

# yrkestrafikk<sup>®</sup>

Nr. 5 2014 – 59. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

**Samferdselsministeren:**

## **Vil skape ryddige forhold**

**Tema: Anbud**

**Gangen i en oppsigelsesprosess**







# 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](http://www.mantruckandbus.no)

Buses for Business

NEOPLAN



## Prosjekt Bedre Bussanbud

Vi har valgt å vie åtte sider av denne utgaven av medlemsbladet til temaet anbud innen kollektivtransporten. Det blir neppe det siste vi skriver om anbud heller, for rekken av de som har noe å si om temaet synes meg å være lenger enn alle landets busser er til sammen. Anbudsregimet har vært gjenstand for diskusjon så lenge jeg har vært en del av denne sektoren og i virkeligheten helt siden det ble innført (og sikkert enda før det igjen også). Og det er et politisk og økonomisk virkemiddel som vekker engasjement og harme, skaper usikkerhet og omveltninger, og vinnere og tapere.

Meningene om anbudsregimet syntes for meg å være mange, da jeg kom inn som redaktør i Yrkestrafikk for snart to år siden. Jeg skjønnte imidlertid raskt at oppfatningene ikke er så mange, egentlig. De er bare sterke. For når sant skal sies, kan jeg ikke si at det er mange – om noen – som virkelig har stått opp og støttet anbudsregimet. Noen har kanskje kunnet hevde at det ikke bare er systemet som er skyld i problemene – det er også hvordan busselskapene håndterer regimet. Andre vil si at det ikke er et anbudssystem i seg selv som er problemet, men hvordan de ulike anbudene utformes og hvordan kravene blir for detaljstyrende.

Akkurat dette siste har nå YTF tatt inn over seg. Som Linda Jæger, forbundets forhandlings-sjef sier i denne utgaven, så må vi akseptere at anbudsregimet er kommet for å bli. Det er innenfor denne forståelsen foreningen må jobbe for å bedre sjåførenes hverdag. Jeg tror også det er slik, at om vi aksepterer at andusregimet ikke vil forsvinne, om vi slutter å irritere oss over at hele systemet er galt, så kan vi lettere å løfte blikket mot arbeidet som likevel kan og må gjøres – nemlig på hvordan systemet utformes og brukes på best mulig vis for alle parter.

Det er nemlig ingen tvil om at dagens anbudssystem, med forskjellige utforminger fra sted til sted og anbud til anbud, med større detaljfokus på hva slags farge det skal være på setene og hvor bensinløkket skal være plassert, enn det er krav om at arbeidsplassen til sjåføren skal være god, vil gi mange absurde utslag.

Men YTF tar igjen ansvar. Sist var det all-mengjøringsprosjektet som er igangsatt. Nå er

det Prosjekt Bedre Bussanbud som er sparket i gang. Gjennom ett og et halvt år setter YTF fokus på sjåførenes arbeidshverdag og arbeidsforhold, gjennom å se på og jobbe for å endre utformingen av bussanbudene i landet. Gjennom nøye planlagt og bredt anlagt arbeid skal foreningen nå frem med krav om at anbudene utformes på et helt annet vis enn i dag. Det skal også romme de kravene som sikrer sjåførenes sikkerhet, som sikrer at de kan jobbe innenfor, ikke bare en forsvarlig ramme, men også innenfor en ramme som viser dem respekt for yrket de har og jobben de gjør.

Et av de mest tydelige og konkrete utslagene vi får er stadige rapporter om er toalettforholdene for bussjåfører rundt om i vårt langstrakte land. Ja, det er nesten så jeg ikke vet om jeg skal gråte eller le. Det er for alle oss som jobber på kontoer en selvfølge at det er toalett på jobben. Vi kan til og med kreve at det må være flere, dersom det er mange nok mennesker på arbeidsplassen. Hvordan kan det da være slik at et så basalt behov som det å få gå på do i en pause ikke er ansett som et rimelig krav, eller at det er et krav som en bare ikke oppfyller? Hvorfor er det ingen selvfølge at alle sjåfører har ne mulighet til å gå på toalettet der hvor en har pause? Dette kan skje, blant annet fordi, slike spesifikasjoner ikke er en del av anbudene som utformes.

Det er nesten så en fristet til å bruke ord som at dette er en skikkelig dritt-sak! Men, vi skal holde oss for gode til det. Denne høsten vil YTF spørre sine medlemmer om toalettinformasjon – da er det akkurat det nevnte ovenfor det handler. Være snill fortell Ida, Linda og de andre som jobber med dette hvordan det virkelig er der ute.

Prosjekt Bedre Bussandbud er igang – bli med å gjør det til en suksess, som igjen vil gi dere som sjåfører bedre arbeidsforhold. Og vi får ønske hverandre lykke til. YTF tar en ny, stor fight ikke bare for seg selv, men på sikt også for andre.



*Espen*

# *Dette leser du om i Yrkestrafikk*

## **Kremjobb i Nato**

*side 34*

### *Innhold*

- 3** Prosjekt Bedre Bussanbud
- 5** I bakspeilet
- 6** Tema: Anbud
- 14** Smått & Stort
- 16** YTF + Wright = Sant
- 17** YTF-info
- 21** Suksesshistorie om samarbeid
- 22** Dressert aktivist
- 25** Kryssord
- 26** Rettigheter og plikter
- 30** Minimex – nummer en for mange meksikanere
- 34** Kremjobb i Nato
- 34** Smått & Stort
- 35** Et prosjekt i havn

Stort tema:

## **Anbudsregimet – suksess eller fiasko?**



*side 6*

Dårlig organisert – men godt likevel?

## **Minimex – små busser i Mexicos travelhet**



*side 30*



nr. 5 2014



## Rettigheter og plikter i en oppsigelsessak

side 26-29

Statsråd  
Ketil Solvik-Olsen:

### Dressert aktivist

side 22



## I bakspeilet



Vi ser tilbake på vårt blads historie

*I «Bussen» nr. 6 1976 kunne du blant annet lese følgende:*

### Ansettelse av redaksjonssekretær i «Bussen»

Fagbladet har gjennom 21 år vært det naturlige bindeledd mellom forbund og medlemmene. Fra en enkel stensilert utgave første året har «Bussen» etter hvert økt både i antall sider og eksemplarer. Opplaget er pr. i dag 3.700 og viser fortsatt stigning. Forbundsformannen har disse år stort sett vært alene om arbeidet med fagbladet. (...)

Etter forutgående drøftelser ansatte Hovedstyret på siste møte Rolf Bangseid som redaksjonssekretær i «Bussen» Rolf Bangseid, som tar over arbeidet fra og med første nummer i 1977, tar stillingen som deltidsarbeide. (...)

Rolf Bangseids bakgrunn er free lancer i Aske og Bærums Budstikke, redaksjonelt arbeide i Høvik menighetsblad og kryssordforfatter. Med denne bakgrunn skulle han ha de beste forutsetninger for å kunne gjøre en god jobb i «Bussen». Vi ønsker Rolf Bangseid velkommen som medarbeider i forbundet.

*(Rolf Bangseid er fortsatt knyttet til fagbladet som kryssordforfatter, red.anm.)*

### Transportarbeiderforbundet misliker vår ekspansjon i Finnmark

«Transportarbeideren» nr. 5 for i år har igjen beskjeftiget seg med forbundets medlemmer i Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap. Denne gang er det sommerens aksjon overfor bedriften og Norske Kommuners Sentralforbund som har fått Transportarbeiderforbundets vrede over seg. Det faktum at vi var så dristig å ville sette hardt mot hardt for å få til en tariffavtale for medlemmene, blir i LO-huset ikke tatt nådig opp. Dette på tross av at det samme hus i dag kjemper den samme kamp vi har kjempet for å få tariffavtale, men med motsatt fortegn. I «krysset-konflikten» heter det så smukt: «I dagens Norge er organisasjonsretten og forhandlingsretten en selvfølge.» Ordene kommer fra LO-formannen på HK's landsmøte.

*En annonse i samme utgave av bladet vårt lød slik:*

#### **Blir de stresset av mannskapsmangelen?**

Hvorfor ikke forsøke en annonse i «BUSSEN», som leses av flere tusen rutebilarbeidere?

Anbudsregimet i bussbransjen er omdiskutert. Enkelte beskriver det med ord som katastrofe. Alt tyder likevel på at anbudsregimet er kommet for å bli. Vi vier derfor 8 sider til temaet i denne utgaven. Her får du høre fra sjåførene som er med på det vinnende laget i en anbudsrunde, de som ikke er med videre, operatøren og ikke minst fra YTF – som har en plan for veien videre med bussanbudene i Norge.

# Skal arbeide hardt for sjåførene



**Trønderbilene vant et anbud verd 900 millioner kroner for rutekjøring i Østerdalen. – En lettelse for oss. Nå starter arbeidet for å få til best mulig trivsel for sjåførene. Det blir mye tillitsmannsarbeid framover, sier YTFs plass-tillitsvalgte Arne Magne Lunaas på Tynset i Hedmark.**

TEKST OG FOTO:  
HARALD VINGELSGAARD

Sjåførene vil ha innegasjer. De vil ikke ha lavere stillingsbrøker. Og de vil være med og bestemme hvilke ruter som bør opprettholdes. Medbestemmelse ved omdisponering av rutekilometere legger de også vekt på.

– Vi har veldig god kontakt med ledelsen til Gauldal-Østerdal Buss sin

avdeling på Tynset. Sammen regner jeg med at vi når våre mål, sier Arne Magne Lunaas. Trønderbilene eier Gauldal-Østerdal Buss som i dag kjører fra Rena og nordover i Østerdalen i Hedmark.

Vi møter Lunaas utenfor Gauldal-Østerdal Buss sitt anlegg på Tynset. Dette har vært arbeidsplassen hans i mange år.

## Skjebnedagen

Vi skrur tiden tilbake til 18. juni i år. Det var en skjebnedag for sjåførene på Tynset. Da kom den endelige beskjeden om at Trønderbilene hadde vunnet anbudet for kjøring av buss i Østerdalen fra 1. juli neste år og i 10 år fremover. Det betyr at Lunaas, og de andre sjåførene til Gauldal-Østerdal Buss i Østerdalen, er sikret arbeid i selskapet hvor de er ansatt i dag.

– Jeg var i Roma da jeg fikk nyheten om anbudet. Jeg ble kjempeglad og fikk frysninger nedover ryggen, sier Per Bek-

ken som er en av de andre sjåførene i YTF på Tynset.

Bekken arbeidet på Røros da AtB bestemte seg for å dele opp skolekjøring og annen kjøring i Gauldalen, noe som han mener ga store problemer.

Hedmark Trafikk som bestemmer over rutene i Hedmark, lagde derimot et felles anbud av både skolekjøring og annen kjøring. Felles anbud følte som en seier i seg selv for YTF-tillitsvalgte Lunaas og Bekken.

## Nærhet er viktig

Det er viktig for sjåførene at selskapet har administrasjon i nærheten av stedet hvor de arbeider.

– Jeg tror det blir lettere å påvirke selskapet og få fram vårt syn. Det blir også lettere å gjøre en ekstra innsats for at alt skal gå bra, slik vi har gjort år etter år, sier Lunaas.

Sjåførene møter opp på arbeid en halv time før ruta går nå.



– Om en forsover seg, har vi likevel full kontroll. Slikt tror jeg ikke vi ville gjort om vi var ansatt i et annet selskap enn Gauldal-Østerdal Buss, sier Lunaas.

### Lange og kalde vintre

I Østerdalen er det kaldt, og spesielt i Nord-Østerdal og på Tynset, blir vintrene iskalde og lange. Derfor blir en av de viktigste sakene for Lunaas i YTF å sikre at sjåførene beholder sine innegarasjer til bussene.

– Jeg har større håp om å lykkes i å beholde innegarasjene nå, med en administrasjon som kjenner kulda på kroppen selv.

Gauldal-Østerdal Buss eier eller leier garasjeanlegg både på Tynset, i Alvdal, Follidal, Rendalen, Koppang og på Os i Nord-Østerdal. Garasjen på Rena er helt ny.

– Det er alfa og omega med inneparkering i Nord-Østerdal om vinteren, for å unngå at vi sjåfører fryser ræva av

oss, bokstavelig talt. Og tenk på alle kundene som skal sette seg på iskalde seter.

Når kulda er som verst med 30 kuldegrader og mer, er det heller ingen selvfølge at bussene starter om de står ute.

– Med innegarasjer er vi sikret å få start på bussene. Det er ikke noe mer irriterende enn å finne fram startkabler og ekstra batteri for å få start. Når vi kommer på jobb og nærmest må begynne å «mekke», risikerer vi å bli forsinket til rutestart.

Mer komfortabelt og sikrere er det også med inneparkering.

– Hvis bussene blir stående med snø på taket ute, må snøen fjernes uansett før vi kan kjøre. Vi har ikke lov til å kjøre med snø eller is på taket, noe som kan være farlig for andre trafikanter om det faller ned på for eksempel biler som kjører bak.

– Jeg tror ikke det blir dyrere for selskapet å beholde inneparkeringen

*YTF-sjåfører på Tynset: Tillitsvalgte Arne Magne Lunaas (med uniform), Per Bekken og Solveig Ronning er både lettet og glade for at de får fortsette i samme selskap.*

sammenlignet med å la bussene stå ute. Med uteparkering må selskapet ha en person som går og starter opp bussene, koste vekk snø, og dette kan fort bli mye jobb.

### Avgjørende med samarbeid

Godt samarbeid med ledelsen på Tynset er avgjørende for å nå fram med sjåførenes syn i forskjellige saker. Slik blir det også med rutene, som settes opp av Hedmark Trafikk.

– Vi tillitsvalgte skal nå jobbe, sammen med bedriften, for å endre ruter vi mener er meningsløse og opprettholde ruter som skal opprettholdes. Det blir en viktig sak ut over høsten og vinteren, sier Lunaas. ➤





Arne Magne Lunaas ser fram til å arbeide mye og hardt for sjåførenes sak.

– Det er mulig vi må ta noen møter med politikere også, for å overbevise dem om hvor viktig ruten mellom Tynset og Trondheim er for oss.

Lunaas har allerede snakket med ordføreren på Tynset og fått løfte om at den øverste politiske lederen der skal være med og kjempe for deres sak.

Lunaas er en av sjåførene som kjører ruten som starter på Tynset om morgenen og har retur fra Trondheim om ettermiddagen, en strekning på om lag 17 mil en vei.

Mange passasjerer fra Tynset i Nord-Østerdal er studenter, militære eller folk som skal til sykehuset St. Olavs hospital. Ruta kjører også skoleelever fram til Kvikne skole i Tynset kommune. Nå starter ruta før klokka åtte om morgenen.

– Med det nye ruteoppsettet skal bussen gå fra Tynset klokka 05.30 om morgenen, og passasjerene som skal være med helt til Trondheim må bytte buss to ganger.

– Ikke akkurat kundevennlige. Det vil være dårlig service, sier Lunaas.

Et par andre ruter ønsker også YTFs plassstillingsvalgte å endre, fordi disse har svært lite passasjerer.

### Dobbelt så stor

Gauldal-Østerdal Buss blir omtrent dobbelt så store i Østerdalen når virksomhetsoverdragelsen trår i kraft i juli neste år. Med det nye anbudet skal Trønderbilene, med datterselskapet Gauldal-Østerdal Buss, ta over sjåfører fra andre selskaper som tapte kampen om anbudet, det vil si Boreal, Nettbuss og Åmot-Engerdal Bilselskap.

– Hvordan er det å være YTF tillitsvalgt når det er ulike interesser. Noen vinner anbud, andre taper...?

– Jeg tar kontakt med de tillitsvalgte i de andre selskapene. Og jeg regner med at det blir en omstrukturering i tillitsmannsapparatet, når vi får inn mange nye sjåfører i Elverum, Åmot og Engerdal.

– Hvordan tror du økonomien til sjåførene blir etter virksomhetsoverdragelsen til sommeren?

– Lønna er regulert i tariffavtalene. Gauldal-Østerdal Buss har alltid betalt lønna i riktig tid, og det har aldri vært noe tull eller arbeidskonflikter. Slik tror jeg det også blir i fremtida. Vi har vært et solid firma i alle år. Nå er vi en del av Trønderbilene som igjen er eid av Torghatten, noe som gjør oss enda sterkere. Jeg tror ikke det blir noen økonomiske problemer i fremtiden i vårt selskap, sier Lunaas.

### Varierte arbeidsdager

Arne Magne Lunaas har varierte arbeidsdager som sjåfør. Han kjører seks ukers rotasjon. Det vil si at han den ene dagen har skolekjøring mellom Tolga-Øversjødalen, den andre Tynset-Brydalen, den tredje Tynset-Tylldalen, den fjerde ruten mellom Tynset-Røros, den femte skolekjøring på Tynset og den sjettede langruta mellom Tynset og Trondheim.

– Ved virksomhetsoverdragelse skal du ha med deg din stilling over i det nye anbudet. Men det står ikke noe i lov om virksomhetsoverdragelse om hvor lenge du skal få lov til å beholde denne stillingen. Noen måneder etter at nytt anbud trår i kraft, kan i teorien stillinger bli endret. Men det frykter vi ikke nå, fordi Hedmark Trafikk la alt anbud ut i ei pakke. I anbudet til Hedmark Trafikk var både skolekjøring og annen kjøring samlet, noe jeg tror er en stor fordel for oss sjåfører, sier Lunaas.

– Hvordan ser du for deg din fremtid som YTF plassstillingsvalgt på Tynset fremover?

– Det blir mye jobbing, med mange møter. Jeg ser fram til å gjøre en så god jobb som mulig for sjåførene, sier Arne Magne Lunaas.



## Vi gjør mye for å et godt arbeidsmiljø

– Sjåførene våre gjør en utmerket jobb. De er serviceinnstilte og lojale. Og vi har et meget lavt sjukefravær. Vårt mål er å få alle sjåførene inn i den samme folden.

Det sier administrerende direktør Ole Holden i Gauldal-Østerdal Buss sitt hovedkontor på Røros.

– Vi gjør mye for å få til et godt arbeidsmiljø i bedriften.

Selskapet har mange firmahytter, de arrangerer felles samlinger og møter for å styrke samholdet. Arbeidet for godt arbeidsmiljø vil bli viktig etter virksomhetsoverdragelsen også.

– Når dere har lavt sykefravær og godt arbeidsmiljø, kan dere gi sjåførene ekstra lønn i det nye selskapet, ut over den faste tariff-lønna som alle har krav på?

– Vi får ikke kompensert en ekstra lønnsøkning fra Hedmark Trafikk, sier Ole Holden.

Gauldal-Østerdal Buss er et heleid datterselskap av Trønderbilene som vant anbudet for rutekjøring i Østerdalen fra 2015 og i 10 år fremover. Og Trønderbilene er et heleid selskap under Torghatten ASA som er et av landets

største transportkonsern og holder til i Brønnøysund.

– For å være med på slike store anbud, må vi være en del av en større enhet. Vi må ha finansielle muskler i driftsfasen etterpå, understreker Holden.

Gauldal-Østerdal Buss og Trønderbilene fikk nytte av kompetansen i begge selskapene da de arbeidet med anbudet. Store anbud er kompliserte saker. Det handler om skiftplaner, vognløp, hvor mange sjåfører de skal ha og antall busser de trenger. Prisen som Trønderbilene la fram i anbudet ble avgjørende.

Trønderbilene var ifølge Hedmark Trafikk 16 prosent billigere enn sin skarpeste konkurrent om anbudet.

Det var den 18. juni i år at Hedmark Trafikk bestemte at Trønderbilene fikk det store anbudet for rutekjøring i Østerdalen til en verdi av 900 millioner kroner over til sammen 10 år.

– Anbudet var et være eller ikke være for oss, sier Holden.

Anbudet fører til store investeringer.

– Vi skal kjøpe mellom 80 og 90 nye busser. Vi er i forhandlinger. Bussene må bestilles i september eller oktober for at

alt skal være i orden til oppstart.

Gauldal-Østerdal Buss kjører nå ruter fra Os i nord til Rena i sør i Hedmark. Fra og med neste sommer blir det også kjøring i Elverum-området, Trysil, Engerdal, Elgå og mot Femunden.

– Vi i Gauldal-Østerdal Buss har i overkant av 100 ansatte nå, og blir bortimot dobbelt så mange når anbudet i Østerdalen starter, sier Holden.

– Vi skal, så raskt som mulig, snakke med alle sjåførene som arbeider på de rutene vi skal ta over for Boreal, Nettbuss og Åmot-Engerdal Bilselskap. Vi vil informere om våre fremdriftsplaner, fremtidig anleggsstruktur, og når alt må være på plass før oppstart til sommeren. Det blir spennende tider fremover, mange brikker skal på plass, sier Holden.

– For de aller fleste sjåførene vil virksomhetsoverdragelsen ikke bety de helt store endringene. Mange sjåfører får omtrent samme ruteopplegg som de har nå. I den grad ruteendringer kommer, ville de kommet uansett hvem som vant dette anbudet for Østerdalen, sier administrerende direktør Ole Holden i Gauldal-Østerdal Buss.

## Raserer arbeidsplasser

– Verdens beste arbeidsplass blir ødelagt, sier sjåfør og YTF-medlem Hanne Berge som er ansatt i Åmot-Engerdal Bilselskap.

Selskapet blir sannsynligvis lagt ned, fordi rutene blir overført til Trønderbilene som vant det store anbudet for rutetransport i Østerdalen fra sommeren 2015.

Hun er sterkt imot anbudskonkurranser for buss, slik det fungerer for tiden.

– Anbud er ikke bra. Anbud har ingen forside, bare ulemper, etter min mening. Hvem sitter på toppen og skummer fløten? Det burde ikke vært lov å drive sånn og rasere arbeidsplasser, sier Hanne Berge.

«Hedmark Trafikk er et fylkeskommunalt foretak. Foretaket har overordnet ansvar for ruteplanlegging og markedsføring av kollektivtilbudet i Hedmark fylke. Vi har også ansvaret for samordning, drift og kjøp av transport-

tjenester.», skriver Hedmark Trafikk på sine hjemmesider. Hedmark Trafikk er med andre ord et offentlig foretak.

– Norge går så det suser. Men det er ikke lenger fokus på arbeidstagerne, kun på innsparinger. Pengene rår, påstår Hanne Berge.

Hun har vært sjåfør siden 1987. Og hun har hatt flere forskjellige arbeidsgivere i løpet av disse årene, i Trondheim og andre steder. For tre år siden begynte hun som bussjåfør i Åmot-Engerdal Bilselskap. Hun kjører ruta Rena-Trysil-Femund.

– Vi som er sjåfører i Åmot-Engerdal Bilselskap stortrives på arbeid. Her har vi tid til å være høflige og yte ekstra service til passasjerene. Vi sitter ikke og kjører med heseblesende rutetider. Vi har gode ruter og alt er på stell i selskapet vårt.

– Det blir grusomt å miste arbeidsplassen min i Åmot-Engerdal Bilselskap.

– Når Åmot-Engerdal Bilselskap blir lagt ned, mister vi en historie.

Men det ser ikke ut til å være noe «heft», sier hun. Når hun snakker om «heft», mener hun at det ikke ser ut til å bety noe for de som tar avgjørelsene der pengene rår.

– Alt er veldig leit når jeg tenker på at jobben som sjåfør i Åmot-Engerdal Bilselskap tar slutt neste sommer. Her har jeg det veldig bra. Jeg er stolt av å jobbe i Åmot-Engerdal Bilselskap. Jeg tror ikke jeg kan få det så bra igjen, sier Hanne Berge.

Selv om sjåførene er sikret arbeid ved anbudsoverdragelsen neste sommer, er Hanne Berge svært skeptisk til hva som kan skje i fremtiden.

– Vi har 100 prosent-stillinger. Men vi har sett før at stillinger er ødelagt etter anbudsoverdragelser. Sjåfører blir sendt hit og dit. Og siden Trønderbilene vant anbudet med 15 millioner kroner mindre i utgifter i året enn nærmeste konkurrent, må de hente pengene et sted. Vi risikerer å merke dette, frykter Hanne Berge.



# 2,7 millioner kilometer i året

**I anbudet for rutetransport i Østerdalen er det bestemt at Trønderbilene skal kjøre 2,7 millioner kilometer hvert år.**

Anbudet som Hedmark Trafikk ga til Trønderbilene gjelder både skolekjøring og annen kjøring. Det finnes eksempler på at anbudsoverdragelse med oppsplitting av skolekjøringen har ført til lavere stillingsbrøk for bussjåfører.

Hedmark Trafikks anbud som kombinerer skolekjøring og annen kjøring kan med andre ord bli en fordel med hensyn til å få flest mulig hele stillinger for sjåførene.

– Vi har gitt Trønderbilene et oppdrag som skal løses. Vi i Hedmark Trafikk går ikke inn og styrer hvilke stillingsbrøker sjåførene skal ha, sier administrerende direktør Arne Fredheim i Hedmark Trafikk.

Rutene blir endelig satt opp senere i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen 15. juli neste år. 70-80 prosent av rutene er skolebuss-kjøring. Noen av disse rutene kan endres ved at skoler legges ned, nye skoler bygges og ved endring av antall elever som skal være med bussen på de forskjellige linjene. For videregående skoler blir rutene som regel endelig klare først rundt skolestart om høsten.

## Anbudsrunder

Anbudet for Østerdalen 2015 gjelder persontransport i kommunene Elverum, Trysil, Åmot, Engerdal, Rendalen, Stor-Elvdal, Folldal, Alvdal, Tynset, Tolga og Os. Konkurransen stod mellom Trønderbilene AS, Nettbuss Øst AS og Boreal Transport Sør AS.

– Tilbudene fra disse tre selskapene ble vektet med 70 prosent pris, 20 pro-

sent miljø og 10 prosent kvalitet. Trønderbilene kom med et tilbud med 16 prosent lavere pris enn nærmeste konkurrent, sier administrerende direktør Arne Fredheim.

Trønderbilene er med andre ord mye rimeligere enn de andre på dette anbudet.

– Hvilke konsekvenser får en så mye lavere pris for sjåførene?

– Jeg kan ikke se at det får noen konsekvenser. Vi har utlyst et anbud. De er kjent med hvilke sjåfører de skal ta over etter lov om virksomhetsoverdragelse. Alle sjåfører skal ha tariff lønn.

Med det nye anbudet, krever Hedmark Trafikk at ingen busser som kjøres skal være eldre enn 1. januar 2010. Trønderbilene skal kjøpe mange nye busser.

– Mye nytt materiell blir til det beste

for både reisende og sjåfører, i tillegg til at de nye bussene leveres med motorer som har lavere utslipp. Det er miljøvennlig.

– Daglig leder i Åmot-Engerdal Bilselskap sier selskapet sannsynligvis må sette kroken på døra, når virksomhetsoverdragelsen kommer, fordi de får for lite kjøring. Hva synes dere i Hedmark Trafikk om det?

– Vi ser ikke på slike spørsmål når vi legger ut anbud. Men det er alltid vemodig om selskaper må legges ned, som en konsekvens av endringer i samfunnet.

– Hvordan tror dere rutekjøringen i Østerdalen blir håndtert i det nye anbudet?

– Jeg tror at de leverer i tråd med anbudet. De erfaringene vi har med Gauldal-Østerdal Buss er positive, sier administrerende direktør Arne Fredheim i Hedmark Trafikk.

## Kroken på døra?

– For oss som selskap, blir det sannsynligvis kroken på døra, fordi vi mister rutekjøringen som utgjør 75 prosent av vår omsetning, sier daglig leder Tore Haugen i Åmot-Engerdal Bilselskap AS.

Selskapet har totalt 20 årsverk, derav 13 sjåfører. Sjåførene overføres til Trønderbilene fra juli neste år.

– Vi blir sittende igjen med meg som leder, og nesten ingen ansatte fra juli neste år, når det nye anbudet starter uten oss på laget.

– Hvis Nettbuss hadde vunnet anbudet, skulle vi sannsynligvis kjørt som underleverandør.

– Det var overraskende at Trønderbilene vant anbudet. Jeg tror alle forventet at Nettbuss skulle få det. Når Trønderbilene ligger 15 millioner under i pris i året, kan man begynne å lure på hvordan det er mulig. Har andre anbydere forsøkt å forsyne seg grovt? Har Trønderbilene skrappa anbudet ned til beinet? Spørsmålene er mange, mener Tore Haugen.

– I dag har vi 100 prosent stillinger for alle sjåførene. Jeg er spent på om Trønderbilene fortsetter med det og skiftene som vi har nå, sier Tore Haugen i Åmot-Engerdal Bilselskap AS som ble stiftet i 1929. Selskapet kan bli lagt ned i 2015.

## Nettbuss Øst Elverum:

### Berører samtlige ansatte

– Virksomhetsoverdragelsen til Trønderbilene fra 1. juli neste år vil berøre samtlige ansatte hos oss, sier nestleder Frode Sand i Nettbuss Øst, avdeling Elverum.

Denne avdelingen har totalt om lag 40 ansatte. Nettbuss Øst avdeling Elverum må slutte å kjøre skoleruter, lokalruter og bybuss i Elverum fra

neste sommer. Trønderbilene har plikt til å ta over sjåførene på disse rutene etter lov om virksomhetsoverdragelse.

Noen ruter som Nettbuss øst, avdeling Elverum kjører, rammes ikke av anbudet. Men det er for tidlig å si nærmere om hvilke konsekvenser tap av anbudet gir for selskapet, understreker nestleder Frode Sand.

– Hvordan opplevde dere å tape konkurransen om anbudet for rutekjøring i Østerdalen?

– Vi håpet selvfølgelig å vinne, slik at vi kunne drive videre. Vi skal drive som vanlig fram til 1. juli neste år, sier Frode Sand.

## Bekymring for nytt anbud

I forbindelse med at Gauldal Østerdal Billag overtar kjøringen i Trysil, til fordel for Boreal Transport, valgte Svein Hordnes, tillitsvalgt i YTF Trysil å henvende seg til Hedmark trafikk med sin bekymring.

Hordnes forteller at anbudskiftet har ført til stor bekymringer for mange av bussjåførene som har sitt daglige virke i Trysilområdet.

– Den største bekymringen er hvordan den lave prisen til Trønderbilene vil påvirke arbeidshverdagen til sjåførene. Noe må gå på bekostning av pris, og erfaringsmessig fra andre underprisede anbud ender sjåførene opp med å betale regningen gjennom mer pressede ruter hvor det å gå på toalettet, kjøre inn forsinkelser og få tid til pause blir en utfordring, sier han.

Videre har han stilt spørsmål til Hedmark Trafikk FKF om de kan garantere at et anbudskifte ikke vil gå på bekostning av rutetider?

– Et usikkerhetsmoment i det nye anbudet er også stillingsbrøk. Vil det fortsatt være like mange 100 prosent stillinger når det nye anbudet tiltrer? Det vil ikke være mulig for de fleste sjåførene med familie å overleve på en 50 prosent stilling. Har Hedmark Trafikk FKF fått garanti om at ingen vil gå ned i stilling, spør Hordnes?

Han understreker også at bussen er sjåførenes arbeidsverktøy.

– Vi er avhengig av at bussmateriellet inneholder høy kvalitet, spesielt med de harde vintrene i Trysil. Vi setter spørsmålsteget ved hvilken kvalitet man kan oppnå på bussene når prisen på anbudet er cirka 150 millioner under de to andre tilbyderne?

Hordnes legger til at de ikke fått noe svar fra Hedmark trafikk, og at det fortsatt er stor bekymring blant sjåfører med tanke på hvor mange 100% stillinger det blir og hvor stasjoneringstedet blir. – Hvilke busser vi får, vet vi heller ikke. Mange håper nok på å fortsette i Boreal, siden de skal opprettholde ekspresbussen Trysil-Oslo, avslutter Hordnes.

# YTF med Prosjekt Bedre Bussanbud: – Vil ta sjåfør-yrket tilbake!

**– Anbudsregimet i bussektoren er kommet for å bli. Derfor må vi kjempe for medlemmenes arbeidsforhold og arbeidstid innenfor anbud og heller jobbe mot en bedre utforming av anbudene! Det sier Linda Jæger i YTF. Hun har fått lederansvaret for prosjektet i regi av forbundet der ønsket om å bedre arbeidshverdagen og øke stoltheten over yrket står som sentrale elementer.**

TEKST: ESPEN SELMER-TORGERSEN

I midten av oktober skal utvalget om arbeidstid, som ble bestemt satt i gang mellom partene i tariffoppgjøret i våres, starte sitt arbeid.

– Det er noe YTF må være med på og som vi ønsker å gjøre mye ut av. Vi ønsker å stille forberedt til dette arbeidet. For dette er noe av det aller viktigste vi kan jobbe med nå. For våre medlemmer, synes det nemlig å være slik at dette er vel så viktig – og kanskje viktigere for dem – enn høyere lønn. Arbeidstid og arbeidsforhold er det de kjenner på kroppen hver eneste dag, sier Linda Jæger i Yrkes- og trafikkforbundet.

### «Prosjekt Bedre Bussanbud»

Samtidig med arbeidet inn mot og i utvalget om arbeidstid, har YTF satt i gang et og større prosjekt. Som er mer omfattende og som har høye målsetninger på vegne av medlemmene.

– «Prosjekt Bedre Bussanbud», som er navnet prosjektet har fått, strekker seg over en lang periode og har mye arbeid i seg som går rett inn på å gjøre en innsats for å bedre medlemmenes arbeidsdag, sier Jæger.

Innledningsvis er forbundet i gang med å hente inn informasjon for å få et solid kunnskapsgrunnlag for å kunne jobbe bedre i utvalget, men også for å oppnå egne resultater.

– Det er flere målsetninger for prosjektet. Vi skal sette fokus på

problemstillinger sjåfører opplever med bussanbud, slik som rutetider, reguleringstid, toalett- og matpauser og fysisk utforming av arbeidsplassen. Lin Andrea Gulbrandsen i YTFs forhandlingsavdeling har allerede startet arbeidet med å gå gjennom alle anbudene vi har for å finne ut hva som fungerer, hva som ikke fungerer, hva har vært effektene av anbudet i etterkant, har noen av anbudstilbyderne endret anbudene etter tilbakemeldinger? Dette er bare noen av tingene vi ser på og dette arbeidet vil vi jobbe med mye framover, forteller Linda Jæger.

Hun er prosjektleder, Ida Langdalen Kristiansen har ansvaret for kommunikasjon, Ken Roger Bratteng er på politikk og Lin Andrea Gulbrandsen er på utredning i prosjektgruppen. De vil ha ukentlige møter og de jobber etter veldig klare målsetninger som strekker seg helt fra denne høsten og fram til jul 2015.

### Trenger hjelp fra deg!

I flere deler av prosjektet kommer YTF til å trenge mye hjelp fra både medlemmer og tillitsvalgte.

– Det er de som sitter i forholdene og kjenner dem på kroppen. Det er de som merker på seg selv hvordan arbeidstiden er. Og dette må vi få vite om. Vår oppfordring er derfor at når vi i forbundet sender ut forespørsel og ønsker tilbakemeldinger på ulike temaer, som for eksempel toalettforhold på arbeidsplassen, så er det viktig ►





at alle som har noe å meddele gir oss dette. Så konkret som mulig. Og det er ikke bare det som er galt vi ønsker å vite om. Vi har også behov for å høre om suksesshistoriene der ute, om ting som fungerer bra og hvordan det har blitt slik, understreker prosjektlederen.

– Informasjonen som kommer inn skal brukes videre i politisk oppfølgingsarbeid både mot fylkespolitikere og mot stortingspolitikere. Det vi ønsker at prosjektet skal munne ut i er en del konkrete krav om hva et anbud skal inneholde og ikke.

I styringsgruppa for prosjektet sitter YTF-leder Svein Furøy, nestleder Jim Klungnes og styremedlem Arnold Tveit. I tillegg ønsker forbundet å etablere en referansegruppe med bussjåfører rundt om i landet, med ulike erfaringer med anbud, for å kunne ha en ekstra og effektiv kanal for informasjon, samtidig som den vil bli brukt til å kvalitetssikre annen informasjon vi får inn og det materialet vi jobber med.

– Det er kjempeviktig at de lokale og regionale tillitsvalgte er aktive på den fylkeskommunale «fronten». Vi kommer til å lage et opplegg sammen med og for dem for at de mer effektivt skal kunne jobbe opp mot fylkeskommunen.

### «Toalett-kampen»

Planen YTF har laget er veldig konkret og har helt klare målsetninger. Noen av målsetningene er i et lengre og større perspektiv, mens andre målsetninger går rett inn på det som er blant de mest basale behovene vi har på arbeidsplassen.

– Nå jobber vi aktivt med gjennomgangen av anbudene. Når det arbeidet er ferdig, skal en oppsummerende rapport være klar fra Lin Andrea, der en del nøkkelpunkter vil bli identifisert. Vi skal også samle inn toalettinformasjon til forberedelse av en mediekampanje på toaletter og jobbe med politisk påvirkning på alle nivåer når det gjelder dette.

*Anbud er kommet for å bli. Derfor må vi ha fokus på å jobbe innenfor rammen av anbud og det er det vi gjør noe med nå., sier prosjektleder og forhandlingssjef Linda Jæger.*

– Den informasjonen vi da vil samle inn er om toaletter for bussjåfører over hele Norge for å kunne kjøre fylkesammenligninger slik at vi kan se hvor det er bra og hvor det er dårlig. Dette blir den første offentlige saken vi kommer til å jobbe med, sier YTFs forhandlingssjef.

Deretter starter arbeidet med å påvirke med tanke på å få bedre bussanbud. Dette arbeidet vil da ha sitt utspring i rapporten som utarbeides nå i den første fasen av prosjektet. Denne rapporten vil gi et godt grunnlag for det videre arbeidet, som vil handle om både saker i media og arbeid mot fylkespolitikere. Mediesakene vil knyttes opp mot den fysiske utformingen av arbeidsplassen – altså bussen, toalettforhold, pauserom og lignende, understreker Jæger.

### Målepunkt i mars

Representantskapsmøtet vil bli et målepunkt for prosjektet. Da skal prosjektgruppen legge fram de resultatene som er oppnådd, ellers gjøre opp status for prosjektet og trekke trådene opp for det videre arbeidet.

– Men prosjektet stopper ikke med det, og vi vil etter representantskapsmøtet jobbe med å få på plassen konferanse om bussanbud med partene i arbeidslivet og andre aktører i bransjen. Her kan det også være aktuelt å få med seg bussprodusentene for å få et bredt spekter av aktører med på en synliggjøring av utfordringene vi står overfor. Oppsummering av prosjektet vil skje i november neste år og deretter vil vi klar gjøre krav til tariffoppgjøret og trekke med oss det vi ikke har oppnådd eller fått gjennomslag for inn i tariffoppgjøret 2016. Selve prosjektet skal avsluttes til jul 2015.

– Forbundet legger ned mye ressurser i prosjektet og det er satt av mye tid for at menneskene i prosjektgruppa skal få gjennomført prosjektet. Og vi vil alltid være opptatt av å få innspill til prosjektet. Dette er et prosjekt for medlemmene, sier Jæger.

### De nye anbudene

Når jeg så spør hvordan anbudene vil se ut, de som kommer etter at prosjektet er gjennomført og vi vil anta at ting er

endret på – enten før eller i forbindelse med tariffoppgjøret 2016, har Jæger noen klare tanker rundt dette også.

– Vi ønsker å få på plass noen krav til fremtidens anbud. Krav som bedrer bussjåførens arbeidshverdag. Vi ønsker å ta tilbake sjåføryrket og det skal være noe som er attraktivt og noe som man er stolt over å være. For å få til det trenger vi også innspill fra medlemmene. Hva er viktig for deg som sjåfør, sier hun.

– Og det er også viktig å suksesshistoriene, de som har det bra! Det er ting vi kan dra veksels på som gjør at vi kan finne noen suksessfaktorer som kan brukes andre steder.

– Og så er det viktig å huske at vi vil måtte prioritere underveis og vi kan ikke få kjempet for alt. Derfor vil vi måtte prioritere og velge ut de kampene og kravene vi tror vil være riktige å kjempe for og som vi tror kan gi gjennomslag.

### Riktig vei å gå

Prosjektet kommer også til å kreve sitt av de tillitsvalgte som må regne med å bidra. Men forbundet lover også at de kommer å gjøre det de kan for å gjøre det så enkelt som mulig for disse å bidra.

– Dette er, ved siden av allmenngjøringsprosjektet det viktigste vi kommer til å jobbe med framover, forteller Jæger som mener dette er rette veien å gå for å gjøre noe med medlemmens arbeidshverdag og arbeidsforhold.

– Vi har tatt tilbakemeldingene om hvor problematisk det er med anbud veldig seriøst og vi tror dette prosjektet, som er et langsiktig påvirkningsarbeid, er den rette måten å gå videre på for å få til endringer. Anbud er kommet for å bli, det vil vi ikke kunne forandre. Derfor må vi ha fokus på å jobbe innenfor rammen av anbud og det er det vi gjør noe med nå. Vi vil ha fokus på hvordan konkrete krav i anbudsutlysning har innvirkning på sjåførenes arbeidshverdag og fysiske arbeidsforhold. I dag kan det være spesifisert ned til hver minste detalj om hvilken farge det skal være på setene i bussen, mens det ikke er krav om hvordan sjåføren skal sitte eller at man skal ha tid til å gå på toalettet og lignende. Dette er viktig å få på plass og den jobben er vi igang med, avslutter Linda Jæger.

## Modulvogntogordningen blir permanent

– Vi holder det vi lovet i Sundvolden-erklæringen og gjør nå modulvogntogordningen permanent, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å gjennomføre den nødvendige forskriftsendringen for å få en permanent ordning på plass. Forskriftsendringen skal tre i kraft 15. september 2014.

– Jeg er glad for at vi nå får dette på plass. Endringen vil medføre reduserte transportkostnader for næringslivet og vil være et godt miljøtiltak siden man trenger færre trailere for å transportere et gitt volum varer. Det vil bedre konkurranse-situasjonen for bransjen og gi dem mer forutsigbare rammebetingelser, sier samferdselsministeren.

Det tidligere kravet om at en tilknytningsstrekning ikke kan være lenger enn 17 kilometer er nå opphevet. Vurderingen skal nå kun knyttes til om veien er egnet for modulvogntog.

– Når jeg har reist rundt og møtt skognæringen er dette regelverket noe de fleste tar opp med meg. Regjeringen følger opp, og bedrer vilkårene til en næring som lever i en tøff internasjonal konkurranse. Å fjerne 17-kilometersgrensen vil styrke konkurransekraften i norsk skogindustri, og være et godt bidrag for å sikre arbeidsplasser, sier landbruks- og matminister Sylvi Listhaug.

### Søknadsprosess

Det er Statens vegvesen som fortsatt skal behandle søknader om hvilke strekninger som skal godkjennes og eventuelt åpnes

for modulvogntog. Informasjon om hvilke strekninger det er tillatt å kjøre med modulvogntog på, finnes på Vegdirektoratets hjemmesider.

### Videreutvikling

Samferdselsdepartementet har også gitt Vegdirektoratet i oppdrag å videreutvikle den permanente ordningen med næringen og NHO Logistikk og Transport. Sentrale temaer her vil være:

- utvikling av kriterier for vurdering av om en veg er egnet for modulvogntog eller ei om strekningsnettet for modulvogntog skal samordnes med strekningsnettet for tømmervogntog
- Vegdirektoratet har påbegynt dette arbeid. Nye kriterier vil bli fastsatt før jul i år. Nye strekninger vil bli vurdert etter disse kriteriene.

## Helseforetakene dumper taxiprisen

Taxisjåførene betaler prisen for helseforetakenes organisering av pasienttransport.

– Dette vil vi nå gjøre noe med gjennom en garantilønn på offentlige taxioppdrag, sier YTF-advokat Ken Roger Bratteng. Bratteng og tillitsvalgt Kristian Midttun møtte Norges Taxiforbund for hovedoppgjør 17. september.

Taxiyrket er i dag et lavlønnsykke med stor usikkerhet rundt inntekt. Måten offentlige anbudsoppdrag er organisert på forsterker denne usikkerheten.

– For oss som taxisjåfører oppleves det som sosial dumping når helseforetakene ikke er villig til å betale for

transporten vi tilbyr, sier Midttun. Han mener det er uheft at taxisjåføren skal betale for venting og henting av pasientene. YTF stiller derfor krav til en garantilønn på ventetid.

– Vi i YTF håper taxieierne og sentralene ser nytten av å stille krav til det offentlige. Man kan ikke godta at lønnsvilkårene til en hel bransje presses så til de grader, sier Bratteng, som også er tidligere taxisjåfører.



## Funksjonærforhandlingene fullført

Forhandlingene på funksjonæravtalen ble avsluttet 4. september. YTF forhandlet sammen med Negotia og Parat. Fra YTF deltok advokatfullmektig Josefine Wærstad, leder av YTF Funksjonær Ove Helleseth og forbundsstyremedlem Kristin Schrøder. – Det var gode og konstruktive forhandlinger, sier Josefine Wærstad.

Resultatet innebærer blant annet at partene lokalt skal drøfte bedriftens seniorpolitikk.

– Partene lokalt skal arbeide for at det legges til rette for at arbeidstakere kan fortsette å arbeide frem til ordinær pensjonsalder, sier Wærstad.

Det ble også innført en bestemmelse om tilgjengelighetsteknologi. Bestemmelsen skal virke bevisstgjørende, og

være en døråpner for diskusjoner om problemstillinger som oppstår i skjæringspunktet mellom arbeid og fritid grunnet tekniske hjelpemidler som telefon, pc og liknende.



## Enighet i Rema 1000

Yrkestrafikkforbundet og NHO Mat og Landbruk har kommet til enighet om lønnsoppgjøret grossistoppgjøret i NHO. For YTF sine medlemmer i Rema 1000 betyr det at det gis et generelt tillegg pr time med kr 0,75.

– Det er enighet om at Rema 1000 garanterer for at de ansatte beholder dagens grunnlønn, sier forhandlingssjef Linda Jæger. Videre gjelder minstelønnsgarantien lik den i Virke-avtalen ved lønnsoppgjørene i 2015 og 2016. Deretter gjelder lønnsgarantibestemmelsen i Grossistoverenskomsten i NHO. Eksisterende arbeidstidsordninger videreføres. Grossistoverenskomsten i NHO gjelder for øvrig.



## Martin ny advokatfullmektig i YTF

### Har du rett på dagpenger?

Nå får permitterte arbeidstakere som har fått avslag på søknad om dagpenger en ny mulighet. I et brev fra NAV fremgår det at de som tidligere har fått avslag på dagpenger nå kan søke om ny vurdering.

De som fikk avslag på dagpenger i perioden 1. januar 2011 – 1. februar 2014, og som har klaget på vedtaket mottar i disse dager et brev fra NAV om at de kan søke på nytt.

– Det er viktig å merke seg at det kun er de som har klaget på vedtaket som mottar brev. Vi oppfordrer alle permitterte arbeidstakere som har mottatt avslag i perioden og oppfyller kravene, til å søke på nytt, sier forbundsleder Svein Furøy. Flere av YTFs medlemsgrupper opplever permitteringer på grunn av manglende oppdrag.

Nav opplyser på sine nettsider om at du kan søke om ny vurdering dersom:

- du fikk avslag på søknaden din fordi grunnen til at du ble permittert ikke var ekstraordinær, uventet eller uforutsigbar.
- du fikk avslag på søknaden din selv om du og arbeidsgiveren din var enige om at permitteringen var nødvendig.
- du fikk avslag på søknaden din fordi du ikke ville ta arbeid hvor som helst i landet mens du var permittert.



### I august begynte Martin Helle Opedal som advokatfullmektig hos Yrkestrafikkforbundet (YTF). Han kommer fra Forbundet for Ledelse og Teknikk (FLT).

– Der jobbet jeg som juridisk rådgiver. Jeg ser frem til å kunne følge sakene hos YTF fra starten og helt til en eventuell rettssak, sier Martin, som allerede er godt i gang.

Han har erfaring fra arbeidsrett tidligere, og har også skrevet en master om dette temaet.

– Jeg skrev om oppsigelser på grunn av lojalitetsbrudd på arbeidstakersiden. Gjennom denne masteroppgaven fikk jeg satt meg godt inn i arbeidsrett og sett på hvor sterkt oppsigelsesvernet i Norge faktisk er, sier Martin.

Advokat og forhandlingssjef Linda Jæger, som ansatte Martin, var ikke et øyeblikk i tvil når han kom på intervju.

– Han innehar både de faglige kvalifikasjonene og de personlige egenskaper som gjør at jeg ikke er i tvil om at han vil lykkes i jobben.

Nå må Martin også sette seg inn i nye juridiske områder.

– Arbeidsrett har jeg jobbet mye med tidligere, men for eksempel veitrafikkloven blir det spennende å lære mer om, sier Martin. Ellers håper han de tillitsvalgte er flinke til å ta kontakt, slik at han kan få en oversikt over kontaktpersoner rundt om i Norge.

### Martins første «seier»

Mange av sakene juristene hos YTF jobber med er førerkortbeslag. Dette kan være saker hvor førerkortet er fratatt på grunn av ulykker, uhell eller brudd på regelverk. – Helt nylig hadde jeg en sak hvor et medlem fikk et forelegg på 8000 kroner. I tillegg til boten fikk medlemmet tapstid av førerkort på seks måneder. Etter behandling i Tingretten er både bøtesats og tapstid frafalt, sier advokatfullmektig på saken, Martin Helle Opedal.

Denne saken handlet om brudd på forskrift om kjøre- og hviletid, samt manglende bruk av gyldig fartsskriver i en periode over to år.

– Medlemmet godtok ikke førerkortbeslaget, og kontaktet oss for en juridisk vurdering av saken, sier Opedal. Han argumenterte for manglende bevis i saken, som ble avgjørende for henleggelsen.

Det er ulike måter juristene i YTF støtter sine medlemmer på i slike saker. I noen tilfeller møter juristene i retten med medlemmet, eller i andre tilfelle tilbyr de støtte i forkant og etterkant av saken.

– Her skrev jeg et støtteskriv til Tingretten, med argumentasjon om hvorfor saken burde henlegges. Jeg snakket også med medlemmet før han stilte i retten, slik at han var trygg på det han kunne si, avslutter Opedal.



# YTF + WRIGHT = SANT!

**YTF har forhandlet fram en avtale med Wright trafikkskole, som gir medlemmene og medlemmenes familie gode priser på ulike typer trafikk- og kompetanseopplæring.**

Wright er Nordens største trafikkskole, og tilbyr med sine 22 trafikkskoler kjøreopplæring i store deler av Norge. Foreløpig har de skoler opp til Trondheim, men har som mål å ekspandere ytterligere nordover. I tillegg er avtalen mellom YTF og Wright slik at den også gjelder for Wrights samarbeidspartnere. Dermed skulle sjansene være gode for at du som medlem i YTF har muligheten til å få nytte av det nye medlemstilbudet.

## **Avtalens innhold**

I bunn av avtalen ligger rabattene medlemmene får på etterutdanningen som alle må gjennom med stunder.

– Når du skal ta etterutdanningen på gods eller persontransport får du 1.000,- i rabatt, samt at du får rabatt på leie av bil, forteller organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad.

– Dersom du tar en ekstra dag for utvidelse av kompetanse fra persontrans-

port til godstransport eller motsatt, så får du kroner 300 i rabatt om du er YTF-medlem.

På annen trafikkopplæring gis YTFs medlemmer og deres familie 10 prosent på allerede rabatterte pakker og på ordinære priser som er lyst ut på wright.no. Dette gir en unik mulighet for alle medlemmenes familie til å få rimelig bilfører-kort.

Galtestad er meget fornøyd med den fremforhandlede avtalen.

– Det er en god avtale vi har fått forhandlet frem. Det var Wright Trafikk-skole som tok kontakt med oss og ville se om vi kunne få til et samarbeid. Utgangspunkt for henvendelsen var etterutdannings-biten. Det er mange av våre medlemmer som ikke har tariff-avtale og som ikke får etterutdanningen dekket av arbeidsgiver. Disse vil kunne nyte godt av det nye medlemstilbudet, sier Galtestad.

## **Praktisk oppfølging**

Galtestad forteller også om noen rent praktiske muligheter som også ligger i avtalen.

– I Wrights kundesystem kan du legge inn dine førerkort/kompetansebevis opplysninger, slik at du får en påmin-

nelse om utløp seks, tre og en måned før utløpsdato. Logg deg inn på wright.no og trykk på «yrkessjåfør», da kommer du til siden for førerkort oppfølging. Har du tariffavtale får du bekostet etterutdanningen av arbeidsgiver. Du kan likevel benytte denne tjenesten for egen oppfølging. – For å oppnå rabatten, må det benyttes en egen kode, for å sikre at kun medlemmer får rabatten. Denne koden får du ved å logge deg inn på [www.ytf.no/min](http://www.ytf.no/min) side, eller ved å kontakte YTF direkte, sier Håvard.

Dersom du skal bestille et kurs gjør du følgende:

- Velg avdeling du ønsker å ta kjøreopplæring ved, og bestill ønsket kurs/pakke løsning
- Opprett bruker på [www.wright.no](http://www.wright.no)
- En bekreftelse på påmelding blir sendt til din epostadresse.
- Wright tar kontakt med deg

Husk å legge inn koden for å oppnå YTF rabatt og trykk «oppdater». Koden finner du ved å logge inn på YTF/min side.

Du kan lese mer om Wright og ulike førerkortopplæring på deres hjemmeside [www.wright.no](http://www.wright.no)



# YTF – kontakt og informasjon

## Styret og regioner



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

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

### Regioner og lands- samenslutninger i YTF

**YTF Nord Finnmark, Troms  
+ 3 avd. i Nordland**  
**Fred Ove Nibe**  
Storvannsveien 112,  
9600 Hammerfest  
Tlf.: 934 18 887  
E-post: fred.nibe@online.no

**YTF NORDLAND**  
**Svein Roger Skoglund**  
Breivik, 8178 Halså Mosjøen  
Tlf.: 928 63 006  
E-post: srogskog@online.no

**REGION TRØNDELAG**  
**Hans P. Sjørgjerd**  
Myrsnipevegen 51, 7082 Katterm  
Tlf.: 924 09 265  
E-post: h-soergj@online.no

**MØRE OG ROMSDAL**  
**Linda Myhre**  
Furelia 13, 6017 Ålesund  
Tlf.: 926 20 612  
E-post: linda.myhre@nettbus.no

**YTF HORDALAND/  
SOGN OG FJORDANE**  
**Trude C Sande Valle**  
Hegglandsdalsvegen 167, 5200 Os  
Tlf.: 901 41 632  
E-post: trude.chr@hotmail.com

**YTF AUST AGDER**  
**Olav Tveit**  
Haugsjå, 3855 Treungen  
Tlf.: 33 39 20 06  
E-post: olav.tveit@nettbus.no

**YTF SØR-VEST**  
**Karsten A. Larsen**  
Lervik, 5565 Tyssværvåg  
Tlf.: 930 12 126  
E-post: karsten.a.larsen@gmail.com

**YTF TELEMARK**  
**Håvard Moen**  
Villandvegen 55, 3677 Notodden  
Tlf.: 928 88 867  
E-post: moen@hitterdal.no

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

**YTF ØSTFOLD**  
**Jan Alexander Lislelid**  
Rokkeveien 110,  
1743 Klavestadhaugen  
Tlf.: 951 59 661  
E-post: alexislid@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**  
Breinsteinvegen 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

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

### YTF Pensjonistforening:

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

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

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

### Kontrollkomité:

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

Organisasjon for ansatte innen gods- og persontrafikk  
Adresse: Pb. 9175, 0134 Oslo  
Telefon sentralbord: 40 60 37 00 – Telefax: 21 01 38 51  
http://www.ytf.no – E-post: post@ytf.no  
Postgiro: 0814 5774757 – Bankgiro: 1602 47 96594  
Besøksadresse: Lakkegata 23

Medlem av  
Yrkesorganisasjonenes  
sentralforbund





## FAKTA OM Yrkestrafikk- forbundet

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

### YTFs hovedoppgaver er:

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

### Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

# Avdelinger

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

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

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

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

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

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

**Avd. 8 Oslo 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 Stortseimnes  
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**  
Fjelldalen, Bjørn Audun  
Peder Skramsvei 17, 3714 Skien  
Tlf.: 481 53 084  
Epost: audu-sve@online.no

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

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

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

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

**Avd. 22 Vesterålen**  
Åsheim, Odd-Martin  
Holmsnesveien 145,  
8450 Stokmarknes,  
Mobil: 906 55 039,  
Epost: odd.martin.69@gmail.com

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

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

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

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

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

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

**Avd. 33 Kongsvinger**  
Bakken, Arild  
Styggbergsvegen 266  
2410 HERNES  
Mobil: 916 59 931  
Epost: arildbakken1962@gmail.com

**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@nettbus.no

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

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

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

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

**Avd. 45 Ål og Hol**  
Thoen, Olbjørn  
Prestelie 10, 3570 ÅL  
Mobil: 910 64 282  
Epost: olbjornthoen@gmail.com

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

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

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

**Avd. 51 Lofoten**  
Riise, Aslak Elvar  
Høvdingleveien 54,  
8360 BØSTAD  
Mobil: 916 19 533  
Epost: aselvar@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

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

#### Avd. 59 Eidså og Omegn

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

#### Avd. 60 Glomfjord

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

#### Avd. 62 Trysil

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  
Kjosens, 3750 DRANGEDAL  
Mobil: 944 98 406

#### Avd. 75 Trondheimsfjorden

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

#### Avd. 78 Mosjøen

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

#### Avd. 81 Flekkjøfjord og Omegn

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

#### Avd. 82 Etnedal

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

#### Avd. 83 Telemark Bilruiter

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

#### Avd. 96 Follo

Engjadal, Niels Richard  
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

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

### YTF FUNKSJONÆRER

#### Avd. 202 Funksjonærer

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

#### Avd. 209 Nettbuss Sør

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

#### Avd. 213 Boreal Transport Sør

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

#### Avd. 215 Nettbuss Sør

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

#### Avd. 217 Namdal og

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

#### Avd. 219 Ofotens Bilruiter AS

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

#### Avd. 220 Helgelandske AS

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

#### Avd. 221 Salten Funksjonær

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

#### Avd. 223 Nettbuss Sør AS

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

#### Avd. 232 Andøy Trafikklag AS

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

#### Avd. 237 Nettbuss

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

#### Avd. 242 Mørebil AS

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

#### Avd. 264 Firda Billag

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

#### Avd. 271 Nordfjord og Sunnmøre

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

#### Avd. 274 Drangedal Bilruiter AS

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

#### Avd. 296 Oslo og

Omegn Funksjonær  
Pedersen, Tommy  
Løvenstadvegen 10 B,  
2006 Løvenstad  
Mobil: 99206868  
Epost: tpedersen@norgesbus.no

### YTF LOGISTIKK

#### Avd. 595 G. S. Klubben

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

#### Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport

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

#### Avd. 598 Torstein Øvsthus

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

#### Avd. 599 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  
Sildvikgata 6, 2a 8514 NARVIK  
Mobil: 413 35 514  
Epost: anders.hansen.vikholt@rema.no

#### Avd. 602 Gran Taralrud AS

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

#### Avd. 604 Bring Warehousing

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

#### Avd. 605 Øverland Transport AS

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

#### Avd. 608 Kingsrød Transport

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

#### Avd. 609 Emdals Transport AS

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

#### Avd. 610 Flasnes Transport AS

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

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

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

#### Avd. 622 Hernes Transport

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

#### Avd. 635 Bring Linehaul

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

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

#### Avd. 690 Lunan

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](mailto:post@ytf.no)  
[www.ytf.no](http://www.ytf.no)

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

**Grafisk produksjon:**  
MacCompaniet a.s  
Telefon: 22 03 80 90  
e-post: [trine@maccompaniet.no](mailto:trine@maccompaniet.no)

**Annonsevalg:**  
Rar media v/André Lund  
Mobil: 906 02 370  
e-post: [andre@rarmedia.no](mailto:andre@rarmedia.no)

Rar media v/Robert Martinsen  
Mobil: 906 22 977  
e-post: [robert@rarmedia.no](mailto: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	18. 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 %

## Kontakt YTF

# 40 60 37 00

### TAST 1

eller vent på svar

### TAST 4

Juridisk avdeling

**Linda Jæger**  
Advokat/Avdelingsleder  
932 40 007  
[linda@ytf.no](mailto:linda@ytf.no)

**Ken Roger Bratteng**  
Advokatfullmektig  
932 40 017  
[ken.roger@ytf.no](mailto:ken.roger@ytf.no)

**Josefine Wærstad**  
Advokatfullmektig  
932 40 048  
[josefine@ytf.no](mailto:josefine@ytf.no)

**Anne Lise Løkken**  
Advokatsekretær  
932 40 023  
[anne.lise@ytf.no](mailto:anne.lise@ytf.no)

### TAST 2

Medlemsservice

**Wenche Nyjordet**  
Avdelingsleder  
932 40 014  
[wenche@ytf.no](mailto:wenche@ytf.no)

**Njoniza Haziri**  
Sekretær  
932 40 016  
[njoniza@ytf.no](mailto:njoniza@ytf.no)

**Kjellrun Mørch**  
Forhandlingssekretær  
932 40 021  
[kjellrun@ytf.no](mailto:kjellrun@ytf.no)

### TAST 3

Tariff- og fagavdeling

**Henrik Dahle**  
Forhandlingssjef  
932 40 019  
[henrik@ytf.no](mailto:henrik@ytf.no)

**Jan Jacobsen**  
Sektorleder gods  
932 40 018  
[jan@ytf.no](mailto:jan@ytf.no)

**Håvard Galtestad**  
Org. sekretær  
932 40 020  
[haavard@ytf.no](mailto:haavard@ytf.no)

**Lin Andrea Gulbrandsen**  
Forhandler  
932 40 09  
[lin@ytf.no](mailto:lin@ytf.no)

### TAST 5

Marked og kommunikasjon

**Ida Langdalen Kristiansen**  
Kommunikasjonsansvarlig  
911 27 927  
[ida@ytf.no](mailto:ida@ytf.no)

**Miriam Sommerseth**  
Markedsansvarlig  
922 04 447  
[miriam@ytf.no](mailto:miriam@ytf.no)

Ring direkte til disse

**Svein Furøy**  
Forbundsleder  
970 83 383  
[svein@ytf.no](mailto:svein@ytf.no)

**Geir Anthonson**  
Adm.sjef  
932 40 010  
[geir@ytf.no](mailto:geir@ytf.no)

**Espen Selmer Torgersen**  
Redaktør  
928 62 156  
[espen@ytf.no](mailto: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.



**Samarbeidsforum Vestfold:**

# Samarbeidssuksess til etterfølgelse

**Siden jeg begynte i jobben som redaktør for Yrkestrafikk i begynnelsen av 2013 har jeg hørt smått og stort om utfordringer og vanskeligheter rundt om i transportsektoren over hele landet. Det handler noen ganger om de store tingene, om anbud og politikere uten forståelse for den virkelige verden. Andre ganger handler det om «små» ting, slik som dårlig skilting, feil busser og for få busser. Og slik kunne jeg fortsatt med en lang rekke ting som det med jevne mellomrom ropes opp om.**

TEKST: ESPEN SELMER-TORGERSEN

Men, denne gangen har jeg noe helt annet på hjertet. Noe som har et stort positivt fortegn. Jeg snakker om noe som kanskje høres kjedelig ut, men som slettes ikke er det. Nemlig «Samarbeidsforum Vestfold».

Like lenge som jeg har hørt om alle problemene rundt om i Kollektiv-Norge, dårlige veier, kabotasje og dårlige politikere, har jeg nemlig hørt om dette samarbeidsforumet. Og hvor bra det er. I våres var jeg så heldig å få overvære en del av et møte i dette samarbeidsforumet – og det tok ikke lange tiden før jeg forstod hvor bra det faktisk var. Men først, la meg gå litt mer i detalj på hva samarbeidsforumet egentlig er.

Det er Vestfold Kollektivtrafikk (VKT) som styrer all kollektivtrafikk i fylket og det er også VKT som fasiliterer møtene i forumet. Deltakerne utover VKT er fagforeningsrepresentanter fra alle forbund, for alle selskap i fylket. Ved behov eller ønske hentes det også inn andre aktører, som eksempelvis vegvesenet, politiet eller lignende. Forumet har vært i «drift» i om lag 15 år og har ifølge de jeg har snakket med, vært en viktig faktor for ikke bare for et godt samarbeid, men også for at flere små og store, konkrete problemstillinger er løst raskt og effektivt. Petter Louis Pettersen, mangeårig tillitsvalgt i YTF i Vestfold, har selv vært med som representant i forumet i mange år og har snakket varmt om tiltaket.

På møtet jeg fikk overvære i våres var det svært interessant å se hvor mange,

nærmest dagligdagse, utfordringer som ble brakt frem i forumet. Det kunne handle om små ting som dårlig belysning på holdeplasser. Spørsmål om hva en sjåfør skal gjøre om en elektronisk billett ikke fungerer. Kan vi snart få gjort noe med den sнопlassen??

Slike problemstillinger løftes opp på møtet, diskuteres og får raskt en adresse for løsning. Andre ting blir diskutert og debattert, uten at det kommer konkrete ting på bordet som løser problemet. Det som uansett er sikkert er at det er mange små og store frustrasjoner hos bussjåførene rundt om i fylket som blir luftet ut her og som blir brakt videre og diskutert lenge før de rekker å bli store problemer, som alle snakker om, som ikke løses og som vokser og vokser til større og større problemer. Det er skapt et miljø for dialog i forumet. Og det synes enkelt å snakke der. Man får en følelse av at alle her har en forståelse av selv om vi kom-

mer fra ulike steder, sitter på ulike sider av bordet og er organisert i ulike forbund, så er vi alle i samme båt.

Det betyr også at det er skapt en ånd av samarbeid. Mennesker som møtes regelmessig, som snakker sammen og som blir kjent, har en betydelig kortere vei å gå for å komme til enighet om utfordringene de står opppe i eller de ser komme foran seg. Gjennom 15 år har de opparbeidet en bred tillit og et svært godt grunnlag for i fellesskap å finne gode løsninger på stort og smått i fylket.

Samarbeidsforum Vestfold er en suksesshistorie til etterfølgelse. Og jeg er sikker på at Petter Louis Pettersen deler sin råd og erfaringer rundt dette med deg om du tar kontakt med ham for å finne ut mer. Et slikt samarbeidsforum burde egentlig etableres i alle fylker.

Samarbeid er fortsatt den beste veien å gå for gode løsninger.



# Dressert aktivist

**Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen har etter ni måneder i statsrådstolen lært seg at ting tar tid. Så spørs det om Fremskrittspartiets tilhengere er i stand til å utvise den samme tålmodighet.**

TEKST OG FOTO:  
ARNE DANIELSEN

Da Ketil Solvik-Olsen i fjor høst overtok etter tolv år med til sammen fire kvinnelige samferdselsministre, ommøblerte han på rekordtid statsrådskontoret til sitt høyst private gutteværrelse. En hærskare modeller av amerikanske sportsbiler demonstrerte for alle at Bilpartiet endelig hadde inntatt førersetet i norsk samferdsel, mens sjefen selv understreket at han hadde tilbrakt studietiden i Detroit og delte en våt drøm om å gjøre 0 til 100 i en 450 hesters Dodge Viper. Nå i august, etter ni måneder som minister, har kontoret blitt garasje for tyngre kjøretøy – nå dominerer trekkvogner og trailere. Hva har skjedd i mellomtiden?

## Drastisk rollebytte

For det første forteller han at han har fått føle på forskjellen mellom opposisjon og posisjon:

– Det har vært en overveldende reise fra kommentering og debatt i Stortinget til å få ansvaret for gjennomføringen av vedtakene. Så langt er jeg fornøyd med hva vi har fått til. Vi har blant annet tatt fram saker som har ligget i mange år og som ingen har turt å gjøre noe med. Selvfølgelig ønsker vi å gjøre mer, men kan ikke ta alt på en gang. Biter vi over for mye samtidig, blir vi lett handlingslammet, derfor er det viktig med delmål underveis. Samtidig må vi sørge for at initiativ blir tatt og at sakene går gjennom systemet, ellers stopper alt opp.

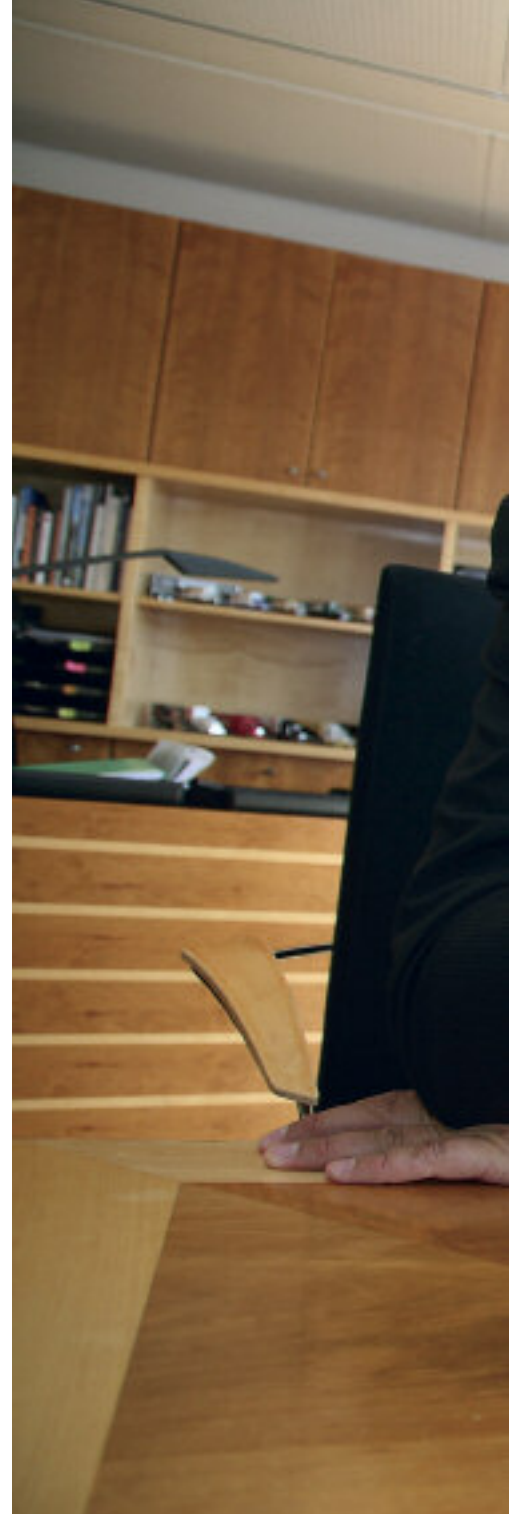
Selv om vi tar raske politiske beslutninger, må nemlig sakene på høring og lovtekster skal utarbeides. Fordi vi lever i en demokratisk rettsstat må vi akseptere et langt etterspill av formaliteter. Systemet må tilfredsstilles, og da snakker vi ofte om et år fram i tid.

Slik svarer ansvarlig statsråd, slik ministere har gjort til alle tider. Og akkurat som den rødgrønne regjeringen oppfattet masekoppene fra Fremskrittspartiet, synes han også at opposisjonen kan virke urimelig:

– Vi opplever en del støy fra opposisjonen om at vi ikke gjennomfører programpostene våre, selv ting som de er imot, etterlyser de, som å fjerne bompenger og etablere et eget vegselskap. Vi har selvsagt ingenting imot å bli målt på løftene vi har avgitt, likevel synes jeg dette blir mer en kommentator-opposisjon enn en reell politisk opposisjon. Å fjerne bompenger og etablere vegselskap er ikke gjort i en håndvending, men vi kommer til å levere i løpet av fireårsperioden. Noe av det viktigste jeg har lært i regjeringsperioden, er at ting tar tid.

## Trykket fra landevegen

Så spørs det om Fremskrittspartiets grunnplan innehar den samme tålmodigheten, protestpartiets velgere er kjent for å kreve store grep gjennomført raskt. Forventningspresset er derfor massivt, ikke minst innen samferdselssektoren. Nettopp at partiet her har et ambisiøst program og mye de ønsker oppnådd, var årsaken til at Solvik-Olsen valgte samferdsel framfor olje og energi. Og den rosen skal han ha, at han ikke glemmer seg bort i byråkratiets irrganger, men aktivt møter fotfolket der de befinner seg. Blant annet fartet han to sommer-uker i bobil langs E6 fra Svinesund i sør til Kirkenes i nord. Underveis møtte han alle typer mennesker med sterke meninger om samferdsel.



– Det var herlig å sitte på med ulike sjåfører en halv time av gangen – de var svært tydelige på hva de mente! Det er mye «blått blod» innen lastebilnæringen, de er våre folk og det er ekstra viktig å vise at Fremskrittspartiet er et parti som vil dem vel. Noen irriterer seg for eksempel over alle kravene til etterutdannelse, noe som fører til tapt arbeidsfortjeneste. Vi vil derfor se på mulighetene for å skape større smidighet her uten at dette skal gå på bekostning av verken trafikksikkerheten eller EU-regelverket.

## Bekymret for kabotasje

Et av de områdene lastebilfolket var mest bekymret for, var trusselen fra





ulovlig kabotasje. En studie som ble referert i forrige utgave av Yrkestrafikk, konkluderte med at forekomsten av ulovlig kabotasje er forsvinnende liten. Statsråden er uenig i den konklusjonen.

– Mitt inntrykk er at problemet er stort, jeg er ikke enig i at det bare gjelder noen få. Det forekommer omfattende brudd på regelverket, og mange unnlater både å betale bompenger og bøter. Selv forelegg til andre skandinaviske land, der formelle innkrevingsrutiner er på plass, fører altfor sjeldent til at pengene kommer inn. Materiale viser dessuten at mange utlendinger spekulerer i regelrette dieseltjuverier, falske førerkort og liknende. Slik kan vi ikke ha det. Overordnet er å skape ryd-

dige forhold, der bilene kjøres av trygge sjåfører med norsk kjørekultur, ansatt i selskaper som betaler sin skatt. Om utenlandske «cowboyer» får holde på som de vil, vil dette gi ringvirkninger for hele bilbransjen. Kommer aktiviteten under kritisk masse, forsvinner dekkleverandører, verksteder og bensinstasjoner. Da forsvinner selve grunnfjellet, ikke bare markedet for lastebilnæringen, men også for jernbanen, advarer samferdselsministeren.

#### **Økte kontroller**

– Det vi har gjort hittil er å øke kontrollen, vi har nå fire til fem ganger så mye kontroll som tidligere, og flere som får kjøreforbud. Lastebilnæringen synes

disse tiltakene er bra, og å ta vekk kjelt-ringene er rettferdig uansett hvilke nasjoner det er snakk om. Ved at teknologien blir bedre og bedre, unngår vi også å stoppe alle alltid, noe som oppfattes som unødvendig når alt er i orden. Økt kontroll er ikke noe suksesskriterium i seg selv, men det er viktig å luke ut de som kjører ulovlig gjennom for eksempel å benytte hjullås. Det er viktig at vi bruker tid på det som er viktig, og i så måte har både Statens Vegvesen og Tollvesenet fått større fullmakter, påpeker han.

– Noen mener at vi må stenge grensene for å stoppe kabotasjen. Det er jo ikke så lett. Et lyspunkt er likevel at kabotasjespørsmålet også skaper engasje- ➤





ment på EU-nivå. Alle er interessert i å få bukt med falske førerkort og andre dårlige tilstander, det er ikke bare vi i Norge som er opptatt av dette. Derfor har jeg tro på at noe vil skje i hele Europa. Ett av problemene hittil har vært en veldig liberal estisk minister, om bare han hadde blitt erstattet av sin franske kollega ville mye kunne bli løst.

### Satser på ekspressbuss

Statsrådets forgjenger, Marit Arnstad fra Senterpartiet, virket perpleks da vi spurte henne om hva hun hadde tenkt å gjøre med busstransporten i Norge? Buss? Visste ikke journalisten at ansvaret for busstransport hørte kommuner og fylkeskommuner til? Solvik-Olsen virker langt mer offensiv i forhold til Statens ansvar for bussnæringen. Så er han også

arvelig belastet. Faren var i flere år bussdirektør i Sirdalsruta, og fikk føle både anbud og andre av kollektivbransjens utfordringer.

– De store nasjonale diskusjonene handler ofte om jernbane, men bussen er også utrolig viktig. Bussen er fleksibel og dekker mer spredte befolkningsstrukturer enn skinnegående transport. Jeg oppfatter at bussenes – og især ekspressbussenes – rolle ofte blir underkommunisert. Problemer oppstår ofte når en busslinje skal dekke flere fylker. Et eksempel er linjen mellom Notodden og Gardermoen. Å nekte denne å slippe av passasjerer i Oslo, fordi det kan stjele passasjerer fra Ruter, er smålig.

Yrkestrafikkens audiens hos Solvik-Olsen ble for øvrig direkte etterfulgt av et møte med bussnæringen, fylkes-

kommunene, NAF, Norsk ruteinformasjon og Statens Vegvesen for å drøfte tiltak for å styrke ekspressbussenes rolle innenfor et samlet transportsystem. Her streket ministeren opp lettere omstigning fra bil til buss, bedre fremkommelighet og innfartsparkeringer som tiltak for å gjøre det mer attraktivt å reise med ekspressbuss.

### Storeulv for fagbevegelsen?

Nå er jo ikke Fremskrittspartiet regnet som verdens mest fagforeningsvennlige parti, og den nye regjeringen har blant annet varslet liberalisering av Arbeidsmiljøloven. Hvordan oppfatter Ketil Solvik-Olsen – sin statsrådposisjon – fagbevegelsen?

– Jeg har hatt flere møter med partene, og opplever alle som konstruktive. Det samme opplever jeg også at både fagbevegelsen og arbeidsgiversiden gir uttrykk for på sine hjemmesider om oss i departementet. Vi snakker godt sammen, noe som er verdifullt for oss og gir oss andre opplevelser enn de daglige diskusjonene med byråkratene. Og selv om noen toppledere i LO synes at de blåblå er fæle folk, så vil jeg understreke at også vi vil ha et skikkelig regulert arbeidsmarked, vi vil bare ha Arbeidstilsynet som myndighet og ikke LO. Jeg håper at fagbevegelsen ser at ikke all kritikken er relevant, men ofte handler om LOs makt, forklarer ministeren.

### Mennesket bak

Ketil Solvik-Olsen er 42 år gammel og vokste opp i Time på Jæren. Alt femten år gammel meldte han seg inn i Fremskrittspartiets ungdom. Siden gikk ferdien til USA, der han utdannet seg innen statsvitenskap og sosialøkonomi på University of Toledo i Ohio. Han var også ansatt i Disney-konsernet og var frivillig under de olympiske leker i Atlanta i 1996. Han er gift og har to barn. Til tross for sin mørke dress og ruvende høyde, virker han full av blid og gutteaktig entusiasme. Så er han også personlig kristen, uorganisert pinsevenn. Hvordan virker livssynet hans inn på politikken?

– I dagens klima med søkelys på religiøs ekstremisme, er jeg fristet til å si «minst mulig». Jeg har min personlige moral, er nok selv temmelig konservativ, men har intet ønske om å prakke livssynet mitt på andre, her er jeg tvert imot svært liberal. Når vi ser alt det grufulle som skjer i Syria og Irak, er jeg glad for å være norsk og leve i det liberale demokratiet Norge, konkluderer Ketil Solvik-Olsen.

# Kryssord



Løsninger kommer inn trutt og jevnt, men det er plass for mange flere. Mange muligheter og vi gratulerer tre nye vinnere denne gangen også, som er:


**Svein Pettersen**, Kanelia 13, 4550 Farsund  
**Harry M. Krossgått**, Frønsdalstunet 14, 5550 Sveio  
**Magne Hagaseth**, Ton 49, 2890 Etnedal

Ny oppgave er på plass, og blyant og viskelær er egnede redskaper. Send oppgaven som vanlig til Yrkestrafikkforbundet, p.b. 9175, Grønland, 0134 Oslo. Konvolutten merkes «YTF-kryss». Fristen er **20. oktober**. Lykke til!



Navn: .....

Adresse: .....



	DRIKK 3, 14	RENTER OG AV- DRAG SYNER	TAU- TREV- LER	LINDA JAGER ER DET GØER	MÅNE- FASE	EU TIDL.	DRIVE STERK UTNYT- ELSE	KONK- TALL 10 FUGL	
→						→			↘
		INNEHÅ- VEREN BILKOT- TANZANIA					GRUVE- GANG EGYPTISK GUD		
	AVLEGES I RETTEN TRAN- SPORT FØR		MYNT- ENH. FØRK.		HESTE- FØLGE	GI BESIDED			
↳								MEDI- SIN- EGKE	
	OPP- FØRE SEG		TOPP- KORT	BIBEL- DEL		RENSE- VÆSKE NOE			↓
	STOR ELV	VINKEL- MÅLER VÆRE ÅPEN					BLEKK (ENG.)		
KD- TEGN SØLV	DRIV- STOFF UTVEKS- LER MOTOR			ROMER- TALL 50		OPPTØDD LYSPOR- STERK- NING			
↳		STUD- ERE	PÅ MOTOR- VOGNER TA UNLU PRIS				URPOLK- SPRÅK ORV- FESTE		
HAST			MÅNE- FASE	INTER- NETT LEVER- ANDØR	TIPS- ENHET UNG			TVILE	FLAU, BANAL
ERNA SOLBERG ER DET						↳			
VOKSE- ØKE ROMER- TALL 5			ROMER- TALL 50	NESTE		TO LIKE	BY I PORTU- GAL		
					←			←	↘

# Rettigheter & plikter

## Gangen i en oppsigelsesprosess

Oppsigelse begrunnet i virksomhetens forhold og endringsoppsigelser

### Oppsigelse begrunnet i «virksomhetens forhold»

#### Innledning

Før arbeidsgiver beslutter hvem som skal sies opp skal spørsmålet etter arbeidsmiljøloven § 15-1 drøftes med arbeidstaker og arbeidstakers tillitsvalgte. Arbeidstaker skal i et slikt møte ha mulighet for å fremlegge sitt syn, og argumentere for hvorfor akkurat han eller hun skal få beholde jobben.

Med tillitsvalgte vises det her til lokal tillitsvalgt, og det normale er at bedrifts-tillitsvalgt fra YTF stiller. YTFs juridiske avdeling vil kunne bistå i spørsmål og vurderinger i forkant av møtet, og vil være tilgjengelig på telefon underveis i møtet dersom dere skulle ha behov for å ta en pause for å konsultere med enn advokat.

#### Drøftelsesmøte – arbeidsmiljøloven § 15-1

Formålet med drøftelsen er at arbeidsgiver skal fremlegge sitt syn på grunnlaget for oppsigelsen, og uttale seg om hvorfor den aktuelle arbeidstakeren blir sagt opp. Spørsmålet om det er grunnlag for oppsigelse er i økonomiske tilfeller vanskelig å angripe. Hvor arbeidsgiver har gjort fyllestgjørende vurderinger for bedriftens videre drift vil det ofte ikke være grunnlag for å angripe denne vurderingen. En kan imidlertid spørre om bakgrunnen for vurderingene, og be arbeidsgiver vise de økonomiske vurderingene som ligger til grunn for vedtaket om oppsigelse.

Videre skal partene drøfte en eventuell utvelgelse mellom flere ansatte. Det som er viktig for arbeidstaker og tillitsvalgte er å få frem alle de momentene som taler til arbeidstakerens fordel. Dette bør ses i sammenheng med arbeidsmiljøloven § 15-7 som slår fast at arbeidstaker ikke kan sies opp dersom det ikke er «saklig

begrunnet» i virksomhetens forhold. Rettspraksis har lagt til grunn at i dette ligger også et krav om at utvelgelsen er saklig begrunnet. Utgangspunktet for vurderingen av hvilke arbeidstakere som skal sies opp, er etter hovedavtalen § 9-12, ansiennitetsprinsippet. Ansiennitetsprinsippet innebærer at de ansatte som har vært ansatt lengst i virksomheten har sterkest vern ved utvelgelsen. Ansiennitetsprinsippet er også hovedregelen utenfor tariffavtalens område, men da er terskelen for fravikelse svakere.

Det første spørsmålet den tillitsvalgte bør stille bedriften, er altså om ansiennitetsprinsippet er fulgt ved oppsigelsene.

*Har arbeidsgiver fulgt ansiennitetsprinsippet ved oppsigelsesutvelgelsen?* Hovedavtalen slår fast at ansiennitet kan fravikes hvor det foreligger «saklig grunn». Dette må vurderes konkret i



Illustrasjon:  
Scandinavian  
Stockphoto.com



hver enkelt sak, men som oftest beror dette på en samlet vurdering av kompetanse og sosiale hensyn. Det er derfor viktig å få frem alt som taler til arbeidstakers fordel i drøftelsesmøtet. En må få frem hvor lang ansiennitet arbeidstakeren har, hvilken kompetanse han eller hun har og hvorfor denne kompetansen er viktig for virksomheten videre, og om det eventuelt er sosiale hensyn som tilsier at arbeidstakeren vil bli hardt rammet. Eksempel på sosiale hensyn som må tillegges vekt, er dersom arbeidstakeren har forsørgerbyrde, har et forhold som gjør at han eller hun vanskelig vil komme tilbake i lignende arbeid, eller hvor arbeidstaker nærmer seg alderen hvor han eller hun kan ta ut AFP. Denne pensjonsordningen vil bort-



falle dersom han eller hun blir sagt opp, og dette vil dermed ramme arbeidstakeren ekstra hardt.

Det andre spørsmålet den tillitsvalgte bør ta stilling til, er om den som vurderes oppsagt kan tilbys annet passende arbeid i virksomheten.

#### **Har arbeidsgiver tatt stilling til om den oppsagte kan utføre «annet passende arbeid» i virksomheten?**

Det er viktig å få frem om arbeidstakeren ønsker å bli vurdert mot en annen stilling i virksomheten. Hvor arbeidstakers stilling bortfaller har arbeidsgiver en plikt til å finne «annet passende arbeid» jf. arbeidsmiljøloven § 15-7 (2). Dette innebærer at arbeidsoppgaver i virksomheten som arbeidstaker, med rimelig tid til opplæring vil kunne utføre, skal vurderes. Arbeids-

takeren skal da vurderes opp mot de øvrige arbeidstakerne som alt innehar stillingen. Dersom dere mener at arbeidstakeren kan utføre annet passende arbeid i bedriften, er utgangspunktet at denne arbeidstakeren overtar arbeidet til en ansatt i den aktuelle stillingen som har dårligere ansiennitet. Denne vurderingen blir gjort etter samme vurderinger som nevnt over for utvelgelse etter ansiennitet. Altså, utgangspunktet følger av ansiennitetsprinsippet, men unntak kan tenkes hvor det foreligger «saklig grunn».

#### **Protokoll fra drøftingsmøtet**

Fra drøftelsesmøtet bør det skrives protokoll. Det er ingen formkrav på protokollen annet enn at den skal

undertegnes av begge parter. Det som er viktig er å få frem hvilket syn de ulike partene har. For at det skal fremgå klart av protokollen hva den enkelte part mener, vil det være hensiktsmessig at arbeidsgivers syn og arbeidstakers syn vurderes særskilt, og fremgår som to ulike deloverskrifter i protokollen. Dette gjør at arbeidstakers syn fremstår klarere og helt uavhengig av hva arbeidsgiver mener. En bør i denne sammenheng få med alt som taler til arbeidstakers gunst i protokollen.

Det er ikke problematisk å skrive under på en uenighetsprotokoll. En skriver altså ikke under på at en er enig i arbeidsgivers syn, men at en fremmer sitt syn. Uenighet i protokollen er helt vanlig, og ikke noe å bekymre seg over.

#### **Oppsigelsen – arbeidsmiljøloven § 15-7**

Etter at drøftingsmøtet er avholdt, kan arbeidsgiver iverksette oppsigelse av den/de utvalgte arbeidstakerne. Opp- ➤

## SPØR OSS:



**Linda Jæger**  
Forbundsadvokat

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



**Ken Roger Bratteng**

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



**Josefine Wærstad**

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

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



## Rettigheter & plikter

sigelsen skal være skriftlig og følge formkravene i arbeidsmiljøloven § 15-4. Dersom formkravene ikke er i henhold til aml. § 15-4 anses oppsigelsen som ugyldig, og oppsigelsestiden starter ikke å løpe før en formiktig oppsigelse er gitt arbeidstakeren.

Når man mottar en skriftlig oppsigelse er det viktig at denne oversendes YTF umiddelbart. Dette uavhengig av om man mener oppsigelsen er gyldig eller ugyldig. For det første vil advokatene i YTF kontrollere om formkravene etter arbeidsmiljøloven er oppfylt, og for det andre vil vi sende inn krav om forhandlingsmøte etter arbeidsmiljøloven § 17-3.

Krav om forhandlingsmøte må fremmes til arbeidsgiver innen to uker fra oppsigelsen ble mottatt. Når du sender oppsigelsen til YTF, vil YTF` advokater sende krav om forhandlingsmøte på dine vegner.

Dersom man overskrider fristen på to uker og et skriftlig krav om forhandling er ikke oversendes bedriften i tide, mister du retten til å avholde møtet. Det er derfor viktig at du tar kontakt med YTF så snart som mulig etter at du har mottatt en oppsigelse, og det kan gjøres ved at du sender en e-post med kopi av oppsigelsen og eventuell protokoll fra drøftelsesmøtet (etter aml § 15-1) inn til post@ytf.no

### **Forhandlingsmøte – arbeidsmiljøloven § 17-3**

Når det fremmes et skriftlig krav om forhandlingsmøte til din arbeidsgiver, kreves det samtidig at arbeidsgiver oppgir de omstendigheter som påberopes som grunn for oppsigelsen. Arbeidsgiver plikter da å begrunne oppsigelsen ytterligere. Dette gir oss mulighet til å ta ytterligere stilling til om oppsigelsen er saklig ut i fra de faktiske opplysningene i saken.

Under et forhandlingsmøte vil en advokat fra YTF møte arbeidsgiver sammen med arbeidstaker og eventuelt lokal tillitsvalgt for å fremme vårt syn om at oppsigelsen bygger på et usaklig grunnlag. Vi vil opptre som advokat/rådgivere i møtet, og vil forsøke å komme frem til en løsning som arbeidstakeren er fornøyd med. Hvor arbeidstakeren ønsker å komme tilbake i stillingen vil dette være vårt primære mål. Hvor arbeidstaker mener at han eller hun burde blitt vurdert mot en annen stilling vil vi fremme dette synspunktet i møtet. Hvor arbeidstaker ønsker å fremforhandle en slutt-

pakke er dette også noe vi vil jobbe mot. Det er arbeidstaker som skriver under en eventuell avtale. Advokaten vil selvsagt gi deg råd om hva som er mest gunstig i den aktuelle saken. Det er likevel du som arbeidstaker som fatter endelig beslutning.

### **Rettslig behandling – arbeidsmiljøloven § 17-4**

Hvor arbeidstaker og arbeidsgiver etter drøftelsesmøtet og forhandlingsmøte enda ikke har kommet til enighet vil saken kunne følges rettslig. Søksmålsfristen er åtte uker regnet fra forhandlingenes avslutning. YTF` advokater vil da vurdere om saken skal bringes videre til domstolen. Rettslig behandling vil være gratis for medlemmene av YTF.

### **Rett til å stå i stilling**

En har rett til å stå i stillingen før endelig dom foreligger. Dette vil si at før partene kommer til enighet, eller retten kommer til at oppsigelsen er gyldig, har man fortsatt rett og plikt til å møte på arbeid. Man risikerer dermed ikke å bli stående uten jobb underveis i prosessen.

## Endringsoppsigelser

### **Innledning**

### **Arbeidsgiver har endret stillingen min, har arbeidsgiver rett til det?**

Styringsretten gir arbeidsgiver rett til å gjøre mindre endringer. Hvis endringen er vesentlig eller endrer stillingens grunnpreg stilles det like store krav til saklighet og framgangsmåte, som for ordinære oppsigelser. Hva som er en vesentlig endring må vurderes konkret og tar utgangspunkt i arbeidsavtalen. Dersom arbeidstakerens sedvanlige arbeidsoppgaver i bedriften atskiller seg fra det som fremgår av arbeidsavtalen, eksempelvis fordi arbeidsavtalen er gammel og aldri blitt fornyet, skal det reelle arbeidsforholdet legges til grunn for vurderingen.

### **Hva menes med endringsoppsigelse?**

Hvis arbeidsgiver gjør vesentlige endringer av innholdet i eller betingelsene for din stilling, eller du får en skriftlig oppsigelse sammen med tilbud om annen stilling i bedriften, kaller vi det for endringsoppsigelser. En endringsoppsigelse kan typisk foreligge når arbeidsgiver ensidig endrer arbeidstiden og arbeidstidsordningen din,

dersom arbeidsgiver fjerner eller tilføyer nye arbeidsoppgaver, eller dersom arbeidsgiver endrer vedkommende arbeidstakers stillingsprosent.

### **Hva skal jeg gjøre hvis jeg pålegges en stillingsendring eller får endringsoppsigelse?**

Dersom det foreligger en endringsoppsigelse må du kontakte din lokale tillitsvalgt på bedriften, hvor dere sammen kan drøfte de endringene som er foretatt. Dersom dere er uenig i om endringene er vesentlige eller endrer stillingens grunnpreg, må dere kontakte YTF direkte som da kan foreta en nærmere juridisk vurdering. Dersom du har lokal tillitsvalgt på bedriften, kan vedkommende kontakte YTF sentralt.

Det er særlig viktig å kontakte YTF umiddelbart etter endringsoppsigelsen dersom arbeidsgiver samtidig med endringene tilbyr deg en ny arbeidsavtale. Hvis du signerer på ny arbeidsavtale med endret innhold, eller ved dine handlinger aksepterer endringen, kan du miste muligheten til å forfølge saken videre.

Foreligger det en endringsoppsigelse bør du imidlertid ikke nekte å utføre det arbeidet du pålegges, da dette kan bli ansett som urettmessig ordrenekt. I et slikt tilfelle kan du gi uttrykk for at du ikke uten videre aksepterer endringene, og at du ønsker å rådføre deg med YTF.

### **Hva er arbeidsgivers styringsrett?**

Generelt kan man si at styringsretten er en nødvendig konsekvens av selve arbeidsavtalen og det lydighets- og underordningsforhold til arbeidsgiveren som avtalen etablerer.

Mer konkret er styringsretten arbeidsgivers rett til å lede, fordele og kontrollere arbeidet, og retten til å inngå og si opp arbeidsavtaler begrenset i det som følger av lov, arbeidsavtale, tariffavtale eller særavtale. Med dette menes at styringsretten er negativt begrenset. Negativt begrenset betyr at arbeidsgiver i kraft av styringsretten ensidig har rett til å avgjøre slike forhold som ikke er avgjort i lov, arbeidsavtale, tariffavtale eller særavtale. Selv om endringene arbeidsgiver gjør i kraft av styringsretten ikke er regulert i avtaleverket, er det et tilleggsvilkår at endringen er tilstrekkelig saklig begrunnet. Om endringen er tilstrekkelig saklig begrunnet er skjønsmessig, og ved denne vurderingen vil advokatene i YTF bistå deg som medlem.

# Se igjennom telefonsamtalene?

**Spørsmål:** Har arbeidsgiver lov til å se gjennom telefonsamtalene mine i spesifisert faktura?

**Svar:** Svaret vil være avhengig av en rekke faktorer. Det er ikke mulig å gi et klart ja eller nei svar uten nærmere informasjon.

Den personlige integritet, og vernet om privat informasjon, er beskyttet i både arbeidsmiljøloven, personvernloven, samt i ulovfestede prinsipper som er fastsatt i rettspraksis. Det er også gitt vern om privatlivets fred i menneskerettighetskonvensjonen, som gjelder som norsk lov.

Arbeidsgiver har ofte tilgang på en del informasjon slik at dette vernet står i fare for å bli tilsidesatt.

Arbeidsgiver må respektere retten til privatliv, selv om han kan ha interesse av å innhente informasjon han har tilgang til, eksempelvis i arbeidstakers e-post, telefonlogg, m.m.

Arbeidsgiver kan kun innhente slik informasjon når dette er saklig begrunnet i et berettiget formål, og inngrepet er forholdsmessig sett i sammenheng med arbeidsgivers begrunnelse.

Prinsipielt bør man skille ut tilfellene hvor arbeidsgiver har en berettiget mistanke om alvorlig mislighold av arbeidsavtalen, illojalitet, e.l. Forutsatt



Illustrasjon:  
Scandinavian  
Stockphoto.com

at arbeidsgiver har grunn til mistanke vil innhentingen av telefonloggen i disse tilfellene ofte være berettiget.

Saken skal uansett drøftes med tillitsvalgt på forhånd.

I øvrige tilfeller vil forholdsmessigheten særlig avhenge av om du er varslet på forhånd om mulig gjennomsyn. Da har man blitt oppfordret til å innrette seg med tanke på at opplysningene ikke nødvendigvis er private, og inngrepet blir mindre alvorlig.

Av denne grunn er etablering av instruks om innsyn i bl.a. telefonlogg positivt for begge parter. Instruksen gir informasjon til de ansatte, og skaper forutberegnelighet for arbeidsgiver og arbeidstaker.

Brudd på personvernet kan gi krav på erstatning for eventuelt økonomisk tap, samt erstatning for tort og svie. Saker behandles normalt av datatilsynet i første omgang.



## 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 Grønn Effektivitet på godt norsk!

### VOLVO 7900 HYBRID

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

Volvo Buses. Driving quality of life





# MiniMex

## – nummer en for mange meksikanere

**Minibussen er transportmiddel nummer en for mange meksikanere, både innad i byer og langs landeveier. Begge steder etterlyses riktignok en organisering av transporten.**

TEKST: TONE AGUILAR FOTO: MARCO AGUILAR OG SETRAVI

– De ordinære bussene var et dårlig alternativ for folk i landsbyene da de hadde få og uregelmessige avganger, sier Eduardo Rustrian Perez. – Da private selskaper begynte å tilby minibussruter, var det mange reisende som valgte disse.

Eduardo er leder i det meksikanske transportselskapet Atonaltzin som har faste minibussruter mellom Huajuapán og Oaxaca by sør i Mexico.

På terminalen i Oaxaca by kommer to fulle minibusser hvert femtende minutt i morgenrushet.

Minibussen er i dag transportmiddelet for flesteparten av de fastboende i Huajuapán, en større landsby oppe i mixtekerfjellene, når de skal inn til delstatshovedstaden i Oaxaca.

Foruten å spille en betydelig rolle på den meksikanske landsbygda, har minibussen også en meget viktig posisjon

i kollektivtransporten i byene, spesielt i Mexico by hvor de i følge byens transportsekretariat, SETRAVI, står for nesten halvparten av transporten. I motsetning til landsbygdas minibusser har riktignok den lokale regjering her som mål å fjerne minibussene fra gatene.

### Det kommer alltid en minibuss

Både for folk i Mexico by og i utkantstrøkene er minibussen transporten som passerer ikke langt fra husene deres og som tar dem med til bysentra, det være seg sentralt eller regionalt.

– Folk kan dessuten alltid stole på at vi frakter dem, understreker Eduardo i Atonaltzin.

Fra fire om morgenen til ti om kvelden har selskapet faste avganger hver halve time.

– Hvis en buss fyller seg opp, sender vi to eller flere, og om morgenen og om ettermiddagen når det er mange reisende, er avgangene hvert kvarter, fortsetter han.

Bussturen mellom de to endestasjonene tar to og en halv time. Dette inkluderer noen stopper ved landsbyer langs veien.

– Men vi har kun noen faste stoppesteder, hvilket gjør at vi bruker mindre tid enn rutebuss som gjør mange stopper, sier lederen i minibusselskapet.

*1. Eduardo Rustrian Perez er leder i det meksikanske minibusselskapet Atonaltzin. – Vi er en sammenslutning av 23 minibusseiere og disponerer til sammen 33 minibusser, forteller han.*

*2. Transportsekretariatet i Mexico by, SETRAVI, har en pågående kampanje hvor målet er å bytte ut alle byens minibusser med større og nyere busser av denne typen.*

*16: I de koloniale gatene i Oaxaca by er det er fordel at minibussene er lettere å manøvrere enn vanlige rutebuss.*

*3. For reisende på landsbygda i Mexico er minibussen blitt det prinsipielle reisealternativet. En av hovedårsakene til at mange fortrekker minibussen, er at de har hyppige avganger.*

*4. Svært mange hovedstadsborgere i Mexico benytter minibussen da den med sine seks pesos, tilsvarende tre kroner, er billig og rutealternativet er enormt.*

*5. Minibussenes passasjerer har ofte med seg mye bagasje. Flere av minibussene har derfor monterte stativ på taket og bevet de bakerste setene for å få større bagasjeplass.*

*6. De grønne og hvite minibussene er meget typisk for Mexico by. Per i dag sirkulerer 18 tusen minibusser av denne typen i metropolen.*

*7. De nye bussene som myndighetene bidrar til å innføre i landets hovedstad innebærer mer komfort og bedre kommunikasjonsteknologi for sjåførene enn de eldre minibussene.*









Tilgjengelighet så vel som tid er følgende to viktige faktorer til at minibussen har fått så stor betydning i persontransporten i Mexico. Minibussene er også økonomiske. Minibussrutene på landsbygda har ulike priser etter hvor langt passasjerene skal.

En billett fra endestasjon til endestasjon, en distanse på 170 kilometer, koster 100 pesos, hvilket tilsvarer rundt 50 norske kroner.

– Skulle vi utelukkende basert oss på en driftsanalyse, burde prisen vært det dobbelte, hevder Eduardo. – Men den store konkurransen gjør at billettprisene presses ned.

På strekningen Atonaltzin opererer, finnes en stor hovedkonkurrent og flere mindre.

Minibussene i Mexico by har en fast tariff uansett hvor langt passasjerene reiser. Prisen varierer i dag rundt 4 til 5 pesos, det vil si fra 2 til 2 og en halv krone.

### Minibuskaos

Mexico by hadde på 80-tallet en kollektivtrafikk hvorav 70 prosent av transporten ifølge SETRAVI ble dekket av det statlige busselskap, Ruta 100. Selskapet var sterkt subsidiert og representerte en stor offentlig utgiftspost hvilket etter ti års drift bidro til at bussflåten på slutten av 80-tallet ble halvert. For å dekke det enorme behovet for transport i en av verdens mest befolkede byer, ble det gitt konsesjoner til enkeltpersoner og privatforetak til minibustransport med plass til 20 personer.

Det offentlige busselskapet, Ruta 100 ble senere erklært konkurs og minibussene inntok førersete som prinsipielt transportmiddel i metropolten.

– I dag finnes det 18 000 minibusser som sirkulerer i byen, sier Dalia Serna, informasjonskoordinator i SETRAVI. – Problemet er at hver enkelt lisensinneholder har startet ruter hvor de selv vil, derfor har minibustransporten i Mexico by vokst til uten noen overordnet organisering, og sentrale fartsårer er meget saturerte.

For å ordne opp i det kollektive transportkaoset har regjeringen i byen satt i gang ulike tiltak. Blant annet ble nylig en ny transportlov vedtatt.

– Det essensielle ved denne er at den fjerner enkeltmannslisensene som dominerer i dag, forklarer Dalia. – Dette betyr i praksis at lisensene skal tildeles transportselskaper og ikke enkeltpersoner hvis mål er å øke kvaliteten på kollektivtransporten.

Myndighetene i Mexico by har også som mål å bytte ut minibussene med større busser.

– Målet er at det ikke skal finnes minibussene i byens kollektivtransport når seksårsperioden til den nåværende byregjeringen er over i desember 2018, medgir Dalia.

For å nå dette har de lokale myndighetene blant annet iverksatt et program som gir økonomisk støtte til dagens minibusseiere slik at de skal kunne bytte ut minibussen med en ny buss med større kapasitet. Programmet retter seg spesielt mot eiere som har minibusser som er eldre enn ti år.

– Siden desember 2012 har to tusen minibusser blitt byttet ut, forteller Dalia. – Og med den nye transportloven mener vi reduksjonen i minibusser kommer til å øke ytterligere.

Minibussen er følgelig på vei ut som transportmiddel i byene mens den får en viktigere og viktigere rolle i rurale strøk.

### Stort behov

Minibussenes vekst som transportmiddel på den meksikanske landsbygda tok til på 90-tallet.

– I begynnelsen var det en helt uregulert bransje, forteller Eduardo i Atonaltzin. – Vi begynte med SUV som Chevrolet Suburban hvor det var plass til åtte passasjerer, men det var så stor etterspørsel etter transportmiddel, at folk reiste i bagasjerommet.

På grunn av det store behovet, skaffet de seg senere Ford Club Wagon med femten passasjerer.

I 2001 innførte det føderale sekretariatet for kommunikasjon og transport i Mexico lisenser for denne typen minibustransport.

Atonaltzin var da allerede blitt formelt grunnlagt som transportselskap.

– Det vanligste i bransjen er enkeltpersoner med en eller noen få busser som tilbyr transporttjenester, sier Eduardo. – Vi var følgelig pionerer i så henseende.

Atonaltzin er en sammenslutning av 23 minibusseiere og representerer en organisering som regjeringen i Mexico by ønsker å innføre i byens kollektivtransport.

– Det er utvilsomt bedre å danne fellesskap enn å operere enkeltvis, understreker lederen.

Selskapet har i dag til sammen 33 minibusser. Navnet, Atonaltzin henspiller til en sentral gud blant mixtekerindianerne som holdt til i området langs minibuselskapets ruter og logoen representerer fjellene i den samme regionen. Foruten to terminaler ved de to endestasjonene, har de mindre sjekkesteder i to andre landsbyer.

– Til tross for at vi har en felles organisering, så har hver enkelt eier ansvaret for sin egen buss, presiserer Eduardo.





### Hver sin buss

Individuelt eiere til tross, alle minibussene i Atonaltzin er enten Toyota eller Mercedes Sprinter minibuss.

– Vi har 17 av merket Toyota og 16 Mercedes Sprinter, sier selskapets leder.

Mercedesen har pass til 20 stykker og Toyotaen 15.

– Flere i bransjen har de siste årene anskaffet seg Mercedes Sprinter minibuss, indikerer Eduardo.

Han forteller videre at det var et problem for bedriften at Sprinterbussene som ble produsert i 2011 hadde en produksjonsfeil som eierne selv måtte dekke.

– Den økte fortjenesten som disse hadde gitt oss fordi de har plass til flere passasjerer, ble spist opp på grunn av reparasjonene de hadde behov for, medgir lederen. I tillegg er vedlikehold, bytte av deler og service generelt dyrere for Mercedesene.

– Men selv om det er økonomisk lønnsomt for oss å bruke Toyota, er det et dilemma at Mercedesbussene gir et bedre image til passasjerene, sier han. – Siden flere av konkurrentene våre har gått over til disse, er det mange av eierne som synes det er et tilbakesteg kun å bruke Toyota.

Gamle minibusser i dårlig stand har vært et problem i Mexico.

– Vi er derfor ekstra øye med jevnlig å sjekke at alle bussene fungerer som de skal, sier Eduardo. – De er inne til periodiske kontroller og vi sjekker spesielt dekk og bremses ofte.

I tillegg har eierne i selskapet en avtale om at bussene skal byttes ut hvert femte-sjette år.

### Kamp om passasjerene

– Mottoet vårt er at vi konkurrerer på sikkerhet, ikke på fart, fortsetter lederen i Atonaltzin. – Foruten at bussene er i bra

teknisk stand, er naturlig nok sjåførene essensielle.

Selskapet gir sjåførene opplæring i defensiv kjøring samt at de kun ansetter sjåfører med føderale førerkort.

I motsetning til førerkort utstedt av delstatsmyndigheter, må de føderale førerkortene fornyes annet hvert år og ved hver fornying foretas eksamener.

– Vi er også nøye med at de ikke skal snakke i mobiltelefonen når de kjører samt at de overholder fartsgrensen, sier Eduardo. – Det er mange liv de har ansvaret for.

Spesielt høy fart har vært et sikkerhetsproblem når det gjelder minibusser i Mexico, både i urbane og rurale strøk.

Sjåførene ved minibussene som utgjør en del av den urbane kollektivtransporten, får ingen fast lønn. De tjener etter hvor mange passasjerer de har. Billettene de får inn hver dag skal dekke den daglige kvoten de må betale til bussens eier, vanligvis mellom 500 og 1000 pesos, tilsvarende 250 og 500 norske kroner samt drivstoff. Det som er igjen etter dette er lønnen.

– Denne ordningen bidrar til at mange sjåfører kjører om kapp for å komme først til neste stoppested og kapre så mange passasjerer som mulig, forteller Dalia. – Hvilket fører til mange trafikkuhell.

Sjåførene ved Atonaltzin sine minibusser har derimot en fast lønn. Hvor lenge arbeidsdagen deres varer, varierer riktignok.

– Normalt kjører en sjåfør ruten tre ganger i løpet av en dag, forteller Eduardo.

Det vil si 7 og en halv time i kjøretid, men fremme ved terminalene er det

8: Hver enkelt sjåfør har ansvaret for bussen de kjører, og etter hvert tur rengjøres og sjekkes det at alt er i orden.

9: Ved terminalen til Atonaltzin er plassen knapp. For leder Rustrian Perez og representanter i andre minibusselskaper er en av kampsakene ovenfor myndighetene å få en felles minibussterminal.

10: Det store behovet for et transportmiddel fra landsbyer og inn til større byer, har gjort minibussens posisjon solid. I begynnelsen ble SUVer med åtte passasjer seter benyttes mens denne typen busser med plass til rundt 20 passasjerer i dag er det vanligste.

11: En av minibussene i Mexico by til oppbygging. Siden desember 2012 har 2000 minibusser blitt fjernet fra gatene, og målet for byregjeringen er at alle minibussene skal ha blitt byttet ut innen utgangen av 2018.

sjåførens ansvar å vaske og klargjøre bussen for neste tur. Ventetiden ved hver terminal varierer også. Jo flere som reiser, jo mindre ventetid.

### Høner og kalkuner

Ved Atonaltzin sin terminal i Oaxaca by manøvreres minibussene inn i rekken. Noen sjåfører slår av en prat med kollegene mens andre med en gang gjør bussen sin klar til neste reise. Passasjerene som ankommer, snakker i mobiltelefonen og spøker med at det ser ut til at de skal være borte i et par uke etter bagasjen å dømme da de om et par dager skal ta minibussen tilbake til hjemlandsbyen. Andre setter seg godt til rette i minibussen som snart skal reise mens sjåførene hjelper til med å finne plass til bagasjen.

– Det er utrolig hvor mye rart folk har med seg, medgir Eduardo. – Noen frakter ting de har tenkt å selge, andre stepper opp med kasser med levende høner og kalkuner.

Bak i hver og en av Atonaltzin sine busser er det gjort noen modifikasjoner for å få mer bagasjeplass.

– Pluss at enkelte busser har monterte stativ på taket, sier lederen. – For det er alfa og omega å imøtekomme de reisendes behov. – Det er de som gir oss et levebrød, og det er de som gjør at minibussene har en så viktig posisjon i Mexico.

En posisjon som i følge Eduardo kommer til å bli enda mer solid på landsbygda i årene som kommer mens myndighetene i Mexico by planlegger å sette en strek for minibussepokken.

## Nå kommer nyhetsbrev til deg

**YTF er i gang med arbeidet med nyhetsbrev. Dette skal sendes ut til alle YTFs medlemmer for å tilby relevant informasjon til våre medlemsgrupper.**

– Dette skal være et bransjetilpasset nyhetsbrev, som betyr at minst en av sakene i nyhetsbrevet skal rettes til bransjen du som medlem tilhører, sier kommunikasjonsansvarlig Ida L. Kristiansen. Nyhetsbrevet skal i utgangspunktet sendes ut en gang i måneden. Hyppigheten på utsending er bestemt ut i fra ønskene på kommunikasjonsundersøkelsen YTF gjennomførte i vår.

– Du finne månedens viktigste sak, tips fra juristene, informasjon fra Kjellrun og på noen nyhetsbrev vil det komme unike medlemsrabatter. Vi ønsker også å finne gode lokale saker, som kan være til inspirasjon for andre, sier Kristiansen.

### Vil du ha tilpasset informasjon?

For å få riktig informasjon på epost, er YTF nødt til å ha epost-adresse og informasjon om bransjen du tilhører i medlemsregisteret. Dette kan du gjøre ved å gå inn på min side på [www.ytf.no](http://www.ytf.no). Her kan du logge inn med ditt medlemsnummer som brukernavn og fødselsdato på passord. Når du er innlogget skriver du inn e-postadressen din og velger den bransjen du tilhører.

– Vi skal lage en kampanje for å få samlet inn kontaktinformasjon til våre medlemmer. Det er mange som ikke har oppført sin epost, og dette betyr at de går glipp av relevant informasjon, sier Kristiansen. Kampanjen med informasjon om premier og fremgangsmåte legges ut på [ytf.no](http://ytf.no) og sendes ut til alle avdelinger når den er klar.



## Kremjobb i NATO

Du har vel fått med deg, herr Kwartbas, at vår tidligere statsminister har blitt generalsekretær i Nato? Det er foreningen for 26 europeiske land, sammen med Canada og USA. Det er de som skal passe på at vi ikke begynner å skyte på hverandre igjen. De liker også å passe litt på andre. De dukker opp på skjermen når det brygger opp til uro. Ansiktet legges i en sørgmodig og alvorlig fold og de gjentar det forjengeren sa i de forrige konfliktene. Nå er det vår tidligere statsminister som skal fylle ruta.

– Hadde du tatt sjansen på å ansette en person med en så tynn cv, herr Kwartbas? Fyren har jo ikke gjort annet enn å lede organisasjoner, utvalg og departement. Har han hatt noen ledige stunder har han løpt rundt Maridalsvannet. Han kom seilende inn i politikken på skateboard rett etter frokost. Siden har han ikke gjort annet enn å skrive referat og holde taler.

Junior i bedriften sitter inne med en langt høyere yrkeserfaring, herr Kwartbas. Han kan balansere på kvitstripa gjennom Østerdalen, håndtere lastestropper, beregne aksellast, unngå opptøyer i trafikken og legge på kjettinger. Han kan, med hånden på boggiløften, tøffe opp Kviknehøgda på åtte hundre omdreininger uten et glipptak. Etterpå leverer han bollene i ovnen til rett tid.

Så du mener det er feil å sammenligne Nato-sjefens jobb med vår yrkeserfaring!

Når sjefen for Nato skal ansettes burde det vært en intern utlysning på sjåførrommet. Bussjåførene er vant til å gå med slips og lastebilsjåførene kan også ta fram teryleneboksene om gasjen blir høynet. Her snakker vi om en stor stab med høy kompetanse på fredsmevling og føring av protokoller.

For oss er det ikke snakk om å gi seg om forhandlingene ikke går vår vei. Vi sitter med protokollen til Kwartbasen ikke tør annet enn å signere. Så rammer vi inn protokollen og krever etterbetaling. Vi har ingen uløste Gazakonflikter liggende. Vi kan vise til gjentatte vellykkede fredsmevlinger. Vi har stoppet flere revolusjoner som kunne endt med store materielle skader og kanskje et vridd øre. Vi har holdt orden i rekkene hos skolebarna på bussen og hindret gjentatte gjengoppgjør. I helgene har vi håndtert de fulle foreldrene deres når de skal hjem fra byen. Alt har foregått uten at noen bomber har falt.

Sjåførene har også god erfaring med å håndtere det regjeringen kaller radikalisering. I innlandet har vi vokst opp med radikale fra ytterste venstre som knyttet never, mens kysten hadde de radikale som foldet hendene. Kwartbasen har selv vært så radikal motstander av helgehvilen at det kan ha vært en fare for sjåførenes sikkerhet.

Når Jens overtar kunne det vært fristende å få redigert litt på tv-talene. Mens Jens må stå på TV og si noe han absolutt ikke mener, hadde Gladiola tordnet. De som slipper bomber hadde fått så hatten passet. Om Gladiola hadde styrt dette departementet hadde det blitt tabu å slippe bomber. Ingen hadde tatt sjansen på å undertrykke minoriteter. De radikale måtte ha sin stahet for seg selv. Om du hadde blitt fristet til å se nedlatende på en minoritet hadde du blitt kastet av bussen.

Gladiola

# Et prosjekt i havn

Da var det kanskje på tide med en halvårsoppsummering! Disse første åtte månedene har gått fort og det har hendt mye. Jeg ønsker først å rette en takk til alle som på en eller annen måte har vært involvert i allmenngjøringsprosjektet denne våren/sommeren og alle jeg har møtt i andre sammenhenger. Det er virkelig en glede å få samarbeide med dere, alle som en!

Først litt om all positiv oppmerksomhet som prosjektet møter. Jeg synes det er viktig å fortelle de gode historiene og formidle gleden jeg kjenner over det vi får til sammen. Og denne våren har vi fått muligheten til å formidle hva vi jobber med i mange kanaler. Både lokalt og nasjonalt. Vi begynte året med flere flotte oppslag i media som omtalte prosjektet. I tillegg fikk jeg muligheten til å fortelle om prosjektet for interesserte tilhørere på workshopen vi arrangerte i mars. Det har også vært flotte oppslag om prosjektet i mange lokale aviser. I august kulminerte det hele med at YS-lederen formelt fremla kravet om allmenngjøring på vegne av YTF.

Noen «kvister» har vi selvsagt møtt på også i denne prosessen, men det gjør bare arbeidet mer spennende og utviklende. Vi må hele tiden være åpne for å finne nye løsninger og «omveier» hvis førstevalget viser seg å ikke være gjennomførbart. Ting tar lengre tid enn vi tror, det oppstår tekniske utfordringer og nye spørsmål (som vi ikke har tenkt på) dukker opp. Men vi finner ut av det til slutt. Jeg opplever alle de jeg samarbeider med som åpne og direkte. Vi snakker godt sammen, med respekt for hverandres holdninger, vi diskuterer og finner fram til løsninger i fellesskap.

Nå følges saken tett i forbindelse med høringsrunde frem til nemdas endelige avgjørelse foreligger. Men det gir ingen automatisk ro i rekkene. Neida, vi er i full gang med alminnelige gjøremål og kontoret syder av aktivitet med hovedfokus på det vi kan best, nemlig medlemsservice.

## Nytt prosjekt

For de av dere som fulgte vårens tariffoppgjør tett husker kanskje en tekst fra riksmeklerens møtebok som omhandlet «utvalgsarbeid om arbeidstid», et resultat av at vi ikke fikk ønsket gjennomslag for endringer i arbeidstidsbestemmelsene denne gang.

Dette utvalget, som består av representanter fra både arbeidstaker og arbeidsgiverorganisasjonene skal iflg mandatet: se på sjåførens arbeidsdag fra begynnelse til slutt – herunder pauser, utfordringer knyttet til utarbeidelse av nye arbeidsplaner, utfordringer knyttet til ulike livsfaser, forskjeller i arbeidstidsordninger mellom ulike landsdeler, arbeidstidsordninger knyttet til delte skift og evt. grunnlag for endring av arbeidstiden.

I tillegg til dette arbeidet starter Yrkestrafikkforbundet opp et nytt prosjekt der vi allerede er i gang med å samle faktagrunnlag fra de forskjellige fylkeskommuner angående anbudsgrunnlag for rutebuss. Dagens Næringsliv hadde 30. august en svært omfattende og kritisk artikkel om det norske anbudssystemet og i bussbransjen er vi godt kjent med problemstillingene med svært detaljerte spesifikasjonsanbud fra de fylkeskommunale administrasjonsselskaperne side. Varierende krav fra fylkeskommunene gjør at brukbare kjøretøy havner på de evige bussmarker lenge før de er utslitt. Over hele Norge brenner busselskapene inne med busser som fint kunne gjort en innsats for å frakte folk.

Våre ambisjoner er klare: *Like anbudsgrunnlag i alle fylker, anbudsgrunnlaget skal inneholde bestemmelser om uttakstider, reguleringstider og øvrige elementer som griper inn i vår tariffavtale.*

Ønsker alle sammen en riktig fin høst.

Svein Furøy







**Wright**<sup>®</sup>  
TRAFIKKSKOLE

**Bedrift**

## BLI KONTRAKTSKUNDE

Er du transportbedriftseier eller leder i en transportsbedrift hvor du har ansvaret for å følge opp om sjåførene har etterutdanningen up-to-date? Bli kontraktskunde i Wright og benytt deg av et skreddersydd program som følger opp dine sjåførere, slik at du kan ha en bekymringsfri hverdag! Wright garanterer at du får full oversikt over kompetansen til dine sjåførere på en enkel og oversiktlig måte.

Ta kontakt med Kevin Wright på tlf.: 928 83 773 eller på mail; [kevin@wright.no](mailto:kevin@wright.no) for informasjon og demonstrasjon.

Yrkessjåfører se her!

Er du yrkessjåfør og må passe på etterutdanningen selv? Gå inn på [wright.no/bedrift](http://wright.no/bedrift) og registrer førerkortet ditt, så får du sms-varsel 6 mnd.-, 3 mnd.-, 1 mnd. før kompetansen/førerkortet løper ut på dato. Enklere blir det ikke!

## ETTERUTDANNINGSKURS

Vi kjører i dag etterutdanningskurs i våre sikkerhetshaller slik at opplæringen er opplevelsesbasert. Våre sikkerhetshaller befinner seg på Haugenstua i Oslo og i Sarpsborg. Vi kjører og kurs i Drammen, Askim, Bergen, Kristiansand, Stavanger, Trondheim og Gjøvik. Gå inn på vår nettside [wright.no](http://wright.no) og finn et kurs som passer for deg.

**Husk:**

Er du medlem i YTF har du gode rabatter på etterutdanning og førerkortopplæring!

**Wright underviser i ALLE førerkortklasser.**