 7, 8651 MOSJØEN
Tlf.: 948 87 102
Epost: ytrafi78@live.no

Avd. 81 Flekkjøfjord 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 Bilruiter

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

Avd. 96 Follo

Engjadal, Niels Richard
Bråtehogda 6,
1970 HEMNES
Tlf.: 901 11 507
Epost: niels-richard@engjadal.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. 213 Boreal Transport Sør

Midbøe, Gunnar
Digranesveien 13, 4015 STAVANGER
Mobil: 930 52 907
Epost: ytfbts@gmail.com

Avd. 215 Nettbuss Sør

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

Avd. 217 Namdal og

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

Avd. 219 Ofotens Bilruiter 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

Schrøder, Kristin
Svarhammarveien 67, 8015 BODØ
Tlf.: 916 79 354
Epost: kristin@ytf.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 Bilruiter AS

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

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær

Pedersen, Tommy
Løvenstadvegen 10 B,
2006 LØVENSTAD
Mobil: 99206868
tpedersen@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK

Avd. 595 G. S. Klubben

Nilsen, Kenneth
Hegnunvegen 4,
3804 BØ I TELEMARK
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 Ainabru

Færø, Roger André
Skolegata 4B, 2010 STRØMMEN
Tlf.: 911 15 918
Epost: roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS

Vikholt, Anders I Hansen
Sildvikgata 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 BØRGENHAUGEN
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. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust
Mikkalvegen 39, 6035 FISKARSTRAND
Tlf.: 901 73 281
E-post: andblin@mimer.no

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

Avd. 622 Hernes Transport

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

Avd. 635 Bring Linehaul

Weiss, Christer
Hermelingatan 5, SE/44242 KUNGÄLV,
Sverige
Tlf.: +46 702 570 101
E-post: gustaf57@hotmail.com

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. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
Mobil: 480 53 123
Epost: janamelaberget@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

Helmersen, Bjørn Olav
Nyveilia 36, 7072 HEIMDAL
Tlf.: 452 92 891
E-post: bjola63@gmail.com

Avd. 688 Alliance Healthcare

Afrooz, 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: rolfaska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS

Myklebust, Tom Arild
Nordbyveien 211,
2013 SKJETTEN
Tlf.: 928 85 495
E-post: britteningveig@hotmail.com

Kontakt YTF 40 60 37 00

TAST 2

Medlemsservice



Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri
Sekretær
932 40 016
njoniza@ytf.no



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no

TAST 3

Juridisk avdeling



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



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



Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



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

TAST 4

Forhandlingsavdeling



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



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



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

TAST 5

Marked og kommunikasjon



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



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



Alejandro Decap
Kommunikasjonsrådgiver
913 72 047
alejandro@ytf.no

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.

Ring direkte til disse



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



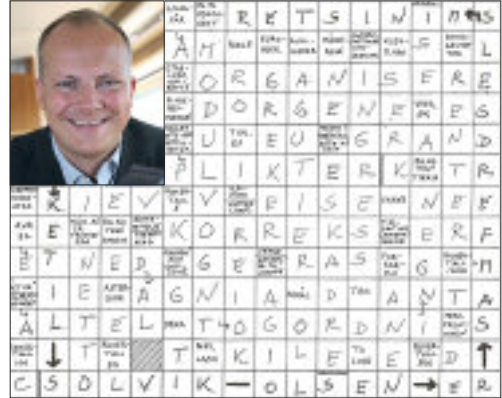
Kryssord



Da er det klart for årets første kryssordoppgave fra Yrkestrafikk. Forrige nummer ga tre nye vinnere som gratuleres med premier. Disse er:

- Ola Haugen, 7232 Lundamo
- Kolbjørn By, Ivar Reiensveg 40, 7091 Tiller
- Liv Ødegård, Bispeveien 582, 3175 Ramnes

Her følger ny oppgave. Spiss blyanten – bruk om nødvendig viskelær, og send oppgaven som vanlig til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175 Grønland, 0134 Oslo. Merk konvolutten «YTF-kryss». Fristen denne gang er: **20. februar**. Lykke til !



Navn:

Adresse:

		PLANTE	SLES, UT- TRYKK- ES	↓	ØVERSTE LEDER	ROMER- TALL 5 ØK	BENSIN ER DET ADANS HUSTRU	↓	ROMER- TALL 500	
		→					→			→
			ÆRE, HEDER				OSS DAL- SIDE			RI
		TAU				SANISK TELT MØBEL				
TRAU			PÅ- LEGG					SHIKK		
DRIKK					STANG TIL SEIL TIL MID- AGER.					
↳		BE- HOLDER	TRETT, SLAPP	PREST- EN	VOKS	TITTE		SJARM AVDEL- ING II		GÅ RUNDT
SAMMEN- LIG- NING								STREV, SLIT		
NEGL- EN					KJ. TEGN PLUTO- NIUM	RATING- SYSTEM I SJAKK		30,48 CM		
IVAR DENSEN			TENNE BÅL		RØYK	ORDNER, STELL- ER	LANGTRE I SLEDE NORRØN GUD			
SPENNE UT SKINN					BIBEL- NAVN HANNO. ARTIKKEL		LIVG- LYST KJENNE	GRESK BOK- STAV	PRESENS AV VÆRE ORG.	
STØNAD								HUG- DYR		↓
PUB- ENE ROMER- TALL 100					ETTER- STAV- ELSE			PLASS		
	↶				←	←				←

Rettigheter & plikter

Med juridisk kompetanse i ryggen

Yrkestrafikkforbundet egen advokater med en solid juridisk kompetanse. To advokater og to advokatfullmektiger er ansatt i forbundet. Disse er spesialister i arbeidsrett og vegtrafikkrett. I tillegg er det ansatt en advokatsekretær, som ofte er den første medlemmene kommer i kontakt med.

Medlemmer i YTF har rett til juridisk bistand i forbindelse med arbeidsforholdet og juridisk førstehjelp i private saker. For å få rett til bistand, må man ha vært medlem i to måneder og problemstillingen må ha oppstått etter innmeldingstidspunktet.

Medlemmene i YTF kan kontakte advokaten i YTF direkte for å få juridisk bistand. I mange saker vil det likevel være fornuftig å kontakte tillitsvalgte først for å se om saken kan løses lokalt.

Når saken kommer inn til YTF registreres den og tildeles en advokat. Denne vil påbegynne saken så snart som mulig og senest innen to uker.

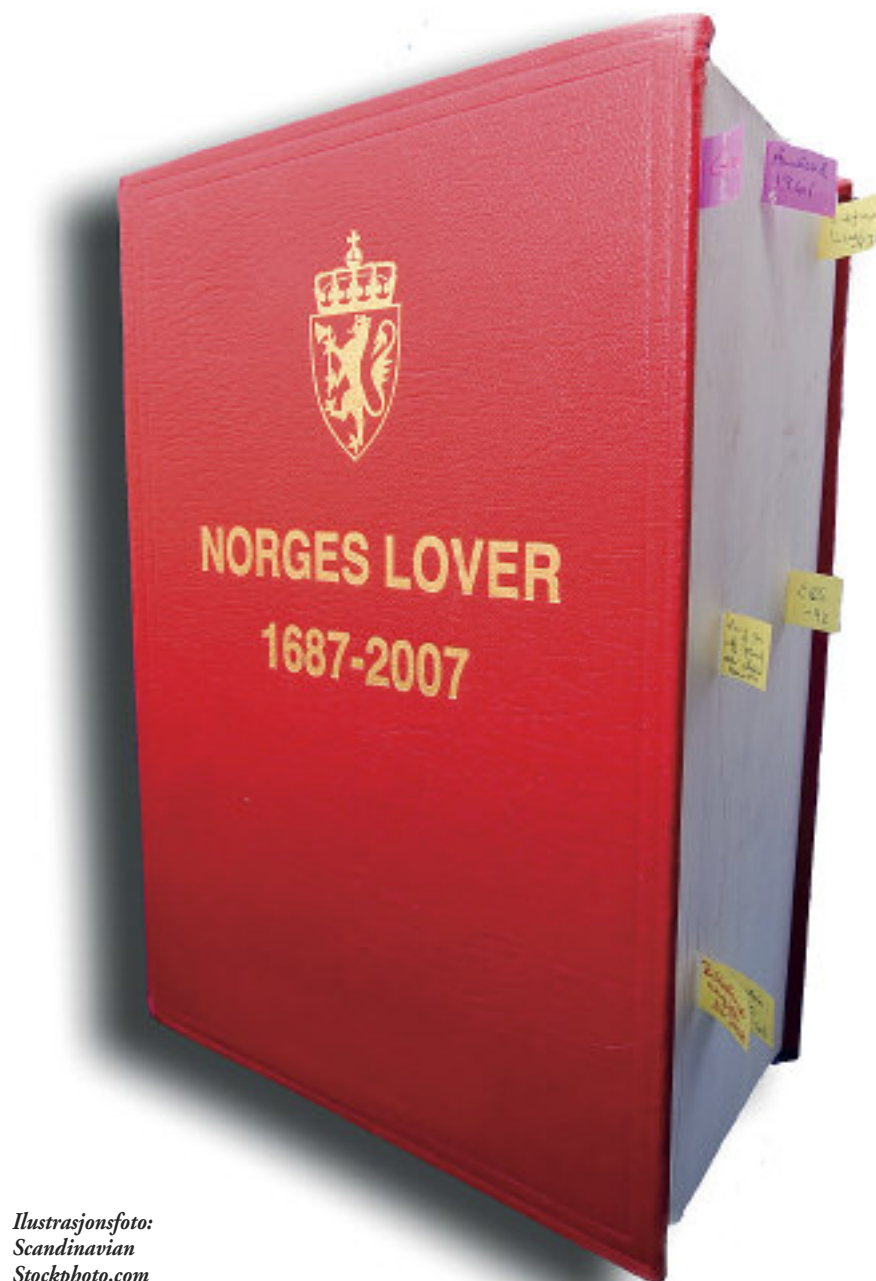
Retten til juridisk bistand innebærer at man får en kvalifisert juridisk vurdering av problemstillingen. Dersom det er grunnlag for det tar saken videre, om så inn for domstolene.

Advokatene bistår i mange forskjellige saker. Her er noen av de:

Straffesaker

Dersom uhellet er ute og en av våre medlemmer er involvert i en trafikkulykke under utførelse av arbeid, vil advokatene yte juridisk bistand.

I noen tilfeller blir førerkortet beslaglagt. Medlemmet kan da kontakte en av advokatene. Advokaten vil umiddel-



*Illustrasjonsfoto:
Scandinavian
Stockphoto.com*

bart få oppfølging opp saken og tilskrive politiet får ut sakens dokumenter. Medlemmet får råd om hvordan man skal forholde seg videre i saken. Advokaten gir bistand i forbindelse med rettens

behandling av politiets begjæring om fortsatt førerkortbeslag. Bistanden består enten i at advokaten er sammen med medlemmet i retten eller at det sendes et støtteskriv til retten før saken

behandles. Hvis saken ankes videre til lagmannsrett eller Høyesterett, bistår advokaten også her.

Dersom en saken resulterer i et forelegg, kan medlemmet få en vurdering av hvorvidt han/hun bør vedta forelegget. Anbefales det at forelegget ikke vedtas, stiller advokaten gratis opp som forsvarer i rettssaken. Skulle medlemmet engasjert en advokat for egen regning, vil en måtte påregne advokatutgifter i størrelsesorden kr. 20 000 – 50 000.

I ulykker med alvorlige følger, påtar advokatene seg forsvareropdrag, da gjerne etter oppnevning fra retten.

Oppsigelser/avskjedssaker

Får et medlem en oppsigelse eller avskjed, kan vedkommende eller tillitsvalgte kontakte advokatene for å få en vurdering av saken. Vi bistår i forhandlingsmøter. Vi tar ut søksmål for tingretten og bistår i hele prosessen inntil saken får sin løsning. Ofte blir saken løst ved et forlik eller en rettsmekling. I andre tilfeller ender saken med en dom.

Tariffsaker

Advokatene gir veiledning til tillitsvalgte om hvorvidt saken bør tvistes videre og eventuelt utforming av tvisteprotokoll. Vi tvister saker med tariffmotpartene og tar ut søksmål for Arbeidsretten dersom saken skal forfølges dit.

Andre saker

I tillegg bistår advokatene i andre saker som er knyttet til arbeidsforholdet slik som ferie, feriepenger, permisjoner, sykepenger, krav på andre trygdestønader, lønnskav, overtidsgodtgjørelse, permisjoner, permitteringer m.m.

Førstehjelp

Advokatene i YTF yter juridisk førstehjelp i private saker. Det betyr at med-

lemmene kan kontakte oss i spørsmål som gjelder f.eks. familierett som arv, samlivsbrudd m.m. for å få en vurdering av saken. Advokaten vil her i utgangspunktet bruke opptil en time på saken og gi en vurdering av hvordan saken må tas videre. I noen tilfeller vil rådet være at det ikke er noe å gå videre med. I andre tilfeller kan man få råd om å engasjere en advokat for å bringe saken videre innenfor rettsystemet.

Advokatene setter opp testament, ektepakt og samlivsavtaler gratis.

Den juridiske bistanden i private saker forutsetter imidlertid at det er et rettsområde hvor vi har kompetanse og kan gi forsvarlig råd. Vi kan f.eks. ikke gi råd i kompliserte skattespørsmål.

Yrkesskadesaker

Yrkestrafikkforbundet har inngått en avtale med advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig som innebærer at de bistår medlemmene i yrkesskadesaker. I SVW arbeider det advokater er spesialister i personerstasjonsrett. Bistanden fra dem skal være gratis på lik linje med bistanden fra YTF. Dersom forsikringsselskapet plikter å betale erstatning, er det slik at de også plikter å betale nødvendige advokatutgifter. I praksis betyr det at forsikringsselskapene vil betale advokat-salæret til advokaten hvor man vinner frem med et krav om erstatning. Hvis man ikke når frem vil YTF betale salærkravet til advokaten.

Medlemmer som har fått godkjent en yrkesskade og som taper inntekt som følge av denne eller som trolig vil kunne komme til å lide tap på grunn av denne, oppfordres til å kontakte YTF for å få bistand fra advokat. Saken sendes først til advokaten i YTF. Vi sender deretter saken videre til advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig.

SPØR OSS:



Linda Jæger

Advokat

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



Ken Roger Bratteng

Advokat

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



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





Illustrasjonsfoto:
Scandinavian
Stockphoto.com

Urimelig oppsigelse?

Spørsmål: Jeg ble oppsagt av min arbeidsgiver i 2013. Jeg kontaktet verken tillitsvalgt eller YTF sentralt da jeg fikk oppsigelsen. Selv om det nå har gått mer enn 16 måneder siden jeg fikk oppsigelsen, tenker jeg fremdeles på at det som hendte meg var svært urimelig. Jeg ønsker derfor at dere ser på min sak og hjelper meg med å få jobben tilbake.

Svar: Arbeidsmiljøloven inneholder absolutte søksmålsfrister dersom en vil bestride en oppsigelse. Hvis en vil kreve jobben tilbake, må søksmål tas ut innen

åtte uker etter at en mottok oppsigelsen eller åtte uker fra forhandlingsmøtet, dersom slikt møte ble gjennomført. Fristen for å ta ut søksmål er seks måneder fra oppsigelsen ble mottatt eller fra forhandlingsmøtets avslutning. Det er således umulig å ta opp din sak nå. Det er svært viktig at medlemmer kontakter tillitsvalgte og/eller YTF sin juridiske avdeling dersom en mottar en oppsigelse eller avskjed som en ønsker å få vurdert. Dersom en ikke gjør det, vil retten til å bestride oppsigelsen gå tapt.

Sykdom og ferie

Spørsmål: Jeg var syk i flere måneder i 2014. Dette medførte at jeg ikke fikk avviklet mer enn en uke ferie i fjor. Ferieloven sier at en kan overføre inntil to ukers ferie. Kan jeg kreve feriepengene for resten av ferien utbetalt?

Svar: Det stemmer at ferieloven i utgangspunktet sier at inntil 12 virkedager (lørdager regne også som virkedag i ferieloven), kan overføres til påfølgende ferieår. Dette fremgår av ferieloven § 7, nr. 3, første ledd. Av annet ledd fremgår det likevel at ferie som ikke er avviklet på grunn av sykdom eller ikke er avviklet i strid med lovens bestemmelser, skal overføres til påfølgende ferieår. Det betyr at det ikke er lov å utbetale feriepenge for ikke avviklet ferie. All ferie skal overføres.

Fødselspermisjon

Spørsmål: Jeg skal bli far for første gang om to måneder. Jeg har forstått det slik at jeg har rett til to ukers permisjon i forbindelse med fødselen. Betyr dette at arbeidsgiver betaler meg lønn for denne perioden?

Svar: Det stemmer at du har rett til 14 dagers permisjon i forbindelse med fødselen. Loven gir imidlertid ingen rett til lønn eller omsorgspenger for denne perioden. Det betyr at arbeidsgiver kun vil ha plikt til å utbetale lønn til deg dersom dette fremgår av tariffavtale eller annen avtale med arbeidsgiver. Noen slik rett følger ikke av bussbransjeavtale.

Jubilantar i Telemark Bilruter

Laurdag 10. januar under festkvelden til Telemark Bilruter på Quality Straand Hotel i Vrådal, vart jubilarantar med 25 og 40 års samanhengande arbeid i selskapet heidra. Jubilarantar med 25 års teneste var Signe Østby, Georg Tore Almelien, Bjørn Simon Bunkholt, Oddvar Sandbukten og Tom Willy Enger, som alle fekk tildelt NHO Transports hederstegn med diplom og gullklokke. Norges Vels Medalje med diplom for 40 års samanhengande teneste i selskapet vart tildelt Magne Haugen. Disponent Svein Olav Straand og styreleiar Hilde Fjellheim sto for talar og tildeiling av utmerkelsane under ein svært triveleg festkveld for rundt 190 tilsette, styret og pensjonistar med følgje.



Fra venstre: styreleiar Hilde Fjellheim, jubilarantane Signe Østby, Georg Tore Almelien, Magne Haugen, Bjørn Simon Bunkholt, Oddvar Sandbukten, Tom Willy Enger og disponent Svein Olav Straand.

Tiden er inne for handling

Transportbransjen har alltid vært en, kall det rufsete bransje. På 70 og 80 tallet var jobben som langtransport-sjåfør eksotisk. Man reiste avgårde til fjerne himmelstrøk og kom tilbake med historiene som ikke var ulik sjø-folkenes skrøner. Husk at den gangen var ikke charterturismen for folk flest. Hvem har ikke hørt historiene om festene på fergene, festene i Rotterdam, Reeperbahn eller om lite søvn og mange mil.

Men vi hørte også om et sterkt kameratskap. Om folk som tok vare på hverandre.

Mange hadde drømmen om å få kjøre langtransport, men veien var lang. Det var slik at man bare kunne drømme om en slik jobb uten erfaring. Man måtte ofte gå veien via liten lastebil og distribusjon for å vise at man dugde før man ble sendt på langfart.

Den tiden er historie. En stolt og rufsete historie.

På slutten av 80 tallet og innover i nittiårene begynte myndighetene å stille krav til bransjen og følge dette opp med kontroller. Kontrollørene ble sett på som «Gestapo» og veldig få hadde noe godt å si om disse.

I 1993/1994 innførte myndighetene fagbrev for yrkessjåførene. Dette skulle heve statusen i yrket. Blant bileierne ble ikke dette mottatt særlig bra. Man så for seg økte lønnskostnader, så dette ble nesten like forhatt i eierkretser som fagbevegelsen. Sjåførene inntok de samme holdningene, helt sikkert påvirket av eiere og kjøresjefer, og det faktum at ingen spireripp skulle komme her å vifte med et fagbrev. Det var mye viktigere, og det ga mye større status å ha vært ute en vinternatt eller to.

Jeg vet om sjåfører som gned seg i øynene før de kom ombord i fergene fordi hviten i øynene skulle få et røds-kjær. Det ga status.

Etter årtusenskiftet ble myndighetene stadig mer opptatt av transportbransjen og de som jobbet i bransjen. HMS var et uttrykk som stadig oftere ble brukt.

Jeg vil hevde at sjåførstanden og transportørene kvalitetsmessig nådde sin topp i årene etter årtusenskiftet.

Man hadde bra materiell, trafikksikkerhet og miljø ble faktorer. Lastesikring ble tatt på alvor og folk flest hadde tillit



Illustrasjonsfoto: ScandinavianStockphoto.com

til dem som kjørte de største bilene.

Så skjedde det noe. Jeg vil si at vendepunktet kom i 2010. Man oppdaget at EØS avtalen ga muligheter til å skaffe billigere transport. Store deler av Østeuropa ble innlemmet i EU, og dermed var veien fri for å benytte seg av transportselskaper som kunne kjøre i Norge for fantasipriser.

Sammen med transporten fra øst kom mange nye begreper i transport-sammenheng.

Kabotasje, slave, dieselyveri, falske førerkort, dødstrailere, vogntog kaos, bompengesniking, nesten ikke bremses, falske sjåførkort, uegnede kjettinger, utslitte dekk og mye mer.

I fire år har myndighetene sett denne utviklingen. De har fått ufattelige mengder med informasjon, men fremstår som maktesløs. Bileierne har sett den samme utviklingen, men det mest visjonære de har kommet opp med er obligatorisk bompengebrikke.... Greit nok, men alt for dårlig.

Fagbevegelsen har sittet å sett på, uten å foreta seg noe særlig, selv om de norske sjåførene utsettes for et enormt press for at bileieren i det hele tatt skal klare å holde hodet over vannet.

Heldigvis har YTF klart å skille seg positivt ut i dette selskapet. Til tross for at de ikke har en stor godsavdeling, og alt for få medlemmer, har de klart å gjennomføre noe som er veldig viktig. De har jobbet på grasroten. De stod på svinesund å skaffet viktig dokumenta-

sjon og statistikk på hva som foregår og i hvilket omfang.

Videre krever de allmenngjøring av transportbransjen. På godt norsk betyr dette at YTF vil lage spilleregler i bransjen.

Når vi vet at et komplett vogntog lass i dag går fra Bergen til Oslo for 3600 kroner og at en bra betalt norsk langtransport sjåfører tjener 140 kroner flatt pr time han jobber, og ingenting når han sover i bilen, er tiden overmoden for å trekke i nødstoppen.

Jeg tviler på om man kunne sende et komplett vogntoglass fra Bergen til Oslo for 3600 kr i 1995, og 140 kroner timen.... Det er vel omtrent det samme som man tjener på MC Donalds....

I dag har kontrollørene til Statens Vegvesen nesten fått helte status, og kameratskapet og samholdet er borte.

Skal bransjen ha noen som helst mulighet til å overleve med norske sjåførere må mye skje.

Vi har omtrent verdens beste pressmiddel, for uten lastebilen stopper Norge. Men vi mangler samholdet.

Folk må organisere seg. Både sjåfører og eiere. Sammen må de forskjellige organisasjonene bli enig om de viktige hovedmålene og kjempe sammen om disse.

Gammel uenighet legger vi nederst i skuffen, for tiden er inne for handling.

Innlegget er skrevet av Gunnar Nordvik, Bergen. Opprinnelig postet på Facebook, publiseres i Yrkestrafikk med tillatelse.



*Det er fantastisk
å jobbe med sprenging
av fjell, en spennende
jobb, sier Silje Helen
Haver.*

Silje Helen sprenger fjell med dynamitt

Lærling Silje Helen Haver (20) borer i fjell og sprenger bergveggen med dynamitt. – Gildt, synes hun. Hun skal ta fagbrev for å bli fjell- og bergverksarbeider hos Velde Fjellboring.

TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD

Vi møter henne inne på det gigantiske anleggsområdet til Velde på Kylls ved Sandnes i Rogaland. Hun setter seg i firmabilen ved kontorbygget og kjører i flere minutter, før hun parkerer inntil fjellveggen. Tid for fjellboring. Hun går bort til boreriggen, en Atlas Copco Roc D3 uten førerhus.

– Jeg styrer maskinen ved hjelp av to spaker på «panelet», forklarer hun, mens hun står noen meter fra maskina. Det er noen varmegrader i lufta, men det blåser kaldt og det hagler litt. Lærling Haver er iført varme klær, skjerf, hansker, lue og utenpå lua en hjelm med hørselvern.

Hun starter maskina. Boretårnet styres i vater. Så begynner boringen av hull i fjellveggen. Det dundrer. Maskina rister. Og det begynner å støve. Silje Helen Haver blir nesten borte i en sky av støv som kommer opp fra hullet i fjellveggen mens hun borer. Men når hun starter støvsugeren, blir det klar sikt igjen, strålende.

Stemor kjører tippbil

Alt ser lett ut når hun jobber, slik det gjerne gjør når folk med peiling holder

på med praktisk arbeid. I fjellveggen er det røde merker hvor hun skal lage hull. Når alle hullene er boret, får hun tid til å prate litt igjen.

– Hvorfor valgte du å satse på fjell og bergverk?

– Min stemor, som kjører tippbil, og som er godt kjent her på anleggsområdet til Velde, spurte om jeg hadde lyst til å bli utplassert her da jeg gikk på videregående skole. Jeg tenkte at jeg kan prøve.

Silje Helen Haver fikk med andre ord et innblikk i jobben, som utplassert elev, allerede da hun gikk på videregående skole, først Bygg- og anleggsteknikk VG1, deretter Anleggsteknikk VG2 på Time videregående skule. Velde Fjellboring synes hun var så flink, at de ville ha henne som lærling, selv om de egentlig ikke skulle ha lærling på den tiden.

– Da fjellboringa ringte og ga meg tilbud om lærlingeplass, sa jeg ja, og ble veldig gla. Hun begynte som lærling i 2012.

«Dynamitt-Silje»

Silje Helen Haver kjører boreriggen vekk fra fjellskråningen og er snart tilbake på området, denne gang i sin arbeidsbil. Bak i bilen henter hun noe viktig. Hun kommer gående, med en stor plastpose dynamitt under armen, og et stort smil. Dette synes hun er moro. Dynamittkubbene kaster hun forsiktig og presist ved siden av hvert hull som er boret. Hver enkelt dynamitt kubbe dytter hun ned i hullene med en kjepp. På kjeppen har hun merker, slik at hun ser hvor dypt kubbene blir liggende. Kubbene

legges på 90 centimeter, en meter, 1,3 meter og 1,5 meter dybde. Når kubbene er på plass, tar hun fram en bøtte med grus og dytter grusen ned i hullene, over kubbene.

Tid for å koble. Silje Helen Haver tar fram ei lita trekasse hvor hun har elektriske ledninger. Ledningene fester hun til hver enkelt dynamitt-kubbe og seriekobler. Så ringer hun gravemaskinkjøren. Noen sekunder senere kommer han kjørende. Med grabben legger gravemaskinføreren store, tunge gummimatter over området hvor dynamitten ligger. Hver matte veier over ett tonn. Disse mattene skal hindre at småstein spruter



Her gjør hun klar til å legge en dynamittkubbe iullet i fjellet.



YTF-medlem Silje Helen Haver bruker radiostyrt «panel» når hun borer fjell med denne boreriggen inne på anleggsområdet til Velde ved Sandnes i Rogaland.



Silje Helen Haver har sprengt fjellet i bakgrunnen og skal slå av sirenen. Legg merke til støvskya utenfor fjellveggen.



ut over område i pukkverket, når fjellet sprenges.

Tid for en pause. Vanligvis tilbringer Silje Helen Haver pausen i bilen, sammen med de andre som jobber med fjellboring og sprenging. Da står bilene side om side, og de prater med hverandre gjennom åpne vinduer mens de spiser. Velde har kantine, men de vil heller være i bilene, gjengen som jobber med boring. Slik slapper de skikkelig av.

Men i dag kjører hun ned til driftslederen, slik at vi kan snakke litt med ham som også er opplæringsansvarlig for henne. Mens vi kjører forteller hun om hvor vanskelig det var å velge yrke.

– Da jeg var ferdig med grunnskolen, visste jeg ikke hva jeg skulle bli. Derfor begynte jeg på Helse- og sosialfag, slik de fleste av mine venninner også gjorde. Men dette faget passet ikke meg. Derfor begyn-

te jeg på Bygg og anlegg VG1, og jeg tenkte at jeg skulle begynne å kjøre gravemaskin slik min morfar gjorde, sier hun.

Men da hun ble utplassert hos Velde, kom hun på rett sted.

– Hei! Velkommen, sier Morten Jensen som er driftsleder for Velde Fjellboring. Han holder til på kontoret i ei brakke på anleggsområdet. Jensen er både sjefen og opplæringsansvarlig for lærling Silje Helen Haver.

– Jeg fikk et godt inntrykk av henne allerede første gang hun var her på utplassering, sier han.

– Hun er flink til å arbeide, møter opp til riktig tid, hun står på, lærer raskt og er til å stole på, sier driftslederen mens hun hører på.

Der fikk han sagt mye viktig med noen få ord.

– Gildt å høre ros, synes hun.

– Men jeg tar også gjerne imot kritikk, slik at jeg kan bli bedre på forskjellige ting. Når jeg kobler salver, ser Morten over det jeg har gjort. Sier han at det er noe som skulle vært gjort annerledes, blir det bedre til neste gang.

Som lærling i «Fjell og bergverk», er det viktigste å kjøre borerigg og sprenging, i tillegg lærer hun blant annet om drift av pukkverket. I læretiden har hun vært med på boring og sprenging mange andre steder, hvor det for eksempel skal bli veier eller boligfelt. Hun kjører for øvrig både gravemaskin og andre store anleggsmaskiner en gang i blant.

Når fjell sprenges inne på anlegget til Velde, bringes de store steinene til pukkverket hvor de knuses i forskjellige størrelser. Disse steinene – pukken – er perfekt til bygging av veier og som fundament til parkeringsplasser. Noe av



Hun kaster dynamittkubbene ut til hullene hvor de skal sprenges.

massene fra fjellsprengingen brukes som tilsetning i asfalt eller betong.

Gild arbeidsplass

Silje Helen Haver er alene som kvinne i et mannsdominert miljø.

– Hvordan opplever du det?
– Jeg kjenner folka jeg jobber sammen. Her er det godt arbeidsmiljø. Det er gildt å jobbe blant mannfolka. De har godt humør, nesten alltid.

Hun ser fram til å ta fagbrev til våren etter to år som lærling.

– Det gleder jeg meg til. Når jeg får fagbrevet, skal jeg fortsette her, sier hun.

– Hun vil få fast ansettelse, når hun har tatt fagbrevet, hvis alt går etter planen, bekrefter driftsleder Morten Jensen. Etter fagprøven skal hun også ta et sprengningssertifikat, slik at hun kan bli sprengningsbas.

Tid for smell

Vi takker driftsleder Jensen for praten og blir med Silje Helen Haver tilbake til sprengningsfeltet. Hun småløper bort til dynamittladningene og legger ut en ledning som strekkes hundre meter. Hun finner også fram sirenen og legger den på bakken ved siden av seg. På med lyden. Sirenen går! Det uler høyt mens Silje Helen Haver står på kne ved koblingsboksen noen meter unna. Hun ser bort på dynamittområdet. Og hun trykker på knappen. Dynamitten sprenges!!! Det smeller kraftig, mattene hopper litt, mens det raser store mengder med masse fra fjellveggen. Nederst i veggen ligger en liten sky av støv i lang tid etter smellet.

Silje Helen Haver gjorde alt selv denne dagen, inne på det private området til Velde, mens sprengningsansvarlige satt på kontoret og arbeidet.

Solide salver

– Hvordan opplever du øyeblikket når dynamitten sprenges?

– Det er helt herlig. En fantastisk følelse, sier hun. To til tre ganger i måneden sprenger hun storsalve med flytende dynamitt. Hun fyller tretti tonn dynamitt ned i fjellet og sprenger 100.000 tonn stein – ett hundre tusen tonn – i en salve.

To av hennes kolleger sitter i større borerigger med førerhus og borer hull hele dagen. Hun vil heller jobbe med sprenging og den lille maskina, enn å sitte i den store uten å sprengre.

Dynamittladningene gir henne et kraftig kick. Spenning. Arbeidsdagen er over.

Silje Helen Haver gleder seg allerede til neste dag på jobben med boring og sprenging av fjell.

Et skritt nærmere å forby sosial dumping

Tariffnemda har nå sendt allmenngjøringskravet i transportsektoren ut på høring, og dermed har Yrkestrafikkforbundet (YTF) kommet et skritt nærmere å gjøre sosial dumping ulovlig innen norsk transportsektor.

– Med denne høringen, er vi snart kommet til veis ende med å gjøre sosial dumping ulovlig i transportsektoren, sier YTF leder Svein Furøy.

– Vi er meget fornøyd med å ha kommet til dette punktet. Sosial dumping må vekk fra våre veier. Dette er det vi har jobbet med i snart ett år og er fornøyd med at vi snart er i mål, sier Svein Furøy, leder for Yrkestrafikkforbundet (YTF)

Et av årets klareste eksempler på hvor ille situasjonen kan bli for sjåfører i godsindustrien, ble presentert i Helgelendingen. Avisen brakte fram saken om trailersjåføren Sergey Chabarov som etter å ha kjørt av veien, ble sittende fast i Norge uten å få hjelp fra sin arbeidsgiver Girteka Logistics. Med en ødelagt trailer kommer Chabarov seg ikke noen vei og har blitt nødt til å overnatte i førerhuset i mange dager. Det eneste selskapet gjorde for å hjelpe var å hente hengeren.



– Nå er vi nærmere punktet der vi kan unngå slike hendelser. Hendelser som dessverre er langt fra sjeldne. Utenlandske sjåfører er ofte gjenstand for fryktelig dårlige vilkår, noe vår undersøkelse fra 2014 også viser, forteller Furøy.

Noe av det YTF krever er at minstelønnen i tariffavtalen for gods og turbus skal gjelde for alle ansatte som utfører arbeid i Norge. Det vil si at for lastebilsjåfører vil man ha en min-

stelønn på 156, 57 kroner i timen og 150 kroner timen for turbilsjåfører.

– Vi gjennomførte en undersøkelse i 2014 ved Svinesund, der 500 sjåfører ble spurt om deres arbeids- og lønnsvilkår. De fleste som svarte var utenlandske sjåfører og månedslønnen til disse lå på rundt 1000 euro eller rundt 9 000 kroner etter dagens kurs. Dette er langt under en standard månedslønn, og helt uakseptabelt. Det vil allmenngjøringen gjøre noe med, utdyper Furøy.

Siste skritt

Nå er allmenngjøringsforslaget ute på høring i to måneder, og vil være avsluttet den 12. mars. Furøy antar at det ikke vil være mye saklig motstand mot allmenngjøringen.

– Gjennomføringen er viktig for å sikre transportindustrien mot ødeleggende konkurranse fra useriøse bedrifter som dumper prisene på bekostning av velferden, livet og helsen til sine ansatte. I tillegg gjør det sosiale dumping i sektoren ulovlig. Jeg finner det vanskelig at noen skal være imot det, sier Furøy.

Han ser positivt på prosessen som nå har startet, .

– Nå gjenstår det å se hvordan dette ender, men vi ser positivt på prosessen, forklarer Furøy.

Lærlingeplikt må også gjelde transportsektoren

Regjeringen sender nå ut på høring forslaget om at store offentlige anbud skal ha som krav at om bedriften skal vinne anbudet, må de ha lærlinger og at disse skal være tilknyttet prosjektet som er på anbudet. Hvilke bransjer dette skal gjelde for og hva som skal definere store anbud er enda ikke avklart. YTF applauderer forslaget, som skal føre til flere lærlingplasser.

– Dette er et meget godt tiltak fra regjeringen som vi ønsker velkommen, sier Svein Furøy, leder for Yrkestrafikkforbundet.

– Transportbransjen må inkluderes i bransjene som møter dette kravet, slik at vi får flere elever ut i lære. I bussbransjen har man kommet et stykke på vei, mens i transportbransjen for øvrig har man en vei å gå, og dette kan føre til at disse nå må ta sin del av ansvaret for den nye generasjonen transportarbeidere.

Furøy peker også på at prøveordningen om å la 18 åringer få kjøre buss, en ordning som har gått helt uten ulykker eller problemer, vil føre til økt behov for lærlingplasser. I 2014

var de aktive lærlingsbedriftene Firda billag, Nobina, Cominor, Unibuss, Nettbuss, JVB, Tide, Boreal og Setesdal bilruter.

– De små aktørene uteblir i for stor grad og de må også motiveres til å ta imot lærlinger. En annen konsekvens av forslaget er at vi kan få flere elever som tar studiet, ved at de ser at de har gode muligheter for lærlingplass. Dette er nødvendig for vi har enda ikke på langt nær nok arbeidstgere til å fylle behovet, forklarer han.

Ønsker forbud velkommen

Regjeringen vil forby vogntog som ikke bruker trekkvogner med tre akslinger fra å kjøre på enkelte fjelloverganger, på vinteren. Bra, mener godssjåfør Jan Arne Laberget.

– Der norske vogntog bruker trekkvogner med tre akslinger, bruker ofte utenlandske vogntog bare to. Uten den tredje akslingen sliter de med å komme seg gjennom overgangene, eller komme seg videre om de må stoppe på turen over, forklarer Jan Arne Laberget. Han jobber som godssjåfør og er leder for YTF Gods.

Han ønsker forslaget til regjeringen velkommen, og mener det vil gjøre norske veier mye tryggere.

– Forslaget vil sørge for at vogntog ikke blir brukt under værforhold de overhodet ikke er laget for. Den tredje akslingen gjør at trekkvognen blir mer fortung og dermed får bedre feste, mens de utenlandske har mye mer tyngde på den bakre akslingen. Dette er veldig uheldig når man møter norske veiforholdene, sier Laberget, men legger til at det ikke er bare på akslingen man finner viktige forskjeller.

Hjulene som brukes av norske godsførere er laget slik at man kan ikke kan kjøre mer en 60.000 km på dem, til gjengjeld er de mye bedre for vinterføre.

– Vi bruker en mye mykere gummiblanding på hjulene i Norge, og det gjør det enklere å kjøre på glatte veier. De utenlandske vogntogene bruker en hard gummiblanding, som gjør at du kan kjøre mye lengre på dem, men de gir heller ikke godt nok feste når det er som glattest, forklarer Laberget.

NHO sier til NRK at de frykter at et slik forbud vil gjøre at utenlandske vogntog vil slutte å kjøre på norske veier, og at det vil bryte reglene om fri konkurranse. Laberget på sin side påpeker at liv og helse må komme først.

– Jeg oppfordrer alle som er i tvil om å ta seg en tur opp på fjellet og se hvor glatt det er. Kjører man rundt på et kjøretøy som ikke er tilpasset norske vinterveiforhold, og da særlig på fjelloverganger, setter man seg selv og andre i fare, sier Laberget.

Sentral støtte

Statssekretæren i samferdselsdepartementet, Bård Hoksrud, sier til NRK at han ser at forslaget er drastisk, men nødvendig. Det får han støtte for fra både Laberget og YTF-leder Svein Furøy.

– Et slikt forbud vil redusere faren for ulykker og problemer på fjelloverganger. Dette er ikke bare bra for sjåføren selv, men også andre vedkommende deler vei med. Vi støtter Hoksrud og regjeringen i dette forslaget, utaler Furøy.

Felles avgiftssystem innen EØS

IRU – International Road Union, har opprettet et eget utvalg for gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet for godskjøretøy og turbiler i de ulike EU- og EØS-landene. NHO Transport er representert i dette utvalget og håper at det er mulig å få et mer enhetlig system på tvers av landegrensene på sikt, melder NHO Transport.

IRU ønsker både å kartlegge de ulike landenes praksis og utarbeide et forslag til felles system på tvers av europeiske landegrensar, og fremme dette overfor aktuelle instanser i Brussel. Utvalget består av representanter fra Tyskland, Storbritannia, Italia, Østerrike, Nederland, Danmark, Sverige og Norge.

– Denne gjennomgangen fra IRUs side er spesielt interessant for Norge siden det ser ut til at NHO Transport endelig får gjennomslag for innføring av avgift for utenlandske transportører på kabotasjeoppdrag i Norge.

Penger igjen når du tar fagbrev!

I den siste perioden har mange tatt de første skrittene mot et fagbrev, mens andre er ferdig med prosessen. Da kan det være greit å huske at YTF har en god støtteordning for de som har utgifter i forbindelse med fagbrevopplæringen. For har du eller skal du ta fagbrevet kan du søke om stipend.

– Når fagbrevet er bestått, kan det sendes inn kopi av bekreftelsen for bestått fagbrev til Yrkestrafikkforbundet, sammen med kvitteringer for utgifter i forbindelse med fagbrevet. Yrkestrafikkforbundet dekker

utgifter til fagbrevet på inntil 6000 kroner, forklarer Håvard Galtestad, organisasjonssekretær i Yrkestrafikkforbundet.

Galtestad anbefaler varmt å ta fagbrevet til alle medlemmene som vurderer det.

– Ja, fagbrevet er et bevis for den kompetansen du har, som betyr at man for et fagbrevstillegg på mer en 17000 kroner i året. I tillegg har du mulighet til å bli sensor i opplæringsnemda, noe flere av våre medlemmer er, sier Galtestad.

Få Yrkestrafikk digitalt

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

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



Årsmøte Møre og Romsdal

Da har Region 111 Møre og Romsdal hatt årsmøte. Vi møttes på hotell Alexandra i Molde helgen 15-16.november. Representanter fra alle avdelingene var tilstede og i tillegg hadde vi besøk fra forbundet av nestleder Jim Klungnes. Et vedtak fra fjorårets årsmøte åpnet for at en observatør fra hver avdeling pr 100 medlem får delta på lik linje med de som deltar etter vedtektene. Observatøren har ikke stemmerett men tale og forslagsrett. Avdelingene dekker alle kostnader for observatøren i sin helhet. En avdeling hadde benyttet seg av denne retten og sendt en observatør.

Det var innkommende saker som fikk gode diskusjoner og vedtak.

Utover de vanlige årsmøtesakene, ble det diskutert en del om anbudsproblematikken og hva vi som tillitsvalgte kan gjøre opp mot fylket og politikerne, for å komme i forkant av problemene. Vi fikk også høre om erfaringer fra tillitsvalgte i forbindelse med anbud og ny arbeidsgiver.

Jim holdt et innlegg ang anbud og ringvirkningene som virker negativt for passasjerene. Vi fikk se flere eksempler på statistikk som viste dette veldig godt.

Inntrykket etter dette årsmøte er at vi koste oss med nydelig (for mye) god mat og drikke. Vi fikk utvekslet erfaringer og gode diskusjoner.

Valget ble som følgende: leder Linda Myhre, nestleder/sekretær Kjell Arne Myrvold, kasserer Martin Dyrseth, styremedlem Erling Holmeide og vara Bjørn Inge Moe.

Moh Linda Myhre, regionsleder YTF Møre og Romsdal



Fra venstre: Nestleder Jim Klungnes, Solveig Emblem, Barry Nakken, Kjell Arne Myrvold, Leif Westerheim, Erling Holmeide, Linda Myhre, Roy Hatlehol, Martin Dyrseth, Helge Drabløs og Svein Arild Bolso. Bjørn Inge Moe var ikke til stede, når vi tok bildet.

Dronning ut av buret

Slik kunne kongens nyttårstale vært

Gladiola er royalist og mener vi skal ha en konge. Det har aldri vært noe tvil. Kwartbasen prøvde seg med en italiener som han mente jeg skulle kjøre. Jeg endte opp med en prins i den svenske arverekken. En prins som har blitt kongen på veien. Den har 16 trinns kasse, tandemboggi og kjettingkastere. Jeg har navnet på kongen svidd inn på brystkassa, mens konkurrenten har fått plass på den venstre rumpeballen. Så jeg er en ekte royalist.

Så Kwartbasen mener kongens nyttårstale var bra og representativ for landet?

Da har ikke Kwartbasen fått med seg at kongen ofte snakker pent om at alle skal ha de samme rettighetene i arbeidslivet. De skal også ha anstendige arbeidsforhold.

Slik kunne vegkongens alternative nyttårstale vært:

«Kjære transportarbeidere. Det er en glede for meg og dronningen og tale til dere, eller trollet som jeg liker å kalle henne når vi har dratt for gardinene og slukket lyset. Dronningen og meg ser med bekymring på lønnsforholdene i transportbransjen. Jeg bruker vanligvis ikke slike ord. Heller ikke min kone. Men det er galskap at sjåførene, med et så stort ansvar, og en så kostbar kompetanse, ikke har høyere smørebrød. (Han strekker ut papirrullen og leser videre).

Dere må unnskyldte meg for at jeg ikke har vanlig manuskript. Jeg hadde ikke annet enn papirrullen på fartsskriveren da jeg skulle skrive denne nyttårstalen.

Dronningen, eller busktrollet som jeg liker å kalle henne når vi ligger bak en busk i parken en varm junikveld, hun er også et fjell troll og elsker fjellet.

I det siste har hun drømt om å overnatte i en trailer på en rasteplass. Jeg fikk dratt laksen ved elva en helg og dronningen fikk en tur mellom Oslo og Bergen i en lastebil. Hun fikk en overnatting med sjåføren på en rasteplass i Hallingdal. Etter dette har hun ikke vært til å kjenne igjen. Hun smiler hele dagen og lurert bare på når jeg skal på laksefiske igjen. Hun mener jeg som er konge bør se til at sjåførene får like gode sanitærforhold på hvileplassene som vi har hjemme.

Hun har helt mistet interessen for kunst. Nå snakker hun bare om totalvekt og kjettinglekker. På nattbordet hennes er det masse transportmagasin. Hun mener jeg må trykke litt mer på boggien. Jeg skjønner ingen ting. Maken til dronning!

Kongen kremter, strekker mer ut av papirrullen fra fartsskriveren. Han mister rullen med teksten, kamera går og han tar resten etter hukommelsen.

Dronningen sier jeg ikke er noen konge om jeg ikke klarer å gi sjåførene et kongelig lønnsoppgjør som ruver i terrenget, bedre veier og skikkelige hvileplasser. Hun mener også at jeg som er konge og er opptatt av å integrere flyktninger, i alle fall i nyttårstalen, må se til at de utenlandske sjåførene blir tatt godt i mot. Hun vil sette sin svigersønn til å være den høye beskytter for transportimmigrantene.

Jeg vil sende en hilsen til de få norske sjåførene som har klart å få seg et lass ut av landet til en levelig pris. Jeg vil også sende en hilsen til de som har vært på veien så lenge at huset var solgt da de kom hjem.

Mine tanker, og spesielt dronningens tanker går til de som overnatter på en dårlig utstyrt rasteplass i Hallingdal.

Så Kwartbasen mener kongen ikke kan tale transportarbeidernes sak.

Da vi var under dansk kongen, før 1814, var det mulig å reise til København og klage sin nød for kongen, herr Kwartbas.

Gi oss en dronning som er sjåførenes høye beskytter!

Godt nytt år!»

Gladiola

Tariffavtale og organisering er nøkkelen

Det er alltid noe nesten magisk med et nytt år: Følelsen av en ny start, av at man legger noe bak seg, og at en ny måte å tenke på kan inntre.

I realpolitikens verden er det imidlertid få mirakler å spore, selv om kalenderen blikker over i januar.

Stortinget skal nå diskutere forslag om å «modernisere» arbeidsmiljøloven. Fleksibilitet er blitt det nye slagordet, vi må alle bli mer fleksible fordi samfunnet har forandret seg. «Markedet og kundene krever mer fleksibilitet» sies det. Fleksibilitet betyr at det skal bli tillatt å pålegge folk å jobbe på mer ugunstige tider. Det skal bli flere midlertidige jobber, og sammen med lengre turnuser, tettere søndagsarbeid og mer overtid i perioder skal vi altså få det mer fleksibelt på jobben.

Mange mener at norsk arbeidsliv på mange måter allerede er en suksess, - selv om vi visstnok har en «gammeldags» arbeidsmiljølov. Vi jobber smart og skaper verdier. Jeg mener vi er fleksible også. Vi er langt fremme i bruk av IKT, og folk jobber mer mobilt. Vi har utviklet døgnbaserte hjemmetjenester så folk kan bo lenger hjemme. De som jobber i servicenæringen gir oss tjenester langt utover ordinær arbeidstid.

Også i årene fremover vil vi helt sikkert finne løsninger som gir oss viktige tjenester når vi trenger dem. Vi har allerede i dag en fleksibel lov, men den setter noen viktige grenser for å sikre arbeidstakernes fritid og helse. Det er ingen grunn til å flytte disse grensene nå.

Undersøkelser viser at de fleste av oss trives og har det bra på jobben. De aller fleste arbeidsgivere sørger heldigvis for at arbeidsmiljøloven og andre lover følges i det daglige. Samtidig ser vi en økning i useriøse virksomheter som opererer på

kanten av loven, bryter loven og bryter god forretningsskikk. Det er blitt mer krevende enn før å sikre ryddige forhold i deler av arbeidslivet. Det er dumt å svekke det organiserte arbeidslivet da. Tariffavtale og organisering er nøkkelen til et velregulert arbeidsliv.

Vi trenger fagorganiserte som sammen med myndighetene kan avdekke og rydde opp i usunne konkurranse- og arbeidsvilkår. Derfor er det korttenkt av regjeringen å svekke organisasjonenes muligheter til å ivareta arbeidstakernes interesser slik de nå gjør i forslaget til endringer i arbeidsmiljøloven.

Nytt år, nye muligheter.

Jeg har ingen glasskule jeg kan se inn i. Men det krever ikke mye spåmannskunst å forutsi at 2015 vil bli preget av fortsatt debatt om krise i transportnæringen men i løpet av 2015 vil vi i forhåpentligvis også få se en rekke spennende tiltak både bli fullført og startet opp.

I en så omfattende og viktig næring er det behov for en rekke nyttårsønsker som kan føre til en bedre hverdag for alle som er en del av norsk transport – men om jeg skal trekke ut to hovedutfordringer så ønsker jeg mindre arbeidslivskriminalitet/bruk av svart arbeid, samt at rekrutteringen til næringen og næringens utdanningsveier bedrer seg. Disse to punktene henger selvsagt sammen – og får vi etter hvert en bedring på det første punktet – vil forhåpentligvis også rekrutteringen komme seg.

I året vi har lagt bak oss markerte nasjonen at det var 200 år siden Grunnloven ble vedtatt av Riksforsamlingen på Eidsvoll. Nå står andre klare til å markere sine jubileer. Blant disse er vårt eget Yrkestrafikkforbundet, som i år runder 60 år. Vi vil i løpet av året både gi histo-

riske tilbakeblikk, peke fremover, og ikke minst fremme diskusjon og debatt om forbundets samfunnsrolle og betydning. Det legges opp til en mengde arrangement rundt i det ganske land i år.

Svein Furøy





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Ny nettbutikk med profilartikler fra YTF

Vil du ha profilartikler fra YTF?

Vi har nå lansert en ny nettbutikk!
Her finner dere nettbutikken med nye varer:

butikk.ytf.no

I nettbutikken finner dere både strøartikler, gaver og tekstiler! Flere har allerede benyttet muligheten til å bestille julegaver til YTFs medlemmer i butikken.



I nettbutikken ligger også vervepremiene. Per medlem du verver får du 100 kroner å handle for her! OBS: Det er kun de produktene som ligger under kategorien «vervepremier» som kan kjøpes som vervepremier.

Lykke til med shoppingen!

Spørsmål om bestilling, faktura eller varespesifikasjoner kan sendes til butikk@ytf.no

