

yrkestrafikk

®

Nr. 5 okt./nov. 2013 – 58. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Tina Brennakk: Busstdrømmen som brast

Truet med å stenge
bussterminalen

Rettigheter og plikter:
Sjåførens tunge ansvar

Sverige:
Alkobom stopper
berusede yrkessjåførere

YRKES
TRAFIKK
FORBUNDET





TURBUSS ELLER EKSPRESSBUSS?

Eller kanskje begge deler?



Volvo 9700 er ditt ultimate forretningsverktøy, som leverer både produktivitet og allsidighet i alle sammenheng. En godt utstyrt buss med et nytt og attraktivt utseende, som enkelt kan tilpasses dine behov. Designet for at dine passasjerer og sjåfører alltid skal ha en god reise. Og som forsikrer om at du skal få ut maksimal driftstid og reduserte kostnader.

Den nye ekstremt drivstoffeffektive Euro 6-motoren reduserer drivstofforbruket, samtidig som den opprettholder effekt og dreiemoment. I sammen med våre tilbud om flåtestyringssystem (Fleet Management) sjåfør opplæring og I-Coaching kan man spare opp til 10 % i drivstofforbruk. Som selvfølgelig også fører til reduserte utslipp og lavere kostnader for ditt firma. I tillegg vil ditt miljømessige engasjement gi deg en klar forretningsfordel.

Velkommen til en verden av grønn effektivitet!

VOLVO 9700

www.volvobuses.com

Volvo Buses. Driving quality of life



En jobb må gjøres

I denne utgaven av Yrkestrafikk tegner Rune Johansen, hovedverneombud i Norgesbuss AS, et bilde av utfordringene i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus som ikke er hyggelig. Anbudsregime, beslutningsvegring og manglende planlegging og vedlikehold sørger for at bussjåfører lever i en tøffere hverdag der stress og medfølgende sykdom er på full vei oppover. Samtidig setter han ord på noe vi alle merker i det daglige, nemlig et høyere aggresjonsnivå i trafikken generelt.

Jeg har ingen tro på at disse tingene er spesielle for Oslo og Akershus. Mitt inntrykk er snarere at Johansens beskrivelse av hverdagen for sjåførene i hovedstadsområdet, er gjeldene for sjåfører over hele landet. Økt press på selskapene gir økt press på sjåførene, så enkelt er det. Samtidig er det mitt soleklare inntrykk at både selskaper, tillitsvalgte, hovedverneombud og sjåfører gjør det de kan for at de ansatte skal ha en arbeidsdag å leve med. Det er nok heller snakk om andre forhold som skaper utfordringene.

I september gikk Rune Johansen og hans verneombudkolleger i tre andre store busselskaper sammen og krevde at Ruter og Oslo kommune kom på banen. De ønsket en dialog om situasjonen i hovedstaden. Ønsket var noe så enkelt som en dialog om problemene, trusselen de dro opp var langt mer alvorlig: Muligheten for at Oslo buss-terminal ville bli stengt med henvisning til arbeidsmiljøloven. I skrivende stund er det uklart hva som har kommet ut av hovedverneombudenes utrop, men jeg håper inderlig at når du leser dette, så har du allerede fått nyheter om at noe er på gang i hovedstaden.

Uansett hvordan dialogen er nå og hvor langt man er kommet i prosessene for å bedre forholdene og tilbudet både for passasjerer og sjåfører i kollektivtrafikken i Oslo,

er det trist at man skal måtte rasle med sablene på denne måten for å kunne oppnå dialog med de som sitter med det øverste ansvaret for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet. Et godt og forsvarlig kollektivtilbud til passasjerene, og en trygg, god og sikker arbeidshverdag for sjåførene, burde være en selvfølge at det er en konstant og god dialog om.

Det er på tide av myndighetene, både i fylkeskommuner og på statlig nivå, ser på hele tankegangen de legger til grunn for sine krav og ønsker når det gjelder kollektivtrafikken. Å sørge for et kollektivtilbud handler ikke om å spare penger. Det handler om å sørge for at innbyggerne i landet har gode muligheter for å komme seg fram med kollektive løsninger. Det handler om at de som sørger for transporten, både selskaper og sjåfører, har muligheten til å skape dette tilbudet i ett sett av rammer som ikke utfordrer både helse og velferd.

Det burde være et soleklart mål for norske myndigheter at så mange som mulig tar kollektive alternativer når de skal på jobb og reise. Slik sett har vår nye samferdselsminister en unik mulighet. Finn ut hva kollektivtrafikken skal være og velg virkemidler ut ifra det. Det ser ikke ut til at det eksisterende anbudsregimet er det som gir innbyggerne det tilbudet de ønsker og sjåførene den hverdagen de fortjener.

Jeg ønsker både sjåfører, verneombud, tillitsvalgte, organisasjoner, passasjerer, myndigheter og vår nye samferdselsminister, lykke til med arbeidet i ukene, månedene og årene framover. Det er åpenbart at det trengs en skikkelig jobb når det gjelder å få fokus på de rette tingene innenfor kollektivsatsingen i landet vårt.



Foto: Thomas Borsstad Eckhoff

Espen

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Ny regjering – ny hverdag?

side 33

- 3** En jobb må gjøres
- 5** I bakspeilet
- 6** Ønsker å bidra til en bedre kollektivhverdag
- 10** Buscdrømmen som brast
- 12** Smått & stort
- 14** Rettigheter & plikter
- 17** YTFs Pensjonsskole
- 22** Ny metode skal stoppe berusede yrkessjåførere
- 25** Vi gratulerer
- 26** Avdelinger i YTF
- 29** Smått & stort
- 30** Yrkestrafikkforbundet
- 31** MaterialTretthet
- 32** Kryssord
- 33** Ny regjering – ny hverdag?
- 34** Kontakt YTF



Krever ny bussterminal

Hovedvernombudene i de fire største selskapene innenfor Ruterområdet har invitert Ruter og Oslo kommune til dialog – under trusselen om en stengt bussterminal.

side 6

Oppdaget hjertefeil ved en tilfeldighet:

Tinas busstdrøm brast

side 10

Sverige:

Alkobom mot berusede sjåførere

side 22

nr. 5 2013



Rettigheter og plikter

side 14



Gladiola:

Material-Tretthet

side 31



YTFs pensjonsskole

I siste del av pensjonsskolen vår handler det om AFP. AFP er et verdifullt gode, såfremt du fyller vilkårene. Norges fremste pensjonsekspert Alexandra Plathe kommer med gode råd og forklaringer i del 3 av YTFs pensjonsskole.

side 17

I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

I «Bussen» i november 1975, kunne du blant annet lese følgende:

Fortsatt vekst

I fjor på denne tid kunne vi fortelle at forbundets medlemstall hadde passert 2.700, i dag har vi passert 2.900 og framgangen fortsetter. Vårt mål dette året var 3.000 medlemmer, og det ser ut for å gå i oppfyllelse.

Bussjåfør i England

(...) De sosiale forhold for bussjåførene i England har nok ligget langt etter de forhold vi har her i landet. Det er først de senere år forholdene har bedret seg vesentlig. Pensjonskasse kom i april 1974. Før denne tid hadde ikke bussjåførene pensjonsordning og heller ikke noen økonomisk trygghet for framtiden. I følge Ivor Crump var pensjonsspørsmålet noe som ikke hadde opptatt sjåførene i Western Welsh noe særlig før ordningen ble innført.

Kvinnegruppa inviterer til festlig samvær

Kvinnegruppa i avdeling 51 Vestvågøy inviterte avdelingens medlemmer til festlig aften 11. oktober på Gravdal Gjestgiveri. Kvinnegruppa spanderte varm aftens, og det ble samtidig overrakt en dokumentmappe til avdelingen, noe avdelingen hadde bruk for og satte meget stor pris på. (...) Kvinnegruppas invitasjon slo meget godt an blant avdelingens medlemmer som sammen koste seg med musikk og dans til langt ut i de små timer.

Transport av melk med godsruiter

Forbundet sendte for en tid siden brev til Helse- og veterinærdirektoratet hvor spørsmålet om transport av melk med godsruiter ble tatt opp. (...) Etter departementets oppfatning vil transport av uemballerte kjøttvarer sammen med melkespann, kunne medføre risiko for tilsøling av spannene (...) Sosialdepartementet har med denne orientering uttrykkelig slått fast at en kombinasjon av melk/slakt på godsrutene ikke kan komme på tale dersom det er fare for tilsøling av melkespannene

Truet med å stenge Oslo bussterminal:

Ønsker å bidra til en bedre

Med 5600 arbeidstakere i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus bak seg, gikk hovedverneombudene i Ruters område ut å krevde bedre dialog med Ruter og Oslo Kommune. Ønsket var å bidra med kunnskap, trusselen var en stengning av bussterminalen i Oslo.

TEKST OG FOTO: ESPEN SELMER-TORGERSEN

Under headingen «Det offentliges ansvar for den enkelte sjåførs helse og velferd» slo de fire hovedverneombudene Sverre Eliassen (Nettbuss AS), Ivar Andre Nyheim (Nobina Norge AS), Lars Sæther (Unibuss AS) og Rune Johansen (Norgesbuss AS) sine krefter sammen i et felles brev med en rekke krav til Ruter og Oslo kommune. Hovedkravet var et snarlig møte for å etablere en dialog om de utfordringene som møter både sjåfører og passasjerer i Oslo og Akershus. Trusselen var en mulig stenging av Oslo Bussterminal som sliter med overbelastning og dårlige sikkerhetsmessige forhold.

Rune Johansen, hovedverneombud i Norgesbuss AS, understreker imidlertid at en umiddelbar stenging av bussterminalen ikke er noe mål eller ønske.

– Det vi ønsker er en dialog med Ruter og Samferdselsetaten i Oslo Kommune. Kollektivtrafikken i Norge er i rivende utvikling. Bare i hovedstadsområdet forventes en befolkningsøkning på

20 000 mennesker i året de nærmeste årene. Dette er en stor utfordring for kollektivoperatørene og planleggerne, sier Johansen til Yrkestrafikk.

Samme dag som Yrkestrafikk går i trykken, forteller Rune Johansen at de endelig har fått svar fra Ruter.

– I brevet signaliserer Ruter at de nå er i gang med å planlegge et dialogmøte med hovedverneombudene. Det er gledelig at de dermed har kommet oss i møte på dette, sier Johansen.

De fire verneombudene i Forum for HVO i Ruters område har lenge jobbet med flere av problemstillingene som de tar opp i brevet, men de mente alle at tiden nå var inne for å slå sine krefter sammen.

– Dette er første gang, som vi kjenner til, at hovedverneombudene på tvers av firmagrensene har gått sammen om noe slikt. Det at vi går sammen og på den måten representerer 5600 ansatte i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, er med på å understreke alvorret, sier Rune Johansen.

Syv punkter

I brevet fra de fire hovedverneombudene ble syv sentrale punkter trukket fram som svært viktige og som de ønsker økt fokus på fra myndighetene og Ruter sin side.

- Det må legges bedre til rette for flere busser i ruteoppsettene samt sørges for bedre kjøretid.
- Ruter må ta ansvar for at nødvendige pauserom/toaletter er på plass og tilgjengelige ved endestasjoner/holdeplasser

- Vegvedlikehold må prioriteres
- Arbeidet med å få flere kollektivfelt må intensiveres
- Anbudene må speile arbeidsmiljølovens bestemmelser
- Det må innen rimelig tid komme på plass en ny bussterminal i Oslo
- Det kreves også en slutt på kontant-håndteringen i kollektivtrafikken innen utgangen av 2013.

I brevet understreker de fire også at den enkelte operatør har et klart ansvar for sine ansattes helse og velferd, samtidig skriver de at de opplever at dette tas på alvor i alle de fire busselskapene.

– Men mulighetene for å legge til rette for en helsefremmende arbeidsdag blir i altfor stor grad hindret av liten inntjening i en bransje med høye driftsutgifter. Store ressurser blir brukt for å holde kostnadene nede, men pressede ruteoppsett og økende trafikk tetthet kombinert med høyt sykefravær gir ikke de resultatene man ønsker, understreker Johansen.

Beslutningsvegring

I brevet var kravet fra de fire verneombudene at de måtte komme i stand et møte mellom hovedverneombudene, Ruter og Oslo kommune innen 15. oktober.

– Vi håper at det nå ikke bare blir et svar i avisen om at det skal bli dialog. Vi vil ha et møte med politikere og med ruter. Og vi ønsker å bidra, sier Johansen.

– Vi vet det vil ta tid å få på plass en ny bussterminal. Vi kan ikke bare knipse



kollektivhverdag

og så er den på plass. Men nå må man komme så langt at en ny bussterminal i det minste vedtas. For dette handler nemlig om beslutningsvegring og det handler om handlingslammelse hos de politiske myndigheter. Man snakker om at man ønsker å øke kollektivandelen og at man ønsker et bedre kollektivtilbud, men beslutningene mangler.

Positive reaksjoner

Reaksjonene på utspillet og brevet har kommet raskt og Johansen uttrykker forbauselse over at det utelukkende har kommet positive tilbakemeldinger på at de har satt fokus på temaene i brevet. Og håpet er at også Ruter og byrådet ser dette som positivt.

– Som hovedverneombud i disse fire selskapene sitter vi med en unik kompetanse som planleggerne kan utnytte mye bedre. Vi håper jo også at vi får være med på å utforme en ny bussterminal, for det er jo vi som skal kjøre der og vi vet mye om hvordan dette bør utformes, understreker Johansen.

– *Hvor ille er Oslo Bussterminal?*

– Det er vanskelig å tallfeste hvor mye skader det er snakk om i løpet av et år. Men det beløper seg til mange, mange kroner, kanskje millioner av kroner. Og egentlig så venter vi vel bare på at det skal skje en dødsulykke der. Det er helt umulig slik terminalen er utformet i dag å ha kontroll over hvor folk befinner seg til en hver tid og da snakker vi om passasjerer. I tillegg kommer sjåfører som er avhengig av å parkere og ha pauser og som ferdes mellom busser og terminalbygg.

I løpet av ett døgn kommer antallet avganger fra terminalen til over 1200 og kapasiteten er for lengst sprengt.

Sykdom på grunn av stress

I Norgesbuss har de et IA-råd, der de går gjennom sykemeldinger, behandlingsopplegg etc for å få folk tilbake i jobb. Johansen uttrykker bekymring for hvor mye av dette som kan relateres tilbake til arbeidssituasjonen i buss.

– Det er flere tilfeller av stressplager og skjelettplager og vi opplever stadig flere tilfeller av hjerteinfarkt og hjerne-slag på jobb. Den situasjonen vet vi er den samme i de andre firmaene og ➤



– *Nå håper vi på en dialog med Ruter og Oslo kommune. Vi vil legge fram våre synspunkter og skape en forståelse for at vi vil bidra til en bedre kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, sier Rune Johansen, Hovedverneombud i Norgesbuss AS.*



Forholdene ved bussterminalen i Oslo beskrives på alle måter som elendige. Kapasiteten er sprengt og sikkerheten for både passasjerer og sjåfører er dårlig, ifølge verneombudene i de fire store busselskapene i Ruters område.

dette er ting som kan relateres direkte tilbake til stress, sier Johansen.

– Trafikken har økt, men det har også blitt en adskillig mer aggressiv trafikkkultur. Det handler kanskje om den berømte tidsklemma. Alle skal frem raskest mulig og ingen har tid. Vi har det så travelt i dagens samfunn og hensynstakende er det blitt mindre og mindre av, fortsetter Johansen som understreker at sjåførene i Oslo og Akershus daglig er med på å avverger ulykker. Slik sett er det mye som har endret seg. Og vi merker det på vår egen arbeidshverdag.

Oppsett av rutetider

Når det gjelder problematikken rundt oppsett av rutetider, pauserom etc, mener Rune Johansen det er svært viktig å få inn en ny forståelse.

– Ruter og politiske myndigheter må erkjenne sitt ansvar overfor meg som sjåfører. Man har detaljstyrt anbudene helt ned til hvor lang og hvor stor bussene skal være, men unnlater å tenke på at det skal sitte en sjåfør å kjøre bussen også. Slik har det i det minste vært til nå. Problemstillingene rundt at en bussjåfør kanskje må på toalettet eller strekke på beina før neste tur er ikke tatt med i betraktning. Sjåføren må kjøre uansett og det mener vi blir galt fokus.

Johansen forteller at anbudsprisene nå er presset så langt at arbeidsgiverne ikke har med å gi. Alle de fire selskapene

bruker, ifølge Johansen, formidable summer for å forsøke å legge til rette for at sjåførene og ansatte skal ha det bedre, men det hele stanser opp i de begrensningene som anbudene har lagt.

– Erkjennelsen av dette er at man har bestemt at kollektivtransporten skal ut på anbud, men man har ikke lagt retningslinjer for hvordan anbudene skal hentes inn. Og ting tolkes forskjellig fra fylkeskommune til fylkeskommune. Det burde på plass en standardisering av anbud. Og kikker vi til Sverige så har de jo der gått bort fra anbud igjen. Der har de en sentralisert styring av kollektivtrafikken; og brått så virker det igjen, sier han.

Johansen erkjenner likevel at anbud nok er kommet for å bli.

– Og det må vi ta inn over oss. Jeg tror likevel vi er i stand til å få til bedre anbudsforhold. Ikke minst så må Ruter her i Oslo forholde seg til at det er lønnsforhandlinger årlig når de utformer anbudene. Ruter har jo enda ikke tatt inn over seg bransjeavtalen, og når de da presser prisene på et nivå som er ulevelig for Norgesbuss, så lurer jeg på hvordan de tenker at et firma skal ha folk til å kjøre for seg?

Ikke mer, men bedre vei

I brevet tar også de fire hovedverneombudene til ordet for bedre veivedlikehold.

– Vi er ikke opptatt av mer vei, vi vil ha bedre vei. Det hjelper ikke å bygge mer vei når vi ikke klarer å vedlikeholde det vi allerede har. Produsentene av bussene kommer til selskapene og spør hva det er som skjer her oppe i Norge på grunn av de store skadene som rapporteres på kjøretøyene. Det forteller om alt for dårlig standard på veiene, mener Johansen som understreker at det er et betydelig etterslep på vedlikeholdet av veien, ikke bare i Oslo og Akershus, men i hele landet.

Ut av kollektivfeltet

De fire hovedverneombudene tar også til orde for noe som Rune Johansen ikke har problemer med å se at kan virke provoserende for enkelte: De vil nemlig ha el-bilene ut av kollektivfeltene.

– Grunnen til at vi vil ha el-bilene ut av kollektivfeltene, er at de nå har blitt så mange. Vi vil ha mer kollektivfelt, men det hjelper lite når vi likevel blir sittende i kø. Ruter har foretatt en telling ved Høvik som viste at det kan være flere el-biler enn drosjer som kjører i kollektivfeltet. Vi har ikke noe imot el-biler, men hvorfor skal de hindre kollektivtrafikken bare for at de har lov til å gjøre det. De har gratis bom, ingen veiavgift og mange steder kan de lade bilene gratis. Det at el-bilene får kjøre i kollektivfeltet er nå i ferd med å virke mot sin miljøvennlige hensikt, mener Johansen.

«Det er det samme for oss
hvilket merke bilen har,
bare den er diger»



Team Verksted er en ny, landsdekkende verkstedkjede for buss, last og henger. Vi tar de fleste merker og jobber - hos oss får du alt på ett sted. Team Verksted har rask service og utvidede åpningstider, slik at du kan holde kjøretøyet mest mulig på veien. Vi er opptatt av å holde kostnadene nede, samtidig kan du være trygg på at vi leverer kvalitet. Team Verksted har 13 verksteder i Norge. Les mer på www.teamverksted.no

 **Team
Verksted**

Bussdrømmen som brast

Tina Brennbakk (47) fra Hattfjelldal i Nordland fikk bare kjøre buss i 2,5 år før lappen ble inndratt. En medfødt hjertefeil ble tilfeldig oppdaget og dermed røk de fleste bokstavene på sertifikatet.

TEKST OG FOTO:
KRISTIN VASSDAL DAHL

– Jeg var så fortvilet at jeg snudde ryggen til skolebussen i en måned etter at de tok fra meg sertifikatet, sier hun oppgitt.

For ifølge henne selv var det kun tilfeldigheter som gjorde at hjertefeilen ble oppdaget.

– Det var i forbindelse med fornying av førerkortet og utstedelse av ny helseattest en lege kom fram til dette, sier hun.

Hjertefeilen har hun hatt hele livet uten å vite det, medfødt langt QT-tid syndrom (LQTS) på fagspråket.

– Det kan visstnok føre til plutselig hjertestans, forteller hun.

Tydelig klar på konsekvensene om hjertet skulle stanset under skolebusskjøring, det er hun. Ansvarsfraskrivelse er ikke henne, likevel er det et bittert drag når hun forteller.

– Jeg har ingen problemer med å skjønne regelverket, at sikkerheten må gå foran, men en kan spørre seg om sikkerheten ivaretas når det kun er tilfeldigheter som avslører denne type hjertefeil. Det kan kjøre mange sjåfører med dette syndromet, og hvor ivaretas sikkerheten når bare noen lukes ut, spør hun.

Det var en vikarlege i Hattfjelldal som hadde forsket på LQTS som kom fram til at hun hadde denne type hjertefeil.

– Hadde jeg gått til en annen lege ville ikke dette blitt oppdaget, jeg kunne kjørt buss uten å vite om hjertefeilen, og hvor ansvarsfullt er det, spør hun seg?

Brennbakk har i ettertid fått vite at LQTS er en arvelig genetisk sykdom som kan oppdages ved blodprøve og EKG.

– Hadde det vært obligatorisk med EKG for alle som skal ha førerkort for tyngre kjøretøy og buss, hadde sikker-



Tina Brennbakk spør seg om sikkerheten ivaretas når det kun er tilfeldigheter som avslører den type hjertefeil som satte en stopper for hennes drøm om å være bussjåfør.

hetssystemet virket, og man hadde sluppet å brukt tid og penger på et sertifikat man blir fratatt i ettertid, mener hun.

Selv har hun ikke bare kastet bort penger, hun mener også å ha satt skolebarns liv og helse i fare ved å ha kjørt buss med denne tilstanden.

– Jeg hadde like stor sannsynlighet for å dø av hjertestans før dette ble oppdaget som etter, sier hun oppgitt og klarer vanskelig å skjule bitterheten og frustrasjonen.

En tilleggsbelastning er dessuten tanken på hva som kunne ha skjedd dersom



Tina i traktoren sammen med sønnen Johan.

hertet hadde stanset i trafikken, med skolebarn om bord på den smale veien hun daglig kjørte.

Ifølge Norsk Helseinformatikk kan tilstanden lang QT-tid syndrom forekomme hos 1 person per 3-5000 individer, som er disponerte for rytmeforstyrrelser i hjertet. Disse forstyrrelsene kan være alvorlige og føre til plutselig død hos barn og yngre personer.

– Det er rart jeg ikke har merket noe til dette, jeg som drev med aktiv idrett som ung, forteller hun oppgitt.

Sønnen Johan (5) løper rundt huset og konkurrerer med egen tid mot ei lita stoppeklokke, snubler litt og reiser seg igjen.

– Jeg gjør meg noen tanker når jeg ser han løpe, for dette er jo arvelig, og hvor sannsynlig er det at hjertet hans brått kan stanse? Jeg blir jo selvsagt redd. Han kan bli 6 eller 97 år, det vet ingen og jeg prøver å ikke begrense han, sier moren og legger til at også eldste datteren har fått påvist LQTS så sent som i februar i år. Datteren Astrid på 25 år har heller aldri merket noe til syndromet før det ble tatt EKG.

Hvilke tanker gjør du deg om fremtiden?

– Jeg har fått medisiner jeg skal ta regelmessig, utenom dette er alt som før, sier hun med blandede følelser.

Det gode arbeidsmiljøet som bussjåfør er sårt savnet, og bitterheten slipper ikke helt taket.

– Jeg har hatt klasse 2 sertifikat i over 20 år, og i perioder kjørt trailer. Det var

et ensomt liv ettersom man stort sett er alene. Da jeg satte meg bak bussrattet på første opplæringsstur følte jeg meg hjemme med en gang. Det var noe med miljøet og det å ha folk rundt seg hele

Jobber med informasjon

Lege Kristina Haugaa har nylig avsluttet et 1,5 års forskerstudie i USA på LQTS. Hun er ikke overrasket over Tina Brennbakks tilfelle og mener man i praksis kan stille diagnosen allerede ved fødsel, enten ved genest eller EKG, men så lenge det ikke er praksis for med rutineundersøkelse av nyfødte for dette avdekkes heller ikke hvem som er bærere av syndromet.

– LQTS skyldes mutasjoner i gener og er derfor medfødt. Disse mutasjonene fører til økt risiko for hjerterytmeforstyrrelser og gir symptomer som besvimelser og i verste fall plutselig død. Symptomer starter vanligvis i barn eller ungdomsårene, men det er ikke utvikling av sykdommen over tid, sier hun. Med dette menes at sykdommen ikke blir verre over tid.

– Imidlertid forekommer det også at en person ikke har noen symptomer før i voksen alder, sier hun.

Haugaa opplyser videre at alle tilstander som gir økt risiko for besvimelser uten forvarsel er farlige i trafikken.

– Det finnes mange tilstander med risiko for besvimelser, den eksakte risiko for enhver tilstand og forutsigbarhet av hvem som har økt risiko kan være vanskelig å beregne, mener hun.

Dersom medikamenter brukes ved lang QT-tid syndrom, kan man fortsette å kjøre i trafikken eller er det så stor risiko for hjerrestans at sertifikatet må inndras?

– Hvis forebyggende medikamenter brukes ved LQTS, reduseres risikoen for besvimelser og hjerrestans. For den individuelle vurderingen må

man ta i betraktning pasientens fulle risikoprofil som inkluderer flere tester og vurderinger. Førerkortreglene for buss og tungtransport er strengere enn for vanlig førerkort. Jeg kjenner ikke til Brennbakks tilfelle og uttaler meg på generelt grunnlag, sier hun.

I dette tilfellet ble syndromet oppdaget ved en tilfeldighet, er det for få leger i Norge som har kjennskap til syndromet?

– Ja, vi jobber med å få ut informasjon om LQTS til alle Norges leger. LQTS kan være en vanskelig diagnose å stille fordi personen ellers er helt frisk. Ofte oppdages ikke sykdommen før en slektning får symptomer og diagnostiseres, eller som her, at sykdommen oppdages tilfeldig. Det utføres ikke rutine screeningundersøkelser for LQTS, sier hun.



Kristina Haugaa, overlege ved kardiologisk avdeling ved OUS, Rikshospitalet. Foto: Øystein H. Horgmo, UiO.

tiden, en stor kontrast til den ensomme lastebilkjøringa, mener hun.

Det å ha folk rundt seg på jobben, med unger som prater og spør, var midt i blinken for henne.

– I tillegg kunne jeg ta Johan med på jobb de timene jeg kjørte buss. Dessuten var det et fint yrke som var lett å kombinere med gårdsdriften. Jeg har bare positive opplevelser som bussjåfør og fikk tilbud om fast stilling like før jeg skulle fornye førerkortet, men bussdrømmen brast dessverre, sier hun.

En lege på Rikshospitalet mente hun hadde et tipp topp hjerte som kun ved anstrengelser med puls over 150 kunne gi et og annet ekstraslått.

– Han sa jeg kunne fått samme utslag om jeg hadde vært i dårlig form, og jeg merker ingenting i det daglige, fastslår hun.



Tina leker med sønnen Johan på 5 år. – Jeg gjør meg jo tanker når jeg ser han leke og løpe, for sykdommen er arvelig. Jeg blir jo selsagt redd, sier hun.

Kabotasjen kartlegges

I månedsskiftet september-oktober kom den felles skandinaviske kabotasjestudien i gang i Norge. Etter litt tekniske startproblemer, tok det ikke lang tid før rapporteringen kom i gang.

Det er mobiltelefonen som er transportbransjens nyeste «våpen» når det handler om å vise frem omfanget av kabotasje i Norge – så vel lovlig som ulovlig. Studien, som opprinnelig startet i Sverige, har blitt et felles prosjekt der både Norges Lastebileier-Forbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Yrkestrafikkforbundet, TS-Forum, Norges Bilbransjeforbund og Bilimportørenes Landsforening har gått sammen i et spleiselag for å få det gjennomført.

Studien som ble gjennomført i Sverige i sommer viste 163 000 registreringer av utenlandske kjøretøy vi en egen applikasjon på mobiltelefon. Dette ga igjen grunnlaget for et omfattende forskningsprosjekt. Ifølge Geir A. Mo, administrerende direktør i Norsk Lastebileier-Forbund, viste resultatene fra Sverige at det sannsynlig ble begått 2 202 brudd på kabotasjeregulverket. Både han og representantene fra de andre i spleiselaget uttrykte bekymring for at tallene langt på vei kan være de samme for Norge.

Applikasjon på mobilen

For å få kartlagt kabotasjekjøringen er det altså utviklet en applikasjon til mobiltelefoner som alle kan laste ned. Applikasjonen er såpass enkel som at når du ser en utenlandskregistrert lastebil eller trailer, taster du inn registrerings-

nummeret på denne. Applikasjonen registrerer da hvor du er og hvor denne bilen da befinner seg. Alle dataene som kommer inn sammenstilles da slik at man i forskningsarbeidet kan se hvor og når godstransportene har gått. Dermed kan man finne ut om oppdragene som er kjørt er innenfor det eksisterende regelverket for kabotasjekjøring.

Forskningsarbeidet vil således ikke bare kartlegge eventuelt ulovlig kabotasje, men den vil også kunne gi et bilde av hvor stort omfang det er på den lovlige kabotasjekjøringen. Applikasjonen er tilgjengelig for nedlastning av alle fra enten Google Play eller AppStore (iPhone).

Etter litt tekniske problemer i starten, kom raskt rapporteringen inn. 14. oktober meldte de ansvarlige om at man lå på om lag 1 200 registreringer i døgnet.

Følg «Cabotagestudien» på nett

Forskerteamet har lansert egne Facebooksider for henholdsvis Norge, Sverige og Danmark, der de vil komme med siste nytt underveis. Adressen til den norske siden er: www.facebook.com/NoCabotagestudien.

I tillegg har teamet en nettside med mer utfyllende informasjon om blant annet seg selv, studiet og hva som skjer med dataene de samler inn: www.cabotagestudien.com



Få Yrkestrafikk digitalt

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

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



Velkommen inn i fremtiden med MAN biogassbusser Euro 6

Biogass er, sett fra et miljøsynspunkt, det beste drivstoffet for busser. MAN biogassdrevne busser oppfyller allerede den strenge avgassnormen Euro 6. Våre bybusser, MAN Lion's City, med sine rene 6-sylindrede biogassmotorer tar deg allerede i dag med inn i fremtiden!

MAN Last og Buss AS
www.man.no

Buses for Business

NEOPLAN



Rettigheter & plikter

Sjåførenes tunge ansvar

Dessverre opplever en del av våre medlemmer alle sjåførers mareritt ved å bli involvert i en ulykke hvor en person omkommer eller får en alvorlig skade. Nedenfor kommer en gjennomgang av hva som er gangen i en straffesak dersom politiet mener at sjåføren er skyld i ulykken.

På ulykkesstedet vil politiet sikre bevis og forsøke å danne seg et inntrykk av hva som har skjedd. En polititjenestemann vil vurderer om det er en grunnlag for å beslaglegge førerkortet, gjerne etter å ha rådført seg med jourhavende politijurist. Hvis førerkortet blir beslaglagt, blir sjåføren bedt om å svare på om vedkommende samtykker til beslaget eller ikke. Hvis man samtykker vil politiet kunne beholde førerkortet så lenge etterforskningen pågår. Dersom man ikke samtykker, må politiet innen tre uker fra ulykkestidspunktet oversende en begjæring til tingretten om å få beholde førerkortet. Det blir da domstolene som avgjør om politiet skal få beholde førerkortet under etterforskningen. Selv om man har samtykket til beslaget, kan man når som helst trekke tilbake samtykket. Treukers-fristen som politiet har for å oversende saken til retten, regnes da fra samtykket blir trukket tilbake. YTFs advokater yter gratis juridisk bistand til

medlemmene i forbindelse med førerkortbeslag.

I løpet av kort tid blir man innkalt til et avhør hos politiet. Det er ikke nødvendig å ha med seg en advokat i avhøret. Man har ikke rett til å ha med seg tillitsvalgt, men politiet tillater som oftest likevel at tillitsvalgte kan bli med. Tillitsvalgte kan ikke bryte inn i avhøret, men er med som en moralsk støtte. I avhøret er det viktig å forklare seg så nøyaktig som man kan. Ikke komme med spekulasjoner eller gjetninger, men fortelle det man husker.

Etterforskningen av ulykken kan ta lang tid. Når denne er ferdig tar politiet/statsadvokaten stilling til om det skal tas ut en tiltale. Dersom politiet mener det er grunnlag for tiltale, tas det ut tiltale etter straffeloven § 239 (uaktsom bildrap) eller § 238 (for å ha forvoldt betydelig skade ved bruk av motorvogn). Strafferammen etter straffeloven § 239 er opptil 6 år og etter § 238 opptil tre år. Det er imidlertid ikke vanlig med straff opp mot lovens maksimale strafferamme.

Hvis man får en tiltale mot seg etter straffeloven § 238 eller § 239, vil man få rett til en offentlig oppnevnt forsvarer betalt av det offentlige. Man kan selv



Scandinavian
Stockphoto

velge hvilken advokat man ønsker. YTF sine advokater påtar seg slike oppdrag.

Ofte tar det opptil et år før saken kommer opp for tingretten. Av og til lengre. I noen tilfeller noe kortere tid. Når tingretts dom foreligger, kan den ankes både av tiltalte og politiet. Man risikerer derfor en ny runde i lagmannsretten, ofte om lag et halvt år etter hovedforhandlingen i tingretten. Noen få saker blir anket inn Høyesterett. Da kan det ta ytterligere et halvt års tid før endelig dom foreligger.

Hvis man blir dømt for overtredelse av straffeloven § 238 risikerer man å bli dømt til ubetinget fengsel – normalt i noen uker. Ved pådømmelse etter straffeloven § 239 risikerer man ubetinget fengsel i flere måneder og opptil et år. I særlig alvorlige tilfeller over et år. I en del tilfeller gjøres fengselsstraffen betinget. I tillegg risikerer man å miste førerkortet opptil 3 år ved pådømmelse etter straffeloven § 238 og for alltid etter straffeloven § 239 (normalt noen år). Den tiden førerkortet har vært beslaglagt går til fradrag i inndragningstiden.

I forbindelse med straffesaken kan det reises oppreisningskrav mot sjåføren fra den skadede eller de etterlatte. Dette kravet behandles sammen med straffesaken. Fornærmedes bistandsadvokat vil fremme kravet under rettssaken på vegne fornærmede. Dersom man blir dømt til å betale oppreisning varierer beløpene fra noen ti-tusen kroner og opptil noe over hundre tusen kroner.

Ny grense

Frem til 01.07.13 fikk overformyndieriet bestemmelsesrett over barns midler dersom midlene oversteg kr 75 000. Ny grensen er 2 x grunnbeløpet i folketrygden. Pr i dag kr 170 850. Noe som innebærer at foreldrene har fått økt råderett over sine barns midler. Beløpsgrensen gjelder barnas totale formue.

Nytt grunnbeløp

Grunnbeløpet i folketrygden er fra 1. mai 2013 kr 85 245.

Ny forsinkelsesrente

Forsinkelsesrenten økte fra 01.07.13 med 1% prosentpoeng til 9,50 %.

Advarsler og oppsigelse

Spørsmål: *Jeg har fått en advarsel fra arbeidsgiver for å ikke ha fulgt arbeidsinstruksen. I fjor mottok jeg også en advarsel etter en klage fra en kunde. I personalhåndboken står det at ved en tredje advarsel, skal det gis en oppsigelse. Vil arbeidsgiver kunne si meg opp dersom jeg gjør noe som arbeidsgiver mener kvalifiserer til en ny advarsel?*

Svar: Jeg er kjent med at det i noen personalhåndbøker er inntatt bestemmelser om at ved tre advarsel gis det oppsigelse. I arbeidsmiljøloven står det at en arbeidstaker kan sies opp dersom det er saklig grunn for oppsigelse på grunn av arbeidstakers forhold. Det står ingenting om advarsler i arbeidsmiljøloven. I rettspraksis er det vektlagt ved vurderingen av om en oppsigelse er saklig og om det er gitt advarsler.

Dersom arbeidsgiver ønsker å signalisere at arbeidstakeren ikke utfører sitt arbeid

slik som arbeidsgiver ønsker, bør arbeidsgiver gi en advarsel slik at arbeidstakeren gis anledning til å forbedre seg. Advarselen bør gis skriftlig.

Det er likevel ikke slik at det er et vilkår for at en oppsigelse er saklig at advarsler er gitt. Dersom det arbeidstakeren har gjort seg skyld i er graverende kan oppsigelse gis uten forutgående advarsel. Det kan heller ikke oppstilles noen regel om at ved tre advarsler vil en oppsigelse vil være saklig. Mange bagatellmessige forhold vil ikke gi grunnlag for oppsigelse, selv om det er gitt mange advarsler. Likeledes, hvis advarslene gjelder helt ulike forhold og man må kunne si at arbeidstakeren har rettet seg etter advarslene, kan flere advarsler for forskjellige forhold ikke danne grunnlag for oppsigelse. Noe antall for hvor mange advarsel som kreves, kan derfor ikke angis. Hver sak må vurderes konkret. Advarsler som er gamle, vil tillegges liten vekt. ▶



Scandinavian Stockphoto

SPØR OSS:



Linda Jæger
Forbundsadvokat

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



Ken Roger Bratteng
Advokatfullmektig

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



Josefine Wærstad
Advokatfullmektig

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

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



Rettigheter & plikter

Noen medlemmer opplever fra tid til annen at de får en advarsel for et forhold der de er uenig i hva som faktisk har skjedd, f.eks. en kundefølge, eller de er uenige om forholdet er så alvorlig at det kan danne grunnlag for en oppsigelse. Ved slik uenighet, bør man imøtegå advarselen. Det vil si at man skriver et brev til arbeidsgiver, hvor man gir sitt syn på saken og ber om at advarselen trekkes. Hvis arbeidsgiver ikke trekker advarselen, krever man at brevet legges i personalmappen sammen med advarselen. På denne måten svekker man betydningen av advarselen. Dersom man senere skulle få en oppsigelse, vil man kunne dokumentere at man har protestert mot denne.

Frivillig overtid

Spørsmål: *Det hender jeg tar på meg ekstra arbeid, for å spe på inntekten litt. Jeg får ikke noe overtidsbetalt for dette. Skal man ha overtidsbetalt selv om man selv ønsker å jobbe overtid?*

Svar: Betaling for overtid er regulert i loven. Der er det bestemt i §10-6(11) at man skal ha 40% overtids tillegg for arbeid som overstiger lovlig alminnelig arbeidstid (9 timer dagen eller 40 timer uken). Tariffavtale gir normalt kortere alminnelig arbeidstid, og høyere overtids tillegg.

Loven er preseptorisk. Dette innebærer at avtale som gir dårligere rett enn etter loven er ugyldig. Det er altså ikke mulig for arbeidstaker å frasi seg retten på overtidsbetalt.

Rettspraksis legger til grunn at en forutsetning for overtidsbetalt er at overtiden er utført i forståelse med arbeidsgiver. Det er ikke nødvendig at overtiden er pålagt, men arbeidsgiver må i alle fall være innforstått med arbeidstakers ekstraarbeid. Dette er uttalt i Rt.1998 s.1357, hvor det stadfestes at arbeidstaker skal ha betalt også for overtid arbeidstaker selv tar initiativ til, men ekstraarbeidet må være akseptert av arbeidsgiver.

Så lenge arbeidsgiver er klar over ekstraarbeidet, avskjærer det altså ikke overtidsbetaling at du selv har initiert overtiden.

Reservasjonsrett og valgrett

Ansatte som i dag arbeider på kjøring som et annet selskap overtar, har rett til ansettelse hos det vinnende selskap etter arbeidsmiljøloven § 16-2. Arbeidsmiljøloven § 16-3 innrømmer de ansatte en reservasjonsrett ved virksomhetsoverdragelse. Det vil si at de kan motsette seg å bli med over til det vinnende selskap. De ansatte skal gi en frist til å svare på om de vil utøve sin reservasjonsrett. Denne skal ikke være kortere enn at den utløper minst 14 dager etter at tidligere og ny arbeidsgiver har gitt informasjon som lovpålagt i arbeidsmiljøloven § 16-6.

Dersom det eksisterer en reservasjonsrett men ingen valgrett, opphører ansettelsesforholdet hos eksisterende arbeidsgiver når det nye selskapet overtar kjøringen. Nåværende arbeidsgiver trenger således ikke å gå til oppsigelse av de ansatte som benytter seg av reservasjonsretten såfremt de ikke har en valgrett.

Neste spørsmål blir derfor om de ansatte har en valgrett. Valgretten er ikke lovfestet, men det følger av rettspraksis at det i enkelte tilfeller kan eksistere en valgrett. Hovedregelen er imidlertid at det ikke eksisterer en valgrett. For at valgrett skal foreligge, må en overføring av arbeidsforholdet medføre «ikke uvesentlig negative endringer» og være av «inngrepende karakter» for den ansatte. Hvor de ansatte har fått fortsette sitt arbeide på samme arbeidssted med det samme utstyret og med denne samme lokale

ledelse, er ikke de ansatte blitt innrømmet valgrett av Høyesterett. Der hvor Høyesterett har innrømmet de ansatte en valgrett, har det blitt vektlagt at de ansatte som ble overført ved virksomhetsoverdragelsen gikk en usikker fremtid i møte innenfor et konkurranseutsatt område, hvor rasjonalisering og bemanningsreduksjoner var en nærliggende følge. Det er ikke tilfellet innenfor bussbransjen. Bussjåfører som overføres går ingen usikker fremtid i møte i den forstand at behovet for arbeidskraft er relativt konstant. Det vil komme nye anbud i fremtiden, men bestemmelsene om at deres arbeidsforhold skal overføres i samsvar med bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse, ivaretar deres rettigheter.

Hvis vi forutsetter at det ikke vil eksistere noen valgrett for de ansatte som blir berørt av overdragelsen, hvilket er svært sannsynlig i bussbransjen, vil altså ikke disse ha rett på videre ansettelse hos nåværende arbeidsgiver. Deres arbeidsforhold opphører når det vinnende selskap overtar anbudet, men de vil ha fortrinnsrett til ansettelse hos nåværende arbeidsgiver i et år fra overdragelsestidspunktet. Fortrinnsretten forutsetter at de har vært ansatt i selskapet minst 12 måneder de 2 år før overdragelsen.

Dersom vi forutsetter at det kommer til å eksistere en valgrett, vil den enkelte kunne velge å forbli ansatt hos nåværende arbeidsgiver. Dette vil kunne medføre en overtallighet hos arbeidsgiver, slik at selskapet må nedbemanne. Nedbemanning skal i så fall skje i samsvar med hovedavtalens bestemmelse og ansennitet vil stå sentralt. Dersom ansatte som velger å forbli ansatt hos nåværende arbeidsgiver, vil det kunne med-

føre at en sjåfør som i dag kjører anbudskjøring som arbeidsgiver har vunnet, blir oppsagt. Det er imidlertid viktig å merke seg at det vil være et relevant utvelgelseskriterium å vekt-

legge at en ansatt har hatt tilbud om annen stilling i det vinnende selskap, men han/hun har avslått denne.



Scandinavian
Stockphoto

YTFs Pensjonsskole



I samarbeid med uavhengig pensjonsekspert

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)

AFP et gode gjennom arbeidsforhold

Her kommer tredje og siste artikkelen i pensjonsskolen. I de to foregående artiklene har du kunnet lese om alderspensjon fra folketrygden og tjenestepensjon gjennom arbeidsforhold.

I denne artikkelen tar vi for oss avtalefestet pensjon (AFP). Vi holder oss fortsatt til andre del av kofferten til Arne, nemlig pensjon gjennom arbeidsforhold. Pensjon gjennom arbeidsforhold kan være både tjenestepensjon og avtalefestet pensjon (AFP). I denne artikkelen tar vi for oss AFP.

AFP er en pensjonsordning gjennom arbeidsforhold. Mange sammenligner AFP med tjenestepensjon, men det er viktig å være klar over at det er vesentlig forskjeller mellom AFP og tjenestepensjon. Tjenestepensjon er noe man opparbeider seg fortløpende. Slutter du hos arbeidsgiver, er hovedregelen at du har krav på å få med deg allerede opparbeidet tjenestepensjon. Slik er det ikke med AFP. Reglene er «brutale» i den forstand

at enten fyller du vilkårene, eller så gjør du det ikke. Du kan altså ikke få «litt» AFP. Fyller du vilkårene for AFP er det imidlertid slik at AFP'en beregnes for «alle år» – altså ikke kun for de årene du har vært omfattet av ordningen.

I denne artikkelen går vi igjennom hva som ligger i AFP-ordningen i privat sektor, hvordan du selv kan sjekke om du ligger an til å fylle vilkårene, hvor mye du i så fall får i AFP og – ikke minst – hvilke fallgruver det er viktig å unngå. AFP i privat sektor er blitt et synlig og verdifullt gode – gitt at man fyller vilkårene. Det blir mer synlig hvilke konsekvenser jobbskifte kan få. Også dette blir kommentert fortløpende.

Mens så godt som alle i offentlig sektor er omfattet av en AFP-ordning er det mange i privat sektor som ikke er omfattet av en slik ordning. De aller fleste av YTFs medlemmer er omfattet av en AFP-ordning. AFP er et verdifullt gode som det er viktig å kjenne til og – ikke minst – være klar over vilkårene for rett til AFP-pensjon.



Fig. 1

AFP ≠ AFP

Som ansatt i privat sektor er det AFP-ordningen i privat sektor som gjelder. Ny AFP i privat sektor må ikke forveksles med AFP-ordningen som gjelder for ansatte i offentlig sektor.

AFP-ordningen i offentlig sektor er en korttidsytelse som forutsetter hel eller delvis fratreden før 67 år. Jobber man fullt til fylte 67 år har man altså ikke benyttet ordningen.

Ny AFP i privat sektor er derimot et livsvarig gode som kommer på toppen av all annen pensjon. Den ubestridte vinneren med ny AFP er unektelig den som står i stilling «helt frem». Fyller vedkommende vilkårene for AFP har han/hun fått et helt nytt livsvarig gode, kalt AFP!

Man kan for eksempel gjerne jobbe til fylte 70 år og likevel nyte godt av AFP i privat sektor.

Riktignok heter ordningene AFP både i privat og offentlig sektor, men som det følger av ovennevnte er navnet omtrent den eneste likheten mellom ordningene.

I denne artikkelen omtales AFP i privat sektor.

Full lønn + full pensjon = sant

På samme måte som for fleksibel alderspensjon fra folketrygden, er spørsmålet om uttak av pensjon løst fra spørsmålet om fratreden fra stilling. Det er med andre ord ikke et spørsmål om når man skal gå av med AFP, men når man

skal ta ut sin AFP.

I motsetning til AFP offentlig sektor (og gammel AFP i privat sektor), kan man tjene så mye man vil ved siden av alderspensjonen og ny AFP. Pensjonen skal altså ikke inntektsprøves, hvilket antas å gi bedre økonomiske incentiver til å fortsette å arbeide etter evt. uttak av pensjon. Full lønn pluss full AFP er med andre ord sant.

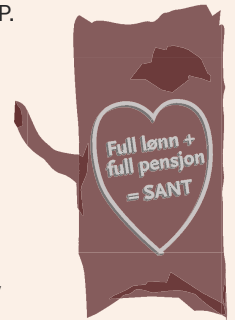


Fig. 2

Hvordan sjekke om jeg fyller vilkårene for AFP?

Det hjelper fint lite å være omfattet av en AFP-ordning dersom man ikke også fyller vilkårene for rett til AFP.

Mange tror at de selv må være fagorganisert for å ha rett til AFP. Slik er det ikke; det avgjørende er at din arbeidsgiver har en tariffavtale som inkluderer AFP. I tillegg må du som ansatt fylle en rekke individuelle vilkår.

Når det gjelder de individuelle vilkårene for rett til AFP knytter noen av disse seg til fylte 62 år, mens andre knytter seg til uttakstidspunktet. Nedenfor følger noen av de viktigste vilkårene. Listen er ikke uttømmende.

Et godt tips til deg som lurer på om du fyller vilkårene eller ei er å gå inn på nettsiden som heter **www.afp.no**. Der kan du logge deg inn på noe som heter AFP-testen. Du får en rekke spørsmål som vil fange opp hvorvidt du ligger an til å fylle vilkårene for AFP eller ei.

7 av de siste 9 år

Et viktig vilkår er at man som hovedregel må ha vært omfattet av ordningen i syv av de siste ni årene før fylte 62 år. Riktignok gjelder overgangsregler for de eldste årskullene, men kravet er absolutt og må være oppfylt ved fylte 62 år. Du kan altså ikke «reparere» ved å jobbe utover fylte 62 år. Skifter du jobb etter fylte 55 år og ikke tidligere har vært omfattet av en AFP-ordning i privat sektor hjelper det følgelig fint lite om ny arbeidsgiver har AFP. Dette fordi du ikke

vil rekke å ha vært omfattet av ordningen i 7 av de siste 9 årene den dagen du fyller 62 år.

For de av dere som er født før 1955 gjelder noe mildere ansiennitetskrav. Følgende ansiennitetskrav gjelder disse årsklassene;

1944-1951:	minst 3 av de siste 5 årene
1952:	minst 4 av de siste 6 årene
1953:	minst 5 av de siste 7 årene
1954:	minst 6 av de siste 8 årene
1955 og senere:	minst 7 av de siste 9 årene

Det er viktig å være klar over at ansiennitetskravet må være oppfylt ved fylte 62 år. Man kan altså ikke «reparere» etter fylte 62 år slik man kunne etter gamle regler. De som ikke har vært hos en arbeidsgiver med en AFP-ordning vil kunne – ved å skifte jobb før fylte 55 år – få en ekstra pensjonsbonus i form av livsvarig AFP.

Jobbskifte kan m.a.o. påvirke retten til AFP!

= må starte uttak av fleksibel alderspensjon fra NAV

Skal man starte uttak av AFP før fylte 70 år må man også starte uttak av fleksibel alderspensjon fra NAV. Utfordringen er at slett ikke alle har tilstrekkelig pensjonsopptjening til å kunne starte tidliguttak av pensjonen fra NAV. For rett til tidliguttak er hovedregelen at man må ha tilstrekkelig pensjon igjen ved fylte 67 år tilsvarende garantipensjon (minstepensjon) som enslig. I praksis betyr dette at de som ikke har nok pensjonsopptjening fra NAV før 67 år heller ikke får starte uttak av AFP. Ved fylte 67 år kommer pensjonen fra NAV til utbetaling og man vil da være berettiget til AFP. Poenget er

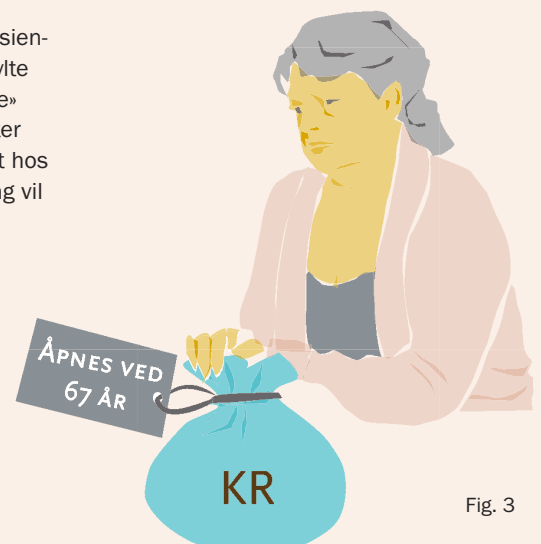


Fig. 3

imidlertid at man da i tilfelle også må jobbe helt til 67 år – ettersom man må være reell arbeidstaker på tidspunktet man starter uttak av AFP. Dette medfører at en del - typisk kvinner – har mistet AFP som en tidligpensjonsordning (slik gammel AFP var). Riktignok kan de få livsvarig AFP fra fylte 67 år, men altså ikke som en tidligpensjonsordning.

For mange er ikke AFP lenger en tidligpensjonsordning!

Delvis ufør? Da må du velge før fylte 62 år!

Mottar du en krone i uførepensjon fra folketrygden etter fylte 62 år har du ikke rett på AFP. Er du omfattet av AFP ordning i privat sektor må du altså før fylte 62 år velge mellom fortsatt delvis uføre-

pensjon eller AFP. Dersom du ikke velger, har du faktisk valgt – ettersom du da ikke lenger er berettiget til AFP. Hva som lønner seg økonomisk for den enkelte er helt individuelt alt avhengig av pensjonsopptjening, hvilke rettigheter man har fra tidligere arbeidsforhold etc.

Ikke å velge, kan definitivt også være et valg!

Ytelser fra nåværende eller tidligere arbeidsgivere

Det er vanlig at bedrifter i forbindelse med omstilling/nedbemanningsprosesser også tilbyr eldre ansatte økonomiske ytelser mot at de selv sier opp sin stilling. Selv om vedkommende deretter eventuelt går direkte over til ny arbeidsgiver som har AFP, risikerer man ikke å

få en krone i AFP. Riktignok har vedkommende vært omfattet av ordningen i 7 av de siste 9 årene ved fylte 62 år, men rammes da av et annet vilkår;

Har du mottatt ytelser fra tidligere eller nåværende arbeidsgiver – uten tilsvarende arbeidsplikt – med en årlig verdi på 1,5 G eller mer (G = grunnbeløpet i folketrygden) noen av de siste tre årene før fylte 62 år?

Hvis ja, ryker nemlig retten til privat AFP!

Det kan med andre ord bli dyrt å ta i mot ett års sluttpakke dersom man i neste runde mister AFP som et livsvarig gode. Verdien på AFP kan fort utgjøre 70-80.000 i årlig livsvarig pensjon

Sluttpakke kan koste deg dyrt!

Hvordan er AFP'en sammensatt?

AFP i privat sektor kan sies å være sammensatt av fleksibel alderspensjon fra folketrygden og et livsvarig AFP-påslag. Er du født før 1963 vil du i tillegg få et skattefritt kompensasjonstillegg.

Fleksibel alderspensjon

De fleste starter uttak av AFP lenge før fylte 70 år. Da er vilkåret at man også må starte uttak av fleksibel alderspensjon fra folketrygden. Sistnevnte ligger altså i bunn (den blå boksen) i fig. 4. Størrelsen på årlig pensjon fra folketrygden avhenger av din pensjonsopptjening, antatt levealder og når du starter uttak av pensjonen.

Lurer du på hvordan pensjonen din fra folketrygden opptjenes og hva du ligger an til å få i alderspensjon derfra (den blå boksen i fig. 4) kan du lese mer om dette i første artikkelen av pensjonsskolen og/eller logge deg inn på «Din pensjon» på NAVs nettside, www.nav.no

AFP-påslag

AFP-påslaget opparbeides gjennom inntekter til og med det året man fyller 61 år og levealdersjusteres for uttakstidspunktet.

Årlig AFP-påslag utgjør 0,314 % av registrert pensjonsgivende inntekt opp til 7,1 G i hvert enkelt år. Registrerte inntekter blir oppregulert til nivået på uttakstidspunktet med den generelle lønnsveksten (tidligere med grunnbeløpet).

Opptjeningen av AFP-påslaget bygger langt på vei på samme modell som opptjeningen i ny folketrygd ved at alle år teller. Det er ingen begrensning på antall års opptjening, men man får ikke opptjening av AFP av inntekter etter det kalenderåret man fyller 61 år.

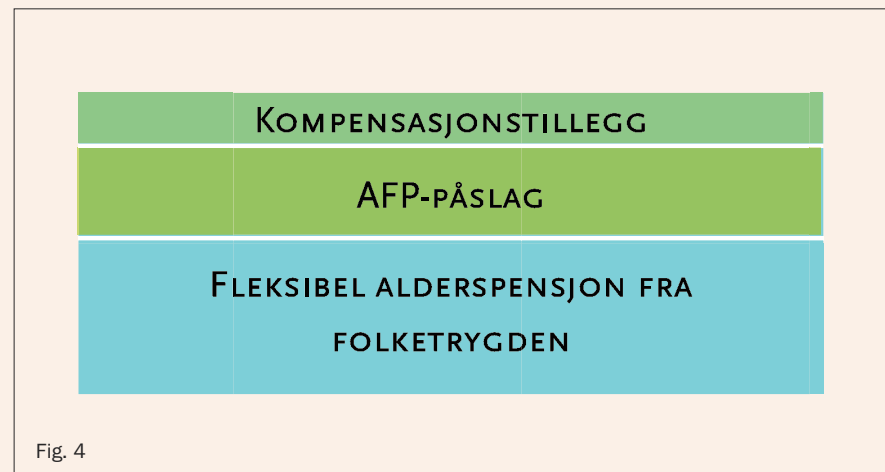
Kronetillegg på kr. 19.200

AFP-ordningen er utformet med et såkalt to-nivå-uttak. I dette ligger at dersom man starter uttak av AFP før fylte 67 år skal noe mere av AFP-potten utbetales før fylte 67 år. Den som starter uttak av AFP før fylte 67 år, mottar altså kroner 19.200 mer per år i perioden før 67 år enn etter 67 år. Mange misforstår og tror at man dermed taper kroner 19.200 dersom man

ikke starter uttak av pensjonen før fylte 67 år. Det er feil. – Litt forenklet sagt; potten er den samme, det er bare det at de som starter tidliguttak får ta ut litt mer i årene før 67 år. Venter man med uttak til fylte 67 år omregnes all pensjon (inkludert verdien av kronetillegget) til en livsvarig ytelse. Beregningsmessig er den totale pensjonen altså den samme, det er bare fordelingen av utbetalingen som er annerledes avhengig av om uttaket starter før eller etter fylte 67 år.

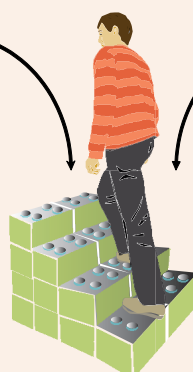
Levealdersjustering

I likhet med folketrygdens alderspensjon levealdersjusteres AFP-påslaget for uttakstidspunktet etter et nøytralt uttaksprinsipp. Hvor mye årlig AFP blir, avheng-



BEREGNING AV AFP-PÅSLAG VED 67 ÅR:

0,314 % AV PENSJONSGIVENDE INNTEKT
MAKS BEREGNINGSGRUNNLAG 7.1 G
(«FERDIG INNBETALT» VED 62
ÅR, IKKE TAK PÅ 40 ÅR)



«AVKASTNING»
LØNNSREGULERING

FORHOLDSTALL



ÅRLIG LIVSVARIG PENSJON

Fig. 5

er følgelig også av når man velger å starte uttak og hva som er antatt levealder (med andre ord hvor mange år pensjonen antas å skulle fordeles over, tilsvarende det som gjelder i folketrygden).

Litt forenklet kan man si at levealdersjusteringen innebærer at dersom man lever akkurat like lenge som statistikken tilsier, så får man utbetalt like mye AFP enten man begynner å ta den ut ved 62

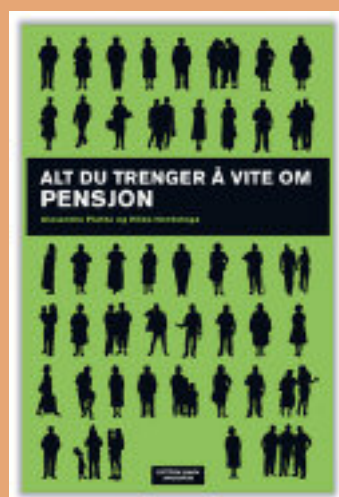
år eller 70 år; man får bare en annen fordeling av utbetalingen. Ulik regulering på pensjon under opparbeidelse og pensjon under utbetaling vil imidlertid gi noe utslag.

Hvor henvender jeg meg for å se hva verdien av AFP?

Logg deg inn på det som heter «Din pensjon» på NAVs kalkulator www.nav.no. Der får du oversikt over både hvor mye du antas å få i alderspensjon fra folketrygden ved ulike uttakstidspunkt samt hvor mye du vil få i årlig AFP avhengig av

når du starter uttak. Det er viktig å være klar over at NAVs kalkulator kun beregner hva AFP vil utgjøre for deg. Den forteller ingenting med tanke på om du fyller vilkårene til AFP eller ei. For å sjekke om du ligger an til å fylle vilkårene

anbefales du som nevnt ovenfor å gå inn på det som heter www.afp-no og ta den såkalte «AFP-testen» som du finner der.



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

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

Gjennom tre utgaver av Yrkestrafikk har du nå fått med deg alle delene av YTFs Pensjonsskole. Håpet er at du nå føler pensjonsverdenen som litt mindre komplisert og at du, ikke minst, vet bedre hva du skal spørre om når det gjelder din egen situasjon. Yrkestrafikk ønsker å takke Alexandra Plathe, fra Steenberg & Plathe AS, for formidlingen av stoffet. En takk også til Carsten Berg Høgenhoff/Brødrene Fossum AS for bruk av illustrasjoner til artiklene i denne serien.

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-selskapenes 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

Automatisk nykterhetskontroll

ett samarbete mellan



Polisen



Tullverket



KUSTBEVAKNINGEN
SVERIGES KUSTVÄRD



TRAFIKVERKET



Motorföretarnas
Hälso- och säkerhetsförbund



SERVOTEK
WWW.SERVOTEK.SE

med stöd av



Sverige:

Ny metode skal stoppe berusede yrkesjåførere

Alkoholpåvirkede yrkessjåførere som kommer med ferjer til skandinaviske havner utgjør et betydelig problem. Politi og tollvesen mangler ofte bemanning til å kunne utføre en effektiv kontroll. Men svensk politi har, i samarbeid med trafikkorganisasjoner, lansert en helt ny og automatisert metode for å alkoteste førerne.

TEKST: JOHAN ERICHS

– Berusede yrkessjåførere utgjør et alvorlig problem i Sverige, ikke minst sett utifra at en stor del av yrkestrafikken består av tunge kjøretøy med enorm bevegelsesenergi, noe som kan gi store konsekvenser om det ikke kjøres etter gjeldende trafikkregler, sier Bengt Svensson som arbeider med trafikkspørsmål ved Rikspolitiets hovedkontor i Sverige.

Han forteller at det har blitt rettet fokus mot de sydsvenske havnene Trelleborg og Ystad når det gjelder problem med berusede yrkessjåførere. Men politiets statistikk viser at situasjonen er like alvorlig i andre grensehavner i landet.

Annen kultur

Selv om situasjonen med berusede sjåførere fortsatt er urovekkende, så har den



I vår ble alkobommen satt igang i Göteborgs Hamn. Samtlige yrkessjåfører skal da raskt, sikkert og effektivt testes for å avsløre om de er påvirket av alkohol. – Fungerer systemet som vi ønsker får vi ett bra verktøy for å avsløre berusede sjåfører, forklarer politikommisær Bengt Svensson. (Foto: Stefan Nilsson)

nester, noe som legger til rette for insidetyveri der sjåførene deltar.

Samtidig handler det ikke bare om alkohol når det er snakk om berusede sjåfører.

– Narkotika og oppkvikkende legemidler forekommer også. Det henger sammen med at man gir blaffen i kravene om hviletider og heller vil holde seg våken for å kjøre lengre, sier Svensson.

Han medgir at det generelt i Sverige savnes tilstrekkelig med politi for at man skal kunne avsløre ruspåvirkede sjåfører.

Ny metode

I samarbeid med Motorförarnas Hällykterhetsförbund og det svenske Trafikverket startet Rikspolitiet sist vår et forsøk der førerne skal alkotestes på en ny måte. Göteborgs havn har blitt testplass for den nye metoden.

Testen går ut på at førerne ved ankomst tvinges til å stanse ved en bom som sperrer avkjøringen fra fergen. Føreren anmodes så, når han fortsatt sitter i bilen, om å blåse i et alkometer som automatisk registrerer og på få sekunder avslører om føreren er påvirket av alkohol. Viser testen mistenkelig mengde alkohol, må føreren gå ut av kjøretøyet for videre tester.

– På denne måten kan vi teste samtlige førere. De forsøkene som er gjort indikerer at testmetoden er både rask og effektiv. Det er sannsynligvis en god metode for å avsløre berusede sjåfører. Vår mulighet for kontroll blir betydelig lettere, sier Bengt Svensson ved Rikspolitiet. ▶

faktisk blitt bedre de siste årene. Startskuddet for rederienes arbeid for å forhindre at førere ble beruset var en tragisk ulykke i Skåne i 2004, der fire personer omkom etter en frontkollisjon med en tung lastebil kjørt av en beruset utenlandsk sjåfør.

– Rederiene tok da sitt ansvar og fjernet alkoholholdige drikkevarer fra førernes lugarer og begynte et samarbeid med politiet. I dag er det et bra samarbeid mellom politi, havner og redierier i Sverige, sier Svensson.

Han er tydelig på hva slags førere det er som bryter loven med å kjøre i beruset tilstand.

– Ofte er det snakk om personer som har alvorlige alkoholproblemer. Dette er helt enkelt et alkoholproblem, forklarer han.

Ifølge Svensson har de fleste yrkessjåfører som kjører i alkoholpåvirket tilstand tilknytning til de gamle østblokklandene.

– De har nok, i det minste har hatt, en annen alkoholkultur og et annet syn når det gjelder alkohol og trafikk. I Sverige ble det laget lover for å regulere alkoholpåvirkning i trafikken allerede på 1920-tallet. I enkelte land i Øst-Europa er det først i de senere årene man for alvor har begynt å kontrollere nykterheten hos bilførere, fortsetter Bengt Svensson.

Andre brudd

Ifølge Svensson henger ofte kriminell virksomhet, slik som smugling, tyveri av varer, tyveri av diesel og trafficking, sammen med førere som kjører i beruset tilstand.

– Mange av disse sjåførene har ingen lønn utenom det de får for å «fikse» innkomsten på egenhånd og dette kan lett føre til kriminell virksomhet som bedrageri mot transportselskapene og samarbeidspartnere. Godstyveri er et lukrativt marked med muligheter for gode fortje-



– De forsøkene som er gjort indikerer at testmetoden er både rask og effektiv. Det er sannsynligvis en god metode for å avsløre berusede sjåfører. Vår mulighet for kontroll blir betydelig lettere, sier Bengt Svensson ved Rikspolitiet. (Foto: Lars Hedelin)



au, sikkerhetssjef i Trelleborgs Hamn. (Foto: Trelleborgs Hamn)

– Det er helt uakseptabelt at berusede yrkessjåfører tillates å komme inn i Sverige og slik utgjør en stor fare på veiene. Bedre kontroll av utenriksfarten i havnene er nødvendig for å stoppe alkoholpåvirkede sjåførere, sier Jim Leveau.

Skremmende

Berusede lastebilsjåfører tillates ofte å kjøre av ferjene i Trelleborg for så å kjøre videre inn i Skandinavia uten at noen griper inn. Statistikk fra politi og tollvesen i Sverige viser at det er over 100 førere som hvert år blir stanset i alkoholkontroller bare i havnene i Trelleborg og Ystad. I tillegg kommer trolig store mørketall.

– Det er et alvorlig problem.

Desverre kan ikke førerne stoppes om verken politi eller tollvesen er tilstede. Jeg frykter at det må skje en alvorlig ulykke for at kontrollen i Trelleborg og andre svenske havner med innkommende utenrikstrafikk skal bli skjerpet, sier Jim Leveau, sikkerhetssjef i Trelleborgs Hamn siden 1998.

Trelleborg har drøyt 5500 fergeanløp fra kontinentet hvert år. I løpet av et vanlig døgn er tollvesenet på plass seks til syv timer.

– Politiet er en enda sjeldnere.

– Alkoholpåvirkede førere og den risikoen de medfører for seg og andre trafikkantker skal ikke forekomme. Politi og toll burde i det minste være tilstede ved 75 prosent av ferjeanløpene, mener Leveau.

Ifølge Jim Leveau er det et konstant problem med berusede yrkessjåførere i Sverige.

– Ærlig talt handler dette i stor grad om en kultur som skiller seg fra den vi er vant med. Innbyggerne fra en del land i



– Spørsmålet om å få en slutt på alkoholpåvirkede yrkessjåførere må opp på EU-nivå, mener Ulric Långberg, trafikkpolitisk ansvarlig i bransjeorganisasjonen Sveriges Åkeriföretag. (Foto: Sveriges Åkeriföretag)

Europa konsumerer som regel alkohol på et annet vis enn det vi er vant med her i Sverige og ikke sjelden er det daglig. For en del førere virker det til å være normalt å drikke alkohol selv om man skal kjøre bil. Det er skremmende, sier han.

Samtidig ser det, ifølge Leveau, ut til at alkohol er mer vanlig blandt den eldre generasjonen av utenlandske førere.

Smugling

I kjølvannet av alkoholpåvirkede sjåførere forekommer også smugling av gods og mennesker. Det finnes også en sterk kobling til illegal kabotasjekjøring. Jim Leveau har forståelse for at politi og toll ikke kan ha et konstant nærvær når fergene legger til havn.

– Det handler om manglende ressurser. Men vi burde ha tilbakevendene personell av tollere ettersom det gir en bedre kunnskap om kjøretøy, last og førere, som igjen vil gi økte muligheter for å gripe inn.

Tar føringen

Den svenske yrkestrafikkbransjen har over lengre tid, og på mange områder, innført program og tatt grep for å dempe og avsløre alkoholproblemer blant førerne.

– Mange lastebiler er utrustet med alkohol og yrkestrafikken har i lengre tid gått i spissen for alkoholkontroll av førere på oppdrag. Nå inngår alkohol som originalmontert hos Scandia og Volvo, forklarer Ulric Långberg, trafikkpolitisk ansvarlig i bransjeorganisasjonen Sveriges Åkeriföretag.

I takt med utvidelsen av EU og dermed flere oppdrag for lavtbetalte østeuropeiske førere, har problemene med alkoholpåvirkede sjåførere økt.

– Den siste målingen vi gjorde i Ljungby, der en stor del av langdistansetrafikken passerer, viser at over 50 prosent av lastekjøretøyene var utenlandsk

registrert. I flere europeiske land råder en annen kultur når det gjelder alkohol. Vi kan jobbe med våre medlemsorganisasjoner for at de skal ha nulltoleranse når det gjelder alkoholpåvirkning og trafiksikkerhet. Men når det gjelder de utlandske selskapene har vi ingen innflytelse, sier Långberg.

Han mener at spørsmålet om kjøring i alkoholpåvirket tilstand i forbindelse med transport må opp på EU-nivå.

– Alkohol i alle yrkestransportkjøretøy er et mål for oss, men vanskelig å få gjennomslag for. Vi forsøker å kjøre saken mot EU som en del av vårt engasjement gjennom NLA, Nordic Logistics Association.

Långberg frkter at arbeidsmiljøet for yrkessjåførere kan bli lidene om arbeidet mot berusede sjåførere ikke skjerpes. Det diskuteres også sertifisering av transport, noe som Långberg ikke er sikker på om er en effektiv løsning.

– Det ser fint ut på papiret, men så lenge forbrukerne ønsker billigere varer er det vanskelig å unngå underbetalte transportoppdrag i logistikkjeden. Kravet om sikre transportere må reises fra forbrukerne gjennom at de viser seg berett til å betale en ekstra slant for miljøvennlig og trygg transport med seriøse førere, avslutter Ulric Långberg i Sveriges Åkeriföretag.

Positiv forbundsleder

– Dette er et veldig bra tiltak som jeg gjerne skulle sett monterte i norske havner og ved alle norske grensestasjoner for å stoppe alkoholpåvirkede førere, sier leder i Yrkestrafikkforbundet, Svein Furøy.

– Promillekjøring er en av de viktigste risikofaktorene i veitrafikken her i landet. Omtrent en tredel av alle drepte bilførere har promille i blodet. Dessverre viser det seg at tradisjonelle tiltak som politikontroll og opplysningsvirksomhet ikke er nok. Det er behov for flere virke-

Avskrekkende effekt

Siden alkobommen ved Stenas Tysklandsterminal i Göteborgs havn ble satt i gang, har om lag ett tusen yrkessjåførere blitt testet. En fører tat for grovt fyllekjøring. Satsingen ser ut til å ha en stor avskrekkende effekt og tvinger yrkessjåførene til å være mer strenge med seg selv når det gjelder å holde seg unna alkohol.

– Forsøket kjøres nå fram til årsskiftet. Deretter skal prosjektet evalueres. Vi vil da jobbe videre med spørsmålet om det skal innføres alkobommer ved alle svenske fergeleier fram mot riksdagsvalget i 2014, forteller Arne Winerdal hos MHF, Motorförarnas Helynkerterhetsförbund.

Vi gratulerer

70 år

STYVE, JORUNN ALMA

1. november

SOLHAUG, ODD ARNE

4. november

GAMLEM, SIGMUND KÅRE

7. november

HAULAND, JENS-GUNNAR

12. november

BREEN, GUNNAR

13. november

JENSEN, KNUT

15. november

REE, ROLF BERNHARD

Sørlandsruta AS, 16. november

BERGAPLASS, KJELL RAGNAR

Nettbuss Hallingdal Billag AS, 19. november

ENGENSBAKKEN, ERIK KARSTEN

20. november

KALLESTAD, TRYGVE

23. november

LONKEMOEN, IVAR

25. november

HOVDAL, PER JOHANNES

26. november

NILSEN, SVEIN MODOLF

Tide Buss AS, 28. november

60 år

HOLSEN, REIDAR

NOBINA (NORGE) AS, 1. november

ARNKVÆRN, LARS E ROMSKAUG

Morten Holter, 1. november

HARSTAD, MARIT

Nettbuss Øst AS, 2. november

NJÅ, TORE

3. november

NORDBØ, KARLEIF

Ørland Transport, 3. november

ØVREBØ, EVA BETH

Tide Buss AS, 8. november

FONN, MILDRIÐ A FLATJORD

Firda Billag AS, 10. november

LOMARK, TOM OTTO

Nettbuss Øst AS, 10. november

MOGHUS, JØRUND

Hallingdal Renovasjon Iks, 13. november

SPRONG, JOHAN JØRGEN

Haugaland Taxi, 17. november

BRYNLUND, PER

Boreal Transport Sør AS, 17. november

ATIF, HASSAN

Unibuss AS, 18. november

OMHOLT, ERLING

Minibuss 24-7 AS, 20. november

NORD, EIRIK DØRDAL

Cominor AS, 23. november

GJERTSEN, KJELL

Nettbuss Vest AS, 25. november

SØRLIE, HELGE

25. november

BRAGSTAD, ERIK

PR Lunkan Transport AS, 26. november

NORDAHL, KNUT

Norgesbuss AS, 27. november

MATZEN, MICHAEL

Unibuss AS, 28. november

50 år

OTTESEN, PER ASGEIR B

NOBINA (NORGE) AS, 2. november

LENSBERG, STEINAR

Nettbuss Sør AS, 3. november

LIA, JAN ARVE

Nettbuss Sør AS, 7. november

DYRLA, PIOTR

Tide Buss AS, 12. november

EINARSEN, EINAR

14. november

SAMLAND, OLAV

Tide Buss AS, 15. november

ERIKSEN, GEIR FRODE

Rema Distribusjon Norge AS, 15. november

GRØNNESTAD, INGE

Pedersen T C Logistikk, 18. november

QTAK, ROMAN

Boreal Transport Sør AS, 18. november

MARTINSEN, TRYGVE

Nettbuss Sør AS, 18. november

BRENNEVAND, ARILD

Nettbuss Sør AS, 21. november

NORDÅKER, KJELL

AS Jotunheimen Og Valdres-ruten Bilselskap, 22. november

ANDERSEN, KAI ERO

Minibuss 24-7 AS, 23. november

SLETNER, FRED-ARILD

Nettbuss Øst AS, 23. november

GRIMSTAD, TOR ARNE

Transferd AS, 26. november

HALTBAKK, EGIL

Veøy AS, 27. november

midler slik at omfanget av promillekjøring reduseres. Alkolås kan være et godt virkemiddel for å fjerne alkoholpåvirkede yrkessjåfører fra trafikken, fortsetter Furøy.

Han uttrykker likevel forståelse for at enkelte yrkessjåfører føler seg mistenkelige hvis de hver dag må demonstrere at de er edru før de setter seg bak rattet.

– Tross alt er de aller fleste yrkessjåførene skikkelige og seriøse. Men dessverre er det dem som setter seg bak rattet i påvirket tilstand.

Han understreker at Troms fylkeskommune la inn krav om alkolås i anbudet for all busstrafikk i fylket. Selskapet som fikk anbudet har anskaffet alkolås i samtlige busser. Furøy ser heller ingen grunn til at ikke andre transportselskaper kan gjøre tilsvarende, og samtidig styrke sin tillit.

Undersøkelser viser at bedrifter med høy beredskapskompetanse, godt sikkerhetsfokus, velordnet HMS-arbeide og med positive relasjoner mellom ansatte og ledelse, har færrest ulykker.

– Tankbilselskapet Gran Taraldrud har hatt alkolås montert i sine ca. 200 biler siden 2006 som en følge av krav fra oljeselskapene. Økt sikkerhet ved transport av farlig last var motivasjonen. Selskapet opplyser at de har hatt en svært positiv erfaring med alkolås som er et effektivt redskap mot promillekjøring, sier YTF-lederen og legger til:

– Transportbransjen er i dag gjennomregulert på alle måter, og yrkessjåfører er vant til å forholde seg til alt av bestemmelser. At det skal være noen særlig motstand fra sjåførhold, tror jeg er en ball vi kan legge død nå. De aller fleste av sjåførene er motiverte for sikkerhet, avslutter Svein Furøy.



– Dette er et veldig bra tiltak som jeg gjerne skulle sett montert i norske havner og ved alle norske grensestasjoner for å stoppe alkoholpåvirkede førere, sier leder i Yrkestrafikkforbundet, Svein Furøy.

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: Svælen Frode
Brattlien 37, 5019 BERGEN
Telefon privat: 55312038
Mobil: 93240004
Epost: fsalen@broadpark.no
www.ytf2.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,
6320 ISFJORDEN
Telefon privat: 71228928
Mobil: 93241125
Epost: jim@ytf.no

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
Prestelid 10, 3570 ÅL
Telefon privat: 32084206
Mobil: 95064282
Epost: olbjorn-thoen@tele2.no

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS (46)

Leder: Odenmarck Unni
Kirkeveien 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 STRAUMGERDE
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-rognes@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 EGERSRUND
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 Bilruter (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
Spanskørret 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 Bilruter 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 Trafikk 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

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 Bilruter AS (274)

Leder: Tveit Hilde Laila Kåsa
Bråtheia 28 A, 3750 DRANGEDAL
Telefon privat: 35045428
Mobil: 95758644
Epost: hilde@drangedal-bilruter.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: Romell, Ulf
Vattenverksvegen 25,
45336 LYSEKIL
Mobil: 90931617
Epost: ulf.romell@hotmail.com

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: 6951652
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
Temtemoieien 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.*

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

Tariffavtale i T.O. Bull

YTF har fått på plass tariffavtale for sine medlemmer i T.O. Bull Betongpumping AS. Det har ifølge YTF-tillitsvalgt i selskapet, Helge Kinderås, vært en lang vei å gå, men han er glad for at avtalen nå er på plass.

– Jeg er veldig fornøyd med at avtalen endelig er i havn. Vi har jobbet for dette i vel tre år, og når den nå er på plass sikrer avtalen alle medlemmene våre en AFP-ordning, samt at det selvfølgelig er godt for alle parter med en slik avtale. De gir en trygghet for oss ansatte, samtidig som den forplikter begge parter til å følge den. Det gir ryddige arbeids- og ansattforhold, sier Kinderås til Yrkestrafikk.

Avtalen som gjelder for om lag 40 medlemmer i T.O. Bull kom endelig i havn etter at YTF-medlemmene i firmaet, etter mange forsøk på å komme til enighet med bedriften, varslet ledelsen om at Riksmeklingsmannen var neste steg dersom det ikke kom til noen enighet.

Takk til Tor Anders



Her i Østfold har vi hatt en direktør, Tor Anders Hansen, som har hvert enestående. Han har jobbet med buss i 29 år og 1. september sluttet han dessverre. Han har hatt mange stillinger i Nettbuss Østfold som det het før fusjonen med Nettbuss Øst.

Alle stillinger har han jobbet sammen med bussjåfører og kontorpersoneer og bestandig hatt en god dialog og samarbeid. Han har vært en god samarbeidspartner og vi i YTF Østfold har hatt en god dialog med han.

Bildet er fra det siste styremøte den 30 August der direktør i Nettbuss Øst, Øivind Leet, takker regiondirektør Tor Anders Hansen for god innsats, og ønsker ham lykke til med ny jobb.

Arnfin Arnesen, leder YTF Østfold avd. 36

Tariff 2014:

Bruk debattheftet!

I oktober gikk startskuddet for Yrkestrafikkforbundets arbeid fram mot tariffoppgjøret 2014, med utsendelse av et debattheft som nå skal ha kommet til alle forbundets medlemmer. Heftet skal brukes som bakgrunn for diskusjoner og behandling i avdelingene og regionene om hvilke krav YTF skal fremme i neste års forhandlinger.

Forhandlingsleder i YTF, Henrik Dahle, understreker at det er viktig at så mange som mulig får delta og komme med innspill til hovedoppgjøret 2014.

– Gjennom en bred deltakelse i debatten i forkant av oppgjøret kan vi sikre at våre prioriteringer har høy oppslutning og er forankret i medlemsmassen, sier Dahle som med det oppfordrer alle medlemmer om å bruke heftet og komme med sine innspill.

Det er avdelingsledere og regionsledere som har ansvaret for å sammenfatte innspillene fra medlemmene og oversende tilbakemeldingene til forbundet sentralt innen fristen som er 20. desember 2013.



Arbeidsllys & lyskasterer

2 x 7" HID/Xenon 55W 2800,- TILBUD	LED BAR, 240 Watt FLØMFLYS 2.800,- 20.640 lumen Bestillingsvare	
10 W LED spot 300,- TILBUD	LED BAR, 72 Watt TILBUD 900,-	
40 W LED 500,- TILBUD 3440 lumen	70 W LED 900,- TILBUD 6300 lumen	55 eller 70 W HID Fra 552,- TILBUD 70W: 5300 lumen
48 W LED 550,- TILBUD 3040 lumen	12 W LED 300,- TILBUD	27 W LED 500,- TILBUD 1710 lumen

Alle priser eks. mva.

Webshop: www.mc2k.no
TBL Holding as
 Tlf: 40 40 45 40 - 966 27 540 - www.speedsjark.no - post@speedsjark.no

Yrkestrafikkforbu



YTFs Forbundsstyre:

FORBUNDSLEDER

Svein Furøy

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

NESTLEDER:

Jim Klungnes

6320 Isfjorden
Tlf.: 932 41 125
E-post: jim@ytf.no

STYREMEDLEMMER:

Arnold Tveit

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

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen

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

YTF TELEMARK

Håvard Moen

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

YTF VESTFOLD

Petter Pettersen

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

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid

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

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø

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

YTF BUSKERUD

Unni Odenmark

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

YTF INNLANDET

OPPLAND HEDEMARK

Ole Johnny Staven

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

YTF FUNKSJONÆR

LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Helleseth

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.

MaterialTretthet

Fra i dag skal Kwartbasen være tilfreds når jeg kjører bilen på verkstedet på grunn av mange års slitasje. Kwartbasen må ikke glemme at flere års hardt arbeid etterlater seg noen riper i lakken, furer i grillen, simringer som svette og o-ringer som kunne tenkt seg en yngre sprekk å tette. Den søte Reima på fabrikken vil ikke ha noe søl etter at jeg har vært innom porten hennes med jekketralla.

Fra i dag skal du takke oss, herr Kwartbas, for at vi har vært trofaste mot doningen din, selv om skapdøra er i ferd med å gå av hengslene, skjermene er løse, spissinga har mistet retningen og kingpinnen er slunken. Hadde vi hatt et gammelt hus med en så slitt «dørstokk» som gulvmatta i bilen hadde Riksantikvaren tatt beslag i doningen din, herr Kwartbas. Du hadde ikke fått den tilbake før du hadde restaurert den til den opprinnelege standen. Girstanga har merker etter tommelfingeren, luftbelgen i førerstolen er punktert, køya er sunket ned ved kulemagen og det er dobbeltspor etter jekketralla innover plana. I stedet har vi fått en del nye effekter som gebissvibratoren og bremseskjelven.

Alt dette er et tegn på gode tider. Vi har kjørt penger inn i begge lom-mene dine, herr Kwartbas, og utstyret er utsatt for normal slitasje. Vi har presset inn de siste pallene og lesset ned fjærene for å høyne smørebrødet ditt. Kjettingene er strekt til bristepunktet og dørhåndtaket falt av i forrige uke.

Junior i bedriften skal ikke høre et vondt ord når han kjører bilen på verdstedet og leverer smørebrødlista. Slitasje er et tegn på lang og tro tjeneste. Om det skjer for tidlig er det reklamasjon.

Bilen er kommet i reparasjonsalderen og nå skal det skiftets plomber. Vi slipper deg ikke, herr Kwartbas, før du har forstått at kjøretøy og sjåfør er utnyttet til bristepunktet, og at normal slitasje er et godt tegn. Det er et tegn på at vi har utnyttet materiellet. Du vet, det som brukes slites. Nå venter vi på utmerkelsen, herr Kwartbas.

Du har vel ikke rotet bort vedlikeholdspengene?

Angela Merkel fillerister deg om du ikke møter opp på kontrollene hennes hvert år og tar unna den mest trafikkfarlige slitasjen. Du har vært alene med Angela i tidligere episoder, herr Kwartbas, og du vet hva hun har hengende på veggen. Det var ikke mye igjen av deg sist du besøkte henne. Hun kan sende verre sykdommer enn dobbeltsidig kabotasje med tre stjerners godt betalte returlass til balterne. Du husker vel at du måtte hospitere hos Taliban Trans i de afghanske fjellene. Du skal slippe unna denne gangen om du forstår at normal slitasje er et tegn på at vi har utnyttet utstyret til bristepunktet.

Vel restaurert!

Gladiola

Kryssord



Vi fikk også denne gang inn en del løsninger, men det er plass til mange flere. I forrige oppgave var det mange av dere som hadde skrevet feil i setningen. Rune er selvsagt ikke den eneste i Norge med bussertifikat, men den **ynkste!**

Vi gratulerer tre vinnere også denne gang, hvilket ble følgende:


- Arne Herseth, Stikkveien 4, 3516 Hønefoss
- Stein Krohn, Osval Terr. 1 D, 1450 Nesoddtangen
- Ingunn Sparbo, Skriugt. 23 A, 3660 Rjukan

Ta pennen fatt (heller ikke dumt med viskelær) og prøv deg på ny oppgave. Adressen er velkjent. Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Merk konvolutten med «YTF-Kryss» og fristen er **20. november**.



Navn:

Adresse:

		VAN- NYMFE		JAPANSK SKUE- SPILL	SNU, VRI	AKSJE- GEVINST FUGE I BÅT	OPPHOP- NING VAKLET, SJANGLET	SUM ER DET EN DEL AV TIDL. EF	ROMER- TALL 1000 ODDE	
		SPRAK I NIGERIA						TIDS- PUNKT ABSOLUTT MONARKI		↓
		SOL- GUD		ÆR- FULL- HUNN		KJEKKE SEG LANG HARET FLØYEL		ØKE		
		VIRKSON- HETEN DANN- ELSE						VEST- FOLD KOM- MUNE	FØLGE- BIL	
					KONT- ROLL- ERE STRUTS					↓
		LANDS- DELS BERO- ER		FOR- MID- LINGS- APPARAT			ØNSKER- BERIFTER RAVE, TURE			
BIL- DELER ROMER- TALL 10								DISTRIKT I JAPAN		
	VAKK- ER	BLIR VARM SNØ	RASKT SLAG	MAUR- BOLIG BIBEL- DEL		SAND- STEIN		TOA- LETT		
								PRESENS AV VÆRE		↓
	MANED				STAT					
		PALE- STINSK ØY				FLATE- MAL	MONGOLSK TELT DEPARTE- MENT		TRINE FRANSEN BLE LAGT	
		ARABISK FOR TJØNER, SLAVE		ROMER- TALL 5	KRYP- ING			PAVE- NAVN		

Ny regjering – ny hverdag?

Så har Høyre og Fremskrittspartiet lagt fram sin regjeringserklæring. En ny regjering er dannet og vi har i skrivende stund akkurat fått bekreftet hvem som vil sitte i den. For vår del er det nok samferdselsdepartementet som vies størst interesse. Der overtar som ny samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (FrP). Han får med seg ikke mindre enn tre statssekretærer. John-Ragnar Aarset (H), Bård Hoksrud (FrP) og Jon Georg Dale (FrP).

Vi har altså fått en ny regjering, men vil vi av den grunn få en ny hverdag i norsk arbeidsliv?

Jeg har respekt for at vi ikke allerede nå har fått alle svar på hva praktisk politikk den nye regjeringen vil føre. Men slik jeg ser det, er det ingen grunn til å gå i skyttergravene allerede før regjeringen har tiltrådt. Jeg tror kommende statsminister Erna Solberg helt bevisst ikke har ønsket å legge seg ut med fagbevegelsen i sin regjeringserklæring, og det synes jeg er en klok holdning. Vi håper på det beste i fortsettelsen også!

Vi i Yrkestrafikkforbundet er opptatt av våre saker, og vil naturligvis forholde oss profesjonelt til en ny regjering når det gjelder disse sakene. Det er viktig at vi hurtig kommer i dialog og på den måten kan fremme våre synspunkter.

Fortsatt arbeid mot sosial dumping

En av de sakene vi brenner for, er arbeidet mot kabotasje og sosial dumping, noe som særlig rammer våre to største sektorer, godstransport og buss (turbuss). I en situasjon hvor arbeidsinnvandringen øker og sosial dumping blir et stadig større problem, er det blant annet viktig å styrke Arbeidstilsynet. Av regjeringserklæringen går det fram at de to partiene vil ha en

gjennomgang av tiltakene mot sosial dumping. Jeg håper at konklusjonen på denne gjennomgangen ikke blir at tiltakene skal svekkes!

I kapittelet om arbeidsliv i regjeringplattformen heter det at regjeringen skal fortsette arbeidet mot sosial dumping ved å styrke Arbeidstilsynet, evaluere tiltakene mot uakseptable lønns- og arbeidsvilkår som hittil er satt i verk og vurdere nye tiltak. Allmenngjøringsordningen skal videreføres.

Som signalisert på forhånd, ønsker den nye borgerlige regjeringen å endre arbeidsmiljøloven, blant annet når det gjelder gjennomsnittsberegning av arbeidstid, alternative turnusordninger og uttak av overtid. Det som er viktig er at de endringene som eventuelt gjøres i arbeidstidsbestemmelsene, baseres på kunnskap, slik at det er forsvarlig for arbeidstakerne. Det er helt nødvendig å finne den gode balansen mellom fleksibilitet, for de som ønsker det, og behovet for vern, for de som trenger det.

Avbyråkratisering

Det vanskeligste å gjennomføre i regjeringserklæringen, tror jeg blir avbyråkratisering. Enten det er snakk om å fjerne et skjema, gjennomføre en kommunereform, eller avbyråkratisere departementsstruktur, tror jeg dette blir krevende. Jeg misunner ikke de som blir satt til å gjennomføre det.



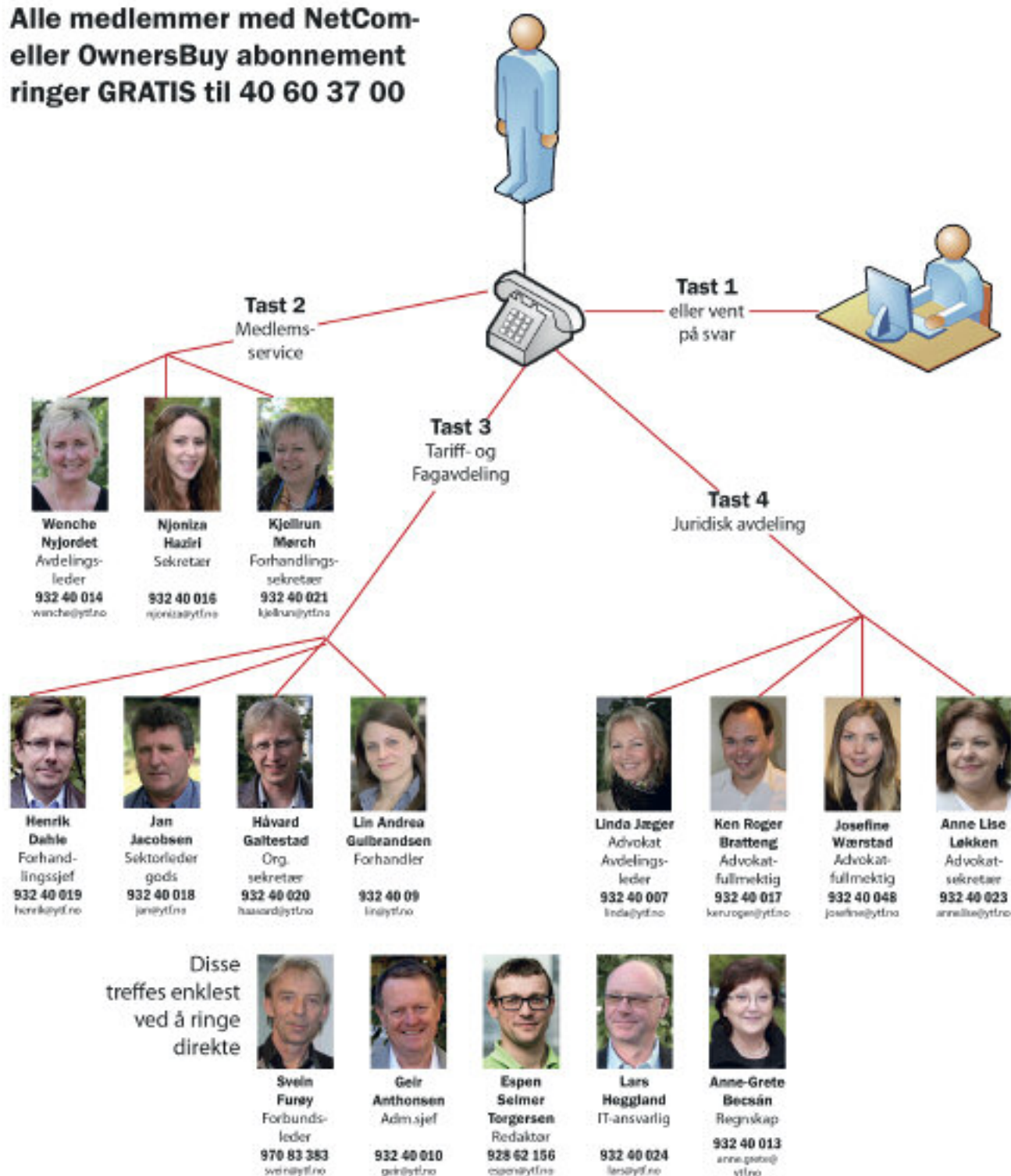
Svein Furøy

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.



Motorer ideelle for stramme tidsplaner. Sjekk ut **TI VIKTIGE NYHETER** på volvotrucks.no/fl

NYE VOLVO FL

Volvo Trucks. Driving Progress





Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO



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

Men HVOR skal de hvile?

Yrkestrafikkforbundet
krever utbygging av
gode hvileplasser
over hele landet NÅ!



YRKESTRAFIKKFORBUNDET
www.ytf.no

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