

YRKESTRAFIKK®

02 2016

TIDSSKRIFT FOR ANSATTE
INNEN TRANSPORTSEKTOREN



Ove Helleset:

Vil samle
funksjonærene
organisatorisk

ESPEN

SELMER-TORGERSEN

Redaktør

espen@ytf.no

928 62 156

«Sjåførere og deres tillitsvalgte MÅ få være med»

kroppen på grunn av dumpene.

I denne utgaven av Yrkestrafikk forteller vi blant annet om disse utfordringene og det er ingen tvil om at det er viktig at sjåførere og deres tillitsvalgte MÅ få være med i prosessene når nye fartsdumper vurderes og skal anlegges. Vi forteller også denne gangen om at det går an å vinne frem. Hvor en ser på løsninger med fartsputer som en bedre totalløsning – når både trafikksikkerhet, miljø og helse skal ivaretas samtidig.

Det bør være en målsetning for både veimyndigheter, operatører, selskaper og tillitsvalgte at man på generell basis finner felles løsninger som ivaretar flere hensyn og til tider kryssende interesser. YTF jobber hele tiden for en lønn å leve av og en arbeidsdag å leve med. I en tid hvor det ikke kan forventes store økninger i kjøpekraft gjennom lønnsoppgjørene, bør kanskje arbeidsdagen og helsen til arbeidstakerne får en større plass og sterkere fokus i arbeidet opp mot arbeidstakere og myndigheter.

Utfordrende oppgjør

Våren nærmer seg, og med den kommer et nytt tariffoppgjør. YTF skal ut i forhandlinger jeg ikke kan forstå annet enn at blir utfordrende. Flere bransjer, med oljebransjen i spissen, synes å ha satt på et felles krabbegir. Norge går ikke lenger så det suser om vi skal tro medieoppslagene de siste månedene. Nå er det riktignok slik, som YTF-leder Svein Furøy, skriver i denne utgaven, at det slettes ikke er noen katastrofe i dette landet. Det går fortsatt bra. En svartmaling av den økonomiske

situasjonen forut for oppgjøret, gagnar arbeidsgiverne, skriver Furøy. Da er det lettere å argumentere for moderate oppgjør og måtehold fra deres hold.

Og, det ingen tvil om at den samlede økonomiske situasjonen og utviklingen er med på å legge rammene for alle lønnsoppgjør. I medvind seiler man fortest, og det er nok da det er lettest for kapteinen på skuta å si ja til høyere lønn. I motvind er alt litt tyngre. Selv om det egentlig er slik at Norge fortsatt går bra og at det kanskje ikke skulle være riktig at vi er helt i økonomisk stagnasjon og krise, så er det likevel en ting som synes meg sikkert: Det er at det er arbeidsgiverne som sitter på den sannheten som opinionen tror på. I seg selv er det en ting som arbeidstakerne generelt må ha med seg inn i årets oppgjør.

Stor ro

Når det er sagt, har jeg stor tro på at YTFs forhandlingsutvalg, med forhandlingssjef Linda Jæger i spissen, er klar for både å kjempe og vinne fram for sine krav og ønsker. Et langt arbeid er gjort i organisasjonen forut for oppgjøret. Nå gjenstår selve forhandlingene, den tøffeste og mest spennende delen av oppgjøret.

Lykke til!

Espen



Helse og lønn

I en stadig tøffere økonomisk hverdag, med økt press på fortjeneste og effektivitet, er det ikke til å komme unna at trøkket til syvende og sist kommer på arbeidstakerne. Det gjelder for alle bransjer. Og det handler ikke bare om lønn, arbeidstid og arbeidstrygghet. Det handler også om helse. Arbeidstakernes helse er viktig. Friske folk på jobb er en forutsetning for at hjulene går rundt. Det synes som om helseaspektet arbeidslivet aldri kan få nok oppmerksomhet.

Noen ganger møtes også arbeidstakernes helse og behov for ivaretagelse av denne, i konflikt med helt andre hensyn. For mange bussjåførere har etter hvert fartsdumper blitt en utfordring. Fra et fotgjengerperspektiv, og med tanke på fartsbegrensning, er det ikke vanskelig å se at fartsdumper er et godt tiltak. Likevel ser vi at det skaper utfordringer for sjåførene, som opplever økt belastning på



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Helse og lønn	2
Du kan avgjøre	4
Råkjør mot ryggen	8
Fjerner fartshumpene	12
Smått & Stort	14
YTF – kontakt & informasjon	15
Smått & Stort	19
Hvordan skrive protokoll	20
Et alsidig folkeferd	22
Sikrere tungtransport	26
Like menn og like kvinner	30
Forhandlingene nærmer seg	31

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet
 ✉ post@ytf.no – www.ytf.no

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

Prepress og layout:
 Garder Grafisk
 ☎ 906 19 099
 ✉ trine@maccompaniet.no

Re-design:
 Kontra Oslo AS
 ☎ 411 23 224
 ✉ cecilie@kontraoslo.no

Trykk:
 Ålgård Offset
 ✉ post@a-o.no

Annoncesalg:
 Rar media v/
 André Lund
 ☎ 906 02 370
 ✉ andre@rarmedia.no

Robert Martinsen
 ☎ 906 22 977
 ✉ robert@rarmedia.no

Bladet tar opp aktuelle temaer fra de forskjellige medlemmers daglige arbeid, holder medlemmene orientert om nyheter om transport selskapenes rammebetingelser og konsekvensene for arbeidstakerne, og informerer om tekniske nyheter. Bladets lesere er ansatte i transportselskaper, ledelse i transportselskaper, ansatte på grossistterminaler, skoleelever, samferdselsmyndigheter, og andre

med interesse for spørsmål omkring transportsektoren.

Signerte innlegg:
 Signerte innlegg står for forfatterens egne synspunkter, og er ikke nødvendigvis i samsvar med Yrkestrafikkforbundets eller YRKESTRAFIKKs redaksjons synspunkter. Det samme gjelder for uttalelser fra personer som blir intervjuet. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innlegg til bladet.



BUSS- OG GODS:

DU KAN AVGJØRE TARIFFOPPGJØRET

«Følg med under tariffoppgjøret og bruk stemmeretten din. Det kan ha avgjørende betydning for resultatet», poengterer forhandlingssjef Linda Jæger. Ved påsketider starter tarifforhandlingene for alvor. De vil gjerne pågå til bortimot sankthans.

TEKST: ARNE DANIELSEN FOTO: JOHN PETTER REINERTSEN

Ved lønnsoppgjørene i buss og gods sendes resultatet ut på uravstemning. Linda Jæger synes valgdeltakelsen under uravstemningene ofte er betenkelig lav.

– Husk at vi på buss og gods teller opp stemmer sammen med flere LO-forbund, og der hver stemme teller likt. Ikke overlat avgjørelsen til andre, da kan du ende opp med et resultat du ikke ønsker, formaner forhandlingssjefen.

Hun understreker også viktigheten av å være organisert, ikke minst om det blir streik.

– Hvis du kjenner noen som er uorganisert, så gjør du vedkommende en tjeneste ved å råde han eller hun til straks å organisere seg. De ansatte må stå sammen. Blir det streik, får uorganiserte ikke dagpenger fordi de har interesse av utfallet av streiken. Streikebidrag betaler vi bare til medlemmer.

Klare føringer

Tariffoppgjøret er en revisjon av kollektive avtaler om lønns- og arbeidsforhold. Årets oppgjør er et

hovedoppgjør, som betyr at partene kan forhandle om alle bestemmelser i tariffavtalene, både kroner og øre og andre rettigheter som følger av tariffavtalen, for eksempel arbeidstidsbestemmelser.

I slutten av februar blir oppgjørsformen avgjort. Normalt kan tre oppgjørsformer være aktuelle: Forbundsvise oppgjør, der YTF forhandler på vegne av medlemmene sine; samordnede oppgjør der YS forhandler på vegne av YTF eller kombinerte oppgjør der også myndighetene kommer inn som en tredje part.

De siste femti årene har tariffoppgjørene foregått etter frontfagmodellen, der forbundene innen konkurranseutsatt sektor forhandler først. Deres resultat utgjør en norm for de øvrige tariffområdene. Begrunnelsen er at lønnsveksten må tilpasses hva konkurranseutsatt sektor kan tåle over tid, og ikke kan være mye større enn hos Norges handelspartnere.

Forhandlingene

Før tarifforhandlingene starter, har kravene til oppgjøret blitt diskutert

ute i organisasjonen. Innspill er innsendt av avdelingene og diskutert på representantskapet. Forhandlingssutvalget på de enkelte tariffavtaler vedtar de endelige krav. Forbundets krav blir så overlevert til arbeidsgiverorganisasjonen, og forhandlingsstart avtales. Forhandlingene til YTF starter i år i begynnelsen av april. YTF forhandler 21 ulike zoverenskomster med flere ulike motparter (se egen oversikt).

YTF samordner kravene for gods og buss med Norsk Transportarbeiderforbund, og forbundene har felles forhandlingsdelegasjon. For å vinne fram, er det viktig å være enige på forhånd, noe som kan innebære «gi og ta». På bussoppgjøret tiltrer også Fagforbundet og Norsk Jernbaneforbundet forhandlingene.

Hvis ikke partene blir enige i forhandlingene, blir det mekling hos Riksmekleren. Resultatet kan enten bli enighet om et anbefalt resultat som så sendes til avstemning blant medlemmene, eller det kan oppstå en arbeidskonflikt (streik eller lockout).

Forhandlingssjef Linda
Jæger og YTF er klar for et
spennende lønnsoppgjør.



«Hvis du kjenner noen som er uorganisert,
så gjør du vedkommende en tjeneste ved å råde
han eller hun til straks å organisere seg.»

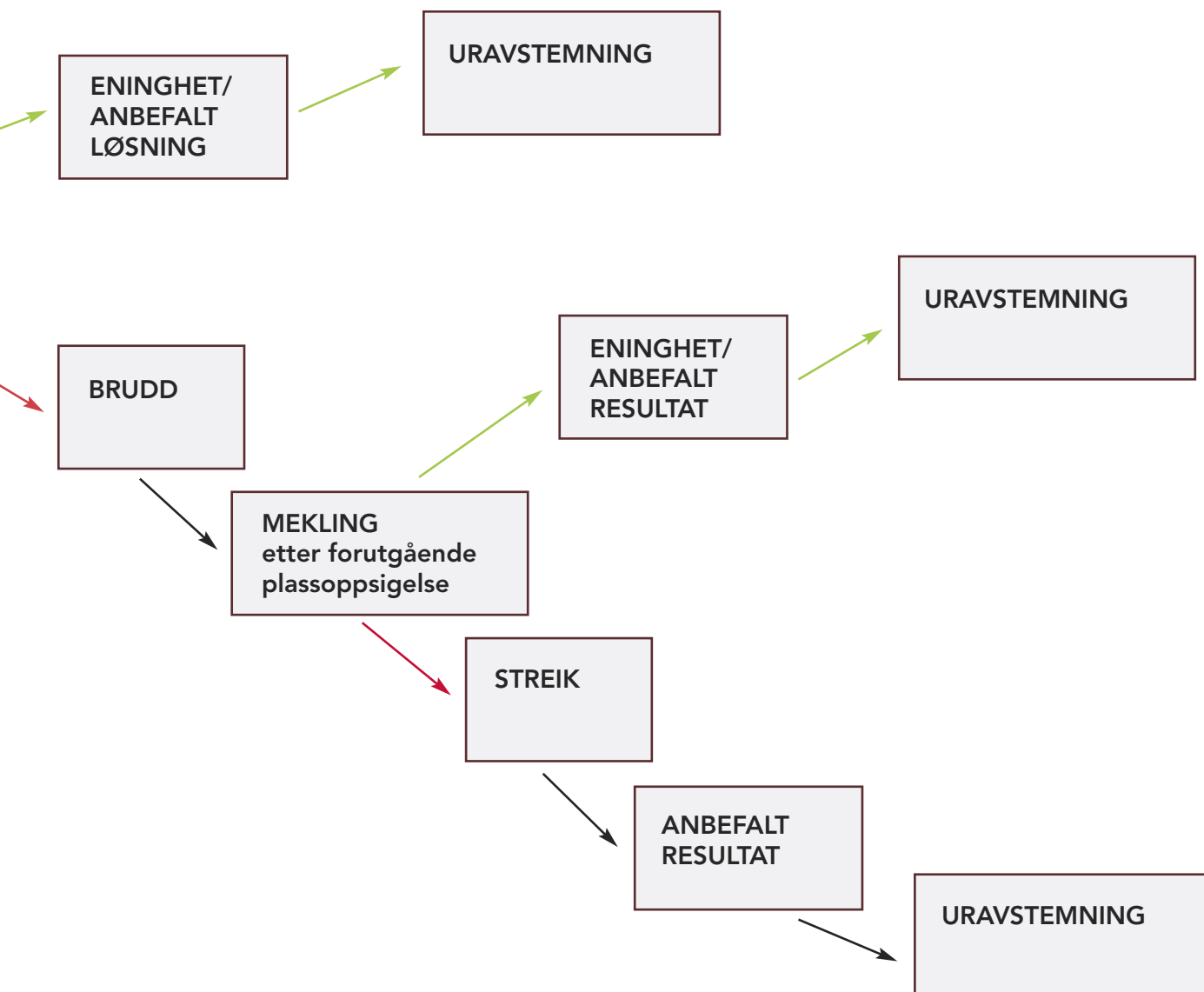
Forhandlingssjef Linda Jæger

GANGEN I LØNNSOPPGJØRET



Dette er overenskomstene det forhandles om

OVERENSKOMST	MOTPART	OVERENSKOMST	MOTPART
BBA	NHO T	Miljø- overenskomsten	NHO T
BBA Nettbuss	Speker	Grossist- overenskomsten	NHO Handel
Transport- overenskomsten	NHO T	Kollektivtrafikkens personellservice	Direkte med bedrift
Godsbil- avtalen	NLF	Grossist- overenskomsten	Virke
Funksjonær- avtalen	NHO sentralt	Bring Warehousing Speker	Speker



OVERENSKOMST	MOTPART
Bring Linehaul	Spekter
Sporveis-overenskomsten	Spekter
Ruter	Spekter
Kranoverenskomsten Nordic Crane Virke	Virke
Parkerings-overenskomsten	NHO Service

OVERENSKOMST	MOTPART
Speditør-overenskomsten	NHO LT
Bergindustriavtalen Norsk stein	Norsk Industri
Taxi-overenskomsten	Norges Taxi-forbund
Hovedtariffavtalen KS Bedrift	KS Bedrift
TO Bull direkteavtale	Direkte med bedrift

– Høg fart over humpane skuldast stramme ruter, og nokre sjåførar har behov for å vere i rute til ein kvar tid, og då køyrer dei fortare over fartshumpane enn det som er godt for kroppen, seier konserntillitsvald Trude Sande Valle, som må over rundt 500 fartshumpar for dagen når ho køyrer rute 70 Øvsttun.

FARTSHUMPAR GIR RÅKØYR MOT RYGGEN

Plutseleg dukka det opp mange nye fartshumpar i rutetraseen. Sjåførane på rute 70 Øvsttun i Bergen ante ingenting. Om dei var blitt spurde, ville dei sett foten ned.

TEKST OG FOTO: INGEBJØRG JENSEN



No må dei i staden setje foten på bremsen, gløyme skiltet med fartsgrense 40 km/t, og halde seg i 20–25 på ferda over dei 52 humpane på ruta. Slik håpar dei å klare seg gjennom 500 trøkk i ryggen – dagleg.

I dette tilfellet er det ikkje nok å krevje arbeidsgjevar til ansvar for det skadelege arbeidsmiljøet: Kommune og vegvesen legg humpane, og dei fylkeskommunale administrasjonsselskapa legg ruteskjema, ofte så stramme at sjåførane må køyre fortare enn sunt er over humpane skal dei halde ruta.

– Blei ikkje spurd

Vi blir med konserntillitsvald i Tide Buss, Trude Sande Valle på rute 70, ein av fartshump-verstingane i Bergen. Vi startar på Nesttun, eit viktig trafikknutepunkt både for bussar og bybane i Bergen sør. Klokka er 09.25, inne i den mest fredelege perioden for bussjåførar, har 25 minutt på seg til å køyre ruta. Eit apparat i førarhuset viser om ho held tida – sekundar og minutt med minus føre, får ho midt i fleisen om ho er forsinka. Berre fire minutt etter avgang er vi eit halvt minutt forsinka. Det kom på passasjerar.

Ferda går for det meste i breie gater, minst 6,5 – 7,5 meter, slik Statens Vegvesen har som norm for å legge fartsputer i staden for fartshumpanar. Likevel valde kommunen tverrgående fartshumpanar når dei siste kom på plass i 2014.

– Vi blei ikkje spurd, og eg har ikkje høyrd noko om at Skyss har samarbeidd med oss om dei, seier Valle, som no vil ta opp saka gjennom Dialogforum Buss Hordaland, der operatørselskap, tillitsvalde og Hordalands fylkeskommunale administrasjonsselskap Skyss

Denne saken stod første gang på trykk i Arbeidervern 5/2015.

møtast, men utan at dei tillitsvalde har formell makt.

Den svenske rapporten «Bus Drivers' Exposure To Mechanical Shocks Due To Speed Bumps» frå 2012, viser at bussjåførar kan få alvorlege helseskader av fartshumpanar. Forskarane brukte laser-skanning av vegoverflata, med målingar av vibrasjon ved sjåførsetet. «Mange bussjåførar blir utsette for helseskadar som følgje av gjentekne mekaniske sjokk når dei stadig køyrer over fartshumpanar», heiter det. Undersøkinga viser at også låg fart over humpane, og såkalla «snille» humpanar, gir betydeleg meir helseisriko for sjåførar av tunge køyretøy, enn for privatbilistar. Å passere 300 humpanar på ei arbeidsøkt utgjør ein alvorleg helsefare, heiter det i rapporten, som førde til at det svenske arbeidstilsynet la ned forbod mot busstrafikk i tre gater i Täbyområdet.

«God dialog»

Korkje Bergen kommune, som la humpane i traséen til linje 70, eller Statens Vegvesen, har til no sikra at dei det gjeld, blir lytta til. Høyringsrunda går berre til Skyss og politiet, når dei foreslår nye fartshumpanar. På spørsmål hevdar Skyss i ein epost at dei «baserer i stor grad sine uttalelser om dette på innspill fra våre operatører, og vi har direkte dialog med både ledelse og tillitsvalgte i Tide».

Målfrid Vik Sønstabø, leiar for avdeling for Trafikktilbud i Skyss, viser til at Skyss saman med Statens Vegvesen har vore på befaringar med leiinga for operatørselskapet Tide Buss, som igjen har involvert tillitsvalde og verneombod. Ho meiner dialogen har vore «konstruktiv og god», og peikar på resultat: Humpanar som tidlegare blei lagd i tre viktige trasear i Bergen, skal no byggjast om. Legging av nye har blitt stoppa medan dei vurderer alternativ, til dømes den smale traséen på linje 5 Eidsvågneset.

Men slik ser ikkje historia ut for konserndirektør Roger Harketstad i Tide Buss:

– Så langt har vi stort sett opplevd at fartshumpane blir lagd, og at vi kjem inn i etterkant med vår kritiske røyst. Skyss har varsla eit par gongar om fartsavgrensande tiltak, som på Eidsvågneset, men ikkje konkret om fartshumpanar. Første runde med fartshumpanar på Øvsttun var kjend for avdelinga vår i Bergen sør. Dei blei gjort meir behagelege i høve til gjeldande fartsgrense på staden, etter initiativ frå dåverande avdelingsleiar. Men dei fekk ikkje vite om dei nye humpane. Det same gjeld også fleire andre stadar i Bergen, fortel Tide – direktøren. Det var Tide og ikkje Skyss som skipa til befaringa med Skyss, vegvesenet, kommune og tillitsvalde på den smale traséen på Eidsvågneset.

Køyrar som før

På rute 70 ligg humpane tett, og Valle prøvar å finne ein jamn, langsam rytme:

– Ein annan metode er å bremse ned før humpen, og så gasse på når du kjem over toppen på humpen. Vanlege fartsdempingar reduserer ikkje mykje på farten til bilistane. Men dei bremsar ned når dei får auge på dei lett synlege fartsputene, seier Valle. Ho aukar farta frå 25 til 30 km/t over neste fartshump, for å vise oss korleis det kjennest i ryggen. Sjølv har ho sete med støytdempingar, men det hjelper ikkje: Ho er for lita til å få utbytte av dempinga, og i følgje den svenske undersøkinga, hjelper heller ikkje slike sete folk med lange nok bein – dei gir berre betre komfort mellom humpane.

Høg fart over humpane skuldast stramme ruter, meiner Valle:

– Nokre sjåførar har behov for å vere i rute til ein kvar tid, og då køyrer dei fortare over fartshumpane enn det som er godt for kroppen.

Når vi kjem tilbake til start, er vi 2 1/2 minutt forsinka, sjølv om korkje folk med barnevagn eller rullator var med. Tid tar det også når passasjerar skal lade kort, kjøpe billett, eller spørje. Konklusjon:

Fartsputer som her, skal prioriterast, i følgje handboka til Statens Vegvesen, som også mange kommunar brukar. Likevel blir det stadig lagd nye



«Eg har ikkje høyrd noko om at Skyss har samarbeidd med oss om dei.»

Konserntillitsvald i Tide Buss, Trude Sande Valle

Passasjerar på = rutetida sprekk!

Vi har møtt sjåførar som får tilbakevendande ryggproblem etter ein dag på verstingrutene, og blir sjuke av det dersom dei ikkje «får fri» frå desse rutene i ein periode.

Hovudverneombod Arne Rasmussen fortel at dei tillitsvalde no jobbar med å få Statens vegvesen og ruteleggjarane til å forstå dette.


– Eg spør Statens vegvesen kva dei meiner med «fartsregulerande tiltak». På ein veg med 40 km/t-skilt kan du klare deg fint om du køyrer privatbil i 60, medan du i 40 med buss får passasjerane til å falle av setene. Statens vegvesen seier i «Kollektivstrategi for

Hordaland» at dei skal endre fartshumpar til fartsputer der det går buss, på dei vegane dei har ansvar for. Så blir det likevel fartshumpar, seier Rasmussen. Bergen kommune opplyser at dei følgjer handboka til Statens Vegvesen, men i praksis har dei berre lagt fartshumpar i 2015, eller ein modifisert versjon.

Etter at den svenske undersøkinga låg føre i 2012, sa Samferdsledepartementet nei til å ta opp problemet: Det er ikkje departementet som avgjer kor humpane skal leggjast, men lokale styresmakter, forklara dei.

– Ansvarer blir lett pulverisert. Når departementa ikkje vil snakke om

dette, må vi få møte Statens Vegvesen sentralt for å samordne regelverket, seier Jan Sivertsen, forbundssekretær i Norsk Transportarbeiderforbund (NTF). At fartsdumpar kjem opp utan at yrkes-sjåførar, tillitsvalde eller operatørar får seie sitt, er eit like stort problem over heile landet.

– Det held heller ikkje å skulde på at vegen er for smal for å leggje andre typar fartshindringar enn fartshumpar – det finns alltid andre løysingar. Til sjuande og sist kan verneombodet avgjere om dei skal stenge for køyring av omsyn til sjåførhelsa!  redakjsonen@ytf.no

FJERNER FARTSHUMPENE

Ekspløsjonen av fartshumper gjør at bussjåførene frykter for egen helse. Nylig kunne imidlertid Bergensavisen melde at Statens vegvesen kan snu og gjøre om fartshumper om til fartsputer.

TEKST: LINDA HILLAND FOTO: EIRIK HAGESÆTHER

For ett år siden protesterte hovedverneombudene i busselskapene i Hordaland, Nobina, Tide og Skyss, på det store omfanget av fartshumper.

En opptelling hovedverneombudet gjennomførte, viste at Tide-sjåførene i Bergen og omegn kjører over 45.000 fartsdumper i løpet av en arbeidsdag. Bussjåførene mente at humpene førte til betydelige helse-skader. De ville heller ha fartsputer.

– Fartsputer er den beste julegaven vi bussjåfører kan få. Jeg er så glad for at Statens vegvesen tar helsen vår på alvor, sier Helge Myking som er tillitsvalgt for Tide-sjåførene avdeling Nord.

45 000 fartshumper. Han kjørte daglig over 126 fartshumper fra Fyllingsdalen til Flaktveit. Verst var fartshumpene på Flaktveit.

Statens vegvesen har nå erkjent at disse humpene fører til ubehag, både for bussjåfører og deres passasjerer. Ved Flaktveitsvingane gjør de nå om åtte fartshumper til puter.

God fartsreduksjon

Trafikksikkerhetsansvarlig Tor Høyland i Statens vegvesen bekrefter at

de nå fjerner fartshumpene.

– En evaluering viste at farts-humpene på Flaktveit var bygget for korte, samtidig som de var litt for høye. Det førte til en uheldig belastning for bussjåførene, spesielt for dem som kjører leddbusser. Vi fikk også tilbakemeldinger om redusert komfort for passasjerene.

Han påpeker at trafikksikkerheten også blir ivarettatt med de nye fartsputene, og at kostnaden er omlag den samme.

– Puter gir god fartsreduksjon, samtidig som ulempene for kollektiv blir mindre. Jeg vet at privatbilistene ikke liker puter, men vi må ta hensyn til bussjåførene som kjører ut-satte strekninger jevnlig. De kjører jo her med ti minutters mellomrom, sier Høyland.

Uvitende om ulempene

– Hvorfor laget dere ikke fartsputer med en eneste gang?

– Den gangen tror ikke jeg vegvesenet var helt klar over de ulempene fartshumper skaper for sjåførene. Men nå har vi en god dialog med busselskapene, sier Høyland.

Han sier at Vegvesenet ikke har noen konkrete planer om å gjøre om flere fartshumper til fartsputer.

– Men det er ikke unaturlig at vi gjør slike endringer i forbindelse med reasfaltering. Da vi laget fartshumper for ti år siden, hadde vi nok ikke samme fokuset på sjåførenes helse som vi har i dag. Det er nok en del humper vi ville har laget på nytt, for å si det slik.

Høyland sier at de nå bygger fartsputer fremfor fartshumper på de stedene der det er mulig.

– Skal Vegvesenet legge fartsputer, må vi ha en viss bredde på veien. Putene må legges ved siden av hverandre slik at ikke bilene kjører over i det andre kjørefeltet for å unngå puten. Veien må derfor være mellom 6 – 7,5 meter.

På veier smalere enn seks meter er det derfor ikke mulig å lage fartsputer,

– Det viktigste for oss er trafikksikkerheten. Vårt hovedfokus er de mye trafikantene, Derfor kommer vi fortsatt til å lage fartsdumper da det er en klar sammenheng mellom redusert fart og antall ulykker.

 redaksjonen@ytf.no



Jeg er så glad for at Statens vegvesen tar helsen vår på alvor, sier Helge Myking.

Årsmøte i avd. 37 – Ålesund

Lørdag 31. oktober 2015 ble det avholdt årsmøte i avdeling 37 og medlemsmøte med valg av tillitsvalgte i Nettbuss. Siden avdelingen er 55 år i år, tok vi på oss spanderbuksene og drog til Nordfjord Hotel fra lørdag til søndag.

For medlemmer som ville ha med følge, var dette mulig – mot betaling for disse. Siden vi skulle feire jubileum, fikk vi med Anette Light fra YTF-Oslo til å være med oss på denne turen. Det deltok både medlemmer fra Nettbuss fra avd. Ålesund og Molde. I tillegg så var gods fra Transferd representert.

Anette Light fikk også ordet, og fortalte blant annet om forsikringene vi har i YTF. Det viser seg at YTF har gode forsikringer, derfor må vi alle

være flinkere til å forklare medlemmene våre, og andre som vurderer å melde seg inn hos oss mer om dette.

Etterpå gikk vi videre til valg av organisasjonstillitsvalgte.

Valget ga følgende resultat:

Leder: Linda Myhre
Nestleder: Sindre Holen
Kasserer: Anne Lise Grytten
Sekretær: Solveig Emblem
Styremedlem: Idar Emblem
Styremedlem: Olaf Antonsen
Vara: Asbjørn Grønnevik

De tillitsvalgte i bedriftene ble:

Linda Myhre (Ålesund)
Sindre Holen (Ålesund)
Anton Valle (Ålesund)
Olav Tobias Lien (Molde)

Før årsmøtet/medlemsmøte ble hevet, fikk Linda Myhre overbrakt gavekort som takk for den flotte innsatsen hun også i 2015 har lagt ned i avdelingen.

Resten av kvelden gikk med til god mat, og sosialt samvær med kollegaer. ●



Hva med familien hvis en inntekt faller bort?

De fleste av oss får mye mindre fra NAV enn vi tror og trenger hvis en inntekt skulle falle bort. Og selv om vi har forsikringer gjennom jobben, er det ikke sikkert de er store nok til å dekke behovet vårt. Dessuten følger de uansett ansettelsesforholdet.

Er familien avhengig av inntekten din til for eksempel å betjene gjeld, er det tre tilfeller av inntektsbortfall du bør sikre deg mot:

- Hvis du faller fra
- Hvis du blir ufer
- Hvis du blir sagt opp

Som medlem av Yrkestrafikkforbundet får du kjøpt disse forsikringene til ekstra god pris: YS Dødsfallsforsikring, Uføreforsikring Pluss og vår nye YS Inntektssikring.

Kontakt oss på tlf. 03100 eller les mer på gjensidige.no/ys



STYRET OG REGIONER

YTFs FORBUNDSSTYRE:

Forbundsleder

Svein Furøy
 ☎ 970 83 383
 ✉ svein@ytf.no

Nestleder:

Jim Klungnes
 ☎ 932 41 125
 ✉ jim@ytf.no

Styremedlemmer:

Arnold Tveit
 ☎ 56 17 09 50, 924 98 299
 ✉ arnold@holmetun.no

Kristin Schrøder
 ☎ 988 36 647
 ✉ kristin.schröder@saltensbil.no

Knut Authen
 ☎ 934 04 022
 ✉ knut@ytf.no

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF PENSJONISTFORENING:

Erling Bakken
 ☎ 932 40 006
 ✉ erling.bakken@nsn.no

Kåre Eng
 ☎ 414 22 445
 ✉ kareeng@bbnett.no

Leif Jørgen Ulvatne
 ☎ 951 19 526
 ✉ leif-jorgen.ulvatne@tide.no

KONTROLLKOMITÉ:

Vidar Furua
 ☎ 922 55 450
 ✉ vidar.furua@c2i.net

Anette Løding Larssen
 ☎ 924 95 677
 ✉ anette.larssen@saltensbil.no

Harald Grimelund
 ☎ 924 04 769
 ✉ haralgri@online.no

REGIONER OG LANDS-SAMENSLUTNINGER I YTF:

YTF Nord Finnmark, Troms + 3 avd. i Nordland

Fred Ove Nibe
 ☎ 934 18 887
 ✉ fred.nibe@online.no

YTF NORDLAND

Svein Roger Skoglund
 ☎ 928 63 006
 ✉ srogskog@online.no

REGION TRØNDELAG

Hans Peter Sørgerd
 ☎ 924 09 265
 ✉ h-soergj@online.no

MØRE OG ROMSDAL

Kjell Arne Myrvoll
 ☎ 481 59 154
 ✉ kjmyrv@hotmail.com

YTF HORDALAND/ SOGN OG FJORDANE

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.chr@hotmail.com

YTF AUST AGDER

Olav Håkon Tørresen
 ☎ 412 77 781
 ✉ olafnova@hotmail.com

YTF SØR-VEST

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

YTF TELEMAR

Håvard Moen
 ☎ 928 88 867
 ✉ post@ytf-notodden.no

YTF VESTFOLD

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petterlouis@online.no

YTF ØSTFOLD

Jan Alexander Lislelid
 ☎ 951 59 661
 ✉ alexlislelid@yahoo.com

YTF OSLO/AKERSHUS

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

YTF BUSKERUD

Kurt Roger Hansen
 ☎ 957 42 654
 ✉ kurthansen505@gmail.com

YTF OPPLAND

Ole Jonny Staven
 ☎ 99 20 44 29
 ✉ ole.jonny.staven@nettbus.no

YTF HEDEMARK

Espen Leganger
 ☎ 92 62 06 12
 ✉ ealegang@online.no

YTF FUNKSJONÆR LANDSSAMMENSLUTNING

Ove Helleseeth
 ☎ 932 39 364 og 525 41 190
 ✉ ove.helleseeth@tide.no

YTF GODS LANDS-SAMMENSLUTNING

Jan Arne Laberget
 ☎ 48 05 31 23
 ✉ janarnelaberget@yahoo.no

AVDELINGER

Avd. 1 Haugesund og Omland

Karsten A. Larsen
 ☎ 480 83 510
 ✉ karsten.a.larsen@gmail.com

Avd. 2 Avdeling 2

Trude C Sande Valle
 ☎ 901 41 632
 ✉ trude.valle@tide.no

Avd. 3 Oslo og Akershus

3 / 34 Nettbuss Nittedal

Jan Arild Gjengstø
 ☎ 970 59 363
 ✉ jaarg@online.no

3 / 38 Unibuss

Leif-Arne Myhre
 ☎ 930 64 693
 ✉ leifarne.myhre@gmail.com

3 / 48 Nobina Nesodden

Hans Vilhelmshaugen
 ☎ 932 04 554
 ✉ ytf.nesodden@nobina.no

3 / 50 Nettbuss Shuttle

Steinar Nikolaisen
 ☎ 909 98 600
 ✉ snikol@online.no

3 / 52 Nobina Jernkroken

Rauf Hussain
 ☎ 413 14 810
 ✉ rauf-hussain@hotmail.com

3 / 72 Sporveien T-bane

Bjørn Nytrø
 ☎ 934 52 095
 ✉ bjorn.nytro@sporveien.com

3 / 88 Norgesbuss Bærum

Frank Eilert Eriksen
 ☎ 930 33 241
 ✉ f.e.erik@online.no

Avd. 5 Drammen og Omegn

Geir Henry Nesthø
 ☎ 995 85 260
 ✉ g-nestho@epost.no

Avd. 6 Vestfold

Petter Louis Pettersen
 ☎ 977 73 714
 ✉ petter.L.Pettersen@nettbus.no

Avd. 7 Trondheim

Øystein Husby
 ☎ 977 10 413
 ✉ ytf7@hotmail.com

ORGANISASJON FOR ANSATTE INNEN GODS- OG PERSONTRAFIKK

Adresse: P.b. 9175, 0134 Oslo

Telefon sentralbord: 40 60 37 00 • **Telefax:** 21 01 38 51

• **E-post:** post@ytf.no • **Bankgiro:** 1602 47 96594

• **Besøksadresse:** Lakkegata 23

NETTADRESSE: www.ytf.no

Medlem av
 Yrkesorganisasjonenes
 Sentralforbund



Avd. 8 Oslo Taxibuss

Tobbis Kristiansen
 📞 934 19 118
 ✉️ tobbis618@gmail.com

Avd. 9 Vest Agder

Kjell A Holbek
 📞 943 04 287
 ✉️ la3qna@online.no

Avd. 10 Mandal/Lister

Odd Arne Ougland
 📞 900 11 392
 ✉️ oougland@gmail.com

Avd. 11 Nord

Ken Ivar Brattfjell
 📞 922 26 288
 ✉️ kenbratt.kb@gmail.com

Avd. 12 Finnmark

Fred Ove Nibe
 📞 934 18 887
 ✉️ fred.nibe@online.no

Avd. 13 Sør-Rogaland

Gunnar Midbøe
 📞 954 34 065
 ✉️ ytfbts@gmail.com

Avd. 15 Nedre Telemark

Bjørn Audun Fjellidalen
 📞 481 53 084
 ✉️ audu-sve@online.no

Avd. 16 Åndalsnes

Jim Klungnes
 📞 932 41 125
 ✉️ jim@ytf.no

Avd. 17 Steinkjer

Robert Hartvikøy
 📞 957 75 270
 ✉️ rob-har@online.no

Avd. 20 Sandnessjøen

Roy Hansen
 📞 924 11 984
 ✉️ rohan5@online.no

Avd. 21 Salten

Arne Kjell Bakken
 📞 997 44 698
 ✉️ arneba2@online.no

Avd. 22 Vesterålen

Odd-Martin Åsheim
 📞 906 55 039
 ✉️ odd.martin.63@gmail.com

Avd. 23 Aust Agder

Dag Graarud
 📞 900 56 080
 ✉️ d-graa@online.no

Avd. 24 Harstad

Steinar Olsen
 📞 992 50 642
 ✉️ st_ol@hotmail.com

Avd. 26 Mo i Rana

Rune Pettersen
 📞 952 45 022
 ✉️ rune.940@online.no

Avd. 29 Jotunheimen

Tomas Jørgen Mosaker
 📞 951 92 016
 ✉️ tommt2000@yahoo.no

Avd. 30 Averøy

Leif Olaf Westerheim
 📞 932 85 091
 ✉️ leifow@frisurf.no

Avd. 31 Brønnøysund

Odd Dagfinn Solli
 📞 958 36 780
 ✉️ oddsolli@live.no

Avd. 33 Kongsvinger

Bjørn Helge Hamnes,
 📞 992 11 980,
 ✉️ bonnis@live.no

Avd. 35 Mjøsa/Hadeland

Jens Olai Engeskaug
 📞 992 04 473
 ✉️ rundballejens1@hotmail.com

Avd. 36 Østfold

Rolf Olav Persson
 📞 915 70 879
 ✉️ ytfavd36@gmail.com

Avd. 37 Ålesund

Linda Myhre
 📞 926 20 612
 ✉️ linda.myhre@nettbus.no

Avd. 40 Notodden

Håvard Moen
 📞 928 88 867
 ✉️ post@ytf-notodden.no

Avd. 41 Setesdal

Olaf Håkon Tørresen
 📞 412 77 781
 ✉️ olafnova@hotmail.com

Avd. 42 Søre Sunnmøre

Bjørn Inge Moe
 📞 932 12 675
 ✉️ bjorn.inge.moe@online.no

Avd. 44 Dombås

Ståle Stordal
 📞 907 66 299
 ✉️ stastord@online.no

Avd. 45 Ål og Hol

Olbjørn Thoen
 📞 950 64 282
 ✉️ olbjornthoen@gmail.com

Avd. 46 Nettbuss Ringerike AS

Kåre Bernhard Petersen
 📞 918 22 525
 ✉️ kbepeter@online.no

Avd. 47 Hamarøy

Magnor Brynjulf Olsen
 📞 950 55 709
 ✉️ magnor.olsen@signalbox.no

Avd. 49 Nettbuss Trøndelag

Arve Andreas Buhaug
 📞 924 41 179
 ✉️ arvebuhaug@gmail.com

Avd. 51 Lofoten

Bjørn-Inge Liland
 📞 913 18 386
 ✉️ bjorn.inge.liland@lofotkraft.net

Avd. 53 Torpa

Kjell Arild Bratlien
 📞 950 60 483
 ✉️ ka.bratlien@live.no

Avd. 54 Tinn

Arne Johansen
 📞 997 98 647
 ✉️ arne-johansen@live.no

Avd. 55 Vatne

Roy Hatlehol
 📞 957 49 450
 ✉️ royhatlehol@hotmail.com

Avd. 56 Trollheimen

Erling Walther Holmeide
 📞 932 10 065
 ✉️ erlholm@online.no

Avd. 57 Senja

Kristian Høgstad
 📞 950 87 037
 ✉️ elda-h@online.no

Avd. 59 Eidså og Omegn

Magne Haugan Koppen
 📞 416 22 280
 ✉️ magne.koppen@tussa.com

Avd. 60 Glomfjord

Svein Roger Skoglund
 📞 928 63 006
 ✉️ srogskog@online.no

Avd. 66 Stranda og Omegn

Helge Drabløs
 📞 905 80 112
 ✉️ hdrablo@online.no

Avd. 73 Gauldal

Jakob Winsnes
 📞 996 90 506
 ✉️ jakob@winsnes.info

Avd. 74 Drangedal

Jon Magne Vrålstad
 📞 920 11 978

Avd. 75 Trondheimsfjorden

Stig Morten Rognes
 📞 416 73 598
 ✉️ s-rognest@online.no

Avd. 78 Mosjøen

Roger Aas
 📞 948 87 102
 ✉️ ytrafi78@live.no

Avd. 82 Etnedal

Rolf Erik Espeseth
 📞 951 17 668
 ✉️ r-e-e@online.no

Avd. 83 Telemark Bilruter

Tor Østenå
 📞 918 96 145
 ✉️ ytfavdeling83@gmail.com

Avd. 96 Follo

Rune Hansen
 📞 907 48 273
 ✉️ ytf.enebakk@nobina.no

Avd. 99 Minibuss 24-7 AS

Kent Wigardt
 📞 920 24 682
 ✉️ kwigardt@online.no

Avd. 104 Nordre Vestfold

Ottar Arve Karlsen
 📞 932 52 802
 ✉️ ottarkar@broadpark.no

YTF FUNKSJONÆRER**Avd. 202 Funksjonærer**

Ove Hellesteth
 📞 932 39 364
 ✉️ ove.hellesteth@tide.no

Avd. 209 Nettbuss Sør

Tom Ånesland
 📞 380 13 207
 ✉️ tomaanesland@live.no

Avd. 215 Nettbuss Sør

Isa Daci
 📞 411 60 974
 ✉️ rruli-@hotmail.com

FAKTA OM YTF

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

YTFs HOVEDOPPGAVER ER:

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

Avd. 217 Namdal og Innherred Funksjonær
Arnlfjot Bjarne Aglen
☎ 916 37 464
✉ arnljot.aglen@tronderbilene.no

Avd. 219 Ofotens Bilruter AS
Terje Sletbakk
☎ 905 86 569
✉ te-sle@online.no

Avd. 221 Salten Funksjonær
Kristin Schrøder
☎ 916 79 354
✉ kristin@ytf.no

Avd. 223 Aust Agder
Øyvind Hansen
☎ 920 83 877
✉ oha@sbr.no

Avd. 232 Andøy Trafikklag AS
Per Arild Larsen
☎ 979 69 400
✉ per-arild.larsen@cominor.no

Avd. 237 Nettbuss Møre Funksjonær Ålesund
Oddveig Gunnvor Skaar
☎ 911 80 588
✉ oddveig_skaar@live.no

Avd. 3 / 238 Unibuss Funksjonærer
Björgulv Flatland
☎ 952 34 277
✉ bjorgulv.flatland@unibuss.no

Avd. 242 Mørebil AS
Knut Gunnar Aambø
☎ 913 40 493
✉ kgaambo@hotmail.com

Avd. 264 Firda Billag
Gunvor Beate Bjordal Solvik
☎ 997 28 029
✉ gunvor.beate@firda-billag.no

Avd. 3 / 272 Sporveien / Ruter Funksjonærforening
Erik Hovland
☎ 416 49 540
✉ erik.hovland@sporveien.com

Avd. 274 Drangedal Bilruter AS
Hilde Laila Kåsa Tveit
☎ 957 58 644
✉ hilde@drangedal-bilruter.no

Avd. 296 Oslo og Omegn Funksjonær
Tommy Pedersen
☎ 992 06 868
✉ tpedersen@norgesbuss.no

YTF LOGISTIKK
Avd. 595 G. S. Klubben
Kenneth Nilsen
☎ 950 12 671
✉ kennetis@hotmail.com

Avd. 596 Skevigs Lastebiltransport
Stig Are Rogstad
☎ 992 46 850
✉ stig.are@live.no

Avd. 599 Alnabru
Roger André Færø
☎ 911 15 918
✉ roge978@hotmail.com

Avd. 601 Rema 1000 Nord AS
Anders I Hansen Vikholt
☎ 413 35 514
✉ anders.hansen.vikholt@rema.no

Avd. 602 Gran Taralrud AS
Frank Petersen
☎ 413 03 909
✉ frank@zapem.net

Avd. 604 Bring Warehousing
Per Kristiansen
☎ 984 18 200
✉ per.kristiansen1966@hotmail.com

Avd. 605 Øverland Transport AS
Øystein Alset
☎ 35 09 74 10

Avd. 606 Sula
Anders Veibust Blindheim
☎ 901 73 281
✉ andblin@mimer.no

Avd. 608 Kingsrød Transport
Ulf Romell
☎ 909 31 617
✉ ulf.romell@hotmail.com

Avd. 610 Flasnes Transport AS
Bjørn Arne Saur
☎ 901 67 548
✉ barne-sa@online.no

Avd. 613 Gods/Logistikk Rogaland
Kirsten Frafjord
☎ 915 90 237
✉ elmblad@lyse.net

Avd. 617 Rema Distribusjon Norge AS
Knut Authen
☎ 934 04 022
✉ k.authen@online.no

Avd. 622 Hernes Transport
Robert Klungervik
☎ 922 17 766
✉ robertklungervik@live.no

Avd. 635 Bring Linehaul
Jan Norstrøm
☎ +46 587 49 88
✉ jannenorstrom@hotmail.com

Avd. 636 Harlem Transport
Birger Andre Andersen
☎ 909 21 959
✉ birgeand@online.no

Avd. 645 TEAM Relocation
Øyvind Madsen
☎ 928 43 058
✉ terje.olsen@team-relocations.com

Avd. 650 T.O.Bull

Avd 680 Fosen
Jan-Arne Laberget
☎ 480 53 123
✉ ytf.logistikk@trhs.no

Avd. 683 Svensrud Transport AS
Knut Sverre Munkhaugen
☎ 952 65 356
✉ munkhaugen@hotmail.no

Avd. 685 Renholdsverket
Bjørn Olav Helmersen
☎ 452 92 891
✉ bjola63@gmail.com

Avd. 688 Alliance Healthcare
Kristine Mjåseth Afrooz
☎ 984 29 565
✉ klubben@alliance-healthcare.no

Avd. 690 Lunkan
Rolf Vollan Skatland
☎ 416 00 866
✉ rolfska@hotmail.com

Avd. 694 Europark AS
Mirsad Fehratovic
☎ 934 30 149
✉ mirso07@hotmail.com

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

KONTAKT OSS PÅ TLF. 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
Kontorlærning
932 40 013
juliana@ytf.no

TAST 3 – ARBEIDSLIVSAVDELING



Linda Jæger
Forhandlings-sjef/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



Gunnar Nordvik
Rådgiver gods
400 76 482
gunnar@ytf.no



Petter Sommervold
Rådgiver
970 85 336
petter@ytf.no



Anne Lise Løkken
Advokatsekretær
932 40 023
anne.lise@ytf.no



Josefine Wærstad
Advokat
932 40 048
josefine@ytf.no



Martin Helle Opedal
Advokatfullmektig
932 40 015
martin@ytf.no



Birgitta Onarheim
Advokat
901 55 858
birgitta@ytf.no

TAST 4 – MARKED OG KOMMUNIKASJON



Ingunn Larsen
Kommunikasjonsansvarlig
930 82 747
ingunn@ytf.no



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

RING DIREKTE TIL DISSE



Svein Furøy
Forbundsleder
970 83 383
svein@ytf.no



Geir Anthonson
Adm.sjef
932 40 010
geir@ytf.no



Espen Selmer-Torgersen
Redaktør
928 62 156
espen@ytf.no

Joakim fikk fagbrevet



Joakim Karlsen fra Botnhamn på Senja i Troms har tatt fagbrev på buss. Overrekkelsen fant sted i Kunnskapsparken på Finnsne 17. februar.

Han blir av kolleger beskrevet som en seriøs, men likevel en kvikk og morsom kar, som både tåler en spøk og vet å ta igjen. YTF's utsendte snakket litt med Joakim i forkant av høytideligheten.

– Joakim, hva fikk deg til å velge bussyrket?

– Jeg syntes det så ut som et spennende og litt annerledes yrke, der man treffer mye folk.

– Når startet du på lærlingeløpet?

– Jeg jobbet første halvdel av 2014 hos avfalls-selskapet IRIS Service i Bodø. Der var jeg et halvt år før jeg begynte i Cominor i slutten av oktober samme år. Til Bodø kom Steve Rokstad fra opplæringskontoret på Finnsnes på besøk, det var veldig positivt. Jeg synes jeg har fått veldig god oppfølging fra dem, sier Joakim

– Hvordan har Cominor som arbeidsgiver fungert i lærlingeperioden?

– Arbeidsgiver har fulgt bra opp, og jeg har ikke hatt noen problemer med dem i denne tida.

– Du er i 20-årene, og det er ingen hemmelighet at gjennomsnittsalder for yrket er rimelig høy. I Cominor er det intet unntak. Hvordan merker du aldersforskjellen?

– Jeg merker ikke så mye til den. Fordelen er at det er mange med mye erfaring som man kan trekke lærdom av. Her er også mange gode forbilder.

– Hva er dine planer videre framover?

– Jeg trives godt med å kjøre buss, og det vil jeg fortsette med. Men på sikt tenker jeg litt på trafikkklæreryrket, det virker også interessant.

– Hva er etter din mening de største utfordringene for bussyrket?

– Den største ulempen er deltskiftet. Jeg vil gjerne ha en sammenhengende arbeidsdag der jeg kan være ferdig i rimelig tid. Sånn som det er nå har jeg 4 delt-skift i uka, som mange andre. Vi har også høyt sykefravær, det resulterer i at lover og regler blir tøyd for å få dagen til å gå opp.

Takk for praten Joakim, gratulerer med fagbrevet og lykke til videre.

Per A Finnset, tillitsvalgt YTF Avdeling 11



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 drivstoffgjernige og pålitelige med drivstoffbesparelser 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



Hvordan skrive protokoll?

Hva ble egentlig sagt i møtet? Hva var vi enige om? Hva var vi uenige om? Spørsmålene kan være mange etter et møte mellom arbeidsgiver og arbeidstaker/tillitsvalgt. Derfor er det viktig å skrive protokoll, selv om møtet ikke er av en slik art at det er pliktig å skrive protokoll.

Tillitsvalgte deltar ofte i møter med arbeidsgiver. Temaet for møtene kan variere. Det kan være møter som gjelder den daglige drift av selskapet, men det kan også være møter som omhandler den enkelte arbeidstaker.

Til felles for de fleste møter mellom bedriften og de tillitsvalgte er at det i et-tertid kan være usikkerhet rundt hva som ble sagt i møtet. Det kan knytte seg usikkerhet rundt hvilke punkter som ble drøftet, hva som var partenes synspunkter. Ikke minst kan det knytte seg usikkerhet til hva partene var enige og uenige om. For å unngå slik usikkerhet, og senere konflikt, er det viktig å skrive protokoller fra slike møter.

Plikt til protokoll

For enkelte møter har partene plikt til å skrive protokoll. Eksempelvis forhandlinger etter hovedavtalen NHO/YS § 2-3, og ved forhandlingsmøte etter arbeidsmiljøloven § 17-3, skal det skrives protokoll.

Men også i møter hvor det ikke er en slik plikt bør det skrives protokoll.

PROTOKOLL
(DELOVERSKRIFT)

Den [dato] ble det avholdt forhandlinger etter hovedavtalen § 2-3 mellom [Bedriftens navn] og YTF.

Til stede fra:
Arbeidsgiversiden:
Arbeidstakersiden:

Bakgrunnen for møtet:
Arbeidsgivers syn:
Arbeidstakers syn:

Partene kom ikke til enighet og arbeidstaker vil bringe saken videre til sin fagforening for videre behandling.

[Sted, dato]

Arbeidsgiver
Arbeidstaker
Arbeidsgiver
Tillitsvalgt

SPØR OSS!

advokatene@ytf.no
406 73 700

Både hvor det er enighet mellom partene og hvor det er uenighet bør protokoll skrives.

Enighetsprotokoll

Enighetsprotokoller er bevis for at partene er enige om hvordan en tvist skal forstås. Enighetsprotokoller er viktige fremtidige dokumenter for å fastslå hva det var enighet om. Det er viktig at punkter i protokollen det er enighet om formuleres så nøyaktig og så presist som mulig. Ved senere tvist om forståelsen av protokollen vil det være vanskelig å få medhold i at partene har ment noe annet enn det som fremgår av en naturlig tolkning av ordlyden i protokollen.

Uenighetsprotokoll

Ved uenighetsprotokoller er det viktig å fastslå hva uenigheten gjelder og hva partenes synspunkter er. Det er opp til partene å ta inn det de ønsker av anførsler og synspunkter. Den ene parten kan ikke nekte å skrive under fordi han er uenig i hva den andre part har anført. I slik tilfeller kan det oppstå uenighet om hva som skal skrives i protokollen.

En praktisk måte å løse uenighet vedrørende den andre parts anførsler vil være å dele inn protokollen i «arbeidsgivers syn» og «arbeidstakers syn». På en slik måte får en klart protokollert sitt syn på den andre parts anførsler uten å binde motparten. Et eksempel kan være dersom arbeidstaker mener å ha krav på overtid, mens arbeidsgiver er uenig i dette. Arbeidstaker/tillitsvalgt vil da kunne fremme sine synspunkter

på hvorfor man krever overtid under overskriften «arbeidstakers syn» og arbeidsgiver kan fremme sine synspunkter på hvorfor arbeidstaker ikke skal tilkjennes overtidsgodtgjørelse under «arbeidsgiver syn». På en slik måte vil protokollen tydelig klargjøre uenigheten mellom partene, som igjen kan danne grunnlag for konstruktive forhandlinger mellom den respektive fagforening og arbeidsgiverforening.

Protokollen skal underskrives av alle som deltar i møtet. Om protokollen signeres slik som nevnt ovenfor, vil partene signere på sine egne anførsler og synspunkter. Man signere altså ikke på at en er enig i motpartens synspunkter.

Spar penger med YTF

Har du høye strømregninger? Visste du at YTF tilbyr medlemmene rabattert pris via vår samarbeidspartner Gudbrandsdal energi? Benytt deg av YTFs medlemsfordeler, og spar penger! Les mer på websiden ytf.no/medlemsfordeler



LINDA
JÆGER
Advokat



BIRGITTA
ONARHEIM
Advokat



JOSEFINE
WÆRSTAD
Advokat



MARTIN
HELLE OPEDAL
Advokatfullmektig



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf

FUNKSJONÆRENE – ET ALLSIDIG FOLKEFERD

– Funksjonærene er en relativt stor gruppe i YTF, men mange sorterer under en bussavdeling. I Oslo dreier dette seg om hundre stykker, noe vi nå i ferd med å gjøre noe med, presiserer Ove Helleseeth, som er bransjetillitsvalgt for alle YTF-funksjonærene i hele landet.

TEKST OG FOTO: ARNE DANIELSEN

Funksjonærbegrepet omfatter alle administrativt ansatte i transportbransjen, det være seg trafikkledere, driftsledere og ulike typer kontoransatte; økonomi, HR, IT eller sentralbord. «YTF Funksjonær» utgjør en egen region blant YTFs femten, fortrinnsvis geografiske, regioner. Men selv om 14 av 94 YTF-avdelinger er funksjonæravdelinger, er likevel de aller fleste funksjonærene organisert i bedriftsavdelinger sammen med sjåførene de arbeider sammen med. – Vårt problem er at når vi arrangerer fagdager for funksjonærene, har de færreste stemmerett på regionsårsmøtet vårt. De er rett og slett ikke medlemmer i en funksjonæravdeling. Vårt ønske er derfor å samle funksjonærene organisatorisk, presiserer Helleseeth.

Gjete kongens harer

Selv er bergenserens organisert sammen med sine likesinnede i avdeling 202 som omfatter alle funksjonærer på Vestlandet, uavhengig av selskap. Nå arbeider han for en tilsvarende samling i Oslo. Å være

regionsleder for funksjonærene handler nemlig i stor grad om å gjete kongens harer. Ikke nok med at de er spredt organisert og jobber med mye ulikt, de har også en mildest talt ugjennomtrengelig krattskog av tildels svært personlige lønnsavtaler.

– En flaggsak er innsynsrett i bedriftenes lønns- og arbeidsvilkår. De fleste funksjonærer i busselskap over trafikkledernivå har individuell avlønning, som gjerne blir diktert uten forhandlinger. Ofte får vi tillitsvalgte kun innsyn i egne medlemmers vilkår, noe som avskjærer oss fra å kikke bedriftsledernes vurderinger i kortene. Gjennomgående i altfor mange bedrifter er at de generelle retningslinjene for personalbehandling er ullent formulert som «kan» eller «bør». Ofte blir vi sittende med for dårlige opplysninger om bakgrunnen for vedtakene som blir tatt.

Demper konflikter

Å sette mellomleder- og funksjonærskiktet til side på denne måten kan føre til unødige konflikter, ►



– Vårt ønske er å samle funksjonærene organisatorisk, sier Ove Helleseeth.

«Ofte blir vi sittende med for dårlige opplysninger om bakgrunnen for vedtakene som blir fattet.»

Ove Helleseeth

advarer Helleseeth og viser til den historiske oppsummeringen fra NRAF-høvdingen Arnold Haukedal i Yrkestrafikk i fjor: «Mange ledere ble etter hvert med, de forsto at de måtte holde seg inne med arbeidsfolket. Etter som vi ble flere og flere, ble vi også sterkere. Arbeidsfolket fikk på denne måten sine folk inn i ledelsen, hele strukturen endret på en måte karakter. Lederne trengte også noen som talte deres sak overfor eierne, derfor måtte de stå sammen med arbeidsfolket.»

– Det er viktig at en direktør får motforestillinger og ser helheten når det gjelder personalpolitikk, sånn at han unngår å «effektivisere» folk syke. Ved å rette opp i slike feil, reduserte vi faktisk sykefraværet fra 17 til 5 prosent her i bedriften. Konflikter fører til mistrivsel, lav lojalitet og økt sykefravær. I så måte er det skummelt å tro at en og en er to, i virkeligheten handler det om å vri litt på den lille skruen som får folk til å velge jobben også når det blåser litt.

Ove Helleseeth ble selv utnevnt til personalleder for 650 Tide-ansatte, etter en «rasjonalisering» som skulle spare inn én lederstilling.

– Jeg regnet ut at det ville gi meg cirka 10 minutter til rådighet for hver «undersått», noe som ville vært fullstendig umenneskelig. Heldigvis fikk vi rettet opp miseren, sånn at jeg nå «bare» er personalleder for TIDEs avdeling for kommersiell drift, det vil si for ekspress-, tur-, flybuss og TT- sjåførene, alle som ikke er underlagt anbud.

Mellom barken og veden

Noe som bringer oss inn på mellomlederens dilemma: Å til enhver tid befinne seg mellom barken og veden.

– På den ene siden er vi i posisjon til å løse problemer før de havner på forhandlingsbordet. Stort sett er vi jo enige med sjåførene om å skape en best mulig arbeidsplass og et godt arbeidsmiljø. Selvfølgelig kan jeg ikke være fagforeningsmann på jobben, jeg forhandler heller ikke bare med YTF, men også med tillitsvalgte fra Transporten. Da er det viktig å ha en synlig bedriftshatt på. Jeg må innrømme at jeg var i tvil om habiliteten da jeg ble regionsleder for YTF-funksjonærene, men på

den annen side har veldig mange funksjonærer lederstillinger og det vil være kunstig å ekskludere dem fra fagforeningsarbeid av den grunn. Men jeg er bevisst lite synlig lokalt, går ikke og sprader med YTF-jakke. Så tror jeg heller ikke at de tillitsvalgte behandler meg som fagforeningsmann i mitt daglige virke.

Et større problem er hva anbudsregimet gjør med relasjonene mellom ansatte og ledere i busselskapene.

– Hvis vi står for ei linje som sier at «her skal vi ta vare på deg og godene våre», hvor mange anbud vinner vi da? Sannheten er at det snilleste selskapet ikke eksisterer lenger – for det eneste vi kan spare på er i realiteten ved å gjøre forholdene verre for sjåførene. Det er en galei som vi alle er med på. Vi kan snakke fine ord om «sjåførene i folkus» – men hvilke ressurser har vi til å følge opp?

Valg av servicenivå

Ove Helleseeth har evne til å se sakene fra flere sider. Han startet å kjøre buss mens han studerte, nå har han vært i Tide i 32 år, som bussfører, trafikkleder og personalleder. Han var med på de første diskusjonene med oppdragsgiveren Skyss, noterte at de opererte med urealistiske rutetider.

– Hvilket servicenivå vil dere legge dere på? var det naturlig å spørre. Noen vil nok klare rutetidene, de som kjører som svin, men skal verstingene utgjøre idealet? Heldigvis er noe justert, men det er ikke lett å være busselskap heller, når oppdragsgiver bestemmer alt. Rammebestemmelsene forandrer seg dessuten kontinuerlig. Hva starter vi med – og hvor ender vi etter en fem- eller syvårsperiode? Det kan ingen ta høyde for.

Funksjonærlederen benytter anledningen til å skryte av sjåførene og deres tillitsvalgte, som er gull verdt for enhver bedrift, toppsjefene må bare ikke nedvurdere denne brokete forsamlingen av entusiaster med alle mulige typer bakgrunn og kompetanse. Og funksjonærene er deres ektefødte søsken.

JAKTEN HAR STARTET

Er du Norges mest effektive sjåfør?
Nå har du sjansen til å bevise det!

Christian Scheiflinger: Vinner av Drivers' Fuel Challenge 2014.
Registrer deg på Drivers' Fuel Challenge 2016 på www.volvotrucks.no



**DRIVERS' FUEL
CHALLENGE 2016**

Volvo Trucks. Driving Progress



– SIKRERE TUNG-TRANSPORT MED NY KONTROLLSTASJON

Seriøse aktører får sikrere arbeidsdager og bedre mulighet til å finne farlige feil på lastebilene med ny kontrollstasjon, mener YTF-tillitsvalgt på logistikk.

TEKST: BJØRN LØNNUM ANDREASSEN

Vegvesenets stasjon i Verdal er en ny blant få, og hilses velkommen av nesten alle. All tungtransport mellom nord og sør i Norge passerer på E6 her. Mange kjører inn og ut av Sverige i tillegg. Den nye kontrollstasjonen har en grav som gjør det lett å in-

spisere tunge kjøretøy fra undersiden. Med andre ord finne feil som ikke lett å se fra bakkenivå.

– Veldig veldig bra, sier erfarne Jan-Arne Laberget som er YTFs logistikk-leder.

– Sjåførene er fornøyde med bedre kontroll. Vi har jo sett to biler med alvorlige feil bare når vi har vært innom på kontrollstasjonen en kort stund. Tenk hvor mange farlige feil som kan dukke opp når vegvesenet har timer med kontroll. Hvor mange som ikke blir tatt tør jeg nesten ikke tenke på.

Gjenkjenner skilt

– Særlig smart er kamera med gjenkjenning av bilskilt. Det fungerer godt fordi inspektørene ser hvem som kommer. Biler som kjører ofte og som ikke bruker å ha feil,

slippes forbi uten heft. Å komme ned å se understellet er selvfølgelig bedre enn å kontroll på bakkenivå, fastslår Laberget og er like fast på at slik kontroll trengs.

– Bedre og flere kontroller er tryg- gere for alle, uttaler Laberget. Til daglig kjører han mest distribusjon mellom Trondheim og Leksvik, for Robertsen transport.

Faremomenter

Tungtransport i Norge har blitt farligere med årene og dette skylles lite kontrollerbar konkurranse, mener Laberget som startet i 1982.

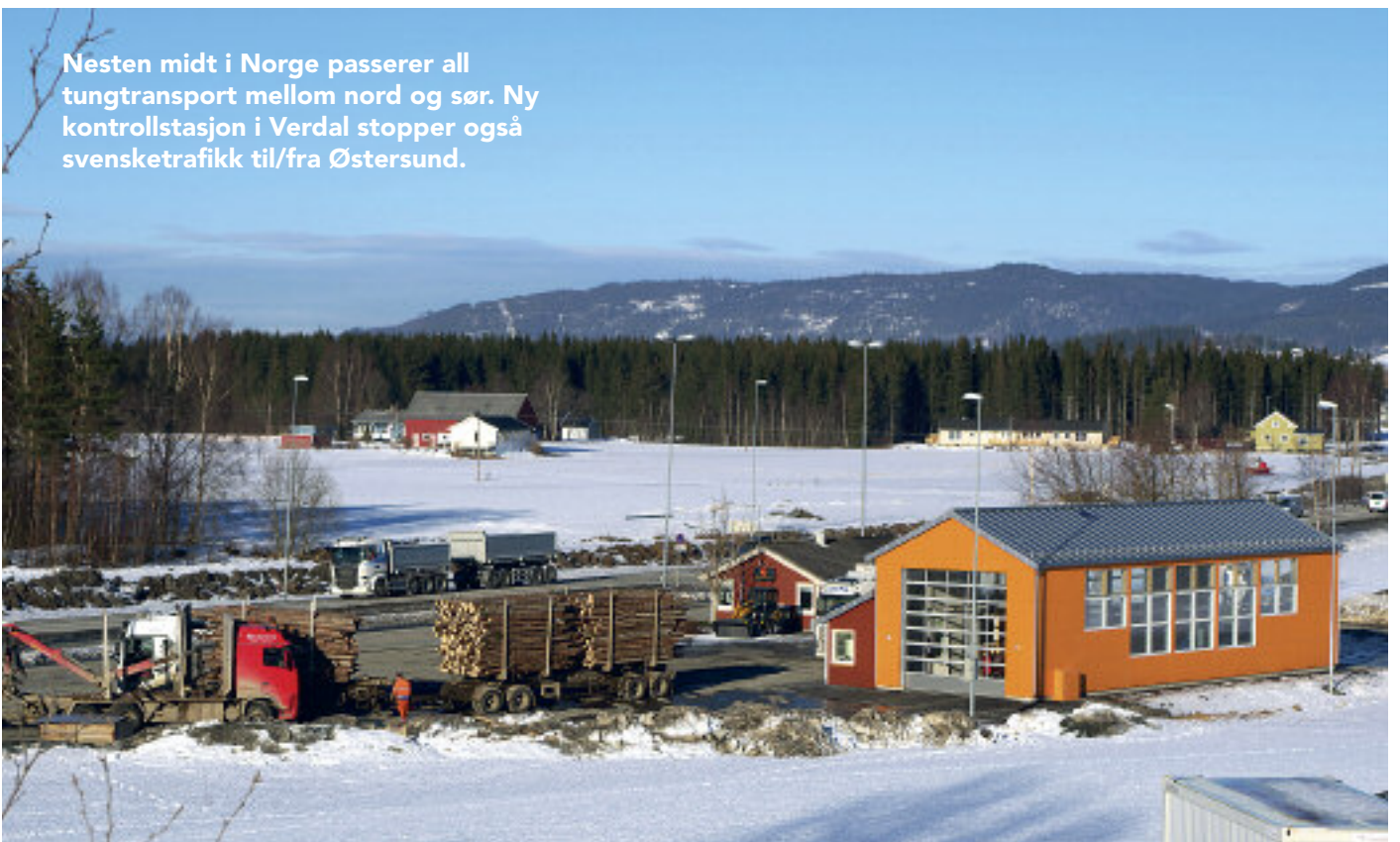
– Utenlandske kjører billigere enn oss. Prisene er dumpet med dårlig vedlikehold som en av resultatene, for en plass må de ta inn pengene. ►

Dette sjekkes på kontrollstasjonen i Verdal:

- hjuloppheng
- bremseprøver
- kjøre/hviletid
- hjullager



Ny kontrollstasjon i Verdal i Nord-Trøndelag er gledelig forbedring av sikkerhet mener YTFs logistikkleder Jan-Arne Laberget.



Nesten midt i Norge passerer all tungtransport mellom nord og sør. Ny kontrollstasjon i Verdal stopper også svensktrafikk til/fra Østersund.

«Vi ønsker kontroll så vi kan få en arbeidsdag til å leve med.»

Jan-Arne Laberget, YTFs logistikkleder

– Jeg sluttet å kjøre fisk fra Tromsø for åtte år siden. Det lønnet seg ikke. Da er det rart andre kan kjøre billigere, sier han og repeterer at dårligere vedlikehold er en konsekvens av penge-skvisingen.

– Vi ønsker kontroll så vi kan få en arbeidsdag til å leve av og med, sier

han nærmest slagord-messing.

Det forklares at kabotasjekjøring, der utenlandske transportører frakter gods mellom steder i Norge som ekstra oppdrag, ikke akkurat hever snittet teknisk på lastebilene.

– Vi kan strekke det til å kalle kabotasjekjøringskaos, bedyrer Jan-Arne Laberget.

Slanger og skiver

I graven på den nye kontrollstasjonen i Verdal huker Jan-Arne Laberget seg ned når vi inspiserer understellet på en svensk tømmerbil, sammen med vegvesenets inspektør Vigdis Skei.

– Dere ser her kommer vi lett til og ser godt for å avdekke mangler.



Nesten pulverisert bremseslange er lett å se for Steinar Vist og vegvesenets inspektører i Nord-Trøndelag.

De vil jo at mest mulig skal være i stand, og sjåfører kan selv være med her å se.

Inspektør Steinar Vist kakker på bladfjærene. Hengeren er lastet med kompakt og tungt tømmer av ungsog.

– Denne fjæra har gått av ser du, og her er bremseskive dårlig. Denne er morken og må byttes, sier han og bender på en bremseslange som nesten er pulverisert.

De bruker få minutter på å finne mange nok feil til å diskutere om tømmerbilen får kjøre videre, ut blant barnefamiliene på fredag ettermiddag.

Forbedring

– Tømmerbilen hadde gått igjennom vanlig kontroll. Og som du hørte,

sjåføren prøvde alt for slippe unna. For ikke alt enkelte sjåfører sier trenger å være helt sant. De vil bare kjøre videre.

Vist er forundret over hvor mange sprukne lastebilrammer de har sett den korte tiden kontrollstasjonen på Verdal har vært i bruk.

– En semitrailer avskiltet vi grunnet sprekk og da ble stemningen amper. Men dagen etter kom eierne glade tilbake fordi vi oppdaget den farlige feilen. De spanderte kaffebrød, sier Vist begeistret. Han opplyser å ha avskiltet ytterligere tre tidligere i år.

– Lastebilene kontrolleres årlig. Det er litt sjeldent fordi bremsler slites raskere. Derfor er de fleste glad for kontrollene vi gjør her i ny hall.

Han tar med et annet eksempel. Noen kjører med magnet for å lamme signalene til fartskriveren fra gearkassen, men kontrollørene ser magnetene lett under bilen.

– Om vi har forhindret en dødsulykke, er enorme summer penger spart for samfunnet. Så kostnaden for stasjonen betaler seg i sparte ulykker, sier han og bekrefter at vedlikeholdet har blitt dårligere på tunge kjøretøy.

– Ansvarer er «uklart» noen ganger, særlig når hengerne er utleid.

 redaksjonen@ytf.no



Lett god oversikt nedenfra for inspektørene, forklarer Vigdis Skei fornøyd. Foto: Bjørn Lønnum Andreassen

TALL FOR HELE LANDET:

Statens vegvesen opplyser følgende tall for 2015, for nyttekjøretøyer og persontransport med tunge kjøretøy (2000/30/EF):

Totalt antall kontrollerte	24 271
Antall mangler	8 161
Bruksforbud	726

Til nå i år:

Totalt antall kontrollerte	5 349
Antall mangler	1 761
Bruksforbud	154

Antallet kontroller er økende i år sammenliknet med samme periode i 2015. Ny kontrollstasjon bidrar til økt antall kontroller i Midt-Norge.



Like menn og like kvinner

Vi har ikke likestilling i transportbransjen, herr Kvarbas. Det har vi aldri hatt.

Så Kvarbasen tror det er likestilling når han ansetter ei ungjente fordi hun er stram i hekken. Eller fordi han kjøper ekstra billig for Reima på fabrikken. Det er heller ingen tegn på likestilling at det er rush og hårspray i verktøykassa, eller at det ligger strikkeoppskrifter i køya.

Når du har hatt damer på jobbintervju, herr Kvarbas, er det instinktet som har styrt prosessen. Du har glemt å spørre om hva de kan. Du har mistet de beste, herr Kvarbas. Vi har ingen likestilling.

Så Kvarbasen tror det er tegn på likestilling når det sildrer vann i både herre og damedusjen. Det er heller ingen tegn på likestilling om du bestiller arbeidsklær i størrelse slank kropp med ekstralykter.

Det er ingen god likestilling når du står i de bratteste bakkene og hjelper de kvinnelige sjåførene med å sko drivhjulene. De styrer kjettinglåsen sin bedre selv, herr Kvarbas. Damene vet når de er på glattisen og må ha kjettinger for å redde seg inn igjen. De vet også når de må skrubbe for å komme seg i mål med skinnen i behold. Noen ganger ligger damene en støtfanger foran oss både i kvalitet og sikkerhet. Jeg har aldri sett Kvarbasen hjelpe utlendinger med å legge på kjettinger, selv om de hadde trengt et grunnkurs.

Så Kvarbasen har gått i likestillingsfella!

Du tror det er likestilling når kvinner og menn gjør den samme jobben.

Så lett slipper du ikke unna, herr Kvarbas. Vi skal slå sammen Kvinnedagen 8. mars og Mannedagen 19. november og starte Likestillingsdagen. Den nye

dagen er så viktig at vi holder av 2. mai, dagen etter Arbeidernes internasjonale kampdag.

Likestillingsdagen vil være en dag for alle kjønn og alle kombinasjoner. Nå må Kvarbasen huske at likestilling har noe med likeverd å gjøre, og det å være jevnbyrdig. Det skal være slutt på mobbing av dem som spiser ved et annet bord. Likestilling krever at alle skal være sosialt akseptert. Du må slå av en vennlig prat med Igor og Marek, og ta en kaffe med junior.

Likestillingskampen har startet, herr Kvarbas. Nå er det ikke mer spørsmål og kjønn. Det er ikke snakk om kvinners sak, eller menns sak. Nå er det likestilling uten tanke på kjønn.

«Så Kvarbasen tror det er tegn på likestilling når det sildrer vann i herre og damedusjen.»

Vi går en stykke videre, herr Kvarbas. Ingen skal føle seg mobbet av noen som rager høyere.

Ingen skal føle seg små, ubetydelige eller mindre verd. Form og fasong betyr lite og kjønn har ingen betydning.

Til lykke med Likestillingsdagen.

Gladiola

Forhandlingene nærmer seg

Lønnsoppgjøret er straks i gang med forhandlinger mellom YTF og i første runde NHO Transport. Nå skal det på nytt forhandles om lønns- og arbeidsvilkår for medlemmene i YTF.

Nytt av året er at LO og NHO har samlet seg om et nytt solidaritetsalternativ som på 90-tallet, det såkalte «bærekraftsalternativet». LO-sjef Gerd Kristiansen har uttalt at hun er forberedt på flere nøkterne oppgjør og har manet arbeidstakersiden til «kollektiv fornuft».

Mitt hovedbudskap til medlemmene er at det trengs en motvekt til det jeg vil kalle en ensidig svartmaling av Norges økonomiske utsikter. Kun arbeidsgiversiden er tjent med å skape et så dystert bilde som mulig i forkant av årets tariffoppgjør.

Selvfølger er et ansvarlig lønnsoppgjør viktig i dagens situasjon, men det er viktig å nyansere bildet. Situasjonen for konkurranseutsatt industri varierer, og vi må ha med oss alle de ulike elementene når vi går inn i forhandlingene. Det er også en rekke næringer innenfor eksportindustrien som går svært godt, spesielt de som har fordel av lav kronekurs.

Norsk økonomi er hardt presset. Oljeprisen stuper. Det hagler inn med nyhetsmeldinger om bedrifter som må stramme inn, permittere og gå til det mest drastiske virkemiddelet – oppsigelser. Spesielt ser vi at dette rammer oljerelatert godstransport. I denne situasjonen hviler det et tungt ansvar på partene i arbeidslivet, og i enda sterkere grad på regjeringen, som må sette i verk tiltak for å opprettholde arbeidsplasser og skape nye. Vedlikehold av eksisterende infrastruktur og raskere oppstart av nye prosjekter er eksempler på tiltak som både kunne avhjelpe arbeidsledighet og gi oss varige verdier tilbake.

Vi ser budskap om at når oljeindustrien går dårlig så er det nasjonal krise og at «alle må gi». Men det kan ikke være slik at folk ikke kan få lønnsøkning, eller gå ned i lønn, bare fordi det går dårlig i én bransje. Riktignok gir nedturen i oljenæringen ringvirkninger til andre næringer, men ansatte i bedrifter som gjør det bra kan ikke straffes nærmest i solidaritet med oljenæringen.

Det er snart klart for hovedavtaleforhandlingene 2016, og vi er ganske sikre på at medlemmene våre er opptatt av hva som skjer i de neste månedene. Nettopp derfor jobber vi med dette for øye sett gjennom det meste av året, i nært samarbeid med våre tillitsvalgte ute i avdelingene.

Spenningen er alltid stor når forhandlingene trår i gang. Hvordan blir tilbudene? Blir det en fin prosess? Må vi bryte forhandlingene for å få hjelp av meklingsmannen? Blir det streik?

Forhandlingsavdelingen må ha et utgangspunkt å arbeide etter, og det er her et viktig prinsipp i en organisasjon kommer inn i bildet:

«De tillitsvalgte vedtar, – vi ansatte utfører.»

De tillitsvalgte i YTF har gitt oss noe å arbeide etter. Den første uka i mars vedtok representantskapet «Tariffkrav 2016». Hvilke prinsipper og premisser våre lønnskrav skal bygge på, og hvilke utfordringer vi står overfor i våre avtaleområder.

I skrivende stund reiser altså deltakerne hjem til alle Norges kriker og krokker til en fortjent helg. Jeg tror hver og en føler en har vært med på å bidra til de krav YTF snart skal legge fram for arbeidsgiverne. Vi rydder opp, tar med oss alle forslag til krav tilbake til Lakkegata, og tar også en velfortjent helg.

Våren er her, og det nærmer seg forhandlinger. Vi gleder oss!

SVEIN
FURØY
YTF-leder
svein@ytf.no
970 83 383



facebook/ytf



twitter/ytf



instagram/ytf



Returadresse: Yrkestrafikkforbundet, Postboks 9175 Grønland, 0134 OSLO

Husk medlemsfordelene dine!



Sikkerhet for jobben din,
hvis noe skulle skje



Advokatrådgivning
+ personlig 1 time



Støtte til fysioterapi
og briller mm



Brilleland



Streikefond



Forsikring og lån



Rabatt kjøretimer



Rabatt leiebil



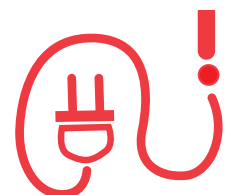
Rabatt på bensin



Rabatt på hoteller



DFDS



Rabatt på strøm



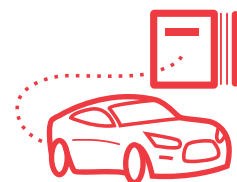
Color Line



Kredittkort med
reiseforsikring



YS medlemskort
gir god sparerente



Automatisk kjørebok

