

Nr. 3 mai/juni 2013 – 58. årgang

yrkes**trafikk**

®

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Busstdrømmen gikk i oppfyllelse

YTFs pensjonsskole

Årets tillitsvalgt er
Carl Morten Andersen

Tariff 2013:
Godt oppgjør i tøft forhandlingsklima


YRKES**TRAFIKK**
FORBUNDET





VOLVO KARAVANEN 2013

Ons-tor	3.-4. apr	Drammen	Fre-lør	10.-11. mai	Bergen
Fre	05. apr	Rud	Man	13. mai	Førde
Lør	06. apr	Furuset	Tir	14. mai	Sogndal
Søn	07. apr	Jessheim	Ons	15. mai	Stryn
Man	08. apr	Hønefoss	Tor	16. mai	Sandane
Tir	09. apr	Gol	Ons-tor	22.-23. mai	Ålesund
Ons	10. apr	Fagernes	Fre	24. mai	Åndalsnes/Molde
Tor	11. apr	Gjøvik	Lør	25. mai	Kristiansund, Surnadal
Fre	12. apr	Lillehammer	Man-tir	27.-28. mai	Trondheim
Lør	13. apr	Otta	Ons	29. mai	Stjørdal
Man	15. apr	Tynset	Tor	30. mai	Steinkjer
Tir	16. apr	Kongsvinger	Fre	31. mai	Namsos
Ons	17. apr	Hamar	Lør	01. jun	Mosjøen
Tor	18. apr	Mysen	Søn	02. jun	Sandnessjøen
Fre-lør	19.-20. apr	Råde	Man	03. jun	Mo i Rana
Søn-tir	21.-23. apr	Borgeskogen	Ons	05. jun	Bodø
Ons	24. apr	Skien	Tor	06. jun	Fauske
Tor	25. apr	Åmot	Fre	07. jun	Leknes
Fre	26. apr	Notodden	Man	10. jun	Sortland
Lør	27. apr	Kongsberg	Tir	11. jun	Harstad
Man	29. apr	Grimstad	Ons	12. jun	Narvik
Tir	30. apr	Kristiansand	Tor	13. jun	Finnsnes
Tor-lør	2.-4. mai	Sandnes	Fre-lør	14.-15. jun	Tromsø
Man-ons	6.-8. mai	Haugesund	Man	17. jun	Kirkenes/Vadso
			Tir	18. jun	Tana/Lakselv
			Ons	19. jun	Hammerfest
			Tor	20. jun	Alta

SNART KOMMER VOLVO KARAVANEN

Kom og se våre tunge nyheter, den helt nye Volvo FH-serien og nye Volvo 9700!

Volvo Trucks. Driving Progress



En lønn å leve av – en arbeidsdag å leve med

Årets tillitsvalgt og bussjåfør, Carl Morten Andersen, trekker i denne utgaven av Yrkes- trafikkk fram standardisering av anbud som en av de viktigste utfordringene for YTF i bussområdet. Målsetningen må, ifølge Carl Morten, være å få det slik at selskapene ikke underbyr hverandre. Er anbudet for lavt er det nemlig sjåførene som blir sittende med ulempen til syvende og sist.

På godssiden er Andersen tydelig på at kampen mot liberalisering av kabotasjeregulering og arbeidet for å sikre norske arbeidsplasser er det sentrale i tiden framover.

Henrik Dahle, forhandlingsleder YTF, forteller oss om en tydelig dreining i klimaet under årets mellomoppgjør mellom YS og NHO. Han kommer med følgende beskrivelse: «Det var helt tydelig, fra første stund, at den nye politiske ledelsen i NHO legger seg på en mye tøffere linje i forhandlingene enn det vi har sett de siste årene». Likevel sier han seg fornøyd med årets resultat, særlig for bussjåførene. For godssektoren gjenstår det fortsatt en jobb som må gjøres i de lokale forhandlingene.

Men, Dahle ser også store utfordringer når han retter blikket framover mot neste års hovedoppgjør. Med store, røde tall rundt om i busselskapene, oppleves det et stadig sterkere press på de ansattes arbeidsvilkår. Skiftplaner kastes rundt på og endevendes i jakten på bedre utnyttelse av både arbeidskraft og vognpark, pauser er under lupen og det presses på de tillitsvalgtes tid til å arbeide for medlemmene. Summen er et sterkt press på arbeidsvilkårene for YTFs medlemmer.

Leder i YTF, Svein Furøy, retter sitt fokus mot de store utfordringene for norsk transportbransje – da særlig med tanke på kabotasjen. Og selv om EU har utsatt kabotasjeliberaliseringen, er det ikke vanskelig å gi YTF-leder Svein Furøy rett i at kampen for norsk transportbransjes fremtid på langt nær er over.

For spørsmålet om kabotasjeregulering vil komme opp igjen, selv om vi trolig ikke ser det før i 2015. Det beste med den nyheten er kanskje at både fagforeninger, bransje og

myndigheter har fått et pusterom. Og enda bedre: Mer tid.

Den tiden bransje, forbund og myndigheter nå har fått med utsettelse av liberaliseringen av kabotasjeregulering bør brukes godt for å synliggjøre hvordan situasjonen er innenfor den norske transportbransjen. Alle krefter må settes inn i kampen for å sikre at vi fortsatt har en levedyktig transportbransje når vi går inn i den siste halvdel av dette tiåret.

Så vel hver for seg som i samlet flokk, forteller utsagnene fra disse tre om tøffe tider innenfor både gods- og bussbransjen. Det er ingen nyhet, men snarere en bekreftelse av noe vi alle visste. Det forsterker bare mitt inntrykk om at YTF har nok å henge fingrene i framover.

Når jeg velger å rette blikket fram mot hovedoppgjøret i 2014, bør det etter min mening handle om mye mer og kanskje mye viktigere ting enn penger. Jeg skal ikke banne i kirken å si at tariffoppgjørene framover ikke skal handle om lønna. Kampen for en anstendig og akseptabel lønn vil alltid være en av bærebjelkene i arbeidstakerorganisasjonenes arbeid. Men, med bakgrunn i det presset vi nå ser på norske arbeidsplasser i transportsektoren og presset på de ansattes arbeidsvilkår, vil jeg ta til orde for at gode forutsigbare arbeidsvilkår og trygge arbeidsplasser heves opp på øverste hylle.

Jeg mener ikke med dette å si at det ikke har vært jobbet for dette før og at det ikke jobbes for dette nå. Snarere er det ønsket som et bredt innspill til hele bransjen, ja likeså til alle parter i arbeidslivet og alle myndigheter, om å rette alle gode krefter inn mot å sørge for at norske arbeidsplasser er trygge og at arbeidsdagene er gode. Flere kunne ha nytte av å tenke gjennom slagordet som YTF allerede har brukt i lengre tid: En lønn å leve av, en arbeidsdag å leve med.

Det er noe vi alle burde kunne stå inne for. Det er noe vi alle kan kjempe for.

Lykke til!

Espen



Foto: Thomas Borsstad Leikhoff

Dette leser du om i Yrkestrafikk



Carl Morten er årets tillitsvalgt:

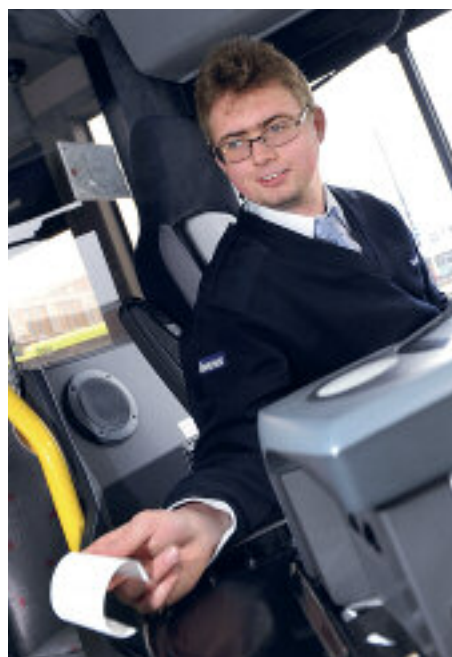
Med stolthet for sjåføryrket

side 12

Rune Gustavsen:

18 år og bussjåfør

side 26



YTFs Pensjonsskole

Norges fremste pensjonsekspert, Alexandra Plathe, kommer med gode råd og forklaringer om din fremtidige pensjon.

side 21



Tariffoppgjøret 2013:

Bra resultat etter tøff mekling

side 6

Gladiola:

Gi meg et sorteringssamfunn

side 37

Rettigheter og plikter:

Gjenbruk av personopplysninger

side 18

YTFs leder:

Kabotasjekampen er ikke over

side 41

- 3** En lønn å leve av – en arbeidsdag å leve med
- 6** Tøft oppgjør i nytt forhandlingsklima
- 10** Smått & stort
- 12** – Jeg er stolt over å være bussjåfør
- 16** Vi bruker, styrker og utvikler YTF
- 17** 35 nye døgnhvileplasser skal bygges
- 18** Rettigheter og plikter
- 21** YTFs Pensjonsskole
- 26** Bussdrømmen gikk i oppfyllelse
- 29** Smått & stort
- 30** Avdelinger i YTF
- 32** Ville ha svar om samferdsel
- 34** Stort engasjement
- 36** Yrkestrafikkforbundet
- 37** Gladiola
- 38** Vi gratulerer
- 40** Kryssord
- 41** Kabotasjekampen er ikke over
- 42** Kontakt YTF

Tariff 2013:

Tøft oppgjør i nytt forhandlingsklima



Meklingen i årets tariffoppgjør mellom YS og NHO ble overraskende vanskelig til mellomoppgjør å være. – Forhandlingene viste at vi er inne i et klimaskifte når det gjelder tariffoppgjørene, sier YTFs forhandlingsleder Henrik Dahle som er fornøyd med resultatet og ikke minst med hvor tydelig YTF og medlemmenes sak trer frem i mediene.

TEKST OG FOTO:
ESPEN SELMER-TORGERSEN
BENTE BOLSTAD

«Bussene kan stoppe i morgen». «1 300 bussjåfører kan gå ut i streik». Overskrifter av denne typen var det mange av da meklingen mellom NHO og YS i årets mellomoppgjør gikk på overtid og det etter hvert ble tydeligere og tydeligere at streik var et reelt alternativ.

– Vi er glade for at det kom til en enighet og at vi unngikk streik. Det ble også til syvende og sist det vi kan kalle et historisk godt mellomoppgjør for bussjåførene, sier YTFs forhandlingsleder Henrik Dahle.

– Samtidig forteller slike oppslag mye om hvilken styrke som faktisk ligger i YTF og i medlemmene i tariffoppgjørene. Med 6 500 bussjåfører som medlemmer fremstår vi som tydelige, og vi er godt synlige i mediene. Landet er avhengige av at bussene går, og trussel om streik i denne bransjen gir både nyhetsoppslag og medfølgende oppmerksomhet. På mange måter fremstår vi i dag som YS sitt sterkeste frontfag, fortsetter han.

Ifølge Dahle vegret NHO seg lenge for å gi noe som helst. Og når forhand-

YTFs forhandlingsleder, Henrik Dahle, har lagt bak seg et tøft mellomoppgjør. Men han tror det blir enda tøffere i hovedoppgjøret i 2014.

lings sjefen oppsummerer årets tariffoppgjør og samtidig ser fram mot 2014 og hovedoppgjøret, er det klimaskiftet i forhandlingene han er mest opptatt av.

– Det var helt tydelig, fra første stund, at den nye politiske ledelsen i NHO legger seg på en mye tøffere linje i forhandlingene enn det vi har sett de siste årene. Dette henger nok sammen med situasjonen for den tradisjonelle industrien i Norge og de utfordringene som denne har. NHO argumenterer med at lønnsnivået i Norge allerede er svært høyt sett opp mot lønnsnivået i de landene som den tradisjonelle industrien utenfor olje- og gasssektoren opererer i og må konkurrere med.

– Vi har hatt flere gode hovedoppgjør de senere årene, mens vi har hatt flere dårlige mellomoppgjør. De svake mellomoppgjørene har gitt oss etterslep i forhold til den gjennomsnittlige industriarbeiderlønnen. Dette har vi da måttet hente inn i hovedoppgjørene. Denne gangen har vi fått et historisk godt oppgjør for bussjåførene som gjør at vi ikke blir sittende med et etterslep inn i neste års hovedoppgjør, sier Dahle.

Det er ikke ofte mellomoppgjørene går til mekling. Bare det indikerer hvor harde forhandlingene var i år.

– Vi møtte en mye tøffere arbeidsgiverside. Det er et markert skifte og faren for streik var svært reel, sier Dahle.

Da YS og NHO til slutt kom til enighet ble det gitt et generelt tillegg på 0,75 kroner og et lavtlønntillegg på 1,40. For YTFs vedkommende omfattet denne meklingen alle bussjåførene, sjåfører i spedisjon, parkering, miljø- og godssjåfører på NHO-avtalen.

Bussjåførene er blant de som har kommet best ut i årets oppgjør, fordi de allerede gjennom reguleringsbestemmelsen i bussbransjeavtalen har fått 2 kroner timen i tillegg fra 1. desember, og ytterligere 3 kroner fra 1. april, før



Svein Furøy og Henrik Dahle var YTFs representanter i YS-delegasjonen under forhandlingene med NHO. Her er de avbildet sammen med YS-leder Jorunn Berland under innspurten av de toffe forhandlingene.

tilleggene som utgjør 0,75 + 1,40, det vil si kroner 2,15 per time. Sammen med de fem kronene, gir det kroner 7,15 per time.

Press på arbeidsvilkår

Innenfor bussbransjen er det mange av selskapene som sliter med røde tall. Svært røde tall. Trafikken er satt ut på anbud og selskapene kjemper med nebb og klør for å få oppdragene. Dette innebærer også at de underbyr hverandre på pris. Og når så regnskapets time kommer, blir det negative tall på driften.

– Med røde tall i flere selskaper innen bussbransjen merker vi et større press på de ansatte. Mange av kostnadene i denne bransjen er nemlig av statisk art og endrer seg lite. Et av stedene selskapene har muligheter for å spare inn er på personalkostnader. Stadig oftere legges det nå et negativt press på de ansattes arbeidsvilkår. Vi ser det blant annet gjennom at skiftplaner blir endevendt og gjort om, de tillitsvalgte tid og ansattes pauser er under lupen og

så videre. Alt som kan bidra for innsparinger for selskapene blir sett på og vurdert, sier Henrik Dahle.

Gods må forhandle lokalt

Når han ser tilbake på årets oppgjør mener han det har vært et godt oppgjør for bussbransjen.

– Men det har også vært nødvendig når en ser tilbake på de dårlige mellomoppgjørene vi har hatt. For bussjåførene er dette et historisk godt mellomoppgjør. Reguleringsbestemmelsen fra oppgjøret i 2012 er en sentral del av dette. Denne bestemmelsen har gitt mulighet for et godt mellomoppgjør i år, sier Dahle og understreker at det fortsatt er mye som gjenstår lokalt.

– De med dårlig uttelling må nå passe på å bruke retten til lokale forhandlinger. Det er viktig!

For YTFs medlemmer i godssektoren og funksjonærene blir det nå lokale forhandlinger som vil avgjøre hvor godt en kommer ut av årets oppgjør. I det sentrale oppgjøret fikk gods 2,15 i tillegg. ➤

Ruter

Med utgangspunkt i de sentrale forhandlingene mellom hovedsammenslutningene og Spekter kom oppgjøret for YTF-medlemmene i Ruter i havn med en ramme på 3,4% beregnet på årslønnsvekst. Dette innebærer en samlet lønnsøkning pr 1. april 2013 på 2,93%. Alle får en garantert lønnsøkning på 2%.

T-banen fikk 10 500 i generelt tillegg

YTF og Kollektivtransportproduksjon (KTP), blant annet T-banen, kom til enighet om et generelt tillegg til alle ansatte på 10 500 kroner i årets mellomoppgjør. Partene var enige om at de skal jobbe fram mot oppgjøret i 2014 med å vurdere mer effektive arbeidstidsordninger for førere og trafikkbetjening. Videre skal det arbeides med en harmonisering for konsernets opplæringsmedarbeidere og deres lønn.

Når det gjelder pensjon skal pensjonsordningen i KTP ikke tas opp til forhandling før ved tariffrevisjonen i 2014.

Tariff 2013:

– Når det nå kommer til lokale oppgjør for godssjåførene og funksjonærene er det svært viktig at de tillitsvalgte gjør gode forberedelser. Og ikke minst må en sørge for at det blir gjennomført reelle lokale lønnsforhandlinger slik at det også for godssjåførene blir et godt oppgjør, sier Henrik Dahle.

Tøffe tak i 2014

Når vi retter blikket framover og mot neste års hovedoppgjør, er det lett å forstå på YTFs forhandlingsleder at han tror det kommer til å bli tøffe tak også i fremtiden.

– Vi merker et stadig økende press på arbeidsvilkår for våre medlemmer. Da blir dette et viktig tema for oss fram mot 2014. Foruten at vi vil fortsette å jobbe for et akseptabelt lønnsnivå for medlem-

mer i alle bransjene, vil tekniske bestemmelser i tariffavtalen som handler om medlemmenes arbeidsdag bli sentralt. Vi må altså fortsette å kjempe for det vi kaller en lønn å leve av og en arbeidsdag å leve med. Alt som handler om uttak, reguleringstid, pauser, skiftplaner og slike ting som de tillitsvalgtes tid til å jobbe for medlemmene. Kort sagt sørge for at medlemmene har forsvarlige arbeidstidsordninger.

– Vil pensjon bli et tema i neste års oppgjør?

– Pensjon vil nok komme, men om det er neste år er langt fra sikkert. Vi venter fortsatt på utredningen fra Banklovkommisjonen og jo lengre den lar vente på seg, jo mindre sjanse for at pensjon seiler opp som et hovedtema i oppgjøret for 2014. I bussbransjen er pen-

sjon allerede inne i tariffavtalene. Der som pensjon blir et sentralt tema neste år, vil det bety at det blir et samordnet hovedoppgjør med LO og YS på den ene siden og NHO på den andre. Da vil YTF «miste» sine muligheter til å forhandle bare for oss og våre medlemmer.

Uansett om det blir med pensjon som hovedtema eller ikke, så er Dahle klar på at oppgjøret i 2014 blir tøff og at forberedelsene må gjøres.

– Dynamikken i årets oppgjør tilsier at det blir tøft i 2014. Da blir det viktig at det gjøres gode forberedelser både sentralt og lokalt. En må se på streikeberedskapen og i det hele tatt sørget for at hele organisasjonen er forberedt på et oppgjør som vil bli vanskelig. Disse forberedelsene bør en begynne på allerede i høst.

Lønnstabellene klare på nett

Nå finner du ny timelønn og ny månedslønn i lønnstabellene for 2013 på YF sine hjemmesider www.ytf.no. De ligger på tariff, under lønnstabeller. Tabellene vil bli lagt ut fortløpende etter hvert som de blir klare.

Når de er på plass, trykker YTF opp tabellen i et hendig lommeformat.

10 000 kroner i Bring Warehousing

Årets lønnsforhandlinger i Bring Warehousing kom også i havn med et godt resultat. Forhandlingene ga 10 000 kroner til alle, og en lovnad om utvikling av betalt fagbrev.

– Vi fikk også avtalt et viktig utvalgsarbeid fra 1. oktober 2013 som skal se på mulige endringer i tariffavtalen fra 1. april 2014, sier leder for avdeling 604 Per Kristiansen.

Avdelingen er en av YTFs aller yngste, etter at nesten hele arbeidsstokken ved Bring Warehousing i Drammen meldte seg inn i Yrkestrafikkforbundet for litt over et år siden.

YS og Virke enige

Oppgjøret mellom YS og Virke fulgte de økonomiske rammene for frontfaget og partene kom til enighet om et generelt tillegg på 75 øre per time. Utover det generelle tillegget på 75 øre per time ble det gitt 1,40 kroner per time i lavlønnstillegg til arbeidstakere omfattet av overenskomster som ligger under 90 prosent av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn.

YTFs medlemmer på grossistoverenskomsten fikk et tillegg på kroner 8,20 i februar. Dermed har de over 90 prosent av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn, og får ikke nytte godt av lavlønnstillegget.

– Det er selvfølgelig beklagelig at de ikke får tillegg nå. Samtidig er det gledelig at de har fått et høyere lønnsnivå, sier YTFs organisasjonssekretær Håvard Galtestad.

Oppgjøret mellom Virke og YS omfatter rundt 5500 YS-medlemmer i følgende forbund: Farmasiforbundet, Negotia, Parat og Yrkestrafikkforbundet.

Kroner 4,60 i tillegg i Bring Linehaul

Bring Linehaul ga sine ansatte et totalt lønnstillegg på kroner 4,60 etter å ha orientert YTF om dårlig



økonomi og tapte inntekter. Tilleggene fordeler seg på 0,75 kroner i generelt tillegg, kroner 1,40 i lavlønnstillegg og 2,45 i lokalt tillegg. – De tillitsvalgte var fornøyd med dette resultatet, sier Håvard Galtestad, som forhandlet for YTF.

Resultatet utgjør en årslønnsvekst på kroner 9000, eller 1,9 prosent. Dette gjøres gjeldende både på overenskomst og særavtale.

ÅRETS TRANSPORT HAPPENING

TRANSPORT messa

- på Gardermoen!

www.transportmessa.no

5. - 7. september

- på Gardermoen 😊



- Transportbransjens egen «messe/markeds plass» med utstillere innenfor vegbasert transportindustri - kun det!

TRANSPORTmessa: Torsdag/Fredag 09.00 - 18.00 ~ Lørdag 09.00 - 17.00
Truckers Night (livemusikk/dans/servering/18 år): Fredag 19.00 - 24.00

Inngang: kr 200,- gjelder alle 3 dager.
Billetter selges kun ved inngangen.
Barn under 16 år gratis inngang.

Personbilverk:
parkeringsavgift kr 50,- per bil og med parkering inntil messeområdet

Trailerparkering: egen trailerleir med gratis shuttle til/fra messeområdet. Matsservering utenom messas åpningstid.

Beliggenhet: skiltet avkjøring Gardermoen Næringspark på E6 (ca. 1 km nord for avkjøringen til OSL/Hovedflyplassen), videre skiltet med TRANSPORTMESSA.

Atkomst UTEN bil: non stop shuttle mellom plattform B31 på OSL/Hovedflyplassen - messeområdet, samt 7 hoteller (mer info om hvilke hoteller på www.transportmessa.no)

Taxi: egen holdeplass på messeområdet.

Servering: meget god hjemmelaget mat til fornuftige priser. Servering i et stort sirkustelt samt utendørs kioskserving.

Overnatting: 13 hoteller i nærhet til messeområdet og OSL/Hovedflyplassen

Arrangør: TransportMagasinet
Informasjon: www.transportmessa.no

- Transportbransjens eget arrangement med TransportMagasinet som arrangeransvarlig, unikt beliggende ved landets største trafikk-knutepunkt Gardermoen OSL/Hovedflyplassen.



Fotograf:
Olav Heggø –
Fotovisjon

Obligatorisk bompengebrikke for tunge kjøretøy?

Regjeringen har fremmet et lovforslag om obligatorisk bompengebrikke for kjøretøy over 3500 kilo.

– En slik ordning betyr mer effektiv innkreving, lavere driftskostnader og økte bompengeinntekter for bompengeselskapene. Økonomien i selskapene blir dermed styrket, noe som kommer alle trafikanter til gode ved at mer penger

kan gå direkte til utbygging og tiltak på transportnettet. Ordningen vil også fremme konkurranse på like vilkår mellom norsk og utenlandsk transportnæring, sier samferdselsminister Marit Arnstad i forbindelse med et forslag om endringer i vegtrafikkloven. Forslaget ble lagt fram i statsråd i mars.

Lovforslaget er rettet inn mot tunge

MAN KARAVANE 2013

Langtransport & Distribution

15 April	Rudshøgda
17-18 April	Oslo
19-20 April	Sarpsborg
23 April	Drammen
24 April	Larvik
25 April	Porsgrunn
26 April	Kristiansand
29-30 April	Stavanger
6-7 Mai	Bergen
8 Mai	Førde
15-16 Mai	Trondheim
21 Mai	Steinkjer
23 Mai	Bjørka
27 Mai	Bødø
29 Mai	Narvik
31-1 Mai/Juni	Tromsø
10-11 Juni	Ålesund

Anleggskjøretøyer

19 Mars	Hellvik
21 Mars	Orstad Sveio
3 April	Stord
5 April	Dimmelsvik
9 April	Norheimsund
11 April	Voss Sogndal
16 April	Førde
18 April	Nordfjordeid
23 April	Ørstad
25 April	Fosnavåg
30 April	Skodje
7 Mai	Eide Sunndal
8 Mai	Sumadal
13 Mai	Aure
15 Mai	Hitra
22 Mai	Orkanger

Anleggskjøretøyer

25 April	Røros
29-30 April	Sandmoen
3 Mai	Brekstad
7 Mai	Steinkjer
13 Mai	Namsos
21 Mai	Sandnessjøen
18 April	Ørstad
23 April	Fosnavåg
25 April	Skodje
30 April	Eide Sunndal
7 Mai	Sumadal
8 Mai	Aure
13 Mai	Hitra
15 Mai	Orkanger



MØT MAN 50 STEDER I NORGE!

MAN ruller ut på veien og stopper 50 steder i hele Norge, kom og opplev hva vi kan tilby! Vi gleder oss til å vise et bredt utvalg av våre produkter. MAN er på veien med biler for distribusjon, langtransport og anlegg. Uansett type tilbyr vi topp ytelse innen nyttelast, forbruk, kjørekomfort og driftssikkerhet.

Se mer om bilene og karavanene på www.mantruckandbus.no



Engineering the Future - since 175
MAN Truck & Bus Norge AS

kjøretøy som blir brukt i næringsvirksomhet. I forslaget blir det vist til at bompengeselskapene har store kostnader i forbindelse med innkreving av bompenger fra eiere av kjøretøy som ikke har bompengebrikke og bompengabonnement. I tillegg er bompengeselskapenes tap på fordringer i stor grad knyttet til kjøretøy uten abonnement.



Utsetter kabotasje-liberalisering

– Dette er virkelig en jubeldag, sier leder for YTF logistikk, Jan Arne Laberget. I mai protesterte hundrevis av YTF-medlemmer sammen med transportarbeidere fra hele Europa, onsdag 15. mai vedtok EU-kommisjonen å utsette liberaliseringen til tidligst 2015.

TEKST OG FOTO:
BENTE BOLSTAD

Ifølge ETF, den europeiske transportarbeiderføderasjonen, var det aksjonsdagen som førte til at EU-kommisjonen innrømmet at liberaliseringsprosessen er for komplisert i dagens vanskelige situasjon i Europa. EU-kommisjonen vil nå prioritere å styrke eksisterende regelverk, inklu-

dert sosiale og arbeidsmessige sider, skriver ETF.

Presidenten for ETFs vegseksjon sier: – Vi tar EU-kommisjonens uttalelse som en anerkjennelse av det store omfanget av sosial dumping og urettferdig konkurranse som preger sektoren vår så sterkt.

– Nå må vi bruke det pusterommet vi har fått til å bidra sterkt til opprydding i norsk transportsektor. Og så må vi huske at dette er bare en utsettelse. Så det gjelder å holde trykket oppe, sier Laberget.

Han minner om at YTF krever stans i all kabotasjekjøring i Norge inntil man får bukt med en rekke problemer som har fulgt i kjølvannet av denne ordningen.

Finner ikke veien

Transportfirmaet DB Schenker mener det bør lages en skiltplan for innfartsveiene til Groruddalen i Oslo. Deres sjåfører har ofte store problemer med å finne fram til Alnabruterminalen, skriver Groruddalen.no

Selskapet bruker sjåfører som kommer fra hele Europa, og mange av disse er ikke spesielt kjent på Oslos veier. Det fører ofte til problemer.

– De fleste bilene skal til Alnabruterminalen. Problemet er bare at det er svært dårlig skilting til terminalen,

noe som gjør det veldig vanskelig å finne fram. Det fører ofte til mye unødvendig tidsbruk og ikke minst irritasjon blant sjåførene, sier Einar Spurkeland, kommunikasjonssjef i DB Schenker til Groruddalen.no.

I Groruddalen, og spesielt i dalbunnen, holder mange lagerbedrifter, grossister, samlastere og terminaler til.

– Samtidig mangler dalen skilting som viser anbefalte kjøreruter. Det er også sparsomt med fjern- og nærskilting fra nord og sør, sier Spurkeland, som mener det haster å få på plass skilting.



Årets tillitsvalgt er Carl Morten Andersen:

– Jeg er stolt over å være

Årets tillitsvalgte i YTF er beskrevet som en løsningsenes og handlingens mann. Selv er han betydelig mer beskjeden når han beskriver seg selv. Men stolthet for yrket som sjåfør – det har han. Møt Carl Morten Andersen, hovedtillitsvalgt hos Nobina i Tromsø.

TEKST OG FOTO:
ESPEN SELMER-TORGERSEN

Jeg sitter i en stille krok på Quality Hotell Mastemyr, noen kilometer utenfor hovedstaden. Her skal jeg møte årets tillitsvalgte i YTF, Carl Morten Andersen fra Tromsø. Han er på forhånd beskrevet som en handlingens mann, med utsøkte talegaver og stor gjennomslagskraft. Selv er jeg ikke helt sikker på hva jeg skal forvente meg av dette møtet, men det første som slår meg når han dukker opp er roen og tryggheten som denne engasjerte bussjåføren fra Tromsø utstråler. Og når jeg spør ham om det stemmer at han aldri har tapt en diskusjon, er det heller ikke noe selvtilfreds svar som springer meg i møte. I stedet tenkes det i det stille i noen sekunder før svaret kommer.

– Det spør hva man legger i å tape og avhenger om en ønsker å bedømme

Hva er drivkraften som tillitsvalgt?

– Det er en unik mulighet til å kunne gi noe. Bidra til å bedre arbeidssituasjonen, bedre hverdagen for sjåfører og det å være en støtte. I og med at jeg har vært ute av arbeidslivet gjør det også at jeg føler meg mer enn gjennomsnittlig motivert for å kunne bidra. Det føles som en stor fordel å ha stått utenfor. Jeg verdsetter det å jobbe og det å bidra så høyt at det nok er en del av drivkraften min.

sin innsats utifra om en vinner eller taper? Jeg har ikke det å vinne som noe mål i seg selv. Målet og hensikten min er å få belyst og fremlagt en sak på riktig måte. Jeg kan verken bestemme eller diktere utfallet på en sak. Om jeg ikke når frem så føler jeg kanskje likevel at jeg kan ha vunnet, ved at jeg har fått belyst et tema, sier Carl Morten.

Og der har vi kanskje årets tillitsvalgte i et nøtteskall. Rolig, sindig og med tyngde og overbevisning i argumentasjonen.

Tidlig selvstendig

Han er født og oppvokst i Tromsø og startet yrkeslivet tidlig da han som 15-åring dro til Danmark og begynte i lære som smed. Etter et kort år kom han hjem til Tromsø for så å dra til sjøs da han var bare 16 år.

– Jeg jobbet i maskinen som smører på cruiseskip. Jeg reiste bare i ett år til sjøs, men det året ga meg mye og nyttig erfaring. Der jobbet jeg med mange forskjellige mennesketyper og møtte enda fler. Jeg fikk sett nye steder og det gjorde at jeg tidlig ble selvstendig.

Etter ett år til sjøs jobbet han både som tungbilmekaniker og motorsykkelmekaniker (begge som ufaglært), før han tok utdannelse som trafikkflyger og jobbet som flyger for et flyfotoselskap og i Tromsø flyskole. Så ble han ufør og ble stående flere år utenfor arbeidslivet.

Etter ti år utenfor arbeidslivet, kom

Hvem er din viktigste støttespiller?

– Det er kona, Sidsel. Hun leser meg som en åpen bok og når jeg sitter å forsøker å finne innfallsvinkler og løsninger, så spør hun hva jeg grubler på og så plutselig åpner jeg opp å klarer å sette ord på det. Slik er hun en fin støttespiller som gir meg mange positive signaler underveis. Hun er også en luftekanale for generell frustrasjon – hun er en sikkerhetsventil.

Carl Morten tilbake i 2004. Først som miljøarbeider på en institusjon. Deretter, i 2008, satte han seg bak rattet og startet sitt virke som bussjåfør.

– Tanken hadde nok begynt å forme seg da jeg gikk ufør. Og så fort jeg begynte å kjøre buss, forstod jeg at jeg hadde funnet riktig hylle i livet. Jeg trivdes med en gang veldig godt.

Og det er tydelig for oss at Carl Morten utfører sin sjåførgjerning med slik stor glede.

– For det første føler jeg meg betydningsfull fordi jeg utøver en viktig oppgave. Kollektivtransport som fungerer er en viktig del av samfunnet vårt. Samtidig er jeg veldig selvstendig i utførelsen av arbeidet og en har en fin mulighet til å kunne påvirke folks hverdag. Spesielt når folk kommer trøtte på bussen om morgenen og dagen deres knapt nok har begynt. Da kan jeg møte dem med et vennlig smil og en hilsen. Jeg kan bety noe, yte service og gjøre det lille ekstra som gjør dagen bedre for andre.

Men det er mer enn bare glede Carl Morten føler når han sitter bak rattet i bussen.

– Jeg er stolt. Virkelig stolt over å være bussjåfør.

Turbulente tider

Men siden han kom inn som tillitsvalgt i Nobina i Tromsø, har det ikke blitt like mye kjøring på sjåfør Andersen. Nå går det mye tid til arbeidet som tillitsvalg. Og det har vært turbulente tider i Tromsø.

– Jeg kom inn i juni 2012 og det har vært mye å ta tak i og bryne seg på, sier han og tenker da både på det å arbeide under anbudsregimet og det å jobbe med hybridbuss i Nordens Paris.

For i tillegg til å være avdelingstillitsvalgt hos Nobina i Tromsø, sitter han i IA-utvalget, er leder i AMU og deltar i samarbeidsforum med oppdragsgiver og veiholder. Der handler det nå om realistiske rutetider. Når redaktøren av Yrkestrafikk, som tross alt fortsatt er en fersking i bussbransjen, blir sittende som et spørsmålstejn, forklarer årets tillitsvalgte rolig og sindig om den utfordringen dette handler om.

– Rutetabellene vi kjører på er utformet på bakgrunn av et trafikkmonster

bussjåfør

slik det var for mange år siden. Både trafikkmønster og passasjergrunnlag har endret seg radikalt fram til i dag. I tillegg har vi helt andre typer kjøretøy. Alle disse faktorene fører til at vi kjører på rutetider som vi ikke har sjanse til å holde. De er rett og slett ikke realistiske, sier Carl Morten med en behagelig overbevisning over seg, før han fortsetter:

– I en anbudssituasjon som de fleste selskapene er i, eller kommer i etter hvert, er det så stramme marginer fordi oppdragsgiveren kjøper et antall kilometer og selskapet beregner en kostnad på kilometrene. Da vil selskapet selvfølgelig prøve å lage et så stramt kjøreopplegg som mulig både for sjåfører og vognpark slik at de får utnyttet ressursene best mulig. Om rutetidene da ikke er realistiske så er det til syvende og sist sjåførene som blir sittende i klem og passasjerene som blir stående langs ruta å vente på bussen.

Så forteller Carl Morten om fortiden i Tromsø og om en helt annen virkelighet. Den gang var det andre vilkår som gjaldt og arbeidsdagen var en helt annen for bussjåførene.

– Tidligere så kunne arbeidsgiver sende regningen til fylkestrafikk for å få dekket kostnadene for å drive kollektivtrafikken. Det var litt mer romslighet og vi kunne kjøre på en slik rutetabell uten å komme i tidsklemma og uten å få store forsinkelser. Etter endt tur var det kanskje til og med tid for en liten pause. Og så skulle man starte på ny tur. Men nå må selskapet forsøke å utnytte vognparken og ansatte så godt de kan for å få så mye som mulig ut av den tiden de betaler de ansatte.

Men det den Nobina-tillitsvalgte er raskt frampå med å si at dette på langt nær er bare busselskapets ansvar.

– Det har blitt veldig klart at vi kan

ikke bare gå på selskapet Nobina og kreve at de skal gi oss mere tid. Vi må også rette innsatsen mot oppdragsgiver å få belyst problemet og søke å få løsninger der.

Carl Morten er imidlertid ikke ubetinget enig når jeg spør om veien for å nå fram med medlemmenes syn er blitt lengre og tyngre.

– Vi har måttet sette oss ned å gå gjennom det hele og store bilde. Så må vi finne ut hvor vi kan sette inn vår innsats. Hvor må engasjementet og innsatsen komme for at det skal gi bedre vilkår for de ansatte.

Det er en helt annen arbeidshverdag for sjåførene etter de startet med anbudskjøring i Tromsø, slik som det nok er mange andre steder i landet.

– Det er vi, sjåførene, som sitter i siste leddet. Det er der selskapet har muligheter til å kutte kostnadene. Der



*Engasjert og løsningsorientert.
Det er to av kjennetegnene
på årets tillitsvalgte,
Carl Morten Andersen.*

Det var en stolt Carl Morten Andersen som mottok utmerkelsen årets tillitsvalgte under representantskapsmøtet i mars.

og på å holde materiellet i drift hele tiden. Etter at vi begynte med anbudskjøring har det vært mye frustrasjon og mye misnøye i en overgangsperiode. Men, og dette vil jeg understreke, vi har blitt møtt med velvilje fra selskapet til å prøve å tilrettelegge skiftplaner og turnusene våre på en best mulig måte. Vi har fått til endringer underveis, men vi har kommet til et punkt der vi ikke kan få noe ytterligere bedringer uten av også rutetidene stemmer. For det er klart at dette er jo også vanskelig for selskapet. For hvordan skal de kunne planlegge sjåførenes arbeidsdag dersom utgangspunktet ikke er rett?

Hybrid på glatta

Det har også vært nok å henge fingrene i når det gjelder vognparken i Tromsø. Kravet om, og anskaffelsen av, hybridbusser til å være med dekke kollektivtilbudet i byen, har ført til både sinne, frustrasjon og store medieoppslag.

– Det har skapt mye sinne og frustrasjon, usikkerhet og frykt. Har du først seila med et fulllastet kjøretøy som veier 12-14 tonn så er det ikke bare noe du husker. Det setter seg i kroppen og nervesystemet. Du får lett reaksjoner på det, sier Carl Morten som i kraft av sitt tillitsverv har vært involvert i flere prosesser rundt hybridbussene.

– Det har vært flere prosesser som går parallelt. En av disse har vært å få Volvo til å optimalisere bussene og jeg har vært med å prøvekjøre for å demonstrere hvilke situasjoner vi kommer i med vinteren her i Tromsø. Nå har Volvo erklært at bussene er slik de er tenkt å være, da har vi kommet ditt hvor oppdragsgiver må se på sine kravspesifikasjoner.

Og nå blir stemmen til Carl Morten hakket mer intens og trykket blir tydeligere. Engasjementet merkes:

Hva gjør deg sint?

– Jeg blir nesten aldri sint på egne vegne, men jeg kan bli veldig sint om jeg opplever at det blir begått urett eller jeg opplever at sjåfører blir neglisjert eller oversett. Men jeg lar alltid ting få kjølnet seg litt ned før jeg tar det opp.



– Det er vår klare oppfatning at disse bussene ikke er egnet til å kjøre i Tromsø. Hybrid er i seg selv en god teknologi når den fungerer som den skal. Men, de er ikke egnet med de klimatiske forholdene og den topografien vi har i Tromsø. Da må oppdragsgiver ha bommet totalt når de har spesifisert hybridbusser.

– Kommer dere noen vei?

– Dette er ingen sak som er lett å få løst. Sjåførene ønsker å få en annen bussstype, men det er klart det har en stor kostnad knyttet til seg å skifte ut så mange kjøretøy. Tillitsvalgsapparatet har nok ikke så mye mer å tilføre denne prosessen nå. Til syvende og sist er dette et spørsmål som sikkert blir en jobb for noen advokater å komme fram til en løsning på.

Når jeg spør om hvordan sjåførene tar det hele, ser vi igjen stoltheten i ansiktet på Tromsø-sjåføren.

– Det fantastiske er jo at folk ikke gir opp. De gir sitt ytterste dag etter dag.

Men det kan ikke legges skjul på at det har vært tøffe tak for de ansatte.

Alle saker

Når jeg spør om hvordan han angriper tillitsvervet, får jeg klare og tydelige svar.

– Jeg prøver å alltid å finne den rette måten å få belyst et problem på og jeg gjør mye for å gjøre meg forstått. Samtidig som jeg er opptatt av å ikke bli misforstått.

Carl Morten forteller også at han ikke velger saker. Han tar dem alle.

– Men jeg prøver å sortere på hvilken arena jeg skal føre de forskjellige kampene. Slik som nå når vi har kommet til punktet med rutetidene som må justeres for å kunne få et skikkelig løft på arbeids hverdagen vår. Da kan jeg ikke lenger føre en diskusjon bare med arbeidsgiver. Saken hører nå hjemme på en annen arena – der hvor vi møter oppdragsgiver.

Forholdet til arbeidsgiveren er også

noe som opptar ham. Det er viktig med en god relasjon og et positiv innstilling.

– Jeg føler jeg har en arbeidsgiver jeg kan snakke med og som er med på å finne gode løsnignen. Det er viktig.

Han har også en klar oppfatning om hvordan et selskaps personalpolitikk oppfattes blant de ansatte.

– Slik skift- og turnusplanene er utformet, slik er også oppfatningen sjåførene har av selskapets personalpolitikk. Den opplevde personalpolitikken ligger i hvordan du opplever arbeidshverdagen din. Og det forsøker jeg også å få belyst i de sammenhengene der det er naturlig.

Planlegging og observasjon

Når årets tillitsvalgte skal koble av med noe helt annet enn jobb, møter og diskusjoner, forsvinner han kanskje inn på rommet der datamaskinen hans står.

– Jeg er veldig glad i å bruke flysimulator. Det er flukten fra hverdagen og den totale avkoblingen for meg, sier han. Samtidig har vi to hunder og tre katter som krever sitt, forteller Carl Morten.

To voksne barn som har flydd fra det lune redet, må i større grad klare seg selv.

Når vi så spør om hvordan det var å få prisen, kommer stoltheten tilbake i både ansikt og stemme.

– Jeg ble veldig stolt av utmerkelsen og det var veldig overraskende. Vi som tillitsvalgte er jo i den situasjonen at vi tar i tak i problemer og utfordringer, og vi forventer ikke noe klapp på skulderen eller anerkjennelse for det vi gjør og får til. Det er ikke det som er drivkraften. Vi hankses med mye problemer og får høre om alt som er galt og der vi lykkes med å få til ting hører vi kanskje ikke så mye. En slik tilbakemelding som denne prisen er, er veldig hyggelig.

Når vi så spør hva han har tenkt å bruke pengene til, får vi fram en side til ved den rolige mannen fra Troms. Den kommer i form av en BMW på to hjul. For selv om anerkjennelsen er det han virkelig setter pris på, så kommer pengene godt med til en tur på sykkelen.

– Motorsykkelturen er opplevelsen av total kontroll, at du er ett med kjøretøyet og det med å beherske trafikkbildet og det hele. Det er stor forskjell på å kjøre buss og motorsykkel, men fellesnevnerne finnes det også. Begge ting krever planlegging og god observasjons-evne.

Da går samtalen vår mot slutten og det slår meg at det som Carl Morten Andersen sier er viktig når han kjører buss og motorsykkel, nemlig observasjon

og planlegging, kanskje er framtrede- nene også i hans arbeid som tillitsvalgt. Og han er tilbøyelig til å være enig i det – etter en liten tenkepause.

– Jeg prøver å være oppmerksom på konsekvenser av det jeg sier og det jeg gjør. Alt du gjør har konsekvenser. Sitter jeg på motorsykkelen kan de minste feilvurderinger få store konsekvenser. Kjører jeg buss er det det samme, men da kan det være konsekvenser for mange fler. Men også som tillitsvalgt kan feilbedømminger få store konsekvenser for mange. Jeg er veldig oppmerksom på at det meste en foretar seg får konsekvenser på godt og vondt – da gjelder det å være i forkant på det og så får man positive konsekvenser av det man gjør.

Utfordringer framover

Han har tydeligvis ingen planer om å lene seg tilbake og hvile på laurbærene. For det er alltid noe å ta tak i for de tillitsvalgte i YTF.

– Jeg synes YTF jobber bra og vi som tillitsvalgte har et godt apparat bak oss. Jeg har alltid fått svar og fått raske tilbakemeldinger på mine henvendelser

til forbundet. Men det som alltid er en utfordring, og som vi alltid må være flinke, til er å ta vare på de medlemmene vi har og forsøke å engasjere medlemmene mer. Og så er det klart at arbeidstidsordninger, anbudsregimet og kabotasje blir viktige temaer for YTF i tiden framover.

Carl Morten har også tanker om hvilke utfordringer transportbransjen generelt står overfor.

– Når det gjelder buss er den største utfordringen nå å få standardisert utformingen av anbud. Slik at alle de viktige tingene blir inkludert og slik at selskapene ikke underbyr hverandre. Dette har mye å si for sjåførenes hverdag. Dersom anbudet er for altfor lavt er det sjåføren som blir sittende med ulempen ved det til syvende og sist.

– For godsbransjen er det nå viktig at myndighetene gjør de rette grepene for å sikre norske arbeidsplasser. I Finland ser vi nå at de har gjort gode grep når det gjelder kabotasje. Det er nå viktig at Norge også gjør det de kan for å trygge arbeidsplassene i godstransporten.

Årets Tillitsvalgt 2013 Carl Morten Andersen

Med sine ytterst velformulerte tale-gaver har han satt veldig mange i Nobina som har måttet inneha en tittel med ordene «sjef» eller «leder» innbakt, på en prøve. Jeg har ikke hørt om at han har tapt en sak eller diskusjon enda. Han har nærmest blitt en mentor for enkelte ledere som kommer og rådfører seg med han når de blir usikre. Han er langsiktig i arbeidet og når han fremmer en utfordring har han resepten liggende klar. Idet han ser vaklende øyne i motsatt ende av samtalen bryter han inn med løsningene. Det blir bestandig slik etter litt diskusjoner at man enes om at Carl Morten nok har løsningene som behøves for å løse utfordringene.

Undertegnende er av en oppfatning at man kan gripe et tillitsverv på to måter. Man kan være oppkjefet, krangle og kreve at ledelsen stiller opp med løsninger. Eller man kan gjøre det slik Carl Morten har gjort, og med det overbevist alle om at den motsatte innfallsvinkelen fungerer, når han til stadighet hjelper ledelsen med de gode løsningene for sjåførene.

Han er en handlingens mann, får baller til å rulle og ting til å skje. Da han overtok vervet var det stor misnøye lokalt, men han har vært en avvæpnende person og roet gemyttene. Han er en oppklarende person, som klarer å gjøre seg forstått på mer enn et språk. Mer enn et språk er ikke bare en metafor. I et internasjonalt miljø hvor ikke alle kan engelsk og/eller norsk må en finne alternative kommunikasjonsmåter og grensesnitt.

Han nyter stor respekt blant medlemmene (både våre og i de øvrige forbund), så vel som hos ledelsen. Lurer folk på noe, spør de Carl Morten først, mannen med kunnskapen og løsningen. Om han, mot all formodning ikke kan det (det er ganske sjelden at så er tilfelle) så finner han ut av det.

Løsningsorientert som han er presenterer han aldri et problem uten og på forhånd ha en løsning klar!

Slik ble Carl Morten Presentert som årets tillitsvalgt under representantskapsmøtet i mars av Svein Furøy, leder i YTF.

Vi bruker, styrker og utvikler YTF

YTFs leder, Svein Furøy, valgte å se både framover og bakover i sin tale til representantskapet som ble avholdt på Gardermoen i mars. Her følger en redigert utgave av hans åpningstale.

Kjære representantskap!

I Yrkestrafikkforbundet har vi lagt bak oss et godt, svært aktivt og spennende Landsmøteår. I det året vi har bak oss har forbundsstyret lagt til grunn, at YTF skal være en tydelig samfunnspolitisk aktør. Samtidig skal nåværende og framtidige medlemmer oppleve at YTF er en aktiv og dynamisk arbeidstakerorganisasjon og det riktige valget for dem. Våre tillitsvalgte og ansatte tar hver dag tak i samfunns- og arbeidslivspolitiske utfordringer. Vi bruker, vi styrker og vi videreutvikler vår organisasjon.

I 2013 er det fortsatt like viktig å være fagorganisert. Vi lever i en tid hvor mange av de idealer og kamper som fagbevegelsen i Norge og verden for øvrig har kjempet for utfordres, og man ser en reversering av viktige mål og rettigheter.

Yrkestrafikkforbundet skal være en fremtidsrettet organisasjon. Den skal fremstå som inkluderende, offensiv og faglig dyktig. Samfunnsutviklingen og fremtidens velferdsutfordringer vil også stille forbundets medlemmer, tillitsvalgte og ansatte overfor nye oppgaver og nye utfordringer. Forbundsstyret er opptatt av å involvere hele organisasjonen i arbeidet med å utvikle Yrkestrafikkforbundet.

Organisasjonsutviklingsprosessen (OU) er et annet svar på Landsmøtets bestilling. OU-prosessen er så vidt startet. Men vi skal, før vi konkluderer i 2016, ha snudd alle steinene, stilt alle de relevante spørsmålene og klart å forme et svar på hvordan en moderne arbeidstagerorganisasjon skal framstå i det 21. århundre.

Gjennom OU-prosjektet skal vi også kartlegge og vurdere forbundets ungdomssatsing, blant annet hvordan vi setter Ungarbeidet på dagsorden. Det er en

viktig utfordring for YTF å rekruttere flere medlemmer. Spesielt unge medlemmer. Forbundsstyret har derfor i denne prosessen pekt ut en retning hvor ungsatsingen skal ha et spesielt fokus på elev-, student- og lærlingegruppene. Ikke minst er det fokus på hvordan YTF i sterkere grad kan rekruttere flere medlemmer på et tidligere tidspunkt ved et systematisk og målrettet fokus på rekruttering ved utdanningsinstitusjonene. Vi har ikke konkludert med hvordan, dette skal gjøres, men det viktige er at vi ikke glemmer de unge arbeidstagerne. Dette må vi få til gjennom aktiviteter og saker som appellerer til engasjement blant de unge.

Forankring og involvering er det overordnede for alt YTF har gjort og gjør. Våre medlemmer og tillitsvalgte – som er forbundets eiere – skal involveres i prosesser, og de vedtak som disse prosessene fører fram til, skal være forankret. Det betyr ikke at alle kan få det akkurat som de vil. Kompromisset er demokratiets mellomvei. Vi har vektlagt – og vektlegger – at flest mulig har et kollektivt eierforhold til det YTF vi har, skaper og utvikler. Målsettingen skal være at Håkon, som er YTF-medlem og ansatt i et transportfirma, skal kjenne igjen YTF, på samme måte som jeg som forbundsleder gjør. Det er en sterk ambisjon, men det har noe med identitet å gjøre.

Vi som medlemmer og tillitsvalgte skal ha en sterk identitet til organisasjonen og det forutsetter involvering og engasjement. Derfor har vi vektlagt nettverksamlingene som viktige arenaer for dialog, statusoppdateringer og innspill fra flest mulig, på hvordan organisasjonen skal utvikle seg videre. YTF blir aldri ferdig utviklet som organisasjon – det er en kontinuerlig daglig prosess, hvor vi alle møter nye utfordringer og oppgaver knyttet til rollen som medlem, tillitsvalgt eller ansatt i forbundet.

De endringsprosesser som settes i gang, skal ha sin naturlige tilhørighet ute i medlemsapparatet. Vi vil aldri lykkes hvis ikke medlemmene kan kjenne seg igjen i beslutninger og resultater.

Medlemmene er det viktigste i Yrkestrafikkforbundet. Vår medlemsutvikling

kan alltid bli bedre. Vår målsetting om 1000 nye medlemmer i inneværende periode, tror jeg kommer til å bli nådd. Men det fordrer at vi alle tar et ansvar. Vi er over 11 000 medlemmer i dag, og rundt 500 tillitsvalgte. Bare tenk om alle vi som er tillitsvalgte, vervet ett nytt medlem hver.

Ny Nasjonal transportplan (NTP) – en tiårig plan for oppgraderingen av det norske transportsystemet – ble lagt fram for Stortinget i april og skal gjelde for perioden 2014-2023. Planen gir svar på hva, hvor og hvordan transportsystemet skal bygges og oppgraderes framover. Vi har gjennom flere høringsrunder fått komme med innspill til hva vi ønsker i nye NTP og vi følger opp med å påpeke politikernes stadig skiftende ønsker og politiske «moter» etter beste evne. Dette har hittil ført til en klattvis, ulogisk og usystematisk utbygging.

Som dere vet, har en av våre fanesaker gjennom de siste årene vært å få fjernet den utdaterte pengeveska. Vi krever nå at samferdselsmyndighetene, fylkeskommunene og busselskapene tar dette problemet på alvor og løser problemet i samsvar med intensjonen som var «innen 2013».

Kabotasjespørsmålet – både gods og turbuss, er en annen av våre fanesaker. Kravet fra YS Samferdsel er at arbeid utført i Norge må utføres på like konkurransevilkår. Bare slik kan norske bedrifter konkurrere med utenlandske.

EØS-avtalen om lovlig kabotasje er en stor utfordring. Dersom lønnsnivået for eksempel skal være på bulgarsk nivå, innebærer det en katastrofe for norsk transportnæring. Lønningene i Bulgaria var i 2010 på elleve prosent av nivået i Norge, ifølge en rapport fra Transportøkonomisk Institutt. EU ønsker fri konkurranse i transportsektoren innenfor EØS-området fra 2014. Blir dette en realitet, kan det bli kroken på døra for norsk transportbransje.

Har utenlandske godstransportører på veg høyere ulykkesrisiko enn norske? Og hva skjer med trafikksikkerheten dersom det norske innenriksmarkedet for godstransport på veg liberaliseres for

Nasjonal Transportplan:

35 nye døgnhvileplasser skal bygges



aktører fra EU-land i 2014? Det er nesten utelukkende utenlandske transportører som bruker toakslede trekkvogner på norsk vinterføre. Norske transportører vet at dette er farlig og styrer unna slike biler til vintertrafikk.

Vi arbeider for at politiet og veivesenet bør gis myndighet til å luke disse ut av trafikken, og de bør i størst mulig grad stoppes på grensen. – De er en fare for seg selv og andre.

Jeg vil til sist få takke alle våre tillitsvalgte som daglig – ute på arbeidsplassene, i sine lokale ledd, i møte med arbeidsgivere og samarbeidspartnere – gjør alt for å profilere YTF og det vi står for. Det er dere som er organisasjonen! Det er dere som hver dag bidrar til å synliggjøre oss overfor medlemmer, arbeidsgivere og samarbeidspartnere, det er dere som skaper YTF!

Likewise vil jeg takke styret og alle ansatte for et ryddig og konstruktivt samarbeid i det vanskelige året som er gått.

Svein Furøy, leder

(Denne talen ble holdt i mars, i god tid før EU besluttet å utsette liberaliserings av kabotasje-regelene, red.anm.)

Nasjonal Transportplan (NTP) legger opp til bygging av 35 nye døgnhvileplasser fram til 2023. Totalt foreslår regjeringen en økt ramme på mer enn 150 milliarder kroner til samferdsel – til 508 milliarder kroner.

TEKST: BENTE BOLSTAD OG
ESPEN SELMER-TORGERSEN
FOTO: BENTE BOLSTAD

Da regjeringen la fram sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 i vår inneholdt den en økt ramme på mer enn 150 milliarder kroner til samferdsel. De neste 10 årene skal det brukes 508 milliarder statlige kroner. Av dette legges det opp til å bruke vel 311 milliarder kroner på veg, 168 milliarder kroner på jernbane, nær 9,23 milliard kroner på belønningsordningen og 19,4 milliarder kroner på kystformål i perioden 2014-2023.

Flere døgnhvileplasser

I NTP legges det opp til at det skal bygges 35 nye døgnhvileplasser fram til 2023. Planen er at halvparten av disse kommer i løpet av årene 2014-2017. Allerede i mai hadde Vegdirektoratet et møte sammen med organisasjonene og la fram planene for bygging av døgnhvileplasser. Jan Jacobsen representerte YTF på møtet.

– Jeg opplever dette som positivt. Det blir nå nedsatt et utvalg som skal jobbe med utformingen av nye plasser. Jeg skal delta som representant for YTF, sammen med representanter for andre organisasjoner, sier Jacobsen.

Han understreker at YTF ønsker å være en pådriver for god kvalitet på plassene, og ikke minst, at byggeplan overholdes.

I dag er det 15 døgnhvileplasser i landet. YTF mener at det i framtida bør være maks to til to og en halv timers kjøring mellom døgnhvileplassene. Vegdirektoratet la frem en oversikt over hvilke riksveistrekninger som skal få døgnhvileplass, samt når i planperioden disse skal bygges.

Bruk av midlertidige løsninger langs de aktuelle veistrekningene fram til nye,

godkjente døgnhvileplasser er på plass ble også diskutert.

– Sikkerhet og trygghet for sjåførene blir viktige elementer når de nye plassene skal bygges. Også lasten må trygges, sier Jacobsen.

Døgnhvileplasser i byene er viktig, og først ut kommer Oslo.

– Jeg ser fram til å delta i dette arbeidet. Erfaringene fra Oslo vil bli brukt når de andre store byene skal planlegges, sier Jacobsen.

Reduserte transportkostnader

Av de 311 milliarder kroner som er foreslått brukt til vegformål i tiårsperioden går 292 milliarder til riksvegnettet, mens nær 20 milliarder kroner settes av som et ekstraordinært tilskudd til fylkesveiene.

177 milliarder kroner går til investeringer på riksvegnettet, inkludert 8,7 milliarder kroner til skredsikring.

Regjeringen framholder en nullvisjon når det gjelder ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Målet i planperioden er å halvere antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

I planen hevder også regjeringen at det i distriktene er sparte transportkostnader på veg på om lag 47 milliarder kroner, mens de bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet er beregnet til å bli redusert med vel 78 milliarder kroner i løpet av 10-årsperioden.



Sektorleder i YTF, Jan Jacobsen.

Rettigheter og plikter

Gjenbruk av innsamlede personopplysninger

Mange YTF-medlemmer er redd for hvordan arbeidsgiver vil bruke informasjonen fra bilens flåtestyring. Høyesterett har avsagt viktig dom om gjenbruk av innsamlede personopplysninger.

Bakgrunn

En sjåfør ble sommeren 2010 sagt opp på grunn av avvik mellom timelistene hans og bilens elektroniske logg. Arbeidsgiver, Avfallsservice AS, hadde sommeren 2009 tatt i bruk GPS-systemet Realtime Waste Management. Dette er et administrasjons-, navigasjons- og rapporteringsverktøy. Systemet viser hvilken vei sjåføren skal kjøre og hvilke søppeldunker som skal tømmes. Den andre funksjonen er å rapportere hvordan de enkelte søppeldunkene håndteres. Den enkelte sjåførs opplysninger sendes fortløpende til arbeidsgiver sitt kontor. Hvis rapportene er korrekte og oppdaterte, vil kontoret ha

informasjon om at bilen har vært ved angitte søppeldunker til angitt tid og hvordan oppdraget er blitt utført.

Ledelsen ble vinteren/våren 2010 tipset om at biler stod parkert i lange tider, selv om de normalt skulle vært i aktivitet. Avfallsservice AS sammenholdt timelistene til flere av de ansatte med de elektroniske loggene. På bakgrunn av avvik mellom lister og logg, ble sjåfør A innkalt til møte. Da han ikke kunne gi en tilfredsstillende forklaring på avvikene, ble han 28. juni 2010 sagt opp fra sin stilling. En sentral begrunnelse for oppsigelsen var de opplysninger som var fremkommet ved sammenstillingen mellom timelistene og den elektroniske loggen.

Sjåføren tok ut søksmål for Nord-Troms tingrett med påstand om at oppsigelsen var ugyldig og at hans skulle tilkjennes oppreisningserstatning som følge av urettmessig oppsigelse og ulovlig behandling av personopplysninger. Sjåføren krevde

under saksforberedelsen at loggen skulle avskjæres som bevis. Retten kom til at det var ulovlig å sammenholde timelistene med loggen, men at beviset allikevel ikke skulle avskjæres. Avgjørelsen ble anket både til lagmannsrett og Høyesterett, men begge instanser forkastet anken.

1. juli 2011 avsa Nord-Troms tingrett dom hvor Avfallsservice AS ble frifunnet. Oppsigelsen var saklig etter rettens mening. Krav om oppreisning ble avslått. Sjåføren anket spørsmålet om oppreisningserstatning for ulovlig behandling av personopplysninger inn for Hålogaland lagmannsrett. Lagmannsretten forkastet anken. Sjåføren anket deretter lagmannsrettens dom inn for Høyesterett. Han anførte at Avfallsservice AS hadde brutt personopplysningsloven og at det var grunnlag for å idømme oppreisning.

Høyesterett kom til at det å sammenholde de loggførte rapportene med timelistene var «behandling» av personopplysninger. Det var ikke ulovlig å bruke personopplysningene, slik de opprinnelig var tenkt, det vil si til administrasjon og drift av selskapets oppgaver. Ved å sammenstille timelister og logg, ble imidlertid personopplysningene gjenbrukt utenfor det opprinnelige formålet. Formålet med å sammenstille logg og timelister var å avdekke mulige brudd på arbeidsplikten. Dette var et annet formål enn det som var angitt ved innføringen av systemet, som var å forbedre administrasjon og driften av selskapets oppgaver.

Høyesterett kom til at personopplysningsloven § 11, første ledd, bokstav c, gir uttrykk for et formålssprinsipp. Det innebærer at innsamling av opplysninger skal skje etter uttrykkelige angitte formål. Senere behandling av opplysningene må ikke være uforenelig med disse formål uten at den registrerte (i dette tilfellet sjåføren) samtykker.

Etter en samlet vurdering kom retten til at bruken av loggen til kontroll, hadde



SPØR OSS:



Linda Jæger
Forbundsadvokat

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



Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig

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



Josefine Wærstad
Juridisk
saksbehandler

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

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



Hva innebærer dommen?

- Dommen innebærer en skjerpelse av mulighetene til å gjenbruke personopplysninger.
- Dommen fremhever grunnprinsippet om at arbeidsforhold baserer seg på nødvendig og gjensidig tillit i arbeidsforholdet. Dette var et sentralt moment i vurderingen av om arbeidsgiver kan bruke personopplysningene til kontroll, når den ansatte ikke er gjort uttrykkelig oppmerksom på dette.
- Arbeidsgiver vil ikke lovlig kunne gjenbruke personopplysninger når det ikke er i samsvar med det opprinnelige formålet for kontrolltiltaket.
- Dersom formålet ikke er forenlig med behandlingen av personopplysningene, må eventuelt formålet endres og de ansatte informeres om dette. Personopplysningene må deretter innsamles på nytt.
- Ved vurderingen av om gjenbruken av personopplysninger, var grove overtredelser av personopplysningsloven, la flertallet i Høyesterett vekt på at det ikke dreide seg om opplysninger av privat karakter da opplysningene kun var basert på de opplysninger han selv hadde gitt om hvor han og bilen var til enhver tid. Dette vil kunne stille seg annerledes dersom det er snakk om et flåtestyringssystem som fortløpende samler inn og registrerer disse opplysningene. I en slik situasjon vil oppreisning trolig tilkjennes.
- Brudd på personopplysningen kan klages inn for datatilsynet, som kan ilegge overtredelsesgebyr. Etter dommen fra Høyesterett vil trolig Datatilsynet ilegge overtredelsesgebyr i flere saker.

Hva må tillitsvalgte og ansatte være oppmerksom på

- Ved innføring av GPS/Flåtestyringssystemer bør det inngås en lokal avtale mellom tillitsvalgte og bedriften.
- Det må kreves at arbeidsgiver angir formålet presist.
- Ikke samtykk til formål som er utenfor det som er nødvendig av hensyn til administrasjon og drift av selskapet. Hvis formål kan oppnås med mindre kontroll, bør ikke samtykke gis.
- Det stilles krav til hva som anses som samtykke. Forholdene rundt samtykke må vurderes konkret. Sentralt i vurderingen er om arbeidstaker har en reell mulighet til å avgi et frivillig samtykke.
- Vær klar over risikoen for at selv en ulovlig behandling av personopplysninger, vil kunne bli fremlagt som bevis i en rettsak i forbindelse med avskjed/oppsigelse.
- Ta kontakt med juridisk avdeling for å få råd hvis du mener at din arbeidsgiver behandler personopplysninger uten samtykke eller hvis du er i tvil om hvordan du skal forholde deg i forbindelse med innføring av systemer som registrerer personopplysninger.

medført en ulempe for A. Sentrale momenter var at sammenstillingen av timelister og logg i hensikt å avdekke mulige konkrete brudd på sjåførens arbeidsplikt, var et annet formål enn det

opprinnelige. Bruken innebar en ulempe for sjåføren, tatt i betraktning de konsekvenser det medførte for han. Flertallet i Høyesterett mente at hensynet til tillit i arbeidsforholdet tilsier at arbeidstaker



Rettigheter og plikter

bare kan forvente at personopplysninger skal brukes til kontrollformål, dersom de blir uttrykkelig oppmerksom på dette på forhånd. Videre hadde Avfallsservice AS ikke fulgt arbeidsmiljøloven § 9-2, første ledd, hvor arbeidsgiver plikter å drøfte utformingen av kontrolltiltak med tillitsvalgte før timelister og logg blir sammenholdt.

Flertallet i Høyesterett kom til at kontrolltiltaket skilte seg fra de opprinnelige formål og konkluderte med at Avfallsservice AS sin behandling av personopplysningene var i strid med bestemmelsene i personopplysningsloven.

Sjåføren ble likevel ikke tilkjent oppreisning da flertallet i Høyesterett ikke mente at behandlingen av personopplysningene innebar en grov krenkelse av sjåføren. Selv om det var grunnlag for å bebreide Avfallsservice AS for bruken av personopplysningene, var ikke skylden grov. Det ble tillagt vekt at opplysningene ikke var av privat karakter, da det ikke ga annen informasjon om hvor bilen eller A var til enhver tid eller hadde vært annet enn det han selv oppgav. Bakgrunnen for kontrollen var en konkret og begrunnet mistanke om at sjåføren brøt sine arbeidsplikter. Det ble vist til at to ulike hensyn gjør seg gjel-

dende. Det ene er at det kan anføres at det ville være støtende om A ble tilkjent erstatning i en slik situasjon. På den andre siden vil en oppreisning gi arbeidsgiver en følbare reaksjon.

Høyesteretts flertall skriver videre at ved grove krenkelser av personopplysningsloven, kan en avveining mellom hensynet tilsi at oppreisningserstatning tilkjennes selv om den krenkende har brutt sin arbeidsplikt. Denne saken gjelder imidlertid ikke grove overtredelser og oppreisningserstatning ble derfor ikke tilkjent.

Pass på – snart er det ferie

Sommeren nærmer seg og med den de sedvanlige spørsmålene om avvikling av ferien din. Her er noen av de viktigste tingene du må tenke på.

Feriens lengde

Ferieloven gir rett til fire uker ferie + en dag og 10,2 % feriepenger av feriepengegrunnlaget.

Tariffavtaler som bussbransjeavtalen, godsbilavtalen, funksjonæravtalen, grossistavtalen m.fl. gir rett til fem ukers ferie og 12 % feriepenger.

Ferieloven gir arbeidstaker over 60 år rett til en uke ekstra ferie i tillegg til overnevnte og 2,3 % ekstra feriepenger.

Fastsettelse av ferien

Ferieloven pålegger arbeidsgiver å drøfte fastsettelsen av ferietid og timelister med den enkelte arbeidstaker eller tillitsvalgte, i god tid før ferien tar til. Den ansatte skal ha beskjed tidligst mulig og senest to måneder før ferien starter, om fastsettelsen av tidspunktet for ferien.

Arbeidstaker over 60 år fastsetter selv tidspunktet for den ekstra ferieuken. Arbeidstaker skal gi arbeidsgiver to ukers varsel før denne ferien avvikles. Ekstraferien kan tas samlet eller med en eller flere dager om gangen.

Syk i forbindelse med ferien

Arbeidstaker som blir syk før ferien, kan kreve ferien utsatt. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes for arbeidsgiver senest dagen før ferien skulle ta til.



(Illustrasjonsfoto: Scanstockphoto.com/Knut Ekanger)

Arbeidstaker som er syk til sammen seks dager (lørdager medregnes) eller mer under ferien, kan kreve ferien erstattet. Kravet må dokumenteres med legeerklæring og fremsettes uten ugrunnet opphold når arbeidet gjenopptas.

Feriepenger

Feriepenger utbetales ved siste vanlige lønnsdag før ferien, jf. ferieloven. I mange bedrifter er det slik at feriepenger utbetales i juni og lønn for juni måned

utbetales når man faktisk har ferie. Ved et slikt system, vil det gjøres et fradrag i feriepengeutbetalingen for den del av ferien som overstiger en måned. For eksempel ved 37,5 timers uke og fast månedslønn, gjøres det fradrag for 3/22 av ordinær månedslønn i feriepengeutbetalingen.

God ferie!

YTFs Pensjonsskole



I samarbeid med uavhengig pensjonseksperter

Alexandra Plahte

Mange av oss opplever pensjon som sammensatt, komplisert og kanskje til og med kjedelig. Samtidig er det liten tvil om at pensjon er viktig og angår oss alle. Aldri før har vel temaet pensjon vært mere i fokus enn nå.

Er du ung, lurer du kanskje på hvorfor du skal bry seg om pensjon; alderdommen ligger jo så langt frem i tid? Tenker du kun på pensjon som alderspensjon, er dette i og for seg riktig. Alderspensjon er primært sparing og mens utdanning er en form for investering er nedbetaling på boliglån en av mange spareformer.

Målet med denne «pensjonssko-

len» er å gi den enkelte av dere en samlet og forståelig oversikt over temaet pensjon.

Med utgangspunkt i påstanden om at pensjon faktisk er mulig å forstå, vil vi gjennom en serie artikler «tegne og forklare» pensjon på en måte som – forhåpentligvis – gjør det lettere for den enkelte av dere å vite *hva* dere skal spørre om og *hvor* dere skal spørre om hva. På den måten håper vi å kunne bidra til at dere lettere kan skaffe dere en samlet oversikt over hva dere ligger an til å få i pensjon og hva dere selv eventuelt kan gjøre for å påvirke egen pensjon.

Alle illustrasjoner av Carsten Berg Høgenhoff/Brødrene Fossum AS)

Pensjon fra tre kilder – de tre pilarer

Mange tenker at pensjon er ensbetydende med alderspensjon og glemmer at pensjon er mer enn det. – Hva om en ulykke skulle inntreffe i morgen? Uførepensjon og etterlattepensjon er også pensjon. Normalt kommer pensjon fra tre kilder: Folketrygden, arbeidsforhold og private ordninger.

Av illustrasjonen til høyre (fig. 1) ser du av paraplyen til «Arne» at pensjon er mer enn kun alderspensjon. At han har en koffert som er inndelt i tre deler er for å vise hvordan pensjon normalt kommer fra tre kilder:

- Folketrygden
- Arbeidsforhold og
- Private ordninger

I pensjonsverden omtales ofte disse som de tre pilarer.

Pensjonen fra folketrygden opparbeides ut i fra inntekten din og er følgelig uavhengig av hvor du jobber. Når det gjelder pensjon gjennom arbeidsforhold vil det kunne omfatte både tjenestepensjon og avtalefestet pensjon (AFP). Det sier seg selv at det er stor variasjon på nivå, verdi og sammensetning på pensjonen man får gjennom sine arbeidsfor-

hold (tjenestepensjon) og slett ikke alle arbeidstakere er berettiget til avtalefestet pensjon. Hvorvidt det er behov for den siste pilaren – private ordninger – vil naturlig nok både være avhengig av hva man allerede er berettiget til gjennom folketrygden og arbeidsforhold, samt – og ikke minst – den enkeltes privatøkonomiske situasjon; livsfase, tilvent levestandard, løpende utgifter, forpliktelser med mer.

Mange begynner i «feil ende» ved å starte med den tredje pilaren når de vurderer pensjon. Det første den enkelte imidlertid bør gjøre er å skaffe seg oversikt over hva man allerede ligger an til å få i pensjon fra folketrygden og ordninger gjennom eventuelle tidligere og nåværende arbeidsforhold. Først når man har fått oversikt over dette, har man et tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere om, og i så fall hvilken, spareordning som er nødvendig og riktig for egen situasjon.

En av de største utfordringene for folk fleste er at man ikke helt *hva* man skal spørre om eller *hvor* man skal spørre om hva. Samtidig er det klart det man til syvende og sist er opptatt av er; Hva betyr det for *meg* og *lommeboka mi*?



Fig. 1

Pensjon fra folketrygden

Det er viktig å huske på at pensjonen fra folketrygden opparbeides uavhengig av hvor du jobber hen. Pensjonen fra folketrygden avhenger av lønnen din, ikke om du for eksempel jobber i privat eller offentlig sektor.

Det er i den forbindelse viktig å huske på at det er pensjonen fra folketrygden som – for de fleste av oss – utgjør den største delen av vår totalpensjon. Mange som tror for eksempel arbeidsgivers eventuelle endring av tjenstepensjonsordning medfører rasing av all pensjon og glemmer at pensjonen fra folketrygden ikke endres selv om arbeidsgiver endrer pensjonsordning.

Nedenfor (fig 2) ser du en enkel illustrasjon som viser hvor mye man – gitt full opptjening i folketrygden – får i pensjon fra folketrygden (etter gammel opptjeningsmodell) avhengig av hvilket lønnsnivå man har. G betyr som nevnt folketrygdens grunnbeløp og utgjør pt. kr 85.245,- Som det følger av illustrasjonen er fordelingsprofilen i folketrygden slik at jo høyere inntekt man har, desto lavere prosentandel får man igjen – i forhold til lønn – fra folketrygden. For de med lavere lønnsnivåer utgjør folketrygden alene en relativt høy dekningsgrad.



Pensjonsreformen

Med pensjonsreformen har vi fått vesentlige endringer hva gjelder alderspensjon fra folketrygden. Pensjonsforliket omhandlet primært den ytterste delen av



paraplyen til Arne – alderspensjon – og hvordan reglene for dette skal være for pensjon fra folketrygden (se figur 1 på foregående side).

Pensjonsreformen ble vedtatt og hadde bred politisk oppslutning.

Reformen hadde primært som mål å løse særlig følgende utfordringer:

- Hvordan sikre et fremtidig bærekraftig pensjonssystem?
- Hvordan sikre et opptjeningsystem som gir større samsvar mellom hva man betaler inn og hva man får igjen?

Mange tror feilaktig at de ikke blir berørt av pensjonsreformen, enten fordi de har offentlig tjenstepensjon, de allerede er pensjonister eller fordi de er født i «riktig» årskull. Dette er feil!

Alle blir berørt av pensjonsreformen, men i noe ulik grad. Det er for eksempel riktig at offentlig tjenstepensjon uthuler deler av prinsippene i ny folketrygd, men reglene i folketrygden som sådan omfatter alle.

De viktigste endringene når det gjelder alderspensjon fra folketrygden trådte i kraft fra 2011.

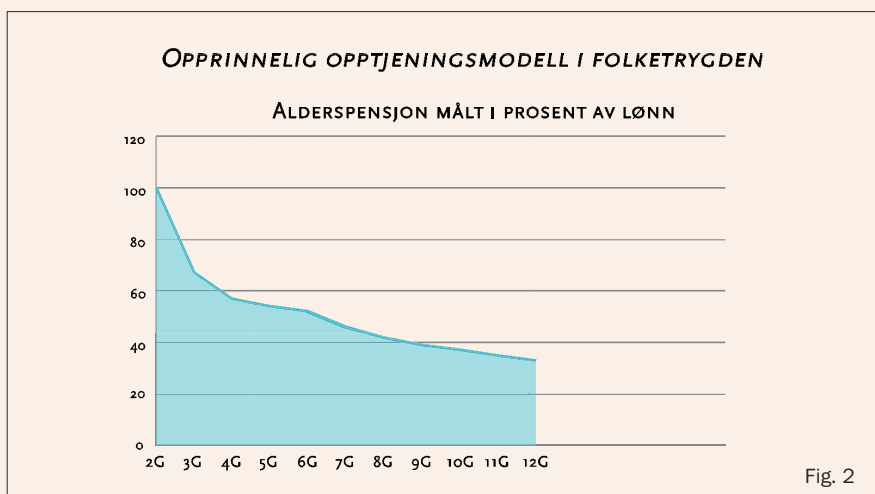


Fig. 2

Kort om de viktigste endringene i folketrygden?

Med pensjonsreformen ble følgende fire hovedendringer innført:

- Ny regulering av løpende alderspensjon
- Fleksibelt uttak
- Levealdersjustering
- Ny opptjeningsmodell

Nedenfor følger en kort oppsummering av hva som ligger i de enkelte endringene.

Ny regulering av løpende alderspensjon

Løpende alderspensjon blir fra 01.01.2011 regulert noe lavere enn tidligere. Pensjon som opparbeides skal fortsatt reguleres i takt med regulering av folketrygdens grunnbeløp (såkalt G-regulering). Når alderspensjonen kommer til utbetaling skal den ikke reguleres med G, men med G deretter fratrukket 0,75%. Tanken er at alderspensjonister ikke fullt ut skal ta del i den generelle lønnsreguleringen, men få en noe lavere regulering på sin alderspensjon.

Fleksibel uttak

En viktig endring med pensjonsreformen er at det ikke lenger nødvendigvis er et spørsmål om når du skal gå av med pensjon, men et spørsmål om når du skal ta ut pensjonen din fra folketrygden. Den kan tas ut helt eller delvis fra fylte 62 år og avkortes ikke for annen inntekt. Du kan



jobbe fullt samtidig som du hever full alderspensjon fra folketrygden.

Fleksibelt uttak i folketrygden gjelder alle født i 1943 eller senere.

Totalpensjonen gjennom livet er ment å være «nøytral» i forhold til når man starter uttak av pensjonen. Med nøytralt uttak menes at forventet nåverdi av den enkeltes samlede pensjonsutbetalinger skal være uavhengig av uttaksalder. Velger man tidlig uttak, blir årlig pensjon lavere fordi pensjonen skal fordeles over flere år, motsatt om man utsetter uttaket.

Sagt på enkel måte: fordeler man opparbeidet pensjon på 15 år får man naturlig nok høyere årlig ytelse enn om man fordeler den samme pensjonen på 20 år. Det er viktig å huske på at pensjonen fra folketrygden er livsvarig. Det er altså ikke slik mange tror at årlig pensjon bortfaller eller reduseres dersom man overlever statistikken.

Er du ansatt i privat sektor, har du fleksibilitet når det gjelder uttak av AFP og tjenstepensjon også. For ansatte med offentlig tjenstepensjon gjelder kun fleksibiliteten pensjonen fra folketrygden, ikke tjenstepensjonen eller AFPen.

Levealdersjustering

Alderspensjonen fra folketrygden levealdersjusteres. I dette ligger at den enkeltes pensjon justeres for endringer i befolkningens levealder. Antas levealderen å ha økt vil den enkelte enten måtte kompensere ved å utsette uttak/øke pensjonsopptjeningen eller ta til takke med noe lavere årlig pensjon. Økt leve-

alder skal med andre ord ikke medføre økte pensjonskostnader for folketrygden.

Hva som er forventet levealder fastsettes endelig det året man fyller 61 år. Endringer i levealdersutviklingen etter at man har fylt 61 år påvirker altså ikke beregningene av den enkeltes pensjon. Antatt levealder settes likt for kvinner og menn i samme årskull, selv om kvinner statistisk lever noe lenger enn menn.

Ved innføringen av levealdersjusteringen misforstod mange de nye reglene og trodde at pensjonen ville bli redusert eller bortfalle dersom man «overlevde statistikken». Slik er det ikke. Selv om størrelsen på den årlige pensjonen blir beregnet etter antatt levealder er alderspensjonen fortsatt livsvarig og utbetales så lenge man lever.

Ny opptjeningsmodell

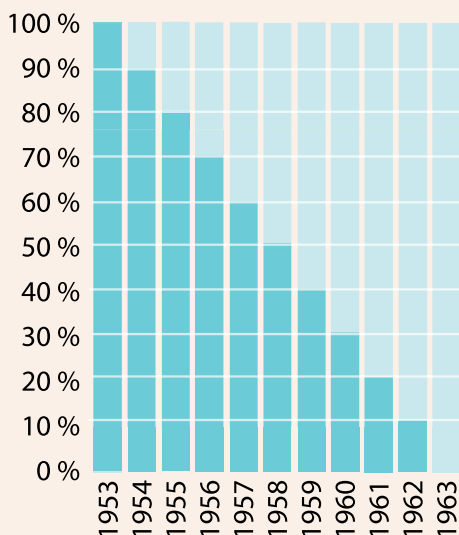
Mange har hørt om de berømmelige årsklassene og puster «lettet» ut om de er født i 1953 eller tidligere ettersom de har hørt at de da ikke blir berørt av pensjonsreformen. Det er feil!

Også den som er født i 1953 blir omfattet av reglene om ny regulering, fleksibelt uttak og levealdersjustering. «Født før eller etter 1953» refererer til om man omfattes av ny opptjeningsmodell eller ei, altså kun en del av pensjonsreformen.

Hva ligger så i gammel og ny opptjeningsmodell og hvem blir berørt av hva?

Gammel opptjeningsmodell:

Deg som er født i 1953 eller tidligere omfattes fullt ut av gammel opptjeningsmodell.



GRADVIS INNFAISING:
ÅRSKULLENE 1954–1962

1953-KULLET: 100 % OPPRINNELIG OPPTJENINGSMODELL

1963-KULLET: 100 % NY OPPTJENINGSMODELL

■ NY OPPTJENINGSMODELL
■ OPPRINNELIG OPPTJENINGSMODELL

Fig. 3

Ny opptjeningsmodell:

Deg som er født i 1963 eller senere omfattes fullt ut av ny opptjeningsmodell.

Litt fra hvert system:

Er du født mellom 1953 og 1963, får du opptjening fra både gammel og ny opptjeningsmodell. Ny opptjeningsmodell innføres nemlig gradvis slik at den som er født i 1954 får 90 prosent fra gammel modell og 10 prosent fra nytt system. Er man født i 1955 får man 80 prosent fra gammel og 20 prosent fra nytt system osv (se fig. 3 på foregående side).

Hva ligger så i gammel vs ny opptjeningsmodell?

Gammel opptjeningsssystem – besteårsregel

De 20 årene med høyest pensjonsopptjening i folketrygden legges til grunn når pensjonen skal beregnes, den såkalte besteårsregelen. I tillegg avhenger pensjonen av antall opptjeningsår, maks 40 år, men for å få godskrevet et opptjeningsår kreves kun inntekt over det til enhver tid gjeldende grunnbeløpet. Folketrygdens grunnbeløp (G) reguleres årlig og utgjør per dags dato kroner 85.245.

Får man totalt 20 år med god pensjonsopptjening, kan man altså trygt trappe ned (så lenge inntekten overstiger folketrygdens grunnbeløp) uten at det får noen som helst betydning for størrelsen på alderspensjonen fra folketrygden.

Ny opptjeningsmodell – alle års regel:

I ny opptjeningsmodell godskrives man pensjonsopptjening tilsvarende 18,1 prosent av inntekt opp til 7,1 G (pt 605.240). Alle år teller. I praksis betyr det at hvis du tjener kroner 300.000 opparbeider du deg 18.1 % av dette i pensjon, dvs ett år gir kroner 54.300,- etter år to med samme lønn har du opparbeidet deg ytterligere kroner 54.300. Da har du en pensjonsbeholdning på kr. 108.600 totalt. – I tillegg kommer tilført årlig regulering av pensjonen tilsvarende generell lønnsregulering (G-regulering, se ovenfor under avsnittet om regulering av pensjon). Hvor mye dette gir i årlig livsvarig pensjon avhenger av når du starter uttak (tidligst 62 år) og hva som er satt som antatt levealder for ditt årskull.

Hvordan finner jeg ut hva jeg ligger an til å få i pensjon fra folketrygden?

For å se hva du ligger an til å få i alderspensjon fra NAV bør du logge deg inn på det som heter «Logg inn Din pensjon» på www.nav.no. Der finner du oversikt over inntektene du har de enkelte årene og du kan lett simulere hva du ligger an til å få i årlig pensjon fra folketrygden. Du kan der legge inn ulike uttakstidspunkt slik at du raskt ser hva du ligger an til å få i årlig pensjon om du starter uttak ved for eksempel 62 år eller 67 år. Husk at pensjon fra folketrygden ikke nødvendigvis er et spørsmål om du skal slutte å jobbe, men når du ønsker å starte uttak av pensjonen din. Full jobb + pensjon er

mulig enten du er ansatt i privat eller offentlig sektor. Har du ikke tilgang til PC eller synes det er vanskelig å logge deg inn selv kan du ta kontakt med NAVs veiledningstelefon for hjelp: Ring 55 55 33 34.

Tjenestepensjon og AFP

Pensjon kommer normalt fra tre kilder; folketrygden, arbeidsforhold og private ordninger. Mens denne artikkelen omhandler pensjon fra folketrygden – som gjelder uavhengig av hvor du er ansatt – vil du i de neste to artikkelen få mer informasjon om pensjonen du opparbeider deg gjennom ditt arbeidsforhold (tjenestepensjon og evt. AFP). Dette er pensjon som kommer i tillegg til det du får fra folketrygden. Hvilken pensjonsordning du er omfattet av gjennom jobben er i aller høyeste grad avhengig av hvor du jobber hen. I privat sektor er det nemlig stor variasjon på pensjonsordningens innhold, sammensetning og verdi fra bedrift til bedrift.



Alle illustrasjonene er hentet fra boken «Alt du trenger å vite om pensjon». Boken er utgitt på Cappelen forlag og er skrevet av Alexandra Plahte og Hilde Nordstoga i Steenberg & Plahte AS.

Mer informasjon om boken finner du på nettsiden til Steenberg & Plahte (www.steenberg-plahte.no) Der kan du også bestille boken om du ønsker det.

I neste artikkel vil vi ta for oss hva som ligger i andre del av kofferten til Arne – pensjon gjennom arbeidsforhold (tjenestepensjon og Avtalefestet pensjon). Dette er ytelser som kommer på toppen av pensjonen fra folketrygden. Håper du har lyst til å lese og lære også om det.

Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
Pb. 9175 Grønland
0134 Oslo
E-post: post@ytf.no
www.ytf.no
Telefon: 40 60 37 00
Telefax: 21 01 38 51



Redaksjon:
Espen Selmer-Torgersen, redaktør
Pb. 9175 Grønland
0134 Oslo,
Telefon: 928 62 156
Telefax: 21 01 38 51
e-post:
selmertorgersen@gmail.com

Grafisk produksjon:
MacCompaniet a.s
P.B. 6672 St. Olavs Plass
0129 Oslo
Telefon: 22 03 80 90
e-post: trine@maccompaniet.no

Annonsealg:
Henvendelse
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 transport-selskaperens rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transport-selskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossisterterminaler, skole-elever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

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

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



Redaksjonelle innlegg må være i redaksjonen 4 uker før utgivelsesdato.
e-post: espen@ytf.no



pressens faglige utvalg
PFU

PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund.

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

Adresse: Rådhusgt.17
Pb. 48 Sentrum 0101 Oslo
Telefon: 22 40 50 40
Fax: 22 40 50 55
E-post: pfu@presse.no

Utgivelsesplan for annonser 2013

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	18. januar	7. februar
2	15. mars	25. mars
3	21. mai	31. mai
4	16. august	30. august
5	18. oktober	29. oktober
6	18. november	9. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

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

Bilagspriser fra 1. januar 2013

Pris etter avtale.

Materiell

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

Annonsepriser fra 1. januar 2013

Format	4 farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100
Ingen tillegg for utfallende	

Rabatter

Ved forhåndsbestilling av 1/1 og 1/2 annonsesider gis følgende rabatt:

3-5 annonser	10%
6 annonser eller fler	15%

Rabatten beregnes på siste faktura.

Provisjon/Godtgjørelse

Byråprovisjon:	3,5 %
Formidl. godtgjørelse:	1,5 %

Abonnementspris: kr 170,- pr. år

Busssdrømmen gikk i oppfyllelse

Takket være en ny prøveordning for lærlinger, er Rune Gustavsen den første i Norge som har fått kjøre buss som 18-åring.

TEKST: TURID RIVERTZ VATNE
FOTO: MARIANNE OTTERDAHL-JENSEN

– Jeg stortrives hver dag. Det er jo dette jeg har drømt om siden jeg var liten, sier Rune Gustavsen (18).

Han er den yngste i landet som har tatt sertifikat for buss. Nå er han godt i gang med læretiden hos Unibuss i Lillestrøm. Etter halvannet år her og bestått fagprøve, er han ferdig utdannet bussjåfør.

Det er Vegdirektoratet, i nær dialog med bransjen, som står bak prosjektet «Persontransport for 18-åringer». Prøve-



I begynnelsen brukte Rune mye tid på alt som har med sikkerhet å gjøre. Etter hvert begynte han å fokusere på billettmaskinen og servicedelen av jobben.

ordningen startet skoleåret 2012/2013, og målet er å styrke rekrutteringen til yrket. Aldersgrensen for å ta busslappen ble derfor satt ned fra 21 til 18 år. Men dette gjelder bare hvis du tar førerkortet på videregående skole, ellers er aldersgrensen økt til 24 år fra januar i år. For å bli bussjåførlærling må en ha kontrakt med en lærebedrift som er godkjent av fylkeskommunen.

Nedarvet lidenskap

Rune slet litt med teorien, men den praktiske delen av oppkjøringen bestod han på første forsøk.

– Det gikk så det sang. Jeg hadde kjørt mye og var ikke engang nervøs, forteller han.

Men da han for første gang satt seg bak rattet som lærling, kjente han det i kroppen.

– Det var noen sommerfugler da, ja. Det var rart å plutselig skulle ha

passasjerer om bord. Nå går det så det suser. Ingen dag er lik, og jeg lærer noe nytt hele tiden. Yrket er midt i blinken for meg som er glad i å være blant folk og prate med ukjente mennesker.

For Rune er buss mer enn en jobb. Det er en lidenskap som har gått i arv.

– Far kjørte i mange år for Nettbuss i Eidsvoll. Jeg var med han i bussen fra jeg var bitteliten; både før og etter skolen, og jeg gjorde ofte leksene der. Da jeg var seks år bestemte jeg meg for at dette skulle bli mitt yrke, forteller han.

Før han begynte i lære hos Unibuss i januar, gikk Rune på Service- og samferdselslinja ved Nannestad Videregående Skole. Deretter fullførte han Transport og logistikk på Eidsvoll, etterfulgt av et halvår i Våler i Hedmark, hvor han tok bussertifikatet. Nå kjører han daglige ruter mellom Lillestrøm og Oslo. Med seg har han bussjåfører Goran Kresovic, som veileder underveis.

– Rune har utviklet seg veldig på den korte tiden han har vært her, sier Goran.

– I begynnelsen brukte vi mye tid på alt som har med sikkerhet å gjøre; kjørestil og tekniske ting med bussen. Etter hvert begynte vi å fokusere på billettmaskinen og servicedelen av jobben, forklarer Goran.

– Merker du at han er 18 år?

– Det hender skoleelever ser litt rart på ham fordi han er på samme alder som dem, men når det gjelder utførelsen av jobben, merker jeg ingen forskjell på ham og en eldre sjåfør. Rune er veldig stødig. Mens mange blir stresset av uforutsette hendelser, som endret trase eller forsinkelser, kjører Rune like rolig. Allerede den andre dagen han var her, fikk han ros av en eldre dame for sine behagelige, myke kjørestil.

Ønsker flere lærlinger

I tillegg til Goran som veileder Rune i det daglige, blir han fulgt opp av Fredrik Storjord, gruppeleder hos Unibuss på Lillestrøm. Han fungerer som Runes mentor.



Gruppeleder Fredrik Storjord ved Unibuss Lillestrøm, er Runes mentor.

– Vår erfaring så langt er utelukkende positiv, sier han.



– Når det gjelder utførelsen av jobben, merker jeg ingen forskjell på ham og en eldre sjåfør, sier Goran Kresovic, som er Rutes daglige veileder.

– Vi snakker sammen en til to ganger i uka. Da tar vi opp ting som har skjedd, og diskuterer holdninger til yrket, som det å komme tidsnok og rutiner ved avvik. En gang i uken dokumenterer vi det han har lært ved å skrive logg, sier Fredrik.

Han forteller at bedriftens erfaring med prøveordningen har vært utelukkende positiv.

– Rune er et naturtalent. En dyktig sjåfør som håndterer redskaper og billettmaskiner. Det er ingen selvfølge.

– Hva tenker du om aldersgrensen på 18 år?

– Det vil vise seg når evalueringen av prosjektet er på plass, men det er klart at med en så mye lavere aldersgrense for yrkessjåfører enn bussjåfører, ender mange opp som godssjåfører. Alder er dessuten individuelt. Det er ikke alle 40-åringene som er modne heller. Rune er voksen på mange måter. Han har egne tanker og meninger, og er snart klar til å kjøre selvstendig.

Storjord legger til at Unibuss Lillestrøm er positiv til å ta i mot flere lærlinger.

– Får til hvis man vil

Rune har satt seg godt til rette der han trives best – bak rattet. Han åpner døren og slipper inn de første passasjerene på Lillestrøm Bussterminal. Før turen går i retning Oslo, registrerer han kort, selger billetter og forklarer hvordan overgangen fungerer. Rett før han starter motoren kaster han et blikk på klokka. Avgangen skal skje presis på minuttet.

Når 18-åringen kommer hjem til Eidsvoll etter endt arbeidsdag, bruker han mye av tiden på en veteranklubb han er medlem i.

– Du kan si det går i buss 24 timer i døgnet, sier han og smiler.

Men også han trenger hvile iblant.

– Som bussjåfør må du følge med og være konsentrert hele tiden. Jeg er sliten når kvelden kommer, men gleder meg alltid til å stå opp og dra på jobb neste morgen.

Dersom prøveordningen for bussjåfør-lærlinger ikke hadde eksistert, tror Rune at han hadde kjørt drosje eller lastebil fram til han ble gammel nok for buss.

– Det hadde vært kjedelig, for det er jo dette jeg vil.

Busslærlingen krysser fingrene for at ordningen blir permanent.

– Vi bør få inn ungdommen. Yrket passer selvfølgelig ikke for alle, men om en virkelig vil, så får en det til.



Da Rune for første gang satt seg bak rattet som sjåfør-lærling, kjente han noen sommerfugler. – Det var rart å plutselig skulle ha passasjerer om bord. Nå går det så det suser.



– Yrket er midt i blinken for meg som er glad i å være blant folk og prate med ukjente mennesker, sier Rune Gustavsen.

Tror ordningen blir permanent

Yrkestrafikkforbundet har vært en sterk pådriver for igangsetting av prosjektet «Persontransport for 18-åring».

– Rekrutteringen til bransjen, spesielt bussbransjen og blant yngre, har sviktet totalt. Det var nødvendig med noen grep, sier forbundsleder Svein Furøy.

Han har ikke noen konkrete tall, men anslår at om lag 10-15 elever er under ordningen.

I løpet av året vil YTF, i samarbeid med NHO Transport og opplæringskontorene, foreta en evaluering og vurdere om det er behov for endringer.

– *Ser du ingen negative sider med så unge sjåfører?*

– Nei, egentlig ikke. De får grundig opplæring, og er kanskje bedre rustet enn en 25-åring som begynner rett på uten å ha fulgt det videregående utdanningsforløpet, sier han.

– *Tror du ordningen kommer til å bli permanent?*

– Ja, det har jeg god tro på, avslutter Furøy.

Frykter flere ulykker

– Skadepotensialet ved en bussulykke er stort, og risikoen for ulykker er høy rett i etterkant av at en har tatt førerkort, sier kommunikasjonsjef i Trygg Trafikk, Kristin Øyen.

Hun forteller at Trygg Trafikk ikke har noe i mot selve prøveprosjektet, men de ønsker ikke at det blir en permanent ordning.

– Vi mener en bør ha en del erfaring som sjåfør før en får ansvar for mange passasjerer. Forskning viser at hjernen fortsatt er i utvikling opp mot 25 års alder. Evnen til risikovurdering er noe av det som kommer disse årene. Vi mener en skal ha hatt førerkort for personbil i to år før en kan bli bussjåfør.

Tungbil 17 prosent ned

Tallene peker mot enda brattere nedgang i lastebilsalget, skriver bladet Yrkesbil. Registreringstallene viste i mars at det ble tre nedgangsmåneder på rad. Etter første kvartal taker altså lastebilåret 2013 betydelig under 2012. Fra importørsiden meldes det imidlertid ikke om stor bekymring – ennå.

Den svake starten på året kan til dels skyldes høy temperatur mot slutten av fjoråret, som det er kompensert negativt for i januar februar – pluss påsken i mars. For samtidig er interessen fortsatt stor i markedet, det er nye produkter på vei inn i markedet, og man tror fortsatt på ett oppsving mot slutten av året ved utfasing av Euro 5.

Til tross for nedgangen i de tyngste og letteste segmentene, er det fremgang i klassen for de mellomstore kjøretøyene.

Fokus på sikkerhet med bakløftere

Med bakgrunn i flere ulykker vil Arbeidstilsynet øke kontrollen med at bakløftere på laste- og varebiler er systematisk vedlikeholdt og at sjåførene har fått opplæring, skriver tilsynet i et informasjonsskriv.

Arbeidstilsynet vil først og fremst kontrollere at arbeidstakere som bruker bakløfter har fått dokumentert sikkerhetsopplæring og at en kvalifisert person har utført periodisk kontroll av bakløfteren. Under kontrollene, som starter opp i Oslo i juni, vil sjåførene også få mulighet til å tipse Arbeidstilsynet om steder med vanskelige vareleveringsforhold, slik at disse igjen kan inspiseres av tilsynet i etterkant og eventuelt gis pålegg om utbedringer.

Betalingsterminaler på bussene i Halden

Som første by i Østfold, fikk Halden betalingsterminaler på bybussene tidlig i vår. – Dette er et tiltak som både kundene og sjåførene setter stor pris på, sier Ingrid M. Svenning Westby, ansvarlig for billettssystemet hos Østfold kollektivtrafikk til Moss Avis.

Westby forteller til avisa at dette har vært en kjempesuksess. Tilbudet gjelder bussrutene 411–417. Fra torsdag 18. april fikk også bussrute 100 fra Moss via Fredrikstad til Halden betalingsterminal om bord. Mange kunder opplever det plundrete å måtte ha kontanter for å få en enkeltbillett på bussen. (Tekst: Bente Bolstad)



Unibuss kutter inntil 40 årsverk

– Knallharde anbudsrunder tar knekken på bussbransjen, sier konserntillitsvalgt i Unibuss, Leif Arne Myhre til Aftenposten. Han sier at det ikke er penger å tjene på anbudstrafikk i dag. YTF mener dette må løses med reforhandling av kontrakter.

Administrerende direktør i Unibuss, Øystein Svendsen, innrømmer at selskapet har priset anbudene for lavt. Ifølge YTF-leder Svein Furøy gjør anbudsrunder at Oslo kommune sparer penger på kort sikt, men på lang sikt risikerer å ende opp med et dårligere kollektivtilbud. Han mener hele anbudssystemet bør avvikles, og erstattes av kvalitetskontrakter, også kalt bruttokontrakter. (Tekst: Bente Bolstad)

Avdelinger i YTF

Avd. 1 Haugesund og Omland (1)

Leder: Larsen Karsten Arne
Lervik, 5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 93012126
Telefon arbeid: 48083510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Leder: Sælen Frode
Brattlien 37, 5019 BERGEN
Telefon privat: 55312038
Mobil: 93240004
Epost: frode.saelen@c2i.net
www.ytf.no

Avd. 3 Oslo og Akershus (3)

Leder: Sæther Lars Harein
Brattvollveien 71, 1164 OSLO
Telefon privat: 22740033
Mobil: 92285135
Epost: hareins@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn (5)

Leder: Hansen Kurt Roger
Steinroa 5 A, 3340 ÅMØT
Mobil: 95742654
Epost: kurthansen@aolnorge.no

Avd. 6 Vestfold (6)

Leder: Pettersen Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Telefon privat: 33613274
Mobil: 97773714
Epost: petterlouis@online.no

Avd. 7 Trondheim (7)

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

Avd. 8 Oslo Taxibuss (8)

Leder: Kristiansen Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Telefon privat: 90969447
Mobil: 93419118
Epost: tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder (9)

Leder: Holbek Kjell A
Eikebakken 7a, 4622 KRISTIANSAND S
Telefon privat: 38015776
Mobil: 94304287
Epost: la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister (10)

Leder: Helliessen Henning
Foss, 4520 LINDESNES
Telefon privat: 38256372
Mobil: 99278192
Epost: ytf.avd10@gmail.com

Avd. 11 Nord (11)

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

Avd. 12 Finnmark (12)

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

Avd. 13 Sør- Rogaland (13)

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

Avd. 15 Nedre Telemark (15)

Leder: Michelsen Terje
Ekelundvegen 7, 3919 PORSGRUNN
Telefon privat: 35559014
Mobil: 92632157
Telefon arbeid: 99256093
Epost: avd15.ytf@gmail.com

Avd. 16 Åndalsnes (16)

Leder: Klungnes Jim Harry
Klungnes, 6320 ISFJORDEN
Telefon privat: 71228928
Mobil: 92240050
Epost: jim_klungnes@hotmail.com

Avd. 17 Steinkjer (17)

Leder: Hartvikøy Robert
Utvorda, 7777 NORD-STATLAND
Telefon privat: 74270550
Mobil: 95775270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen (20)

Leder: Hansen Roy
Postboks 141, 8801 SANDNESSJØEN
Telefon privat: 75041783
Mobil: 92411984
Epost: rohan5@online.no

Avd. 21 Salten (21)

Leder: Bakken Arne Kjell
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ
Telefon privat: 75508270
Mobil: 99744698
Epost: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen (22)

Leder: Fagermo Atle Tor
Sigerfjordveien 299, 8400 SORTLAND
Telefon privat: 76127205
Mobil: 91322403
Epost: atle@fagermo.net

Avd. 23 Aust Agder (23)

Leder: Tveit Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Telefon privat: 35045825
Mobil: 90545149
Epost: olav.tveit@nettbuss.no

Avd. 24 Harstad (24)

Leder: Olsen Steinar
Gammelveien 15, 9475 BORKENES
Mobil: 99250642
Epost: st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana (26)

Leder: Pettersen Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Telefon privat: 75169986
Mobil: 95245022

Avd. 29 Jotunheimen (29)

Leder: Mosaker Tomas Jørgen
2977 ØYE
Telefon privat: 61368767
Mobil: 95192016
Epost: tomt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy (30)

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

Avd. 31 Brønnøysund (31)

Leder: Edliassen Arvid Magne
Slettaunåsen 3, 8900 BRØNNØYSUND
Telefon privat: 75022249
Mobil: 95972697
Epost: arvidediassen@gmail.com

Avd. 33 Kongsvinger (33)

Leder: Røed Henning
Kongevegen 98 A, 2211 KONGSVINGER
Mobil: 90251863
Telefon arbeid: 91659759
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland (35)

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

Avd. 36 Østfold (36)

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

Avd. 37 Ålesund (37)

Leder: Myhre Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Telefon privat: 70140200
Mobil: 92620612
Epost: linda.myhre@nettbuss.no

Avd. 40 Notodden (40)

Leder: Moen Håvard
Villandvegen 55, 3677 NOTODDEN
Telefon privat: 35022648
Mobil: 92888867
Epost: moen@hitterdal.no

Avd. 41 Setesdal (41)

Leder: Tørresen Olaf Håkon
Prestelidi 2, 4745 BYGLAND
Telefon privat: 37935993
Mobil: 41277781
Epost: olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre (42)

Leder: Moe Bjørn Inge
Gamlevegen 15, 6150 ØRSTA
Telefon privat: 70067165
Mobil: 93212675
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås (44)

Leder: Stordal Ståle
2663 DOVRESKOGEN
Telefon privat: 61240238
Mobil: 90766299
Epost: stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol (45)

Leder: Thoen Olbjørn
Prestelie 10, 3570 ÅL
Telefon privat: 32084206
Mobil: 95064282
Epost: olbjorn-thoen@tele2.no

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS (46)

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

Avd. 47 Hamarøy (47)

Leder: Olsen Magnor Brynjulf
Presteid, 8294 HAMARØY
Telefon privat: 75770411
Mobil: 95055709
Epost: ytf.hmoy@online.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag (49)

Leder: Sørgerd Hans Peter
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM
Telefon privat: 72846851
Mobil: 92409265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten (51)

Leder: Riise Aslak Elvar
Høvdingsveien 54, 8360 BØSTAD
Telefon privat: 76084287
Mobil: 91619533
Epost: aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa (53)

Leder: Brattlien Kjell Arild
Skolegata 20, 2870 DOKKA
Telefon privat: 61111468
Mobil: 95060483
Epost: ka.brattlien@live.no

Avd. 54 Tinn (54)

Leder: Lurås Joar
Naukeset, 3650 TINN AUSTBYGD
Mobil: 48158949
Epost: naukeset@gmail.com

Avd. 55 Vatne (55)

Leder: Tennøy Arnkjell
6264 TENNFJORD
Telefon privat: 70213492
Mobil: 95050339
Epost: arnkt@online.no

Avd. 56 Trollheimen (56)

Leder: Holmeide Erling Walther
Myrullveien 30, 6518 KRISTIANSUND N
Telefon privat: 71583065
Mobil: 93210065
Telefon arbeid: 81500535
Epost: erlholm@online.no

Avd. 57 Senja (57)

Leder: Kristoffersen Tore
Hannes, 9372 GIBOSTAD
Telefon privat: 77844319
Mobil: 95070763
Epost: torek6@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn (59)

Leder: Koppen Magne Haugan Koppen
6133 LAUVSTAD
Telefon privat: 70077253
Mobil: 41622280
Epost: magne.koppen@tele2.no

Avd. 60 Glomfjord (60)

Leder: Skoglund Svein Roger
Breivik, 8178 HALSA
Telefon privat: 75750311
Mobil: 92863006
Epost: srogskog@online.no

Avd. 62 Trysil (62)

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

Avd. 66 Stranda og Omegn (66)

Leder: Drabløs Helge
Vallavegen 27, 6220 STRAUMGJERDE
Telefon privat: 70250731
Mobil: 90580112
Epost: hdrablo@online.no

Avd. 73 Galdal (73)

Leder: Brandegg Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 91322667
Telefon arbeid: 94002230
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal (74)

Leder: Vrålstad Jon Magne
Kjosen, 3750 DRANGEDAL
Telefon privat: 35996885
Mobil: 94498406

Avd. 75 Trondheimsfjorden (75)

Leder: Rognes Stig Morten
7120 LEKSVIK
Mobil: 41673598
Epost: s-rognest@online.no

Avd. 78 Mosjøen (78)

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

Avd. 81 Flekkefjord og Omegn (81)

Leder: Mortensen Christian
Nyeveien 38, 4370 EGERSSUND
Telefon privat: 90064332
Mobil: 90064332
Epost: cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal (82)

Leder: Espeseth Rolf Erik
2890 ETNEDAL
Telefon privat: 61120388
Mobil: 95117668
Epost: r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruiter (83)

Leder: Østenå Tor
Østenåvegen 943, 3850 KVITSEID
Telefon privat: 35053130
Mobil: 91164394
Epost: ytfavdeling83@telemarkbil.no

Avd. 96 Follo (96)

Leder: Eriksen Jan Ivan
Lillestrømveien 1640, 1911 FLATEBY
Telefon privat: 64925895
Mobil: 92801476
Epost: turjanek@online.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS (99)

Leder: Amdahl Odd-arne
Svennebyveien 217, 1820 SPYDE-
BERG
Mobil: 47450380
Epost: o-ambda@online.no

Avd. 104 Nordre Vestfold (104)

Leder: Karlsen Ottar Arve
Strømmveien 436, 3060 SVELVIK
Mobil: 93252802
Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer (202)**

Leder: Helleseth Ove
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN
Telefon privat: 55241190
Mobil: 93239364
Epost: ove.helleseth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør (209)

Leder: Ånesland Tom
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S
Telefon privat: 38013207
Epost: tomaanesland@live.no

Avd. 213 Boreal Transport Sør (213)

Leder: Larsen Leif Gunnar
Kompani Lingesvei 17,
4045 HAFRSFJORD
Mobil: 91135561

Avd. 215 Nettbuss Sør (215)

Leder: Kristiansen Thor
Spanskkrøret 2, 3960 STATHELLE
Telefon privat: 35960302
Mobil: 99286305
Epost: thor.kristiansen@nettbus.no

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær (217)

Leder: Aglen Arnjot Bjarne
Postboks 469 Sentrum, 7801 NAM-
SOS
Telefon privat: 74271250
Mobil: 91637464
Epost: arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS (219)

Leder: Sletbakk Terje
Skjellveien 24, 8520 ANKENES
Telefon privat: 76956069
Mobil: 90586569
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

Avd. 220 Helgelandske AS (220)

Leder: Nordnes Rakel
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN
Mobil: 75000012
Epost: rakel.nordnes@boreal.no

Avd. 221 Salten Funksjonær (221)

Leder: Løksti Benedicte
Rundhaugen 20, 8023 BODØ
Mobil: 97590483
Epost: benedicte@saltensbil.no

Avd. 223 Nettbuss Sør AS (223)

Leder: Hansen Øyvind
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL
Telefon privat: 37021352
Mobil: 92083877
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS (232)

Leder: Larsen Per Arild
Stave, 8489 NORDMELA
Telefon privat: 76146561
Mobil: 97969400
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss

Møre Funksjonær Ålesu (237)
Leder: Skaar Oddveig Gunnvor
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
Telefon privat: 70140942
Mobil: 91180588
Epost: 91180588

Avd. 242 Mørebil AS (242)

Leder: Aambø Knut Gunnar
6150 ØRSTA
Telefon privat: 70063207
Mobil: 91340493
Epost: kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag (264)

Leder: Solvik Gunvor Beate Bjordal
Hornesvegen 23 c, 6800 FØRDE
Telefon privat: 57820347
Mobil: 99728029
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre Billag (271)

Leder: Lindvik Randi Irene
Stegen 12, 6783 STRYN
Telefon privat: 57872142
Mobil: 90070565
Epost: randi.lindvik@fjord1.no

Avd. 274 Drangedal Bilruiter AS (274)

Leder: Tveit Hilde Laila Kåsa
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL
Telefon privat: 35045428
Mobil: 95758644
Epost: hilde@drangedal-bilruiter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær (296)

Leder: Ruud Jon-ole
Njordstubbyen 147, 1275 OSLO
Telefon privat: 22299313
Mobil: 93064286
Epost: joruud@norgesbus.no

YTF GODS**Avd. 595 G. S. Klubben (595)**

Leder: Nilsen Kenneth
Holoveien, 3340 ÅMOT
Mobil: 97533602
Epost: kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport (596)

Leder: Rogstad Stig Are
Postboks 149, 7291 STØREN
Telefon privat: 72432016
Mobil: 99246850

Avd. 598 Torstein Øvsthus og Sønner (598)

Leder: Almeland Jon
Skjerpstunet 27,
5710 SKULESTADMO
Telefon privat: 92032926
jon-aimeland@hotmail.com

Avd. 599 Alnabru (599)

Leder: Unhjem Øyvind Stennes
Lambertseterveien 53, 1154 OSLO
Telefon privat: 92622793
Mobil: 91115951
Epost: oyvind.unhjem@gmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS (601)

Leder: Vikholt Anders I Hansen
Sildvikgata 6, 2a, 8514 NARVIK
Telefon privat: 76960689
Mobil: 41335514
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS (602)

Leder: Bruaset Allan
Åsenvegen 33, 3159 MELSOMVIK
Mobil: 95236777
Telefon arbeid: 41536811
Epost: allanb@online.no

Avd. 604 Bring Warehousing

Leder: Kristiansen Per
Postboks 448 Brakerøya,
3002 DRAMMEN
Mobil: 97544270
Epost:
per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS (605)

Leder: Alseth Øystein
Alsetgrenda 50, 3656 ATRÅ
Telefon privat: 35097410

Avd. 608 Kingsrød Transport (608)

Leder: Jansen Kay Roger
Løvåsen, 1796 KORNSJØ
Telefon privat: 69197263
Mobil: 90931698
Epost: r-jansen@online.no

Avd. 609 Emdals Transport AS (609)

Leder: Støverstein Geir Pery
Tronstad, 6218 HELLESYLT
Telefon privat: 41146947
Mobil: 90897921
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS (610)

Leder: Saur Bjørn Arne
Byafossen, 7716 STEINKJER
Mobil: 90167548
Epost: barne-sa@online.no

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS Lan (617)

Leder: Authen Knut
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD
Telefon privat: 69223036
Mobil: 93404022
Epost: k.authen@online.no

Avd. 620 DSV ROAD avd Ålesund

Leder: Eriksen Vebjørn
Skogveien 15, 6150 ØRSTA
Telefon privat: 70068034
Mobil: 91600348
Epost: vebjorneriksen@hotmail.com

Avd. 622 Hernes Transport (622)

Leder: Klungervik Robert
Folloveien 2 A, 7300 ORKANGER
Mobil: 92217766
Epost: robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul (635)

Leder: Larsen Bjørn Terje
Midtgardsvegen 26, 2750 GRAN
Telefon privat: 61328095
Mobil: 91859817
Epost: kytan@online.no

Avd. 636 Harlem Transport (636)

Leder: Andersen Birger Andre
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG
Telefon privat: 69516552
Mobil: 90921959
Epost: birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation (645)

Leder: Madsen Øyvind
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
Telefon privat: 67144200
Mobil: 92843058

Avd. 650 T. O. Bull (650)

Leder: Kinderås Helge
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO
Mobil: 92239307
Epost: helge.kinderaas@live.no

Avd. 675 Rema 1000 Stavanger (675)

Leder: Otterøen Trond
Vevargt 7, 4306 SANDNES
Mobil: 40209415
Epost: trondotteroen@hotmail.com

Avd. 680 Fosen (680)

Leder: Loberget Jan-Arne
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
Mobil: 48053123
Telefon arbeid: 91771973
Epost: janarneloberget@yahoo.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS (683)

Leder: Olsen Steinar
Temtemoieven 5 B, 3053 STEINBERG
Telefon privat: 32879173
Mobil: 95265323
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

Avd. 685 Renholdsverket (685)

Leder: Johnsrud Stein
Ada Annfinsensvei 3 D,
7036 TRONDHEIM
Mobil: 90521535
Epost: stein.johnsrud@renholdsver-
ket.no

Avd. 688 Alliance Healthcare (688)

Leder: Afrooz Kristine Mjåseth
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO
Mobil: 48031570
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan (690)

Leder: Skatland Rolf
Vollan, 7717 STEINKJER
Mobil: 41600866
Epost: rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS (694)

Leder: Fehratovic Mirsad
Travallen 21 B, 2050 JESSHEIM
Mobil: 93430149
Epost: mirso07@hotmail.com

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

Askim-elever grillet politikerne

Ville ha svar om samferdsel

Dårlige veier, bompenger og høye bilavgifter var temaer på skoledebatt i Askim 11. april som ble arrangert på initiativ fra skolelev og YTF-medlem Stian Pedersen.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT SKOGSTAD/
SMAALENENES AVIS

Stian Pedersen går transport- og logistikklinjens ved Askim videregående skole. Han er også medlem av YTF, i likhet med alle sine klassekamerater. Sam-

ferdselspolitikk er en del av den praktiske fagplanen. Derfor inviterte Pedersen og hans medelever i april til samferdselsdebatt – dagen før Nasjonal Transportplan ble lagt fram.

Politikere og fagfolk

I panelet satt stortingspolitiker Irene Johansen (Ap), fylkespolitikere Erlend Wiborg (Frp) og Lars Vangen (Sp), samt Eidsberg-ordfører Erik Unaas (H). Distriktsleder Paal-Gunnar Mathisen fra Trygg Trafikk, Jan Jacobsen fra Yrkestrafikkforbundet og Simen Grimsrud fra Norges Lastebileierforbund i Østfold var

de øvrige paneldeltakerne. Alle fikk tre minutter til sin innledning. Deretter braket diskusjonen løs.

Irene Johansen fikk så hatten passet for regjeringens høye bilavgifter, bompenger og elendige veier. Hun lovt imidlertid å jobbe hardt for fullt trykk på utbyggingen av E18 og intercity-banen.

– Våre medlemmer sliter med dårlige veier. Det er bare hvert fjerde år, rett før et valg, at vi får de svarene vi ønsker, sa Jan Jacobsen, seksjonsleder i YTF. Han fikk støtte av Simen Grimsrud som mener politikerne detaljstyrer veitbyggingen i altfor stor grad.

Med engasjement for transportbransjen

Stian Pedersen var initiativtaker til skoledebatten på Askim. Han er opp-tatt av at elever og andre som jobber i bransjen skal engasjere seg og gjøre seg opp en mening om hva de bør stemme ved høstens valg.

– Jeg er fornøyd med debatten. Det var mye arbeid for å få til dette, mye som skal organiseres og mye som skulle læres underveis. En stund fryktet jeg at jeg gapet over for mye, men det gikk seg heldigvis fint til, sier Stian til Yrkestrafikk og legger til at han fikk god hjelp med arrangementet av Mona Johansen og Tobias Frøshaug. Klassen (2TRLA) deltok i de praktiske forberedelsene.

På spørsmål om hva han personlig synes er det viktigste YTF jobber med fram mot høsten valg, er han tydelig.

– Selv om det ikke var noe tema på denne debatten, er kabotasje noe de må settes inn ett hardt trykk mot. Dette er en ting alle nordmenn etter min mening må motarbeide. Ellers vil det være viktig å satse på veiene våre. Og ikke da bare ny vei, men også ta vare på de veiene vi har. Man må tørre å sette utgifter opp mot samfunnsøkonomiske gevinster. Han har også konkrete tanker når det gjelder drift og vedlikehold av norske veier.

– Det må opprettes selvstendige

selskaper/fond som står for drift og vedlikehold av norske veier. Papirmølla og byråkratiet må kuttes. Dette er noe som vil spare enorme summer, som igjen kan gå til vei og sikkerhet. Og det er viktig å la veiavgifter gå til vei og ikke alt annet.

Stian Pedersen har dessuten vanskelig å for å svelge den utstrakte brukten av bompenger i Norge.

– Bompenger er en ting jeg ikke kan forsvare i et land som Norge. Vi betaler 570 milliarder i veirelaterte avgifter over en tiårs periode, samtidig flesker AP til og sier at de skal bygge vei for 501 milliarder som staten punger ut. Dette er også noe som må bli tatt opp, avslutter den engasjerte skoleeleven som har en klar oppfordring fram mot valget til sine medstudenter og andre som jobber i transportbransjen:

– Det som er viktig er og tenke helhet og sikkerhet. Men for transportbransjen er det to ting som gjelder: Avgifter og kabotasje. Dette er ting som må bli tatt opp, og her må alle bidra for at dette skjer. Så min oppfordring til alle der ute er og: Sett dere ned og les om *alle* partier før valget. Det er kanskje kjedelig, men absolutt nødvendig. Den største faren er likegyldighet.



Stian Pedersen (22) fra Frogstad er elev ved linjen transport og logistikk ved Askim Videregående skole. Han var initiativtaker til paneldebatten. Personlig var han mest fornøyd med svarene han fikk fra Fremskrittspartiets Erlend Wiborg.

Erlend Wiborg mener det er bedre å bygge veier i Indre Østfold enn bruer på Vestlandet.

– Veivesenet bruker mer penger på konsulenter enn asfalt, hevdet han.

Spørsmål fra salen

Marcus Borger (19) fra Skiptvet lurte på hvorfor det er dyrere å bygge veier i Norge enn i Sverige.

– Det er blant annet fordi Norge bruker ti år på planlegging. I Sverige bruker de tre år. Nabolandet har stor statsgjeld, vi har milliarder på bok, svarer Erlend Wiborg.

Lars Vangen fra Senterpartiet fikk et direkte spørsmål fra Hanna Wahl etter å ha snakket varmt om å legge kjøreopplæring inn i skolen.

– Hvordan skal det organiseres, undret hun?

– Som valgfag innenfor skoletiden, svarer Vangen.

Han hilste også fra samferdselsminister Marit Arnstad som har bestemt at førerprøven for motorsykkel og tunge kjøretøy fortsatt kan avlegges ved Mysen trafikkstasjon.

– En god nyhet for Indre Østfold, mener han.



Sagt i debatten:

– Vi vil bruke mer penger på fylkesveier. På veien hit satt jeg mer i taket enn i bilsetet.

Irene Johansen, stortingsrepresentant for Østfold Ap

– Politikerne må dømmes etter hva de har gjort. Norge har skyhøye avgifter, låner ut penger til veibygging i Tyskland og lar egne veier forfaller. Norge har råd til bedre veier.

Erlend Wiborg, fylkestingspolitiker for Frp

– I løpet av de drøye 20 årene jeg har vært politiker, er ennå ikke E18 gjennom Indre Østfold ferdig bygd. Jeg skulle gjerne vært samferdselsminister.

Erik Unaas, Høyre-ordfører i Eidsberg

– Jeg har med en liten gave til dere. Regjeringen har bevilget 3,9 millioner kroner til unge som vil ta taxi hjem for en 50-lapp. Jeg lover at dersom jeg blir valgt inn på Stortinget, skal jeg jobbe for Indre Østfold. Det er ingen i fylkestinget som prioriterer Indre Østfold.

Lars Vangen, vararepresentant for Sp i fylkestinget i Østfold

– Du er jammen frekkere enn flatlusa, Vangen. Bilistene må ikke behandles som melkekuer. Regjeringen hvor ditt parti er med, må redusere bilavgiftene og si nei til bomstasjoner.

Erlend Wiborg, fylkestingspolitiker for Frp

– Bygg veier og hold disse i god stand. Det redder liv. Oljefondet hjelper ikke de som dør i trafikken. Bruk penger fra fondet på bedre veier.

Paal-Gunnar Mathisen, distriktsleder i Trygg Trafikk

– Det er bare verkstedene som tjener på dårlige veier. Dårlige veier gir stor slitasje på bilene og svekker trafikksikkerheten.

Simen Grimsrud, Norges Lastebileierforbund Østfold

– Våre medlemmer sliter med dårlige veier. Det er bare hvert fjerde år, rett før et valg, at vi får de svarene vi ønsker.

Jan Jacobsen, seksjonsleder Gods, YTF

Stort engasjement blant medlemmer

Forbundsleder Svein Furøy og sektoransvarlig for YTF Logistikk, Jan Jacobsen, besøkte nylig en rekke steder i Nordland og Troms. – Det er flott å se det store engasjementet som møter oss rundt om på avdelingene og langs veiene, sier Furøy etter flere dager på veien i våre nordligste fylker.

FOTO: JAN JACOBSEN

På turen har medlemmer i Narvik, Hamarøy, Lødingen, Harstad, Leknes og Bodø fått anledning til å fortelle hvordan de opplever sin hverdag i en presset transportbransje.

– Det er tydelig at folk setter pris på at vi kommer. At vi snakker med dem, lytter og forteller. For oss som sitter i styre og administrasjon og for YTF som forening betyr det alt å reise ut å møte medlemmene, fortsetter YTF-lederen.

Et hovedtema på møtene underveis har vært kjøre- og hviletider.

– Dette er noe medlemmene er opptatt av uansett hvor vi kommer. Alle, både i gods- og bussbransjen, opplever stadig større press på arbeidsvilkårene. Det forteller oss mye om hva som blir viktig å jobbe med for YTF framover.

Her skriver Svein Furøy hvordan han opplevde turen:

For noen uker siden inviterte jeg Jan Jacobsen og meg selv på besøk til noen av våre avdelinger i nord. Jeg ba avdelingslederne samle medlemmene til en «Åpen dag» på dagtid enkelte steder, i tillegg til medlemsmøter på kveldstid andre steder. Dagarrangementene varte fra to til fire timer og hadde ingen formell dagsorden. Medlemmene kunne selv bestemme hva de ville ta opp på disse møtene.

Nå er rundturen over for denne gang, og jeg benytter anledningen til noen refleksjoner.

Jeg vil begynne med å takke for god mottakelse på de stedene vi var innom. Spesielt populært var foredragene om kjøre- og hviletid ved Jan – det var da også et av hovedmålene med rundturen.

Fra Narvik til Hamarøy

Turen startet i Narvik hvor vi var innom busstasjonen til Cominor, snakket med medlemmer fra posten, var innom Rema 1000 og andre steder. God stemning i alle leire og det gir oss stor tro på videre fremgang i området.

Vi fortsatte til Hamarøy og Innhavet der vi hadde avtalt med tillitsvalgt Magnor Olsen et medlemsmøte med foredrag om kjøre- og hviletid på kvelden. Her møtte det opp engasjerte medlemmer fra fjern og nær. Til og med Vegvesenets folk hadde tatt turen innom og diskusjonen gikk friskt slik at klokka ble nesten midnatt før vi kunne pakke ned for dagen.

Lødingen og Harstad

Neste morgen var vi tidlig på veien igjen og satte kursen mot Bognes fergeleie og fergen over til Lødingen hvor vi så vidt rakk å prate litt med noen sjåførere. Vi fortsatte videre til Harstad der vi hadde avtale med tillitsvalgt Steinar Olsen om å være på sjåførrommet til Boreal hele formiddagen. Det er veldig populært at vi viser oss i avdelingene og på andre arbeidsplasser, mange spørsmål ble stilt om stort og smått. Vi var også en tur innom Troms Fylkestrafikk sitt informasjonskontor på brygga i Harstad der Rolv og Kjersti regjerer.

Tidlig på ettermiddagen ble vi invitert ut til Harstad sjåførklubb sine lokaler på Seljestad for et møte med nyinnmeldte medlemmer fra Berg Transport. Det har plutselig blitt en god del medlemmer i denne bedriften og de ønsket en del informasjon om forbundet og en del andre ting, noe vi selvfølgelig hjalp dem med.

Gutta fra Berg Transport stilte også på medlemsmøtet på kvelden der tema igjen var kjøre- og hviletid. Vi hadde sendt møteinnkalling på SMS til våre medlemmer i området. Det var veldig hyggelig at det dukket opp over 30 interesserte. Det var flere enn hva vi hadde forventet, men moro var det, og sent ble det – igjen.

Leknes i Lofoten

Onsdag bar det videre utover mot Lofoten og Leknes der tillitsvalgt Aslak Riise ventet med kaffe og kake på sjåførrommet hos Boreal.

På Leknes hadde Bussjåførenes velferdsklubb satt sammen et variert program for kvelden der alle sjåførene i Boreal Lofoten var invitert og i tillegg en del fra andre bedrifter. Programmet startet kl. 19.00 med foredrag om forebygging av ran, ruspåvirkede passasjerer etc, ved Thomas Thomassen fra Vest-Lofoten lensmannskontor. Dette foredraget var interessant og nyttig for sjåførene som i sin hverdag har med både pengebeholdninger og verdifull last når de er på arbeid.

Deretter hadde Bengt Lidfors fra Hjerteløftet et innlegg om tilbudet fra LHL/Feiringklinikken om forebygging av hjerte- og karsykdommer. Dette arbeidet er utrolig viktig, spesielt er det også interessant at det er kostnadsfritt for deltagerne. Bengt skulle for øvrig teste sjåfører på Leknes og i Svolvær de påfølgende dagene, noe vi vet i ettertid ble vellykket.

Deretter holdt Jan Jacobsen et foredrag om kjøre- og hviletid, etterfulgt av friske diskusjoner og mange avklaringer.

Til slutt oppsummerte undertegnede årets mellomoppgjør. Tallenes tale var grei, men det er vel ikke til å stikke under en stol at det var noen som ønsket mer i oppgjøret. Vi er ikke uenig i at avtalene utenom BBA fikk lite, men det betyr at vi har en oppgave å jobbe med mot våren 2014.

Bodø

Neste dag var vi igjen grytidlig oppe (05.00) for å rekke ferga fra Moskenes til Bodø. Vi ankom Bodø ca. kl. 11.00 og dro rett ut til anlegget til Nordlandsbuss og Salten Bil der tillitsvalgt Arne Bakken ventet på oss. Her ble det stilt spørsmål om alle tema som interesserte sjåførene, og som vi besvarte så godt vi kunne.

Etter en tid nærmet vi oss slutten på denne turen og sette kursen hjemover.

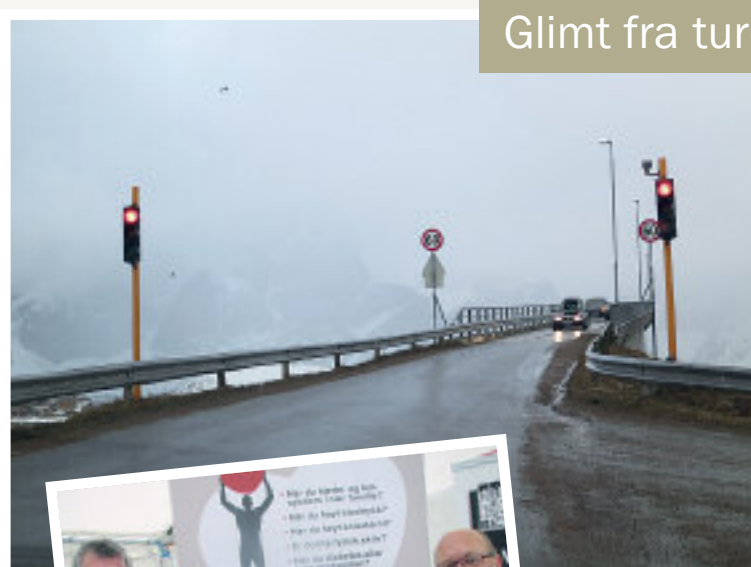
Vi syntes det ble en hektisk, men interessant og fin tur. Vi har fått gode tilbakemeldinger fra medlemmer og andre etter turen, en tur vi har tenkt å gjennomføre andre steder om ikke så lenge.

Dersom det er steder som ønsker besøk etter et lignende opplegg så ta gjerne kontakt med oss.

*Vennlig hilsen Svein Furøy,
forbundsleder*

menne i Nordland og Troms

Glimt fra turen



Yrkestrafikkforbu



YTFs Forbundsstyre:

FORBUNDSLEDER

Svein Furøy

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

NESTLEDER:

Jim Harry Klungnes

6320 Isfjorden
Tlf.: 922 40 050
E-post: jim-klungnes@hotmail.com

STYREMEDLEMMER:

Arnold Tveit

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

Kristin Schrøder

Svarthamarveien 67, 801 Bodø
Tlf.: 988 36 647
E-post: kristin.schroder@saltensbil.no

Knut Authen

Ytre vei 26, 1890 Rakkestad
Tlf.: 934 04 022
E-post: knut@ytf.no

Bjørn Nytrø

Pb. 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

Fred Øve Nibe

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

YTF Pensjonistforening:

Erling Bakken

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

Kåre Eng

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

Leif Jørgen Ulvatne

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

Kontrollkomité:

Vidar Furua

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

Anette Løding Larssen

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

Harald Grimelund

Postboks 172, 5862 Bergen
Tlf.: 924 04 769
E-post: haralgri@online.no

Regioner og lands- samenslutninger i YTF

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

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

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund

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

REGION TRØNDELAG

Hans P. Sjørgjerd

Myrsnipevegen 51, 7082 Kattem
Tlf.: 924 09 265
E-post: h-sorgj@online.no

MØRE OG ROMSDAL

Linda Myhre

Furelia 13, 6017 Ålesund
Tlf.: 926 20 612
E-post: linda.myhre@nettbus.no

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle

Hegglandsdalsvegen 167,
5200 Os
Tlf.: 901 41 632
E-post: trude.chr@hotmail.com

YTF AUST AGDER

Olav Tveit

Haugsjå, 3855 Treungen
Tlf.: 33 39 20 06
E-post: olav.tveit@nettbus.no

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen

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

YTF TELEMAR

Håvard Moen

Villandvegen 55, 3677 Notodden
Tlf.: 928 88 867
E-post: moen@hitterdal.no

YTF VESTFOLD

Petter Pettersen

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

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid

Rokkeveien 110,
1743 Klavestadhaugen
Tlf.: 951 59 661
E-post: soda@epost.no

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø

Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

YTF BUSKERUD

Unni Odenmark

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

YTF INNLANDET

OPPLAND HEDEMARK

Ole Johnny Staven

Starum, 2850 Lena
Tlf.: 61 16 81 85,
mobil: 992 04 429
E-post: jo-stav@online.no

YTF FUNKSJONÆR

LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Helleseth

Breinsteinsvegen 176 B,
5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.helleseth@tide.no

YTF GODS

LANDSSAMMENSLUTNING

Jan Arne Laberget

Laberget 7620 Skogn
Tlf.: 48 05 31 23
E-post: janarnelaberget@yahoo.no

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

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM

Yrkestrafikkforbundet

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

YTFs hovedoppgaver er:

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

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Gi meg et sorteringssamfunn

Det er fylkespolitikerne som har startet det, herr Kwartbas. De har huket av i bestillingslisten for alkoholås på bussene i det nye anbudet. Er vi så drikkfeldige?

På seg sjøl kjenner de andre, herr Kwartbas. De fyller ut bestillingslista som fulle sjøfolk som kommer over landgangen på jakt etter den første kneipa og den varme favnen. I det grå sløret ser de gode formål og politiske motesaker på hvert hjørne, og smørbrødene blir høyere og høyere. Vi skal ikke ta rotta på fylkespolitikerne for at de bestiller trivselstiltak for sjåførene som tross alt bor i bussene.

Vi takker fylkespolitikerne for at de kjenner behovet på kroppen for alkoholås når de står opp om morgenen, herr Kwartbas. Vi er på sporet av et sorteringssamfunn av dimensjoner.

Jeg har tidligere sammenlignet sjåførene med kirurgene på sykehuset. Begge yrkesgruppene har god kontakt med Den Store Hvite Flokk. Jeg krysser av for alkoholås for både kirurger, sykepleiere, apotekere, statsminister, samferdselsminister, rådmenn, ordførere, lærere, bilmekanikere, kontrollørene i Statens vegvesen, skatteoppkrevere, urologer, trafikkledere og gynekologer. Om gynekologen ikke blåser grønt må han stå utenfor å vente før han smøyer seg inn. Vi kan heller ikke la politikernes styre landet om de ikke blåser grønt i døra.

Vi stopper ikke med dette, herr Kwartbas. Du er den første som skal passere *frustrasjonssperren* før du ringer sjåførene og presenterer returlasten. Det skal ikke gå ut over junior i bedriften om du har blitt avvist i porten hos Reima på fabrikk.

Vi skal innføre *irritasjonssperre* på alle personbilene. De får ikke start på bilen med irritasjon i blodet. Trafikken inn til de store byene blir så snill at du kan stoppe den med bare nevene, mens sjåførene smiler.

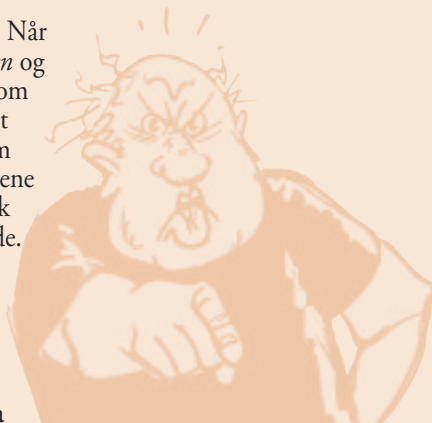
Alle som har administrative stillinger må daglig åpne *høy på pæra-låsen* for å få strøm på telefonen og datamaskinen. Det er heller ikke mulig å åpne døra på møterommet før de har åpnet høy på pæra-låsen.

Nå må ikke Kwartbasen hovre over Gladiolas utvidede alkoholåsforslag. Du må ikke glemme at du i tidligere episoder har blitt tvunget til å hospitere med fjelltransport hos Taliban-Trans i Afghanistan, og vært på hard behandling hos Angela Merkel. Og alt dette for å komme på bedre tanker.

Du skal få ledninger, herr Kwartbas. Når du er ferdig koblet til *drittsekksperr* og *irritasjonssperren* kan det se ut som om du er på oppvåkningen på sykehuset etter en kraftig hjerneoperasjon. Om irritasjonsverdiene og drittsekkverdiene overstiger grensen går du automatisk i koma til verdiene er tilfredsstillende. Vi kobler også inn arrogantlåsen, slik at vi er sikre på at trafikklederens adferd ikke går ut over junior i bedriften.

Vel sortert!

Gladiola



Vi gratulerer

70 år

Setran, Harald
2. juni
Træen, Arvid Emil
7. juni
Skogen, Ove Morgan
7. juni
Kristensen, Leif
7. juni
Ellingplass, Einar
10. juni
Nilsplass, Magne
Lesja Innkjøpslag AL, 14. juni
Bolstad, Peter Arnfinn
17. juni
Jørgensen, Svein
19. juni
Gundersen, Åge Ingebrigt
21. juni
Grimstad, Terje
22. juni
Byfuglien, Willy
Etnedal Bilruiter AS, 27. juni
Lekanger, John Magne
30. juni
Hausken, Birger
30. juni
Indresand, Svein Tore
Boreal Transport Nord AS, 4. juli
Gromstad, Inge
5. juli
Hegdal, Gunnar
12. juli
Rekevik, Øyvind Reimund
15. juli
Lottrup, Peter
17. juli
Skjerve, Anders K
18. juli
Johansen, Gunnar
19. juli
Uldal, Jan Olav
22. juli
Rugdan, Karl Erik
22. juli
Larsen, Bjørnar
22. juli

Skår, John
26. juli
Strand, Werner Evald
28. juli
Gårseth, Birgith Berntine
30. juli
Ness, Kjellaug
9. august
Berge, Knut
13. august
Berntzen, Alf Egil
15. august
Hals, Jorunn Peggy
15. august
Mathisen, Arne Reidar
31. august
Paulsen, Helge
31. august

60 år

Malik, Abdul Aziz
1. juni
Kvande, Kjetil
Nettbuss Midt-Norge AS, 3. juni
Johansen, John Roger
3. juni
Margareth, Kitland
8. juni
Befring, Lillian
Firda Billag AS, 8. juni
Jansen, Kay Roger
Kingsrød Transport AS, 9. juni
Viseth, Andreas
Oslo T-banedrift AS, 11. juni
Eide, Lars V
Tide Buss AS, 11. juni
Skaalvik, Jan
Tide Buss AS, 14. juni
Mlynar, Jan
Unibuss AS, 18. juni
Jørgensen, Remmy Lingfred
UniBuss Ekspress AS, 19. juni
Kleiven, Henry Martin
20. juni
Hagen, Tor Ivar
Tide Buss AS, 21. juni

Olsen, Ole Oskar
Sørlandsruta AS, 25. juni
Cordtsen, Geirr Arnfinn
Oslo Taxibuss AS, 27. juni
Iversen, Tone Dulin
Unibuss AS, 29. juni
Farestveit, Oddvar
Tide Buss AS, 30. juni
Lund, Svein-olav
Oslo T-banedrift AS, 1. juli
Thøgersen, Tore Jonny
Nettbuss Øst AS, 3. juli
Myklebust, Harald
Tide Buss AS, 4. juli
Økland, Kjell
7. juli
Bekkelund, Tor
AS Jotunheimen Og Valdresruten
Bilselskap, 8. juli
Bråthen, Gro
Rema Distribusjon Norge AS, 10. juli
Gronli, Øystein
Nettbuss Sør AS, 11. juli
Sønsteby, Gunnar
TrønderBilene AS, 12. juli
Bøe, Olav
Nettbuss Vest AS, 12. juli
Berg, Elvar
Tide Buss AS, 13. juli
Igelsrud, Per Erik
Nettbuss AS, 13. juli
Hauge, Kurt Harry
Tide Buss AS, 13. juli
Jahren, Dagfinn
Norgesbuss AS, 14. juli
Sæbbø, Magnar
NOBINA (NORGE) AS, 15. juli
Sommer, Bjørn
Nettbuss Vest AS, 17. juli
Ånesland, Øyvind
Bring Warehousing AS, 17. juli
Bøye, Hallgeir
Nettbuss Øst AS, 19. juli
Kirknes, Gunvald Håkon
Nettbuss Midt-Norge AS, 19. juli
Ur, Odd Helge
Østerhus Transport AS, 19. juli

Larsen, Valborg Synnøve
Nettbuss Sør AS, 22. juli
Engum, Kjell Klock
Nettbuss Midt-Norge AS, 25. juli
Korssjøen, Arne
25. juli
Motrø, Einar
Nettbuss Midt-Norge AS, 26. juli
Sørhaug, Jens Olav
TrønderBilene AS, 27. juli
Brandser, Roger
A.Pedersen og Sønn AS, 30. juli
Fretheim, Terje
Transferd AS, 31. juli
Lærum, Egil
Transferd AS, 31. juli
Ratajski, Andrzej Wiktor
2. august
Aannerud, Tom
SAS Ground Services Norway,
2. august
Olsen, Åse
Boreal Transport Sør AS, 3. august
Andreassen, Arild
Nettbuss Sør AS, 6. august
Båkind, Thor
Gran Taralrud AS, 7. august
Ali, Ghazanfar
Unibuss AS, 7. august
Meidell, Tor
Tide Buss AS, 8. august
Jakobsen, Per Thorleif
Nettbuss Sør AS, 9. august
Olsbø, Bjørn Olaf
10. august
Hanssen, Ola
Haukebøe Transport AS, 12. august
Hopsdal, Sigmund Kristoffer
Tide Buss AS, 13. august
Ditlefsen, Frank Sturla
Torghatten Buss AS, 13. august
Østmann, Alf Viggo
Unibuss AS, 19. august
Sørland, Steinar Ove
Transferd AS, 19. august

Få Yrkestrafikk digitalt

Ønsker du å lese Yrkestrafikk kun på nettet – og tidligere enn den ville kommet hjem til deg i postkassen? Send en e-post til kjellrun@ytf.no og skriv: «Ønsker ikke å motta Yrkestrafikk i papirutgave» og skriv hvilken e-post-adresse du ønsker å få sendt pdf-filen med bladet til.



Slutt for Valdres Last

Valdres Last er konkurs etter 64 år i transportbransjens tjeneste, skriver tungt.no De siste årene har vært tøffe for bedriften. – Man skal være forsiktig med å legge all skyld på utenlandske transportører, men det er ingen tvil om at konkurransen er hard, sier styreleder Kristoffer Kvame til nettstedet.

Konkursen fører til at 66 ansatte mister jobbene sin.

Hasseløsæter, Kolbjørn
Nettbuss Midt- Norge AS, 21. august

Wenseth, Jonny
SB Nordlandsbuss A/S, 23. august

Myklebust, Stein Arild
Veøy Sør AS, 24. august

Thorsland, Odd Ingvar
Nettbuss Sør AS, 26. august

Avset, Håkon
Nettbuss Midt-Norge AS, 27. august

Lindkvist, Håkan
29. august

Kristiansen, Dag Tom
29. august

Lien, Einar
AS Jotunheimen Og Valdresruten Bilselskap, 30. august

Rykkje, Alf
NOBINA (NORGE) AS, 31. august

Ljung, Karl Gustav
Norgesbuss AS, 31. august

Hansen, Egil
31. august

50 år

Hodaszi, Istvan
NOBINA (NORGE) AS, 1. juni

Perez, Rafael Fernando
Nettbuss Sør AS, 1. juni

Saltkjel, Alf Magnar
1. juni

Larsen, Tom Arne
NOBINA (NORGE) AS, 5. juni

Mirabsen, Frank
5. juni

Østby, Morten Andre
T.O.Bull Betongpumping AS, 6. juni

Savjord, Ragnar
SB Nordlandsbuss A/S, 6. juni

Furholt, Sjur Jørgen
MBT Kroklift AS, 7. juni

Grude, Jan Ove
Tide Buss AS, 7. juni

Skaret, Tommy
UniBuss Ekspress AS, 8. juni

Hamed, Fardin
Nordic Crane Oslo AS, 10. juni

Petteresen, Tommy
Nordic Crane Oslo AS, 11. juni

Remme-Fjeldesbø, Stig
Tide Buss AS, 11. juni

Myhre, Tommy Arnfinn
Nettbuss Midt- Norge AS, 12. juni

Sørbo, Håkon
Nettbuss Sør AS, 13. juni

Windahl, May-kristin
13. juni

Lote, Jon Ivar
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS, 14. juni

Grov, Irene
15. juni

Neset, Kurt Magne
Transferd AS, 17. juni

Moen, Inger Lise Engelstad
Svend Aksel Engkvist (Agder Taxi), 19. juni

Andreassen, Roy Leif
Nyberg Transport AS, 19. juni

Willassen, Cato Johan
20. juni

Johansen, Ole Jonny
Nettbuss Øst AS, 21. juni

Johnsen, Karl Einar
Boreal Transport Nord AS, 22. juni

Stensaker, Leiv Harald
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS, 24. juni

Wilhelmsen, Tore
25. juni

Johnsen, Hans Bjørnar
Cominor AS, 26. juni

Uthushagen, Ole Asbjørn
Unibuss AS, 26. juni

Andersen, Werner
Nettbuss Midt- Norge AS, 28. juni

Braathen, Øyvind
Unibuss AS, 30. juni

Molland, Hans Erling
Tide Buss AS, 4. juli

Andreassen, Per-Atle
Nettbuss Nordfjord-Ottadalen AS, 7. juli

Johansen, Roy Gunnar
SB Nordlandsbuss A/S, 9. juli

Bencik, Pavel
Unibuss AS, 10. juli

Folkedal, Bjørn Inge
Tide Buss AS, 11. juli

Ditlefsen, Geir Magne
Bussring AS, 14. juli

Gareis, Rudiger
Unibuss AS, 16. juli

Henriksen, Jan Eirik
Rema Distribusjon Norge AS, 16. juli

Strand, Trond
Kranringen Isak M Nilsen, 16. juli

Butt, Nadeem Ahmed
Unibuss AS, 17. juli

Hjellet, Trond Larsen
Nettbuss Øst AS, 20. juli

Undrits, Peeter
Unibuss AS, 21. juli

Meland, Svein Arne
Tide Buss AS, 23. juli

Solfjell, Åsmund
Indseth Transport A/S, 26. juli

Holmvåg, Thorvald
SB Nordlandsbuss A/S, 26. juli

Andersen, Ketil Magne
27. juli

Hjønnevåg, Øystein
Turistbuss Bergen, 27. juli

Haugland, Stein Ove
Tide Buss AS, 29. juli

Kulseng, Trine
Tide Buss AS, 29. juli

Khan, Sardar
Nettbuss Øst AS, 29. juli

Jørgensen, Dag Helge
Unibuss AS, 30. juli

Andresen, Roy Arthur
Norgesbuss AS, 31. juli

Brekka, Lars Bernhard
2. august

Ånesland, Tom
Nettbuss Sør AS, 3. august

Scheie, Jon Ivar
Tide Verksted AS, 6. august

Jenssen, Hans Harald
NOBINA (NORGE) AS, 7. august

Ghaderi, Ghader
Unibuss AS, 7. august

Ormseth, Anders
Nordic Crane Kristiansand AS, 8. august

Norheim, Nina Beate
8. august

Foric, Sejad
10. august

Nerland, Frank
Nettbuss Midt- Norge AS, 12. august

Pasiuk, Slawomir
Tide Buss AS, 13. august

Osaland, Oddny
Boreal Transport Sør AS, 13. august

Nordhagen, Leif Magnus
Bring Logistics Sunnmøre AS, 16. august

Pedersen, Bjørn Runar
Nettbuss Sør AS, 18. august

Åsheim, Odd-Martin
Boreal Transport Nord AS, 19. august

Jensen, Svein
Gunnar Knutsen A/S, 19. august

Aas, John Birger
Nettbuss Midt- Norge AS, 21. august

Elvestuen, Rolf Erik
Nettbuss Øst AS, 22. august

Ospedal, Arne
Tide Buss AS, 28. august

Samari, Victor
Norgesbuss AS, 28. august

Hoang, Khanh Van
Nettbuss Sør AS, 28. august

Chalaby, Farhad
Nettbuss Sør AS, 29. august

Berentsen, Øivind
Tide Buss AS, 30. august

25 års-jubilanter i Ålesund

På avdeling 37 Ålesund sitt medlemsmøte som ble avholdt 1. februar, ble flere 25 års-jubilanter hedret. Det var utdeling av diplom og 25 års-merke. Fra høyre ser vi Tor Sindre Grønningseter, Monica Myhre, Thorstein Remme og leder Linda Myhre. Svein Olav (Charlie) Flisnes og Per Gudmund Hånes var ikke til stede. Vi gratulerer så mye!

Hilsen Styret i avd 37 Ålesund



Kryssord



Bra med løsninger også i siste trekning og vi har som vanlig kåret 3 vinnere og gratulerer disse:

Arne Herseth, Stikkveien 4, 3516 Hønefoss
Stein Krohn, Oksval Terr.1 D, 1450 Nesoddtangen
Svein Pettersen, Kanelia 13, 4550 Farsund

Det er bare å ta pennen fatt (kanskje også viskelær) for ny oppgave. Løsningene må vi ha **senest 15. juni** til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Merk konvolutten med «YTF-Kryss».



Navn:

Adresse:

				SKAL SÅ FØR ENE VÆRE	FINNES I KJØRE TØY	SLUTT- ORD	BILKJ. TEGN SPANIA	OPP- GJØRS- TID RYDDE	KJENT ORG.
				FER- FUGL- HUNN		SIRKUS AVD. 56			
				STATS- MINISTER- KANDIDAT SPRANG- STOFF				ARB. ORGANI- SASJON	
YRKES- TRAFIKK ER DET	BUSS- PRODU- SENT	SANG- EN ASIAT	IKKE Å STOLE PÅ				KJENT SVING I TRAF- IKKEN	EU TILBERE- SPELLET BILDE	NARKO- STOFF
JORDISK EPOKE						MODE- PLAGG		SKIPS- UTTRYK SJARN	
KJÆRLIG- METENS GUD NORSK ELV			BILKJ. TEGN LITAU- EN			ROMER- TALL 50	PÅ LASTE- BILER		
			PREPO- SISJON			STERK MIS- TILLIT	MINE- RAL		
KJ. TEGN SNOVEL	SØNN AV (LIRK)		HAST- ER	AVLE- DYKTIG FJERN- SYN			STED NEB. RUSSER- GRENSEN LUE		
NEMND					NORRØN PERSON HASTET			VED SAND- NES	
EN PØLSE- TYPE	STOR BEKK SPIS			DOM- TRINN DIRT				DIRT	URO
			UT- VOKST						IKKE HIT MEN ?
FINN TØRSEN		FRED				1015 GRAM			

Kabotasjekampen er ikke over

Forslaget om å liberalisere EUs lovverk om kabotasje, blir utsatt til tidligst 2015. Det betyr ikke uten videre at vi har vunnet kampen mot liberalisering av kabotasje. Andelen utenlandske biler som kjører kabotasje i Norge øker fortsatt dag for dag. Det er store penger å hente.

Vår viktigste oppgave i YTF de siste årene har vært – og vil være det i lang tid fremover – å påvirke utviklingen i kabotasjetransporten på en slik måte at norsk godstransport overlever. Det er masse jobb som gjøres som ikke synes hele tiden, og hvor resultatene kan virke små i forhold til innsatsen. Men de er viktige som bidrag til målet om å opprettholde norsk godstransport.

Vi tror at det arbeidet som foregår akkurat nå, vil vise seg å bære frukter. Jeg er mer optimistisk på at vi skal bli fornøyd med resultatet nå, enn hva jeg var for bare et halvt år siden. Om vi lykkes, vil bare fremtiden vise, men alle skal vite at vi har brukt alle de res-

sursene og alle de mulighetene vi har hatt tilgang til hele veien, og vil fortsette med det for å lykkes med dette arbeidet.

Nå har Finland tatt nok et skritt for alle andre idet de krever at alle som driver innenlands transport i mer enn syv dager må ha finsk løyve – altså registrere et selskap i landet.

Finland har tidligere også vært først ute med å innføre strenge kabotasjeregler. Allerede mens de «nye» reglene for kabotasje var til behandling – og langt fra vedtatt – i EU, valgte Finland (og Belgia) å innføre reglene fra høsten 2009.

Det stilles samtidig krav om at CMR-fraktbrev skal følge transporten slik at både politiet og øvrige kontrollmyndigheter kan sjekke om bilen har vært i landet lenger enn lovlig. Registreringsskilt med finske løyver har en oransje kant, mens de øvrige har sorte. Fremover kan heller ikke underleverandører med sort skiltramme benyttes.

Noe liknende, nemlig et sentralt «kabotasje-register» har med ujevne mellomrom vært drøftet i Norge og var også tema under forhandlingene om ny «Godsbransjeavtale» ved forrige hovedoppgjør. Dette er også en del av vår tiltaksplan for å bedre konkurranse-situasjonen for godstransporten.

Ansvarliggjøring av transportkjøper

Kanskje enda viktigere er ansvarliggjøring av transportkjøper. Det har vært samtaleevne også i Norge, uten at man har kommet spesielt langt på dette punktet. Derimot har Finland allerede for en tid tilbake vedtatt regler som i større grad ansvarliggjør transportkjøper.

Nå strammes dette ytterligere inn og med de nye reglene er transportkjøper faktisk forpliktet til å kontrollere at transportøren har løyve og oppfyller alle arbeidsgiver- og skattemessige forpliktelser.

Å ansvarliggjøre transportkjøper på denne måten er nemlig en større juridisk nøtt enn man først kanskje skulle tro. Spesielt for transportkjøpere som kanskje ikke kjøper så mye transport at de visste eller burde vite at transporten var ulovlig. Det skal bli spennende å se fremtidig rettspraksis på dette området.

Når man allikevel velger å gå til dette skrittet, betyr det at den finske regjeringen ser at man må ta drastiske grep for å dreie den negative utviklingen tilbake på rett spor. Det er på tide – og bør snarest mulig også innføres i Norge.



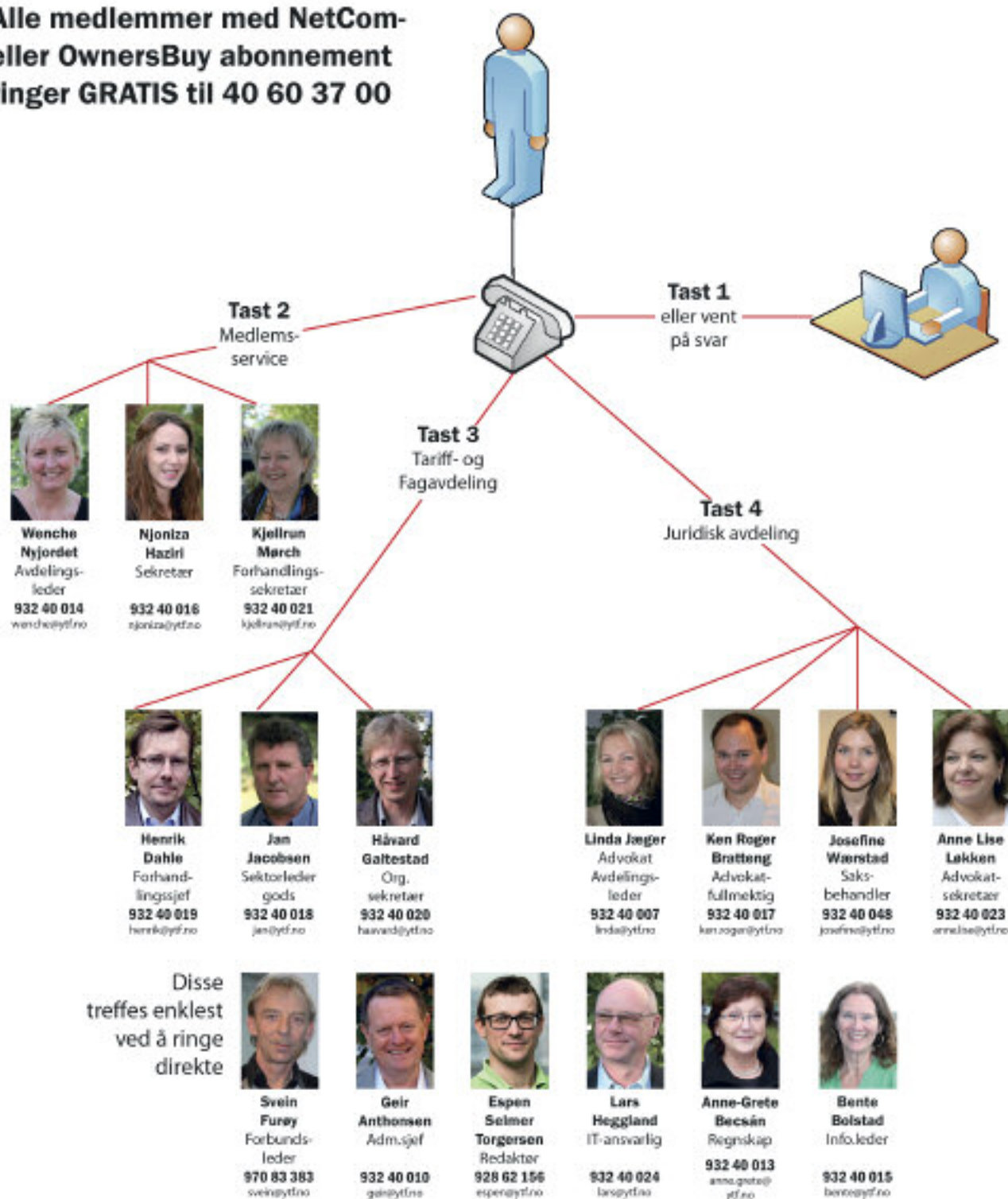
Svein Furøy

Kontakt YTF

40 60 37 00



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



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

IKKE LA YS INNBO GÅ DEG HUS FORBI



85 000
medlemmer har
kjøpt YS Innbo!

YS Innbo er Gjensidiges beste innboforsikring og blant markedets aller rimeligste. Gjør du boligen tryggere kan du få enda lavere pris. Og du, ID-tyverisikring er selvsagt inkludert i YS Innbo.

Bestill YS Innbo på telefon 03100 eller på gjensidige.no/ys



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

Men HVOR skal de hvile?

Yrkestrafikkforbundet
krever utbygging av
gode hvileplasser
over hele landet NÅ!



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