

yrkestrafikk[®]

Nr. 3 2014 – 59. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Tariff 2014:

**Godt bussoppgjør
med fokus
på kompetanse**

**Møt
«bråkebøtta»
fra Drammen**

Gjør som Roger

Ta fagbrevet





KRAFTFULL KOMFORT

TIL ATTRAKTIVE PRISER.

Med design av høy kvalitet og usedvanlig komfort utmerker Lion's Coach seg med et førsteklasses forhold mellom pris og ytelse.

Høy pålitelighet og lite vedlikeholdsbehov er en standard for Lion's Coach, og gir deg maksimalt med tid på veien

MAN Truck & Bus Norge AS
www.mantruckandbus.no

Buses for Business

NEOPLAN



Ta fagbrevet!

I skrivende stund er det flere deler av årets tariffoppgjør som ikke er i havn. Når du leser det er forhåpentligvis mer på plass, ferdig og avklart. Det vi ikke har fått med fra årets oppgjør i denne utgaven, vil bli behørig omtalt i neste utgave av Yrkestrafikk.

Det som er avklart, også gjennom uravstemning, er bussoppgjøret. Et oppgjør det er all grunn til å være fornøyd med. Kanskje kom ikke YTF så langt som mange håpet når det gjaldt arbeidsdagen og presset som bussjåførene opplever på denne, men likevel er det andre ting som drar i riktig retning. Det rene kronetillegget er innenfor det en burde kunne forvente, men det beste ved årets oppgjør på buss er nok likevel at arbeidsgiverne har tatt på seg det økonomiske ansvaret for fagbrevet. Det betyr at den som ønsker å ta fagbrev ikke får en økonomisk belastning for å ta det. Alt som kreves er din egen innsats og vilje til å fullføre løpet.

Og gevinsten for å fullføre, i rene kroner, er betydelig. Med årets bussoppgjør utgjør fagbrevtillegget 10 kroner i timen. Det blir mye i løpet av ett år – selv etter at skatten er trukket fra.

I tillegg er det et viktig signal, fra arbeidsgiversiden, om at fagkunnskap og kompetanse er viktig i denne bransjen. Fagkunnskap hos den enkelte er med på å sikre et trygt og godt busstilbud i vårt langstrakte land. I en tid der det legges så mye press på tid og innsats, der forventningene om raskt utført arbeid synes å bli stadig større, er det det minste godt å vite at det i bunn, på begge sider av bordet er et ønske om at fagkunnskapen skal være på plass.

Det er også et signal om at en på begge sider i bransjen ønsker å heve stoltheten over å være sjåfør. Yrkesstoltheten har vært på vei

ned lenge ifølge mange jeg snakker med i bransjen. Det er ikke bra. Alle burde kunne føle en stolthet over jobben de gjør. Fagbrevet er en god vei å gå for at både den enkelte skal få en styrket stolthet for jobben og yrket som utøves, og for en hel gruppe arbeidstakere som er så sentrale for at hjulene i samfunnet skal fortsette å gå rundt.

Og selvfølgelig er det ikke bare et papir som gir deg mer penger og et yrke. Det er også ren kunnskap og viktig kompetanse. Jeg vil ikke med dette si at de som ikke har fagbrev ikke kan jobben sin. Men, det å gjennomføre et fagbrev gir sikkert en tilførsel av ny kunnskap, oppfrisking av ny kunnskap og ikke minst trygghet og tro på deg selv og på det du kan.

For deg som lurer på om du skal begynne på fagbrevet, anbefaler jeg deg å lese om Roger Eide fra Straume som i denne utgaven forteller om sin motivasjon og sin gjennomføring av fagbrevet. Kanskje det ikke virker så uopnåelig likevel. Fra YTFs side understreker også Håvard Bovim Galtestad i denne utgaven at gjennomføring av fagbrevet er noe som de aller fleste gjør på et år. Når finansieringen av et hele nå ligger på arbeidsgiver for de som er omfattet av årets bussoppgjør, bør det være få argumenter for å ikke begynne på det løpet.

At vi gjennom bussoppgjøret har fått en så tydelig aksept for at kompetanse er viktig er forhåpentligvis også et signal som brer seg til andre bransjer og andre oppgjør.

Og oppfordringen fra YTF og Yrkestrafikk er enkel og tydelig: Ta fagbrevet. For økt lønn og økt stolthet.



Espen

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Pengeløst arbeid

side 14

Innhold

- 3** Ta fagbrevet!
- 5** I bakspeilet
- 6** Godt bussoppgjør
- 10** Det er bare å hoppe i det
- 12** Ta fagbrev for økt lønn og stolthet
- 14** Pengeløst arbeid
- 15** YTF-informasjon
- 19** Kryssord
- 20** Bråkebøtte og medlemmenes beste venn
- 23** Prosjekt Allmenngjøring – siden sist
- 23** Fremgang i Ruterområdet
- 24** Rettigheter og plikter
- 26** Niklas viser vei for en ny generasjon
- 30** Vårens vakreste eventyr

Buss-lærling Niklas:

Liker et yrke med mye ansvar

side 26

Årets tillitsvalgte Per Kristiansen:

Evig og glødende engasjert



side 20

nr. 3 2014



Rettigheter & plikter:

Vesketyveri og streikebryteri

side 24

YTFS klare råd:

Ta fagbrevet – for stolthet og penger

side 10



I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

I «Bussen» nr. 3 1974 kunne du blant annet lese følgende:

Sikkerheten i gangfelt skal økes

Det skal bli tryggere for fotgjengere å krysse kjørebanelen! Dette er en av hovedmålsettingene for Aksjon Trafikksikkerhet 1974.

I første omgang er innsatsen konsentrert til oppmerkede gangfelt.

Det første som skal skje er at gangfeltene skal merkes opp som tidligere. Dessuten skal det mange steder bli flere gangfelt, og de skal vedlikeholdes bedre.

Dermed skal politiet rette sine øyne i sterkere grad på de «harde» trafikantenes opptreden foran og ved gangfelt – f. eks. har det vært antydning av fartskontroller med radar foran gangfelt for å finne ut om de kjørende virkelig er i stand til å stanse når det er påkrevet, slik trafikkreglene krever.

Både kjørende og gående skal gis informasjon om riktig opptreden ved gangfelt, men det nye er at man erkjenner at ansvaret for de gåendes sikkerhet i større grad må skyves over på de harde trafikantene – og på myndighetene.

Bakgrunnen er at fotgjengergruppen er den trafikantgruppe som vel har størst andel av «svake» trafikanter – trafikanter som av en eller annen grunn ikke er i stand til å ta vare på sin egen sikkerhet.

Ny biler til UP

Utrykningspolitiet bruker ikke bare Volvo lenger, forteller Verdens Gang. I fjor tok UP i bruk både Saab 99 og Volkswagen 1600. Disse bilene er kamouflert på en måte som gjør at de ikke stikker seg ut i trafikken.

Siste nytt i Feirings stall er de nye Peugeot'ene 504 som er tatt i bruk. Disse bilene er svarte og har blålyset montert foran på støtfangeren som ekstralyt. Utrykningspolitiet har med andre ord skodd seg godt til sommersesongen. Medlemmene må regne med at UP er å finne hvor som helst i trafikken i tiden framover.

Husk trafikkreglene og glem ikke farten. Sjansekjøring er ikke tillatt.

Godt bussoppgjør

Etter tøffe forhandlinger ble streik i bussbransjen unngått – mange timer på overtid. – Vi er fornøyd med årets resultat. Vi har oppnådd lønnsøkning mer på linje med industriarbeideren og viktige avklaringer rundt kompetanse og fagbrev, sa forbundsleder Svein Furøy i YTF liker etter at oppgjøret som omfattet 5600 av YTFs medlemmer var i havn.

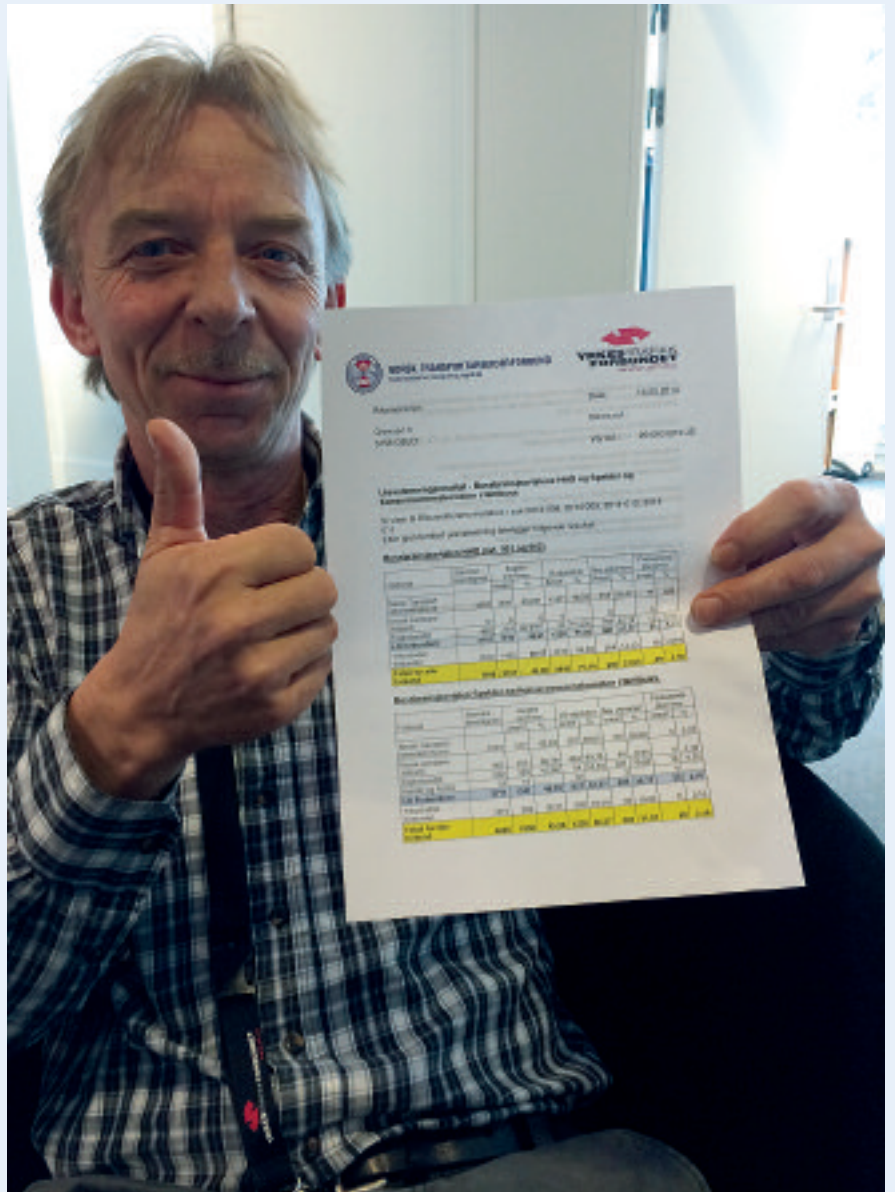
Meklingen ble avsluttet klokken 7 på morgenen 28. april. Det generelle tillegg i 2014 ble totalt på 6 kroner, fordelt på 4 kroner fra 1. april og 2 kroner fra 1. oktober. I tillegg ble det fremforhandlet et ekstratillegg på 2 kroner for mellomoppgjøret 2015.

– Kompetanse har vært viktig for oss i dette oppgjøret. Vi har nå gjort det enklere for sjåføren å ta fagbrevet ved at arbeidsgiver bidrar økonomisk i større grad enn tidligere. Fagbrevtillegget ble på 1 krone, sier Furøy. Han påpeker at kompetanse skal lønne seg, også i bussbransjen.

Viktig grep for arbeidsdagen

Et viktig grep er tatt for å bedre arbeidshverdagen for bussjåførene. Dette er en problematikk som har utviklet seg etter at bussbransjen ble satt på anbud.

– Vi fikk nedsatt et utvalgt med et mandat som skal se på arbeidstid, pauser og rutetider, sier forhandlings-sjef Henrik Dahle. Han påpeker at

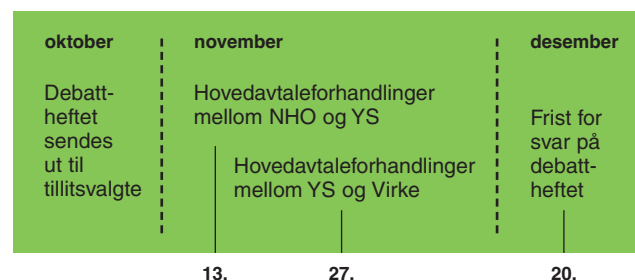


YTF-leder Svein Furøy er fornøyd med et solid ja-flertall i uravstemningen.

MILEPÆLER I TARIFFOPPGJØRET

For at du bedre skal få en innsikt i hvordan tariffoppgjøret forløper seg, bringer vi her noen av de mest sentrale milepælene i årets oppgjør.

Denne tidslinjen er ikke helt uttømmende og vi får ikke med alt. I skrivende stund er det forstatt tariffområder som ikke er ferdigforhandlet og noen er heller ikke startet. Dette siste gjelder for eksempel oppgjør på Taxi, og for funksjonærer som ikke kommer før til høsten. I tillegg til det vi viser fram her, bistår YTFs administrasjon i lokale oppgjør etter behov.



det er viktig at dette kommer raskt i gang for å sørge for et viktig løft for sjåførenes arbeidsdag. Dette er et viktig skritt i riktig retning.

– Det vi har sett tidligere er at bedriftene kvier seg for å ta opp slike ting som rutetider og pausetider med oppdragsgiver, nemlig fylkeskommunen. Dette kan være på grunn av en frykt for å miste tilbudet i neste runde, sier Furøy. Han påpeker at det nå er protokollført at partene i bussbransjen skal jobbe sammen om dette.

Resultatet fra meklingen har vært til uravstemning, som hadde frist 20. mai. Hos YTF stemte 39,7 prosent av de stemmeberettigede, og av disse var 82,9 prosent ja-stemmer. Samlet for alle forbundene har 73,13 prosent sagt ja til meklingsresultatet.

Ta fagbrevet

Furøy håper nå flere benytter muligheten til å ta fagbrevet.

– Kostandene for fagbrevet skal dekkes av arbeidsgiver. Det er utviklet gode muligheter for å ta den teoretiske delen gjennom et interaktivt kurs, sier Furøy. Han påpeker at det kun er rundt 20 prosent av bussjåførene som har tatt fagbrevet og dermed gått glipp av det som nå utgjør om lag 20 000 kroner ekstra i året. Fagbrev er også viktig for å utvikle den faglige stoltheten i bransjen.

Veien mot målet

Det var ifølge YTFs forhandlingsleder, Henrik Dahle, ingen vilje på



Henrik Dahle, YTFs forhandlingsleder.

arbeidsgiversiden om å fremme et økonomisk motkrav da forhandlingene ble innledet, og dette førte til brudd i bussbransjeforhandlingene.

– Vi er skuffet over den manglende forhandlingsviljen på arbeidsgiversiden, og mener dette burde vært mulig å løse i forhandlingsrommet, sa forhandlingsjef Henrik Dahle 11. april, da det var klart at det ble brudd. Oppgjøret gikk dermed til mekling hos Riksmekleren 26. og 27. april. Dette var sjettede gangen YTF møter NHO hos Riksmekleren for å mekle om BBA. Meklingen førte altså til enighet om en ny tariffavtale. Streik ble unngått og uravstemningen ga også det resultatet man ønsket. Dermed kom bussoppgjøret vel i havn i år.

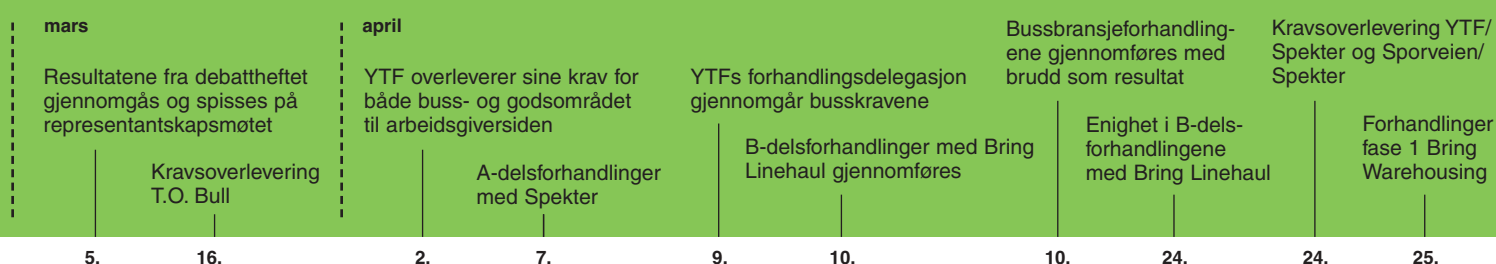
To forhandlingsmodeller

I YTF forholder vi oss til to forhandlingsmodeller: Virke og NHO følger den ene og Spekter følger den andre.

1. I avtalene vi har med Virke og NHO forhandler vi direkte med arbeidsgiversiden. Blir det ikke enighet i forhandlinger går vi til Riksmekleren. Her har man avtaler for hele bransjer.
2. I avtalene vi har med Spekter er tariffavtalene delt inn i en A-del og B-del, hvor A-delen forhandles sentralt. B-delen, den bedriftsspesifikke delen, forhandles i faser. Blir det ikke enighet, fortsetter forhandlingene til neste fase.
Fase 1: lokalt mellom tillitsvalgt og bedrift
Fase 2: Bistand fra YS Spekter
Fase 3: Forhandlinger direkte mellom YS Spekter og Spekter. Blir det ikke enighet i fase 3 kan det bli sendt til Riksmekleren.

Avtalene som forhandles

- Bussbransjeavtalen NHO
- Bussbransjeavtalen Nettbuss/Spekter
- Konsernoverenskomsten Nettbuss (skal revideres)
- Transportoverenskomsten NHO
- Godsbilavtalen NLF
- Funksjonæravtalen NHO
- Grossistoverenskomsten Virke
- Taxioverenskomsten Norges Taxiforbund
- Miljøoverenskomsten NHO
- Speditøroverenskomsten NHO
- Bompengeravtalen NHO
- Sporveisoverenskomsten Spekter
- Ruter Spekter
- Bring Warehousing Spekter
- Nordic Crane Direkteavtale
- Nettlastavtalen Spekter
- Parkeringsoverenskomsten NHO
- T.O Bull Direkteavtale
- Bring Linehaul Spekter
- Grossistoverenskomsten NHO



Brudd i godsforhandlingene

Yrkestrafikkforbundet brøt 7. mai godsforhandlingene, etter to intense dager. – Arbeidsgiverne er ikke villig til å tilby langtransportsjåførene et akseptabelt lønnsnivå, sa forhandlingsleder Linda Jæger, som påpeker at godssjåførene i mange år har hatt et lønnsnivå som ikke holder tritt med resten av samfunnet. Langtransportsjåførenes lønn er ett av flere økonomisk områder som ligger uløst.

YTF varslet før forhandlingene at kompetanse ville være et av de viktigste kravene. – Arbeidsgivernes motkrav har ikke vært tilfredsstillende på dette området, sier Jæger. Godssjåførene ønsker å ta del i det kunnskapsløftet resten av samfunnet har tilgang på. Dette gjelder både etablerte godssjåfører og nye arbeidstakere som vil inkluderes i det norske samfunnet.

– Kompetanse handler om sikkerhet og økt yrkestolthet, sier Jæger, og påpeker at dette var et krav YTF var villig å kjempe for i mekling. Partene møtes hos Riksmekleren 2. juni.



Brudd i Bring Warehousing

Forhandlingene i Bring Warehousing har vært gjennom alle tre fasene i Spekter-systemet, og 19. mai ble det brudd i fase 3-forhandlingene. Dette betyr at partene skal møtes hos Riksmekleren.

– Det viktigste kravet vi stilte er at folk skal få betalt for skiftordninger, sier tillitsvalgt i Bring, Per Kristiansen. Han forteller at det ikke var vilje på arbeids-

giversiden til å diskutere dette i noen av forhandlingsrundene.

– Vi er forberedt på å finne en løsning, men dette kan bli vanskelig da partene står svært langt fra hverandre, sa YTFs Lin Andrea Gulbrandsen, som representerer YS Spekter, før forhandlingene startet.

T.O. Bull

I mars ble kravene til YTF overlevert til T.O. Bull. – Vårt viktigste krav er en lønnsøkning, sier forhandler Lin Andrea Gulbrandsen. Datoen for forhandlingene er ennå ikke kjent. Avtalen er en direkteavtale, som vil si at den er inngått direkte med arbeidsgiver. Det er derfor arbeidsgiver og ikke en arbeidsgiverorganisasjon som er motpart her.

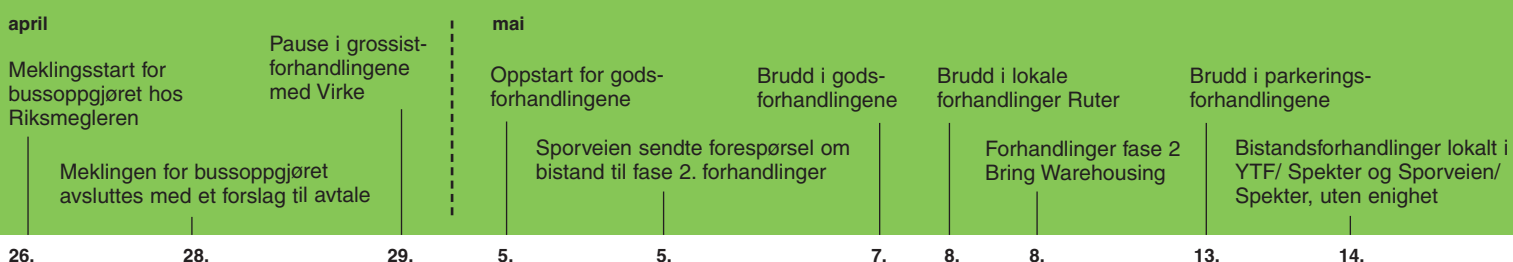
Pause i grossistforhandlingene med Virke

YTF og vårt søsterforbund Parat ble 29. april enige med Virke om en pause i forhandlingene på Grossist-området. Pausen kom etter to dager med forhandlinger. Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) valgte å bryte forhandlingene da

de ikke fikk gjennomslag for sitt primærkrav et krav om særskilte ordninger forbeholdt ansatte med tariffavtale. NTF har meldt plassoppsigelse for sine medlemmer.

Grossist-NHO

For YTF er dette en ny avtale å forhandle på. – Våre medlemmer i Rema 1000 ble overført til denne avtalen i starten av 2014, sier forhandlingssjef Henrik Dahle. Disse forhandlingene skal foregå 3. og 4. juni.



Bistandsforhandlinger i Sporveien

Lønnsoppgjøret gikk 14. mai til fase 3-forhandlinger. Under fase 2-forhandlingene deltok Henrik Dahle med bistand på vegne av YS Spekter.

Partene er uenige på noen vesentlige punkter. – Sporveien har et strategiprogram, Best 2015, som sier at vi skal

levere på kvalitet, sikkerhet og effektivitet, og det var ventet at årets lønnsoppgjør skulle bli et tøft oppgjør, sier hovedtillitsvalgt Bjørn Nytrø. YTF hadde når Yrkestrafikk gikk i trykk ikke dato for når fase 3-forhandlingene skal foregå.

Brudd i parkeringsforhandlingene

Tirsdag 13. mai ble det brudd i parkeringsforhandlingene. – Vi fikk ikke tilstrekkelig økonomisk tilbud, sier forhandler Håvard Bovim Galtestad i YTF. I forhandlingene var det størst uenighet rundt ubekvemstillegget.

– Hadde vi fått et bedre tilbud på

ubekvemstillegget kunne forhandlingene ha fortsatt. Dette fikk vi ikke og må nå møte til meklingsstart, sier han. Det generelle tilbudet var også for lavt til å godtas. Forhandlingene vil nå gå videre til meklingsstart den 18. juni, og YTF forhandler sammen med NAF.

Enighet i Bring Linehaul AS

Yrkestrafikkforbundet oppnådde enighet i tariffhandlingen med Bring Linehaul AS torsdag 24. april. – Jeg er rimelig fornøyd med helheten i løsningene, uttaler tillitsvalgt Christer Weiss som deltok i forhandlingene sammen med Ken Roger Bratteng fra YTF.

For de ansatte ved avdeling Vestby er det framforhandlet et nytt overtidstillegg i forbindelse med gjennomsnittsberegning av arbeidstid. I tillegg økes ubekvemstillegget for natt- og helgearbeid med kr. 2,50. Alle ansatte ved Vestby sikres et generelt timetillegg på kr. 2,00.

Ved de andre avdelingene gis et generelt tillegg på kr. 4,50. Her nyter de også godt av det økte ubekvemstillegget.

Årsaken til ulikt timetillegg ligger i innføring av nytt overtidstillegg ved Vestby.

– Våre medlemmer vil få et godt løft, ettersom de fleste vil dra nytte av over-

tidstillegget og økt ubekvemstillegg for nattarbeid, sier Christer Weiss.

De øvrige er sikret det generelle timetillegget på kr. 4,50. De som kjører flerdagsturer, vil heretter lønnes for 10 timer per dag, mot 9 timer før forhandlingene. Kostgodtgjørelsen ble dessuten økt til kr. 84. Også når det gjelder forutberegnelighet for arbeidstid, har en kommet et stykke på vei. – Vi er godt fornøyd med dagens resultat. Det var harde, men konstruktive forhandlinger, sier Bratteng. Han ledet i dag forhandlingene på vegne av YTF, NTF og NJF.

Partene var enig om at også sjåfører som får oppdrag fra dag til dag, skal ha rett til arbeids- og fridagsplan gjeldende fra 31.12.14. Dette gir økt forutsigbarhet i arbeidshverdagen med mulighet for å planlegge fritiden i større grad enn tidligere.

Nordic Crane

Datoen for dette tariffoppgjøret er ikke satt ennå. De tillitsvalgte har avholdt medlemsmøter og utformet krav, som vil sendes til arbeidsgiver før forhandlingene starter. – Dette er en direkteavtale med en bedrift som på et senere tidspunkt har blitt medlem av Virke, sier forhandler Lin Andrea Gulbransen. Hun påpeker at det på grunn av medlemskapet i Virke er detaljer rundt forhandlingsløpet som må avklares før forhandlingene starter.

Enighet i Ruter

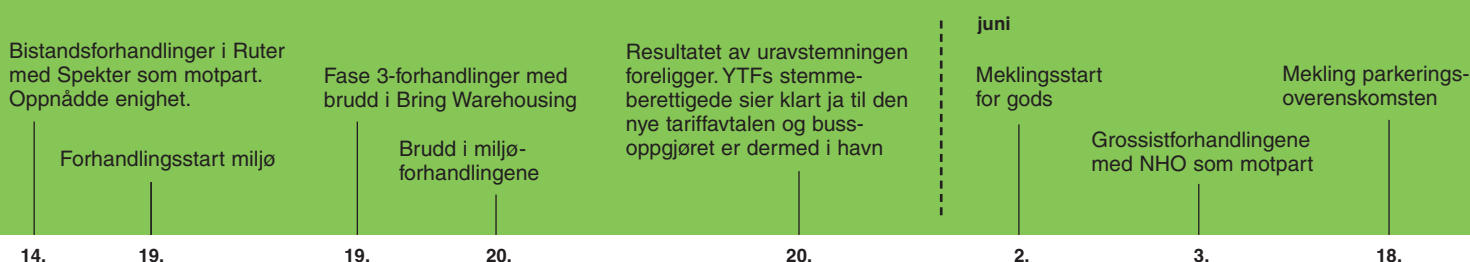
I årets tariffoppgjør i Ruter var det en ekstra utfordring at de ansatte på Ruters kundesenter nå skulle innarbeides på avtalen. Tillitsvalgt Odd-Morten Sørby forhandlet på vegne av YTFs medlemmer. Forhandlingssjef Henrik Dahle deltok på vegne av YS Spekter i fase 2-forhandlingene.

– Det viktigste som ble oppnådd her var en økning i lønnen og at de ansatte fikk gode kompensasjonsordninger ellers i avtalen, sier forhandlingssjef Dahle.

Brudd i miljø

Det ble brudd i miljøforhandlingene med NHO som motpart 20. mai. – Vi forhandlet om en økning i lønn, men det var stor avstand mellom våre krav og det arbeidsgiversiden var villig til å gi, sier forhandler Håvard Bovim Galtestad. Et annet viktig krav YTF fremmet er at kostandene for yrkeskompetansebeviset (YKB) skal tas inn i avtalen.

Partene skal nå møtes hos Riksmekleren. YTF forhandler sammen med Norsk transportarbeiderforbund (NTF).





Rogers råd til deg uten fagbrev:

– Det er bare å hoppe i det

Etter over ti års erfaring som sjåfør, valgte Roger Eide å ta fagbrev. Han anbefaler sine yrkeskolleger å gjøre det samme.

TEKST OG FOTO:
ANDREAS SLETTEVOLD

– Prøven var jo om det som er jobben min. Hele prosessen var egentlig å grave tilbake igjen og huske ting jeg hadde glemt, sier Eide på Straume utenfor Bergen, hvor han jobber som sjåfør for Nettbuss. Han har vært i yrket siden 2002 – først som lastebilfører og deretter som bussjåfør fra 2005, men avla fagprøven så sent som mars i år.

– Det hadde mye med lønn å gjøre; du får jo mer lønn ved å være fagansatt.

Men det var også det at jeg får litt mer yrkesstolthet. Jeg er en fagarbeider, i stedet for bare en fyr, forteller han om hvorfor han valgte å sette i gang med kurset.

For hans vedkommende skjedde etterutdanningen i regi av Arbeidernes Opplysningsforbund (AOF), foregikk over et halvt år og innebar to ukentlige firetimerskurs. Det var viktig for de som deltok på kurset å få et formelt bevis på kompetansen de har.

– Det er noe med stabiliteten i å vite at du har noe å slå i bordet med.

Rettet mot viderekomne

Han kommer selv fra en transportarbeiderfamilie, og både faren, to onkler og tre søskenbarn jobber som yrkes-sjåfører. Hans egen sønn på seks år

interesserer seg mer for sportsbiler, men for Rogers eget vedkommende, var lastebilen sentral i barne- og ungdomsårene.

– Interessen har egentlig alltid vært der. Jeg er jo nærmest vokst opp i en lastebil, og kjørte rundt med min far fra jeg var liten guttunge til jeg var gammel nok til å kjøre selv, forteller han.

Likevel mener Eide at tilfeldighetene gjorde ham til yrkeskollega med faren.

– Det var bare sånn det endte opp. Jeg gikk på skole, og jeg kjørte litt ved siden av. Så gikk det ikke helt bra på skolen, og til slutt kjørte jeg kun lastebil, og gikk ikke på skole i det hele tatt.

De nødvendige sertifikatene for å jobbe i yrket og ta kurset, tok han i militæret.

Mens yrkesfaglige videregående skoler gjerne tilbyr sjåførutdanning for sine elever,



hadde deltakerne ved AOFs kurs allerede lang erfaring innen yrket.

– Alle de seks som tok det mens jeg gjorde det, hadde kjørt i minst åtte år. Han som hadde vært aktiv lengst, hadde kjørt i 35 år, ifølge Eide. Dermed var det heller ikke unaturlig at undervisningen

hadde et tydelig diskusjonselement, og var tilpasset sjåførenes erfaring.

– Vi satt rundt bordet og diskuterte, og det føltes som å sitte og prate med kolleger i pausen på jobb, mener han. Ikke bare sjåfører, men også logistikkarbeidere deltok på kurset, og Roger

mener nettopp dét var noe av det mest interessante og nyttige.

– Det var kjekt å høre historier om hvordan deres arbeidshverdag er i forhold til vår egen, hva sjåfører gjør som irriterer dem, og så videre. Det alle logistikkfolkene snakket om, var måten sjåførene oppførte seg på, og det hadde læreren hørt på hvert kurs, sa han. Hver gang var det at sjåførene trodde de oppførte seg greit, men vi satt der, nikket og innrømte at ja, vi har sagt dét, og gjort dét. Alle sammen følte seg truffet, forteller han lattermildt. Særlig sjåførenes forventning om at ting skal skje umiddelbart i det de ankommer, later til å irritere.

– Vi kommer inn, hyler og skriker og sier «Hei! Nå. Nå skal det skje», mens de kanskje har en annen plass å være og noe annet de må gjøre ferdig først. Men det går jo andre veien også. En sjåfør kommer inn, har fått 15 telefoner og må være her og der. Så de satt igjen og sa «Åja, så dere har så dårlig tid, altså?»

Nødvendig kunnskap

Kurset hadde ifølge Roger et bredt nedslagsfelt.



Markedets mest knallfantastiske bilforsikring!

Det å skaffe seg bil behøver ikke bli så veldig dyrt. Som YTF-medlem under 30 år får du opptil 32 % rabatt på bilforsikringen.

Sjekk pris og bestill bilforsikring enkelt på **03100** og les mer på **gjensidige.no/ysknallstart**





– Det omhandlet alt fra bevilgninger for transport av farlig gods (ADR), sikring av både passasjerer og last til kjøre- og hviletid – egentlig mye det samme som når du tar lappen. Men opplegget var lagt opp etter at vi visste hva vi holdt på med, og ikke var nyutdannede som tok fagbrevet i forbindelse med sertifikatet, forteller Eide, som likevel fant det interessant å være tilbake i elevrollen etter mange år med en praktisk rettet jobb.

– Det var egentlig litt gøy å gjøre det, for det er noe helt annet enn det jeg er

vant med, og jeg måtte bruke hodet på en annen måte. Når du sitter bak rattet eller står ute og laster, tenker du ikke over hva du gjør. Du bare gjør det, for det sitter så veldig i fingrene, forklarer han. At emnene som tas opp er viktige, har han selv erfart i jobben, særlig som lastebilfører.

– Det viktige er hele tiden å tenke på at lasten skal stå støtt gjennom turen, men samtidig ikke ødelegges av stoppingen. Jeg husker en gang jeg hadde en metallast som så litt ut som en bowlingkjegle. Det tok halvannen time å sikre den, og jeg måtte tenke grundig over hvordan jeg hadde lært at det skulle gjøres. Men den sto støtt til slutt.

Behovet for kompetente sjåfører har også med det norske landskapet å gjøre.

– Jeg slappet mer av på veien i Danmark og Tyskland. I Norge sitter du og lurer på om du kommer rundt svingen, eller om et veihull du ikke har sett før kan sende deg av veien.

– Mye giddaløshet

Den nybakte fagarbeideren tror latskap og likegyldighet hindrer flere i å ta prøven.

– Det er mye giddaløshet, og mange som ikke bryr seg eller tenker over det.

Det tidsmessige i å gå tilbake på skolen, mener han ikke burde være en problemstilling, selv som yrkesaktiv.

– En klarer å ordne det meste. Teorikurs to kvelder i uken i et halvt år, det klarer man. Jeg var borte to ganger, og da var det fordi jeg var på ferie, forteller Eide, men trekker frem at økonomi også er en faktor. Han regner selv med å ha brukt om lag 20.000 kroner på kurset.

– Det som stopper mange er økonomien, for det koster mye å ta kurset, og du bruker lang tid på å tjene pengene inn igjen. Å lure på om jeg hadde penger til å betale, var det som stoppet meg de tre første årene jeg lurte på om jeg skulle ta kurset.

Men det er ikke vanskelig å finne indikasjoner på at kompetansen fagbrevet påviser er ettertraktet, og dette gjenspeiles i økt tilrettelegging for sjåfører som vil ta fagbrev. Under forhandlingene i bussbransjen i april i år, gikk arbeidsgiversiden med på å dekke kostnadene til kursavgift, materiell og avgift for praktisk og teoretisk fagprøve, slik at flere yrkessjåfører enklere skal kunne avlegge den. Fullført kurs og bestått prøve vil dessuten gi en lønnsøkning på 20.000 kroner i året.

Rogers råd til yrkeskolleger som vurderer å avlegge prøven, er uansett kort og greit:

– Det er bare å gjøre det. Du kan alt som blir tatt opp der, allerede, for det er det du gjør. Det er bare å hoppe i det.

Ta fagbrev for økt lønn og stolthet!

– Ta fagbrevet! Det er den enkle oppfordringen fra organisasjonssekretær i YTF, Håvard Bovim Galtestad, til alle medlemmer. Da får du ikke bare igjen på lønnslisten. Du er også med på å bygge opp yrkesstoltheten til sjåføroryket.

Håvard Bovim Galtestad er tydelig på at det lønner seg for YTFs medlemmer å ta fagbrevet.

– I dag har ikke mer enn 20 prosent av landets sjåfører fagbrev. Det er dessverre et veldig lavt tall og vi ønsker å få dette betydelig opp. Det er ikke bare viktig for den enkelte sjåfører som vil få et betydelig påslag på lønna, men også for sjåfører som yrkesgruppe forteller Galtestad.

For den som synes det å ta fagbrev høres ut som en stor og dyr prosess, er YTFs organisasjonssekretær tydelig på at det slettes ikke er slik. Galtestad anslår at det for de aller fleste vil ta om lag ett år å fullføre fagbrevet. Sammen med den obligatoriske etterutdanningen som alle sjåfører må ta hvert femte år, er fagbrevet med på å sikre en solid økonomisk gevinst for den enkelte.

– Etterutdanningen må jo tas hvert femte år. Når du tar den første etterutdanningen får du 9 kroner ekstra i timen. Etterutdanningen betales av arbeidsgiver. Og i den nye tariffavtalen på bussområdet, som foreningens medlemmer nå har sagt ja til, har arbeidsgiverne forpliktet seg til å ta kostnadene knyttet til fagbrevet, samtidig som du får et påslag på 10 kroner timen ved fullført fagbrev.



– Begynner du å regne på det, vil du snart se at du rent økonomisk vil ha mye igjen for å ta fagbrevet, understreker Galtestad.

– Med en normal arbeidstid vil du få omlag 20 000 kroner ekstra i året.

Hvordan går du frem?

Og så er det kanskje mange som lurer på hvordan en går fram dersom en pusler med tanker om å ta fagbrevet. Også dette er enklere enn mange forestiller seg, forteller Håvard Bovim Galtestad.

– Det første en må gjøre er å melde sin interesse for å ta fagbrevet. Utdanningsdirektoratet har laget en læreplan som forteller hva som kreves og hva du skal gjennom. Men, det er forskjellige krav fra Yrkesopplæringsnemnda i hvert enkelt fylke, fordi læreplanen kan tolkes litt ulikt. Noen mener du trenger klasse E-førerkort for å kunne ta fagbrevet på enten buss eller lastebil, mens andre ikke.

Derfor må du aller først ta kontakt med Yrkesopplæringsnemnda i ditt fylke for å få rede på hva som er deres krav til å kunne ta fagbrev. Så snart du vet hva

som må være på plass, tar du kontakt med arbeidsgiver og melder din interesse for å ta fagbrevet.

– Kurset, bøker og selve fagprøven dekker arbeidsgiver. Det eneste du egentlig må stå for selv er din egen tid og engasjement for å gjennomføre det teoretiske. Dersom fylket du bor i krever førerkort på tilhenger (klasse E) og du ikke har dette, må du få det på plass før du får selve fagbrevet.

– Men du kan begynne å ta fagbrevet før du har fått klasse E, understreker Galtestad.

Kostnaden for å ta førerkort klasse E er også den eneste direkte kostnaden knyttet til fagbrevet som eventuelt faller på den enkelte sjåfør. Dette ligger nemlig ikke inne i de avtalene YTF har med arbeidsgiverne om dekking av utgifter.

– Men, når du har fullført fagbrevet, kan du søke YTF om fagbrevstøtte. Der kan du få inntil 6 000 kroner i støtte. Ettersom arbeidsgiverne etter den nye tariffavtalen dekker alle utgifter til selve fagbrevet, handler dette primært om å få støtte til å ta førerkort klasse E, sier Galtestad.

– Når du har meldt din interesse for arbeidsgiver, så skal du melde deg på kurs (se link i egen ramme) og videre er det arbeidsgiver som skal legge til rette for kurset. Du har tre muligheter for gjennomføring. Du kan lese på egenhånd, ha lærer en gang i blant eller lærer under hele perioden. Her må man velge den formen som passer best for seg selv, forteller Galtestad.

Fagbrevopplæringen i bedriftene er lagt opp som tre kurs. Når du har fullført fagprøven, så vil du nå faktisk få enda med 10 kroner ekstra i timen. Med en normal arbeidstid vil dette utgjøre et sted rundt 20 000 kroner i året.

Etterutdanningen må en fortsatt ta hvert femte år.

Etterutdanningen – YKB

– Første gang du tar etterutdanningen får du et kronetillegg på 9 kroner. Dette kommer i tillegg til fagbrevtillegget dersom du har tatt fagbrev fra før. Slik sett vil du altså kunne få hele 19 kroner i tillegg per time dersom du tar fagbrevet og så fullfører etterutdanningen for første gang. Dette gjelder hvis du ikke har tatt ►



Markedets mest knallmagiske innboforsikring!

Det behøver ikke bli så veldig dyrt å etablere seg. Som YTF-medlem kan du kjøpe YS Innbo som er markedets kanskje aller rimeligste og beste innboforsikring. Denne inkluderer også ID-tyverisikring. YS Innbo koster kun fra kr 44 per måned.

Bestill YS Innbo enkelt på **03100**
og les mer på gjensidige.no/ysknallstart



de modulene som vi kjenner i BBA, bilag 16, bransjekompetanse. Har man alle modulene før det tas YKB, gis det ikke ytterligere 9 kroner. De har kommet med modulavleggelse.

Galtestad understreker at fagbrevtillegget på 10 kroner gjelder for Bussområdet med den nye tariffavtalen som er stemt fram gjennom uravstemningen i mai. På godsområdet er det fortsatt 9 kroner i fagbrevtillegg per time.

Fagbrev for noen av de øvrige gruppene våre

Når det gjelder våre medlemmer innenfor renhold, verksted, logistikk og funksjonær finnes det også fagbrev. Fagbrevene heter renholds-faget (innvendig

renhold), logistikkfaget – lager, verksted – reparatør tunge kjøretøy, og funksjonær – kontor-faget. For logistikkfaget og reparatør tunge kjøretøy står det i tariffavtalene at fagbrevtillegget skal utbetales. For fagbrevtilleggene innenfor renholds-faget og kontor-faget kan dette fremforhandles lokalt i de enkelte bedrifter.

Et råd til slutt

For den som kan synes at fagbrev virker omfattende, vanskelig og uoppnåelig, så finnes det måter å gjøre det på som kan gjøre det lettere å fullføre.

– For eksempel går det an å finne kolleger og andre som du kan lese og studere sammen med. Det kan gjøre det

lettere å få gjennomført hele løpet uten at det blir alt for vanskelig, sier Galtestad som også vil tillegge noen annet viktig ved å ta fagbrev.

– Det har noe å si for yrkesstoltheten. Får du fagbrevet, har du en utdanning, og et kompetansebevis. Jeg tror dette er med på å styrke yrkesstoltheten innenfor bransjene som har fagbrev. Det er også en effekt av at flere tar fagbrev, avslutter YTFs organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad.

Link til påmelding for å ta fagbrev:

<https://web1.norskinteraktiv.no/Login/NHOSUTD/login.aspx>

YTF-Svein blogger

Leder i YTF, Svein Furøy, har startet en blogg der han jevnlig vil skrive og dele sine tanker med YTFs medlemmer og andre interesserte. Selv beskriver Furøy det hele som «en blogg om samferdsel i Norge og mitt arbeid som forbundsleder i Yrkestrafikkforbundet». For alle som er interessert i å få hyppigere oppdateringer om YTF-lederens arbeid og tanker er dette en fin måte å følge med på.

Bloggen finner du på denne adressen: <http://sveinfurroy.no/>



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 sendt pdf-filen med bladet til.



Pengeløst arbeid

Så Kwartbasen mener vi klarer oss godt med halve lønna om vi er litt mer oppfinnsomme.

– Nå har nok Kwartbasen sett for mye på våre kolleger som legger duk og servietter på dieseltanken og serverer en varm frokost for to til den nette sum av to kroner og femti øre. De vipper opp førerhuset og tar en motoroverhaling i helgehvilen, og vasker joggebuxa i elva.

Så Kwartbasen mener vi klarer oss godt med halve lønna om vi slutter å spise på restaurant hver dag. Så Kwartbasen mener også at vi skal slutte å bruke kostbare verksted når vi kan gjøre den samme jobben selv.

Det er første gang Kwartbasen har hatt et så komplett forlag klart når vi har startet lønnsforhandlingene over pallestabelen. Du vet at denne karen ikke tillater høye smørebrød for å smøre hjulene i forhandlingene. Om vi har hatt tid til å spise har det blitt knekkebrød med brunost. Nå har knekkebrødet blitt utgangspunktet for selve forslaget. Det er så radmagert at det kunne vært fristende med en smørklatt. Alarmklokkene hos Kirkens Nødhjelp og Redd Barna har allerede ringt for hjelp på hjemmebane. Frelsesarmeen er satt i høyeste beredskap.

Så Kwartbasen mener at EØS-avtalens intensjon om fri flyt av arbeidskraft og tjenester fungerer bedre om lønningene også blir like over landegrensene.

Her er tilbud fra Kwartbasen: Halvering av lønna. Du må kjøpe deg egen joggebukse som arbeidsantrekk. Du får bonus om du skaffer din egen diesel, reparerer selv, ordner godt betalte returlass eller tøy grensen for kabotasjekjøring. Du må reparere selv. Kjøretøyet skal være godt utstyrt med strikk, binders, strips, platesaks, sparkel og slangeklemmer i alle størrelser. Kjøretøyet skal også være utstyrt med kokekar, propanapparat, sammenleggbart hagemøblement, sovepose, spisebestikk og duk til bordet.

– Det blir ikke noe å gå på butikken med, herr Kwartbas.

Som kompensasjon for halvering av lønna får du 20 prosent på alle varene på Europris, Ting & Tang, Nille, Fretex, kommunens hospits og Frelsesarmeens suppekjøkken.

– Etter dette blir det aldri penger til selv den rimeligste charterturen, herr Kwartbas.

I denne avtalen får du en gratis ukes opphold på campingen Skiippagurra i Tana, Villmarksporten Camping ved Husum kontrollstasjon i Løten, og alle campingplassene som ligger i ekstra små kommuner. I tillegg får du fiskerett i Mjøsa, Glomma, Lågen, Harasjøen og hele norskekysten om det passer med hviletiden. Det blir også gitt gratis kurs i tema: «Hvordan koke suppe på gamle kjettinger, lastestropper og brennesle.» I tillegg får dere klippekort hos Reima på fabrikk og fri tilgang til fruktfater på kjørekontoret.

Streik er ikke nødvendig i dette tilfellet, herr Kwartbas. Du får de arbeiderne du betaler for, og da stopper det hele av seg selv.

Gladiola

YTF – kontakt og informasjon

Styret og regioner



YTFs Forbundsstyre:

FORBUNDSLEDER

Svein Furøy

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

NESTLEDER:

Jim Klungnes

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

STYREMEDLEMMER:

Arnold Tveit

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

Kristin Schrøder

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

Knut Authen

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

Bjørn Nytrø

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

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

Kontrollkomité:

Vidar Furua

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

Anette Løding Larssen

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

Harald Grimelund

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

Regioner og lands- samenslutninger i YTF

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Fred Øve Nibe

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

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund

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

REGION TRØNDELAG

Hans P. Sørgerd

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

MØRE OG ROMSDAL

Linda Myhre

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

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle

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

YTF AUST AGDER

Olav Tveit

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

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen

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

YTF TELEMARK

Håvard Moen

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

YTF VESTFOLD

Petter Pettersen

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

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid

Rokkeveien 110,
1743 Klavestadhaugen
Tlf.: 951 59 661
E-post: alexlislelid@yahoo.com

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

Henning Røed

Kongevegen 98 A,
2211 Kongsvinger
Tlf.: 902 51 863
E-post: hen-roee@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: Lakkegata 23

Medlem av
Yrkesorganisasjonenes
sentralforbund



FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

Yrkestrafikkforbundet er en landsomfattende parti-politisk uavhengig fag-organisasjon. Forbundets organisasjonsområde er ansatte i bedrifter som utfører transport av personer og/eller gods og tilknyttet virksomhet, og ansatte på grossistterminaler.

YTFs hovedoppgaver er:

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

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Avdelinger

Avd. 1 Haugesund og Omland
Larsen, Karsten Arne Lervik
5565 TYSVÆRVÅG
Mobil: 480 83 510
Epost: karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2
Sælen, Frode
Brattliien 37, 5019 BERGEN
Mobil: 932 40 004
Epost: fsalen@broadpark.no
www.ytf2.no

Avd. 3 Oslo og Akershus
Sæther, Lars Harein
Brattvollveien 71, 1164 OSLO
Mobil: 922 85 135
Epost: hareins@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn
Hansen, Kurt Roger
Steinroa 5 A, 3340 ÅMOT
Mobil: 957 42 654
Epost: kurthansen505@gmail.com

Avd. 6 Vestfold
Pettersen, Petter Louis
Østveien 51, 3145 TJØME
Mobil: 977 73 714
Epost: petter.L.Pettersen@nettbuss.no

Avd. 7 Trondheim
Husby, Øystein
Ytf Avd 7 Trondheim,
Postboks 5765, 7437 TRONDHEIM
Mobil: 977 10 413
Epost: ytf7@hotmail.com

Avd. 8 Oslo Taxibuss
Kristiansen, Tobbis
Jettegryta 10, 1405 LANGHUS
Mobil: 934 19 118
Epost: tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder
Holbek, Kjell A
Eikebakken 7a,
4622 KRISTIANSAND S
Mobil: 943 04 287
Epost: la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister
Helliessen, Henning Foss
4520 LINDESNES
Mobil: 992 78 192
Epost: ytf.avd10@gmail.com

Avd. 11 Nord
Hansen, Ellen Beate
Veiskifte 46,
9050 Stortseines
Tlf.: 418 04 203
Epost: elbeate@gmail.com

Avd. 12 Finnmark
Nibe, Fred Ove
Storvannsveien 112,
9600 HAMMERFEST
Mobil: 934 18 887
Epost: fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland
Haver, Trine Lill Aronsen
Skjærpebakken 4, 4365 NÆRBØ
Mobil: 995 34 262
Epost: t-larons@online.no

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

Avd. 16 Åndalsnes
Klungnes, Jim Klungnes
6320 ISFJORDEN
Mobil: 932 41 125
Epost: jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer
Hartvikøy, Robert
Nord-Statland,
7777 NORD-STATLAND
Mobil: 957 75 270
Epost: robert.hartvikoy@ntebb.no

Avd. 20 Sandnessjøen
Hansen, Roy
Postboks 141,
8801 SANDNESSJØEN
Mobil: 924 11 984
Epost: rohan5@online.no

Avd. 21 Salten
Skille, Fred Inge
Sullithjelmaveien 3D, 8007 Bodø
Tlf.: 454 00 003
E-post: fskille@online.no

Avd. 22 Vesterålen
Fagermo, Atle Tor
Sigerfjordveien 299,
8400 SORTLAND
Mobil: 913 22 403
Epost: atle@fagermo.net

Avd. 23 Aust Agder
Tveit, Olav
Haugsjå, 3855 TREUNGEN
Mobil: 905 45 149
Epost: olav.tveit@nettbuss.no

Avd. 24 Harstad
Olsen, Steinar
Gammelveien 15, 9475 BORKENES
Mobil: 992 50 642
Epost: st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana
Pettersen, Rune
Villaveien 14, 8618 MO I RANA
Mobil: 952 45 022
Epost: rune.940@online.no

Avd. 29 Joatunheimen
Mosaker, Tomas Jørgen
2977 ØYE
Mobil: 951 92 016
Epost: tommt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy
Westerheim, Leif Olaf
Bassenggata 1,
6516 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 85 091
Epost: leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund
Ediassen, Arvid Magne
Slettaunåsen 3,
8907 BRØNNØYSUND
Mobil: 959 72 697
Epost: arvidediassen@gmail.com

Avd. 33 Kongsvinger
Røed, Henning
Kongevegen 98 A, 2211
KONGSVINGER
Mobil: 902 51 863
Epost: hen-roee@online.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland
Engeskaug, Jens Olai
Lensbygdaveien 168, 2850 Lena
Tlf.: 992 04 473
Epost: rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold
Arnesen, Arnfin
Lerkeveien 12, 1850 MYSEN
Mobil: 950 82 465
Epost: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund
Myhre, Linda
Furelia 13, 6017 ÅLESUND
Mobil: 926 20 612
Epost: linda.myhre@nettbuss.no

Avd. 40 Notodden
Moen, Håvard
Villandvegen 55,
3677 NOTODDEN
Mobil: 928 88 867
Epost: post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal
Tørresen, Olaf Håkon
Prestelidi 2,
4745 BYGLAND
Mobil: 412 77 781
Epost: olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre
Moe, Bjørn Inge
Gamleveggen 15,
6150 ØRSTA
Mobil: 932 12 675
Epost: bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås
Stordal, Ståle
2663 DOVRESKOGEN
Mobil: 907 66 299
Epost: stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol
Thoen, Olbjørn
Prestelie 10, 3570 ÅL
Mobil: 950 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

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

Avd. 47 Hamarøy
Olsen, Magnor Brynjulf
Presteid, 8294 HAMARØY
Mobil: 950 55 709
Epost: magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag
Sørgjerd, Hans Peter
Myrsnipevegen 51, 7082 KATTEM
Mobil: 924 09 265
Epost: h-soergj@online.no

Avd. 51 Lofoten
Riise, Aslak Elvar
Høvdingsveien 54,
8360 BØSTAD
Mobil: 916 19 533
Epost: aselvarr@online.no

Avd. 53 Torpa
Bratlien, Kjell Arild
Skolegata 20, 2870 DOKKA
Mobil: 950 60 483
Epost: ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn
Johansen, Arne
Tveitolia 1, 3660 RJUKAN
Mobil: 997 98 647
Epost: arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne
Hatlehol, Roy
Postboks 168, 6283 Vatne
Tlf.: 957 49 450
Epost: roy.hatlehol@mimer.no

Avd. 56 Trollheimen
Holmeide, Erling Walther
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erlholm@online.no

Avd. 57 Senja
Høgstad, Kristian
9386 Senjahopen
Tlf.: 950 87 037
Epost: elda-h@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

Koppen, Magne Haugan
Velsvik, 6133 LAUVSTAD
Mobil: 416 22 280
Epost: magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Skoglund, Svein Roger
Breivik, 8178 HALSA
Mobil: 928 63 006
Epost: srogskog@online.no

Avd. 62 Trysil

Jonasson, Ulf
Mosand Næringspark,
2420 TRYSIL
Mobil: 472 67 198
Epost: 33jonasson@gmail.com

Avd. 66 Stranda og Omegn

Drabløs, Helge
Vallavegen 27,
6220 STRAUMGJERDE
Mobil: 905 80 112
Epost: hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Brandegg, Paul Inge
Haukdalen, 7288 SOKNEDAL
Mobil: 913 22 667
Epost: paul-ib@hotmail.no

Avd. 74 Drangedal

Vrålstad, Jon Magne
Kjosen, 3750 DRANGEDAL
Mobil: 944 98 406

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Rognes, Stig Morten
Rolvvegen 215, 7120 LEKSVIK
Mobil: 416 73 598
Epost: s-rognes@online.no

Avd. 78 Mosjøen

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

Avd. 81 Flekkjøfjord og Omegn

Mortensen, Christian
Nyeveien 38,
4370 EGRSUND
Mobil: 900 64 332
Epost: cmort@frisurf.no

Avd. 82 Etnedal

Espeseth, Rolf Erik
Etnedalsvegen 1666,
2890 ETNEDAL
Mobil: 951 17 668
Epost: r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter

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

Avd. 96 Follo

Engjadal, Niels Richard
Bråtehøgda 6,
1970 Hemnes
Tlf.: 901 11 507
Epost: niels-richard@engjadal.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Smerud, Terje
Moreneveien 33,
1605 FREDRIKSTAD
Mobil: 993 20 001
Epost: tesme@broadpark.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Karlsen, Ottar Arve
Strømmeveien 436, 3060 SVELVIK
Mobil: 932 52 802
Epost: ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Helleseth, Ove
Breisteinvegen 176 B, 5111 BREISTEIN
Mobil: 932 39 364
Epost: ove.helleseth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Ånesland, Tom
Hommeren 14, 4618 KRISTIANSAND S
Tlf. 380 13 207
Epost: tomaanesland@live.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

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

**Avd. 217 Namdal og
Innherred Funksjonær**

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

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS

Sletbakk, Terje
Skjellveien 24, 8520 ANKENES
Mobil: 905 86 569
Epost: terje.sletbakk@cominor.no

Avd. 220 Helgelandske AS

Nordnes, Rakel
Breimo, 8800 SANDNESSJØEN
Tlf. 750 00 012
Epost: rakel.nordnes@boreal.no

Avd. 221 Salten Funksjonær

Schrøder, Kristin
Svarhammarveien 67, 8015 Bodø
Tlf.: 916 79 354
Epost: kristin@ytf.no

Avd. 223 Nettbuss Sør AS

Hansen, Øyvind
Meyergaten 5, 4836 ARENDAL
Mobil: 920 83 877
Epost: oyvind.hansen@nettbus.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS

Larsen, Per Arild
Stave, 8489 NORDMELA
Mobil: 979 69 400
Epost: per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss

Møre Funksjonær Ålesund
Skaar, Oddveig Gunnvor
Vestre Aspehaug 2, 6010 ÅLESUND
Mobil: 911 80 588
Epost: oddveig_skaar@live.no

Avd. 242 Mørebil AS

Aambø, Knut Gunnar
6150 ØRSTA
Tlf: 913 40 493
Epost: kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag

Solvik, Gunvor Beate Bjordal
Hornesvegen 23 c, 6800 FØRDE
Mobil: 997 28 029
Epost: gunvor.beate@firda-billag.no

**Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre
Billag**

Lindvik, Randi Irene
Stegen 12, 6783 STRYN
Mobil: 951 96 030
Epost: randi.lindvik@nettbus.no

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS

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

**Avd. 296 Oslo og
Omegn Funksjonær**

Ruud, Jon-ole
Nyjordstubben 147, 1275 OSLO
Mobil: 930 64 286
Epost: joruud@norgesbus.no

YTF LOGISTIKK**Avd. 595 G. S. Klubben**

Nilsen, Kenneth
Hegnunvegen 4,
3804 BØ I TELEMAR
Mobil: 975 33 602
Epost: kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

Rogstad, Stig Are
Postboks 149, 7291 STØREN
Mobil: 992 46 850
Epost: stig.are@live.no

**Avd. 598 Torstein Øvsthus
og Søner**

Almeland, Jon
Skjerpestunet 27,
5710 SKULESTADMO
Mobil: 920 32 926
Epost: jon-almeland@hotmail.com

Avd. 599 Alnabru

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

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS

Vikholt, Anders I Hansen
Sildvika 6, 2a 8514 NARVIK
Mobil: 413 35 514
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS

Petersen, Frank
Ruffen 9 B,
1739 BORGENHAUGEN
Mobil: 413 03 909
Epost: frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing

Kristiansen, Per
Postboks 448 Brakerøya,
3002 DRAMMEN
Mobil: 984 18 200
Epost:
per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS

Alseth, Øystein
Alsetgrenda 50, 3656 ATRÅ
Tlf. 35 09 74 10

Avd. 608 Kingsrød Transport

Romell, Ulf
Vattenverksvegen 25,
45336 Lysekil, Sverige
Mobil: 909 31 617
Epost: ulf.romell@hotmail.com

Avd. 609 Emdals Transport AS

Stoverstein, Geir Pery
Tronstad, 6218 HELLESYLT
Mobil: 908 97 921
Epost: geir.stoverstein@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS

Saur, Bjørn Arne
Byafossen, 7716 STEINKJER
Mobil: 901 67 548
Epost: barne-sa@online.no

**Avd. 617 Rema Distribusjon Norge
AS Lan**

Authen, Knut
Ytre Vei 26, 1890 RAKKESTAD
Mobil: 934 04 022
Epost: k.authen@online.no

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

Avd. 622 Hernes Transport

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

Avd. 635 Bring Linehaul

Larsen, Bjørn Terje
Midtgardsvegen 26 2750 GRAN
Mobil: 918 59 817
Epost: kytan@online.no

Avd. 636 Harlem Transport

Andersen, Birger Andre
Grenseveien 1, 1709 SARPSBORG
Mobil: 909 21 959
Epost: birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation

Madsen, Øivind
Eikskollen 5 B, 1361 ØSTERÅS
Mobil: 928 43 058
Epost:
terje.olsen@teamrelocations.com

Avd. 650 T. O. Bull

Kinderås, Helge
Karl Staaffs Vei 56, 0665 OSLO
Mobil: 922 39 307
Epost: helge.kinderaas@live.no

Avd. 680 Fosen

Laberget, Jan-Arne
Karetveien 22, 7120 LEKSVIK
Mobil: 480 53 123
Epost: janarnelaberget@yahoo.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS

Olsen, Steinar
Temtemoveien 5 B,
3053 STEINBERG
Mobil: 952 65 323
Epost: steinar.olsen@ebnett.no

Avd. 685 Renholdsverket

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

Avd. 688 Alliance Healthcare

Afroz, Kristine Mjåseth
Svartdalsveien 73, 0678 OSLO
Mobil: 984 29 565
Epost: klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan

Skatland, Rolf Vollan
7717 STEINKJER
Mobil: 416 00 866
Epost: rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS

Myklebust, Tom Arild
Nordbyveien 211,
2013 Skjetten
Tlf.: 928 85 495
E-post: britt-ingveig@hotmail.com

Utgiver:
Yrkestrafikkforbundet
e-post: post@ytf.no
www.ytf.no

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

Grafisk produksjon:
MacCompaniet a.s
Telefon: 22 03 80 90
e-post: trine@maccompaniet.no

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

Rar media v/Robert Martinsen
Mobil: 906 22 977
e-post: robert@rarmedia.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskapers rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossist-terminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre med interesse for spørsmål omkring tungtrafikk.

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

Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



Utgivelsesplan for annonser 2014		
Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	13. januar	3. februar
2	11. mars	1. april
3	12. mai	2. juni
4	14. juli	4. august
5	10. september	1. oktober
6	10. november	1. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

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

Annonsepriser fra 1. januar 2014	
Format	4. farger
1/1 side	12 750
1/2 side	8 700
1/4 side	7 100

Rabatter	
Ved forhåndsbestilling av 1/1 og 1/2 annonsesider gis følgende rabatt:	
3-5 annonser: 10%	6 annonser eller fler: 15%
Rabatten beregnes på siste faktura.	

Provisjon/Godtgjørelse	
Byråprovisjon: 3,5 %	Formidl. godtgjørelse: 1,5 %

Abonnementspris: kr 170,- pr. år

Kontakt YTF

40 60 37 00

TAST 1

eller vent på svar

TAST 4

Juridisk avdeling

TAST 2

Medlemsservice

Linda Jæger

Advokat/Avdelingsleder
932 40 007
linda@ytf.no

Wenche Nyjordet

Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no

Ken Roger Bratteng

Advokatfullmektig
932 40 017
ken.roger@ytf.no

Njoniza Haziri

Sekretær
932 40 016
njoniza@ytf.no

Josefine Wærstad

Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no

Kjellrun Mørch

Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no

Anne Lise Løkken

Advokatsekretær
932 40 023
anne.lise@ytf.no

TAST 3

Tariff- og Fagavdeling

TAST 5

Marked og kommunikasjon

Henrik Dahle

Forhandlingssjef
932 40 019
henrik@ytf.no

Ida Langdalen Kristiansen

Kommunikasjonsansvarlig
911 27 927
ida@ytf.no

Jan Jacobsen

Sektorleder gods
932 40 018
jan@ytf.no

Miriam Sommerseth

Markedsansvarlig
922 04 447
miriam@ytf.no

Håvard Galtestad

Org. sekretær
932 40 020
haavard@ytf.no

Ring direkte til disse

Lin Andrea Gulbrandsen

Forhandler
932 40 09
lin@ytf.no

Svein Furøy

Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no

Geir Anthonson

Adm.sjef
932 40 010
geir@ytf.no

Espen Selmer Torgersen

Redaktør
928 62 156
espen@ytf.no



**YRKES-
TRAFIKK
FORBUNDET**

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.

Kryssord



Gledelig med økning av innsendte løsninger denne gangen, og vi gratulerer disse tre vinnerne:

Roy Busch, Nesoddeveien 274, 2455 Nodre Frogn
Stein Krohn, Oksval Terr. 1 D, 1450 Nesoddtangen
Harry M. Krossgått, Frønsdalstune 14, 5550 Sveio.

Ny oppgave er klar og fristen for innsending settes til **20. juni**.
 Adressen er vel kjent, Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo
 og konvolutten merker du som vanlig med «YTF-kryss». Hiv deg på blyanten
 og lykke til!



Navn:

Adresse:

		SÆR- DIETT ↘	LITEN GRØNN- SAK	RØYS ↘	ENGLSK PLATE- SELSKAP	VÆSNE ↘	" PÅ EMBETS VEGNE"	ROMER- TALL 500 →
		→		→				
		SNIRK- LER HAR YTF ↘			PLAG- GET	FUGL BY I TRINI- DAD		BUSK- EN
				↘			AV- SATS OPP- DRETT	
FEIRES I ÅR ↘	ROTE UKOKT ↘	FREDS- BEV. ORG. ↘	DAL- SIDE	GÅ I VANN	EN- TALL	PROSS- EN	SÅR- MERKE	
↘								↘
365 DAGER ROMER- TALL 5		HUN- KJØNN'S ART- IKKEL	LOGISK LÆRE- BOK				SVI, BREN- NE	DANNE ORD VIPTER GESTI- KULEKRE
	HAR YTF			BOK- SER	SIGA- RETT- STUMP	SPORT (FOR- KORT- ET)		FRIL- HANDELS- FORBUND MAS
	LAND		↘		MOBBE	UT- PRØVE		VEL- LUKT
		TILTRO	YPP- ERSTE- PREST ↘	↘				
	SMILE		UNG ØRRET			KJ. TEGN KALIAM	REITTS- AV- SIGELSE	STREKKE SEG RYDDE
	HAST		FILO- SOF- ER					TRAKT
↑								
					←			←
								←

**Årets tillitsvalgte –
Per Kristiansen**

Bråkebøtte og medlemmenes beste venn

**Brudd i forhandlingene – igjen. Tillitsvalgt i Bring,
Per Kristiansen, kan slå fast at heller ikke denne gangen har
YTF i Bring Warehousing fått gjennomslag for kravet om
20 prosent tillegg på skiftarbeid for alle medlemmene.
Men gi seg, nei, sånn er ikke Per laga.**

TEKST: BENTE BOLSTAD

Per Kristiansen som på representantskapsmøtet i mars ble kåret til årets tillitsvalgte i YTF, har sammen med arbeidskamerat Ronny Bredesen og forhandler i YTFs sekretariat, Lin Andrea Gulbrandsen, akkurat avsluttet årets ordinære tarifforhandlinger mellom arbeidsgiver Bring Warehousing og YTF-klubben i bedriften. Neste stasjon er Riksmekleren. Der har han vært før. En gang har han til og med vært i Arbeidsretten.

Det var i begynnelsen av 2012 at Yrkestrafikkforbundet først ble kjent med den røslige Bodø-mannen som aldeles ikke bøyer hodet for verken arbeidsgiver, LO, eller hvem som helst andre som kommer hans vei. La oss ta en tur tilbake i tid.

Norges dårligste tariffavtale

I 2010 bestemte Posten Norge at de skulle dyrke fram ulike datterselskap med hver sine ekspertfelt. Per Kristiansen jobbet da i Bring Cargo lager, som ble virksomhetsoverdratt til Bring Warehousing, som hadde ansvar for all lagerdrift i Norge. Kristiansen og arbeidskameratene var organisert i Norsk Transportarbeiderforbund (NTF).





Både Transportarbeiderforbundet og Postkom hadde tariffavtaler innenfor Bring-systemet. Omtrent samtidig bestemte LOs organisasjonskomité at bare Postkom fikk ha tariffavtale i Posten Norge med datterselskaper der det ikke eksisterte avtaler på oppkjøpstidspunktet.

NTF lå i forhandlinger med Postkom om sammenslåing, og Per Kristiansen tror de ansatte i Bring kanskje ble ofret i denne situasjonen.

– Den tariffavtalen vi har i dag som Postkom har fremforhandlet er trolig er en av Norges aller dårligste. En overgang til den uten å kjempe for forbedringer ville betydd en betydelig lønnsnedgang for de ansatte, sier Kristiansen.

De NTF-organiserte sto overfor tre alternativer: Være uorganisert, melde seg inn i Postkom, eller finne et alternativ utenfor LO.

– Det eneste alternativet for oss var å finne et forbund utenfor LO hvor vi kunne slåss videre for våre rettigheter. Sånn fant vi Yrkestrafikkforbundet og meldte oss kollektivt over, sier Per Kristiansen.

Sta og nysgjerrig

Men nå skal dette handle om Per Kristiansen, og ikke om Bring Warehousing. Likevel er historien om Bring en viktig del av Pers liv de siste årene. Forhandlingssjef i YTF, Henrik Dahle, har fulgt prosessen fra den dagen gutta fra Bring banket på døra til YTF. Han kjenner Per godt, og deler gjerne sine meninger om mannen.

– Per er hel ved, sier Dahle. – Han er veldig sta, men også nysgjerrig. Og så er han kunnskapsrik, særlig når det gjelder fagbevegelsen. Per er lojal overfor medlemmene sine, og til gjengjeld stoler de på ham. Og så kan han bli litt ivrig, avslutter Dahle.

Per ler godt, og innrømmer gladelig at han er både sta og ivrig. I YTF og YS står han på for at YS skal kreve å få en konserntillitsvalgt i Posten Norge.

– Jeg venter, og jeg er ikke tålmodig!
– *Hva gjør Per Kristiansen når han ikke tenker fagforening og annen politikk?*

– Ja, du finner meg ikke på tur i skog og mark. Jeg ser gode filmer, gjerne på TV, og jeg er mye sammen med vennene mine. De er veldig viktige for meg.

Hva slags filmer, lurer vi på. Han vrir seg i stolen.

– Ja, jeg er nok litt av en nerd, men jeg er veldig glad i science fiction og fantasy, som for eksempel Ringenes herre

og Star Wars, forteller Per med et godt smil om munnen.

Tillitsvalgt siden barneskolen

Det er trolig ikke i oppveksten i Bodø vi finner rota til denne organisasjons-energien. Familien hans er ikke typiske organisasjonsmennesker. Men fra Per gikk på barneskolen satt han i elevrådet og på videregående satt han i YLI, Yrkeskoleelevnes og Læringenes interesseorganisasjon. På høyskolen satt han i høyskolerådet, mens han tok fag som samfunnsfag og sosiologi. Han har vært tillitsvalgt overalt han har vært.

– Politikk og organisasjon er mine fremste interesser. Politiske beslutninger har stor betydning for hverdagen vår. Men selv om det finnes positive ting hos flere partier, har jeg personlig ikke funnet *mitt* parti. Derfor holder jeg meg unna partipolitikk, sier han.

Han fnyser over utspill fra den sittende regjeringa. Forslag om kutt i sykelønna og angrep på arbeidsmiljøloven, nei, høyre-politikk kan han ikke noe med.

– Mange av denne regjeringas utspill er ikke forenlig med fagforeninger og arbeiderkamp. Men AP er heller ikke som i Gerhardsens glandsdager ...

Når han ikke har funnet sin vei gjennom de politiske partiene angriper han det hele på en annen måte:

– Politikk er viktigere enn partipolitikk, understreker han og viser med hele seg at engasjementet er glødende.

Krangling, og enda mer bråk

Da en samla tropp ansatte ønsket overgang fra NTF til YTF, var det ingen hjelp å få fra Transportarbeiderforbundet sentralt når det gjaldt overgangsforhandlinger. Per Kristiansen forteller at de ellers har fått mye støtte fra mange i NTF, for eksempel Oslo-foreningen.

– På vei ut av NTF fikk vi med oss en lukket personlig avtale med arbeidsgiver for årene 2010–2012. Da fulgte vi speditørtariffen, men kun når det gjaldt lønns- og arbeidsvilkår. Sosiale goder fikk de for eksempel ikke med. Det var år med mye krangling, understreker Per.

Så startet arbeidet med å få tariffavtale med YTF, og da ble det i alle fall en masse støy.

– Etter flere omganger med ordinære forhandlinger endte vi etter et halvt år hos Riksmekle-ren. Der endte det opp med en blåkopi av den avtalen som Postkom hadde med Bring Warehousing. Dette var en mye dårligere avtale

RBUND
AFIKKFORBUND



enn den vi hadde gjennom speditørtariffen. Vi fikk også med en sikringsbestemmelse fra meklingene som sa at ingen skulle miste tillegg som vi hadde før virksomhetsoverdragelsen. Så nå er vi nødt til å bruke tariffoppgjørene fremover til å gjøre denne avtalen bedre og kjempe for at alle YTFs medlemmer i BW får samme tillegg som vi har.

– Er det en fordel eller en ulempe at det finnes flere fagforeninger som organiserer samme yrkesgrupper?

Det er fordeler med flere fagforeninger i samme bedrift hvis de greier å samarbeide i lønnskampen.

Vi har forsøkt å strekke ut en hånd til Postkom som har medlemmer i BW som oss men de har avvist et hvert samarbeide med forbund utenfor LO noe jeg synes er veldig rart siden vi jobber for medlemmene ikke for oss selv.

– I dag blir stadig flere deler av statlig virksomhet skilt ut som statlig eide foretak, og det forekommer også stor grad av privatisering. Hvordan ser du på det?

– Hvis du bor i Oslo og vil ha brev, er privatisering en helt grei ting. Men folk bor jo over hele landet, og i Finnmark ville folk kanskje fått brev en gang i uka med full privatisering.

Nå er vi inne på politiske hjertesaker hos Per Kristiansen. Han lener seg fram over bordet.

– Ting som er viktig for folk burde ikke koste noe. Sykehus, skole, eldreomsorg, strømlevering, alt dette burde vært et statsanliggende. Det har vi råd til i vårt rike land, sier han.

2000 nye medlemmer...

På representantskapsmøtet i vinter sa Per Kristiansen at om fem år regner han med å ha 2000 medlemmer i Posten og Bring.

– Det var noen som sa at det var et hårete mål, gliser Per.

– Vi må få på plass gode tariffavtaler. Det er mye misnøye ned Postkom på



Tillitsvalgt Per Kristiansens mål er å løfte alle i klubben opp på det nivået de best lønnete er på. Foto: Bolstad

grasrota nå, så vi har store muligheter.

Bring Warehousing alene har 200 ansatte, bare 60 av disse er organisert, i Postkom og YTF. I Drammen blir de aller fleste som ansettes organisert i YTF, organisasjonsgraden er 90 prosent. Så selv i Bring Warehousing er det et stort medlemspotensiale

– Får du den hjelpen du trenger i YTF sentralt?

– Ja. Jeg kan ringe direkte til de jeg vil snakke med, og får god hjelp hos alle. Jeg opplever at vi har funnet vår plass i YTF, og her blir vi.

Vi får en kort prat med Pers medhjelper i forhandlingene, Ronny Bredesen. Han sier at Per er en flink tillitsvalgt, som står på for folk.

– Ville arbeidsgiver blitt glad hvis Per Kristiansen leverte inn sin oppsigelse?

– Ja, sier Ronny.

Og vi er ikke i tvil om at årets tillitsvalgte i YTF tar det som et kompliment.

Årets tillitsvalgte

Da Per Kristiansen fikk utmerkelsen årets tillitsvalgte under representantskapsmøtet i mars, ble tildelingen begrunnet slik:

Prisen får Per Kristiansen for en utrettelig innsats for sine kolleger i Bring Warehousing gjennom lang tid, og spesielt i en tid da medlemmene var inne i en turbulent og vanskelig periode der arbeidsgiver var lite samarbeidsvillig. Per tok ansvar og fikk fulltallig oppslutning blant sine kolleger for å kjempe for deres rettigheter, helt til arbeidsretten. Mye på grunn av denne innsatsen er YTF i Bring Warehousing i dag en levende og sterk forening som står på for sine medlemmer, fortsatt med Per ved roret.

Mange tillitsvalgte gjør en formidabel innsats i det daglige og kunne gjort seg fortjent til å få prisen, men det var aldri tvil om at det var Per fra Bring Warehousing som fortjente denne prisen aller mest denne gangen.

SPAR OPP TIL 39% AV DINE DRIVSTOFFKOSTNADER

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

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

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

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

Volvo Buses. Driving quality of life

Prosjekt Allmenngjøring – siden sist

YTF fortsetter arbeidet med Allmenngjøringsprosjektet og Ken Roger Bratteng på YTFs juridiske avdeling forteller at arbeidet skri-der frem.

– Dette er et viktig arbeid som berører lønns- og arbeidsvilkår i hele transportbransjen. Arbeidet hviler derfor ikke, til tross for travle tider med årets mange tariffoppgjør, forteller Bratteng.

Som vi skrev i forrige nummer av Yrkestrafikk har YTF gått i spissen for å få gjennomslag for allmenngjøring av tariffavtaler innenfor transportsektoren. Målsetningen er å motarbeide sosial dumping og sikre norske sjåførers fremtid. Veien frem er lang, men troen på å lykkes er fortsatt stor, sier advokat Ken Roger Bratteng som er sentral i dette arbeidet hos YTF.

– Selv om det er en oppnevnt tariffnemnd som vil ta den endelige avgjørelsen, trenger vi politisk støtte for å nå gjennom. Det er mange aspekter ved



Ken Roger Bratteng og YTF jobber videre med allmenngjøringsprosjektet. – Vi skal lykkes, sier Bratteng.

sosial dumping, og derfor må et allmenngjøringsvedtak også følges opp med politisk handling.

Siden allmenngjøringskonferansen som ble avholdt i mars har arbeidet fortsatt med uforminsket styrke. Og representanter for forbundet har vært i flere møter med både politikere og andre.

– Vi har hatt møter med partiene som er representert i Stortingets Arbeids- og sosialkomite og vi har møtt politisk ledelse i Arbeidsdepartementet, forteller Bratteng. Alle har fått overlevert klare budskap om behovet for allmenngjøring og de to rapportene som er utarbeidet av forbundets ansatte. På denne måten ønsker vi å legge premissene for den videre debatten.

Det YTF vil arbeide med den nærmeste tiden, er å utforme kravet som skal overleveres tariffnemnda. Kravet vil formelt bli fremmet av YS.

– Dette skal vi gjennomføre, for å sikre at yrkessjåfører fortsatt skal ha en stolt framtid, avslutter YTF-advokat Ken Roger Bratteng.

Framgang i Ruterområdet

I fjor skrev vi i Yrkestrafikk om at en samlet gruppe Hovedverneombud i Ruters område i Oslo fremmet flere krav overfor både Ruter, Oslo kommune og politisk ledelse. Rune Johansen, Hovedverneombud i Norgesbuss forteller oss nå at det er bevegelse på mange av områdene.

Når det gjelder kontantfrihet på bussen har det allerede skjedd en hel del.

– Denne saken går stort sett av seg selv nå. Alle Hovedverneombudene har lokalt stilt krav om en handlingsplan for å fjerne kontanter fra bussene innen fristen 1. januar. Etter mye fram og tilbake, har Ruter forsert utrulling av den nye generasjonen billettmaskiner som er klare for bankkort og kredittkort. Trikken setter i gang et pilotprosjekt på dette, men tidspunktet er ikke klart, forteller Rune Johansen.

Også i saken om en ny bussterminal har det blitt fart på sakene, skal vi tro Johansen.

– Denne saken har tatt helt av. Hovedverneombudene er representert i

prosjektgruppa fra mai måned og vi får dermed sterk påvirkningskraft i utformingen av ny terminal. Hovedverneombudene lokalt er tatt inn som høringsgruppe i første rekke med tanke på kjøremønster og logistikk inne på terminalen. Vedtak om bygging er dessverre forsinket, men vi håper på et endelig vedtak i løpet av sommeren.

Når det gjelder Galleri Oslo, forteller Johansen at det er tyngre å vinne frem.

– Her har det vært vanskeligere å få gjenklang. Men vi har endelig fått et møte med ledelsen for å diskutere hvilke tiltak som må til for å sikre terminalområdet.

– Det har i det hele tatt vært interessant å registrere at det samarbeidet vi har etablert på tvers av operatørområder virkelig har blitt lagt merke til og blir sett på med respektfulle øyne. Siden vår agenda ikke er å få ære og berømmelse, er vi svært fornøyd med at når vi i et lukket møte den ene dagen diskuterer en sak, ser vi at en politiker dagen etter er ute og uttaler seg om samme sak og bruker våre argumenter! Dette viser nok en



Rune Johansen

gang at saklighet og seriøsitet er det viktigste våpenet vi har for å finne løsninger, avslutter Hovedverneombud i Norgesbuss, Rune Johansen.

Rettigheter & plikter

Vesketyveri – sjåførens ansvar?

Sjåfører som har blitt frastjålet penger fra sjåførvesken, får ofte krav fra busselskapet om å dekke tapet av penger og billettutstyr. Hvorvidt de faktisk er pliktige til å dekke tapet må avgjøres etter en konkret vurdering. Det sentrale i vurderingen vil være hvorvidt vedkommende kan sies å ha hatt en uaktsom (klanderverdig) oppførelsen under utøvelsen av sitt ansvar for pengevesken. Hvis en sjåfør kan sannsynliggjøre at måten han oppbevarte penger på var aktsom, skal han ikke dekke tapet.

Det foreligger derfor ikke noe objektivt ansvar for sjåførene, slik enkelte arbeidsgivere forfekter ved å påstå at det som ikke dekkes av forsikringen, skal dekkes av sjåføren. Enkelte ganger viser arbeidsgiver til tariffbestemmelser som grunnlag for at sjåfører har påtatt seg et kollektivt ansvar, men en slik påstand må avvises.

For eksempel ble en sjåfør som oppbevarte pengevesken i bagasjerommet, uten at denne var synlig for forbipasse-



thief

rende, frifunnet for erstatningsansvar. Vedkommende skulle på en musikkøvelse og rakk ikke hjem. Retten la vekt på at det ikke var plassert ut veskeskap på arbeidsstedet hvor han kunne sette fra seg vesken.

Selv om en sjåfør har vært uaktsom, vil det måtte vurderes om kravet skal lempes. Det vil si at vedkommende kun er ansvarlig for å betale tilbake deler av beløpet. Momenter i en slik vurdering kan eksempelvis være at oppbevaringen av vesken kun skjer i arbeidsgivers interesse, om tilfredsstillende veskeoppgjørsrutiner er etablert eller tilgang til veskeskap.

Selv om en sjåfør i møte med arbeidsgiver har følt seg presset til å underskrive et gjeldsbrev hvor vedkommende påtar seg å betale tilbake beløpet for eksempel ved trekk i lønn, binder ikke dette gjeldsbrevet sjåføren lengre enn den faktisk ville vært ansvarlig etter vurderingen som skal gjøres med hensyn til uaktsomhet. Det er således fullt mulig å bringe en sak inn for retten og kreve pengene tilbakebetalt til sjåføren selv om gjeldsbrev er undertegnet og pengene faktisk er betalt til selskapet. Et krav om tilbakebetaling, kan fremmes inntil det foreldes. Foreldelsesfristen er 3 år.

Streikebryteri

I forbindelse med streik, er det ofte snakk om streikebrytere. Hva er egentlig streikebryteri?

Det fremgår ikke av noen lov hva som er streikebryteri, men det er vanlig å definere streikebryteri som *urettmessig bruk av ikke streikende arbeidstakere i de streikendes sted, eller ansettelse av nye arbeidstakere i de streikendes sted.*

Det er ikke ulovlig å være streikebryter eller å organisere streikebryterarbeid, men det er alminnelig akseptert at det er moralsk forkastelig å være streikebryter. Uorganiserte arbeidstakere på en arbeidsplass, har rett og plikt til å fortsette sitt vanlige arbeid selv om det er streik i bedriften. De er ikke streikebrytere ved å utføre normalt arbeid. Dermed de påtar seg arbeid som ikke ligger

til deres arbeidsavtale å utføre, er det streikebryteri.

En arbeidsgiver kan ikke ansette nye arbeidstakere for å erstatte de streikende. De nyansatte vil i så fall være streikebrytere. Det samme vil en ekstrahjelp eller deltidsansatt være, dersom denne påtar seg oppdrag som normalt blir utført av de streikende.

Det er ikke streikebryteri dersom sentrale ledere i bedriften utfører arbeid for å avbøte virkningen av streiken. For eksempel kan en administrerende direktør som har busslappen, kjøre en rute som en streikende skulle hatt.

Det er heller ikke streikebryteri dersom et firma som kjøper transportoppdrag av en annen bedrift som er i streik, engasjerer en annen transportbedrift til å utføre oppdragene i den tid streiken pågår.



Mottatt oppsigelse per post

Spørsmål: For noen måneder siden mottok jeg en oppsigelse fra min arbeidsgiver per post i vanlig brevs form. Brevet ble ikke sendt rekommandert. Jeg leser i arbeidsmiljøloven § 15-4 at arbeidsgiver skal levere en oppsigelse til arbeidstakeren personlig eller sende den i rekommandert brev. Loven sier også at hvis det foreligger formfeil ved oppsigelsen, skal oppsigelsen kjennes ugyldig. Mitt spørsmål er om oppsigelsen er ugyldig når den ikke ble sendt rekommandert?

Svar: Arbeidsmiljøloven § 15-3 inneholder en ordensforskrift om at oppsigelse skal skje skriftlig og at den skal leveres personlig eller sendes rekommandert til arbeidstakeren.

Bakgrunnen for at loven sier brevet skal overleveres personlig eller sendes rekommandert, er å sikre at det kan dokumenteres at oppsigelsen er kommet frem til arbeidstakeren. Det betyr ikke at oppsigelsen er ugyldig dersom den ikke er sendt rekommandert. Det er imidlertid arbeidsgiver som må bevise at oppsigelsen kom frem til arbeidstaker. Dersom arbeidstaker ikke innrømmer å ha mottatt en oppsigelse som er sendt per post, blir dette svært vanskelig for arbeidsgiver. Når man har innrømmet å



ha mottatt oppsigelsen, vil den ikke være ugyldig selv om den kun ble sendt ved ordinær postgang.

Oppsigelse av leiekontrakt

Spørsmål: Jeg leier en hybel i leiligheten hos en familie. Jeg har sagt opp avtalen og flytter ut om en måned 20. juni. Utleier

krever husleie for hele juni og juli. Hva er jeg forpliktet til å betale?

Svar: Siden du har en leiekontrakt hvor du leier et rom hos utleier, er oppsigelsestiden en måned fra dato til dato. Det betyr at du skal betale leie til og med 20. juni, hvis du sa opp senest 20. mai. Ved leie av leiligheter, er oppsigelsesfristen tre måneder og oppsigelsesfristen løper fra den første i påfølgende måned etter at oppsigelsen har funnet sted.



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





*Målet mitt er å gi
passasjerene mine
en fin og behagelig
tur, hele veien, sier
Niklas Ekre.*

– Niklas viser vei for en ny generasjon bussjåfører

– Jeg synes det er moro å reise på jobb, sette meg bak rattet i bussen og kjøre, sier 21 år gamle Niklas Ekre som er med i Statens vegvesens prøveprosjekt for å rekruttere unge bussjåfører.

TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD

Vi møter Niklas Ekre klokka 07.00 om morgenen på Nettbuss øst sitt anlegg på Mysen, hvor bussen står klar. Om et kvarter skal han reise til Ørje ved svenskegrensen for å hente skoleungdommer, uten instruktør i bussen. Instruktøren kjører samme skolerute i bussen bak ham.

– Jeg tror det blir en fin tur, sier Niklas Ekre.

Niklas går inn til pauserommet hvor han møter mange av sine kollegaer, bussjåførene.

– Jeg reiste til jobben i god tid i dag, som vanlig, slik at jeg får tid til å snakke litt med kollegaene mine, før jeg begynner å kjøre. Her er det trivelige folk som er lette å komme i kontakt med. Trivsel på jobben er veldig viktig, sier han.

Etter litt småpratning og fleiping med kollegaene, er det tid for å kjøre.

Niklas går ut til buss nummer 966, åpner døra, kliver over sperringen inn til sjåførplassen og henger fra seg ytterjakka. Så blåser han i Alkolåsen for å bli klarert til å kjøre, deretter tar han fram plastkortet som han fører over den automatiske leseren på billettmaskinen, slik at han også blir klarert for å betjene den.

Tid for å kjøre

Vi setter oss litt bak i bussen og følger med, uten å forstyrre sjåføren med pratning underveis. Niklas kjører ut på motorveien. Det er lite trafikk. Han slår på radioen og hører litt på programmet morgenklubben. Vi flytter nærmest over de store åkrene som bølger på hver side av motorveien. Snart svinger han til høyre og kjører inn i Ørje sentrum, et lite sted med noen svingete gater som Niklas kjører elegant, før han parkerer inne på en stor plass ved et busskur. Der står skoleelevene og venter.

Ungdommene går sakte og sikkert på bussen, ingen sniker i køen. De bruker busskort. Det kommer også en voksen passasjer som betaler kontant til Niklas.

Straks alle har satt seg ned i setene, kjører Niklas den nesten fulle bussen i retning Mysen videregående skole. Et stort ansvar.



Skoleungdommene går på bussen i Ørje sentrum. Sjåfør Niklas Ekre kontrollerer kortene.



– Bussjåfør er et serviceyrke med mye ansvar. Det liker jeg, sier Niklas Ekre.

– Jeg liker ansvaret, har Niklas fortalt oss, tenker vi mens vi er på farten over åkrene igjen.

Passasjerene, ungdommene, tar fram sine mobiltelefoner, kun et par jenter sitter og prater ivrig om en oppgave de skal ha på skolen. Ellers er det stille. Rolig. Avslappende. Søvnig. Ingen forstyrrer sjåføren.

Rundt 20 minutter senere svinger Niklas Ekre rolig inn til holdeplassen ved Mysen videregående skole.

– Vi har hatt en veldig fin og komfortabel tur, sier tre av skolejentene til sjåføren.

– Hyggelig å høre, sier Niklas. Han er blid. De er blide.

Når alle er ute av bussen, kjører han straks tilbake til Nettbuss øst, avdeling Mysen sitt anlegg og parkerer.

– Jeg er veldig godt fornøyd med turen. Og jeg tør påstå at passasjerene mine fikk en behagelig reise. Jeg er nøye med å kjøre på en behagelig måte, ikke bremse for raskt før kryss, ikke kjøre i rykk og napp. Holde flyten. Jeg tror passasjerene setter pris på det, sier Niklas. «Jeg kjører for deg», er slagordet til Nettbuss, og det står skrevet på armen på hans sjåføruniform.

Ansvaret

– Når begynte du å tenke på å bli bussjåfør? ➤



Niklas Ekre fører kortet over billettmaskinen i bussen.

– Da jeg begynte å kjøre buss til skolen i åttende klasse – ungdomsskolen. Jeg la merke til sjåføren som førte det store kjøretøyet og ansvaret han hadde for alle passasjerene om bord. Et stort ansvar. Den ansvarsfølelsen likte jeg allerede den gang. Du er sjefen om bord.

Du bestemmer. Og ikke minst kommer du i kontakt med mange mennesker som bussjåfør.

Men Niklas bestemte seg ikke for yrkesvalg den gang på bussen. Avgjørelsen tok han da han var utplassert i Nettbuss på Mysen, en dag i uka, mens



Annika Jensen er instruktøren til Niklas Ekre i Nettbuss øst, avdeling Mysen.

han gikk VG2 transport og logistikk på Askim videregående skole.

– Som utplassert, var jeg med og observerte på skoleruter og turer til Oslo. Da prøvde jeg å sette meg inn i sjåførens situasjon. Hvordan oppførte sjåføren seg mot kunder? Hvordan kjørte sjåføren? Hvordan taklet han eller hun svingene? Hvordan foregikk billettsalget? Jeg la merke til at sjåførene var veldig profesjonelle og flinke, de hilste på passasjerene og kjørte komfortabelt. Slik vil jeg også gjøre det, tenkte jeg.

– Positivt for alle

Nettbuss øst, avdeling Mysen er svært positiv til prosjektet for å rekruttere ungdom til bussjåføryrket.

– Det å ha bussjåfør-lærling er positivt for hele avdelingen vår på Mysen. Vi har høy gjennomsnittsalder og trenger unge, friske mennesker til å føre yrket videre, sier Asle Walter som er avdelingsleder i Nettbuss øst, avdeling Mysen.

– Da myndighetene åpnet for prøveprosjekt med persontransport for lærlinger under 21 år, ble vi med fra første dag. Flere fra vår avdeling møtte opp på Askim videregående skoles linje VG2 transport og logistikk og fikk mye ut av det besøket. Kontakter ble knyttet med både lærere og elever, sier Walter.

Der fikk de kontakt med Niklas som straks ble utplassert i Nettbuss.

– Han var da, som nå, veldig dedikert, lærevillig, pliktoppfylgende og han har gode holdninger. Slike lærlinger er det lett å jobbe med.

– Men det krever mye mer av bedriften å være med på en slik lærlingeordning enn å ta inn

ferdig utdannede sjåfører?

– Ja. En voksen ferdig utlært sjåfør bruker vi mellom fire og seks uker til å lære opp i bedriften, mens lærlingen har ett og et halvt år.

– I gamledager var det ofte slik at lærlinger fikk ryddejobber og annet forefallende arbeid i stedet for fagopplæring. Slik skal det ikke være hos oss. Arbeid som blir til overs gjøres ikke av lærlingen. Lærlingene og vi som bedrift har et felles mål, det er at vedkommende skal ta fagprøven og utøve yrket på en best mulig måte. Derfor bruker lærlingen all sin tid på fagopplæring hos oss.

Behovet for nye sjåfører varierer nærmest fra måned til måned i Nettbuss øst, avdeling Mysen, hvor det arbeider 90 bussjåfører. Ingen lærlinger blir garantert jobb når fagprøven blir bestått, heller ikke Niklas Ekre, selv om de er svært godt fornøyde med ham.

– Men jeg er rimelig sikker på at vi får en jobb til Niklas Ekre når han blir ferdig med sin fagprøve, sier avdelingsleder Asle Walter.

Sjåføryrket i blodet.

– Far min er sjåfør for Tine i Oslo. Han kjører melk, jeg kjører folk. Jeg var med han på jobben i lastebilen ofte da jeg var liten. Jeg følte meg som sjef da jeg satt så høyt over veien. Det var moro, minnes Niklas.

Vanligvis må man være 24 år for å ta førerkort for å kjøre buss. Men Niklas gjorde det i fjor, som 20-åring, fordi han er med på et prøveprosjekt for å rekruttere bussjåfører.

– Hvordan opplevde du å ta førerkortet for å kjøre buss?

– Teorien ble intens noen ganger. Jeg ble sliten. Det var veldig mye å sette seg inn i, alt fra det tekniske om kjøretøyet til trafikk-forståelsen. Noe av det første vi fikk beskjed om var å tenke oss at vi behøvde mer plass i trafikken enn når vi kjører personbil. Alle på kurset hadde bare personbil-lappen. Vi var en gjeng med ungdommer.

Niklas tok førerkort klasse D for buss og klasse C for lastebil og skal senere ta førerkortet for vogntog.

Han blir gradvis vennet til jobben som bussjåfør. Han kjørte først med

instruktør uten passasjerer i bussen, og senere med passasjerer.

– Hvordan opplevde du din første tur alene med passasjerer?

– Jeg var litt spent. Men det var veldig moro. Jeg kjørte fra Mysen til Trømborg hvor jeg hentet unger som skulle til barneskolen, ungdomsskolen og den videregående skolen.

– Er det noen ganger bråk i bussen når du kjører skoleunger?

– Ja, det hender de synger, er litt høyløst og har det moro. Men det gjør ikke meg noe, så lenge de sitter i ro og ikke henger i bagasjehylla oppunder taket. Ungdommene som jeg kjører til den videregående skolen er rolige hele tiden. Kanskje de er litt trøttere om morgenen, sier Niklas som hittil kun har kjørt morgenruter.

– Mange ungdommer som satser på sjåføryrket, velger å kjøre vogntog i stedet for buss. Hvorfor er det slik, tror du?

– Ja, jeg kunne også valgt vogntog og vært ned i Italia nå, i stedet for å sitte på et møterom i Nettbuss på Mysen. Men jeg vil ha mer faste arbeidstider enn man får når man kjører gods, slik at jeg vet når jeg blir ferdig på arbeid om dagen.

– Hvorfor er ikke bussjåfør et populært yrke blant ungdom, tror du?

– Jeg tror de fleste ungdommene har et dårlig inntrykk av yrket. Mange ungdommer tror det er et kjedelig yrke med bare «gamlinger». Kanskje de har tatt skolebussen selv og sett at de fleste som kjører er gamlinger. Et yrke for gamlinger er ikke så tiltrekkende for ungdommer.

– Hvilke egenskaper trengs for å bli bussjåfør, slik du ser det?

– Punktlighet. Klokka bestemmer. Du bør være sosial. Du er den første personen passasjerene møter når de går på bussen. Vær hyggelig og serviceinnstilt. Du må også være relativt rolig og behersket, ikke hisse deg opp over småting og vise ro i trafikken.

Niklas Ekre skal ta fagprøven i yrkesjåførfaget i juli 2015.

– Det ser jeg fram til. Jeg gleder meg til den dagen jeg får fagbrevet. Målet mitt er fast jobb i Nettbuss på Mysen.

– Jeg synes det er aldeles nydelig å sitte bak rattet og kjøre buss, sier Niklas Ekre.

Valgte riktig yrke

Inn døren til møterommet kommer Annika Jensen som er hans instruktør i Nettbuss øst, avdeling Mysen. Hun kjørte også til Ørje for å hente skoleungdommer denne morgenen, og hun

kjørte sin buss rett bak Niklas.

– Jeg har lang erfaring som sjåfør og instruktør, og jeg ser at Niklas er komfortabel bak rattet. Jeg tror han har valgt riktig yrke.

– Ja, det stemmer, sier Niklas.

– Hva legger du Annika vekt på som instruktør når man skal lære å kjøre buss?

– At man kjører mykt og godt. Kunden skal ha en behagelig opplevelse om bord i bussen.

– Gode holdninger. Vær ikke eplekjekk. Men «se» menneskene du møter. Vis service. Vi som sjåfører er firmaets ansikt utad og den første personen passasjerene møter når de skal gå om bord på bussen. Vis respekt for alle rundt deg. Tenk gjennom dine handlinger.

– Følg med andre ord våre verdier i Nettbuss: Vær ansvarsbevisst, vis respekt og tillit, vær modig og markedsorientert, sier Annika.

Med modighet, menes at man i Nettbuss skal ha åpenhet og mot til å si ifra.

Kjendis

Niklas er nærmest kjendis nå. NSB som eier Nettbuss, ga ham flott omtale i sitt interne magasin Vingehjulet. Han er omtalt over to sider, med stort bilde, i lokalavisa Smaalenes avis nylig.

Snart skal den 21 år gamle lærlingen Niklas Ekre være med i en reklamefilm for å rekruttere ungdom til å bli bussjåfører. Niklas kan med andre ord være med og vise vei for en ny generasjon bussjåfører i Norge.

Nytt prosjekt for rekruttering

Aldersgrensen for å bli bussjåfør er senket i et prøveprosjekt i regi Statens vegvesen. Det betyr at ungdom under 21 år kan bli «busslærling». Dette gjøres av myndighetene for å rekruttere ungdom til bussjåføryrket.

Samferdselsdepartementet ba Vegdirektoratet legge til rette for prosjektet allerede sommeren 2011. Og ett år senere, sommeren i fjor, sendte Statens vegvesen ut et

informasjonsskriv til arbeidsgiverne.

– Formålet med prøveprosjektet er å få erfaringer som vil være nyttige for å vurdere eventuell lavere aldersgrense for bussjåfører generelt. Lavere aldersgrense for bussjåfører kan være et virkemiddel for å fremme rekrutteringen til bussjåføryrket, selv om det knytter seg usikkerhet til de trafiksikkerhetsmessige konsekvensene av et slikt tiltak, skrev Statens vegvesen i brevet.

Yrkestrafikkforbundet var pådriver

Yrkestrafikkforbundet var en pådriver til den nye ordningen med lærlinger under 21 år for persontransport.

– Vi har sett at mange ungdommer utdanner seg til å kjøre langtransport i stedet for buss. Derfor har vi vært en pådriver for den nye ordningen, sier Håvard Bovim Galtestad som er organisasjonssekretær i Yrkestrafikkforbundet.

– Vi i Yrkestrafikkforbundet har fått noen kommentarer fra passasjerer som er skeptisk til å sette seg inn i en buss som kjøres av ungdommer helt ned til 18 år. Men jevnt over tror jeg folk er positive til å la yngre folk bli bussjåfører.



Vårens vakreste eventyr

Lønnsoppgjøret 2014 er fortsatt pågående.

Først startet, slik alle partene i norsk arbeidsliv er enige om, frontfaget. Resultatet fra frontfaget legger rammene for alle de etterfølgende oppgjørene.

Det teknisk beregningsutvalg for inntektsoppgjørene (TBU) som består av eksperter og «tallknusere» for myndigheter og arbeidsgiver- og arbeidstakersiden la tidligere i vinter frem sin innstilling. Forhandlingene handler nå om som det heter «rammer og innretning».

Rammene som partene måtte bli enige om består normalt av summen av følgende komponenter: Verdien av til-

legg ved oppgjøret nå, eventuelle garanti-tillegg, overheng som er verdien i år av tillegg gitt i 2013 og lønnsglidning som omfatter andre lønnsendringer.

Lønnsoppgjøret denne gang gjennomføres som et såkalt forbundsvist oppgjør og det innebærer for vår del at alle våre tariffavtaler forhandles hver for seg. Først ut er som vanlig vår største avtale, bussbransjeavtalen

Yrkestrafikkforbundet gikk inn i tarifforhandlingene 2014 uten forventninger om store direkte økonomiske tillegg. Bussjåførene flest var innforstått med at det ville bli et moderat oppgjør. Vi hadde allikevel en rekke viktige krav med oss inn i forhandlingene.

Uten et tilbud fra arbeidsgiverne under forhandlingene før påske, var vi forberedt på en vanskelig mekling og det ble det. Kravene knyttet til arbeidshverdagen ga ikke konkrete resultater i denne omgang men partene ble enige om tiltak rettet mot de offentlige innkjøpselskapene, som er de som setter premissene i anbudene. Dette er et arbeid vi allerede har igangsatt.

Økonomisk kom vi nærmere gjennomsnittet i industrien og havnet til slutt på 98,1% av gjennomsnittlig industriarbeider. Dette er ca 1% bedre enn forrige oppgjør.

Vi fikk også gjennomslag for kravet om at arbeidsgiver skal dekke utgiftene til fagbrevutdanningen.

Vi sitter selvsagt igjen med problemstillinger som kunne ha funnet sin løsning i dette tariffoppgjøret, men som vi i stedet må løse gjennom faglig og politisk arbeid i det daglige og som eventuelt må tas med til kommende oppgjør. Totalresultatet av årets tariffoppgjør var likevel så bra at et samlet forhandlingsutvalg kunne anbefale medlemmene om å stemme ja i uravstemningen.

Resultatet av uravstemningen er i skrivende stund klart, og flertallet stemte ja til årets bussoppgjør. Hos YTF stemte 39,7 % av de stemmeberettigede, og av disse var 82,9 % ja-stemmer. Jeg skulle ønske at enda flere benyttet

muligheten til å stemme. For oss er dette en viktig tilbakemelding på det vi gjør, og for den enkelte er dette en mulighet til å få gitt uttrykk for sin mening.

Jeg vil samtidig berømme alle de som har deltatt i gjennomføringen av forhandlingene innenfor alle våre avtaleområder. Dette er omfattende og tidkrevende arbeid som ikke hadde vært mulig for forbundet å gjennomføre uten en kollektiv innsats og ansvarsfordeling mellom våre ansatte og tillitsvalgte.

Yrkesstolthet

«Alle som kjører bil har sertifikat, og vi må kunne stole på at de kjører forsvarlig». Dette svarer en bedriftsleder på en spørreundersøkelse som Trygg Trafikk står bak.

Jeg frykter at dette er en utbredt holdning i arbeidslivet. Selvsagt har spesielt yrkessjåfører et eget ansvar for kjøretøyet han eller hun har ute i trafikken. Det er både rett og rimelig at det er vedkommende i førersetet som møter samfunnets straffereaksjoner dersom vedkommende har kjørt uforsvarlig og inndragning av førerkort, bøter eller fengselsstraff kan være både riktige og rettferdige reaksjoner, *men er det alltid rettferdig at bare sjåføren blir holdt ansvarlig?*

Virksomhetene blir vanligvis aldri straffet for mangelfull opplæring av sine ansatte eller mangelfullt HMS-arbeid på veien.

Få av virksomhetene tenker på trafikksikkerhet som sitt ansvar. Dette bør lederne gjøre, all den tid bedriftene har ansatte som sitter bak rattet hele eller deler av arbeidstiden. Dette gjelder ikke bare yrkessjåfører som kjører tungtransport, men også mange andre arbeidstakergrupper som omsorgsarbeidere i hjemmebaserte tjenester ute i kommunene, selgere, renholdere, vektere og journalister – for å nevne noen. Når vi i tillegg vet at hele 36 prosent av dødsulykkene i trafikken involverer ansatte som kjører bil i arbeidstiden, blir bildet



SCANIA TOURING

En behagelig reise!

svært dystert. Buss- og lastebilsjåfører har i tillegg noen spesielle HMS-utfordringer. Mange i denne yrkesgruppen har et usunt kosthold, lite fysisk aktivitet, uregelmessig døgnrytme og søvn og høyt stressnivå.

Hvordan kan vi endre holdningene til virksomhetslederne? Her må alle gode krefter dra lasset sammen, både bedriftene og tilsynsmyndigheter som Arbeidstilsynet og Statens vegvesen. Men til syvende og sist er det virksomhetene selv som må gjøre den største innsatsen. I HMS-arbeidet bør det for eksempel settes av tid til trafiksikkerhetskurs der gode holdninger finner sin naturlige plass. Virksomheten bør kreve at sjåførene bruker bilbelte, har klare regler for bruk av mobiltelefon og overholder fartsgrensene. Dessuten bør arbeidsgiver legge forholdene til rette for å forebygge stress bak rattet.

Alt dette er oppnåelig og krever ikke store kostnader, det krever bare handling og vilje fra bedriftens side.

Yrkessjåfører lever av å kjøre mennesker eller gods og vet godt at utenforstående som ikke er yrkessjåfører lett ser det når enkelte slurver med sine «fag». Og dette får en hel yrkesgruppe unngjelde for med kommentarer i alle medier.

Min oppfordring denne gang går derfor til alle mine kolleger som trafikkerer veiene daglig og til alle døgnetts tider. La oss vise omverdenen hvorfor vi er profesjonelle sjåfører, ved å utføre et godt, trygt og sikkert håndverk.

Dette kan vi klare, selv uten et fungerende HMS-arbeid i bedriften. Det går på egne holdninger, egen adferd og yrkesstolthet i det faget vi tross alt lever av.

God sommer til dere alle!

Svein Furøy



ET PRIVILEGIUM Å EIE Scania Touring gir høy kundetilfredshet, og er et pålitelig og drivstofføkonomisk kjøretøy.

EN NYTELSE Å KJØRE Scania Touring er laget for å innfri de reisendes forventninger til både sikkerhet, komfort, design og gode løsninger. Med en nyutviklet ergonomisk førerplass og Scania Opticruise, gir vi sjåføren en optimal arbeidsplass.

Ta del i opplevelsen!

Les mer om Scania Touring på www.scania.no





Bli med og gjør YTF sterkere!

Nå sparker vi i gang en landsdekkende vervekampanje, for å ruste oss mot vårens forhandlinger. Jo flere medlemmer vi er, jo mer slagkraftige blir vi!

Følg med på www.ytf.no og facebook, for å se hvor sterke vi kan bli. Forbundsleder Sveins muskler vil vokse for hvert nye medlem!

Det vil bli kåret ukesevinnere, månedsvinner og hovedvinner, og disse vil få premier, samt hederlig omtale hver uke på nettsidene.

HOVEDPREMIE:

Gratis weekendopphold på valgfritt Choice hotell, med gratis leiebil fra AVIS

Månedspremie:

Kaffemaskin, med 12 volts uttak til bil.

Ukespremier:

Kjølebag, med lunsjboks og sammenleggbare drikkeflasker, eller gavekort på kroner 400 i Gjensidiges sikkerhetsbutikk.

I tillegg gis det 5 trøstepremier hver uke: Kaffekopp og mobilholder til bil.



Lykke til med vervingen!

**Kampanjeperiode
1. april – 15. juni.**

AVIS


Gjensidige

  
NORDIC CHOICE HOTELS


**YRKES
TRAFIKK
FORBUNDET**