

YRKESTRAFIKK

NR. 1/2026

SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!

Norsk selskap med
brennhet løsning
på **sjåførenes**
do-trøbbel

BUSSJÅFØR GIR
TRENINGSTIPS
TIL KOLLEGER

Nobina **saksøker**
Ruter for millioner

 **Nedtur ble**
til opptur

Nå blir Cher
T-banefører

Busser i Norge:

Går mot slutten
for kontanter



TRUCK BODIES

Dere kan treffe oss på Transport Messen på Lillestrøm
Utstillerplass E02-18 Utstillerplass E02-18


norfrig


TRUCK BODIES

SÖRLING


1976



Det lønner seg å stå sammen

Det er lett å stille krav til dem som jobber i transporten. At kjøre- og hviletid skal overholdes. At jobben skal gjøres trygt og effektivt. Det er langt vanskeligere å sørge for at hverdagen faktisk gjør det mulig.

Mangelen på trygge døgnhvileplasser har i årevis vært en del av virkeligheten for mange yrkessjåfører. Når arbeidsdagen er lang og kroppen er sliten, er det lite som føles mer frustrerende enn å mangle et sted å stoppe. Derfor betyr det noe når Statens vegvesen nå bygger flere døgnhvileplasser. Hvile er ikke luksus. Det er helt grunnleggende for sikkerhet, helse og et arbeidsliv folk kan holde ut i over tid.

Det samme handler saken om når bussene i Troms og Nordland nå blir kontantfrie. For sjåførene har kontanter aldri handlet om service. Det har handlet om utrygghet, ansvar og risiko. Når kontantene forsvinner, blir arbeidshverdagen litt tryggere. Litt enklere. Og det skjer ikke tilfeldig.

Disse sakene har YTF kjempet for. Døgnhvileplasser, kontantfrie busser og bedre arbeidsvilkår handler om respekt for dem som gjør jobben. Om løsninger som fungerer i praksis, ikke bare på papiret.

Ingenting av dette har kommet av seg selv. Det er blitt til fordi noen har stått på, lokalt og nasjonalt. Fordi medlemmer og tillitsvalgte ikke har gitt seg, selv når det har tatt tid. Når vi holder sammen, skjer det faktisk noe. Og det er derfor organisering fortsatt betyr noe.



Trude Sande
Forbundsleder



«Det er lett å stille krav til dem som jobber i transporten. At kjøre- og hviletid skal overholdes. At jobben skal gjøres trygt og effektivt. Det er langt vanskeligere å sørge for at hverdagen faktisk gjør det mulig.»

INNHold

10

EN KONTANT AVSLUTNING

Endelig ryddes pengeveskene ut av bussene. Denne vinteren settes det punktum for kontantbetaling om bord på bussene i to av landets fylker. Foto: Susanne Forsland



20

BRENNER PÅ DASS

Norske Cinderella Eco Group tror det finnes et marked for forbrennings-toaletter i lastebiler.

24

SLUTT PÅ SERVICE

14 ansatte i Sporveien har måttet finne seg ny jobb etter at Ruter vedtok å legge ned tre servicepunkter i Oslo.

30

NESTE STOPP: OSLO TINGHUS

Nobina og Ruter kan møtes i retten etter at førstnevnte har gått til søksmål etter en lang strid om kjøretidene.

38

TØY OG BØY MED AMINE

Bussjåfør Amine Hmadi deler treningstips for travle sjåførere. – Du får gjort mye på 15 minutter, sier Hmadi.

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:

Øyvind Henriksen
Mobil: 91 62 47 15
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:

Cher Isabelle Sandman mistet jobben på Ruters servicepunkt, men er klar for ny karriere som T-banefører.
Foto: Øyvind Henriksen

Redaksjonen avsluttet:

21.01.2026

Layout:

Edda Grafisk

Trykk:

Ålgård Offset



Yrkestrafikk er et redaksjonelt uavhengig magasin utgitt av Yrkestrafikkforbundet. Redaksjonen jobber etter magasinet formålsparagraf, Redaktørplakaten, Vær varsom-plakaten og medieansvarsloven.

Magasinet ansvarlige redaktør har det fulle og personlige ansvaret for innholdet.



PRESSENS
FAGLIGE UTVALG



Fagpressen

Yrkestrafikks digitale arkiv

Trenger du å slå opp i eldre artikler og saker? De siste årenes utgave finner du på ytf.no/yrkestrafikk.

Kontakt oss på telefon

40 60 37 00**Tast 1 for økonomi- og medlemsavdelingen****Wenche Nyjordet**
Avdelingsleder
wenche@ytf.no**Njoniza Haziri**
Kontor- og regnskapsmedarbeider
njoniza@ytf.no**Liane Thomasson**
Konsulent medlemsregister og tariff
liane@ytf.no**Tast 2 for spørsmål om ditt arbeidsforhold eller tariffspørsmål****Håvard Bovim Galtestad**
Org. sekretær
havard@ytf.no**Josefine Wærstad**
Leder juridisk avd. og advokat
josefine@ytf.no**Kristine Martinsen**
Forhandler
kristine@ytf.no**Nora Arnkvern**
Advokat
nora@ytf.no**Rameen Sheik-Saastad**
Rådgiver
rameen@ytf.no**Anne Lise Løkken**
Advokatsekretær
anne.lise@ytf.no**Marius Træland**
Avdelingsleder, forhandlingssjef og advokat
marius@ytf.no**Jeannette Kvamme**
Advokat
jeannette@ytf.no**Siri Dannevig**
Advokat
siri@ytf.no**Tast 3 for spørsmål om nettbutikk, verving eller organisasjonssaker****Adrian Pracon**
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no**Synne Pernille Jakobsen**
Rådgiver
993 65 058
synne@ytf.no**Tor Arne Korsmoe**
Verve- og organisasjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no**Ring direkte til disse****Trude Sande**
Forbundsleder
901 41 632
trude@ytf.no**Linda Jæger**
Generalsekretær
932 40 007
linda@ytf.no**Øyvind Henriksen**
Redaktør
916 24 715
oyvind@ytf.no

Kjører ny runde med gratis utdanning

Troms fylkeskommune gir en hjelpende hånd til Tide for å rekruttere flere bussjåfører til Tromsø.

Tide har over lengre tid manglet bussjåfører i Tromsø. Nå får selskapet hjelp fra fylkeskommunen for å skaffe nye sjåfører.

Fylkeskommunen vil sammen med Tide betale for utdanningen til alle som vil forplikte seg til å kjøre rutebuss i Tromsø i tre år. Ifølge en pressemelding fra kommunen vil de som benytter seg av tilbudet, få dekket utdanningen for førerkort klasse D og YSK. Utdanningen vil gjennomføres i Stjørdal. Personer som benytter seg av tilbudet, får også dekket reise- og bokostnader under utdanningen.

Det utbetales ingen lønn under utdanningen, men Tide lover fast jobb til alle som gjennomfører kurset.

Dette er andre gang på to år at fylkeskommunen går inn med penger for å øke rekrutteringen av sjåfører til Tromsø.



TRENGER SJÅFØRER: Avdelingsleder Jonny Berg i Troms fylkeskommune er ansvarlig for kollektivtjenesten i fylket. Foto: Lars Åke Andersen, Troms fylkeskommune

Gjeninnføring av «kryssløp» kan gi flere sjåfører

Kunnskapsdepartementet har besluttet å gjeninnføre det såkalte kryssløpet fra *Vg1 Salg, service og reiseliv* og over til *Vg2 Transport og logistikk*. Ordningen kan gi et betydelig løft for utdanningen av yrkessjåfører.

Kryssløpet mellom de to linjene forsvant fra skolesystemet da det gamle yrkesfaget *Vg1 Service og samferdsel* i 2021 ble

erstattet av *Vg1 Salg, service og reiseliv*.

– Før denne omleggingen så vi at rundt en tredel av elevene på *Vg2 Transport* og logistikk kom inn via kryssløpet. Når ordningen forsvant, mistet vi med andre ord en tredel av elevgrunnlaget, sier Trond Helge Henriksen til Yrkestrafikk.

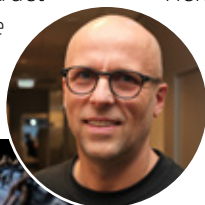
Han er styreleder for Samarbeidsforum for opplæringsvirksomheter i transport- og logistikkfag, Sotin,

og har i mange år jobbet for å styrke yrkessjåførutdanningen i Norge.

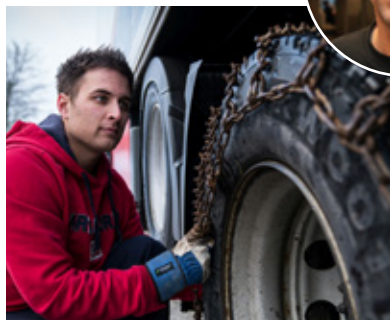
– Nå håper vi at kryssløpet kan bidra til at vi får søkertallene tilbake på det nivået vi hadde før ordningen forsvant. Det er i hvert fall det som er potensialet, sier Henriksen.

Han håper avgjørelsen kan bane veien for etableringen av nok et kryssløp der flere elever får sjåføreryrket som en mulig yrkesvei.

– Vi tenker at *Vg1 Bygg og anleggsteknikk* også bør ha et kryssløp til transport og logistikk. Vi har mange yrkessjåførlærlinger som jobber innenfor bygg- og anleggssektoren. Vi ser det på veisiden, men også innenfor byggevarehandel. Det er en sektor vi er litt i slekt med, og vi tenker et kryssløp her vil være en fordel, sier Henriksen.



Trond Helge Henriksen



ÅPNER NY VEI: *Vg2 Transport* og logistikk vil allerede fra våren være tilgjengelig for flere elever i videregående opplæring. (Illustrasjonsbilde) Foto: Jonas Ruud

 Made in Norway



Cinderella®
Forbrenningstoiletter

ALLE ARBEIDS- PLASSER HAR ET TOALETT

*– Nå er det
også mulig
i lastebilen*

Skann QR-koden for å lese mer.



**Kun ren
aske blir
igjen**

Cinderella Travel er en vannfri toalettløsning som installeres i lastebilhytta og gir sjåfører komfort og hygiene langs veien. Løsningen er luktfri, enkel å bruke og etterlater kun en liten mengde ren aske. Produsert i Norge med vekt på kvalitet og sikkerhet. Nå setter vi sjåføren i fokus og gir førerhuset moderne funksjoner som gjør hverdagen enklere.



Foto: Ruter / Spoon, Nikolas Gogstad

Kaller inn til møte om kinesiske busser

Samferdselsdepartementet vil møte bussbransjen for å diskutere risikoen ved bruk av busser fra land Norge ikke har sikkerhetspolitisk samarbeid med.

NHO Transport er invitert til et møte i Samferdselsdepartementet etter at organisasjonen før jul ba departementet om å snarest bekrefte offentlig at alle kinesiske busser bestilt og levert til Norge så langt tilfredsstillende myndighetenes nåværende krav.

I fjor høst ble det kjent at departementet har igangsatt en vurdering av «risikoen for nasjonale sikkerhetsinteresser ved bruk av busser fra land Norge ikke har et sikkerhetspolitisk samarbeid med».

NHO Transport har bedt departementet om å prioritere arbeidet med å vurdere eventuelle begrensninger og hvordan slike begrensninger kan reguleres. Ifølge NHO-forbundets brev til departementet har «ulne og uklare utsagn» fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet skapt «stor usikkerhet både blant de reisende, sjåførene og andre med tilknytning til kollektivsektoren».

Skjerper kravene til varebilbransjen

Fra nyttår er kravene til selskapene i varebilbransjen skjerpet. Det stilles krav om løyver for kjøretøy mellom 2,5 og 3,5 tonn, og krav om HMS-kort for alle sjåførere som driver varetransport.

Målet er en trygg og seriøs bransje, og at det skal bli lettere å føre tilsyn og kontroll, skriver Samferdselsdepartementet i en pressemelding.

Advokat og leder for juridisk avdeling i YTF, Josefine Wærstad, er veldig fornøyd med innføringen av de nye kravene. Hun viser til hvordan YTF i flere år har jobbet med å få varebilene underlagt kjøre- og hviletidsreglene.

– Uthvilte sjåførere og et seriøst arbeidsliv er viktig, uavhengig av bilens vekt, sier Wærstad.

Regjeringen ønsker også å innføre krav om både kjøre- og hviletid og fartsskriver for den samme vektclassen fra 1. juli. Et forslag om slike krav er nå på høring.

I Norge i dag er det estimert at det finnes 33 000 varebiler som omfattes av de nye kravene.



SJÅFØRER OG MEDHJELPERE: HMS-kortkravet gjelder for sjåførere og medhjelpere som utfører varetransport av andres varer. Foto: Arbeidstilsynet

Velkommen til Transport 2026

Det er under 100 dager igjen, så nå
kan du glede deg til årets viktigste
og største bransjetreff!

- Møt bilimportørene og kollegaer fra hele bransjen
- Opplev det nyeste innen lastebil, påbygg, utstyr og rekvisita
- Bli oppdatert på de viktigste trendene og nyhetene



Gjennombrudd i kampen for fjerning av kontanter

Busser i nord blir kontantfrie



Fra 1. februar er det ikke lenger mulig å betale med kontanter på bussene i Troms fylke. 1. mars følger Nordland etter. Vedtakene kommer etter målrettet arbeid fra YTF.

Tekst: Øyvind Henriksen



Foto: Susanne Forsland,
Nordland fylkeskommune

YTFs lange kamp for å avvikle kontantbetaling på landets busser har kommet et viktig skritt videre etter at fylkespolitikkerne i Troms og Nordland like før jul vedtok å avvikle kontantbetaling på fylkets busser.

Frem til i dag har kontantfrie busser vært forbeholdt bussruter i Bodø og metrobussene i Trondheim, i tillegg til en håndfull prøveprosjekter. Men nå blir altså bruken av sedler og mynter som betalingsmiddel om bord på bussen historie i to av landets fylker.

Nestleder i YTF, Svein Roger Skoglund, har gjennom sin rolle som leder for YTF i Nordland over lengre tid jobbet inn mot det politiske miljøet i fylket for å få kontantbetalingen avviklet. I fjor høst møtte han sammen med styret i YTF Nordland politikkerne på fylkestinget og la frem YTFs synspunkt. I egne møter med posisjonen og opposisjonen fikk YTFs representanter lagt frem ulempene og risikoen ved håndteringen av kontanter. Vedtaket om å fjerne kontantene kom snaue ni uker etter Skoglunds møte med politikkerne.

– Vi er kjempefornøyde med at fylkesrådet vedtok dette. Dette har jo vært en sak som vi

”

Vi er kjempefornøyde med at fylkesrådet vedtok dette.

SVEIN ROGER SKOGLUND, NESTLEDER I YTF



**SLIPPER****KONTANTER:**

Tor Nikolai Pedersen (leder avdeling Salten), Roger Johnny Hansen (leder avdeling Lofoten) og Svein Roger Skogstad (nestleder i YTFs forbundsstyre og leder for region Nordland) kan se frem til en jobbhverdag uten kontanter. Foto: Øyvind Henriksen

i YTF er opptatt av nasjonalt, men der vi har sagt at hver region skal jobbe inn mot sine miljøer regionalt.

I møtet med politikerne fokuserte Skoglund på utfordringene kontantene skaper for sjåførene. Han forteller at sjåførene i dag har mellom 500 og 2500 kroner med seg i vekslepenger når de kjører buss.

I Tromsø er tillitsvalgt Jan Jarl Steingård svært fornøyd med at pengeveska ikke trenger å være med på turen.

Skal teste kontantfrie busser i Trøndelag

Fylkestinget i Trøndelag har gitt grønt lys for å teste kontantfrie billetter på buss gjennom et pilotprosjekt.

Forslaget har skapt delte meninger blant fylkespolitikerne. Mens enkelte trekker frem økt sikkerhet for sjåførene og mer effektiv drift, frykter andre at en kontantfri løsning kan gjøre det vanskeligere for passasjerer som er avhengige av kontanter.

Til tross for uenigheten har flertallet i fylkestinget valgt å gå videre med planene. I første omgang skal ordningen prøves ut i et avgrenset område i løpet av første halvår neste år. Målet er å samle erfaringer med kontantløse billettløsninger på buss og trikk.

Når pilotperioden er over, skal prosjektet evalueres før fylkestinget tar stilling til om kontanter som betalingsmiddel på buss i Trøndelag skal avvikles permanent.

” Jeg synes jo dette skulle skjedd for lenge siden.

JAN JARL STEINGÅRD, LEDER FOR AVDELING 11.

– Det blir litt rart, men det blir også veldig bra. Jeg synes jo dette skulle skjedd for lenge siden. Samfunnet er veldig digitalisert, og det er naturlig at dette holdes i en app på en telefon, sier Steingård.

Ifølge Steingård er det noen ytterst få passasjerer som har utfordringer med å bruke den lokale billettappen, men bussene i fylket har kortterminaler og han tror overgangen vil gå helt fint.

– Det er noen i den eldre garde som har utfordringer med telefonen, men de kan få litt hjelp fra den yngre garde, tenker jeg.

Vedtaket i Troms kommer etter en anbefaling fra administrasjonen i fylket.

I innstillingen fra fylkeskommunedirektøren pekes det på at betaling for transport med buss og andre transportmidler ikke lenger er omfattet av finansavtaleloven.

«Fylkeskommunen er derfor ikke forpliktet



KONTANT AVSLUTNING: YTFs tillitsvalgte Thor Sivertsen og Jan Jarl Steingård kan sammen med resten av kollegene i Tide i Tromsø legge pengeveska igjen på garasjen for godt. Foto: Øyvind Henriksen

til å tilby kontantbetaling om bord, siden vi kan tilby kontantbetaling over disk flere steder i fylket», skriver direktøren.

Ifølge tall fra Nordland fylkeskommune var det kun 0,82 prosent av billett kjøpene som ble betalt kontant i 2024.

– Kontanter medfører sikkerhetsmessige og driftsmessige utfordringer for operatørene. Det er den viktigste grunnen til at vi nå fjerner kontanter som betalingsmiddel på bussene og båtene våre, sier fylkesråd Richard Dagsvik i en pressemelding.

Bodø kommune ble i desember 2016 landets første kommune som innførte kontantfrie busser. Den gang fikk ordningen kritikk fra enkelte miljøer, og Fremskrittspartiet i Nordland ønsket på et tidspunkt å gjeninnføre kontantene. Men ordningen ble bevart og har blitt brukt som et eksempel på hvordan kontanter i dag er overflødig om bord på busser.

Svein Roger Skoglund gleder seg nå til at kontantene forsvinner fra fylkets busser i løpet av noen få uker og håper flere fylker går samme veien. ●



En lang vei for å parkere kontantene

YTFs arbeid for å få kontantene ut av bussene runder snart 20 år. 2026 kan bli året der kontantene endelig blir historie i norske busser.

Februar 2007: YTF starter arbeidet med å kartlegge omfanget av ran og overfall på sjåfører i kollektivtrafikken. En sjåfør forteller til Avisenes Nyhetsbyrå om hvordan han i 2002

ble ranet to ganger på jobb. Den siste gangen gikk ranet virkelig brutalt for seg. «Fyren banket løs på meg med en biffklubbe. For meg endte det med ti måneders sykmelding», forteller sjåføren.

April 2007: Kontantbetaling avvikles på busser i Stockholm etter at det svenske arbeidstilsynet påla kollektivselskapene å gi sjåførene en ransfri hverdag. I Norge ber YTF om at den samme ordningen innføres i Oslo.

November 2007: Yrkestrafikkforbudet i

Oslo krever kontantfrie busser. Sekretær i YTFs avdeling i Sporveisbussene / Unibuss, Steinar Olsen (som for øvrig i dag er sekretær i YTF Pensjonist) sier håndteringen av penger skaper frykt for vold, ran og trusler.

November 2008: Telemark Kollektivtrafikk er første busselskap i Norge som innfører billettsalg via tekstmelding.

August 2009: YTF legger frem en undersøkelse som viser at 3 av 10 bussjåfører har vært utsatt for trusler eller fysiske angrep. Bussjåfør Kai Krydsby ble selv knivstukket

da en 19-åring forsøkte å rane nattbussen til Hønefoss. Til VG sier Krydsby at han gjerne skulle sluppet å ha kontanter i bussen.



Aftenposten Aften, torsdag 22. november 2007.



VG, fredag 21. august 2009.

Januar 2010: Arbeidstilsynet pålegger Unibuss å slutte med billettsalg på busser dersom selskapet ikke styrker sikkerheten til sjåførene vesentlig. Pålegget blir senere opphevet av Arbeidsdirektoratet.

Mars 2010: Ruter stanser salget av klippekort på busser i Oslo og Akershus.

November 2011: AtB lanserer som første kollektivselskap en permanent løsning for billettkjøp via app.



Desember 2012: Ruter lanserer RuterBillett.

April 2013: I en tolkningsuttalelse fra Justis- og beredskapsdepartementet åpnes det for at finansavtalelovens bestemmelser om tvungne betalingsmidler først og fremst gjelder forretningsstedet til mottakeren. Ifølge uttalelsen krever ikke loven at de gis adgang til kontantbetaling på ethvert sted der tjenesten ytes.

Mai 2016: Lavprissekspressen dropper kontantbetaling. Selskapet viser til at de fleste kundene kjøper billettene på forhånd og at billetter kan kjøpes om bord ved bruk av kort.

Desember 2016: Som første by i landet får Bodø kontantfrie busser. Ifølge Nordland fylkeskommune er lovens krav om en mulighet til å betale kontant ivarettatt ved at reisende fortsatt kan kjøpe billetter kontant i buss-selskapets ekspedisjon. Den ansvarlige fylkesråden viser til en «fersk juridisk tolkning» fra NHO som konkluderer med at «kunden må ha en mulighet til å betale med kontanter, men



at denne betalingen ikke nødvendigvis må kunne gjøres på bussen».

November 2019: Vy tester kontantfrie busser på sine ekspressruter og flybussruter.

Mars 2020: Norge stenger ned som en følge av koronaviruset, men bussene må gå. Det monteres sperrebånd for å holde passasjerene på avstand til sjåførene. Kontanter blir midlertidig ikke godkjent som betalingsmiddel. Passasjerer som ikke mestrer eller har tilgang til digitale løsninger får i enkelte områder kjøre gratis.

September 2021: Norge åpner opp igjen etter pandemien og bussjåførene må de fleste steder igjen ta med pengevesken på bussen.

November 2025: Fylkesutvalget i Troms vedtar at busser i fylket ikke skal tilby billetter mot kontanter fra 1. februar 2026.

Desember 2025: Fylkesrådet i Nordland vedtar at kontanter skal utfases som betalingsmiddel fra busser og båter i fylket. I Trøndelag vedtar fylkespolitikerne å kjøre en test med kontantfrie busser. ●



FØRSTE BY: I desember 2016 er Bodø første første by i landet som får kontantfrie busser.



Mener app ikke er nok

Både de reisende og busselskapene liker best billettløsninger i en app, men billettsalg via smarttelefoner er ikke nok, mener en arbeidsgruppe som har vurdert betalingsløsningene i kollektivtrafikken.

Tekst: Øyvind Henriksen



Leder for arbeidsgruppen, Kjersti Granås Bardal

En arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har på oppdrag for Samferdselsdepartementet kartlagt statusen for bruk av betalingsmidler på landets busser og i annen persontransport.

I en rapport levert til departementet like før jul, anbefaler gruppen at det i regelverket presiseres at kontantbetaling ikke er påkrevd om bord på transportmidler. Ifølge gruppen er det flere aktører som ønsker seg en tydelig forskrift som får frem at kontanter ikke må tilbys om bord.

Gruppen mener også at det må sikres et alternativ til brukerne som ikke har smarttelefon.

«Ikke alle forbrukere har mulighet til å skaffe seg tilgang til digitale betalingsløsninger, og ikke alle føler seg komfortable med det», skriver gruppen i rapporten og viser både til barn som ikke har smarttelefon, eldre reisende og personer med funksjonsvariasjoner. I tillegg pekes det på personer som ønsker å reise anonymt.

Gruppen gir ingen konklusjon på spørsmålet om hva som er det beste alternativet til betaling med kontanter eller betaling via en app. Reisekort og betalingskort nevnes som eksempler på hva aktørene i dag bruker. I tillegg vises det til muligheten til å selge billetter via butikker

nært stoppestedet, men gruppen peker på at det kan være vanskelig i distriktene.

Ifølge gruppen kan det derfor være at løsningene bør være ulike i by og distrikt.

«Regionbussene vil eksempelvis ikke ha den samme risikoen for å bli forsinket som bybussen, dersom de åpner for å kunne kjøpe billett om bord med kontanter, selv om ransrisikoen kan være den samme. I byene kan det på den andre siden være



Foto: Ruter



Samferdselsminister
Jon-Ivar Nygård

BAKGRUNN FOR OPPDRAGET

Rapporten fra gruppen kommer etter at Samferdselsdepartementet i desember 2024 ba om en gjennomgang av eksisterende praksis for betalingsløsninger innenfor persontransporten i Norge. Behovet for en gjennomgang oppstod etter at finansavtaleloven ble endret slik at den ble tydeligere på at kontantplikten ikke gjelder overalt, men er forbeholdt «salgslokaler». Samtidig ble det åpnet for at departementet kunne utstede en forskrift som eksplisitt kunne uttrykke unntak fra kontantplikten.

mulig å ha salgslokaler, for eksempel via kommisjonærer, mens dette er mer utfordrende i distriktene hvor det kan være langt mellom mulige utsalgssteder», skriver gruppen.

Gruppen avslutter sin konklusjon med at det er behov for videre vurderinger og utredning

for å finne ut av hva som er et godt alternativ til billettløsningene i smarttelefoner.

Departementet opplyser til Yrkestrafikk at rapporten fra arbeidsgruppen er mottatt, og at departementet nå vurderer den videre oppfølgingen. ●



Ny **kompetanse**
i **takt** med **livet!**



Klar for neste steg?

Yrkesvalgene vi tar er i stadig utvikling, og innenfor logistikk er det aldri for sent å oppdatere kompetansen din for å utvide og bevare mulighetene i et arbeidsmarked med stor etterspørsel for akkurat din kunnskap. Uansett om du vil begynne på nytt eller utvikle deg der du er, så har vi studier som er enkle å gjennomføre i takt med livet.



Status for kontanter i 2026

En gjennomgang av betalingsalternativene i de forskjellige fylkene viser at de fleste fortsatt tillater kontanter, men ofte mot et tillegg i prisen.

REIS NORDLAND: Fra 1. mars kan passasjerene ikke betale med kontanter på buss eller båt. Fylket har frem til nå operert med et ombordtillegg for buss på 20 kroner for voksne og 10 kroner for barn og honnør.

FRAM (MØRE OG ROMSDAL): Passasjerer kan betale med kontanter på buss og båt mot et ombordtillegg på 20 kroner for voksne og 10 kroner for studenter/vernepliktige. Barn og honnør betaler ingen ombordtillegg.

SKYSS (VESTLAND): Passasjerer kan betale med kontanter på buss og båt, men ikke på bybanen.

KOLUMBUS (ROGALAND): Passasjerer kan betale med kontanter på buss og båt mot et ombordtillegg på 20 kroner for voksne og 10 kroner for studenter/vernepliktige.

AGDER KOLLEKTIVTRAFIKK: Passasjerer kan betale med kontanter på bussen mot et ombordtillegg. Tillegget varierer fra passasjerkategori og reiselengde.

FARTE (TELEMARK): Passasjerer kan betale med kontanter mot et ombordtillegg for voksne. Barn og honnør betaler ikke ombordtillegg.

SVIPPER (TROMS): Passasjerer kan ikke betale med kontanter etter 1. februar.

SNELANDIA (FINNMARK): Passasjerer kan betale med kontanter mot et ombordtillegg for voksne. Tillegget avhenger av reiselengden. Barn og honnør betaler ikke ombordtillegg.

ATB (TRØNDELAG): Passasjerer kan ikke betale med kontanter på de grønne bybussene i Trondheim. For øvrig kan passasjerene betale med kontanter på buss, trikk og båt. Fylket har vedtatt å gjennomføre et pilotprosjekt i løpet av 2026 med kontantfrie busser.

INNLANDSTRAFIKK (INNLANDET): Passasjerer kan betale med kontanter på buss mot et ombordtillegg for voksne. Barn og honnør betaler ikke ombordtillegg.

RUTER (OSLO OG AKERSHUS): Passasjerer kan betale med kontanter på buss og båt mot et ombordtillegg på 20 kroner for voksne og 10 kroner for barn og honnør. På T-bane og trikk er det ikke mulig å kjøpe billetter med kontanter.

BRAKAR (BUSKERUD): Passasjerer kan betale med kontanter mot et ombordtillegg på 20 kroner. Barn og honnør betaler ikke ombordtillegg.

ØSTFOLD KOLLEKTIVTRAFIKK: Passasjerer kan betale med kontanter på bussen. Fylket har ingen ombordtillegg.

VESTFOLD KOLLEKTIVTRAFIKK: Passasjerer kan betale med kontanter mot et ombordtillegg på 10 kroner. Barn og honnør betaler ikke ombordtillegg.

Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

«Glory Days» bak rattet

Utsikten fra «kontoret» er noe av det beste med jobben, mener **Ørjan Mangersnes Hetland**. Her er Ørjans tre favoritter i førerhuset.



Foto: Ronny Lund

ØRJAN MANGERSNES HETLAND

Alder: 45 • **Bosted:** Sandnes • **Kjører:** Lastebil • **Arbeidsgiver:** Ørland Transport

UTSIKTEN

Sammen med friheten og det å snakke med gode kolleger, så er nok utsikten man opplever det beste med jobben. Her på Jæren tenker jeg på utsikten når du kommer vestover på Riksvei 504 og ser utover hele Jæren med havet bak, det er fantastisk. På langturene er det mye å velge i, men E39 langs Jølstervatnet kan være ganske spektakulært. Foto: Kai-Henry

Haugen / Statens vegvesen



KAFFEKOPPEN

Jeg har en kopp fra Circle K, og det har jeg hatt helt siden jeg begynte å kjøre igjen for 11 år siden. Noen ganger har jeg glemt koppen, og da må jeg jo improvisere. Da gjelder det å finne noen pappbegre og kaffe hos kundene. Normalt fyller jeg koppen hjemme og tar påfyll på en stasjon langs veien. Om jeg har en favorittstasjon? Ja, det må kanskje være Circle K i Bamble.



MUSIKK

Jeg hører egentlig på alt mulig, men dersom jeg skal dra frem én artist, da blir det Bruce Springsteen. Jeg liker det meste, og favorittsangen blir Glory Days. Det er jo litt sånn jeg har det på jobb med gode kolleger, det er «glory days».

Foto: Rob DeMartin



Norsk selskap mener de **kan hjelpe sjåførere i dotrøbbel**

Dårlig tilgang på rene toaletter er fortsatt hverdagen for mange lastebilsjåførere. Nå håper et norsk selskap at deres løsning kan hjelpe sjåførene når naturen kaller.

Tekst: Øyvind Henriksen

Jakten på rene og gode toalettfasiliteter er dessverre en del av livet for yrkessjåførere. Dårlig renhold og manglende vedlikehold svekker det som allerede er et begrenset utvalg av toaletter. I tillegg er mange toaletter stengt om vinteren på grunn av faren for frost.

Toalett mangelen kan skape vanskelige situasjoner. Turen på do må ofte utsettes og sjåførere opplever at de må bryte hviletidsbestemmelsene for å komme frem til et sted der de kan få gått på do. Noen ganger tar jakten på et toalett for lang tid, og sjåføren



ender opp med å måtte gjøre det beste ut av det med en tur i skogen. Andre har med en bøtte i bilen til krisesituasjoner.

Det norske selskapet Cinderella Eco Group har i snart 30 år solgt elektriske og gassdrevne forbrenningstoiletter i det norske hytte-markedet. Siden 2013 har selskapet også solgt en gassdrevet modell for bobilmarkedet. I fjor lanserte selskapet en modell drevet av diesel. Denne modellen ble først testet i bobiler, men selskapet har allerede i noen år utforsket muligheten for å bruke dieselmodellen i lastebiler.

Like før det nye toalettet skulle lanseres, fikk en samtale på et julebord fart på arbeidet med å tilpasse modellen for lastebilmarkedet.

– Kona mi jobber hos Cinderella, og jeg var med på et julebord der i 2024. Jeg satt sammen med sjefen i Cinderella og fikk høre at de skulle komme med en ny modell som skulle gå på diesel, forteller Bjørnar Opstad.

Han er driftsleder i Opstad Maskin, et selskap som blant annet driver med varetransport og graving. Selskapet har base i Midsund, noen få kilometer fra hovedkontoret til Cinderella.

– Jeg tenkte at det egentlig var en god idé at vi som driver med varetransport kunne være

med på et pilotprosjekt med Cinderella. Vi holder til nær testlabben deres, og dermed ble det enkelt å få hjelp med montering og justeringer. Folkene i Cinderella tente på ideen, og det gikk ikke mer enn et par måneder før toalettet var installert, sier Opstad.

Toalettet ble satt inn under senga i en Scania S650. Lastebilen går i fast rute mellom Bergen og Midsund, en strekning der det til dels er store avstander mellom tilgjengelige toalettfasiliteter.

Med en kone som jobber med salg i Cinderella Eco Group, er Opstad raskt programforpliktet til å gi en positiv vurdering av toalettet, men han forteller uansett at løsningen fungerer godt. Han har prøvd toalettet selv, og tilbakemeldingen fra de to sjåførene som bruker bilen, er god.

– Vi møter også mange i bransjen som er nysgjerrige. Når sjåførene stopper på fergekaia, er det stadig noen kolleger fra andre selskaper som vil inn og se på doen, sier Opstad.

Ifølge driftslederen er det flere som tenker at det er litt tabu å ha en do i bilen.

– Men de som er negative har ikke skjønnet produktet. De tror at det er en bøtte man skiter i. Men når jeg viser dem løsningen, blant annet hvordan en vifte trekker ut alt av lukt allerede



Bjørnar Opstad,
driftsleder i Opstad
Maskin

Foto: Istockphoto.com ►►



i det man åpner lokket før man setter seg ned, så skjønner de hvordan dette er helt luktfritt. De liker også måten toalettet tømmes på. Da er det kun en mindre mengde ren aske som skal tømmes. Det er ingen tank eller poser som man må holde på med.

– **Tenker du en løsning som dette kan erstatte døgnhvileplassene?**

– Nei, dette blir et supplement. En sjåfør trenger ikke bare en do, man må også ha tilgang til dusj. Men tilgangen til en dusj er ikke like kritisk som tilgangen til en do. Det er lettere å planlegge når man skal ta en dusj. Men i en moderne tid som nå, så bør alle ha tilgang til et toalett på arbeidsplassen sin, sier Opstad.

En av de som har jobbet med utviklingen av den dieseldrevne modellen er utviklingsingeniør Ole Selbekk. Han sier pilotprosjektet kom raskt i gang takket være korte beslutningsveier i selskapet.

– Vi tok med oss en do og dro bortover til Opstad. Vi hadde riktig nok gjort noen tilpasninger i verkstedet først, men det gikk raskt. Vi visste blant annet at eksosen måtte gå bakover i stedet for rett opp, så vi hadde gjort noen modifiseringer.

Toalettet ble satt inn under senga i et område der det normalt er et rom for verktøy og diverse. En utfordring i arbeidet var avstanden fra gulvet og opp til madrassen. Toalettet var i utgangspunktet for høyt. Løsningen var at nederste del av toalettet fikk gå gjennom gulvet i førerhytta.

– Bjørnar var villig til å prøve det, selv om det vel ikke var helt reversible modifikasjoner vi gjorde. Men løsningen ble bra, og den har fungert godt, sier Selbekk.

Erik Öhman er salgsdirektør i Cinderella Eco Group og har blant annet ansvaret for selskapets samarbeid med industrielle partnere. Han forteller at selskapet allerede for tre år siden definerte lastebiler som et mulig segment for selskapets toaletter. Öhman har selv jobbet som konsulent i transportbransjen, og han hadde hørt en del om behovet for bedre toalettfasiliteter.

– Via mine kontakter i bransjen så vi først på hvilke rent fysiske muligheter det var for å få plass til et toalett i en bil. Jeg besøkte også selv en lastebilforhandler for å måle opp plassen i forskjellige førerhytter, og vi så at Travel-modellen burde få plass.

Da Bjørnar Opstad åpnet mulighetene for et pilotprosjekt, var timingen perfekt.

– Vi fikk testet noen justeringer av bobilmodellen som vi mente var nødvendige. Nå har vi også lykket med å senke toalettet med 40 mm, noe som gjør det lettere å få det inn i ulike lastebilhytter, sier Öhman.

Han forteller at selskapet nå ønsker å få til et samarbeid med lastebilprodusentene slik at det dieseldrevne toalettet kan bli et tilvalg i salgsløpet.

– Det er klart det vil forenkle prosessen for kundene, men vi er fortsatt i startfasen av

UNDER SENGA:

Forbrenningstoiletet plasseres under senga i førerhytta. Illustrasjon/foto: Cinderella Eco Group og Bjørnar Opstad





DÅRLIG LØSNING: Mange sjåførar har måtte ty til heller primitive løysningar når tilgangen på fungerende toaletter uteblir. Illustrasjonsfoto: Cinderella Eco Group

denne dialogen. Lastebilprodusentene har ganske lange prosesser før de gjør endringer, så dette er en tidkrevende prosess. Det skal gjøres forstudier, designet skal passe og de må planlegge hvordan produktet skal følges opp i serviceleddet.

I bobilmarkedet har Cinderella et samarbeid med den svenske bobilprodusenten Kabe. Forbrenningstoiletet er i dag et mulig tilvalg for kundene som kjøper de største bobilene fra produsenten.

Öhman, som er fra Sverige, kjenner en lastebileier som har Cinderella i sin private bil. Lastebileieren skal nå installere et diesel-drevet toilet i en av selskapets lastebiler.

– Han forteller at det er en investering i sjåførene. Han tenker at en glad sjåfør er en bra sjåfør, og at han kanskje da får beholde dem lengre, sier Öhman.

Så langt er det kun to lastebiler i Norge som kjører rundt med forbrenningstoiletet fra Cinderella, men markedssjef Heidi S. von Moranville sier at selskapet nå er klart for å satse.

– Vi prioriterer Norden og Tyskland. Disse markedene ligger nært vårt

hjemmemarked og har omfattende transportaktivitet. Samtidig står bransjen her overfor store utfordringer med sjåførrekruttering, og mangelen på gode fasiliteter langs veien er en velkjent problemstilling som påvirker både trivsel og helse, sier von Moranville.

Strategien er å rette markedsføringen mot tre hovedgrupper, forklarer hun.

Den første gruppen er yrkessjåførene, som har behov for komfort og hygiene i arbeidshverdagen. Deretter retter selskapet seg mot transportbedrifter som vil tiltrekke og beholde sjåfør, samtidig som de styrker sitt omdømme som ansvarlige arbeidsgivere. Den tredje gruppen er produsenter og påbyggere av lastebiler, som ser etter løsninger som

gir konkurransefortrinn, sier von Moranville.

Tilstedeværelse på bransjemesser er også viktig, ifølge markedssjefen, og Cinderella vil blant annet delta på Transport 2026 på Lillestrøm i april. ●



ASKEPOTTEN: Toalettet brenner opp tørt og fast, og resultatet blir kun aske.
Foto: Cinderella Eco Group



Heidi S. von Moranville, markedssjef i Cinderella Eco Group

Cinderella Travel Diesel

- Cinderella Travel Diesel forbrenner toalettavfall ved høy temperatur ved hjelp av diesel som energikilde. Prosessen etterlater kun en liten mengde ren aske. Asken kan kastes i restavfallet.
- Systemet er luktfritt i førerhytta. Enkelte brukere av Cinderella-toaletter nevner at det kan komme lukt fra avgassen fra forbrenningsprosessen. Dette vil i så fall være på utsiden av stedet toalettet er montert. Ifølge produsenten vil slik lukt normalt være et tegn på at katalysatoren til toalettet bør skiftes. Katalysatoren har en anslått levetid på 4–6 år.
- Cinderella Travel Diesel kobles direkte til kjøretøys dieseltank.

Ruter må kutte – legger ned servicepunkter

Ruter legger ned tre betjente servicepunkter for å spare penger. 14 ansatte, inkludert flere medlemmer i YTF, har måttet finne seg nye jobber etter beslutningen.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Cher Isabelle Sandman var egentlig klar for sommerferie da hun fikk vite at noen var i gjære.

– Det var like før helgen og jeg skulle ut i ferie, men så ble vi kalt inn til et hastemøte med ledelsen på mandag. Det ble litt knotete for min del med tanke på ferien, men jeg fikk med meg deler av møtet – og det var der vi fikk beskjeden om at et var slutt. Ruter hadde sagt opp avtalen.

Nyheten kom som et sjokk på flere.

– Det var en trist beskjed å få. Vi hadde akkurat fått litt nye programmer og et nytt salgssystem, så jeg trodde jo at vi i hvert fall skulle få jobbe med servicepunktene i tre til fem år til, sier Sandman.

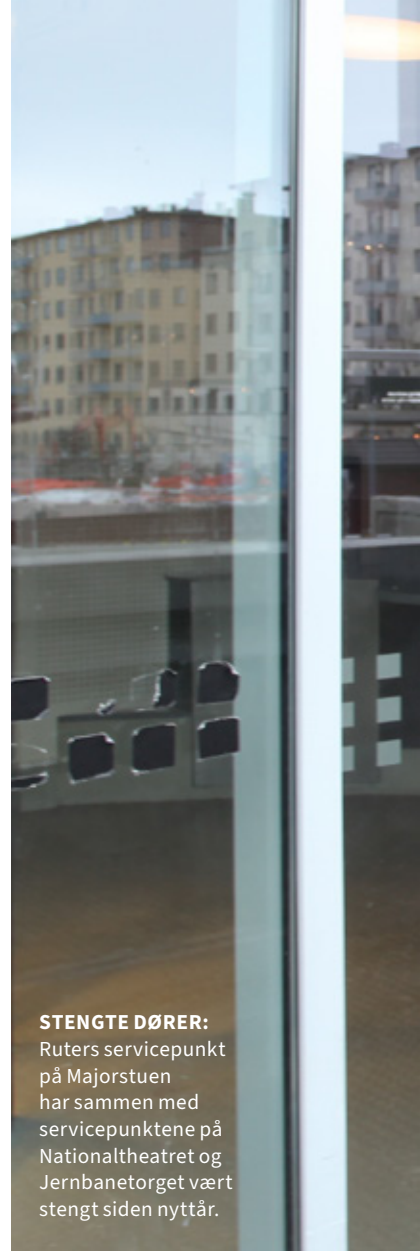
Ledelsen i Ruter har vedtatt å legge ned selskapets servicepunkter ved Nationaltheatret, Majorstuen og Jernbanetorget. Avgjørelsen er tatt som en del av Ruters effektiviseringsprogram. Selskapet skal innen 2027 kutte 500 millioner i kostnader, og nedleggelsen av servicepunktene skal bidra til 16 millioner kroner.

De tre servicepunktene har vært finansiert av Ruter, men bemannet med ansatte fra Sporveien. Pressekontakt Tone S. Tuhus i Sporveien sier selskapet må forholde seg til Ruters beslutning.

– Vi har stor forståelse for at beslutningen har skapt frustrasjon og uro for mange, og det

STENGTE DØRER:

Ruters servicepunkt på Majorstuen har sammen med servicepunktene på Nationaltheatret og Jernbanetorget vært stengt siden nyttår.





har vært viktig for Sporveien å sikre en ansvarlig og ryddig prosess.

Hun forteller at selskapet har fått til et godt samarbeid med de tillitsvalgte gjennom høsten, og det har blitt undersøkt både internt i Sporveien og eksternt for å finne andre jobber til de ansatte som har blitt berørt.

– Før jul gjennomførte vi en intern kartlegging og kompetansegjennomgang, i tillegg til å ha dialog med fagforeningene – med mål om å finne gode løsninger for flest mulig.

Ifølge Tuhus har Sporveien klart å finne ny jobb til de aller fleste internt i Sporveien. I tillegg har en av de ansatte fått jobb et annet sted i Oslo kommune, og en har gått av med pensjon.

” *Vi har stor forståelse for at beslutningen har skapt frustrasjon og uro for mange.*

STONE S. TUHUS,
PRESSEKONTAKT I SPORVEIEN



Tone S. Tuhus,
kommunikasjons-
rådgiver i Sporveien

– Det har dessverre ikke vært mulig å finne løsninger for alle, og noen ansatte er å regne som overtallige, med fortrinnsrett på aktuelle stillinger i Oslo kommune ett år frem i tid.





SKIFTER SPOR: Cher Isabelle Sandman har jobbet ved servicepunktene og på hittegodskontoret siden 2016. Sandman har fått tilbud om opplæring som vognfører og gleder seg til ny jobb som T-banefører.

– *Hvordan jobber dere videre?*

– Vi prøver så godt det lar seg gjøre å ivareta de overtallige i en for mange krevende tid. Dersom det kommer stillinger som kan være aktuelle for de overtallige, blir de vurdert foran andre eksterne og interne søkere, sier Tuhus.

Eivind Mathisen, leder for YTFs avdeling 72 i Sporveien, mener nedleggelsen av servicepunktene er uheldig.

– Jeg tror det er dumt. En ting er hvordan det rammer de ansatte, men hvis vi løfter blikket opp – så ser vi at dette også er dumt for publikum. Det er dumt for Oslo som turistby,

og jeg har jo prøvd å spille inn at her må man pushe på for å få inn penger fra andre budsjetter også, sier Mathisen.

Han viser til hvordan de ansatte ved servicekontorene bruker mye av tiden sin på å hjelpe turister med å finne frem.

– Det kan være trøndere som er på besøk i hovedstaden, eller det kan være turister fra utlandet. Jeg mener at den vertskapsrollen servicepunktene spiller, har en større verdi enn vi har klart å måle. Man har bare sett på antall solgte billetter, og ikke dokumentert alle de andre henvendelsene.

Tidligere leder for YTFs avdeling 272 og nå

nestleder i samme avdeling, Faizan Afzal, har også vært involvert i prosessen knyttet til nedleggelsen av servicepunktene. Han mener kommunen og Ruter «sparer seg til fant» når servicepunktene legges ned.

– Her i Norge går man helt motsatt vei av det de har gjort i London. Der har de stasjonsbetjening på hver eneste stasjon. Jeg sier ikke at vi skal ha det her i Oslo, men vi burde ha betjening på de sentrumsnære stasjonene. Det er en viktig service, sier Afzal.

Han mener man i vurderingen av servicepunktenes funksjon har oversett flere viktige momenter.

– Det er jo ikke bare slik at de sitter der. De har kunne hjelpe til med å evakuere stasjon er i situasjoner der vi ikke har fagleder eller en vokter til stede. Vi har også kunne brukt dem til å verifisere ting. La oss si at det har vært en vannlekkasje i området, da har servicepersonellet kunne være våre øyne i felten. Det samme gjelder hvis det sitter en narkoman i fotoboksen, da har de kunne tilkalle vokterne. Og vi har en lang liste med slike eksempler.

Ifølge Eivind Mathisen har det vært vanlig at de ansatte ved servicepunktene ga opplæring på stedet i bruk av appen.

– Det er jo fint, men da blir jo salget registrert som et salg i appen. Bidraget fra de ansatte på servicepunktet fanges ikke opp.

Når først beslutningen om nedleggelse var tatt, mener Mathisen at Sporveien har gjennomført en god prosess.

– Jeg vet at LO-foreningen har hatt noen større utfordringer, men for vår del så har Sporveien som arbeidsgiver opptrådt veldig renhårig. De har informert tidlig, og formaliteten har vært på plass.

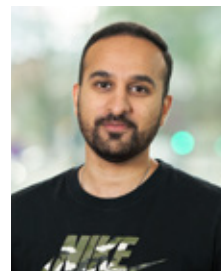
Alle YTFs medlemmer i avdeling 72 som ble rammet av nedleggelsen har nå fått andre jobber i Sporveien. Tre av dem blir vognførere, og én skal bli billettkontrollør.

– Sporveien har tatt sitt sosiale ansvar, og de har prøvd å finne jobber til alle. De har også

”

Her i Norge går man helt motsatt vei av det de har gjort i London.

FAIZAN AFZAL, NESTLEDER I YTFs AVDELING 272



Faizan Afzal, nestleder i YTFs avdeling 272

informert godt om rettighetene de ansatte har med tanke på forrang til andre stillinger i Sporveien og kommunen, sier Mathisen.

Cher Isabelle Sandman er en av de ansatte som har fått ny jobb i Sporveien. Etter å ha jobbet ved servicepunktene og på hittegodskontoret siden 2016, skal hun nå bli vognfører på T-banen.

– Jeg har fått tilbud og ny kontrakt og skal på aspirantkurs til våren. Det varer i 12–14 uker, og så blir jeg fører – så sant jeg består eksamen, sier Sandman.

Hun har lenge hatt lyst til å bli T-banefører, men tror ikke drømmen hadde blitt til virkelighet nå dersom ikke nedleggelsen hadde tvunget henne til å prøve noe nytt.

Like før jul vedtok et flertall av politikerne i bystyret i Oslo at byrådet skal henvende seg til Ruter og Sporveien for å ta opp muligheten for å etablere bemannede servicepunkter i Oslo gjennom tilrettelagt arbeid. Ifølge vedtaket skal etableringen være et tiltak for å redusere sykefraværet i transportsektoren.

Vedtaket innebar ingen stoppordre for den pågående nedleggelsen, men bystyret ba byrådet om å gi en orientering om saken i løpet av andre kvartal.

Dersom servicepunktene igjen skulle åpne opp, tenker Cher Isabelle Sandman at det får bli uten henne.

– Dersom jeg skulle fortsatt på servicepunktene, så måtte de sagt at det var fredet mot nedleggelse i 10 år. Jeg tenker det for min del er mer fremtid i å endelig bli T-banefører. ●



Eivind Mathisen, leder for YTFs avdeling 72



Som medlem
får du én ekstra
røykvarsler

Husforsikring med boligalarm

Hus Smart

Hus Smart er en ny husforsikring med brann- og vannalarm, tilkoblet alarmstasjon. Du kan enkelt legge til innbruddsalarm, så du kan sove ekstra trygt og godt – også når du ikke er hjemme.

Som medlem i Yrkestrafikkforbundet får du 29 % rabatt på husforsikringen, og én ekstra røykvarsler hvis du ringer oss for å kjøpe Hus Smart.

Les mer på gjensidige.no/ys
eller ring oss på 915 03 100



Agenda

DEBATT

Yrket vårt lekker – også i midten

Bussjåføryrket er et yrke som «lekker» i begge ender. Nytt nå er at det faktisk også lekker på «midten», skriver leder for YTF i Møre og Romsdal, Kjell Arne Myrvoll.

I mange år har vi snakket om lav rekrutteringen inn og økende frafall ut av bussjåføryrket. Nå må vi også snakke om det som skjer midt imellom. Stadig flere erfarne sjåførere i 40-årene velger å finne seg andre jobber, og årsakene bør bekymre oss alle

Etter å ha snakket med noen i den aldersgruppen, sitter jeg igjen med følgende tilbakemelding: Etter skoleløpet er topplønn oppnådd når man er 27–28 år. Neste «lønnsøkning» å se fram til er om 35 år, når man er 62 år og kan få AFP.

Det er frustrerende å miste kollegaer, og vi bør virkelig forsøke å få til noe for å beholde de dyktige sjåførene som kan faget sitt, og som har mange år igjen i bransjen.



En idé kan være å få til ett til lønnsansiennitetstrinn på for eksempel 20 år? En annen mulighet er å få arbeidsgiver med på flere moduler som kan gi noen kroner ekstra i kassa?

Når vi sliter med å rekruttere nye sjåførere, sier det noe om betingelsene i yrket. Når også erfarne sjåførere midt i karrieren forsvinner ut, bør det være et varsko for hele bransjen.

Ved vårens lønnsoppgjør mener jeg derfor at rammen må legges på grunnlønnen. Det vil gi alle et reelt løft, og bidra til å gjøre yrket mer attraktivt – også for dem som er midt i karrieren.

Ordbok

(for deg som ikke har erfaring fra buss)

Kjøretid er tiden fra bussen starter på ruten og til den er fremme ved siste stopp. Dette tilsvarer rutetiden.

Reguleringstid er tiden bussen og sjåføren har til rådighet på en endeholdeplass før neste fastsatte avgang. Tiden brukes til å klargjøre bussen for en ny tur og eventuelt hente inn forsinkelser. Reguleringstiden er ikke regulert som en formell pause for sjåføren, men den er viktig for å gi sjåførene en mulighet til å gå på toalettet og strekke på beina.



STØTTER LEDELSEN: Hovedtillitsvalgt for YTFs medlemmer i Nobina, Hans Vilhelmshaugen, er glad for at ledelsen presser på for å øke kjøretidene.

Nobina saksøker Ruter etter strid om kjøretider

Busselskapet Nobina mener Ruter opererer med «helt urealistiske» kjøretider. Etter at Nobina først krevde 120 millioner i erstatning, kan saken nå være på vei mot retten.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

En fastlåst konflikt mellom Nobina og Ruter kan ende opp i Oslo tingrett etter at Nobina har saksøkt Ruter.

Ifølge Nobina oppfyller ikke Ruter sin plikt til å oppdatere rutetabellene etter det som er reelle kjøretider. Det skal ifølge Nobina ha ført til et «betydelig avvik» mellom rutetimen Nobina har levert, og hva selskapet har fått betalt for.

I et varsel om søksmål skriver Nobina at situasjonen skaper stadige forsinkelser, stress for sjåførene og tapt arbeidstid for kundene.

Det opprinnelige kravet fra Nobina var på 120 millioner kroner, men kravet vil trolig være noe redusert etter at Ruter i desember kom Nobina delvis i møte ved å justere kjøretiden på enkelte ruter. Etter det Yrkestrafikk forstår, strides de to selskapene fortsatt om flere titalls millioner.

Kommunikasjonsrådgiver i Ruter, Øystein Dahl Johansen, sier selskapet tar søksmålet til etterretning og løser dette i dialog med Nobina. Utover det ønsker Ruter ikke å kommentere saken i media.

Et brev sendt fra Ruter til Nobina viser at Ruter avviser søksmålet og samtidig retter flere anklager mot operatøren. I brevet, som Yrkestrafikk har fått innsyn i, viser Ruter blant annet til hvordan Nobina i anbudskonkurransen ble premiert for hensynet selskapet tok til rutetidene.

«Den tilnærmingen Nobina nå legger til grunn i søksmålsvarelet – at ruteplaner skal reflektere korrekte kjøretider og det skal godtgjøres for faktisk medgått tid – står i sterk kontrast til dette», skriver Ruter i sitt svar.

Ruter mener også at det er Nobinas kutt i reguleringstiden som skaper trøbbel. Ruter mener Nobina har gjennomført kutt i reguleringstiden i strid med forpliktelsene i tilbudet. Dette skal igjen ha ført til utfordringer og «potensielt påført Ruter et økonomisk tap, vesentlig dårligere arbeidsvilkår for Nobina sine sjåførere, og redusert tjenestenivå for Ruter sine kunder.»

Hovedtillitsvalgt for YTFs medlemmer i Nobina, Hans Vilhelmshaugen, støtter ledelsens linje i konflikten med Ruter.

– Jeg er opptatt av at sjåførene skal få en bedre hverdag, og jeg synes det er en modig avgjørelse av ledelsen å ta tak i denne saken. Man kan jo raskt vegre seg for å gå i konflikt med selskapet som avgjør anbudene, men her har de valgt å ta en viktig kamp, sier Vilhelmshaugen.

Han forteller at diskusjonen rundt kjøretidene har vært «ganske høylytt» over tid.

– Alle kan jo lese, nesten daglig, i avisen om busser som kommer for sent. Men det som ikke kommer frem, er at kjøretiden er for knapp. Så enkelt er det. Og dette går ut over sjåførene. De får ikke gått på do. De får ikke tid til å spise ordentlig, og de får ikke hverdagen sin til å gå opp. Dette er en utfordring for hele bransjen, ikke bare oss i Nobina.

– Ruter peker blant annet på kutt i reguleringstidene som årsak til problemene. Hva tenker du om det?

– Nei, sånn er det ikke. Siden anbudsregimet startet, har kjøretiden blitt strammet inn, men når man alltid kommer for sent inn fra en rute, så forstår man at innstrammingen har gått for langt. Dersom kjøretiden er riktig, så vil også reguleringstiden bli riktig.

Vilhelmshaugen har tro på at arbeidsgiveren og Ruter vil komme til en enighet før saken skal opp i retten.

– Ruter har oppjustert kjøretiden på noen ruter, og det er jo en innrømmelse av de var for lave, sier Vilhelmshaugen og viser til at Ruter i desember økte kjøretiden med ett til to minutter på enkelte ruter.

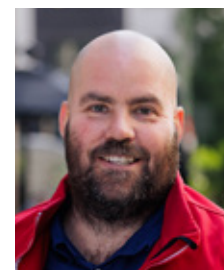
Markedsdirektør Fredrik H. Lindegaard i

Nobina sier ledelsen setter pris på støtten fra de ansatte. I en e-post til Yrkestrafikk skriver Lindegaard at selskapet har fått mange positive tilbakemeldinger, både fra bussjåførere og reisende fra ulike kontraktsområder. ●

”

Dette er en utfordring for hele bransjen, ikke bare oss i Nobina.

HOVEDTILLITSVALGT
I NOBINA, HANS
VILHELMSHAUGEN



Øystein Dahl Johansen, kommunikasjonsrådgiver i Ruter

Flere døgn- hvileplasser på vei

Etter flere år med krav fra Yrkestrafikkforbundet varsler Statens vegvesen nå en tydelig opptrapping av døgnhvileplasser over hele landet.

Tekst: Synne Pernille Jakobsen

Mangelen på trygge og tilgjengelige døgnhvileplasser har lenge vært en utfordring for yrkessjåfører. Yrkestrafikkforbundet har flere ganger løftet dette som et prioritert krav i møte med myndighetene, senest gjennom sitt høringsinnspill til Transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med statsbudsjettet for 2026.

Der ba YTF om midler til en nasjonal plan for bygging og oppgradering av døgnhvileplasser, med krav om helårsåpen drift, gode sanitærforhold og sikker parkering.

– I dag finnes det bare rundt 60 godkjente døgnhvileplasser i Norge, langt under behovet på minst 80 plasser. Det gjør at mange sjåfører ikke har reelle muligheter til å overholde hviletidsbestemmelsene på en trygg måte, sier YTF-leder Trude Sande.

Statens vegvesen melder at seks nye

døgnhvileplasser ble tatt i bruk i 2025, og at ytterligere sju nye plasser planlegges åpnet i løpet av 2026. I tillegg blir flere eksisterende plasser utvidet og oppgradert.

Den nye døgnhvileplassen på E6 ved Jessheim er et eksempel på satsingen. Plassen har kapasitet til 23 vogntog og gjør det enklere for sjåfører å planlegge hviletiden. På flere av de nye og oppgraderte plassene blir det også tilrettelagt for lading av tunge kjøretøy.

YTF mener at døgnhvileplasser er en del av landets transportinfrastruktur. Når sjåfører får mulighet til å ta lovpålagt hvile under forsvarelige forhold, bidrar det til tryggere trafikk for alle.

– Trygge døgnhvileplasser er helt grunnleggende infrastruktur. Mangelen på slike plasser går direkte utover både sjåføren, trafikksikkerheten og arbeidsmiljøet, sier Sande.



Manglende hviletilbud rammer også seriøsiteten i transportbransjen. Når infrastrukturen ikke er på plass, blir det vanskeligere å etterleve regelverket og sikre like konkurransevilkår.

Samtidig er døgnhvileplasser med lading en forutsetning for overgangen til utslippsfri tungtransport.

– Skal transportsektoren bli grønnere, må sjåførene ha en infrastruktur som fungerer i hverdagen. Døgnhvileplasser med lading er en viktig del av løsningen, sier YTF-lederen.

YTF understreker at selv om utviklingen er positiv, er behovet fortsatt stort.

– At Statens vegvesen nå trapper opp utbyggingen er positivt. Nå forventer vi at satsingen videreføres og styrkes, slik at sjåfører over hele landet får et trygt og likeverdig tilbud av døgnhvileplasser, sier hun. ●

TRENGER MER: Mangelen på døgnhvileplasser er fortsatt stor, understreker YTF-leder Trude Sande. Foto: Nicklas K. Sørbel

Nye døgnhvileplasser i 2026

Følgende nye døgnhvileplasser skal etter planen åpnes i år:

E 6 I løpet av året åpnes også ny plass på ved Trofors i Nordland.

E 18 Ved Grenlandsporten åpnes en av Norges største døgnhvileplasser til sommeren. Det bygges 35 oppstillingsplasser og tungbillading.

E 39 Langs E39 skal det komme nye plasser på Sokn i Ryfylke og på Vinjeøra i Trøndelag.

E 45 På Skillemo i Alta åpnes en døgnhvileplass med 10 oppstillingsplasser og tungbillading til sommeren.

E 134 Det planlegges åpning av døgnhvileplass med 20 oppstillingsplasser og tungbillading ved E134 i Seljord til høsten.

41 I Agder blir det en ny plass på riksveg 41 på Åmli i Setesdal.

KURSKALENDER

Kurs i vinter

Trinn 1 kurs



Bergen 4. – 6. februar

Stjørdal 23. – 25. februar

Yrkestrafikkforbundet inviterer til kurs Trinn 1 i opplæringen av tillitsvalgte.

Dette er grunnopplæringen for deg som er tillitsvalgt og som ikke har hatt kurs tidligere, og for deg som ønsker å fortsette å utføre vervet som tillitsvalgt.

Kurset er første del av YTFs opplæringsløp for tillitsvalgte. YTF tilbyr opplæring i Trinn 1, Trinn 2 og Trinn 3.

Kurset i Bergen er rettet mot tillitsvalgte på øst- og vestlandet, mens kurset i Stjørdal er rettet mot tillitsvalgte fra Møre og Romsdal, Midt-Norge og Nord-Norge.

Grunnet hovedoppgjøret, blir det ikke flere kurs i vinter før i månedsskifte mai/juni.



Klart for representantskapsmøte



Oslo 4.–5. mars

Yrkestrafikkforbundet inviterer til årets representantskapsmøte 4. og 5. mars 2026 på Quality Hotel Hasle Linie i Oslo. Representantskapet er forbundets høyeste myndighet mellom landsmøtene og behandler blant annet årsberetning, regnskap, budsjett, handlingsplan og øvrige saker som er meldt inn i forkant.

Møtet samler forbundsstyret og representanter fra regionene og landssammenslutningene, og er en viktig arena for å drøfte strategiske prioriteringer og tariffspørsmål. Kontrollkomiteen deltar også med tale- og forslagsrett.

Detaljert program og saksdokumenter gjøres tilgjengelig for deltakerne i forkant av møtet.

Ved spørsmål om kurs, ta gjerne kontakt med organisasjonssekretær Håvard Bovim Galtestad på havard@ytf.no.

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

Politiet tok førerkortet – tapte i retten

En bussjåfør fikk hjelp av YTF for å få tilbake førerkortet etter en uvanlig episode i en rundkjøring.

Tekst: Synne Pernille Jakobsen

En bussjåfør kjørte inn i en rundkjøring og token stor sving til høyre fordi han hadde en bil på sin venstre side. Medlemmet svingte slik at forkanten på bussen kom over fortauskanten. Dette er ikke en unormal manøver for en stor leddbuss, og det er vanligvis god klaring mellom fortauskant og bussens forskjerm.

Denne dagen stakk det imidlertid opp et kumlokk ved fortauskanten. Dette førte til sammenstøt mellom bussens forskjerm og kumlokket. I tillegg ble det dratt kantstein ut i veien.

Jeannette Kvamme
Advokat i YTF

Politiet mente det som skjedde var uaktsomt og måtte regnes som en utforkjøring. For sjåføren fikk dette store konsekvenser fordi førerkortet ble midlertidig beslaglagt.

Med YTF i ryggen tok sjåføren saken til retten. Tingretten opphevet beslaget. Retten mente reaksjonen var uforholdsmessig streng.

Jeannette Kvamme, YTFs advokat i saken, er fornøyd med rettens konklusjon.

– Dette er en situasjon som kan ramme mange yrkessjåfører. Du kan gjøre en helt vanlig manøver, og likevel bli møtt med en reaksjon som ikke står i forhold til det som faktisk skjedde. Tingretten så heldigvis helheten og stoppet et beslag som ville fått store konsekvenser for medlemmet, sier Kvamme.

SPØR ADVOKATENE

Har du spørsmål til våre advokater? Du kan sende dine spørsmål til advokatene@ytf.no, eller du kan ringe oss på 406 03 700.

I hver utgave av Yrkestrafikk kan du lese et utvalg av spørsmål som har kommet inn og svarene fra advokatene. Ved bruk i Yrkestrafikk blir spørsmålene anonymiserte.

Uenig i skriftlig advarsel

Jeg har fått en skriftlig advarsel fra arbeidsgiver som jeg mener er uriktig. Jeg har sendt arbeidsgiver en e-post og forklart hvorfor jeg er uenig i advarselen og bedt dem trekke den. Er det noe annet jeg må gjøre?

Svar: Utgangspunktet er at arbeidsgiver har rett til å gi en skriftlig advarsel. En advarsel har ikke i seg selv praktisk betydning for arbeidsforholdet, utover at det er arbeidsgivers dokumentasjon på at de har gitt deg tilbakemelding på forhold de mener du må endre, og en advarsel om at det kan gå utover arbeidsforholdet dersom det ikke blir bedring. Hvis de samme forholdene gjentar seg senere, vil det at det har blitt gitt en advarsel kunne få betydning for om det ved gjentakelse er saklig grunn for oppsigelse.

Dersom du som arbeidstaker er uenig i advarselens innhold, er det derfor viktig at du gir uttrykk for din side av saken, og det er veldig bra at du har skrevet et tilsva. Arbeidsgiver kan bestemme om de skal trekke advarselen. Dersom advarselen ikke trekkes, bør du be om at ditt tilsva legges ved advarselen i din personalmappe. Om du senere skulle få en oppsigelse, kan du da vise til at det var uenighet om advarselens innhold.

I tiden fremover vil det viktigste være at du retter deg etter advarselen, slik at arbeidsgiver ikke kan anføre at de samme forholdene har gjentatt seg.

Uttak av ferie ved nedbemanning

Arbeidsgiver har varslet nedbemanning. Jeg har allerede avtalt ferie. Hva skjer med ferien dersom jeg blir sagt opp før jeg har tatt den? Må jeg ta ferie?

Svar: Svaret på spørsmålet ditt avhenger av hvor lang oppsigelsestid du har. I de tilfeller der arbeidsgiver sier opp en ansatt, må det skilles mellom de tilfellene der oppsigelsestiden er kortere enn tre måneder, og de tilfellene der den er lengre.

Dersom du har oppsigelsestid på tre måneder eller mer, kan arbeidsgiver kreve at du avvikler ferie som planlagt, selv om dette er i oppsigelsestiden din.

Om du har kortere enn tre måneder oppsigelsestid, gir ferieloven § 8 en rett til å motsette seg allerede fastsatt ferie.

Dersom du ikke ønsker å avvikle avtalt ferie, må du gi arbeidsgiver beskjed om at du ønsker å jobbe i stedet for å ta ferie.





VÅRE ADVOKATER



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokat



SIRI DANNEVIG
Advokat

Avvisning av sykmelding

Jeg har fått brev fra arbeidsgiver om at de ikke godtar sykmeldingen min. De vil derfor ikke utbetale sykepenger i arbeidsgiverperioden. Kan de gjøre det?

Svar: Dersom arbeidsgiver mener det er grunn til å betvile at vilkårene for sykepenger er oppfylt, kan arbeidsgiver unnlate å betale sykepenger. Det er dette arbeidsgiver har gjort i tilfellet du nevnte.

Når arbeidsgiver ikke godkjenner sykemeldingen har man som ansatt mulighet til å søke om at Nav betaler sykepenger for disse dagene. Nav vil da gjøre en selvstendig vurdering av om det foreligger grunnlag for utbetaling av sykepenger. Fristen for å søke er seks uker, men det er lang saksbehandlingstid, så du bør søke så raskt som mulig.

Nav har egne nettsider om hvordan du søker, og hvilke opplysninger du må oppgi. Pass på at du sender med all informasjonen, slik at ikke søknadsbehandlingen tar lenger tid enn nødvendig.

Gå på på **www.nav.no/sykepenger** og se informasjonen under overskriften «Hvis arbeidsgiveren ikke godtar sykmeldingen din».

Nav opplyser at du i meldingen til Nav bør skrive:

«Arbeidsgiveren min vil ikke betale sykepenger i arbeidsgiverperioden. Jeg søker om at Nav betaler sykepengene.» Deretter skriver du disse opplysningene:

- Navnet, adressen og telefonnummeret til arbeidsgiveren
- Datoen du sa fra til arbeidsgiveren at du var syk
- Måten du sa fra på (telefon, SMS, e-post eller liknende)
- Hvem du sa fra til
- Datoen du leverte sykmeldingen
- Om du har vært i utlandet mens du var sykmeldt – i tilfelle hvor og når
- Om du har jobbet noe i perioden – for hvem og hvor mye
- Din versjon og kommentar til hvorfor arbeidsgiveren din ikke har betalt sykepenger til deg

Hvis Nav er enig med arbeidsgiver i at du ikke har rett til sykepenger, kan du klage på vedtaket. Vi kan hjelpe deg med dette. Send oss da vedtaket fra Nav.

Dersom Nav kommer til at du har rett til sykepenger, vil Nav betale sykepengene direkte til deg, og deretter kreve beløpet tilbakebetalt fra arbeidsgiver.

Når arbeidsgiver ikke godkjenner sykemeldingen har man som ansatt mulighet til å søke om at Nav betaler sykepenger for disse dagene.

Amines treningstips:

– Du trenger bare 15 minutter

Sjåføryrket er stillesittende og kan slite på kroppen. Men trening trenger ikke å være tidkrevende eller vanskelig, sier bussjåfør Amine Hmaidi.

Tekst: Øyvind Henriksen Foto: Unibuss

Du trenger ikke å drive med bodybuilding. Det viktigste er at du holder deg i god form, og da er faktisk 15 minutter om dagen nok.

Det sier Amine Hmaidi, bussjåfør for Vy i Lommedalen i Bærum. Hmaidi jobbet

tidligere på fulltid som sjåfør, instruktør og trafikkleder i Unibuss. I dag bruker han mest tid på jobben som keeper trener for flere fotballag i Bærum, men kjører også buss på deltid.

Hmaidi, som har rundt 20 aldersbestemte landskamper for Tunisia, ble bussjåfør etter at



Amine Hmaidi.

en alvorlig skade satte en stopper for karrieren som profesjonell keeper i Norge. Han spilte i andre divisjon i Hønefoss og var på prøvespill for førstedivisjonslaget Moss Fotballklubb da han ble skadet.

Skaden og konsekvensene den fikk, var krevende å håndtere, forteller Hmaidi, men han har klart å holde på gleden i fotball, og han liker å holde seg i form.

– Da jeg jobbet fulltid i Unibuss, planla jeg dagene slik at jeg fikk trent. Jeg pakket med treningstøy kvelden før. Dersom jeg hadde tidligvakt, fikk jeg trent etter jobb. Hvis jeg hadde delt skift, trente jeg mellom skiftene. Og dersom jeg jobbet sent, trente jeg før jobb.

I dag er Hmaidi tobarnspappa, og han vet at det kan være vanskelig å finne tid til trening i en travel hverdag. Han tror mange har en for høy terskel for å komme i gang med trening.

Hmaidi mener at man ikke trenger å dra på et treningsstudio eller sette av en hel time. Trening kan gjøres omtrent overalt, og 15 minutter om dagen kan være nok.

– Med et elastisk bånd, som ikke koster mye, kan du egentlig få like god trening som om du går på gymmen. Det finnes flere øvelser som trener opp kjernemuskulaturen, og det er det som er viktig, sier Hmaidi. ●

3 øvelser med strikk

Ved hjelp av en enkel treningsstrikk er det en rekke styrkeøvelser du kan gjennomføre. Du finner strikker i alle sportsbutikker, og de koster normalt under 200 kroner. Her er tre øvelser Amine anbefaler. Du velger selv hvor mange repetisjoner du tar. Noen ganger er 10 bra, andre ganger er det fint med 20. Det kjenner du selv.

Brystmuskulene

- Legg strikken rundt en stolpe i bussen og still deg med ryggen mot den. Øvelsen kan også gjøres på et lager, kontor eller andre steder der du kan feste strikken.
- Strekk ut armene på hver side av kroppen og hold endene av strikken i hendene.
- Før så hendene sammen foran deg til de møtes. Hold armene strake mens du gjør øvelsen.
- Øvelsen gir effekt for brystmuskulene, men også armer og skuldre.



Øvre del av ryggen

- Fest strikken rundt en stolpe i samme høyde som skuldrene. Still deg mot stolpen og ta ett eller to skritt unna mens du holder en ende av strikken i hver hånd. Avstanden fra deg til stolpen skal være slik at strikken står akkurat i spenn mellom hendene dine og stolpen.
- Når du er klar, trekker du strikken mot øvre del av brystkassen. La albueene gå ut mot sidene mens du strammer strikken. Da vil du kjenne at du bruker musklene øverst i ryggen.



Knebøy

- Stå i vanlig hvilestilling og stå på strikken.
- Hold strikken med begge hendene og løft den opp mot haken. Det er lurt å legge strikken bak armene slik at den går mest mulig langs kroppen, i stedet for foran den. Du kan også dra strikken bak deg og opp til skuldrene.
- Ta så knebøy mens du holder strikken stram.



Rampenissen tullet med hilsen fra pensjonistforeningen

Før jul mottok medlemmene i YTFs pensjonistforening en almanakk for 2026 og julehilsen fra det avtroppende styret i foreningen.

Men ved en inkurie var den vedlagte julehilsenen stilet til «ansatte og forbundsstyret i YTF» i stedet for medlemmene i foreningen. Medlemmene fikk rett og slett tilsendt det samme brevet som foreningens styre sendte til sekretariatet og forbundsstyret.

Denne glippen la en demper på julestemningen i det gamle styret, og styret ønsker derfor å komme med en beklagelse til foreningens medlemmer. Det var naturlig nok foreningens medlemmer styret ønsket å adressere med sin jule- og nyttårshilsen. Beklagelsen er med dette videreformidlet.



25 ÅR I YTF: Frank Robert Pettersen i YTFs bussavdeling i Salten mottok fagforeningsmerket for 25 år i YTF. Leder for avdelingen, Tor Nikolai Pedersen, overrakte merket sammen med blomster og gavesjekk.
Foto: Terje Leite

1363

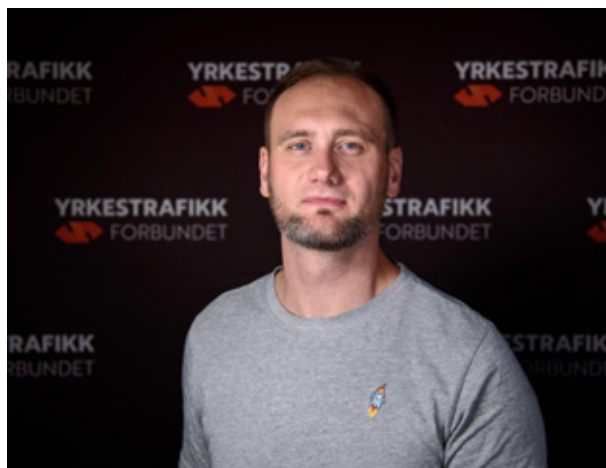
saker behandlet

I løpet av 2025 hjalp YTF medlemmene i totalt 1363 saker. Ifølge en oversikt fra sekretariatet fordeler sakene seg som følger:

- 1157 generelle rådgivningssaker
- 77 tariffsaker
- 129 juridiske saker med rådgivning fra advokat

Ny leder for avdeling 59

Sarunas Gaspuitis (bildet) er valgt til leder for bussavdelingen på Eidså (59). Gaspuitis, som er avdelingens yngste medlem, tar over etter Magne Koppen. Sistnevnte har ledet avdelingen på Søre Sunnmøre i 20 år (!). Det rapporteres om et hyggelig og vellykket årsmøte, der det også ble servert hjortegryte, kake og mange gode historier.



NY LEDER: Sarunas Gaspuitis overtar ledervervet i avdeling 59, Eidså og omegn. Foto: Nicklas K. Sørbel



PÅ TUR: 18 medlemmer fra YTFs logistikkavdeling i Vestre Viken (604) tok turen til København. Foto: Isabell Buklev

Vellykket tur til København

18 medlemmer i YTFs avdeling 604, Vestre Viken, seilte i høst med danskebåten til København. Før avgang fikk de reisende faglig påfyll fra blant annet Tor Arne Korsmoe fra YTFs sekretariat. I den danske hovedstaden ble det besøk på Arbejdmuseet, lunsj og litt byvandring. Utstillingen på Arbejdmuseet fikk tydelig frem det harde livet arbeidere har hatt gjennom tidene. I utstillingen kan man blant annet se en hammer som har blitt formet av hånden til fabrikkarbeideren som brukte hammeren i 33 år.

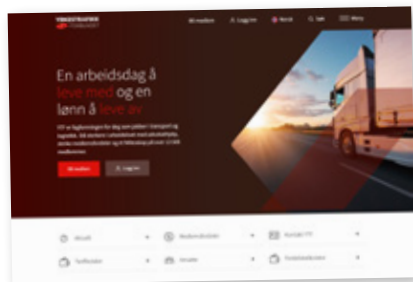


FORMET AV HÅNDEN:

Tusener av arbeidstimer med til sammen millioner av slag har satt sine spor i denne hammeren. Foto: Malthe Folke Ivarsson, Arbejdmuseet

På tampen av 2025 lanserte YTF nye nettsider. De nye sidene har fått et oppdatert og mer moderne uttrykk. Forbundets nye logo

og nye grafiske profil er nå også blitt en del av nettsidene.



Overtar etter Skoglund



YTFs bussavdeling i Glomfjord, avdeling 60, har avholdt sitt årsmøte. På møtet ble det valgt ny ledelse for avdelingen. Espen Øksne tar over ledervervet etter Svein Roger Skoglund, mens David Madsen tar over nestledervervet etter Martin Eliassen. Sistnevnte ønsker det nye styret lykke til og takker Skoglund for innsatsen.

– Svein Roger har gjort en kjempejobb for vår forening i alle år som en svært engasjert leder, og veldig flink med å følge opp spesielt nye sjåførere som kommer inn og tar på seg verv, sier Eliassen.

OVERTAR RATTET:

Det nye styret i YTF Pensjonist har avholdt møte sammen med deler av det forrige styret. Fra venstre: Terje Austmo, Steinar Olsen, Bjørnar Herringbotn, Karsten A. Larsen, Harald S. Eilertsen og Arnold Tveit. De to siste går nå ut av styret. Det samme gjør Leif O. Westerheim, som ikke var til stede da bildet ble tatt.



Nytt styre i YTF Pensjonist

Det nye styret i YTF Pensjonist har konstituert seg. Karsten A. Larsen, kjent fra mange år som leder for YTF Sør-Vest, fortsetter i ledervervet. Bjørnar Herringbotn fra Mosjøen går inn i rollen som nestleder. Steinar Olsen, tillitsvalgt gjennom flere tiår i Oslo, blir sekretær. Terje Austmo fra Verdal er medlem i styret. Sistnevnte har også fått ansvaret for det som trolig blir en informasjons- og verveturné i Trøndelag til våren.

A smiling man with light brown hair and a beard is sitting in the driver's seat of a car. He is wearing a dark blue shirt and a seatbelt. The background shows the car's interior and a glimpse of the outside world through the window. On the left side of the image, there are several vertical blue bars of varying heights, resembling a stylized bar chart or a graphic element.

Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 5,90 %

Søk lån til bil, MC og caravan på
nordea.no/billån

Priseksempel: Eff. rente 7,61 % kr 150.000,- o/5 år.
Etableringsgebyr kr 2.200,- Kost. 29.726,- Tot. kost: kr 179 726,-



Uno-X Truck: Norsk partner til transportbransjen



Vi leverer effektiv mobilitet til de som lever av og på veien: Tank og lad på lokasjoner tilpasset tyngre kjøretøy med ett kort som tar deg gjennom hele Skandinavia.

Dedikerte lokasjoner

Et landsdekkende nettverk av Uno-X Truck-lokasjoner gjør ruten optimal. Alle med hurtigleverende pumper og enkel adkomst for store biler - stadig flere med lynladere.

Ett kort for Skandinavia

Uno-X Truckkort kan benyttes på over 800 lokasjoner i Norge, Sverige og Danmark. Tank og lad med samme kort, komplett bilregnskap for full oversikt.

Vi kjenner hverdagen • Kundestøtte i Norge • unoxtruck.no

Effektiv mobilitet helt frem med Uno-X Truck.

