

yrkestrafikk[®]

Nr. 3 2015 – 60. årgang

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

YTF 60 år

Godsavtalen allmenngjøres:

En første seier for sjåførene





Norges mest kjøpte bilforsikring

Vi er de som forsikrer flest biler i Norge. Kanskje fordi vi blant annet kan gi 8 års reparasjonsgaranti, og veihjelp uansett årsak?

I tillegg til skikkelig gode forsikringsvilkår, får du som YTF-medlem en svært god pris. Derfor anbefaler vi sterkt at du sjekker hvilken pris du kan få hos oss.

På gjensidige.no/bil kan du beregne pris og kjøpe forsikring. Du kan også ringe oss på 03100, så hjelper vi deg.

AV3_037V02.15

En seier i havn – fortsatt utfordringer i vente

Tariffnemnda vedtok i mai å allmenngjøre gods-avtalen. Selv om det i skrivende stund ikke er gjort offentlig nøyaktig hva allmenngjøringsbestemmelsene vil være, er det ingen tvil om at dette var en første, og viktig, seier for YTF. Og det i en av de største oppgavene forbundet har tatt på seg noensinne. Her snakker vi om en solid gevinst til forbundet i sitt 60. jubileumsår. Arbeidet med allmenngjøringskravet er også kalt kampen for en anstendig transportbransje. Endelig kan vi si at YTF har vunnet sin første seier i kampen for bedre forhold for alle sjåfører på norske veier. En forskrift som blant annet gjelder minstesatser for lønn for kjøring på oppdrag i Norge, skal utformes med det første. Og det er det første steget på veien.

Fortsatt gjenstår mye arbeid, ikke minst med de rent praktiske tiltakene som skal sikre håndhevelse og gjennomføring av den nye forskriften. Det er likevel lov å være stolt nå. Du er medlem av det lille forbundet, som tok på seg den store jobben med å kjempe for en anstendig transportbransje. Gratulerer til både forbundet og dets ansatte, tillitsvalgte, medlemmer og alle godssjåfører på norske veier.

I Yrkestrafikk fortsetter vi i dette nummeret å markere at YTF er 60 år i år. Denne gangen har vi valgt å se en sentral periode i forbundets liv gjennom Per Østvolds øyne. Han ledet Transportarbeiderforbundet i perioden da de to forbundene, YTF under Hellek Eggeruds ledelse, samlet sine krefter i tariffoppgjøret. Med stor suksess som resultat. Siden den gang har samarbeidet ikke bare vært godt, men også viktig. I intervjuet Yrkestrafikk har gjort med ham, tar Østvold også til orde for at de to forbundene på sikt bør slå seg sammen. Dette for å få den nødvendige styrken til å kjempe kampene i en stadig tøffere og mer uforutsigbar bransje. Det er en spennende tanke. For mange kan det kanskje være vanskelig å se for seg en slik union som noe realistisk akkurat nå. Likevel bør det være et utsagn som flere i begge forbund kan legge seg på minne. Kanskje kommer det en dag om noen år, da dette kan vise seg å være eneste veien videre. Historien Østvold for-

teller om i denne utgaven av Yrkestrafikk forteller om noen som var både dristige og visjonære. Og som fikk til akkurat det som var viktig og riktig. Vi kommer alle til slike veiskiller der våre valg definerer hvordan fremtiden vil bli.

I Yrkestrafikk begynner vi i denne utgaven det som formodentlig blir en lang rekke med intervjuer med medlemmer og arbeidstakere på de mange forskjellige arbeidsplassene som representerer Yrkestrafikkforbundet. Vi begynner med Terje Olsen som kjører trikk på Gråkallbanen i Trondheim. Vi skal fortsette å fortelle om forskjellige kvinner og menn, på forskjellige arbeidsplasser, på forskjellige steder og i forskjellige fag og hverdager. Ønsket vårt er at alle medlemmer i Yrkestrafikkforbundet skal ha en kjennskap, kunnskap og stolthet over alle som er medlemmer enten de er i samme yrkesgruppe som dem selv, eller om de måtte gjøre noe aldeles annerledes.

Et element i dette handler om stolthet for yrket som utøves og stolthet over jobben som gjøres. Gjennom vel to år som redaktør for Yrkestrafikk synes jeg så langt å ha hørt alt for mye om hvor lite stolte folk er av jobben de gjør i ulike deler av transportbransjen. Og hvor lite andre mennesker i samfunnet ser på eksempelvis sjåførjobben som et yrke, som en jobb basert på kunnskap, erfaring og kompetanse som er helt egen for den jobben som utøves.

Yrkestrafikk skal gjøre sitt for å forsøke å heve yrkesstoltheten både blant sjåfører, kranførere, renovasjonsarbeidere, funksjonærer, ansatte på lager og i logistikk etc. Er du medlem av Yrkestrafikkforbundet, skal også det i seg selv gi en stolthet. YTF har ledet vei for en økt yrkesstolthet gjennom kampen for anstendige arbeids- og lønnsforhold for alle godssjåfører som kjører i Norge. Men det er fortsatt nok av utfordringer. Der kan vi alle være med å yte vår del.



Espen

Dette leser du om i Yrkestrafikk

Gladiola:

Treg overopp- stopperfunksjon

Side 34

Innhold

- 3** En seier i havn
- 6** Allmengjøring av godsavtalen
- 10** Vi er uovervinnelige – vi står jo sammen
- 14** Må kjøre tom buss
- 16** Kryssord
- 17** YTF-info
- 20** Kontakt YTF
- 22** Smått og Stort
- 24** Tariffoppgjøret 2015
- 26** En fantastisk rute
- 30** Vognfører på eksotisk linje
- 34** Treg overoppstopperfunksjon
- 35** En seier for sjåførene

Første steg mot en anstendig transportbransje

side 6

YTFs leder:

En seier for sjåførene

side 35

Gråkallbanen i Trondheim:

Terje er vognfører på eksotisk trikkelinje



side 30

Tariff 2015 – rolig mellomoppgjør

side 24

nr. 3 2015



Trondheim:

Må kjøre uten passasjerer

side 14



TIMEkspresen Kristiansund–Volda:

En suksess-historie

side 26

Ytj 60 år

Transportarbeiderforbundets Per Østvold:

Transport og YTF bør slå seg sammen!

side 10



Bemerkelsesverdig historiebok

side 9

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

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

Grafisk produksjon:
Garder Grafisk
Telefon: 90 61 90 99
e-post: trine@maccompaniet.no

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

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

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transportselskapenes 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.



pressens faglige utvalg
PFU

PFU er et klageorgan oppnevnt av Norsk Pressforbund.

Organer som har medlemmer fra pressorganisasjonene og fra arbeidstakerne, behandler klager mot pressen i profesjonelle spørsmål (trykt presse, radio, fjernsyn og nettpublikasjoner).

Adresse: Radhusgt. 17
Pb. 46 Sentrum 0101 Oslo
Telefon: 22 40 50 80
Faks: 22 40 50 55
E-post: pfa@presse.no

Utgivelsesplan for annonser 2015

Nr.	Materiellfrist	Utgivelse
1	19. januar	2. februar
2	23. mars	6. april
3	18. mai	1. juni
4	3. august	17. august
5	21. september	5. oktober
6	23. november	7. desember

Bestilling- og avbestillingsfrist 3 uker før utgivelsesdato.

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

Annonsepriser fra 1. januar 2015

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 %

Allmenngjøring på gods:

– En første seier for sjåførene

Kampen mot sosial dumping har fått sitt første gjennombrudd etter at Tariffnemnda vedtok å allmenngjøre godsavtalen. Arbeidet med forskriften på området skal være ferdig i løpet av kort tid. – Vedtaket vil trolig tre i kraft i løpet av sommeren, forteller Lin Andrea Gulbrandsen i Yrkestrafikkforbundet.

Det er en lang og arbeidskrevende prosess, som ble kronet med en første seier, da tariffnemnda behandlet kravet fra YS og YTF om allmenngjøring av tariffavtalen. 11. mai vedtok Tariffnemnda at Godsbilavtalen skal allmenngjøres.

– Nøyaktig hvordan vedtaket ser ut og hvilke bestemmelser som allmenngjøres vil først offentliggjøres når forskriften er ferdig og godkjent av tariffnemnda. Det er ikke klart når dette arbeidet vil være ferdig, men det vil bli i løpet av kort tid. Vedtaket vil antakelig tre i kraft i løpet av sommeren, sier Lin Andrea Gulbrandsen, forhandler i YTF.

Hun er bare en av mange i YTFs sekretariat som har vært delaktige i prosessen og veien fram mot dette resultatet. Ifølge Gulbrandsen har de krevet en formiddag innsats fra forbundet, både ansatte, tillitsvalgte og medlemmer, for å komme dit en nå er.

Og det har vært en lang prosess. Allerede 13. mars 2014 arrangerte YTF en allmenngjøringskonferanse i Oslo, som var å regne med startskuddet for arbeidet med å få allmenngjort tariffavtalen. På konferansen var både forskere, kontrollmyndigheter, sentrale politikere og partene i arbeidslivet til stede. Dette kom også til uttrykk i diskusjoner med ulike aspekter ved tiltak mot sosial dumping. Det var blant annet en bred enighet rundt allmenngjøring som et tiltak for å motvirke lønnsdumping, spesielt innenfor turbuss.



Målsetningen for arbeidet med å allmenngjøre har hele veien vært å motarbeide sosial dumping og sikre norske sjåførers fremtid. Sommeren 2014 sa Ken Roger Bratteng, som frem til mai var advokat i YTF, at veien frem ville være lang.

– Men troen på å lykkes er fortsatt stor, sa Bratteng den gang.

Nå er altså første seieren sikret.

YTFs forhandler, Lin Andrea Gulbrandsen, som har vært sentral gjennom arbeidet med allmenngjøringen, er også tydelig på at dette har vært et solid løft for YTF og viser blant annet til hvordan kravet om allmenngjøring gradvis vant frem hos flere aktører i bransjen.

– Det er YS som har fremmet kravene om allmenngjøring på vegne av YTF. Etter at kravene ble stilt kom det også tilslutninger fra flere andre organisasjoner utenfor YS. LO og Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) sendte inn identiske krav som støtter opp om YS og Yrkestrafikkforbundets begjæringer, forteller Gulbrandsen.

– Allmenngjøringen av Godsbilavtalen har i tillegg blitt støttet og fulgt opp av Norges Lastebileierforbund (NLF) og NHO Transport. Allmenngjøringen for turbil er støttet av NTF, Fagforbundet og Norsk Jernbaneforbund, i tillegg til at NHO Transport støtter kravet på arbeidsgiversiden. Det er altså stor oppslutning om begge kravene. Partene på begge tariffavtalene står sammen om å ønske allmenngjøring. Organisasjonene jobber sammen for å få vedtatt allmenngjøringen og skal ha et samarbeid om videre oppfølging der det blir vedtatt. Det er ganske unikt at allmenngjøring i en bransje har så bred oppslutning med støtte fra både arbeidstakerne og arbeidsgiverne. Det har ikke skjedd mange ganger før, understreker hun.

Hva betyr allmenngjøring

Selv om det faktiske innholdet i forskriften i skrivende stund ikke er klart, kan YTFs forhandler si en del om hva som ligger i et allmenngjøringsvedtak.

– Allmenngjøring vil si at man gjør deler av tariffavtalen gjeldende for hele bransjen, uavhengig av om bedriften har tariffavtale eller ikke. YTF har krevd at dette skal gjelde en minstelønn og diett. Med allmenngjøring må alle transportselskapene betale sine sjåfører minimum den allmenngjorte minstelønnen etter Godsbilavtalen. Det gjelder for alt arbeid utført i Norge, uansett om sjåføren er norsk eller utenlandsk. Det gjelder også for sjåfører ansatt i utenlandske selskaper dersom de kjører i Norge, for eksempel på kabotasjeoppdrag. Det vil ikke gjelde

for selvstendig næringsdrivende, forteller Lin Andrea Gulbrandsen.

Konsekvensene av allmenngjøring

På spørsmål om hva som er konsekvensene av en allmenngjøring, forteller Gulbrandsen at det i praksis betyr at det ikke lenger blir lov å lønne lastebilsjåfører under minstelønnen i Godsbilavtalen.

– For de sjåførene som i dag har tarifflønn eller høyere, vil man altså ikke merke noen umiddelbar forbedring på lønnen. De av våre medlemmer som har lavere lønn enn den allmenngjorte tariffsatsen vil måtte settes opp i lønn, understreker hun.

– Størst betydning vil det få for de utenlandske sjåførene som nå kjører i Norge til hjemlandets lønn. På sikt vil allmenngjøring kunne ha betydning for hele bransjen, ved at det ikke lenger er lov til å konkurrere om oppdragene ved å betale dårlig lønn til sjåføren. Hvordan utenlandske sjåfører blir behandlet har stor betydning for hele bransjen. De dårlige forholdene for utenlandske arbeidstakere setter et kraftig press på lønns- og arbeidsvilkårene til norske sjåfører. Seriøse selskaper mister oppdrag til de som driver med sosial dumping, og sjåførene får lide for det, understreker YTFs forhandler.

De som kjøper transportoppdragene vil nå få et ansvar for å påse at sine underleverandører betaler allmenngjort lønn.

– De skal ikke lenger bruke underleverandører som betaler lønn under tariff for de oppdragene som utføres i Norge. De må følge opp og sjekke at deres underleverandører betaler allmenngjort lønn for oppdragene i Norge. Dersom sjåføren hos underleverandøren ikke får det han har rett på av arbeidsgiveren, kan vi kreve lønna av oppdragsgiveren isteden. Det vil ansvarliggjøre de store speditørene i Norge.

Veien videre

Men, allmenngjøring gjør ikke automatisk slutt på at utenlandske arbeidstakere kjører til dumpede lønninger. Det er likevel et viktig virkemiddel i arbeidet for gode vilkår i transportnæringen.

– Det er det eneste virkemiddelet som gjør at det blir ulovlig å underbetale sjåførene. Evalueringer av arbeidet mot sosial dumping viser at det har vært mer vellykket i de sektorene som har allmenngjort enn i utsatte sektorer uten allmenngjøring, forteller Lin Andrea.

– Det er Arbeidstilsynet, med hjelp fra partene i arbeidslivet, som skal føre tilsyn med at et allmenngjøringsvedtak følges. YTF skal videre jobbe for at ved-

taket skal styrkes gjennom innsats og økte bevilgninger, og nye ordninger for å forbedre kontrollmulighetene.

Hva med turbil?

Yrkestrafikkforbundet har også krevd allmenngjøring for turbil.

– Her har vi krevd minstelønn etter turbildelen i bussbransjeavtalen, 100% ubekvemstillegg på helligdager og dekning av kost og overnatting dersom ikke oppdragsgiver dekker dette. Denne saken er ikke ferdig behandlet, men skal opp i Tariffnemnda 27. april avslutter Lin Andrea Gulbrandsen, forhandler i YTF.

På grunn av produksjonstekniske årsaker, har vi ikke rukket å få med denne siste utviklingen i behandlingen av kravet for turbil i denne utgaven av Yrkestrafikk. (Red. Anm.)

Rask spredning

Da det ble kjent at Tariffnemnda besluttet å allmenngjøre godsavtalen, tok det ikke lang tid før nyheten spredte seg på nettet. Ikke bare i Norge, men også i Sverige. På Facebook kunne en blant annet lese følgende kommentarer:

Allmängiltning av kollektivavtalet i Norge nu klart, för att stoppa den sociala dumpningen där (rattslaveriet). «Vi kan ikke tillate at det drives rovdrift på sjåfører i Norge.» Heja Norge!! (Fra Transport Avd 11 Gästrikland och Norduppland sin fb-side.)

«Spark dören ind til Fair Trade på landevejen.....»(Fra Svenska Åkare och Chaufförer mot olaglig Cabotage Trafik sin fb-side.)

«Det er gledelig og viktig at NLF går ut og kaller vedtaket om allmenngjøring for en seier. Og det er det det er. Sjåførenes Krav har helt fra starten sett på det som viktig at organisasjonene i bransjen samarbeider om de tingene de er enig om. Klarer de det har de en viss tyngde. Det har de vist i denne saken hvor YTF, NTF, NLF og NHO Transport har blitt enige om å kjøre saken, og sammen har de oppnådd gjennomslag i denne viktige saken.» (Fra Sjåførens krav sin fb-side.)

Et viktig steg mot rettfe



Jan-Arne Laberget er en av YTFs engasjerte sjåførere. Han er ikke i tvil om at allmenngjøringsvedtaket på godsavtalen er viktig, selv om det er et stykke igjen frem til at forholdene for alle sjåførere som kjører i Norge kan kalle anstendig.

– Dette er et viktig og solid første steg på veien for å bli kvitt den sosiale dumping i transportbransjen. Det er også viktig for å få endret på den konkurransevridningen vi har sett i næringen de siste årene. Vi ser jo til stadighet utenlandske sjåførere som bor i bilene sine i lange strekk, helt opp til seks

måneder sammenhengende uten at de er hjemmom, er blant de verste eksemplene som har kommet meg for øret, forteller Jan-Arne Laberget til Yrkestrafikk.

Når Laberget forteller om noe av bakgrunnen for sitt og YTFs engasjement for allmenngjøring, kommer han raskt inn på hva slags forhold han både har sett og blitt fortalt om, at utenlandske sjåførere kjører og lever under.

– Er utenlandske sjåførere så uheldig å krasjer, så kan de måtte bli boende i bilen til det kommer bilbergere fra deres eget land. Noen blir kanskje slept opp av norske bilbergere, men blir boende i bilen til de blir hentet hjem. Og det kan ta sin tid.

– I vinter har vi til og med hatt eksempel på en utenlandsk sjåfører som bodde i bilen mens den stod i grøfta. Uten varme eller noen ting. Det utenlandske selskapet han kjørte for hevdet det var sjåførens eget valg å bo i bilen. Da var det lokalbefolkningen som var med å hjelpe ham. Og det er klart at vi som er sjåførere ser disse elendige forholdene som disse utenlandske sjåførene må jobbe og bo under. Og det er forferdelig, det går inn på oss, sier Laberget

Hva betyr så dette for sjåførene?

– I bunn og grunn sikrer dette norske arbeidsplasser. Nå kan ikke selskapene lenger bare ta ut en norsk sjåfører og sette inn en lavtlønt fra utlandet etter-

rdighet i bransjen

som nå alle har krav på minstelønn. De som har norske løyver vil heller ikke nå kunne kjøre på lavtlønte sjåfører.

Jan-Arne Laberget synes så absolutt det ser bedre ut med tanke på fremtiden etter vedtaket om allmenngjøring av godsavtalen.

– Jeg ser lysere på fremtiden nå, og jeg tror vi på sikt kan få bukt med den sosiale dumpingene nå. Og reaksjonene jeg får fra andre sjåfører er veldig positive.

Laberget nøler heller ikke med å si at han er litt stolt over det arbeidet hele YTF har gjort med allmenngjøringen, selv om det er fortsatt en stor jobb som gjenstår:

– Fortsatt er det et stort arbeid å få alt på plass.

– Det er klart jeg er stolt nå. Dette er noe vi som sjåfører har ønsket og jobbet for i lengre tid. Når vi får til et slikt gjennombrudd er det klart det er

grunn til å være stolt. Dette er et første steg i retning av å få mer rettferdighet i bransjen vår.

– Det gjenstår selvfølgelig fortsatt mye arbeid. For det må på plass en god kontrollmyndighet. Et vedtak og en forskrift blir aldri bedre enn den kontrollmyndigheten som skal ivareta den, avslutter lastebilsjåfør Jan-Arne Laberget.



Samhold gir styrke

Vi har vunnet en viktig seier i kampen mot sosial dumping. Allmenngjøringen av tariffavtalen for godsbil-sjåførene er en seier for alle som driver yrkestransport på norske veier. Det er første skritt på veien mot en anstendig transportnæring.

Dette var en jobbsseier og det er mange som virkelig har stått på. Og i slike saker er det sånn at alle monner drar, så alle skal vite at deres innsats har hatt betydning, enten det var å utrede problemområder, dele ut brosjyrer,

delta på møter eller ved rett og slett å snakke med kolleger og venner. Alle har, hver på sin måte bidratt med en enorm innsats under denne prosessen.

Det er utrolig inspirerende å være vitne til et slikt engasjement for saken.

På vegne av YS og YTF takker vi for strålende innsats av alle.

*Hilsen YTF-leder Svein Furøy og
YS-leder Jorunn Berland.*

Per Østvold

- Ledet Norsk Transportarbeiderforbund fra 1996 til 2009
- Født i Rygge i Østfold i april 1949
- Begynte som truckfører i Linjegods i 1976
- Leder idag Oslo SV og bydelsutvalget i Grünerløkka

«Vi er uovervinnelige
– vi står jo sammen!»

I mer enn 40 år var NRAF og Transport bitre fiender, en splittelse som må sies å ha gått ut over bussarbeiderne. Så begynte forbundene å samarbeide, noe som raskt ga bedre resultater. «Hvis fagbevegelsen skal kunne møte framtidens utfordringer i bransjen, bør forbundene gå sammen», mener tidligere Transport-leder Per Østvold.

TEKST OG FOTO:
ARNE DANIELSEN

Per Østvold ledet Transportarbeiderforbundet fra 1996 til 2009. Sammen med YTF-leder Hellek Eggerud sto han for omleggingen fra splittelse til samhold mellom de to forbundene. Per Østvold forteller her med egne ord om hvordan prosessen kom i gang og ble gjennomført:

«Selve fienden»

– Jeg kom med i ledelsen i Norsk Transportarbeiderforbund på begynnelsen av nittitallet. Jeg hadde vært truckfører hos Linjegods, og ansvarsområdet mitt i forhandlinger var overfor speditører og grossister. Etter hvert måtte jeg også sette meg inn i havnearbeidernes kår, og fikk beskjed om at det ville ta «en ti års tid» før jeg forsto tariffbetingelsene deres. Buss kunne jeg den gang ingenting om.

Forbundsleder Walter Kolstad hadde for vane å samle alle forhandlingsutvalgene våre til samtidige forhandlinger under tariffoppgjørene. Til min store overraskelse observerte jeg at en annen arbeidstakergruppe var til stede i NHO-huset. Disse folkene tilhørte ikke vårt forbund, men forhandlet parallelt.

«De der snakker vi ikke med», fikk jeg beskjed om, og forsto raskt at mange av våre folk så på NRAF (nå YTF) som «selve fienden», ja, de var nesten å regne som verre enn arbeidsgiverne.

Splittet = svekket

Samtidig var det ikke vanskelig å forstå at denne splittelsen førte til at arbeidsgiverne spilte ball i hatt med oss. «De andre har akseptert vårt forslag, så da kan dere bare gi dere», het det gjerne. Samme typen argumenter brukte de sikkert mot NRAF. På denne måten fikk arbeidsgiverne lett spill i forhandlingene.

Historisk førte oppsplittelsen i to forbund til at lønningene i bransjen i lang tid hadde sakkert akterut. Hvis ett av for-



Per Østvold leser med glede Yrkestrafikk. Bladet til den gamle «fienden» YTF som nå jubilerer.

bundene gikk til streik, måtte de hver gang bite i gresset, fordi «de andre» var på jobb og delvis motarbeida streiken. Dette gikk begge veier. Slik opplevde de streikende å bli stukket i ryggen av sine egne arbeidskamerater fra det andre forbundet, og det oppsto mye ond blod på arbeidsplassene.

Tilliten til fagorganisasjonen som sådan blei også svekket. Kanskje dette slo aller verst ut hos NRAF, vi organiserte jo også andre arbeidstakergrupper. Behovet for å gjøre noe med splittelsen var åpenbart, likevel forsto jeg at det var umulig å få til før de toneangivende innen forbundet gikk av med pensjon.

Ny generasjon

I 1996 ble imidlertid daværende forbundsleder Walter Kolstad langtidssykemeldt. Jeg rykket opp som fungerende forbundsleder, og fikk friere spillerom. Hvem som først lanserte den formastelige tanken om å samarbeide med NRAF under det neste tariffoppgjøret husker jeg ikke, men jeg grep ideen begjærlig.

Også innen NRAF hadde det skjedd et generasjonsskifte, og jeg avtalte et møte med den nye lederen deres, Hellek

Eggerud. Vi skulle møtes til lunsj på hotell Plaza i Oslo, og jeg var veldig spent, for jeg hadde aldri snakka med ham før.

Lunsjen ble meget vellykket. Jeg likte virkelig fyren. Dessuten var vi begge skjønt enige om at det gamle fiendskapet var til skade for oss alle. Samtidig forsto vi at forsoningen måtte gjøres varsomt, ellers risikerte vi så sterke følelsesmessige reaksjoner at vi måtte gi oss.

Først fikk jeg med meg ledelsen, det gikk ganske greit. Men å vinne resten av organisasjonen var ikke like enkelt. Noen reagerte med vantro: «Skulle vi liksom samarbeide med arvefienden?» ➤

Ytf 60 år

I 60 år har Yrkestrafikk-forbundet kjempet for medlemmenes arbeidshverdag og arbeidsvilkår. Vi markerer jubileet med en serie reportasjer gjennom hele året.

Men flertallet var enig med oss, selv om de fleste fortsatt var skeptiske. Hellek hadde gjort samme jobben i NRAF. Dermed var det enighet om å kjøre felles løp under tariffoppgjøret i 1998. Det var en kulturrevolusjon! Et paradigmeskifte! Men selv om vi var enige om kravene, forlangte likevel forhandlingsdelegasjonene hvert sitt rom. Der gikk grensa!

Sterke sammen

Hva som gleda meg aller mest, som fikk meg til å smile i søvne hele natta etterpå, det var da begge forbundene åpna forhandlingene ved å sitte sammen og lansere de samme kravene. Arbeidsgiverne var sjokkerte, jeg leste vantro i ansiktene til hele NHO-delegasjonen. De fikk nok ikke like god nattesøvn.

I forståelse med Hellek fungerte jeg som forhandlingsleder. Vi hadde god personkjemi, stolte på hverandre og hadde ingen problemer med å komme fram til enighet. Dette ga oss trygghet til å slå ned enhver tvil om samarbeidet. Forhandlingene var lange og vanskelige, og hadde ikke vi lederne stått ett hundre prosent sammen, ville alt gått til helvete.

I forkant hadde jeg tenkt at, gitt at vi klarte å bevare enigheten, kunne kanskje dette oppgjøret være en gyllen anledning til å sette arbeidsgiverne på plass. Nå

hadde vi sjansen til å få til noe som kunne løfte bussbransjen en gang for alle og gjenreise yrkesstoltheten og sjøltilliten i egne rekker. Bussførernes status var nemlig på et lavmål etter at lønningene hadde sakkert etter i mange år.

«Vil ha alt»

Jeg var altså mentalt forberedt på å sette hardt mot hardt, og meklingsmannen ble etter hvert ganske fortvila. Under innspurten i meklinga tok han kontakt med meg under hånden. Vi møttes i all hemmelighet på parkeringsplassen utafør NHO-bygget, nederst mot Frognerparken. «Er det sånn at hvis dere ikke får gjennomslag for det siste kravet deres, kommer dere uansett til å gå til streik, slik at det ikke er noen vits i å få fram et kompromiss?» spurte han. «Glem kompromisset. Vi vil ha alt, ellers blir det streik», svarte jeg. Jeg kunne se på ham at han ble oppriktig lei seg.

Det tøffe avslaget slo to veier. Hadde jeg åpnet for et kompromiss, kunne han sikkert presset arbeidsgiverne litt lenger. De kom også med et lusent forslag. Men vi i Transport var klare: «Vi går til streik!» Da sa Hellek: «Hvis det er sånn, så blir vi med!» Følelsen der og da var mektig: «Vi er uovervinnelige – vi står jo sammen!»

Spissformulert seier

Da streiken var et faktum fortalte jeg streikekomiteen at jeg kom til å prioritere all min tid på media, og ga dem følgende utfordring: «Det streikegrunnlaget som ikke får plass i en VG-overskrift, kan vi bare glemme.» «Men en VG-overskrift er jo bare på to-tre ord», ble det innvedt. «Ja, nettopp.» Så ble vi sittende og leke med ord, kom fram til formuleringer som «skammelig lavtlønte». Og opplevde at journalistene elska oss, fordi vi var så spissformulerte.

Til slutt var media fullstendig enige med oss, og når de gjenga beløp, tok de ikke med tilleggene våre, fokuserte bare på grunnløna. Det ga et grovt bilde, men de mente jo at vi hadde retten på vår side. Etter fem uker forlangte VG på lederplass: «Innfri bussjåførenes rettferdige krav!». Da sa jeg til forbundsledelsen at «nå gjelder det bare å holde ut en dag lenger enn arbeidsgiverne, for nå har de tapt opinionen».

En uke senere var seieren vår. Vi krevde et tosifret tillegg i timelønna, og fikk elleve kroner. Alle var enige om at bussjåførene hadde vunnet. Forutsetningen var at vi sto sammen. Slik lærte bransjen ei lekse, og NRAF (YTF) og Transport la grunnlaget for et enda tettere samarbeid.



Det vil være veldig synd om ikke Transport og YTF klarer å slå seg sammen på sikt, mener Per Østvold.

Mislykket fusjonsforsøk

Forhandlingene og den etterfølgende langvarige streiken førte til at jeg fikk stor respekt for NRAF. Samarbeidet ga så absolutt mersmak, og i årene som fulgte samordnet forbundene seg på de fleste områdene som angikk transportbransjen, både på opplæringsiden i forbindelse med kurs og nasjonale og internasjonale mesterskap i transportteknikk, men også i tunge politiske saker. Etter at NRAF ble YTF, ble også medlemsstrukturen i forbundene enda likere. Tanken om å fusjonere de to forbundene ble etter hvert logisk og nærliggende, forklarer Østvold.

I 2003 ble «Forbund1» lansert som en fusjon av Handel og Kontor, Hotell og Restaurant, Jernbaneforbundet, Post og Kommunikasjon, Transport (alle i LO) samt YTF (YS). Men samarbeidet strandet.

– Jeg hadde et håp om at vi skulle klare å slå oss sammen, sier Per Østvold. En grunn til at vi ikke lyktes var at vi tok med Handel og Kontor. De var rett og slett for store, sånn at folk rett og slett ble redd for at vi skulle bli slukt. Dermed økte motstanden. Vi i Transport gjorde samme tabben i diskusjone rundt den såkalte Forbundsalliansen, et forsøk på å slå oss sammen med Industri Energi, Postkom og Norsk Arbeidsmandsforbund i 2013. Motkreftene hadde vært mindre om det hadde vært to-tre likeverdige organisasjoner der ingen dominerte hverandre. Nå ble ulike «småkonger» sittende og lure på «hvor skal det bli av meg?»

Nødvendig med samling

Slik jeg ser det vil det være veldig synd om ikke Transport og YTF klarer å slå seg sammen på sikt. Slik transportbransjen i Norge utvikler seg, vil nok begge overleve hver for seg, men om vi vil få en strålende framtid er tvilsomt. Anbud og internasjonale problemer presser seg fram, og så sitter vi der med vår gamle og utdaterte organisasjonsstruktur. Det er hyggelig å være små, men...

Skal vi gjøre et tredje forsøk, må nok alle som deltok i de to foregående forsøkene ha gått av med pensjon. Det behøver ikke være så lenge til, om en tre-fire år kan de yngre som er igjen gjøre et nytt forsøk. Mitt råd er da: Ikke gap over for mye. Hold de store aktørene unna. Lederne må være ett hundre prosent innstilt på å gjennomføre fusjonen, og så må de dunke småkongene i hue. Ja, skriv det: Dere må dunke deres egne småkonger i hue, avslutter Per Østvold med et smil.

Bemerkelsesverdig historiebok

«OFRA AV MAKTA 1945 – 1955. Bussjåførere ville bestemme i eget hus. Resultatet blei splittelse.» Tittelen skulle tyde på at dette var ei bok utgitt av YTF. Men den er skrevet av redaktør Vegard Holm i Transportarbeideren og utgitt av Oslo Transportarbeiderforening. Tidligere har det stått strid om hva som egentlig skjedde rundt stiftelsen av NRAF. Det gjør det ikke lenger.

«I ti år, mellom 1945 og 1955, blei bussarbeiderne i Norge gang på gang stanset av maktapparatet da de ville kjempe for sine lønns- og arbeidsvilkår. Tvungen lønnsnemnd blei brukt mot dem fem ganger. Arbeidsgiverne i bransjen ga aldri etter for rettferdige lønnskrav, for de visste at hjelpa ville komme fra regjeringa.

Frustrasjonen var stor, og forbanelsen bygde seg opp i en voksende arbeidstakergruppe som så seg om etter en faglig organisering som kunne bli et annet verktøy enn det Norsk Transportarbeiderforbund var. I 1955 ble Norsk rutebilarbeiderforbund stiftet i Haugesund av 36 bussarbeidere fra alle kanter av landet. I dag er Yrkestrafikkforbundet et stort fagforbund for bussjåførere.

Denne boka forteller om hvorfor det gikk som det gikk, og gir innblikk i et faglig miljø der det var lite rom for debatt, nye tanker og nye ideer. Statsmakta var sterk, og hadde stor støtte fra den sentrale ledelsen i fagbevegelsen.»

Slik oppsummerer vaskeseddelen på baksida av boka historien. Boka starter med å oppsummere situasjonen i Norge rett etter krigen. Allerede i 1944 innførte London-regjeringa en permanent lov om tvungen lønnsnemnd, som skulle inntre hvis ikke partene i arbeidslivet blei enige ved lønnsoppgjørene i etterkrigstida. Gjenreisninga tålte ikke arbeidskamp. Siden blei loven lempet noe, men mellom 1945 og 1954 ble tvungen lønnsnemnd brukt fem ganger mot

bussarbeiderne i Norge, selv om lønningene var lave.

I 1953 var rundt 2000 av bussarbeiderne i Transportarbeiderforbundet med i tariffstridige og «ulovlige» streiker. Samtidig ble den nye formannen i forbundet kritisert for å ha gått imot medlemmenes interesser under en ulovlig busstreik som pågikk under selve landsmøtet. «Når tvungen lønnsnemnd ble brukt for å holde bussarbeiderlønningene nede var det ikke store protester å spore fra Norsk Transportarbeiderforbund, i høyden var «protestene» rituelle», oppsummerer boka.

Forfatter Holm er heller ikke nådig overfor eksklusjonen av NRAFs første formann, Peder O. Landa: «Særlig demokratisk opptrådte ikke forbundsstyret og den daglige ledelsen i Transportarbeiderforbundet overfor Peder O. Landa.» Interessant er også opplysningen om at Transport hadde plantet en muldvarp – en hemmelig informant – for å kartlegge deltakerne på NRAFs stiftelsesmøte i mars 1955 i Haugesund.

Til slutt går boka i rette med påstandene om at NRAF var å regne som upolitisk, borgerlig støttet «gult» forbund. Både Peder O. Landa og NRAFs første kasserer Josef Vik var blant annet tillitsvalgte arbeiderpartifolk, som ble forsøkt skviset også i partiet.

En enhetlig historieforståelse er en legende og viktig faktor i det nære samarbeidet som nå finnes mellom YTF og NTF.

Må kjøre tom buss

Boreal må kjøre tomme busser mellom Melhus og Trondheim, samtidig som toget kjører samme strekning. Passasjerene fortviler. – Dårlig service, mener bussjåfør Hans Martin Steinsmo.



TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD

– Hei! Velkommen om bord. Steinsmo er blid og klar for sin første tur mellom Støren og Trondheim denne arbeidsdagen, en strekning på om lag fem mil. Klokka er 11.52. Sola skinner og veiene er bare og fine å kjøre.

Foran på bussen står det AtB. AtB er et selskap som bestemmer hvilke ruter som bussene skal kjøre. Noen har gitt bokstavene innhold: «Anbud til Besvær». Humoren i uttrykket er treffende for mange av passasjerene på denne turen, skal det vise seg.

Stopp

Steinsmo stopper på første holdeplass i Støren sentrum. En passasjer blir med. Snart er vi ute på E6, og han kjører stødig nordover til Hørgkrysset hvor han

svinger av til høyre, og tar med neste passasjer. Turen går videre til både Lundamo, Lundamobrua og Løhre, hvor det på alle tre steder blir med passasjerer. Og slik fortsetter det, en rolig tur med 10 passasjerer. Og det er lite trafikk på veiene.

Klokka 12.32 svinger Steinsmo bussen inn til holdeplassen i Melhus sentrum. Dette er siste stoppested for rute 340 etter omlegging av rutetidene i januar i år. Ingen passasjerer får være med til Trondheim, et par mil lengre nord. Alle må ut.

– Hvordan er det mulig? Utbryter passasjer Marit Aune irritert når hun får høre at bussen ikke korresponderer med matebuss videre til Trondheim.

– Litt dumt at vi må gå av. Jeg skulle videre. Men en venninne kommer og henter meg, sier passasjer Hilde Stokkan.

– Jeg trodde bussen skulle kjøre helt inn til Trondheim, slik den gjorde før, sier passasjer Roger Holte. Han – og de

andre – fikk to valg. Enten vente på neste buss som går om en halv time. Eller ta toget som går om 10 minutter.

– At bussen på rute 340 kjører tom parallelt med toget, er i hvert fall ikke miljøvennlig. Det er bakvendt, mener Holte.

At han må betale ny billett på toget, om han velger det, er han heller ikke imponert over.

– Reisen min blir dobbelt så dyr med tog fra Melhus til Trondheim, sammenlignet med buss direkte. Det beste hadde vært om vi fikk lov til å bli med helt inn til Trondheim, mener passasjer Roger Holte.

Kanskje noen av problemene for enkelte passasjerer startet allerede før turen, da de så på lyskassa foran på bussen. I lyskassa står det «Melhus korr. tog til Tr. heim», med andre ord to forkortelser og et buskap som det er veldig lett å tolke feil når bussen kommer raskt, og det ikke blir tid til å se nøye på hva



Steinsmo utenfor den tomme bussen på sørsiden av Trondheim.

som står der. Noen tror bussen skal til Trondheim, selv om det står at den skal korrespondere med tog fra Melhus til Trondheim.

Beklaget

Steinsmo forklarte og beklaget overfor passasjerene som ble stående igjen på Melhus. Så lukket han døren og kjørte tom buss videre. Vi ankom Trondheim sentralstasjon klokka 13.02.

Tid for pause. Steinsmo forklarer at han kjørte tomturen, fordi han har ny avgang fra Trondheim klokka 14.13, og når den tid kommer skal han kjøre tilbake til Støren. Og på tilbaketuren får han lov til å ta med passasjerer hele veien.

Men senere samme dag må Steinsmo kjøre tom buss to ganger til, før han skal avslutte arbeidsdagen med vask av buss i garasjeanlegget til Boreal på nordsiden av Støren.

– Hvordan opplever du å kjøre tom buss på denne måten?



Hans Martin Steinsmo i den tomme bussen i Trondheim.

– Kjedelig. Det er noe som ikke stemmer. Før de nye rutetidene kom i januar i år, tok vi med passasjerer helt inn til Trondheim, ingen måtte stå av på Melhus. Vi får ikke gitt den servicen vi ønsker. Vi ønsker å kjøre passasjerene dit de skal.

– AtB kan bite i seg litt stolthet, og si at ruter med tomkjøring ikke var noe lurt. AtB kan endre ruta igjen og sette den slik den var før, sier bussjåfør Hans Martin Steinsmo i Boreal Transport Midt-Norge.

Skal bli bedre

Selskapet AtB tar selvkritikk.

– Jeg forstår at det nye rutetilbudet, med mating til enkelte togavganger, er blitt problematisk for de reisende. Vi skal forsøke å lage bedre ruter mellom Støren og Trondheim til høsten, når de nye rutetabellene kommer, sier Harald Storrønning som er plan- og driftssjef i AtB. Han lover at AtB skal samarbeide med Boreal om å finne best mulig løsninger.

AtB jobber også for å lage bedre beskrivelse av turen i lyskassa. I tillegg forsøker AtB å samkjøre sine billett-systemer med NSB.

– AtB valgte å endre rutene for bussen i januar i år av to årsaker. Det ene var krav om at flere busser skal bli matebusser til togene på Trønderbanen. Trønderbanen fikk mange flere avganger fra desember i fjor, blant annet mellom Melhus og Trondheim.

Den andre årsaken var harde krav om å spare penger.

– AtB sparer 1,6 millioner kroner i året på å «snu bussene» på Melhus.

Dette gjelder turer på lavtrafikkperioden formiddag og kveld, hver vei alle dager i uka. Beløpet tilsvarer rundt to prosent av alt AtB må spare i løpet av året, sier Storrønning.

Begge disse kravene er stilt av AtBs eiere, det vil si politikerne i fylkestinget i Sør-Trøndelag.

– Vi bruker mye tid på å finne nye løsninger for rutene mellom Støren og Trondheim, slik at det blir best mulig for passasjerene, oss og Boreal, sier plan- og driftssjef Harald Storrønning i AtB.

Så vil tiden vise om bussjåfør Hans Martin Steinsmo, og de andre sjåførene, slipper å kjøre tomme busser fra høsten 2015.



Hans Martin Steinsmo har klargjort bussen ved Boreals garasjer på Støren.

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
Susortveien 358, 5565 Tyssværvåg
Tlf.: 480 83 510
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: alexislislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS
Bjørn Nytrø
Pb 2941 Tøyen, 0608 Oslo
Tlf.: 934 52 095
E-post: bjorn.nytro@ktpas.no

YTF BUSKERUD
Kurt Roger Hansen
Steinroa 5A, 3340 Åmot
Tlf.: 957 42 654
E-post: kurthansen505@gmail.com

**YTF INNLANDET
OPPLAND HEDEMARK**

**YTF FUNKSJONÆR
LANDSSAMMENSLUTNING**
Ove Hellesteth
Breinsteinvegen 176 B,
5111 Breistein
Tlf.: 932 39 364 og 525 41 190
E-post: ove.hellesteth@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

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@sporveien.com

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

YTFs hovedoppgaver er:

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

Et medlemskap i YTF gir deg mange økonomiske fordeler

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

Avdelinger

Avd. 1 Haugesund og Omland

Larsen, Karsten A.
Susortveien 35B,
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@nettbuss.no

Avd. 7 Trondheim

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

Avd. 8 Oslo Taxibuss

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

Avd. 9 Vest Agder

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

Avd. 10 Mandal/Lister

Bråtlund, Inge
Foss Ytre, 4580 LYNGBALD
Tlf.: 905 70 245
E-post: inge@postkassa.org

Avd. 11 Nord

Brattfjell, Ken Ivar
Skavåsen 12,
9020 TROMSDALEN
Tlf.: 922 26 288
E-post: kenbratt.kb@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

Fjellidalen, 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

Bakken, Arne Kjell
Stormyrveien 5 B, 8008 BODØ
Tlf.: 997 44 698
E-post: arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Åsheim, Odd-Martin
Holmsnesveien 145,
8450 STOKMARKNES,
Mobil: 906 55 039,
Epost: odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

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

Avd. 24 Harstad

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

Avd. 26 Mo i Rana

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

Avd. 29 Joatunheimen

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

Avd. 30 Averøy

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

Avd. 31 Brønnøysund

Solli, Odd Dagfinn
Kvervet, 8920 SØMNA
Tlf.: 958 36 780
E-post: oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Modig, Magnus Storli
Grøndalsbakken 140 C
2407 ELVERUM
Tlf.: 916 59 910
E-post: magnus@modig.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Engeskaug, Jens Olai
Lensbygdaveien 168, 2850 LENA
Tlf.: 992 04 473
Epost: rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Persson, Rolf Olav
Bakkerudveien 23 A, 1850 MYSEN
Tlf.: 915 70 879
E-post: ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

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

Avd. 40 Notodden

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

Avd. 41 Setesdal

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

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Moe, Bjørn Inge
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: 950 64 282
Epost: olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Edvardsen, Gro Elin
Rabbeveien 20 C,
3515 HØNEFOSS
Tlf.: 916 77 179
Epost: groedvardsen@hotmail.com

Avd. 47 Hamarøy

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

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

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

Avd. 51 Lofoten

Riise, Aslak Elvar
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 Walthar
Myrullveien 30,
6518 KRISTIANSUND N
Mobil: 932 10 065
Epost: erholm@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

Nyhus, Hans Petter
Mortensvegen 4,
2429 TØRBERGET
Tlf.: 992 11 953
E-post: hanspn@yahoo.no

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
Bråtehogda 6,
1970 HEMNES
Tlf.: 901 11 507
Epost: niels-richard@engjadal.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

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

Avd. 104 Nordre Vestfold

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

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

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

Avd. 209 Nettbuss Sør

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

Avd. 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 STRYN
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
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
Skjerpstunet 27,
5710 SKULESTADMO
Mobil: 920 32 926
Epost: jon-almeland@hotmail.com

Avd. 599 Ainabru

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. 606 Sula

Blindheim, Anders Veibust
Mikkalvegen 39, 6035 FISKARSTRAND
Tlf.: 901 73 281
E-post: andblin@mimer.no

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

Weiss, Christer
Hermelingatan 5, SE/44242 KUNGÄLV,
Sverige
Tlf.: +46 702 570 101
E-post: gustaf57@hotmail.com

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: janamelaberget@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 Lunkan

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

Avd. 694 Europark AS

Myklebust, Tom Arild
Nordbyveien 211,
2013 SKJETTEN
Tlf.: 928 85 495
E-post: britteningveig@hotmail.com

Kontakt YTF 40 60 37 00

TAST 1 eller vent på svar

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

TAST 2 – Medlemsservice



Wenche Nyjordet

Avdelingsleder
932 40 014
wenche@ytf.no



Njoniza Haziri

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



Kjellrun Mørch

Forhandlingssekretær
932 40 021
kjellrun@ytf.no



Juliana Carvalho

Kontorlærling
932 40 013
e-post:
juliana@ytf.no

TAST 3 – Forhandlingsavdeling



Linda Jæger

Forhandlingsleder/advokat
932 40 007
linda@ytf.no



Håvard Galtestad

Org. sekretær
932 40 020
haavard@ytf.no



Lin Andrea Gulbrandsen

Forhandler
932 40 09
lin@ytf.no

TAST 4 – Juridisk avdeling



Anne Lise Løkken

Advokatsekretær
932 40 023
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad

Advokatfullmektig
932 40 048
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal

Advokatfullmektig
932 40 015
martin@ytf.no

TAST 5 – Marked og kommunikasjon



Ingunn Larsen

Kommunikasjonsansvarlig
930 82 747
ingunn@ytf.no



Anette Light

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



Alejandro Decap

Kommunikasjonsrådgiver
913 72 047
alejandro@ytf.no

Ring direkte til disse



Svein Furøy

Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no



Geir Anthonen

Adm.sjef
932 40 010
geir@ytf.no



Espen Selmer-Torgersen

Redaktør
928 62 156
espen@ytf.no





Finn den perfekte løsningen for deg!



Med Scania Omni-Express er det lett å finne den beste løsningen, enten det er for den enkleste forstad-/lokalrutebuss eller for en høyt utstyrmessig spesifisert langrute-/ekspressbuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 320/320 LE

Er først og fremst utviklet for forstads-/lokaltrafikk. Bussen bygges både som normalgulv og laventré. Som laventré registrert i klasse 1, kan bussen likegodt benyttes som bybuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 340

Dette er den typiske langrute-bussen. Bussen kan utstyrmessig spesifiseres fra det helt enkle, til et nivå som kan sammenlignes med en turbuss.

SCANIA OMNIEXPRESS 360

Dette er Scania's beste alternativ til ekspressbuss. Bussen har høy komfort, god bagasje plass og kan også helt klart benyttes som turbuss.

Les mer om de ulike modellene på www.scania.no



Et «svanemerke» for seriøs transport

Vi trenger en sertifiseringsordning – et «svanemerke» for seriøs transport, sier Svein Furøy, leder i Yrkestrafikkforbundet. Han inviterer nå arbeidsgiver- og arbeidsgiverpartene i transportnæringen til et samarbeid for å heve bransjens omdømme.

Furøy vil ansvarliggjøre oppdragsgiverne, de som kjøper transporttjenester, da de allerede har et overordnet juridisk ansvar for å se til at den som utfører transporten følger lover og regler og at kjøretøyet er i orden.

– Vi har til gode å se at dette ansvaret prøves i norsk rett, skjønt det kunne være god grunn til å gjøre det. Vi ser dessverre at det inngås kontrakter som langt på vei presser sjåfører til lovbrudd, sier Furøy.

Han mener dette kan komme til å endre seg i det øyeblikk tariffavtalene for gods og turbil blir allmenngjort. Da blir det forbudt å betale sjåfører dårligere enn tariffavtalens minstelønn. Like viktig er det at allmenngjøringen utløser informasjonsplikt, påseplikt, innsynsrett og solidaransvar. Det vil si at oppdragsgiver aktivt skal se til at tariffavtalens allmenngjorte bestemmelser

blir fulgt av den som utfører oppdraget. Dessuten kan oppdragsgiver i siste instans gjøres økonomisk ansvarlig for brudd på allmenngjøringsloven.

– Det vil alltid være noen som i ly av et åpent europeisk transportmarked, ser seg tjent med å utnytte billig arbeidskraft fra tidligere Øst-Europa. Oppdragsgivere som benytter slik transport i Norge, skal da vite at de bryter norsk lov. Samtidig trenger vi en sertifiseringsordning for seriøse transportører. Ordningen må selvsagt være åpen for alle, også utenlandske transportører som vil følge norske lover og bestemmelser, sier Furøy. Han viser i den forbindelse til renholdsbransjen der det eksempelvis er innført en enkel registrerings- og godkjenningsordning.

– Slik kan vi sette et kvalitetsstempel på seriøse aktører i transportnæringen – altså transportører som betaler tariff-lønn til sine ansatte, som følger lover og bestemmelser og som garanterer sikker transport. Et slikt, skal vi kalle det transportnæringens «svanemerke», må være enkelt å få, men også lett å miste, mener Furøy.

Kommunikasjonsansvarlig i YTF

Ingunn Larsen er ansatt som kommunikasjonsansvarlig YTF. Hun har ansvar for nettsider, sosiale medier, informasjonsmateriell, PR og mediekontakt. En viktig del av jobben er medlemsinformasjon.

– Jeg oppfordrer medlemmene til å tipse om saker vi kan skrive om i egne kanaler eller gi til pressen. Vi er på konstant jakt etter saker som dere medlemmer er opptatt av, sier Ingunn.

Hun har studert kommunikasjon i London og ved BI, og har blant annet jobbet som kommunikasjonsleder i Norsk Teknologi og kommunikasjonsrådgiver i Norsk Folkehjelp. Nå gleder hun seg til et år sammen med YTF. Ingunn er vikar for Ida Langdalen Kristiansen som har svangerskapspermisjon.



Gjennomslag for moms på kabotasje

Et samlet Storting ba i vår regjeringen om å legge til rette for at selskaper som kjører kabotasje i Norge, skal betale moms.

– Det er meget bra at Stortinget nå ber regjeringen om å harmonisere momsreglene innen kabotasjetransporten, noe vi også ba om under høringen i Stortingets finanskomite. Slik det er i dag, at selskaper som kjører kabotasje slipper å betale moms, er ikke akseptabelt og gir dem en uforholdsmessig stor konkurransefordel, sier YTFs-leder, Svein Furøy.

Kabotasje er transport som foregår i Norge, drevet av et utenlandsk transportfirma. Det er i utgangspunktet ikke tillatt, men selskaper i EØS kan foreta midlertidig kabotasje i Norge. Furøy viser til at Statistisk Sentralbyrå, som bygger på Eurostats undersøkelser i medlemsstatene, anslår at 6,1 prosent av all godstransport på vei i 2013 var kabotasjetransport, noe som er en økning på hele 301,5 prosent fra 2009. I transportnæringen er det enighet om at denne statistikken er noe usikker, men at den i alle fall ikke overvurderer omfanget av kabotasjevirkomheten.

– Her er det snakk om store summer som ikke blir krevd inn. Derfor er vi glade for at stortinget tar problemet på alvor, forklarer Furøy.

Tidligere har YTF krevd at alle selskaper, også utenlandske, som skal drive transportvirksomhet i Norge, registreres i momsregisteret, at momsregisteret bransjerettes og at registeret er elektronisk tilgjengelig for kontrollinstansene. Forbundet mente dessuten at grensen for momsplikt på transporttjenester må senkes til null, slik at alle som utfører transportoppdrag i Norge betaler moms.

– Vi håper nå at regjeringen følger opp stortingets vedtak, slik at alle selskap møtes med de samme kravene, og at ingen kan dra nytte av manglende vilje, eller muligheter til å kreve inn moms, mener Furøy.



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



MAN Lion's City – trivsel på arbeidsplassen!

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

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

MAN Truck & Bus Norge AS
www.man.no

100
100 Years
MAN Truck and Bus



Enighet med NHO

YS og NHO kom til enighet i lønnsoppgjøret for 2015. Årets oppgjør er et mellomoppgjør. Partene er enige om et lavlønns tillegg på kr 1,75. Det gis kr 0 i generelt tillegg. Tillegget gis fra 01.04.15. Overenskomster med lønn tilsvarende 90 prosent av industriarbeiderlønn eller mindre, anses som lavtlønte.

Medlemmer på Parkeringsoverenskomsten og Transportoverenskomsten får dette tillegget. Bussbransjeavtalen regnes ikke som lavlønnsavtale men får reguleringstillegget med kr 2, som fremforhandlet i 2014. For minstelønnsavtalene skal det i tillegg gjennomføres lokale forhandlinger.

Enighet mellom YS Spekter og Spekter

YS Spekter og Spekter kom til enighet i de innledende forhandlingene i årets mellomoppgjør. Resultatet følger frontfagsoppgjøret mellom YS og NHO.

– Alle arbeidstakere i Spekters virksomheter med en grunnlønn på 388 013 kroner og under er sikret et lønns tillegg på 3413 kroner per år, og med virkning fra 1. april, opplyser Ingerid Bjercke, leder for YS Spekter.

Nå fortsetter tariffoppgjøret i de enkelte virksomhetene, med følgende forhandlingsfrister:

– Område 1 (orkestre og teater): Forhandlingsfrist 23. april

– Område 2 (Norges Bank), 3 (Avinor), 5 (Nettbuss), 6 (NRK), 7 (NSB) og 8 (Posten): Forhandlingsfrist 30. april

– Område 4 (Lovisenberg) og 10 (helseforetak): Forhandlingsfrister avtales på et senere tidspunkt

– Område 9 (øvrige virksomheter): Forhandlingsfrist 6. mai

Forhandlingene skal være igangsatt senest syv dager før forhandlingsfrist. Dette gjelder samtlige områder.

– Resultatet er i overensstemmelse med kravene fra YS Spekter, sier Bjercke.

Enighet i oppgjøret med Virke

Det er enighet mellom YS og Virke om årets lønnsoppgjør. Resultatet er i tråd med frontfagsmodellen og innebærer at overenskomster med lønn tilsvarende 90 prosent av industriarbeiderlønn eller under, gis et generelt tillegg med kr 1,75. I tillegg heves minstelønnsatsene med kr 2,50 (trinn 1-5) og kr 0,50 (trinn 6). Kranoverenskomsten og Grossistoverenskomsten har et lønnsnivå over 90 prosent av industriarbeiderlønn og får ingen økning.

– Resultatet er i tråd med rammene for frontfaget, sier Linda Jæger, som har representert YTF i YS' forhandlingsutvalg.



Enighet mellom YTF og Bring Linehaul AS



YTF har oppnådd enighet med Bring Linehaul AS, i årets mellomoppgjør. – Vi er fornøyd med arbeidet og resultatet vi har oppnådd, sier Ken Roger Bratteng, advokat i YTF (nå sluttet). Han ledet forhandlingene på vegne av de tre arbeidstakerorganisasjonene NTF, NJF og YTF. De stilte seg alle bak et felles kravsdokument som ble utarbeidet av tillitsvalgsamlingen til YTF i forkant av forhandlingene.

YTF stilte denne gangen med to tillitsvalgte. Willy Andre Korth fra avdeling Stavanger og Ken Blomkvist fra avdeling Vestby bidrog begge aktivt i forhandlingene.

YTF har i den siste tiden økt medlemstallet i Linehaul til nesten 60 medlemmer og Bratteng er fornøyd over å kunne levere gode resultater til medlemmene.

– Stavanger og Bergen ble gitt et generelt tillegg på kr 3,75. Mens de resterende avdelingene ble gitt kr 4,50 inkludert det sentrale lavlønns tillegget.

– Nattillegget ble økt med tre kroner og det var enighet om at nattillegget skal gis hele skiftet, dersom man starter før kl. 4.00

Avtalen slår fast at ingen av medlemmene i Bergen og Stavanger var ment å tape på tidligere virksomhetsoverdragelse. Det skal derfor snarest igangsettes et arbeid lokalt for å sikre dette i særavtalen.

Enighet mellom YTF og Sporveien Oslo AS

YTF og Sporveien Oslo AS har kommet til enighet om lønnsoppgjøret. Det gis et generelt tillegg med kr 10 700, inkl. lavlønnsstillegget som ble gitt i de sentrale forhandlingene mellom YS og Spekter. I tillegg har partene anbefalt medlemmene å godta utkjøp av 8 minutter

betalt matpause mot en kompensasjon på 2 lønnstrinn. I tillegg skal det nedsettes to partssammensatte utvalg. Det ene skal se på arbeidstidsordninger. Det andre skal evaluere rollen som jobbinstruktør, tilhørende oppgaver og kompensasjon for instruktøroppgaver.

Ny funksjonær-overenskomst i Nettbuss

YTF har sammen med forbundene i LO fremforhandlet en ny funksjonær-overenskomst i Nettbuss. Avtalen erstatter Konsern-overenskomsten med virkning fra 01.06.15. Den omfatter også godssjåførene i Nettbuss. B-delforhandlingene på avtalen vedrørende lønn ble sluttført sammen med avtaleforhandlingene. Det gis et tillegg på kr 2 med virkning fra 01.04.15. Dette kommer i tillegg til det som blir gitt i de kommende A-delsforhandlingene i Spekter-området.

Enighet i Bring Warehousing

YTF og Bring Warehousing har kommet til enighet i lønnsoppgjøret. Det ble gitt et generelt tillegg til alle ansatte på kr 8000 inkl. det som ble gitt sentralt i A-dels forhandlingene. I tillegg fikk YTF gjennomslag for en økning av ubekvemstillegget med kr 3 pr time til kr 22. Partssammensatt utvalg vedrørende arbeidstid videreføres. Forhandlingsleder Per Kristiansen er fornøyd med årets oppgjør. – For oss er det viktig å øke ubekvemstillegget for skiftarbeid. Årets oppgjør gir et godt grunnlag for å jobbe videre med å utvikle tariffavtalen, uttaler Kristiansen.

Bedre buss-anbud-møte i Lillehammer

I forbindelse med oppstart av prosjektet «Bedre bussanbud» har YTFs Ole Jonny Staven holdt et møte på Lillehammer med Reidun Gravdahl, leder i komite for samferdsel, Ivar Odnnes, fylkesvaraordfører og Eirik Strand, leder fagenhet i Opplandstrafikk.

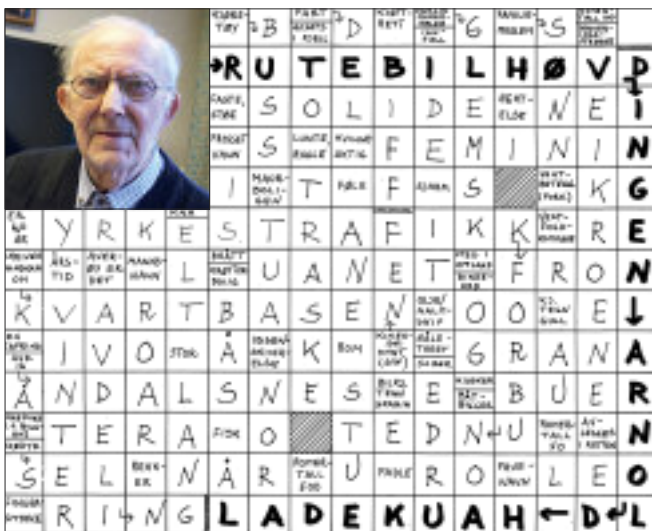
– Vi gikk sammen gjennom de punkter som var lagt frem av YTF, hvor vi tok for oss punkt for punkt om hva som er bra i Oppland og hvilke punkter som trengte en videre drøftelse, skriver Ole Jonny.

– Det som er bra er at Oppland fylkeskommune oppfyller en del av de krav som legges til grunn for å bedre sjåførens hverdag, men var også enige i at vi ikke hadde kommet helt i mål når det blant annet gjaldt punktene personlig tid, reguleringstid og kontantfrihet.

– Vi ble enig om at en god kommunikasjon mellom fylke, ved fylkespolitikere og administrasjon er noe vi kan bygge videre på for å få inn de nødvendige krav for at de punkter som ligger til grunn for å bedre en sjåførs hverdag, skal ligge i anbudsdokumenter.

YTF ser frem til å kunne engasjere seg videre i «Bedre bussanbud» ved et nærmere samarbeide med våre fylkespolitikere og administrasjon på dette område.

Løsning på kryssord



Få Yrkestrafikk digitalt

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

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



TIMEkspresen Kristiansund-Volda: – En fantastisk rute

– Dette er en fantastisk rute og vi stortrives med å kjøre gjennom vakre Møre og Romsdal, smiler Bjarne André Sønslie.

TEKST OG FOTO: THOR A NAGELL

Bjarne André Sønslie (41) er ansatt i Nettbuss, organisert i YTF og har kjørt TIMEkspresen omtrent siden dag 1 for ti år siden.

– Det startet 1. mai 2005 og jeg hadde mine første innhopp på sensommeren det året. Jeg hadde da vært ansatt på «Bybussen» her i Molde siden 2001. Jeg begynte i et vikariat og ble etter hvert fast, som kombinert på TIMEkspresen og Trondheimsruta, forteller han.

Når Sønslie kjører TIMEkspresen har han to ruter fra Molde; én går sør-

over til Ålesund og deretter tilbake hele veien opp til Kristiansund og så tilbake til Molde. Den andre ruten går motsatt; opp til Kristiansund, tilbake til Ålesund via Molde og så opp igjen til Molde.

Kjempegrei jobb

– Jeg har en turnus på tre uker, med arbeidshelg hver tredje helg. Det er lange dager, men vi har mange dager fri. Og det er en kjempegrei jobb. Vi kjører denne runden hver arbeidsdag og det tar omtrent 9,5 timer, forteller Sønslie som på turen må ta ferge Molde-Vestnes på vei til og fra Ålesund.

– Det er bare en ferge på den ruten, men TIMEkspresen fortsetter sørover i fylket etter et bytte på Moa utenfor Ålesund. Den går videre ned mot Ørsta og Volda. Folk som skal reise videre sørover ut av fylket må da ta andre busser

gjennom Sogn og Fjordane.

Hver eneste time går bussen til og fra alle destinasjoner og stoppesteder på hele strekningen fra Kristiansund i nord til Volda i sør – tvers igjennom hele Møre og Romsdal fylke.

– Du kjører en populær rute som øker hvert år. Det må være tilfredsstillende å oppleve det – det er ikke vanlig for alle rutebusser i Norge?

– Nei, det er det ikke. Vi merker det er flere folk på TIMEkspresen. I enkelte perioder er det selvsagt litt roligere. Det er mye folk, og mange pendlere velger oss. Vi har dagpendlere mellom alle byene, mellom Molde og Kristiansund, og Molde og Ålesund. Det er kjempeartig at det går an. Og kundene setter veldig stor pris på tilbudet.

– Hva er det viktigste kundene setter pris på, tror du?



Bjarne André Sønslie har kjørt TIMEkspresen i Møre og Romsdal omtrent fra dag 1 – og han trives. Her er han med en av de gamle traverne av en buss som nå er reservebuss på ruten gjennom hele fylket.

«Tullskap»

– Det at den går hver time. Og at den er pålitelig. Vi har ikke mye slingringsmonn, vi har ikke mye forsinkelser. Og hvis vi er litt forsinket, så skjønner kundene det. Vi slipper å stå og vente på fergen – det er faktisk fergen som venter på oss inntil fem minutter hvis vi skulle være forsinket. De er veldig behjelpelige i Fjord1.

– *Sånn sett er det kanskje kjappere å ta TIMEkspresen enn å kjøre bil hvis du må stå i kø og vente på fergen?*

– Ja, det er jo de som driver og kjører forbi oss. Så tar vi dem igjen på fergeteiet der de kanskje har stått ett kvarter og ventet. Og kanskje risikert en fartsbot også, smiler Bjarne André Sønslie.

På terminalen hans i Molde er de åtte sjåfører pluss vikarer. Bjarne André Sønslie husker det var en del skepsis ute blant folk da TIMEkspresen startet opp:

– Ja. Jeg hørte enkelte passasjerer si at «det her er tullskap» og at «det her kommer aldri til å gå». Og jeg husker den dagen de ringte fra kontoret her nede og spurte om jeg kunne være med på bilde for Romsdals Budstikke. Det handlet om at vi hadde hatt 500 000 passasjerer! Det samme skjedde i Ålesund med Sunnmørsposten. Det var artig!

Som sjåfør er Sønslie på ingen måte bekymret for arbeidsplassen din.

– Nei, vi har det godt. Bekymret er jeg ikke, nei. TIMEkspresens tall peker oppover, så derfor går det nok bra de neste ti årene også. Det er dessuten en veldig fin rute å kjøre. Det er ikke mye fyll og fantegreier. Noe skjer det jo, men det er så lite at det er ikke noe å snakke om.

I fjor fikk bussene kortterminaler. Det betyr mindre kontanter i veska.

– Det er helt topp og det er kjempegreit for turistene. Når sommeren kommer har vi mange turister som vil se fylket uten en guide som prater. De vil sitte i fred og ro og knipse bilder. Det hører vi jo bak oss; «knips, knips». Når vi kommer over Krifast kommer kameraene frem, og enkelte spør om å få lov å stå foran i bussen og filme. Det er en fin rute for turistene – og det er en fin rute for oss, smiler Bjarne André Sønslie,



Hallstein Lillevik i Nettbuss Midt-Norge gleder seg over pene tall for TIMEkspresen og har nettopp tegnet ny ni-årig kontrakt om forlengelse av tilbudet. Han er ikke bekymret for den dagen Møre og Romsdal blir fergefritt.

– TIMEkspresen er kommet for å bli

I fjor hadde TIMEkspresen Volda-Ålesund-Molde-Kristiansund en halv million passasjerer – dobbelt så mange som det bor i hele fylket. I år er det ti år siden starten. – Vi er kommet for å bli, sier en svært fornøyd Hallstein Lillevik.

Lillevik er regiondirektør i Nettbuss Midt-Norge som opererer i Møre- og Romsdal og Trøndelags-fylkene.

– Historisk sett var det en voldsom vekst i starten og årene deretter før det flatet ut og gikk noe ned i 2012 og 2013. Men trenden snudde i 2014. Da hadde vi en økning på 5,8 prosent flere passasjerer pr år, forteller han. Akkurat denne dagen har han signert en ny ni-års kontrakt med fylkeskommunen.

Lillevik er stasjonert i Ålesund og har jobbet i Nettbuss siden 1993. Han har dermed vært med siden starten av ekspressbuss-tilbudet som ble realisert for fullt i 2005. Inntil da var det buss-tilbud på delstrekningene i fylket som innebar mange buss-skifter for passasjerene. Den gangen opererte tre ulike rutebilselskap. For de reisende betød det at man ofte måtte gå av én buss ved ankomst til en ferge og så gå på en ny etter endt fergetur.

Billig og enkelt

– Det kom et initiativ for samarbeid mellom næringen og fylkeskommunen for å få til et bedre tilbud langs «kollektivstrengen» – det vil si strekningen tvers gjennom fylket fra Kristiansund i nord til Volda i sør. Tanken var at her skulle det gå hyppige busser i en fast rutetabell, og at andre bussruter skulle mate inn til denne «kollektivstrengen». Det var bakgrunnen, forteller Lillevik.

Det ble etablert 16 avganger fra mandag til fredag, ni på lørdag og 12 på søndag. Statistikken viser at hoveddelen av passasjerene reiser fra by til by.

– Suksesskriteriet ligger i hyppige avganger til «samme» klokkeslett gjennom hele dagen. Det går en buss i timen. Folk slipper rutehefte eller rutesøk. Har du tatt bussen én gang vet du neste gang at bussen går klokka ti over halv fra Molde mot Ålesund, for eksempel, sier Lillevik. Han viser også til at dette er et billig alternativ og en enkel måte å reise på.

– Jeg reiser selv en del med TIMEkspresen, og det er en behagelig måte å reise på. Det tar litt mer tid enn å kjøre en privatbil, det vil det alltid gjøre å reise kollektiv. Men samtidig får du mulighet til å jobbe eller å slappe av. Det er trådløst internett ombord, og derfor er det mange som benytter reisen til å jobbe eller surfe på nettet ombord på bussen. ➤

I «stallen» er det nå 12 andre-generasjons busser innkjøpt i 2010 pluss to av første generasjon som er reservebusser. Nye busser koster i dag rundt 2,5 millioner kroner pluss moms. Bussene kjøres i fem år og da har de gått omtrent en million kilometer – mellom 180 000 og 200 000 kilometer pr år. I alt er det 46 årsverk blant sjåførene som kjører strekningen. Det er Nettbuss Midt-Norge som driver ekspressen. De tre opprinnelige selskapene ble fusjonert til ett. Frem til nå har det vært en del av en fremforhandlet avtale mellom rutebilselskapene og fylkeskommunen, en nettoavtale, der rutebilselskapene har hatt driftsansvar og inntektsansvar.

Ikke bekymret

Nettbuss og Møre og Romsdal fylkeskommune har nettopp denne dagen Yrkestrafikk treffer Lillevik i Molde skrevet en ny kontrakt som gjelder fra kommende årsskifte og varer ni år.

– Vi er dermed sikret drift i ni år fremover. Det som er forskjellen nå i forhold til tidligere er at vi heretter har driftsansvaret, det vil si at vi kjører ruten fra A til Å for en gitt kilometerpris, uavhengig av om det er ti eller 40 passasjerer. Inntektsansvaret, planlegging og markedsføring er flyttet fra operatøren over til oppdragsgiver, altså fra busselskapet til fylkeskommunen, forklarer Lillevik som understreker at dette selv sagt er en viktig kontrakt for Nettbuss:

– Ja. Dette er kanskje den viktigste kollektivstrekningen i Møre og Romsdal på land. For vår del er det vesentlig at vi har en avtale som er langsiktig. Det gjør at vi kan planlegge ut i fra det. Det befester på mange måter vår posisjon.

– Med fornyet kontrakt kan dere kjøpe inn nye busser uten å være redde for å investere?

– Ja. Det vil bli nye busser nå fra kommende årsskifte. Det blir toppmoderne rute- og turbusser med toalett og universell utforming – altså med rullestolheis. De er utstyrt med integrerte barneseter i to av stolene. Og trådløst internett. Her kan folk ta gratis kaffe.

Lillevik er «100 prosent sikker», som han sier det, på at TIMEkspressen er kommet for å bli. Han er ikke bekymret for hva som kommer til å skje når den såkalte Møreaksen realiseres – det vil si fergefri vei tvers gjennom fylket.

– Fergefri fremføring vil styrke posisjonen til den gjennomgående bussen, sier han.

– Du er ikke redd for det motsatte?

– Nei. Fergene er et like stort hinder for bussen som den er for en privatbil. Eller mulighet, alt etter som du ser det. Det vil alltid gå kjappere å kjøre privatbil, men fremføringshastigheten for ekspressbussen er såpass høy at det er ikke noen veldig stor forskjell, mener regionsjef Hallstein Lillevik.

– Populært tilbud

I fylkeskommunen i Møre og Romsdal er TIMEkspressen et populært tilbud svært mange ansatte benytter seg av – særlig når de reiser mellom byene.

– Vi har noen retningslinjer i forbindelse med reiser som går på at vi skal reise på rimeligste måte. TIMEkspressen går en gang i timen og er et veldig godt tilbud til de ansatte hos oss og for innbyggerne ellers. Jeg har registrert at trafikken har vært økende, og spesielt nå de siste par årene, sier samferdselsjef i Møre- og Romsdal fylkeskommune Arild Fuglseth som selv tar bussen ganske ofte.

– Jeg tok den senest tidligere denne uken. Da var vi i Ålesund og det var helt naturlig å ta TIMEkspressen. Det er en utrolig behagelig måte å reise på. Vi kan sitte i bussen og forberede oss til møter, og vi kan slappe av og sove litt. Spesielt på vinteren er dette et godt alternativ – når det er dårlig vær, mørkt og glatt på veien. Vi må jo over en fjell-overgangen Ørskogfjellet blant annet, og

det kan være rimelig tøffe forhold der. Da kan det være greit å sitte og slappe av i bussen, og slippe å tenke på kjøring, sier en fornøyd samferdselsjef Arild Fuglseth.



– Bussen er der og det er alltid garantert ledig kapasitet. Det er opplagt veldig fornuftig å bruke kollektiv transport også med tanke på miljøet, sier samferdselsjef Arild Fuglseth. (Foto: Møre og Romsdal fylkeskommune)



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 drivstoffbeaparelser på opp mot 39%!

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

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

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

Volvo Buses. Driving quality of life



Reis tryggere med YS Medlemskort med MasterCard



Søk nå – få gratis lommebok!

Søk om kortet innen
14 dager og få tilsendt en
lekker lommebok i skinn
sammen med ditt nye
YS Medlemskort.



Les mer og søk om kortet på
www.ysmedlemskort.no

Vognførere på eksotisk

Terje Olsen (57) er vognfører på den populære, eksotiske Gråkallbanen i Trondheim, byens eneste gjenværende trikkelinje.

TEKST OG FOTO:
HARALD VINGELSGAARD

Dørene lukkes! Klokka er 11.00. Tid for å kjøre fra holdeplassen St. Olavs gate i Trondheim sentrum. Terje Olsen sitter i

førersetet og skyver en spak framover, dermed er vi i farta. Ingen gasspedal, ingen clutch, ikke ratt, kun en spak. Trikken suser stille på skinnene gjennom gatene i kollektivfeltet. Det er lagt nye skinner flere hundre meter. En fornøyelse å kjøre strekningen med nylagte skinner, synes Olsen. Slag på slag fra skinnene er historie, i hvert fall fram til første holdeplass:

«Neste holdeplass er Hospitalkirka», hører vi det blir sagt inn i kupeen. Det

er ikke Olsen som snakker, men vi hører stemmen fra et lydbånd. Olsen skyver spaken tilbake, trikken stopper. Dørene åpnes, en mann går halvveis inn i trikken og forteller at han har med seg sykkel. Går det greit? Greit, sier Olsen, og dermed er mannen og sykkelene snart med på turen.

«Neste Holdeplass er Kalvskinnet». Og etter den følger Skansen og Ila. Det er rolig i gatene. Olsen er konsentrert, men blir ikke forstyrret av folk som vir-



Terje Olsen på Munkvoll hvor de bytter sjåfører. I bakgrunnen ser vi mange av skoleelevene som reiser med trikken.

trikkelinje

rer over sporet. Ingen kø av busser som forsinker trikken på turen, slik det kan være i rushtrafikken. Noen passasjerer ser på den flotte bebyggelsen på høyre siden av trikken langs skinnene i Ila, hvor små trehus står tett i tett, malt røde, gule, blå, flott, en liten attraksjon i seg selv. Flere attraksjoner er i vente.

«Neste holdeplass er Ila». Ingen går av trikkene ennå, men noen passasjerer stiger på, en viser fram mobiltelefonen, mens Olsen gir ok tegn. En annen har kort. Ingen betaler med kontanter. En voksen billett koster 50 kroner, barn og honnør 25 kroner. Kort og mobilbilletter er mye billigere. Kanskje derfor bruker de fleste kort eller mobil. På mobilen kan folk enten betale med SMS billett eller bruke AtB sin billettapplikasjon.

Topp konsentrasjon

Straks etter stoppested Ila er det tid for topp konsentrasjon i førersetet. Her er turens mest kompliserte sted for vognfører Olsen, en stor rundkjøring, en trafikkmaskin for biler, busser, trailere, ja det er også mange fotgjengere og syklistene å ta hensyn til. Trikken skjærer gjennom yttersiden av rundkjøringa, først over fotgjengerfeltet, deretter fire felts vei, så nytt fotgjengerfelt. Og gang



Passasjerene slapper av om bord på Gråkallbanen en formiddag.

og sykkelvei. Dette går greit. Olsen kjører veldig sakte her. Sikkerheten går foran alt.

Men i denne rundkjøringen har trikken bulket i små kollisjoner med biler flere ganger. Løvfall og veistøv har gitt glatt belegg på skinnene, spesielt om høsten. Selv om trikken strør sand på skinn-

ene automatisk, er ikke dette alltid nok.

Og andre ganger, når trikken blir stående på glatt føre, går Olsen ut og strør ekstra sand på skinnene for å komme i gang igjen. Men i dag slipper han det.

Når rundkjøringen er tilbaketrukket, er også byens sentrum passert. Hittil har Olsen vært vognfører på bytrikken, her- ➤



Utsikten mot Trondheim sentrum og Nidarosdomen fra holdeplassen Nyveibakken.



Terje Olsen på endestasjonen Lian i skogen, høyt over Trondheim by.



Her er lysskiltet inne i trikken, med alle holdeplassene til Gråkallbanen.

etter kaller han farkosten for forstadsbane. Stigningen starter. Byåsen venter. Trikken skrår oppover lia, mens sola stiger bak fjellene i horisonten på en lyseblå himmel. Oppe ved stasjonen «Bygrensen» begynner den fantastiske utsikten mot Trondheim by. Panoramautsikt med Nidarosdomen midt i sentrum, Tyholt-tårnet på åsen i bakgrunnen, mens fjorden ligger nede bak oss. Hele byen bader i pastellfarger fra en svak sol. Fantastisk.

Men sola skinner rett i øynene på Olsen, motlys er ubehagelig, derfor skyver han ned solskjermen som han har foran seg.

Passasjene ser ut til å slappe godt av mens de sitter på med trikken. En av dem er Randi Synnøve Johnsen, og hun velger trikken fremfor bussen på vei mellom Byåsen og sentrum.

– En strålende dag. Og en behagelig reise med trikken. Det er så lettvinnt å ta trikken, og trikkeførerene er veldig hygge-

lige folk, de er positive. Trikketuren er en opplevelse, en begivenhet hver gang jeg reiser, selv om jeg er fastboende. Og så er den presis, punktlig, det er viktig, sier Synnøve Johnsen.

Når Olsen kjører oppover Byåsen slipper han å ta hensyn til annen trafikk, fordi det kun er trikkespor gjennom boligfeltene. Ingen biler, ingen fotgjengere, unntatt ved noen av stoppestedene hvor det er kryssende bilvei.

Oj. En katt løper over linja. Ingen fare, den har ni liv og Olsen følger med. Ikke bare katter og hunder, men mange ville dyr ferdes langs skinnegangen oppover Byåsen. Han har sett grevlinger, rev, elg og rådyr mange ganger. Den mest spesielle opplevelsen var da en rotte kom gående på skinnegangen med en unge i kjeften. Olsen stopper for alle dyr. Han er dyrevenn.

Gjennom boligfelt

Vi suser gjennom boligfelt etter boligfelt, det føles nesten som om vi kjører tvers gjennom hagen til folk. Fra trikken ser vi i hvert fall rett inn i husene til folk som bor langs trikkeskinnene oppover Byåsen.

«Neste stasjon er Munkvoll». Her på Munkvoll, tett ved skinnegangen, har selskapet Boreal trikkestaller og kontorbygg. Dette er oppmøtestedet til Olsen. Hver morgen kommer han dit til trikkestallen, en halv time før han skal kjøre, for å forberede seg til dagen. Han sjekker posthylla om det er beskjeder fra trafikkløderen eller fra administrasjonen. I dag var det ingenting. Men slike beskjeder kan være alt fra møteinnkallinger til glatt spor eller viktig informasjon om andre ting på strekningen, for eksempel veiarbeid med nedsatt hastighet.

På holdeplassen på Munkvoll står mange skoleunger og venter på trikken. Dørene åpnes. De viser billettene sine. Plutselig er det fullt av folk i trikken. Trikken suser videre i komfortabelt tempo. Et par minutter senere ser vi plutselig et stort, fint vann på høyre side. Stoppested Kyvannet. Et flott tur-område, om sommeren er det også en badeplass. Vi er plutselig i en idyllisk skog med vann, kun en bolig her og der vitner om at vi fortsatt befinner oss i byen. Klokket 11.22 stopper Olsen på endeholdeplassen Lian. Der har han fem minutters pause. Han skriver på passa-

FAKTA:

- Gråkallbanen er Trondheims eneste trikkelinje. Før i tiden, for mange år siden, gikk det trikk til Lade, Singsaker, Elgeseter og Trondheim sentralstasjon.
- Gråkallbanen har 900.000 passasjerer i løpet av ett år.
- Gråkallbanen drives av selskapet Boreal Transport Midt-Norge.
- Trikken starter grytidlig om morgenen og kjører til langt på natt, i helgene er det også natt-trikker. I tillegg kjøres spesielle turer med chartertrikker.
- Trikken er miljøvennlig: «Det eneste vi slipper ut er fornøyde passasjerer», står det på et skilt på veggen i kupeen.



– Jeg trives godt som vognfører, sier Terje Olsen i Gråkallbanen.

sjerlisten. Trikketuren fra Trondheim sentrum til Lian er nøyaktig 8,8 kilometer lang, med stor høydeforskjell. På Lian er vi 235 meter over havet, mens St. Olavs gate i byen kun er noen få meter over havet.

Olsen benytter anledningen til å gå ut og strekke litt på beina. Det er viktig å røre seg litt, det blir mye stillesitting i løpet av en dag.

– Her på Lian kan det være fantastisk tidlig om morgenen, når rådyrene står og beiter i trikkeløyfa rett foran meg og frostrøyken ligger lavt. En naturopplevelse, sier Olsen som gjerne tar seg noen skogsturer på fritiden for å holde seg i form.

Tilbake

Minuttene med pause går raskt. Dørene lukkes igjen. Terje Olsen kjører i retning sentrum, men skal ha pause snart. Ved holdeplassen på Munkvoll kommer en annen vognfører og tar over, slik at Terje

Olsen kan gå inn i kontorbyggets kantine og slappe av med lunsj.

Han begynte å arbeide som vognfører i 2003. Da startet livets trikketur. Og på den turen trives han godt.

Terje Olsen er 80 prosent vognfører og 20 prosent trafikkleder. Som trafikkleder har han full kontroll med alle trikkene som kjører på Gråkallbanen. En svært ansvarsfull jobb. Og en fin avveksling i hverdagen.

Terje Olsen er også tillitsvalgt for Yrkestrafikkforbundets medlemmer som kjører trikk for Boreal.

– Et interessant verv. Jeg lærer mye. Boreal er en god arbeidsgiver. Vi har ingen alvorlige arbeidskonflikter på jobben, understreker Olsen.

Han sitter i konsernutvalget, et utvalg med tillitsvalgte fra alle avdelingene i Boreal-systemet.

– Der har vi direkte kontakt med konsernledelsen. Og der får vi veldig god informasjon om tilstanden på

alle plan i konsernet, sier han.

Pausen er over. Olsen går til holdeplassen på Munkvoll. Når trikken kommer, tar han plass i fører-setet og kjører videre mot byen. På vei mot sentrum kommer det mange passasjerer. Nesten alle blir med til endeholdeplassen St. Olavs gate som er en avsides, rolig gate i sentrum. I dag var det nesten ingen turister på trikken. Men om sommeren kommer folk fra hele verden for å være med på en tur med Gråkallbanen. En eksotisk opplevelse for dem. Gråkallbanen er verdens nordligste trikkelinje, og den eneste i Trondheim.

Etter ti minutters pause i St. Olavs gate, er Olsen på vei fra byen til Lian igjen.

– Jeg har ikke angret en dag på at jeg begynte som vognfører. Og jeg kommer til å kjøre Gråkallbanen i mange, mange år fremover.

Treg overoppstopperfunksjon

Jeg blir borte fra jobb et par dager, herr Kwartbas. Skulderoppheuskula har løsnet og det har blitt slark i kneforingene. Det kiler også litt i de doble mellomkulene. Det skjer når jeg bestiller høne på kroa. Jeg får også skjelvinger i den indre veivakslingen og kingpinnen vil ikke ned igjen. Når jeg tenker godt etter lekker det også litt i simringen.

Så Kwartbasen mener ingen trenger å være hjemme om en har en solid forsikring på skrotten.

Jeg tror jeg må være hjemme enda noen dager, herr Kwartbas.

Fotbladvibratoren har hengt seg opp, håndleddsperra har løsnet og det fiser bak. Jeg trodde det skulle gå over når jeg passerte Svinesund, men da fikk jeg svor i kløfta. Ganglagssperra har vært ustabil i flere måneder. Det ser ut som om det bare blir verre og verre. Jeg vet ikke hva jeg skal gjøre, herr Kwartbas.

Så Kwartbasen mener dette kan fikses med en god serviceavtale på kroppen.

Jeg må være hjemme mange dager om dette skal ordnes, herr Kwartbas.

Jeg må til stadighet stoppe for å komme på bedre tanker. Jeg får feilmeldinger jeg ikke kjenner igjen. Jeg er sikker på jeg har spist, allikevel får jeg beskjed om å spise mer. Jeg har sovet både en og to netter, men får beskjed om å sove mer. Jeg tror overoppstopperfunksjonen er i ferd med å kortslutte. Det kan også være noe med underbemanningsregulatoren. Den har en tendens til å kutte strømmen når Kwartbasen ringer. Jeg tror ikke underbemanningsregulatoren har virket på mange år. Det har ført til at toppfjæra har røket på arbeidsmanometeret.

Jeg tror jeg må være hjemme veldig lenge for å komme på bedre tanker. En god serviceavtale på kroppen hadde vært på sin plass, herr Kwartbas.

Jeg tror maskineriet stopper om jeg ikke snart får ristet prioriteringsfilteret. Småjobbene blir hengende i forfilterrista og kommer seg ikke gjennom hovedpolstringen. De viktige jobbene blir også hengende igjen i rista før forbrenningskammeret. Det gir opphopning i etterbrenningsbalansen og likevektsregulatoren får slagside. Når etterbrenningsbalansen kommer i ulage vil vi få et kraftig utslag på bagatellregistratoren. Det igjen gjør at du blir folkevond.

Så Kwartbasen mener det må være noe feil med kosten!

Nå er vel ikke Kwartbasen en prototyp på en ernærings ekspert.

Kwartbasen skal ha rett i at det er på sin plass med en jevnlig service på kroppen. Det skal tilføres rikelig med drivstoff og hukommelsen skal tømmes for de siste feilmeldingene. Vi skal sette smørenipler på bevegelige deler. Vi trenger hydraulikkolje for å løfte armene og girolje for å låse opp skjelettet.

God helse!

Gladiola

En seier

Allmenngjøringen av tariffavtalen for lastebilsjåførene er en seier for alle som driver yrkestransport på norske veier. Det er første skritt på veien mot en anstendig transportnæring. Nå venter vi i spenning på et eventuelt vedtak også for turbuss. Allmenngjøring betyr i all enkelhet at tariffavtalens minstelønnsats lovfestes. Det betyr at alle som driver godstransport i Norge, minst har krav på den allmenngjorte lønn pr time. Det gjelder utenlandske, så vel som norske sjåfører.

YS og Yrkestrafikkforbundet (Ytf) har, med tilslutning fra LO, Norges Lastebileier-Forbund og NHO Transport vunnet fram med vårt allmenngjøringskrav. Det er første gang YS har fremmet et slikt krav. Og Tariffnemndas vedtak er en milepæl.

Allmenngjøringen av en tariffavtale løser ikke annet problem enn at det blir ulovlig å betale sjåførene under minstetariiff. Derfor er det nå den virkelige jobben begynner. Nå skal det informeres. Det må etableres et eget dataregister for transportoppdrag. Vi må lage nye kontrollsystemer, opprette et sanksjonsregime og sørge for at det nye regelverket håndheves. På veien dit vil vi forhåpentligvis kunne luke ut useriøse aktører som utnytter sine sjåfører og som undergraver det norske transportmarkedet.

Flerdabling

Svært få norske sjåfører kjører på minstelønn. For mange utenlandske sjåfører betyr allmenngjøringen en flerdobling av dagens lønn. Undersøkelser som Yrkestrafikkforbundet har foretatt, viser at utenlandske sjåfører fra Europas lavkostland har en gjennomsnittlønn på fra 8500 til 10 200 kr i måneden (1000 til 1200 euro). Og de har til dels lange arbeidsdager. Norsk minstelønn er i størrelsesorden 25 000 kr i måneden. Anstendig lønn til utenlandske sjåfører

for sjåførene

vil derfor bidra til å utligne konkurransevilkårene i lastebilnæringen. Det påvirker også forholdet til andre transportmidler, ikke minst jernbanen, fordi lønn utgjør rundt 40 prosent av driftskostnadene i lastebiltransporten. Allmenngjøring er derfor betingelsen for at vi i framtida skal kunne utvikle norsk transportnæring med gode og trygge arbeidsplasser for de ansatte.

Transportregister

Allmenngjøringen omfatter i prinsippet all transport på norske veier, med unntak av internasjonal varetransport inn og ut av Norge. I praksis gjelder det først og fremst utenlandske sjåførere som kjører på hjemlandets tariff for norske selskaper og de som utfører kabotasjeoppgaver (innenlandsk transport med utenlandske biler i forlengelsen av en internasjonal transport). Her møter vi et komplisert internasjonalt regelverk som er vanskelig kontrollerbart uten et dataregister for transportoppgaver. Registeret må være lett tilgjengelig for kontrollmyndighetene.

Tyskland, som innførte lovfestet minstelønn for sjåførere fra nyttår, har opprettet et slikt register. Når tyskerne handler, går de grundig til verks. Der må utenlandske transportører, i forkant av kjøring i Tyskland, sende følgende informasjon til tyske myndigheter:

- Etternavn, fornavn og fødselsdato på sjåføren
- Oppstart og forventet lengde på kjøringen i Tyskland
- Adressen til oppbevaringssted for ulike dokumentasjon
- Brev som bekrefter at arbeidsgiver på forespørsel kan dokumentere at minstelønn har blitt betalt til sjåføren

Opplysningene skal være på tysk og omfatte all kjøring for de kommende seks måneder. Det kreves også at arbeidsgiver skal registrere starttids-

punkt, sluttidspunkt og antall arbeidstimer på tysk territorium senest syv dager etter at et oppdrag er sluttført. Sånn sett har tyskerne lagt alt til rette for oss.

Kontrollregime

Uten et godt og effektivt kontroll- og sanksjonsregime, blir allmenngjøringen lett et slag i luften. Og nå går Arbeidstilsynet ut i veitrafikken – i lag med de som er der fra før, nemlig Politiet, Toll-etaten og Statens vegvesen. Også skattemyndighetene bør ha interesse av en samordnet kontrollinnsats. Her unndras moms for milliardbeløp og et samlet Storting har bedt regjeringen sørge for at utenlandske transportselskaper betaler moms etter norske skatteregler på lik linje med norske konkurrenter. Moms er i høy grad også et spørsmål om like konkurransevilkår.

Kontrollaktiviteten må ha så stort omfang at risikoen for å bli tatt for brudd på allmenngjøringsloven føles reell. Det må med andre ord sanksjoneres slik at det kjennes. Her er det altså ikke sjåføren som skal rammes, men foretakene. Underbetalte sjåførere har ikke gjort noe galt. De har krav på anstendig lønn! Derimot må transportselskap som underbetaler sine sjåførere, få svi. I siste instans må også oppdragsgiverne kunne ansvarliggjøres som en konsekvens av påseplikten og solidaransvaret, dersom underleverandører ikke gjør opp for seg.

Informasjonsoppgave

Av allmenngjøringen følger informasjonsplikt, innsynsrett for tillitsvalgte, påseplikt og solidaransvar. Det innebærer at både oppdrags- og arbeidsgiver skal informere om de forhold allmenngjøringen regulerer, det vil si lønn, eventuell kostgodtgjørelse osv. De skal påse at alle ledd i en transportkjede er kjent med, og utfører transportoppgaven i henhold til norske bestemmelser.



Solidaransvaret betyr dessuten at krav om lønn etter allmenngjøringsloven skal rettes til arbeidsgiver. Men om arbeidsgiver ikke innfrir kravet skal det kunne rettes mot neste ledd i en kontraktskjede og i gitte tilfeller også mot oppdragsgiver.

Sammen med myndighetene har partene i transportnæringen en stor informasjonsoppgave foran seg, både i forhold til egne medlemmer og i forhold til utenlandske transportselskaper som opererer i Norge. Derfor må vi bruke tida godt, slik at alle, når forskriften er klar, blir gjort klar over innførte bestemmelser, gjeldende tariff og konsekvensene av bryte loven.

Svein Furøy



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Ny nettbutikk med profilartikler fra YTF

Vil du ha profilartikler fra YTF?

Vi har nå lansert en ny nettbutikk!
Her finner dere nettbutikken med nye varer:

butikk.ytf.no

I nettbutikken finner dere både strøartikler, gaver og tekstiler! Flere har allerede benyttet muligheten til å bestille julegaver til YTFs medlemmer i butikken.



I nettbutikken ligger også vervepremiene. Per medlem du verver får du 100 kroner å handle for her! OBS: Det er kun de produktene som ligger under kategorien «vervepremier» som kan kjøpes som vervepremier.

Lykke til med shoppingen!

Spørsmål om bestilling, faktura eller varespesifikasjoner kan sendes til butikk@ytf.no

