

YRKESTRAFIKK®

06 2015 TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



YTF viser MUSKLER

ESPEN
SELMER-TORGERSEN
 Redaktør
 espen@ytf.no
 928 62 156

«Det er ingen tvil om at det er en livskraftig og kampklar 60-åring du er medlem i.»

I Yrkestrafikk har vi også markert jubileet gjennom hele året. Vi har fortalt om ulike epoker og avgjørende hendelser i forbundets historie. I denne utgaven velger vi å se framover i jubileumsreportasjen, på hva som ligger rundt neste sving og den etter der igjen. For en ting er sikkert: Det er ikke mangel på utfordringer i fremtiden. Og kjenner jeg YTF rett, både med medlemmer, tillitsvalgte og sekretariat i tankene, vil dere alle møte utfordringene som kommer, og ta dem på strak arm.

Du har sikkert allerede lagt merke til at alt ser litt annerledes ut i denne utgaven. Vi har lenge jobbet med å gi Yrkestrafikk et ansiktsløft. Gjennom de siste ukene har vi jobbet intenst med å få på plass de siste bitene. Og det synes som om det siste bladet i jubileumsåret var en god anledning for å gi det til dere. Så, dette er slik Yrkestrafikk vil se ut framover. Lysere, lettere og formodentlig bedre. Håpet

er at bladet oppleves som et bedre blad for deg som medlem av Yrkestrafikkforbundet. Fortsatt vil nok innholdet i stor grad være gjenkjennelig. Kanskje ser det annerledes ut, kanskje har spalten fått et nytt navn og kanskje noen nye farger. Men forhåpentligvis er dette et blad som oppleves som lettere å lese og minst like interessant som før.

Noe har også forsvunnet fra bladet fra og med denne utgaven. Vi tar nå farvel med kryssord og vår mangeårig kryssordgeneral, Rolf Bangseid, som i en mannsalder har vært i tjeneste for bladet. Tidligere som redaksjonssekretær og de siste årene som kryssordmaker og frilansjournalist. Takk for innsatsen, Rolf!

Takk for i år!

Espen



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

Nytt år, nye muligheter

Tittelen over er selvsagt en klisje. Men, hva gjør vel det? For det er slik. Et nytt år bringer med seg håp og muligheter. Samtidig som vi kan se tilbake på året som har gått og tenke over hva vi har fått til og hvorfor. Slik også for YTF og bladet Yrkestrafikk.

2015 har vært et spennende år for Yrkestrafikkforbundet. For det første har forbundet feiret sine 60 år. For det andre er kampen for allmengjøring kjempet og foreløpig vunnet. For det tredje fortsetter YTF å sette seg selv på kartet med prosjektet «Bedre bussanbud». Det er ingen tvil om at det er en livskraftig og kampklar 60-åring du er medlem i. Gjennom hele året har vårt, relativt sett, lille forbund gjort jobben som mange større kanskje burde tatt. Det er noe å være stolt av, både for en 60-åring og for dens medlemmer.

Som medlem i YTF er du omfattet av en Grunnforsikring (Dødsfallsforsikring)

YTFs Grunnforsikring gjelder for medlemmer mellom 16 og 67 år. Forsikringen gir en utbetaling på kr 40 000 til etterlatte ved medlemmets dødsfall.

Forsikringsbeviset for 2016 finner du ved å gå inn på YTFs nettsider ytf.no/medlem/forsikringer

Det er også mulig å få tilsendt et eksemplar av forsikringsbeviset ved henvendelse til YTF. Bevisene vil ikke lenger bli distribuert i papirversjon med medlemsbladet Yrkestrafikk som tidligere år.





26



4



22



10



34

GLADIOLA

Nytt år, nye muligheter	2
Krever å få gå på do	4
Med lastebil i blikket	10
Global styrke på Løten	14
YTF – kontakt & informasjon	17
Livet på veien	22
Smått & Stort	25
En kikk i krystallkula	26
Smått & Stort	29
Lovlig ansatt som tilkallingshjelp... ..	30
Smått & Stort	33
Revolusjon!	34
Så var tiden her igjen	35

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet
 post@ytf.no – www.ytf.no

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

Grafisk produksjon:
 Garder Grafisk
 906 19 099
 trine@maccompaniet.no

Re-design:
 Kontra Oslo AS
 411 23 224
 cecilie@kontraoslo.no

Trykk:
 Ålgård Offset
 post@a-o.no

Annonsealg:
 Rar media v/
 André Lund
 906 02 370
 andre@rarmedia.no

Robert Martinsen
 906 22 977
 robert@rarmedia.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transport selskapers rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre

med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:
 Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKESTRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



KONFERANSEN «BEDRE BUSSANBUD»

KREVER RETTEN TIL Å FÅ GÅ PÅ DO

«Bussjåfører har ikke alltid tid eller egnet sted til å gå på toalettet. Hvilken annen yrkesgruppe har ikke tilrettelagt for å gå på do?» spurte bussjåfører og YTF-tillitsvalgt Trude Valle i sin innledning på konferansen Bedre Bussanbud. Tida er inne for en sjåførgaranti, oppsummerte forbundsleder Svein Furøy.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Er det mulig? er den første reaksjonen. Vel forventes at bussføreren holder seg den tiden hun sitter bak rattet, men på endeholdeplassene må det da være en selvfølge å kunne gå på toalettet? Men så viser det seg at det ikke alltid er sånn, viser rapporten om bussanbud i Norge som statsviter og YTF-medarbeider Lin Andrea Gulbrandsen har utarbeidet.

Oftestrekker ikke tiden til. Personlig tid til toalettbesøk er ikke alltid beregnet. Verre er at toalett ofte mangler, eller ikke holder minstemål. I YTF-rapporten kommer det fram at «skauen» ofte er eneste alternativ for toalettbesøk hvis sjåføren ikke klarer å holde seg i inntil fem timer. Enkelte steder «tilbys» overfylte latriner der du bokstavelig talt setter deg oppå møkka. Andre toaletter rengjøres sjelden eller det finnes ingen mulighet til å vaske hendene.

Svensk tissepaustreik

På konferansen «Bedre Bussanbud», som YTF arrangerte i Oslo i oktober, deltok også tillitsvalgte fra Kommunal i Sverige, som organiserer svenske bussjåfører. Under lunsjen fortalte de journalisten om «tissepaustreiken»

som brøt ut på slutten av nittitallet. Da hadde avisene alt skrevet om førere som så seg nødt til å kjøre med bleier, og om hvordan inkontinensproblemer hadde økt markant i hele yrkesgruppa. En arbeidsgiverrepresentant ble i Aftenbladet konfrontert med at det på enkelte endeholdeplasser ikke fantes toaletter, og han svarte at det ble vurdert å utplassere portable toaletter, og at selv om disse ikke tilfredsstilte fagbevegelsens krav, var de likevel et «bedre alternativ enn lyktestolpene».

Utsagnet viser innstillingen. En innstilling som dessverre også eksisterer i Norge, blant annet ved at toaletter ikke nevnes overhodet i mange bussanbud og at ingen anbud har satt krav til standarden på toalettene. Få anbud opererer også med avsatt tid til sjåførenes personlige behov.

Aktiv rolle

– Hva ville dere si om dere ikke fikk gått på do under hele denne konferansen? spurte YTFs forhandlingssjef Linda Jæger forsamlingen, som var samlet en hel dag. Problemstillingen kan alle sette seg inn i, også ikke-sjåfører.

Dessuten: I tillegg til å være et betydelig praktisk problem for mange, er altså toalettspørsmålet et viktig signal om hvor lite bussføreryrket verdsettes. Denne beklagelige nedvurderingen reflekteres i at ingen bussanbud ser nødvendigheten i at de ansatte skal være med i dialog. Dette i motsetning til enhver servicefilosofi, der det er obligatorisk å lytte til frontlinjepersonalet, til de som vet hvor skoen trykker.

– I løpet av de neste årene vil all rutetrafikk med buss i Norge være satt ut på anbud. Fortida kommer ikke tilbake, så anbud må vi leve med, presiserte Jæger. – Men det er viktig at anbudene ikke bare handler om pris, men også om kvalitet. For å sikre dette må de ansatte gis en aktiv rolle.

Gjensidig nytte

Dag Einar Sivertsen fra Transportarbeiderforbundets redegjorde for en seier som nylig var vunnet i Hordaland. Der hadde nå Arbeidstilsynet pålagt administrasjonsselskapet Skyss å gjennomføre drøftinger om ulike kontrolltiltak med de tillitsvalgte i operatørselskapet i Tide. Linda Jæger tok også opp saken i sin innledning, og ►

Lin Andrea Gulbrandsen
presenterer rapporten
Bedre bussanbud.



«Det er stor variasjon i bussanbudene.
Sjåførene er ofte ikke nevnt,
eller kravene er uklare.»

Lin Andrea Gulbrandsen, YTF

håpet og trodde at dette pålegget ville bli stående som retnings-givende for hele bransjen.

Nå innledet også Skyss-direktør Oddmund Sylta på konferansen, og han understreket at Skyss prioriterte nær kontakt med de ansatte i operatørselskapene. De første årene etter at Skyss ble etablert i 2007, var kontakten med de tillitsvalgte riktignok uformell, men etter at både YTF og Transport ba om dialog ble det etablert et eget dialog- og samarbeidsforum for buss i Hordaland med tillitsvalgte og verneombud, samt representanter for Skyss og NHO Transport. Her ble alt fra anbudskontrakter til toalettforhold diskutert på en konstruktiv måte, vektla Sylta, som også slo et slag for at brukerne burde delta i samarbeidet.

Skyss-direktøren understreket at dialogforumet var til gjensidig nytte

for dialog og formidling av informasjon.

– Dialogforumet er en arena for å ivareta sjåførenes interesser i en ny hverdag, understreket Oddmund Sylta fra Skyss.

Kult framtidssyrke?

Flere innledere på konferansen ga vitnesbyrd om hvor avgjørende det var å ha sjåførene med på laget. Skiftsjef Jarle Bugge i Nor-Way Bussekspress understreket at på lange reiser var ekspressbuss fjerdevalg for de fleste kundene, rangert etter både fly, tog og privatbil. Men på ett område scorer ekspressbussen høyest, og det er med tanke på sjåføren og han eller hennes serviceinnstilling, i følge Bugge.

Tomas Gabinus fra IT-firmaet Pilotfish viste statistikk over svenske

bussjåførers alderssammensetning, som viste en stor overvekt på godt voksne menn. Han gikk gjennom datautrustningen på bussene, som var en herlig blanding av ulike grensesnitt og tildels svært utdatert teknologi. Spørsmålet hans var: Hvordan få flere 22-årige kvinner til å synes at bussføreryrket er et kult framtidssyrke?

– Alle aktører bør løfte opp førerne som helter. Å være bussfører er også et serviceyrke og burde ikke være et teknikeryrke, oppsummerte Gabinus som etterlyste enklere brukergrensesnitt og bedre tilgang på informasjon ombord på bussene.

Spare millioner

Mest inntrykk gjorde imidlertid fylkesordfører fylkesordfører Tore O. Sandvik i sitt innlegg om sjåførens betydning for kollektivtilbudet i Trond-



1. Dag Erik Sivertsen fra Transport markerte motstand mot anbud.
2. Forbundsleder Roger Hansen i Transport oppfordret oppdragsgiverne til å lese hovedavtalen og lære av partene i arbeidslivet.
3. YTF-leder Svein Furøy lanserte begrepet «sjåførgaranti»
4. Jarle Bugge fra Nor-Way Bussekspress så på sjåførene som den viktigste faktoren til at kundene valgte ekspressbussen.
5. TIDE-direktør Oddmund Sylta poengterte betydningen av dialog med sjåførene.



6. YTF-tillitsvalgt Trude Valle stilte nøkkelspørsmålet: Hvilke andre yrkesgrupper har ikke tilrettelagt for å gå på do?



7



7. Carl Ivar Delingsrud fra Fagforbundet la vekt på verneombudenes betydning i ruteplanleggingen.

SAGT PÅ KONFERANSEN:

«Useriøse anbud fører i verste fall til at folk mister jobben, eller til stress som går på helsa løs. Våre krav er: faste stillinger, fast lønn, pensjon og arbeidsmiljø.»

JORUNN BERLAND,
YS-LEDER

«I alle bussanbud teller lavest pris mer enn 50 prosent. Ruter er det administrasjonsselskapet som legger lavest vekt på pris, med «bare» 55 prosent.»

LIN ANDREA
GULBRANDSEN, YTF

«Transport er mot anbud, det setter lønns- og arbeidsforholdene under press og reduserer stillingsvernet.»

DAG EINAR SIVERTSEN,
TRANSPORTARBEIDERFORBUNDET

«Sør-Trøndelags satsing på kollektivtrafikk hadde ikke lyktes uten tett samarbeid med fagforeningene og de ansatte.»

TOR O. SANDVIK, FYLKES-
ORDFØRER I SØR-TRØNDELAG

8



8. Fylkesordfører Tore O. Sandvik i Sør-Trøndelag var avhengig av tett samarbeid med fagforeningene og de ansatte i busselskapene.

9. Administrerende direktør Jon Stordrange i NHO Transport ville spare store summer på å standardisere bussinnkjøpene i landet.

10. YTFs forhandlingssjef Linda Jæger slo fast at anbud var kommet for: å bli, men måtte i større grad handle om kvalitet.

9



10



heim og Sør-Trøndelag. Trønderne har satset tungt på kollektivtrafikk, noe som har gitt en oppgang på 60 prosent i buss-trafikken og en nedgang på 10 prosent i biltrafikken.

– Landets mest fornøyde busspassasjerer er i Sør-Trøndelag, og aller mest fornøyde er de med sjåførenes væremåte, fortalte Sandvik og poengterte på denne måten viktigheten av å ha med sjåførene på laget, før han kom med en oppsiktsvekkende oppsummering:

– Vi gjorde en stor tabbe ved å splitte rute- og skolekjøringen i regionen, mot blant annet sjåførenes råd. Hadde noen hørt på sjåførene før regionasanbudet, ville vi sannsynligvis ha spart flere hundre millioner kroner!

Sjåførgaranti

YTF-leder Svein Furøy sa i sin innledning til paneldebatten på slutten av konferansen, at han

gikk inn for at det burde innføres en «sjåførgaranti» på linje med reisegarantien.

Den første reisegarantien ble innført av Oslo Sporveier på midten av nittitallet for å markere at kollektivselskapene er til for og på parti med passasjerene. Statens Vegvesen definerte siden en reisegaranti som «en måte å ta kundetilfredshet på alvor ved å definere forpliktelsene i forhold til kundene når det gjelder servicenivå, og hvilken kompensasjon kundene skal få hvis tilbudet svikter». Skift ut «kunde» med «sjåfør», så får du kjerna i en sjåførgaranti.

At sjåførene ikke er «nødne», må sies å være det aller første budet i en slik garanti. At bussføreren ikke er «gul i øya» er dessuten en forutsetning for å være serviceorientert «med godt humør». Ingen godtar lenger å gå i skauen.

 redakjonen@ytf.no



Tallrik og lydør forsamling på anbudskonferansen.

SAGT PÅ KONFERANSEN:

«De ansatte i kollektivtrafikken er mye mer serviceorienterte enn bedriftslederne.»

TOMAS GABINUS, PILOTFISH

«Standardisering av bussinnkjøpskontrakter vil gi 15 prosent gevinst i forhold til importørene.»

«Det er en enda større andel seniorer blant norske bussjåfører enn svenske.»

JON STORDRANGE,
ADMINISTRERENDE DIREKTØR I
NHO TRANSPORT

«Det finnes en ambisjon om å øke kollektivtrafikken i Norge. Det bør i utgangspunktet være et rekrutteringsargument.»

ROGER HANSEN, FORBUNDSLEDER I
TRANSPORTARBEIDERFORBUNDET



VOLVO 7900 HYBRID

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

SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER

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

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

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

Volvo Buses. Driving quality of life





Ny medlemsfordel!

Fra 1. januar kan du kjøpe YS Hytteinnboforsikring som er spesialpriset for deg som medlem i Yrkestrafikkforbundet. Prisen er kun 450 kroner. Forsikringen dekker skader for inntil 500 000 kroner.

Ring
03100
og få vite
mer!



MED LASTEBIL I BLIKKET

«Jeg hadde kanskje valgt å bli langtransportsjåfør om igjen, om jeg hadde fått sjansen. Ja, det ville jeg. De fleste ville nok det», konkluderer godssjåfør Jan Arne Laberget ettertenksomt.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN




**YRKES TRAFIKK
FORBUNDET**
www.ytf.no

Langtransportsjåfører er nok en spesiell rase. De ofrer mye, ikke minst kan yrket være tråkig med hensyn på familie. Samtidig får du så utrolig mye igjen i form av livserfaring og godt kameratskap. Men, det er klart at du må like dette livet for å kunne holde på med det», oppsummerer Jan Arne.

Sjøl slutta han å kjøre langtransport for seks år siden, med unntak av noen korte uker hver sommer. Resten av året bedriver trønderen kun lokal distribusjonskjøring mellom Leksvika, Vanvika og Trondheim. Nå kan han dra hjem etter endt arbeidstid hver ettermiddag. Det er absolutt et gode for en godt voksen kar. Likevel tenker

en Ford Transit. Der sto et vogntog og venta på meg, det skulle jeg kjøre til Luxembourg. Dermed hadde jeg nådd målet, som var å kjøre langtransport.»

På truckstoppene langs de europeiske motorveiene møtte han likesinnede, rastløse sjeler, ikke minst mange tidligere sjøfolk som søkte sammen i de norske sjømannskirkene i Antwerpen og Rotterdam. Et eget brorskap, en egen livsstil og kultur, akkompagnert av Elvis, sjøl opprinnelig lastebil-sjåfør: «That big eight-wheeler runnin' down the track. Means your true lovin' daddy ain't comin' back. Cause he's movin on...»

beideren. Også for eierne har inntjeningen blitt betraktelig dårligere.

En tid for alt

«Dette pleide å være siste stasjon før avreisen til Trondheim!» Jan Arne har tatt med journalisten opp «Memory Lane», nærmere bestemt til befrakterselskapet LoadMaster ved E6 i Skedsmo. Vi stikker opp på kontoret for å be om lov til å fotografere, og Laberget hilser i øst og vest, treffer kjentfolk overalt. Mange har vært i transportbransjen like lenge som ham, ulike selskap har kommet og gått, men folka i bransjen har bestått. LoadMaster transporterer varer over hele Europa og har faste linjebiler som dekker hele Norge.

«Den gang fantes ingen GPS, vi hadde bare en pappeske full av kart.»

Jan Arne Laberget

han tilbake på «gamle dager» med glede, den gang det var kjøring på Europa som gjaldt.

Født til sjåfør

«Jeg var nok forutbestemt til å bli sjåfør. Første gang jeg satt bak et ratt var som sjuåring på traktoren til faren min i Skogn. En nabo kjørte grusbil, som jeg pleide å sitte på med. I tillegg hadde jeg en onkel som kjørte lastebil. Som gutt var jeg fascinert over å få være med på bilen, og jeg bestemte meg nok allerede da for at dette var «mitt yrke», forklarer Jan Arne.

«Lappen for bil tok jeg som attenåring i 1978, og jeg søkte straks jobb som budbilsjåfør. Jeg begynte med varetransport i Trondheim samme uka som jeg kjørte opp, var fullstendig ukjent i byen. Tungbilsertifikat tok jeg i militæret, og rett etter at jeg dimma fikk jeg jobb som lastebilsjåfør. Jeg ble kjørt til Oslo i

Yrke i endring

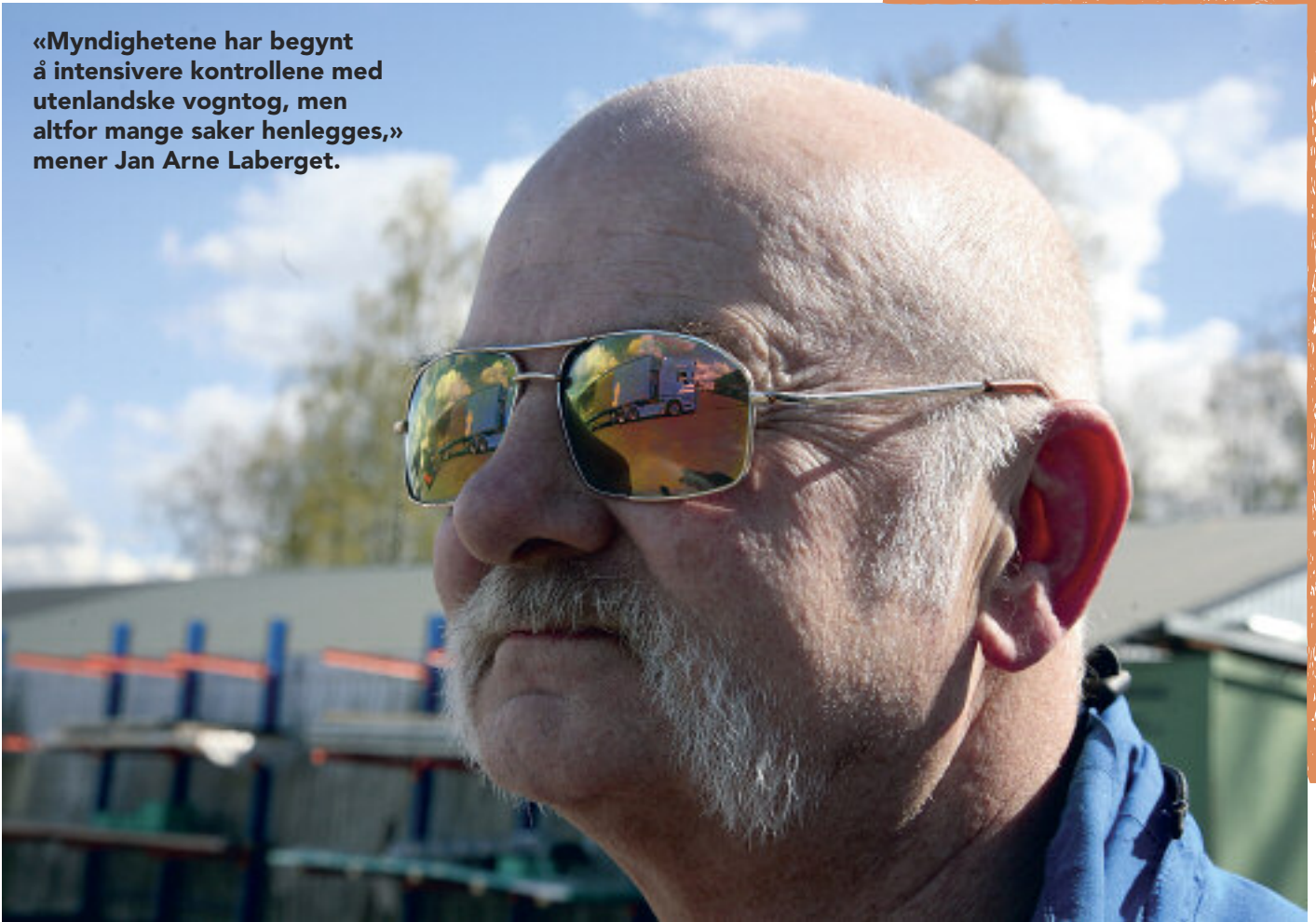
«Jeg har mange gode minner fra den tida, sjøl om sjåførene ofte kjørte til de stupte.» Jan Arne sammenlikner yrket da og nå. «Den gang fantes ingen GPS, vi hadde bare en pappeske full av kart. Mobiltelefoner hadde vi heller ikke, vi ringte bare hvis det skjedde noe spesielt, hvis vi for eksempel ikke rakk ferja eller lasta tok mindre plass enn forutsatt. Nå er utstyret langt bedre på alle måter, og det er selvfølgelig bra, men samtidig har stressnivået økt gjennom tidspress og kontinuerlig sporing.

Priser og lønninger er også hardt presset. Jeg har kjørt en del fiskelass fra Nord-Norge til Oslo i min tid, og vil påstå at fraktprisene i dag er kun det halve av hva det var. Mye av kuttene har rammet oss sjåfører, for ett sted må jo penga tas fra. Før kunne en iherdig trailersjåfør tjene det dobbelte av en industriarbeider, nå tjener vi mindre enn industriar-

En gaffeltruck haster fram og tilbake på plassen med last til et vogntog som gjøres klart for avgang. Truckføreren er en tidligere trailersjåfør fra Sverige. Han er glad han har fått seg en jobb med anstendig arbeidstid. «Hvis jeg skulle ta på meg en langtur nå, så måtte det bli å ha med min frue nordover gjennom Sverige midt på sommeren, sånn at vi kunne se landet mens vi kjørte», flirer svensken, som mener at det er en tid for alt.

«Jeg kjørte fast på Europa fram til 1990, snudde bare i Oslo» forteller Jan Arne. «Jeg slutta en uke før Scandianavian Star, husker hvordan de andre sjåførene erta meg for at jeg ikke fikk være med på «nyferga». Men da hadde jeg alt fått jobb hos Robertsen i Leksvik, og siden har jeg vært der. Først kjørte jeg mye til Oslo, men nå kjører jeg bare distribusjon, starter i Leksvika ved sekstida hver morgen, og ender opp på en tre-fire ulike plasser i Trondheim. Det er et godt liv.»

«Myndighetene har begynt å intensivere kontrollene med utenlandske vogntog, men altfor mange saker henlegges,» mener Jan Arne Laberget.



Like forhold

I 2000 besøkte Jan Arne Laberget og noen arbeidskamerater messa «Mann 2000» på Hellerudslatta nord for Oslo. På messa arrangerte YTF med Jan Jacobsen i spissen en ferdighetskonkurranse. Gutta var interessert og meldte seg også inn i forbundet. Jan Arne har siden blitt leder for YTFs region for logistikk, og er ikke minst opptatt av spørsmål rundt ulovlig kabotasje og grov underbetaling.

Han har ingenting imot utenlandske sjåførere, mener bare at alle skal ha de samme betingelsene. Derfor går han og YTF i spissen for allmenngjøring av tariffavtalene.

«På en del områder lever de utenlandske sjåførene ganske likt med hvordan vi levde for en del år siden. De spiser og sover i vogntoget, det gjorde vi også. Forskjellen var at vi hadde råd til å gå på kafé, det har du ikke om du tjener tusen euro i måneden.»

Kjetting eller ikke

«Myndighetene har begynt å intensivere kontrollene med utenlandske vogntog, men altfor mange saker henlegges. Statistikkene er fulle av fine tall, men vi veit at selv om det er påkrevd at alle vogntog skal ha kjetting, så kreves det ikke for transport over grensa og inn til Oslo, og det hender ikke sjelden at disse vogntogene blir dirigert videre og så møter vi dem kanskje i Østerdalen, fortsatt uten kjetting. Norske vogntog uten kjetting havner i statistikken, mens utlendingene har sluppet unna», forklarer han.

«En ting er nødvendigheten av likhet for loven og like konkurransevilkår. Men viktigere er å ha kjettingen på plass når den trengs. Jeg har holdt mye på med HMS, og bilene våre er utstyrt med dobbelt sett kjetting. Og tenk hvor mye kaos et dårlig skodd vogntog kan forårsake. En som står fast kan blokkere for 20-30 som kommer bak, og dette går over

forholdet til kundene, som vil ha forutsigbarhet og at varene blir levert når de skal. Dette er problemer som vi sliter mye med på vintertid.»

Bedre likevel

Jan Arne Laberget har arbeidet bak rattet siden syttitallet, og har ingen planer om å gi seg. Mye har skjedd med bransjen på alle disse årene, mye bra og mye åpenbart dårlig. Vi prater om parkeringsproblemer, dårlige toalettforhold og manglende brøyting, om språkproblemer, sporing og kontakt med utålmodige kunder.

Har verden virkelig gått framover? spør vi. Han tenker seg lenge om, før han nikker bekreftende. «Ja, de har nok et bedre liv de som begynner nå, til tross for mange stressfaktorer. Bilene har blitt utrolig mye bedre, og så er det langt mer fokus på kjøre- og hviletid nå. Dette er veldig bra!»

ITFS AKSJONSUKE:

GLOBAL STYRKE PÅ LØTEN

Vi reiste til et lite sted, som en del av noe virkelig stort.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

YTF-leder Svein Furøy og markeds- og verveansvarlig Anette Light lastet opp bilen med brosjyrer og vervemateriell og kjørte nordover langs E6 til Myklegard på Løten, midt mellom Hamar og Elverum på tjukkeste Hedmark. Her er bebyggelsen spredt, til gjengjeld finnes motell og veikro, dessuten en døgnhvileplass for tungbiler. Myklegard er et godt besøkt stoppested for godssjåfører.

Mot sosial dumping

Ved kassa på veikroa ligger en sylfersk utgave av Yrkestrafikk. Levende lys er tent ved siden av, arrangementet minner om et alter. Et godt tegn, tenker Anette og Svein som straks åpner bagasjerommet og monterer YTF-seilet. Svein går på bensinstasjonen og kjøper to lastestrikker, ved hjelp av dem spennes opp et banner mellom to flaggstenger: «Transport workers fighting back – organising globally».

Anette finner fram brosjyremateriell, som finnes på flere ulike språk. Løpesedlene informerer om nye regler som skal forhindre sosial dumping. Alle sjåfører som utfører godstransport på norske veier med kjøretøy med en totalvekt på over 3,5 tonn har nå krav på 158,32 norske kroner i lønn per time og 307 norske kroner i diett per døgn på oppdrag med overnatting. Reglene gjelder uansett om sjåførene er bosatt i Norge eller andre land, og er ulovlig for arbeidsgiveren ikke å følge. Arbeidstilsynet har ansvaret for at loven håndheves.

Global kampanje

Midt på blanke formiddagen en vanlig torsdag er ikke mange godssjåfører til stede, så Anette fester materiellet

til dørhåndtakene på lastebilene som står parkert på plassen. Men selv om den personlige kontakten der og da er sped, er løpeseddelspredningen likevel del av noe virkelig stort – nemlig en verdensspennende aksjonsuke arrangert av International Transport Workers Federation (ITF), der YTF er medlem.

For samtidig med at YTF informerer rettigheter rundt lønn og arbeidsforhold for godssjåfører på norske veier, utfører andre kolleger fra veitransport og jernbane i mer enn 100 land over hele kloden liknende aksjoner for å informere om viktige spørsmål og agitere for betydningen av å være organisert.

Motvekt til kapitalen

Effektiv transport over landegrensene er en forutsetning for den internasjonale handelen vi er vitne til idag. Multinasjonale selskap etablerer globale forsyningslinjer med finkalibrede just-in-time leveringssystemer. Slik har logistikk utviklet seg til å bli verdens mest strategiske virksomhet. Men den internasjonale konkurransen har destabilisert arbeidsforholdene. Storkapitalen er redd for å få forstyrret distribusjonen, derfor gjør mange alt de kan for å undergrave alt som smaker av fagorganisering.

Nettopp derfor er det avgjørende at også fagbevegelsen agerer globalt. ITF ble etablert allerede i 1896, og organiserer i dag så å si all fagbevegelse av betydning innen transport. Mer enn 700 fagforeninger fra 150 land på seks kontinent med over 4,5 millioner medlemmer er i dag tilsluttet. ITF har lenge vært anerkjent som den mest effektive av alle



Anette Light, YTFs markeds- og verveansvarlig, i aksjon på Løten.



Anette Light og Svein Furøy var en del av en verdensomspennende aksjonsuke.

internasjonale fagorganisasjoner, et eksempel var at deres 43. kongress i Bulgaria i fjor var gjort tilgjengelig på internett for alle medlemmer.

Flest mulig med

Arbeidet er likevel utfordrende i en bransje der arbeidet er «cowboy-preget» eller fragmentert. For å nå ut til flest mulig, arrangerer blant annet ITF en verdensomspennende kampanjeuke hvert år, der materiell spres på minst 30 språk. Siden kampanjen startet i 1997, har mer enn en million fagorganiserte fra 150 land vært mobilisert gjennom aksjonsuka.

YTFs raid til Myklegard denne dagen ga beskjeden fangst, men andre tillitsvalgte hadde vært ute i samme ærend på Vestlandet. Uansett gir det likevel tilfredsstillelse å være med i en kampanje som har ført til innføring av ny transportlovgivning i Bangladesh, har reist problemstillinger vedrørende grenskryssing i Vest-Afrika, har fått ned pensjonsalderen for chilenske transportarbeidere og reist kampen mot undertrykkelse av fagbevegelsen i Iran, Tyrkia og India.

Når nær fem millioner transportarbeidere over hele verden står sammen, fører det til resultater. Som ITF sier i sitt slagord: «Be part of something big».



Anette Light sprer budskapet.

 redakjonen@ytf.no

STYRET OG REGIONER

YTFs FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Svein Furøy
 ☎ 970 83 383
 ✉ svein@ytf.no

Nestleder:

Jim Klungnes
 ☎ 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Styremedlemmer:

Arnold Tveit
 ☎ 56 17 09 50, 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Kristin Schrøder
 ☎ 988 36 647
 ✉ kristin.schröder@saltensbil.no

Knut Authen
 ☎ 934 04 022
 ✉ knut@ytf.no

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF PENSJONISTFORENING:

Erling Bakken
 ☎ 932 40 006
 ✉ erling.bakken@nsn.no

Kåre Eng
 ☎ 414 22 445
 ✉ kareeng@bbnett.no

Leif Jørgen Ulvatne
 ☎ 951 19 526
 ✉ leif-jorgen.ulvatne@tide.no

KONTROLLKOMITÉ:

Vidar Furua
 ☎ 922 55 450
 ✉ vidar.furua@c2i.net

Anette Løding Larssen
 ☎ 924 95 677
 ✉ anette.larssen@saltensbil.no

Harald Grimelund
 ☎ 924 04 769
 ✉ haralgri@online.no

REGIONER OG LANDS-SAMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

REGION TRØNDELAG

MØRE OG ROMSDAL

Linda Myhre
 ☎ 926 20 612
 ✉ linda.myhre@nettbus.no

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.chr@hotmail.com

YTF AUST AGDER

Olav Tveit
 ☎ 90 54 51 49
 ✉ olavtv2@online.no

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMAR

Håvard Moen
 ☎ 928 88 867
 ✉ post@ytf-notodden.no

YTF VESTFOLD

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petterlouis@online.no

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid
 ☎ 951 59 661
 ✉ alexlislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

YTF BUSKERUD

Kurt Roger Hansen
 ☎ 957 42 654
 ✉ kurthansen505@gmail.com

YTF OPPLAND

Ole Jonny Staven
 ☎ 99 20 44 29
 ✉ ole.jonny.staven@nettbus.no

YTF HEDEMARK

Espen Leganger
 ☎ 92 62 06 12
 ✉ ealegang@online.no

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Hellesest
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190
 ✉ ove.hellesest@tide.no

YTF GODS LANDS-SAMMENSLUTNING

Jan Arne Laberget
 ☎ 48 05 31 23
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Avd. 3 Oslo og Akershus 3 / 34 Nettbuss Nittedal

Jan Arild Gjengstø
 ☎ 970 59 363
 ✉ jaarg@online.no

3 / 38 Unibuss

Leif-Arne Myhre
 ☎ 930 64 693
 ✉ leifarne.myhre@gmail.com

3 / 48 Nobina Nesodden

Hans Vilhelmshaugen
 ☎ 932 04 554
 ✉ ytf.nesodden@nobina.no

3 / 50 Nettbuss Shuttle

Steinar Nikolaisen
 ☎ 909 98 600
 ✉ snikol@online.no

3 / 52 Nobina Jernkroken

Rauf Hussain
 ☎ 413 14 810
 ✉ rauf-hussain@hotmail.com

3 / 72 Sporveien T-bane

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

3 / 88 Norgesbuss Bærum

Frank Eilert Eriksen
 ☎ 930 33 241
 ✉ f.e.erik@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Kurt Roger Hansen
 ☎ 957 42 654
 ✉ kurthansen505@gmail.com

Avd. 6 Vestfold

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.L.Pettersen@nettbus.no

Avd. 7 Trondheim

Øystein Husby
 ☎ 977 10 413
 ✉ ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss

Tobbis Kristiansen
 ☎ 934 19 118
 ✉ tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder

Kjell A Holbek
 ☎ 943 04 287
 ✉ la3qna@online.no

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo
Telefon sentralbord: 40 60 37 00 ● **Telefax:** 21 01 38 51
 ● **E-post:** post@ytf.no ● **Bankgiro:** 1602 47 96594
 ● **Besøksadresse:** Lakkegata 23

NETTADRESSE: www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



Avd. 10 Mandal/Lister

Inge Foss Bråtlund
☎ 905 70 245
✉ inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord

Ken Ivar Brattfjell
☎ 922 26 288
✉ kenbratt.kb@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

Fred Ove Nibe
☎ 934 18 887
✉ fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland

Gunnar Midbøe
☎ 954 34 065
✉ ytfbts@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Bjørn Audun Fjellaldalen
☎ 481 53 084
✉ audu-sve@online.no

Avd. 16 Åndalsnes

Jim Klungnes
☎ 932 41 125
✉ jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer

Robert Hartvikøy
☎ 957 75 270
✉ rob-har@online.no

Avd. 20 Sandnessjøen

Roy Hansen
☎ 924 11 984
✉ rohan5@online.no

Avd. 21 Salten

Arne Kjell Bakken
☎ 997 44 698
✉ arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Odd-Martin Åsheim
☎ 906 55 039
✉ odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

Olav Tveit
☎ 905 45 149
✉ olavtv2@online.no

Avd. 24 Harstad

Steinar Olsen
☎ 992 50 642
✉ st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana

Rune Pettersen
☎ 952 45 022
✉ rune.940@online.no

Avd. 29 Jotunheimen

Tomas Jørgen Mosaker
☎ 951 92 016
✉ tomtt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

Leif Olaf Westerheim
☎ 932 85 091
✉ leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund

Odd Dagfinn Solli
☎ 958 36 780
✉ oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Bjørn Helge Hamnes,
☎ 992 11 980,
✉ bonnis@live.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Jens Olai Engeskaug
☎ 992 04 473
✉ rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Rolf Olav Persson
☎ 915 70 879
✉ ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Linda Myhre
☎ 926 20 612
✉ linda.myhre@nettbus.no

Avd. 40 Notodden

Håvard Moen
☎ 928 88 867
✉ post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal

Olaf Håkon Tørresen
☎ 412 77 781
✉ olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Bjørn Inge Moe
☎ 932 12 675
✉ bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås

Ståle Stordal
☎ 907 66 299
✉ stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol

Olbjørn Thoen
☎ 950 64 282
✉ olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Unni Odenmarck
☎ 916 77 135
✉ u-solve@online.no

Avd. 47 Hamarøy

Magnor Brynjulf Olsen
☎ 950 55 709
✉ magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

Arve Andreas Buhaug
☎ 924 41 179
✉ arvebuhaug@gmail.com

Avd. 51 Lofoten

Aslak Elvar Riise
☎ 916 19 533
✉ aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa

Kjell Arild Bratlien
☎ 950 60 483
✉ ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn

Arne Johansen
☎ 997 98 647
✉ arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne

Roy Hatlehol
☎ 957 49 450
✉ royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Erling Walther Holmeide
☎ 932 10 065
✉ erlholm@online.no

Avd. 57 Senja

Kristian Høgstad
☎ 950 87 037
✉ elda-h@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

Magne Haugan Koppen
☎ 416 22 280
✉ magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Svein Roger Skoglund
☎ 928 63 006
✉ srogskog@online.no

Avd. 66 Stranda og Omegn

Helge Drabløs
☎ 905 80 112
✉ hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Jakob Winsnes
☎ 996 90 506
✉ jakob@winsnes.info

Avd. 74 Drangedal

Jon Magne Vrålstad
☎ 920 11 978

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Stig Morten Rognes
☎ 416 73 598
✉ s-rognos@online.no

Avd. 78 Mosjøen

Roger Aas
☎ 948 87 102
✉ ytrafi78@live.no

Avd. 81 Flekkefjord og Omegn

Christian Mortensen
☎ 900 64 332
✉ cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal

Rolf Erik Espeseth
☎ 951 17 668
✉ r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter

Tor Østenå
☎ 918 96 145
✉ ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 96 Follo

Niels Richard Engjadal
☎ 901 11 507
✉ niels.richard@engjadal.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Terje Smerud
☎ 993 20 001
✉ tesme@broadpark.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Ottar Arve Karlsen
☎ 932 52 802
✉ ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Ove Hellesest
☎ 932 39 364
✉ ove.hellesest@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Tom Ånesland
☎ 380 13 207
✉ tomaanesland@live.no

Avd. 213 Boreal Transport Sør

Halvor Danielsen Korslund
☎ 473 16 421
✉ halvor.korslund@boreal.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Thor Kristiansen
☎ 992 86 305
✉ thor.kristiansen@nettbus.no

FAKTA OM YTF

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

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær
Arnlfjot Bjarne Aglen
☎ 916 37 464
✉ arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS
Terje Sletbakk
☎ 905 86 569
✉ te-sle@online.no

Avd. 221 Salten Funksjonær
Kristin Schrøder
☎ 916 79 354
✉ kristin@ytf.no

Avd. 223 Aust Agder
Øyvind Hansen
☎ 920 83 877
✉ oha@sbr.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS
Per Arild Larsen
☎ 979 69 400
✉ per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund
Oddveig Gunnvor Skaar
☎ 911 80 588
✉ oddveig_skaar@live.no

Avd. 3 / 238 Unibuss Funksjonærer
Odd Morten Sorby
☎ 902 08 132
✉ odd-morten.sorby@ruter.no

Avd. 242 Mørebil AS
Knut Gunnar Aambø
☎ 913 40 493
✉ kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag
Gunvor Beate Bjordal Solvik
☎ 997 28 029
✉ gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 3 / 272 Sporveien / Ruter Funksjonærforening
Erik Hovland
☎ 416 49 540
✉ erik.hovland@sporveien.com

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS
Hilde Laila Kåsa Tveit
☎ 957 58 644
✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær
Tommy Pedersen
☎ 992 06 868
✉ tpedersen@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK
Avd. 595 G. S. Klubben
Kenneth Nilsen
☎ 950 12 671
✉ kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport
Stig Are Rogstad
☎ 992 46 850
✉ stig.are@live.no

Avd. 599 Alnabru
Roger André Færø
☎ 911 15 918
✉ roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS
Anders I Hansen Vikholt
☎ 413 35 514
✉ anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS
Frank Petersen
☎ 413 03 909
✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing
Per Kristiansen
☎ 984 18 200
✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS
Øystein Alset
☎ 35 09 74 10

Avd. 606 Sula
Anders Veibust Blindheim
☎ 901 73 281
✉ andblin@mimer.no

Avd. 608 Kingsrød Transport
Ulf Romell
☎ 909 31 617
✉ ulf.romell@hotmail.com

Avd. 610 Flasnæs Transport AS
Bjørn Arne Saur
☎ 901 67 548
✉ barne-sa@online.no

Avd. 613 Gods/Logistikk Rogaland
Kirsten Elizabeth Elmblad Frafjord
☎ 970 31 144
✉ elmblad@lyse.net

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS
Knut Authen
☎ 934 04 022
✉ k.authen@online.no

Avd. 622 Hernes Transport
Robert Klungervik
☎ 922 17 766
✉ robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul

Avd. 636 Harlem Transport
Birger Andre Andersen
☎ 909 21 959
✉ birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation
Øyvind Madsen
☎ 928 43 058
✉ terje.olsen@team-relocations.com

Avd. 650 T.O.Bull

Avd 680 Fosen
Jan-Arne Laberget
☎ 480 53 123
✉ ytf.logistikk@trhs.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS
Knut Sverre Munkhaugen
☎ 952 65 356
✉ munkhaugen@hotmail.no

Avd. 685 Renholdsverket
Bjørn Olav Helmersen
☎ 452 92 891
✉ bjola63@gmail.com

Avd. 688 Alliance Healthcare
Kristine Mjåseth Afrooz
☎ 984 29 565
✉ klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan
Rolf Vollan Skatland
☎ 416 00 866
✉ rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS
Mirsad Fehratovic
☎ 934 30 149
✉ mirso07@hotmail.com

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

KONTAKT OSS PÅ TLF. 40 60 37 00

TAST 1 – ELLER VENT PÅ SVAR

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

TAST 2 – MEDLEMSSERVICE



Wenche Nyjordet
Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no



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



Kjellrun Mørch
Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no



Juliana Carvalho
Kontorlærling
932 40 013
juliana@ytf.no

TAST 3 – FORHANDLINGS-AVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-sjef/advokat
932 40 007
linda@ytf.no



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



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

TAST 4 – JURIDISK AVDELING



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



Josefine Wærstad
Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



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



Birgitta Onarheim
Advokat
932 40 017
birgitta@ytf.no

TAST 5 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Ingunn Larsen
Kommunikasjonsansvarlig
930 82 747
ingunn@ytf.no



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

RING DIREKTE TIL DISSE



Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no



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



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



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



MAN Lion's City - trivsel på arbeidsplassen!

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

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

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

100
100 Years
MAN Truck and Bus



Ivar Nøren har kjørt lastebil i 50 år:

LIVET PÅ VEIEN

71 år gamle Ivar S. Nøren kjører brøytebil, så snøen flyker, på veien som hans far bygde i 1952. En tid da de lesset grus for hånd opp på lasteplanet!

TEKST OG FOTO: HARALD VINGELSGAARD

Vi møter Nøren på ei buss-lomme med snuplass i Sømådalen i Engerdal i Hedmark. – Stig på, sier han.

Vi blir med på snøbrøyting mellom Sømådalen og Narjordet på fylkesvei 28. Han starter lastebilen.

– Fantastisk. Det er fantastisk kvalitet på bilene nå, sammenlignet med da jeg begynte å kjøre for 50 år siden. Nå er det bare å gi gass, så flyter vi av sted, sier han.

Luftfjæring gjør susen. Før i tiden var det bare bladfjærer, og da de kjørte på dårlige grusveier, som vaskebrett, ristet og dundret det så ille, at sjåføren hoppet ufrivillig i setet mange ganger. Og det bråkte fælt fra motoren i dårlig isolerte førerhus.

Til info: Brødrene Nøren kjørte sin siste tur med snøbrøyting for Mesta på strekningen Narjordet – Sømådalen våren 2015. Nå har de ikke lenger kontrakt med Mesta. De brøyter snø i vinter også, men det blir andre steder.

I dag kjører Nøren en Volvo lastebil, 2010-modell.

Den brede snøpløgen er effektiv. Veibanen bak brøytebilen blir fin. Nøren kjører slik at pløgen kommer kun noen centimeter fra veistikkene. Slik skal veien bli raskere bar når snøen snart smelter. Veistikkene står om lag 75 centimeter utenfor den hvite linja på kanten av asfalten.

Julekvelden

Nøren kjører stødig. På denne veien har han kjørt pløgen – og grus – i snart 20 år. Noen minutter senere kommer vi til et sted hvor han har et spesielt barndomsminne. Stedet er Kvennlia. Der stoppet veien før i tida, da man kom kjørende i motsatt retning. Og det var der hans far var med og bygde ny vei i 1952.

– Jeg var ni år da jeg fikk være med min far ut på veiarbeid og overnatte i anleggsbrakketo netter. Å sitte i lastebilen til far min var som julekvelden, minnes Ivar S. Nøren.

Ute på anlegget jobbet karene i arbeidslag svært primitivt, slik det var den gang. Sand, grus og stein ble lesset opp på lasteplanet for hånd!

Hans far Sigurd kjørte en Chevrolet 1939-modell lastebil med maksimalt 2,2 kubikkmeter last.

Tider kommer, tider går. Ivar S. Nøren kjører nå en lastebil med 600 hestekrefters motor. Snøbrøytinga går veldig fint. Det er mellom fem og seks centimeter nysnø, og noen små fonner her og der i ytterkanten av veien.

«Pro-pro»

Sigurd Nøren maskin & transport heter firmaet som hans far startet i 1936. Ivar og hans bror Tore (75) driver firmaet sammen. I dag har ikke Tore kjøring. Han er hjemme på Os i Østerdalen, hvor brødrene har alle bilene og anleggsmaskinene sine.

– Vår far kjørte med hest i mange år, før han kjøpte lastebil. Overgangen til lastebilen måtte ha blitt overveldende, sier Ivar. Hans far Sigurd skal ha sagt «pro-pro» mange ganger til lastebilen sin, når han ville at den skulle stoppe! «Pro-pro» var så innøvd fra tiden med hesten.

Vi er med Ivar S. Nøren på snøbrøyting en dag i begynnelsen av påska 2015. Tidligere på dagen hørte han på nyhetene at bussene stod bom



– Jeg setter min ære i å holde veiene åpne for trafikk, sier Ivar S. Nøren foran sin brøytebil i Sømådalen i Hedmark.

«Vår far kjørte med hest i mange år, før han kjøpte lastebil. Overgangen til lastebilen måtte ha blitt overveldende»

Ivar S. Nøren om sin far



Brødrene Ivar (71) (t.v.) og Tore Nøren (75) har kjørt lastebil siden de tok førerkortet i sin ungdom.



Ivar S. Nøren kjører brøytebilen på fylkesvei 28 i Sømådalen i Hedmark.

stille i Oslo, fordi det var snøkaos der. Brøytemannskapene i hovedstaden kom ikke fram, fordi biler sperret veiene! Slik er det ikke i disse fjelltraktene. Her finnes det nesten ingen biler i dag. Vi har møtt fem personbiler og en buss i løpet av en times kjøring.

Nøren har kontrakt med Mesta for snøbrøyting og strøing av grus på fylkesvei 28 mellom Sømådalen og Narjordet, en strekning på om lag fem mil. Firmaet har kjørt for Statens vegvesen – og senere Mesta – siden 1947 på forskjellige veistreknings. Til høsten er det slutt, når kontrakten går ut.

Snøfokk

I dag er det stort sett greit å brøyte. Men det har vært så mye snø og snøfokk, at Nøren kun har sett en brøytestikke foran seg, og ikke visst om han skulle kjøre til venstre eller til høyre for stikka! Det har også hendt opp gjennom årene at brøytebilen har havnet i grøfta. Da er bilen blitt tauet opp igjen med firmaets store hjullaster. Men i dag er det lett snøvær.

Snøbrøyting blir nesten som en livsstil. Når det kommer mye snø, over et bestemt antall centimeter, må Nøren

ut og kjøre, enten det er dag eller natt.

– Jeg føler ansvar, og setter min ære i å holde veien åpen for trafikk.

Nøren følger nøye med på værmeldingen. Da vi traff ham, hadde han planlagt turen etter værmeldingen på Yr. Og værvarselet klaffet nesten, men snøværet kom et par timer senere enn beregnet.

Svinger hjem

Etter noen timers brøyting, svinger Ivar S. Nøren inn på anleggsområdet til bedriften i Os i Østerdalen. Han parkerer ved siden av en Volvo lastebil fra 1962.

– Volvo «bamse» var den første bilen jeg kjørte, minnes Ivar S. Nøren. Inne på området har de også en stor lastebil fra 1985.

– Hei! Hans bror Tore kommer for å reparere 85-modellen. Han har sveiset nytt feste til dynamoen og skal sette den på plass igjen med ny reim. Brødrene samarbeider godt. Ivar er venstrehendt og Tore er høyrehendt, og det er praktisk når de skal arbeide inne i motorrommet på lastebilen. Venstrehendt og høyrehendt kan også stå som et symbol på godt samarbeid dem imellom opp gjennom årene.

– Hvem er sjefen i firmaet Sigurd Nøren maskin & transport?

– Vi tar rollene ettersom det passer, sier Tore.

– Brønnøysundregistrene skulle først ha navnet på daglig leder. Det ble meg, sier Ivar. Et år senere skulle de ha navn på styreformannen da vi ble AS. Den rollen fikk Tore, naturlig nok når han er eldst, forklarer Ivar.

– Men titlene har ingenting å si, annet enn for Brønnøysundregistrene, sier de.

Brødrene Nøren har tre lastebiler med tipp og en tømmerbil, en gravemaskin og to hjullaster, og et eget pukkverk. Begge kjører lastebilene og begge håndterer maskinene, de er likestilte på den måten også.

Brødrene Nøren har nok å gjøre. De holder i stand Miljøgata i Os sentrum, og veiene i hyttefeltet i Hummelfjell. De har også mange andre oppdrag med både maskiner og lastebiler.

Begge har vært pensjonister i noen år, samtidig som de driver firmaet.

– Vi har trappet litt ned. Men vi kommer til å kjøre i mange år framover, sier de to spreke lastebil-sjåførene Ivar og Tore Nøren.

KOM I KONTAKT MED
 PETTER **SOMMERVOLD**
 970 85 336
 petter@ytf.no

Funfacts: Petter er fra Drammen, han er trommeslager og elsker å kjøre bil. Han har for eksempel kjørt Drammen – Gambia og deltatt på amatør-rally.



Velkommen, Petter!

Petter Sommervold (28) har begynt i YTF som rådgiver på arbeidslivs-avdelingen. Han skal bistå medlemmer med rådgivning innen arbeidsliv, lønnspolitikk, tariffspørsmål med mer, og han blir en god ressurs for forbundet innen arbeidspolitikk.

Petter har bred bakgrunn fra organisasjonsarbeid og politikk. Med seg i sekken har han en bachelor i statsvitenskap og master i tverrfaglig samfunnsvitenskap. Han har skrevet master om den sentraliserte lønnsmodellen, også kjent som frontfagsmodellen. Tross sin forholdsvis unge alder, kan han skilte med bred erfaring fra organisasjonsarbeid, og god politisk kunnskap som blant annet valgkampsekretær for SV. Han har selv vært tillitsvalgt på lager, og har stor forståelse for rollen som bindeledd mellom «gutta på gulvet» og ledelsen.

– Vi må utnytte potensialet i at vi er partipolitisk uavhengige. Det er en stor fordel i en del sammenhenger, man får breiere gehør og blir ikke satt i politisk bås. Vårt overordnede mål om å bedre lønns- og arbeidsvilkår for våre medlemmer blir lettere å nå, mener Petter.

– Hvorfor søkte du jobb i YTF?

– Jeg søkte på jobb i YTF fordi det er en spennende bransje og jeg tror det blir givende å jobbe med fagforeningsarbeid. Transport binder Norge sammen, og jeg ønsker å få fram sjåførenes og våre øvrige yrkesgruppers utfordringer. Jeg tror også arbeidsoppgavene blir givende. Jeg har jobbet mye med organisasjonsarbeid og nettverksbygging før, og kommer til å ha bred kontakt med både medlemmer, politikere og andre samarbeidspartnere, sier Petter.

– Transport er en helt sentral del av verdikjeden i vårt langstrakte land, det er derfor det er så viktig å sikre gode rammevilkår for de ansatte i sektoren, og ikke minst øke rekrutteringa til faget og heve statusen blant annet gjennom å videreutvikle lærlingeordninga. Vi må også legge til rette for gode etter- og videreutdanningsordninger. Det er ingen selvfølge å ha ordnede arbeidsforhold i Norge heller, det er en evig kamp. ●

EN KIKK I KRYSTALLKULA

«Historien gjentar seg», har det hett i uminnelige tider. Så går også såkalt fremtidsforskning i stor grad ut på å fremskrive eksisterende trender. Yrkestrafikkforbundet har eksistert i 60 år. Mon tro hva som venter oss i de neste?

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

I hele 2015-årgangen av Yrkestrafikk har vi æret 60 års aktivitet med en serie historiske artikler. Vi startet med begynnelsen i Haugesund, fortsatte med pionerene Peder Landa og Arnold Haukedal, var videre innom forsoningen med Transport og storstreiken i 1998, så Geir Anthonsen og innmeldelsen fra Sporveisbussenes fagforening, før vi behandlet omdanningen fra rutebil til yrkestrafikk.

Historie er i sitt vesen tilbake-skuende. I denne siste artikkelen vil vi likevel forsøke å fremskrive historien for å gi en pekepinn på hvilke utfordringer som det er sannsynlig at YTF vil møte i framtida.

Med på laget har vi fått et særdeles kompetent panel, der forbundsleder Svein Furøy er selvskreven, i tillegg til YTFs erfarne og sylskarpe forhandlingssjef Linda Jæger og stortingsrepresentant og redaktør Steinar Gullvåg, som for tiden er nær tilknyttet YTF som konsulent.

Vekstnæring

Sistnevnte starter ballet med å tegne opp et bakteppe der klima- og miljøproblematikken bare kommer til å bli viktigere, dessuten at byene i verden stadig vokser.

– I den sammenhengen er det klart at kollektivtrafikk er en vekstnæring, og at det vil bli behov for mange flere bussjåfører, understreker Steinar.

Svein er sikker på at også gods-næringen vil trenge flere sjåfører i de kommende åra.

– Det har vært mye snakk om å overføre gods til båt og bane, men utviklingen har ikke gått som planlagt. Å få godset vekk fra landeveien har vist seg både å ta lang tid og koste dyrt. Imens øker transportbehovet, derfor vil det i overskuelig framtid være behov for flere godssjåfører.

Den første titten i krystallkula viser altså at det vil være tilstrekkelig med arbeid for YTF-medlemmene i de kommende år. Vel og bra, men utsiktene er likevel ikke bare rosenrøde, understreker de tre.

Hardere klima

– Vi opplever at klimaet i arbeidsmarkedet blir stadig hardere. Mange arbeidsgivere tøyser grensene for loven, noe som fører til flere juridiske tvister. Vi er i større grad enn før nødt til å gå opp grensegangene, sier Svein.

Linda er enig. Hun opplever også at sakene både blir flere og mer komplekse: – Derfor blir den juridiske bistanden bare viktigere. Som

advokat opplever jeg at presset mot de faglige rettighetene bare øker. Derfor er det essensielt med en egen juridisk avdeling med høy kvalitet på kompetansen. Dessverre ser det ut som om Norwegian-konflikten har satt den eksisterende forståelsen mellom partene i arbeidslivet i fare. Her har NHO vært altfor passive, og Spekter utfordrer hva arbeiderbevegelsen alltid har oppfattet som soleklart streikebryteri, presiserer Linda.

Teknologien rundt sporing og sann-tidsinformasjon er også i ferd med å endre det norske arbeidsmarkedet. Å ivareta hensynet til personvern blir bare viktigere og viktigere.

Uavhengighet viktig

– Nå som behovet for ansatte øker, må derfor fagbevegelsen kjenne sin besøkelsestid. En hovedårsak til at internasjonale monopoler ikke har overtatt bussbransjen, er fordi sterke organisasjoner har klart å hindre at lønns- og arbeidsforholdene i stor grad har klart å holde lønns- og arbeidsforholdene utenfor konkurransen navn. Slik er det ikke i gods-næringen, der «cowboyvirksomhet» og dårlig organisering både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden

Verdens første helautomatiske lastebil navigeres med kameraer og radarsensorer. Legg merke til at det ikke finnes sidespeil.



Framtida entres gjennom bussdøra.

Yttf 60 år

I 60 år har Yrkestrafikkforbundet kjempet for medlemmenes arbeidshverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året. Dette er den siste i serien før vi tar fatt på et nytt år med nye muligheter og nye spennende reportasjer. Godt nytt år!

YTFs framtidspanel, Steinar Gullvåg, Linda Jæger og Svein Furøy.



har åpnet for omfattende sosial dumping, understreker Steinar.

«Hvis fagbevegelsen skal kunne møte framtidens utfordringer i bransjen, bør forbundene gå sammen», mente tidligere Transport-leder Per Østvold i et intervju med Yrkestrafikk i sommer. YTF-panelet er langt fra sikre på om dette lar seg gjøre.

– Stridsspørsmålet er Transports faglig-politiske samarbeid med Arbeiderpartiet, forklarer de tre.
– Vår siste medlemsundersøkelse viser at partipolitisk uavhengighet faktisk vurderes som viktigere enn vi trodde i utgangspunktet, viktigere enn andre medlemsfordeler.

– Her er det vi som er moderne, utdyper Linda. – Vi snakker med de politikerne som vil snakke med oss, uavhengig av partifarge. Det er en styrke for oss, og jeg tror det vil bli enda viktigere i fremtiden. Selv om det nok hadde vært greiere med en enkelt fagforening ute i bedriftene, er det kanskje vel så bra med to forbund sentralt? Så lenge vi har et godt samarbeid, og det har vi jo, har vi nå både en uavhengig posisjon og en innad i den tradisjonelle arbeiderbevegelsen.

YTFs organisering er forresten også mer oppdatert gjennom at ansatte i både private og offentlige selskap er organisert i samme forbund, mens kampen om medlemmene og om

offentlig eller privat drift kan skape strid i LO-familien.

Må fornye oss

Viktigere enn størrelse og kraft gjennom en eventuell fusjon, mener YTFerne at det er å følge med i tida.

– Bransjen opplever en forgubbing, tyngdepunktet av sjåfører er i midten av femtiårene. Det er nødvendig å tiltrekke oss en ny generasjon medlemmer og tillitsvalgte. Ungdommen er vant til smarttelefoner og sosiale medier, disse kanalene må vi benytter mer aktivt. På siste ITF-kongress fikk for eksempel alle delegatene utdelt et nettbrett med alle saksdokumenter digitalt, forteller Svein.

– Vi må hele tida fornye oss og ligge i forkant, nikker Linda. – Når langtransportsjåfører ligger i køya på lastebilen, har de alltid nettbrettet fremme. Å komme inn her, er i ferd med å bli en viktigere suksessfaktor enn å være til stede på fysiske treffpunkt.

Steinar Gullvåg poengterer at innsatsen til fagbevegelsen ikke kan verdsettes høyt nok, verken for den enkelte ansatte eller for bransjen som helhet.

– Hvis ikke lønns- og arbeidsforholdene er gode nok, vil bedriftene rett og slett slite med å rekruttere mange nye sjåfører, lyder hans enkle konklusjon.

Langt, langt fremme...

Så langt har vi snakket om relativ nær fremtid. Utviklingen går så fort at det ikke er lett å forutse noe særlig lengre perspektiv heller.

Linda har håp om og tro på at byplanlegging vil foregå på en annen måte enn i dag, der kollektivknutepunkt kommer på plass først.

– Tydeligvis utopi i Norge i dag, se bare på Fornebu, men en håndfast realitet andre steder i verden.

Langt inne i krystallkula kan vi skimte en førerløs bil eller buss. Bilbransjen har allerede utviklet helautomatiske kjøretøy. Så kan man kanskje på riktig lang sikt se for seg yrkessjåførene som en døende gruppe. Men det er ikke noe som foreløpig får forbundsleder Svein Furøy til å ligge søvnløs om natta:

– Det er ikke akkurat noe vi skal innrette virksomheten vår på i dag. Kanskje det kommer på dagsorden om 20-30 år. Uansett er jeg sikker på at det også vil være nødvendig å yte kundene våre service i fremtiden, selv om det kan bli på en litt annen måte enn vi kan tenke oss i dag. Kanskje barnebarna vil spørre: Kjørte dere virkelig bil? Men det blir litt science fiction...

NYTT FRA YTFs PENSJONISTFORENING

VIKTIG MELDING TIL YTFs PENSJONISTER

For å få støtte til briller og fysisk behandling fra YTF må man være medlem av YTFs Pensjonistforening. Her får man støtte som overstiger kontingenten til foreningen.

Derfor: Du som ikke er medlem av pensjonistforeningen, ta kontakt med undertegnede som sender deg innmeldingsskjema.

ERLING BAKKEN

Leder YTF Pensjonistforbund
932 40 006



Erling Bakken inn i Pensjonistforbundets landsstyre

Landsmøtet i Pensjonistforbundet foretok tidligere i år en del endringer i sine vedtekter som har fått betydning for YTFs Pensjonistforbunds representasjon.

Den viktigste endringen er at forbundsstyret ble tatt ut og erstattet av et sentralstyre med færre medlemmer. I det nye sentralstyret fikk ikke de kollektive organisasjoner anledning til å velge inn sine representanter utover de som ble valgt på selve landsmøtet.

De kollektive organisasjoner ble derfor innkalt til et møte på Pensjonistforbundets kontor mandag 28. september for å diskutere sammensetningen fra de kollektive organisasjoner i landsstyret.

De organisasjoner med minst 1500 medlemmer får automatisk sin representant m/varamedlem inn i styret, mens organisasjoner med mindre enn 1500 medlemmer skulle velge 1 representant samt en varamedlem. YTFs Pensjonistforening er størst av disse.

Resultatet av valget ble at Erling Bakken fra YTFs Pensjonistforening fikk fast plass i landsstyret. ●

ENDRET ALLMENNGJØRING – ENKLERE KONTROLL

Tariffnemnda har endret virkeområde for allmenngjøringene for turbil og gods. YTF er fornøyd med denne endringen som vil gjøre det enklere for Arbeidstilsynet å håndheve det nye regelverket.

– Det blir nå tydeligere hvem allmenngjøringen gjelder for. Dette fører til en klarere og mer effektiv allmenngjøring som blir enklere

og kontrollere, sier Lin Andrea Gulbrandsen i YTF.

Endringen

– Denne konkrete endringen med at man har tatt ut internasjonal transport fra virkeområdet, mens kabotasje og kombinerte transporter inngår, var intensjonen fra start. Det har nå blitt tydeligere fordi man ikke trenger henvisning til utsendingsdirektivet lenger. Endringen er fortsatt i tråd med det kravet YTF sendte i sin tid da vi tok initiativ til allmenngjøring for turbil og gods, forklarer Gulbrandsen.

Arbeidstilsynet på saken

– Arbeidstilsynet har en omfattende kontrollsatsing for håndheving av forskriftene i transportbransjen. Satsingen iverksettes fra 2016. De jobber nå med å utarbeide en veileder som omhandler oppfølging, sanksjoner og håndheving av allmenngjøringen. Det er mulig å tipse Arbeidstilsynet ved konkrete saker også før de starter kontrolltiltakene. Alle er enige om at vi ønsker en god håndheving, og at den bør være effektiv, klar og tydelig, sier Gulbrandsen. ●

Allmenngjøringen gjelder for:

- Alle som kjører turbil eller gods på norske veier
- Kabotasje og kombinerte transporter (sistnevnte kun for gods)

Den gjelder ikke for:

- Internasjonal transport.

Ansatt som tilkallingshjelp – er det lovlig?

Bruken av bussjåfører på tilkalling er mye brukt i dag. Men hvordan forholder tilkallingshjelpere seg til regelverket? Og hva kan de tillitsvalgte gjøre?

I mange busselskap er det vanlig å ansette bussjåfører på tilkalling. Dette innebærer at sjåførene med korte frister får beskjed om når de skal kjøre. Vi har hørt eksempler på at disse «står i kø» for fast ansettelse. Det betyr at i enkelte selskap synes det som om man først må være ansatt på tilkalling, før man får en fast ansettelse. En slik ordning er ikke lovlig. Hovedregelen i norsk rett er fortsatt at arbeidstaker skal ansettes fast. Det fremgår av arbeidsmiljøloven § 14-9 i hvilke tilfeller avtale om midlertidig ansettelse kan inngås.

Av arbeidsmiljøloven fremgår det at man kan ansette midlertidig når man ansetter «i

stedet for en annen eller andre». Det vil i praksis si vikariater. Tilkallingshjelpere skal gjerne dekke det behov arbeidsgiver har for vikarer i forbindelse med sykefravær. Det konstante behovet arbeidsgiver har for tilkallingshjelpere på grunn av sykdom, skal dekkes ved at sjåførene tilbys fast ansettelse som FAUS (Fast ansatte uten skiftplan).

De mye omtalte endringene i arbeidsmiljøloven vedørende midlertidig ansettelse, trådte i kraft fra 01. juli 2015. Endringen består i at arbeidsgiver har anledning til å ansette midlertidig på en periode på inntil 12 måneder. Inntil 15 % av arbeidstakerne i virksomheten, kan være ansatt på midlertidige kontrakter.

Dersom en arbeidstaker ikke får fast ansettelse etter utløpet av den midlertidige ansettelsen, får arbeidsgiver ikke anledning til å ansette nye midlertidige ansatte for å gjøre arbeidsoppgaver av den samme art som den som var midlertidig ansatt gjorde. Det betyr at dersom en bussjåfør, som er midlertidig ansatt etter de nye bestemmelsene, ikke får fast ansettelse etter utløpet av kontrakten, vil arbeidsgiver ikke kunne ansette nye bussjåfører i midlertidige stillinger det neste året. Karantene-tiden omfatter alle avdelinger med færre enn 50 ansatte i virksomheten. Hvis bedriften har enheter med mer enn 50 eller flere ansatte, kan arbeidsgiver bestemme at karantenetiden bare gjelder for den aktuelle enhet.

RÅD TIL TILLITSVALGTE:

Det fremgår av arbeidsmiljøloven (§ 14-9, nr. 1, pkt. f) at arbeidsgiver plikter å drøfte bruken av midlertidig ansatte med de tillitsvalgte minst en gang per år. Drøftelsene skal gjelde blant annet grunnlaget for, og omfanget av, slike fastsettelser samt konsekvenser for arbeidsmiljøloven. Vi oppfordrer alle tillitsvalgte til å bruke denne rettigheten og kreve årlige drøftelser, der arbeidsgiver selv ikke tar initiativ til dette. Plikten til å ta initiativ til slike møter ligger i utgangspunktet hos arbeidsgiver.

RÅD TIL TILKALLINGSHJELPER:

Dersom du mener at du har krav på fast ansettelse, ta opp saken med din tillitsvalgte. Dersom du ikke kommer til enighet med arbeidsgiver etter at tillitsvalgte har tatt opp din sak, ta kontakt med Advokatene i YTF for å få en vurdering og eventuelt bistand til å gå videre med saken.

SPØR OSS!

advokatene@ytf.no
406 73 700

Spørsmål og svar

FERIEPENGER

Spørsmål: Jeg jobber i et lastebilfirma og er organisert i YTF. Da jeg fikk feriepenger, fikk jeg bare 10,2 prosent av feriepengegrunnlaget. Jeg mener at jeg skal ha 12 prosent siden jeg nå er organisert hos dere. Har jeg rett?

Svar: De tariffavtalene YTF har part i, gir de ansatte rett til 12 prosent feriepenger og fem uker ferie. For å få rett til disse tariffavtalene, må tariffavtalen gjøres gjeldende i bedriften. Selv om du er organisert i YTF, betyr det ikke at du automatisk får rett på fem ukers ferie og 12 prosent feriepenger. Dersom din arbeidsgiver er medlem i en arbeidsgiverorganisasjon, kan vi kreve tariffavtale hvis minst 10 prosent av arbeidstakerne innenfor tariffområdet (f.eks. sjåførere) er organisert hos YTF. Dersom din arbeidsgiver ikke er med i en arbeidsgiverorganisasjon, kan vi fortsatt kreve tariffavtale. Bli arbeidsgiver ikke enig, kan vi gå til streik. Dette er ikke hensiktsmessig med mindre vi organiserer mer enn om lag halvparten av de ansatte. Dette fordi at en streik må være effektiv og ramme arbeidsgiver hardt. ●

TARIFFAVTALEN ETTERLEVES IKKE

Spørsmål: Jeg skjønner ikke hvorfor vi i lønnsoppgjørene kjemper for å få endringer inn i tariffavtalen, når arbeidsgiver ikke følger det som står der?

Svar: Tariffavtalen regulerer arbeidsforholdet for de arbeidstakerne som er omfattet av den på samme måte som loven regulerer arbeidsforholdet. Dersom arbeidsgiver ikke etterlever bestemmelsene, er det forskjellig hvordan man tar dette opp med arbeidsgiver. Foreligger det et brudd på loven, kan den enkelte kreve sin rett, enten ved å ta det opp selv eller via tillitsvalgte, eller via advokat i YTF. Hvis tariffavtalen ikke blir overholdt, inneholder hovedavtalen imidlertid regler for hvordan dette skal tas opp mellom partene. Av hovedavtalen fremgår det at den tillitsvalgte lokalt på bedriften, må kreve forhandlingsmøte med ledelsen i bedriften. Fra dette forhandlingsmøtet skal det skrives en protokoll hvor partenes synspunkt fremgår. Denne protokollen sendes deretter til YTF sentralt. YTF kan deretter ta opp saken med en landsforening. Dersom det gjelder en tvist

LINDA
JÆGER
AdvokatBIRGITTA
ONARHEIM
AdvokatJOSEFINE
WÆRSTAD
AdvokatMARTIN
HELLE OPEDAL
Advokatfullmektig

facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

i en bussbedrift som er organisert i NHO transport, krever YTF tvisstemøte med NHO transport. Hvis en heller ikke her oppnår enighet, kan saken sendes over til YS. YS krever da forhandlingsmøte med NHO sentralt. Oppnår man heller ikke her enighet, kan man ta saken til Arbeidsretten. Ingen ansatte i YTF sentralt kan kontakte en bedrift når spørsmålet er regulert av hovedavtalen. Dette må de tillitsvalgte gjøre. ●

FRATATT FØRERKORT PÅ GRUNN AV BESVIMELSE

Spørsmål: *Jeg besvimte for et par måneder siden, uvisst av hvilken grunn. Jeg reagerer sterkt på at politiet og fylkesmannen nå har bestemt at jeg mister førerkortet mitt. Jeg*

ønsker å påklage dette vedtaket. Hvordan går jeg frem?

Svar: Helsekravene for å inneha førerkort fremgår av førerkortforskriften. Disse er svært strenge, særlig når det gjelder yrkessjåfører. De er strengest for bussjåfører som driver persontransport og noe mindre strenge for lastebiljåfører. Av forskriften fremgår det at man ikke får inneha førerkort klasse D og kjøreseddel dersom man har hatt bevissthetsanfall av ukjent årsak etter fylte 18 år. For lastebiljåfører må ikke bevissthetsanfallet av ukjent årsak ha funnet sted de 10 siste år. For sjåfører av vanlig personbil må bevissthetsanfall av ukjent årsak ikke ha funnet sted siste år. I din sak vil jeg foreslå å sende inn en søknad om dispensasjon fra førerkortforskriftens helsekrav.

Du må da kontakte din fastlege som fyller ut et standardisert skjema for dette. Videre må du henvises til spesialist (nevrolog) som gjør en vurdering av det medisinske forholdet og muligheten for at et bevissthetsanfall kan skje på nytt. Dersom denne konkluderer med at bevissthetsanfallet har en konkret årsak og at dette neppe vil inntre igjen, slik at faren for gjentakelse er svært liten, vil muligheten for å nå frem med en søknad være langt større enn dersom konklusjonen er det motsatte. Denne type saker er det derfor svært avgjørende hva spesialisten konkluderer med. Du kan deretter sende papirene til Advokatene i YTF, som vil hjelpe med å utferdige et støtteskriv til klagen og oversende saken til fylkesmannen. ●

SMÅTT & STORT

Samarbeid for bedre arbeidsvilkår

Yrkestrafikkforbundet er gjennom «Treparts Bransjeprogram for gods- og turbiltransport» med i en felles innsats mot useriøse aktører og dårlige arbeidsforhold. Der krever vi tiltak for å bedre arbeidsvilkårene for sjåførene, sier forhandler Lin Andrea Gulbrandsen.

«Bransjeprogrammet», er en viktig arena for samarbeid mellom myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakere.

– Deler av transportbransjen er preget av bedrifter som ikke følger lover og regler, sier Gulbrandsen.

– Disse firmaene utkonkurrerer de seriøse aktørene og legger press på lønninger og arbeidsvilkår for sjåførene. Derfor har myndighetene opprettet et samarbeid som skal

finne felles tiltak mot denne utviklingen, fortsetter hun.

– Målet er å finne nye innfallsvinkler og bedre løsninger enn det hver enkelt aktør og gruppe klarer hver for seg. I bransjeprogrammet for gods- og turbiltransport sitter representanter fra seks fagforeninger og seks arbeidsgiverorganisasjoner, sammen med Statens Vegvesen og Arbeidstilsynet.

Yrkestrafikkforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund jobber for å få bransjen til å stille felles krav til politikerne.

– Våre viktigste krav er at det skal opprettes et transportregister for utenlandske transportere i Norge, at det skal innføres momsregistrering fra første krone i transportbransjen

og at vi skal få en innstramming av kabotasjeregulene for turbil. Det må bli vanskeligere å bryte lover og regler. Samtidig må man ta vare på sjåførene, blant annet ved å opprette nok hvileplasser, sier YTFs forhandler.

Arbeidet har allerede ført til en myndighetssamarbeidsgruppe, der de forskjellige kontrollmyndighetene i transportsektoren skal jobbe for å få bedre samarbeid og samordnede kontroller av de useriøse delene av bransjen.

– I denne gruppen skal Statens Vegvesen, Arbeidstilsynet, Tollvesenet, Skatteetaten og Politiet samarbeide om å effektivisere kontrollene av de som bryter lovene, avslutter Lin Andrea Gulbrandsen. ●

KOM I KONTAKT MED
GUNNAR **NORDVIK**
400 76 482
gunnar@ytf.no



Velkommen, Gunnar!

Gunnar Nordvik (49) er ansatt som ny gods-rådgiver i YTF. Han har lenge utmerket seg med stort engasjementet i «Sjåførenes Krav» og for sjåførers rettigheter generelt.

Sammen med Stig Fjeldstad etablerte han «Sjåførenes Krav» i mars 2011.

– Hovedårsaken til at vi startet opp Sjåførenes Krav, var at vi ville lage et bindeledd mellom sjåførene og fagbevegelsen. Tiden i Sjåførenes Krav har lært meg mye og den har gitt meg et stort nettverk av kontaktpersoner både blant sjåførene, fagbevegelsen, Statens Vegvesen, politisk og så videre, sier Gunnar Nordvik.

Tett sjåførkontakt

– Ett av de mest spennende prosjektene i bransjen nå, er allmenngjøringen. Det har jeg svært lyst til å være med å utvikle videre, slik at man kan kontrollere og etterleve avtalen også i praksis.

– Målsettingen min i YTF vil være å tydeliggjøre ovenfor sjåførene hvordan YTF jobber slik at de ser nytten i å organisere seg. Jeg håper å kunne være mest mulig i kontakt med sjåførene og dermed gjøre YTF enda mer synlig. Jeg vil også jobbe aktivt med å skape debatt rundt problemstillingene sjåførene møter i hverdagen, sier Nordvik som har første arbeidsdag i YTF den 2. november.

Bransjefaglig bakgrunn

Gunnar Nordvik er bransjemann, og han har vært engasjert som både tillitsvalgt og verneombud. Han har bakgrunn som sjåfør både fra buss og gods, og han har fagbrev som yrkes-sjåfør på tunge kjøretøy. ●

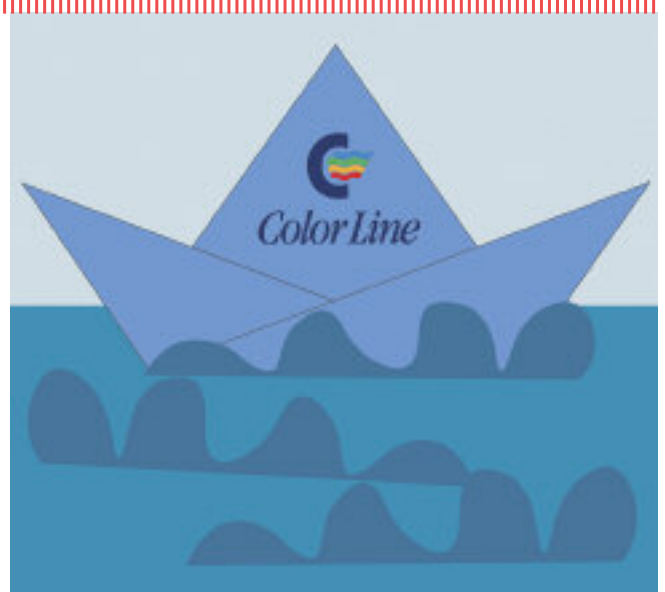
NY MEDLEMSFORDEL: RABATT PÅ COLOR LINE

YTF-medlemmer får nå 10% rabatt på reiser Oslo-Kiel, Larvik-Hirtshals og Kristiansand-Hirtshals med Color Line.

Tilbudet gjelder fra 01.01.2016, mandag til søndag.

Billetter kan bookes fra 1. november, men reisen må foregå i 2016. Medlemmer skal kontakte med markedsansvarlig Anette Light for å få opplyst bookingkode.

Anette når du via epost **anette@ytf.no** eller telefon **932 40 019**. Vi minner om at vi allerede har en gjeldene rabatt for konferanse- og gruppereiser med Color Line – hvorfor ikke legge julebordet om bord?! ●





Revolusjon

Vi er radikale, herr Kwartbas. Vi er veldig radikale. Vi er i ferd med å bli revolusjonære. Neste skritt er at vi tar med oss jekkestroppene og tar saken i egne hender. Vi starter en revolusjon, akkurat som den argentinske unggutten Che Guevara. For oss er det en transportrevolusjon.

Kwartbasen er kanskje så konservativ og kjedelig at han tror forandringen skjer sakte men sikkert, basert på de jekketrellene vi har.

Skal du få en forandring, herr Kwartbas, må du sette kontorstolen din i et annet gir. Du må legge vekk det konservative smilet. Stram musklene i kjakelæret og få deg noen radikale furer, herr Kwartbas. Få av deg sossefrakken, ta på deg flanellsskjorte og vær litt revolusjonær.

Nå prater vi ikke om forskjellen på radial og diagonaldekk, herr Kwartbas. Vi prater om forskjellen på radikal og konservativ.

Nå skal vi revolusjonere transportbransjen, herr Kwartbas. Vi skal ta tilbake den utenlandstransporten vi hadde på åttitallet, da Norge var en ledende transportør i Europa. Vi var også de grådigste piratene til å stjele innlandskjøring i de landene vi kom.

Du kan ikke sitte med dine konservative holdninger, herr Kwartbas, og vente på at fiskepallene til Paris ruller inn på bilen din, mens returlasset detter i fanget på deg. Nå skal vi starte en revolusjon.

Så Kwartbasen er redd dette går ut over aksjeutbyttet.

Det koster å starte en revolusjon, herr Kwartbas.

De europeiske transportselskapene blir stående ved tomme ramper etter at den norske flåten er på vei mot Europa. Vi fyller opp fergene ut av landet.

Den norske transportrevolusjonen har startet.

Vi er utstyrt med proviant og egenkapital til å tåle måneder på bortebane. Først skal vi tømme Norge for alt som kan transporteres ut av landet. Vi skal levere fersk fisk på bordet til Angela og tørrfisk til pensjonisten Silvio Berlusconi. Når vi først har kommet oss ut av landet skal vi ta den innlandskjøringen vi kan i de landene vi er. Vi skal bli de beste kabotasjegerne. Vi skal utnytte reglene og ta igjen for EØS-kontingenten.

«Få av deg sossefrakken,
ta på deg flanellsskjorte
og vær litt revolusjonær.»

Kwartbasen må ikke tro at det bare er fisketransporten ut av landet vi skal ha. Vi skal eksportere trevirke. Når vi har passert grensen med en tømmerstokk skal vi drive tømmerkabotasje i de latviske skoger. Vi skal tømme skogene for trevirke. Når vi er ferdig skal vi fylle flisbilene med returlast til våre egne varmeanlegg.

Så Kwartbasen vil hjem til kontorstolen sin.

Du må ikke glemme at du har hospitert hos Taliban Trans i de afghanske fjellene, kjørt Andesfjellene på langs og vært i kammerset til Angela. Du har vært med på verre ting enn dette, herr Kwartbas. Dette skal vi fortsette med helt til Angela finner ut at kabotasjeregulene egentlig var beregnet for turister i gamle Øst-Tyskland.

Så var tiden her igjen

Julefreden senker seg og nok et YTF-år er omme. Som forbundsleder kan jeg ikke være annet enn stolt av organisasjonen vår og alt vi fått gjennomslag for det siste året. Yrkes trafikkforbundet har en visjon om å gi medlemmene en arbeidsdag å leve med. Vi kjemper hver dag for forbedringer i alle sider av arbeidslivet og vi kan aldri stoppe og si oss fornøyd. Det er alltid nye oppgaver å ta tak i.

Allmenngjøring

YTF har fått til mye i 2015. Tariffnemnda vedtok i mai å allmenngjøre tariffavtalene for godssjåfører, og fulgte opp med et vedtak for turbil i mai. Det var svært vanskelig å fremskaffe nødvendig dokumentasjon på omfanget av utenlandske aktørers virksomhet i Norge og lønnsforholdene til sjåførene. Vi hadde imidlertid via en stor undersøkelse avdekket at 25 prosent av de utenlandske sjåførene tjente mindre enn 8.500 kroner i måneden.

YTF ønsker å stoppe de uverdige sosiale forholdene en del utenlandske sjåfører utsettes for på oppdrag i Norge. Denne rovdriften fører også til stort press på lønnsvilkårene i bransjen. I kampen om billigere transport utnyttes utenlandske sjåfører, samtidig som norske arbeidsplasser står i fare på grunn av den skjeve konkurransen. Vi kan ikke tillate at det drives rovdrift på sjåfører i Norge, uavhengig hvor de kommer fra.

Politikk og media

Vi har også gjennomført prosjektet «Bedre bussanbud», som siden oppstarten i 2013 har satt fokus på arbeidsvilkårene til sjåfører som blir omfattet av anbud. Konferansen i oktober ble en viktig arena for alle aktører i prosessen. Stemmen til våre tillitsvalgte ble viktig, og vi skal bli hørt og sett! Konferansen var ellers preget av god stemning og engasjerte

deltakere, og skillet mellom politikere og meningsyttere ble mindre. Vi fikk etablert kontakter i mange fylker og vil bistå våre tillitsvalgte med å følge opp det videre arbeidet.

YTF har heller aldri vært så synlig i media som vi har dette siste året. Med utallige medieoppslag, hvor mange har vært lokale initiativer, er det tydelig at vi er i ferd med å bli en organisasjon man virkelig ser i hverdagen. Våre avdelinger og de tillitsvalgte har gjort en kjempejobb med sin synliggjøring av eget arbeid og våre standpunkter. Dette gjør meg stolt.

Endringer i AML

Men det har ikke bare vært fryd. I sommer og høst opplevde vi en økende uro i arbeidsmarkedet for våre medlemmer. Midlertidige ansettelse og usikre arbeidsavtaler er gjengangere. Vi har sendt bekymringsbrev til politikere våre, og har hatt flere møter med Storting og Regjering. Da er det godt å vite vi blir tatt på alvor, og møtes med positive tilbakemeldinger fra politikere våre – når YTF taler, lytter de. Det er også fint å vite at vi har et meget kompetent sekretariat i ryggen som jobber og reiser rundt for å hjelpe og støtte våre medlemmer der ute.

God Jul

Det er mye mer som hadde fortjent å få være med i denne oppsummeringen, her har jeg bare valgt ut noen få høydepunkter. Som leder vil jeg minne om at vi nå går inn i en tid der man ikke skal tenke så mye jobb, men heller konsentrere seg om å nyte høytiden, før vi møter det nye året med ny giv. Jeg håper alle tar en velfortjent juleferie, og lar arbeid være arbeid noen dager. Jeg ønsker hver og en av dere en fredfylt og god juleferie, og ser fram til videre konstruktivt, kreativt og ikke minst trivelig samarbeid i 2016.

SVEIN
FURØY
YTF-leder
svein@ytf.no
970 83 383



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Husk medlemsfordelene dine!



Sikkerhet for jobben din,
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi
og briller mm



Brilleland



Streikefond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



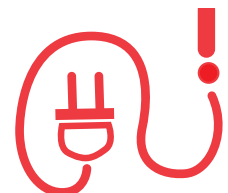
Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



DFDS



Rabatt på strøm



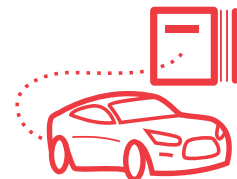
Color Line



Kredittkort med
reiseforsikring



YS medlemskort
gir god sparerente



Automatisk kjørebok

