

YRKESTRAFIKK

NR. 4/2026

SAMMEN PÅ RIKTIG VEI!

SYKEFRAVÆR:
Forskere peker på
store forskjeller

7 nye oppgjør
- sjekk tallene

SJÅFØR
FIKK OVER
150 000
ETTERBETALT

YTFs advokater
OM DINE
RETTIGHETER
i ferien

Viddatassens
favoritter
i førerhuset

Kamilla Strømmen (27) er:

**Bussjenta
på TikTok**





Er det virkelig nødvendig?

Reiseforsikring

Ja, om du ikke er superfan av risiko, så bør du ha en helårs reiseforsikring som dekker hele familien – selv om dere utelukkende utforsker Norge.

De fleste av oss forbinder utenlandsturer med de store utgiftene, men Norgesferier kan være vel så dyre. I tillegg har vi ofte med oss en haug med bagasje og ting vi setter pris på.

Det siste man trenger er ekstrautgifter hvis man ikke kan dra, må avbryte turen, blir forsinket underveis, blir frastjålet noe, eller er uheldig og knuser mobilen. For eksempel.

Gjensidiges reiseforsikring har en ekstra god pris for medlemmer i Yrkestrafikkforbundet, dekker det meste og gjelder med en gang du forlater hjemmet.

gjensidige.no/YS

Når Norge går rundt

Det er lett å si at transporten er samfunnskritisk. Det ble sagt under pandemien. Det blir sagt når veier stenger, når varer må fram, når bussene må gå og når beredskapen diskuteres. Men samfunnskritisk arbeid kan ikke bare hylles i taler. Det må vises i lønn og vilkår. Årets lønnsoppgjør har handlet om nettopp det.

YTFs medlemmer går på jobb når andre sover. De frakter mennesker, varer og verdier. De sørger for at hverdagen virker, også når arbeidshverdagen er presset av tid, ansvar og krevende forhold. Da skal de ha sin del av verdiene de er med på å skape.

Vi har fått gjennomslag i flere oppgjør. Andre steder har vi møtt motstand. Slik er forhandlinger. Det er ikke alltid vi får det vi ber om fordi arbeidsgiverne er enige med oss. Noen ganger får vi det fordi vi står samlet lenge nok. Og noen ganger må vi være villige til å ta kampen videre. For dette handler ikke bare om lønn. Det handler også om trygghet når livet ikke går etter planen.

Mange av våre medlemmer har jobber som ikke kan gjøres fra hjemmekontor. Når kroppen sier stopp, skal de ikke i tillegg måtte vente i uker eller måneder på pengene sine. Forskuttering av sykepenger er ikke et urimelig krav. Mange arbeidsgivere gjør det allerede. Da bør tryggheten gjelde alle.

YTF kjemper for et arbeidsliv med plass til folk. Ikke bare når de er effektive, friske og tilgjengelige. Også når de trenger tryggheten de selv har vært med på å bygge opp gjennom arbeid og fellesskap. Det er dette tariff handler om. Ikke fine ord. Ikke takk fra talerstolen. Men rettferdig lønn, trygghet ved sykdom og respekt i praksis. For når våre medlemmer gjør jobben sin, går Norge rundt. Da skal de også behandles deretter.

Trude Sande
Forbundsleder



Det er lett å si at transporten er samfunnskritisk. Det ble sagt under pandemien. Det blir sagt når veier stenger, når varer må fram, når bussene må gå og når beredskapen diskuteres. Men samfunnskritisk arbeid kan ikke bare hylles i taler.

INNHold



18

Kamilla Strømmen er en av flere profilerte yrkessjåfører i sosiale medier.

Foto: Magne Håheim

8

FLERE TUSEN I ETTERBETALING

Tre sjåfører fikk bokstavelig talt verdifull hjelp fra den lokale avdelingslederen til YTF.

12

KONTROVERSIELL RAPPORT

En ny rapport om sykefraværet blant buss-sjåfører i Ruter-området har skapt debatt.

30

ÅRETS OPPGJØR

Det ene etter det andre tariffoppgjøret er i havn. Her er resultatene.

36

ADVOKATENE SVARER

Det blir ikke skikkelig sommer før YTFs advokater har fått en dose spørsmål om ferierettigheter og feriepengene.

38

TILLEGG PÅ SPILL

Ikke alle arbeidsgivere har like god kontroll på reglene for lønnstillegg. Det kan sjåførene tape på.

Utgiver: Yrkestrafikkforbundet

– fagforbundet for deg som arbeider i transportsektoren

Ansvarlig redaktør:

Øyvind Henriksen
Mobil: 916 24 715
E-post: oyvind@ytf.no

Forsidefoto:

Kamilla Strømmen,
sjåfør i Firda Billag, aktiv
i YTF og kjent som
Bussjenta på TikTok:
Foto: Magne Håheim

Annonser:

Camilla Moen Andersen
Mobil: 991 57 313
E-post: cma@a2media.no

Redaksjonen avsluttet:

30.07.2026

Layout:

Edda Grafisk

Trykk:

Ålgård Offset

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

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

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**
Konsulent økonomi- og
medlemsavdelingen
njoniza@ytf.no**Liane Thomasson**
Konsulent medlems-
register 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 Arnkværn**
Advokat
nora@ytf.no**Rameen Sheikh-Saastad**
(i permisjon)
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**Per Rusten**
Rådgiver (vikariat)
per@ytf.no**Ring direkte til disse****Adrian Pracon**
Kommunikasjonssjef
934 04 436
adrian@ytf.no**Synne Pernille Jakobsen**
Informasjons- og
organisasjonsrådgiver
993 65 058
synne@ytf.no**Tor Arne Korsmoe**
Verve- og
organisasjonsrådgiver
980 43 387
tor@ytf.no**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

Foto: Espen Braata, Norsk Scania



Scania ruller ut selskapets første elbusser i Norge

Scania er tilbake i markedet for by- og forstadsbusser når selskapet i sommer leverer 41 elektriske busser til Tide.

De nye bussene, Scania Fencer F1, skal kjøre for Tide i Vestfold. Scania la for noen år siden ned selskapets egen produksjon av busskarroseri, og karosseriet på de nye bussene er bygget av den kinesiske bussprodusenten Higer Bus. Dette er samme selskap som bygger karosseriet til den populære turbussmodellen Scania Touring.

Chassiset – med motor, drivlinje, aksler, styring, bremses og øvrige tekniske systemer – er utviklet og levert av Scania. Det samme er batteripakkene. Bussene er utstyrt med fem batteripakker, fire plassert på taket og en bak i motorrommet.

Bussene har plass til 42 sittende og 12 stående passasjerer.

Åpner for å utsette kjøp av elbusser i Akershus

Fylkestinget i Akershus har lempet på kravet til Ruter om at bussene i fylket skal være utslippsfrie innen 2030. På et møte i juni vedtok et flertall i fylkestinget at Ruter kan vektlegge hensynet til «gjennomførbarhet, kontraktsmessige forhold, beredskap og økonomi» når busskontraktene skal fornyes.

Ruter har rapportert om flere utfordringer som bør avklares før nye kontrakter inngås, blant annet at dagens elbusser er for tunge for deler av veinettet i fylket. Vedtaket innebærer at Ruter kan utløse en siste opsjon på busskontrakten selskapet har i «vestregionen» og benytte dagens avtale frem til sommeren 2031.



BEKYMRET FOR VEKTEN: Fylkesråd for samferdsel i Akershus, Håkon Snorheim (H) mener mange av fylkets veier ikke vil tåle vekten av dagens elbusser. Foto: Høyre

Foto: Nikolas Gogstad, Bane Nor



1 600 000 000 kroner

Mellom 2019 og 2025 har Vy brukt 1,6 milliarder kroner på buss for tog, meldte Teknisk Ukeblad før sommerferien. I fjor var bussbehovet ekstra stort, og Vy kjøpte inn busstjenester for 314 millioner kroner.

Samtidig melder NRK at togselskapet Go-Ahead i den samme perioden har brukt 470 millioner kroner på buss eller drosje for tog på Sørlandsbanen.

 Made in Norway



76%

har stått uten toalett
når det virkelig hastet

Kilde: Unite Union-undersøkelse blant
1 700 lastebilsjåfører i Storbritannia,
trans.info, 2022



Kun ren
aske blir
igjen

Skann QR-koden for å lese mer.



Du kjenner følelsen. Ingen rasteplass i sikte, ingen toalett. Bare veien videre. Nå slipper du å stå der. Cinderella Travel er en vannfri og luktfri toalettløsning som installeres rett i førerhytta. Det gir sjåføren komfort, hygiene og trygghet underveis. Toalettet er enkelt å bruke og etterlater kun en liten mengde ren aske.

Alltid enkelt. Alltid tilgjengelig.

CINDERELLAECO.COM

Tillitsvalgt oppdaget feil i lønnen over flere år

– nå har sjåførene fått betalt

Tre bussjåfører i Namsskogan har fått etterbetalt over 200.000 kroner i lønn etter at YTFs avdelingsleder oppdaget flere feil i lønnsutbetalingene.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen



Ole Moen, leder for YTFs avdeling 17, Trøndelag Nord

Bussjåfør Eirik Fjerdingsøy i Namsskogan i Trøndelag er sikker i sin sak.

– Vi hadde ikke fått noe gjennomslag i det hele tatt dersom vi ikke hadde fått hjelp av Ole. Det finnes ikke velvilje hos arbeidsgiver, og alt har blitt dysset ned når vi prøver å komme med krav eller forslag.

Sammen med kollegaene Knut Jostein Nyeng og Petter Mathisen har Fjerdingsøy fått god og bokstavelig talt verdifull hjelp fra YTFs avdelingsleder i området, Ole Moen.

Etter flere møter med arbeidsgiveren og en nøye gjennomgang av lønnslippene gjennom fire år, har de tre sjåførene fått medhold i et lønnskrav på over 200.000 kroner.

Feilene knyttet seg til manglende ansiennitetstillegg, manglende modultillegg, for lavt deltskiftstillegg, manglende ubekvemstillegg og manglende tillegg for fagbrev. Sjåførene er ansatt i selskapet Trones Persontransport, en underleverandør til Vy Buss i Trøndelag.

– Ved påsken i 2025 spurte Eirik meg om hvordan reglene for ansiennitet egentlig er, forteller Ole Moen.

Han er leder for YTFs avdeling Trøndelag Nord (17). Da Moen traff Fjerdingsøy i forbindelse med et kurs, kom de to sjåførene inn på reglene for ansiennitetsberegning.

– Eirik synes jo det var for galt at han ikke skulle få betalt for den erfaringen han hadde etter alle de årene som lastebilsjåfør, forteller Moen.

Ved ansettelsen hadde Fjerdingsøy fortalt at han hadde kjørt lastebil i 25 år, men at han hadde lite erfaring fra buss. Lederen i Trones Persontransport svarte at lastebilerfaringen ikke ble regnet som gyldig ansiennitet og Fjerdingsøy ble satt på minstelønnsatsen i bussbransjeavtalen.

– Det var feil. Bussbransjeavtalen er tydelig på at kjøring med lastebil skal godskrives fullt ut, sier Moen.

Feilen innebar at Fjerdingsøy fikk 11 kroner



FIKK HJELP: Eirik Fjeringøy, Knut Jostein Nyeng og Petter Mathisen har alle fått etterbetalt lønn etter at det ble oppdaget manglende utbetaling av diverse lønnstillegg.

for lite utbetalt hver time i de tre første årene av arbeidsforholdet, men feilen stoppet ikke der.

– Da jeg begynte å se på lønnsslippene til Eirik, så jeg at han heller ikke hadde fått lønn for yrkeskompetansebeviset eller bedriftsinterne kurs.

Ifølge Bussbransjeavtalen skal sjåfører motta et tillegg på 9 kroner per time etter at de har tatt kurs i yrkessjåførkompetanse (YSK) og bestått den påfølgende testen. Videre skal sjåfører også få 3 kroner i tillegg per time etter fullføring av bedriftsinterne kurs.

Fjeringøy hadde ikke fått tilbud om bedriftsinternt kurs, og han var heller ikke kjent med lønnstilleggene kurset skulle utløse.

Ifølge Bussbransjeavtalen skal arbeidsgiver skriftlig informere de ansatte om

muligheten til å ta etterutdanningstesten (YKB) og den bedriftsinterne modulen. Dette skal skje minst to ganger per år.

– Her hadde vi et klart tilfelle av at arbeidsgiveren ikke hadde oppfylt kravene i Bussbransjeavtalen, sier Moen.

Ifølge foreldelsesloven kan man normalt fremme krav om manglende lønn i inntil tre år. Men i denne saken var det oppdragsgiver AtBs krav til operatørene og deres underleverandører som ble avgjørende.

I AtBs avtaler med operatørene, for eksempel Vy, Tide og Boreal, slås det fast at den landsdekkende tariffavtalen skal følges. Avtalen gjelder også for operatørenes underleverandører.

Videre står det at eventuelle brudd på avtalen mellom operatøren og AtB kan medføre





UTEN UNIFORMEN:

Ved siden av jobben som bussjåfør driver Eirik Fjerdingsøy en gård på Trones i Namsskogan kommune.

at AtB holder tilbake et beløp tilsvarende det dobbelte av hva operatøren eller underleverandøren har tjent på avtalebruddet. Det innebar at AtB i dette tilfellet kunne holdt tilbake et beløp tilsvarende minst det dobbelte av det Trones Persontransport hadde spart ved å ikke utbetale tilleggene for ansiennitet, deltskift, ubekvem arbeidstid, bestått YSK/YKB eller modulene.

– Til slutt beregnet jeg hvor mye Trones Persontransport hadde bommet på i lønnen. Det manglet ansiennitetstillegg fra starten av arbeidsforholdet og det manglet tillegg for bestått YSK for 3,5 år. I tillegg la jeg til grunn at Eirik skulle blitt tilbudt et bedriftsinternt

kurs innen en viss tid, og at han derfor hadde tapt på det også, forteller Moen.

Til sammen utgjorde kravet over 150 000 kroner.

I arbeidet med kravet sjekket Moen også lønnsutbetalingen til Fjerdingsøys kolleger, Knut Jostein Nyeng og Petter Mathisen. Også her viste det seg å mangle utbetalinger. Nyeng hadde til gode 20 000 kroner og Mathisen 30 000 kroner.

Etter en periode med dialog valgte ledelsen i Trones Persontransport å godta kravet i sin helhet. De tre sjåførene fikk også utbetalt forsinkelsesrenter for den manglende

lønnen. Utbetalingene tok utgangspunkt i kravet Moen hadde beregnet for de tre sjåførene.

– Det var et stort regnestykke, og det tok noen timer å gå gjennom alle tallene og regne ut hvor mye selskapet skyldte sjåførene nøyaktig, sier Moen.

Han tror det er flere bussjåfører som kan være utsatt for samme feil som de tre sjåførene fra Namsskogan. Les mer på side 38.

Styreleder Kristin Smestad i Trones Persontransport mener kritikken om manglende velvilje er urettferdig.

– Vi har hele tiden prøvd å gjøre det som er riktig, så det synes jeg er urettferdig. Vi har forsøkt å ordne opp i dette helt siden vi ble gjort oppmerksomme på at dette var feil. Og vi har nå etterbetalt de manglende tilleggene. Vi beklager jo at dette ble feil, sier Smestad og legger til at selskapet også har etterbetalt for tillegg som ligger over tre år tilbake i tid.

– Det er krav som egentlig er foreldet, men vi ønsker å gjøre ting etter boka – så det var et poeng for oss å etterbetale også dette.

Smestad eier og driver det lille transportselskapet sammen med samboeren, Eivind Trones. Sistnevnte har kjørt buss siden 1990 og har i tillegg vært arbeidsgiver og drevet taxivirksomhet siden starten av 2000-tallet. I mange år var virksomheten organisert som et enkeltpersonforetak, men samboerparet etablerte et AS da selskapet inngikk avtalen med Vy Buss i 2021.

– Da vi fikk tilbudet, tenkte jeg at det nok ble litt mer oppgaver. Men hadde jeg visst hvor krevende det kom til å bli, så hadde jeg aldri i verden sagt ja, sier Smestad.

For å håndtere etterbetalingen av lønnen til sjåførene, har ekteparet kuttet i egen lønn og

utsatt utbetaling av feriepengene til seg selv.

– Det er veldig stressende og egentlig psykisk tøft å stå i dette. Det er utfordrende økonomisk, og noen kvelder har jeg vært så bekymret at det har vært vanskelig å få sove. Vi har hatt en del sykefravær blant sjåførene, og vi blir jo bøtelagt dersom vi ikke klarer å gjennomføre rutene. Så det er et veldig hardt press. Anbudsregimet kan være drepen for små firmaer.

”

Det var et stort regnestykke, og det tok noen timer å gå gjennom alle tallene og regne ut hvor mye selskapet skyldte sjåførene nøyaktig

OLE MOEN, LEDER FOR YTFS AVDELING 17

– Føler du at dere fikk tilstrekkelig informasjon fra Vy Buss da dere inngikk avtalen?

– Vi har fått informasjon, og vi har en person vi kan kontakte dersom vi har spørsmål, men det kan likevel være vanskelig. Det er ikke alltid at man vet hva man ikke vet. Det er mange detaljer i Bussbransjeavtalen som kan være vanskelig å finne ut av, sier Smestad og nevner kravet om interne kurs som et eksempel.

Det finnes i dag ingen beskrivelse eller krav til hva de interne kursene skal inneholde.

– Jeg er ikke økonom, og det er ingen steder der jeg kan slå opp for å få detaljer i Bussbransjeavtalen forklart. Vi har gjort så godt vi kan, men det er ikke bare lett, sier Smestad. ●

Kontroversiell rapport skaper debatt: Forskere peker på **uvanlig** **høyt sykefravær** blant enkelte bussjåfører

En ny rapport om sykefraværet blant bussjåfører i Oslo og Akershus har skapt sterke reaksjoner i deler av bransjen.
– Vi kunne ikke holde dette skjult, sier en av forskerne.

Tekst: Øyvind Henriksen



Sjefen for NHO Transport mener rapporten ikke burde blitt offentlig tilgjengelig. YTF-leder Trude Sande sier det er «helt feil å starte med mistanke mot sjåførene». Og lokale tillitsvalgte mener rapporten er stigmatiserende.

Rapporten som har skapt disse reaksjonene er utarbeidet av tre forskere ved Transportøkonomisk institutt. I rapporten forsøker forskerne å finne ut av hvorfor sykefraværet i Ruter-området (rutebuss i Oslo og Akershus) har økt vesentlig mer enn i resten av landet i årene etter pandemien.

I arbeidet med rapporten – som er utarbeidet på oppdrag for Ruter – er flere mulige årsaker til utviklingen undersøkt. Selv om flere av hypotesene kan ha vært medvirkende til veksten i sykefraværet, så blir den ene etter den andre hypotesen drøftet og forkastet. Forskerne finner nemlig ingen holdepunkter for at hypotesene forklarer hvorfor fraværet i akkurat dette området har økt mer enn i resten av landet i perioden 2019-2024.

Men i arbeidet med fraværstallene oppdager forskerne to andre faktorer de mener bør løftes frem: Det legemeldte sykefraværet varierer tydelig mellom sjåførenes landbakgrunn og bosted. Noen landbakgrunner har høyere sykefravær enn andre og noen bosteder har høyere sykefravær enn andre. Det aller høyeste sykefraværet finner man når man kombinerer bosted og landbakgrunn, og veksten er mye større i disse gruppene, enn i resten av Oslo og Akershus, og blant øvrige bussjåfører.

Funnene er så tydelige at de tre forskerne mener økningen i det legemeldte sykefraværet peker i retning av et «systematisk overforbruk av sykepengeytelser blant deler av de ansatte».

– Vi vet ikke hvorfor det er slik. Det har vi ikke undersøkt. Men vi har funnet tallene, og vi kunne ikke skjule dette, sier en av forskerne bak rapporten, Jørgen Aarhaug.



BORET I TALLENE: Forsker Jørgen Aarhaug ved Transportøkonomisk institutt har sammen med to kolleger analysert sykefraværet blant selskapene som kjører rutebuss for Ruter.

” – Vi vet ikke hvorfor det er slik. Det har vi ikke undersøkt. Men vi har funnet tallene, og vi kunne ikke skjule dette.

JØRGEN AARHAUG, FORSKER VED TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Han forteller at han og kollegene raskt forstod hvordan innholdet i rapporten kunne vekke sterke reaksjoner.

– Vi som har skrevet rapporten ønsket egentlig å gå ut med en kronikk for å kunne styre litt hvordan rapporten ble lest. Vårt poeng er at både faktorene utsatt landbakgrunn, utsatt bosted og bussjåfør som yrke må være til stede. Mangler én av disse, er fraværet normalt, og langt fra alle med kombinasjonen har høyt fravær. Likevel, vi så hvordan deler av dette kunne bli tatt ut av kontekst og tas til inntekt for ytterliggående politiske synspunkter som rapporten ikke gir grunnlag for, sier Aarhaug.



Etter en liten intern diskusjon ble rapporten publisert på enkleste vis. Rapporten ble lagt ut på instituttets nettsider ledsaget av en nettsak som løftet de viktigste funnene. Det ble ikke lagt skjul på noen av funnene, men det ble heller ikke gjort noe ekstra nummer ut av innholdet. Det ble ikke sendt inn kronikker til utvalgte redaksjoner og det ble ikke gjort noen eksklusive intervjuer.

– Vi bare la dette ut uten å gi det ekstra oppmerksomhet, men det tok bare én dag før vi hadde en journalist på tråden som ville gjøre et intervju. Deretter gikk det en uke så kom NHO Transport med et utspill om at rapporten ikke burde vært offentliggjort. Det gjorde jo at rapporten fikk vesentlig mer oppmerksomhet utenfor massemedia.

Aarhaug sier det aldri var aktuelt for forskerne på prøve å skjule det de fant i tallene.

– Vi kan ikke la være å skrive det bare fordi det kan være betent. Å skjule slikt trigger bare teorier fra konspiratoriske anlagte mennesker, og da sporer raskt debatten av. Det hjelper ikke arbeidet med å få ned sykefraværet.

personer i bransjen som ble intervjuet under arbeidet med rapporten. Disse har pekt på at noen sjåfører – i deler av arbeidsmiljøene – kan ha tilgang til leger som sykmelder lett.

Etter publiseringen av rapporten har forskerne blitt kontaktet av flere leger som har ønsket å komme med innspill til dette.

– Vi har blitt kontaktet av flere leger med yrkesbakgrunn i Groruddalen, både med bakgrunn som fastleger, bedriftshelsetjenesteleger og Nav-leger. Det de har til felles, er at de alle er bekymret, forteller Aarhaug.

– **Hva er de bekymret for?**

– De er bekymret for det de mener er en praksis, blant leger, som undergraver sykelønnsordningen generelt.

– **Har dere blitt kontaktet av noen myndigheter etter publiseringen av rapporten?**

– Det har vi.

Aarhaug mener det videre undersøkelser av sykefraværet i de aktuelle områdene må plukkes opp av operatørene, fagforeningene og Nav.

– Ruter er ikke arbeidsgiver for sjåførene, så det er på mange måter naturlig at de ikke ønsker å gå inn i detaljene videre, samtidig påvirker Ruter mange av de strukturelle forholdene rundt arbeidet. Spørsmålet er i hvilken grad operatører, fagforeninger og Nav er interessert i å gjøre noe. Vi mener rapporten peker på noen vonde, men viktige problemstillinger som det er mulig å ta tak i.

YTF-leder Trude Sande mener det er viktig å ta sykefraværet blant bussjåfører på alvor, men hun mener det blir helt feil å starte med mistanke mot sjåførene.

– Jeg reagerer kraftig på antydninger om juks. At en rapport ikke finner hele forklaringen, betyr ikke at bussjåfører later som de er syke. Det er et altfor langt sprang, sier Sande.

Hun poengterer at veksten i sykefraværet i hovedsak gjelder legemeldt fravær.

– Da har en lege vurdert at sjåføren ikke skal kjøre.

Sande viser videre til YTFs egen

” – *Jeg reagerer kraftig på antydninger om juks. At en rapport ikke finner hele forklaringen, betyr ikke at bussjåfører later som de er syke.*

TRUDE SANDE, LEDER I YTF

Selv om forskerne ikke har undersøkt hvorfor sykefraværet varierer ut fra landbakgrunn og bosted, nevnes det i rapporten noen mulige faktorer som kan spille inn. En av dem er såkalte smitteeffekter, altså at tilbøyeligheten for å be om en sykmelding øker når kollegaen eller naboen er sykemeldt. En annen baserer seg på svarene fra enkelte



KRITISK TIL FOKUSET:

Trude Sande mener det er helt feil å mistenke grupper av sjåførere for juks. YTF-lederen viser blant annet til at fraværet som får oppmerksomhet i rapporten, er legemeldt. Foto: Nicklas K. Sørbel

medlemsundersøkelse. I den forteller 40 prosent av sjåførene at de har opplevd økt stress eller utbrenthet på grunn av jobbpresstet det siste året.

– Samtidig sier 67 prosent at de går på jobb selv om de er syke. Det viser ikke en kultur for å sykemelde seg uten grunn. Det viser en yrkesgruppe som presser seg langt – ofte for langt.

Selv om rapporten fikk en del oppmerksomhet i pressen, har den i liten grad vært et tema blant sjåførene i Oslo. Det forteller tillitsvalgt i Unibuss og leder for YTFs avdeling 3 (Oslo), Eli Hetlevik.

– Dette er ikke noe sjåførene snakker om. Denne type rapporter blir i liten grad lest av dem. Det er nok mer ledelsen og kanskje politikerne som er interesserte, sier Hetlevik.

Selv har hun sammen med de andre tillitsvalgte og ledelsen fått en presentasjon av rapporten. Hun registrerer at rapporten peker på høyere fravær i enkelte grupper blant sjåførene, men føler at rapporten ikke gir noen svar på hvorfor det har blitt slik.

– De har jo egentlig ikke funnet noen ting om hvorfor fraværet er som det er.

– Men hva tenker du om at fraværet er høyere blant enkelte grupper når man ser på landbakgrunn?

– Jeg vet ikke hvorfor det er slik, og rapporten sier heller ikke noe om det.

Hetlevik mener selv at økt stress og en svakere jobbtilhørighet driver opp fraværet i Oslo.

– Jeg tror det er det som butter. Det er mye stress. Vi har mange slitne sjåførere. De jobber i et komplisert trafikkbilde med mye trafikk. Vi har syklistere som ikke bryr seg om trafikkreglene. Vi har ungdommer som kommer på sparkesykkel fra alle kanter. Og vi har sjåførere som opplever at de blir til hakkekyllinger. De møter sinte passasjerer som er misfornøyde med at bussen er forsinket eller for full, og vi har sjåførere som blir overfalt på jobb av folk som er ruset eller på annen måte i ubalanse.

– Men tror du det er mer stressende å kjøre buss i Oslo enn det er andre steder i landet?

– Jeg tror jobben som bussjåfør kan være



IKKE ET TEMA:

Tillitsvalgt i Unibuss og leder for YTFs avdeling 3 (Oslo), Eli Hetlevik, sier rapporten i liten grad har fått oppmerksomhet blant bussjåførene
Foto: Synne Pernille Jakobsen



stressende i hele landet, men i Oslo har vi et høyere trykk enn i regionene.

Forskerne ved Transportøkonomisk institutt rapporterer om klare holdepunkter for at hverdagen til sjåførene kan oppfattes som hardere. Både tillitsvalgte og enkelte ledere skal i intervjuer ha fortalt at kjøretidene i flere tilfeller er urealistisk korte, og at reguleringstiden ikke er tilstrekkelig.

I et forsøk på å undersøke denne påstanden har forskerne sett nærmere på utviklingen i forsinkelser ved endestasjonen. Tallene viser at forsinkelsene har økt gradvis fra 2020 til 2023, men at de falt tilbake i 2024 og 2025. Nivået er uansett under det som ble målt i 2019, og forskerne lander på at dette ikke kan forklare hvorfor sykefraværet har økt mer i Oslo og Akershus enn i resten av landet.

Forskerne har ikke vurdert utviklingen i selve trafikkbildet eller utviklingen i reguleringstiden.

Leder for YTFs avdeling 3, Eli Hetlevik, er en av de tillitsvalgte som ble intervjuet av forskerne. I intervjuene fortalte hun blant

annet om hvordan samholdet blant sjåførene har blitt svekket.

– Her hos oss i Unibuss på Alnabru er kantina lagt ned. Nå har vi bare et kombinert kjøkken og spiserom. Før kom gjerne sjåførene inn før skiftet og tok en prat med kollegene som var i kantina. I dag skjer ikke det. Nå kommer folk på jobb, kjører, og så går de hjem. Fellesskapet i kantina er borte. Nå kan du gå inn der – når som helst på dagen – og det sitter kanskje tre stykker der, og de sitter ved hvert sitt bord, sier Hetlevik.

Hun er overbevist om at sosiale tiltak kan styrke samholdet og redusere fraværet.

– Vi ser det når vi har pizzakveld, vaffeldag eller julebord. Da kommer folk i hope-tall, også de som er sykemeldte. Da kan de sitte der og prate i flere timer, alle sammen – sjåførene, vaskerne og sjefene. Det bygger samhold. Da er det ikke pakistanere, nordmenn og afrikanere for seg, alle sitter der det er ledige bord. Det er veldig koselig, men vi kan jo ikke ha julebord hver dag. Vi trenger noe som bygger det sosiale, uten at det må koste masse penger. ●

Bak rattet

FAVORITTER I FØRERHUSET

I bestefars campingstol

Eirik Gjestemoen, kjent fra Norske Truckers og som Viddatassen på Instagram og Snapchat, vet godt hva han trenger i førerhuset.



Foto: Privat

EIRIK GJESTEMOEN

Alder: 34 • **Bosted:** Geilo • **Kjører:** Scania R660 • **Arbeidsgiver:** Sundbrei Transport

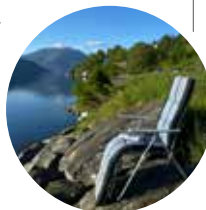
HJEMMEBAKT BRØD

Jeg må ha med ei niste med hjemmebakket brød. Skal man kjøpe mat ute, så blir det dyrt og lite mettende. Det er som regel samboeren som baker brødet. Hun må få kredden for det. Brødet er godt og sunt. Jeg tar gjerne på egg i skiver, ofte med pesto eller noe godt krydder.



CAMPINGSTOL

Om sommeren er jeg alltid glad for å ha en campingstol med. Når det blir litt venting og det er sol og fint ute, så er det bedre å sette seg ute i stedet for å sitte inne i bilen og irritere seg over ventingen. Er man heldig får man litt farge også, og ikke bare på venstrearmen. Stolen jeg har nå, har jeg arvet fra bestefar. Det er en ordentlig campingstol med fjærer under.



STEREOANLEGGET

Jeg er ganske avhengig av å ha et ordentlig stereoanlegg. Det ble tydelig da jeg kjørte en annen bil og merket hvor godt det var å komme til min egen. Det handler ikke om at det skal være høyest mulig volum, men det skal være en dyp og fin lyd med god bass. Jeg har byttet ut de originale høyttalerne med et komponentsett og en basskasse. Alt levert og justert av Bass Brothers i Fosnavåg.



De nye stjernene bak rattet

De følges av flere tusen mennesker via sosiale medier. Møt de norske yrkessjåførene som har blitt stjerner på internett.

Tekst: Øyvind Henriksen



Foto: Magne Håheim



Over en million har sett Kamilla på TikTok

Med over 42 000 følgere på TikTok er Kamilla Strømmen i en klasse for seg blant bussjåførene som har satset på sosiale medier. En av filmene hennes er sett av 1,2 millioner brukere.

Det startet med litt prøving og testing, men så tok det plutselig av for Kamilla Strømmen (27) på TikTok.

– Jeg har alltid vært interessert i foto og video, og jeg liker å lage små filmer. Jeg startet med TikTok våren 2022, og det ble raskt en fin plattform der jeg kunne være kreativ og prøve ulike ideer, forteller Strømmen til Yrkestrafikk.

Da hun i januar 2023 startet på bussjåførutdanningen i Os la hun ut videoer fra opplæringen.

– Jeg filmet blant annet da jeg øvde meg på å legge på kjetting, og jeg fikk veldig mange positive tilbakemeldinger. Da merket jeg at det var stor interesse der ute for bussjåfører generelt og kanskje spesielt for det å se en ung kvinne i et yrke som tradisjonelt sett er mannsdominert.

Etter utdanningen startet Strømmen som sjåfør i Firda Billag og trappet samtidig opp videoproduksjonen.

– Jeg pleier å vise frem en ærlig og variert hverdag av livet som bussjåfør. Det kan være alt fra pålegging av kjetting, ulike busstyper og hvordan hverdagen generelt ser ut. Så sper jeg på med litt humor og også noen dansevideoer.

– Hvilke reaksjoner har du fått på det du legger ut?

– Det er stort sett veldig positivt. Jeg får mange hyggelige kommentarer og meldinger fra folk som følger meg. Jeg blir også gjenkjent når jeg er ute blant folk, og det er veldig hyggelig. Det viser at innholdet faktisk betyr noe for folk.

Strømmen merker også at innholdet får spredning langt utenfor hjemstedet.



Kamilla Strømmen

Arbeidsgiver: Firda Billag Buss

Har over 42.700 følgere på TikTok med profilen Bussjenta.

– Når jeg kjører turer til Sogndal eller med Fjordekspressen til Bergen så kommer det av og til ungdommer på som kjenner meg igjen og som vil ta et bilde. Det synes jeg er veldig artig.

– Hva sier kollegaene dine?

– Jeg opplever at kollegaene synes det er litt stas. Mange setter pris på at jeg får frem både yrket og Firda Billag på en positiv måte. Du vet Firda Billag har nå over 100 års historie og jeg er ganske stolt over å vise frem denne bedriften til publikum.

– Men er det noen av dem som vil være med?

– Hehe, nei, men nå er de fleste kollegaene mine mannfolk oppi 60- og 70-årene, så de vil helst ikke være med. Men de sier at de synes det er artig det jeg lager.

Kamilla har vært YTF-medlem i tre år og har blant annet deltatt på landsmøtet i Molde og YTFs kvinnesamling. Hun er tydelig opptatt av å løfte kjennskapen til yrket hun selv har valgt.

– Jeg er stolt av yrket. Jeg er stolt av kollegaene. Og jeg er stolt av Firda Billag. TikTok gir meg muligheten til å vise frem et yrke som mange bruker hver dag, men som mange kanskje ikke tenker over. Jeg tenker at det er viktig å være synlig, og dersom en ung person får lyst til å prøve yrket, så synes jeg det er veldig bra, sier Strømmen.

Livet som «TikTok-er» har gitt Strømmen kontakt med mange nye mennesker. Sjåføren har også fått meldinger fra ungdommer som sier at de har sett filmene hennes og at de nå skal starte på sjåførutdanningen.

– Det synes jeg er veldig kjekt. Da blir jeg glad.



Foto: Magne Håheim

For de som er teknisk interessert: Kamilla filmer videoene selv med sin iPhone 14 Pro. Hun har ikke investert i mer utstyr enn et stativ som kan holde mobilen. Hun redigerer

filmene i appen CapCut. Det siste året har hun fått hjelp av kjæresten Magne Håheim på noen filmer. Håheim er profesjonell fotograf og bussjåfør. Les mer om Magne på neste side. ►►

Reiser verden rundt for å filme busser

Det norske Bussmagasinet har bygget opp en følgerbase fra hele verden etter at redaksjonen for åtte år siden valgte å satse på YouTube. Bak og foran kameraet finner man Magne Håheim.

Han omtaler seg selv som Norges største bussentusiast og har vært «ekstremt tilknyttet» kjøretøyene helt siden han var en liten gutt.

– Det første ordet jeg sa i barndommen var «buss». Og litt senere, da de andre guttene spilte fotball, så stod jeg på bussterminalen og kikket på busser. Jeg var en tidlig buss-spotter, forteller Magne Håheim.

Ved siden av en karriere med sang, skuespill og filmproduksjon har Håheim dyrket lidenskapen for buss. Siden 2010 har han vært tilknyttet Bussmagasinet, et magasin som følger bussbransjen med fokus på bussmodeller og teknologi.

– Nå har vi reist rundt i 16 år og tatt bilder og laget film om buss. Vi dekker rundt fem kontinenter hvert år med foto- og videoproduksjon, sier Håheim.

Publiseringen på YouTube har – med noen få unntak – ikke gitt direkte inntekter til Bussmagasinet, men filmene har vært en effektiv markedsføringskanal for magasinet og Håheim selv. For sistnevnte er kanalen et ypperlig utstillingsvindu for hva han kan skape visuelt.

– Alt du ser på YouTube er gratisarbeid fra min side. Men når bussprodusentene ser filmene, så booker de meg inn til å lage innhold for dem, forklarer Håheim.

Ved siden av jobben for Bussmagasinet driver nemlig Håheim sitt eget produksjons-selskap. Og det er gjennom denne virksomheten at han i dag kan tjene nok penger til å leve av det som startet som en hobby.

Innholdet Håheim lager på oppdrag for bussprodusentene blir brukt til markedsføring i produsentenes egne kanaler. Det kan



Magne Håheim

Arbeidsgiver:
Selvstendig nærings-
drivende

*Lager filmer for
Bussmagasinet på
YouTube og publiserer
i egen kanal på
TikTok*

være på produsentenes egne nettsider eller i sosiale medier. Noen produsenter leier også Håheim inn som en «influencer». I 2024 spilte Håheim inn en serie korte filmer for MAN der seerne kunne følge sjåføren på en kjøretur med en splitter ny buss fra MANs fabrikk i München og til Middelhavskysten i Italia.

I tillegg til filmene på YouTube publiserer Håheim filmer på TikTok og Instagram via egne kontoer. I disse filmene viser han blant annet frem hverdagen for turbussjåfører i Norge.

– Jeg tok busslappen i 2012 og planla i utgangspunktet kun å bruke den for å kunne kjøre bussene jeg skulle ta bilder og skrive om. Men mens jeg lagde reportasjer og testet busser på ulike ruter, så fikk jeg mange spørsmål fra forskjellige busseiere om ikke jeg også kunne kjøre for dem.

Og slik ble det. Håheim tok YSK, trappet ned artistkarrieren og har de siste årene kjørt buss for turbussoperatøren Bussring i høysesongen og andre perioder.

– Å kjøre turbuss er noe av det fineste jeg gjør. Det er på mange måter hobbyen min, samtidig som det er en ansvarsfull og viktig jobb. Men sammenlignet med fotojobben har det den fordel at når arbeidsdagen er over, så er man ferdig. Når jeg jobber med foto og video, så er det alltid en god dose forarbeid og enda mer etterarbeid som skal gjøres i forbindelse med hver jobb.

– Hva gir det deg å lage disse filmene om hverdagen som sjåfør?

– Jeg har fått sinnssykt mange positive kommentarer. Når jeg er ute på veien, så føles det som jeg nesten ikke kan stoppe på en rasteplass uten at det kommer en sjåfør som vil snakke om det jeg gjør.



REINEBRINGEN: Den spektakulære utsikten fra Reinebringen i Lofoten er en av mange naturopplevelser Magne Håheim har fått gjennom jobben som turbussjåfør. Foto: Privat

Filmene til Håheim har også fått oppmerksomhet i media. I mai publiserte sjåføren en film der han viste frem hvor krevende det er å finne parkering for turbusser i Bergen. Noen dager senere ble han kontaktet av

Bergensavisen som ville lage en sak om problemstillingen.

– Jeg synes det er veldig fint å kunne gi bussbransjen et ansikt, og også få frem noen av de utfordringene vi som jobber i bransjen møter. ►►

Julianne bruker Snap for å vise frem jobben hun elsker

Julianne Brox skulle ønske at hun – da hun var 13 år – kunne fulgt noen som seg selv i sosiale medier.

Bilberger Julianne Brox (34) fra Tromsø er blitt et kjent fjes for mange gjennom TV-serien Norske Truckers på Viaplay. Gjennom tre sesonger har seerne kunnet følge Brox i hennes hektiske og spennende jobb i Troms Assistanse.

I tillegg til deltagelsen i TV-serien følges Brox av flere tusen i sosiale medier. Hun bruker mest tid på Snapchat, men har også mange følgere på Instagram og TikTok.

– For meg handler det om at jeg har en jobb som jeg har lyst til å vise frem. Jeg vet jo at det er en del fordommer rundt yrket, og det vil jeg rette opp i, sier Brox.

Hun mener mange lastebilsjåfører har snakket ned yrket.

– Man sier at det er tungt og at man må være mye borte hjemmefra. Når jeg har stått på stand med opplæringskontoret eller med Lastebileierforbundet og «Følg drømmen, ikke strømmen», så møter jeg ungdommer som tror at man som lastebilsjåfører må kjøre langtransport. De tror det er et ensomt yrke der man bare er alene. Men sånn er det jo ikke. Jeg har lyst til å rette på det inntrykket og vise hvor kul jobb dette kan være.

Tilstedeværelsen i sosiale medier har i sum vært en veldig god opplevelse for Brox.

– Jeg får mye mer positive tilbakemeldinger enn negative.

– *Hvilke positive tilbakemeldinger får du?*

– Det er jo mye på den jobben vi gjør i firmaet. Noen liker å kalle oss for vinterveiens helter eller engler. Noen lurer på hva de skulle



Julianne Brox

Arbeidsgiver:
Troms Assistanse

Følges av mange under profilen TowBarbie på Snapchat, også kjent gjennom TV-serien Norske Truckers



gjort uten oss, vi som er ute i all slags vær for å hjelpe dem som kanskje ikke hører like godt etter på det meteorologene sier.

Brox får også tilbakemeldinger om at det ser ut som en spennende jobb og at det er kult at ei jente jobber som bilberger. Hun skulle ønske at hun, da hun var ungdom, kunne sett og fulgt en sjåfører slik hun i dag er.

– Jeg skulle ønske at 13 år gamle Julianne kunne sett meg slik jeg er nå. Den gang var jeg så usikker, sjenert og redd for å gjøre feil. Den mestringsfølelsen jeg har fått gjennom denne jobben er helt utrolig.

– *Er det noen hensyn du må ta når du lager innhold til sosiale medier?*

– Ja, jeg må tenke på personvernet. Jeg berger mange mennesker som kanskje ikke



har lyst til å få bilder fra berginga lagt ut i sosiale medier. Dersom jeg hadde delt alt jeg gjorde på jobben, så hadde folk ikke turt å ringe til oss lenger, sier Brox.

Hun har ikke fått noen kjøreregler fra arbeidsgiveren på hva hun kan legge ut og hva hun ikke kan legge ut.

– Men vi har en veldig god dialog på jobben, og jeg tror jeg har selvinnsikt nok til å skjønne hva som er greit og hva som ikke er det. Dersom jeg har vært usikker, så har jeg alltid spurt. Det handler gjerne om hvilken type oppdrag det er. Jeg ville for eksempel aldri laget noe når vi henter en bil for namsmannen eller gjør et oppdrag for politiet.

KJENT FRATV:

Gjennom tre sesonger av Norske Truckers har seerne fått følge Julianne Brox på oppdrag for Troms Assistanse.
Foto: Viaplay

Det skjer også at de som blir berget av Brox selv har lyst til å forevige øyeblikket.

– Da sier jeg jo «ja» og spør dem kanskje om jeg kan ta et bilde og legge ut, selvsagt med sladdet registreringsnummer.

Denne høsten er det ni år siden Brox startet i jobben som bilberger.

– Jeg må si jeg har fått vært med på mye. Jeg har ikke lyst til å gjøre noe annet, sier Brox og legger til at yrket er mer enn en jobb, det er en livsstil.

– På jobben har jeg ikke kolleger, jeg har familie. Vi er en så sammensveiset gjeng og vi jobber sammen til alle døgnets tider. Om det er julaften eller påske, så er vi på jobb. Dette er et yrke vi har valgt fordi vi brenner for det. ►►

Rob valgte bort sjåførjobben da ledelsen ville kontrollere hva han la ut i sosiale medier

Da ledelsen ba ham slutte å lage filmer foran selskapets busser eller i selskapets uniform, fant Robert Michael Scott raskt en løsning: Han kjøpte like godt en egen buss og en egen uniform.

Målt i antall følgere er det ingen sjåfører – i hvert fall i Norge – som har samlet like mange som Robert Michael Scott, også kjent som NorwayRob. Med over 2,2 millioner følgere på TikTok, over 144.000 følgere på Snapchat og over 202.000 følgere på Instagram har det som startet som litt tull og moro blitt selve jobben for Scott. Han har stemplet ut fra Tide og lever i dag av å lage innhold til sosiale medier.

– Da jeg vokste opp, elsket jeg å lage videoer der jeg tullet og tøyset. Jeg ville få folk til å le og jeg likte vel egentlig å være en klovn, forteller Scott.



MELLOM VAKTENE: De første filmene til NorwayRob ble laget mens han fortsatt jobbet som bussjåfør. Senere ble innholdsskaping selve yrket. Foto: Christopher Scott



Robert Michael Scott

Arbeidsgiver:
Selvstendig
næringsdrivende

Med over 2,5 millioner følgere i sosiale medier er NorwayRob trolig Norges mest profilerte yrkes-sjåfør på digitale plattformer.

Han har stemplet ut som bussjåfør, men ikke fra sjåføridentiteten. I dag lever han av innholdet han lager i sosiale medier.

Tilværelsen i sosiale medier startet med noen morsomme bilder og filmer som kun ble delt privat via Scotts Facebook-konto, men så fikk Scott medierådgivning fra uventet hold – sønnen sin.

– «Pappa, du er jo døds morsom. Du må poste dette slik at alle kan se det,» sa han og foreslo at jeg la det ut på Instagram. «Ehh, jeg vet ikke helt om jeg skal på Instagram», svarte jeg, men slik ble det.

Scott debuterte på Instagram sommeren 2019. Noen måneder senere foreslo sønnen at han burde komme seg på TikTok.

– «Det kommer ikke til å skje. TikTok er bare for barn og tvilsomme menn», sa jeg. Men en dag filmet han meg i skjul da jeg kjørte bussen tilbake til garasjen etter siste stopp. Jeg hadde tatt frem mikrofonen og satt og sang på Karpe-sangen Skittles. Sønnen min – den skurken – han filmet det og la det ut på TikTok. Før jeg visste ordet av det, ble jeg kontaktet av radiostasjoner og TV-programmer i Europa og USA som ville høre historien om denne gærne bussjåføren.

Etter dette lagde Scott flere og flere filmer der han spilte på rollen som bussjåfør.

– Da jeg vokste opp, var det å møte en bussjåfør omtrent det samme som å møte kapteinen på et fly. Vi barna hadde masse respekt for sjåførene, og jeg fikk lyst til å gjenspeile det forholdet.

– Da jeg flyttet til Norge, synes jeg nordmenn var ganske innadvendte og reserverte. Og sammenlignet med amerikanere, så er dere jo det. Som bussjåfør tror jeg bare

15-20 prosent av passasjerene sa «hei», «ha det» eller «tak», sier Scott.

Ifølge ham kunne bare det å få øyekontakt med passasjerene være vanskelig. Men det var før han «gikk viralt».

– Plutselig kom folk på bussen og sa «hei» og ga meg et smil. Det ga meg en energi og et ønske om å lage enda mer innhold.

– *Hva slags innhold er mest populært?*

– Det kan være ganske enkelt. Jeg kan stå foran bussen og danse en klein dans og plutselig er det sett av millioner. Selv liker jeg best når vi lager sketsjer, og de får også masse visninger, men det viktige er å skape en reaksjon hos de som ser på. Uten det får du ikke visninger. Jeg kan se ut som en klovn, men det er med vilje – for det er det som funker.

I begynnelsen opplevde Scott at han fikk støtte og ros fra ledelsen, men etter hvert snudde det.

– Jeg ble kalt inn på teppet til markeds-sjefen. Hun ønsket å godkjenne videoene dersom jeg hadde på meg uniformen til Tide. Jeg sendte henne en testfilm, men da reagerte hun på hvordan jeg danset.

Scott sier at han kan forstå at ledelsen reagerte på noen av filmene han lagde.

– Jeg forstår at alle har sine egne grenser når det kommer til humor, men for meg handler det om at det kommer fra et godt sted og at man gjør det for å skape glede. Dessuten vet jeg at disse filmene hjalp skikkelig på rekrutteringen – og det vet vi jo at bransjen trenger.

Kommunikasjonsdirektør Marianne Frønsdal i Tide sier selskapet ikke kan kommentere enkeltsaker.

– Generelt har ansatte som privatpersoner full anledning til å publisere innhold i egne sosiale medier. Når det gjelder bruk av Tide eller våre oppdragsgivere sine merkevarer, forventer vi at disse ikke brukes på en måte



NORSK

NASJONALDAG:

Med norsk flagg i hånden og «Happy 17th» på skiltet feirer NorwayRob 17. mai sammen med følgerne sine. Foto: Christopher Scott

som kan svekke tilliten til selskapet eller skape uklarhet om vår rolle som en trygg og pålitelig samfunnsaktør, sier Frønsdal.

Da Scott fikk beskjed om at han ikke kunne bruke selskapets busser i filmene, var løsningen enkel – han kjøpte seg sin egen buss.

– Jeg sjekket på Google og Finn.no og fant en buss i Oslo. Den kostet 150 000 kroner.

I dag er det tre år siden Scott har kjørt buss som ansatt i Tide.

– *Tjener du mer eller mindre i dag enn du gjorde som bussjåfør?*

– Det er faktisk mer eller mindre det samme. Inntekten til selskapet er høyere, men det er skatten også. ►►

Per Kristian elsker å få folk til å le

Etter flere år med publisering både på Facebook, TikTok og Snapchat møter Per Kristian Olsen stadig passasjerer som vil ta en selfie sammen med ham.

Da TikTok-bølgen traff Norge med full kraft våren 2022 stod Per Kristian Olsen klar til å ri bølgen.

– I begynnelsen lagde jeg veldig informative filmer om busser og hverdagen som bussjåfør, men etter hvert lagde jeg litt mer tull og tøys fra pausene i jobben, og i dag er det en god blanding, forteller Olsen.

Målet med aktiviteten på TikTok og i de andre kanalene er å gi seerne et innblikk i hverdagen til sjåfører, og gjerne underholde dem samtidig.

– Jeg vil gjerne få frem alt som er så bra med yrket vårt. Hvor mye gøy vi har det sammen, og hvor hyggelig det er. Dersom noen får lyst til å bli bussjåfør etter at de har sett filmene, så er det supert.

At innholdet Olsen lager blir lagt merke til, merker han selv omtrent daglig.

– Det går nesten ikke en dag uten at jeg treffer noen som vil ta en selfie. Noen dager kan det være det 3 – 4 stykker. Det er veldig gøy, men det er jo ikke alltid at det passer like bra når jeg kjører i rute. Nå sier jeg at de nesten må vente til vi kommer til siste stopp på ruta, da kan jeg stille opp, sier Olsen.



Per Kristian Olsen

Arbeidsgiver: Vy Buss i Ålesund
Verv i YTF: Nestleder i avdeling 37

Aktiv under profilen Busskompis på TikTok (over 9600 følgere), Snapchat, Instagram og Facebook.

stand for Vy Buss og han har representert selskapet i rekrutteringskampanjen «Følg drømmen, ikke strømmen».

Olsen lager de fleste filmene alene, men har av og til med seg kolleger, blant annet Arne Martin Bjørneset. Sistnevnte er også aktiv på TikTok med brukeren Flybuss Arne. De to sjåførene har en kjærlighet til norsk komedie fra 80- og 90-tallet, og i mange av filmene har de selv spilt inn sin egen versjon av sketsjer eller scener fra norske humorserier.

– Jeg har brukt lydsporet fra en del humor fra 80- og 90-tallet. Det er gøy det, men nå vil jeg helst bruke egen lyd.

TikTok har vært den største kanalen, men Olsen publiserer også på Snapchat, Instagram og Facebook. De forskjellige kanalene når ulike brukere, og Olsen opplever at han dermed når et bredere publikum enn han bare ville gjort gjennom TikTok.

– Det er for eksempel ikke så mange voksne på TikTok, men dem er det mange av på Instagram og Facebook. I tillegg tror jeg bruken av TikTok er litt på vei ned. Det er mange som er lei de tingene som ikke er så bra der inne. Det er blant annet en del mobbing, så TikTok mister nok litt brukere. Jeg har selv tatt en pause der siden nyttår, men planen er å komme tilbake til høsten.

– Følger du selv mange andre sjåfører i sosiale medier?

– Jeg følger jo Arne Martin da (Flybuss Arne, red. anm), også har jeg fulgt Jo Henning Lunder på Bjørkelangen. Han er morsom. Og så er det jo prinsessa oppe hos Firda Billag, Bussjenta. Hun er veldig flink. ●

” – Dersom noen får lyst til å bli bussjåfør etter at de har sett filmene, så er det supert.

Den joviale bussjåføren legger ikke skjul på at han liker å prate med folk og han stiller gjerne opp når arbeidsgiveren trenger noen til å representere selskapet. Han har stått på

Agenda

PÅ AGENDAEN

Lokale lønnsforhandlinger:

Slik kan du få mer i lønn

Alle som har tariffavtale med YTF har fått lønnsøkning. Men oppgjøret er ikke ferdig. Nå starter de lokale forhandlingene. Mange har krav på enda høyere lønn.

Tekst: Marius Træland

DET FØRSTE DU BØR gjøre, er å sende en kort e-post til bedriften og be om lokale lønnsforhandlinger. Dette har dere krav på, og det viktigste er å komme i gang. Den som ikke ber om lokale forhandlinger, får heller ikke høyere lønn.

Neste steg er å be om tall fra bedriften. Be særlig om hva som er sjåførenes gjennomsnittslønn. Her skal dere ha oversikt over faktisk lønn inkludert tillegg. Dette er viktig for å vite hva dere kan kreve.

HVA KAN DERE KREVE? YTF og arbeidsgiverforeningene er enige om rammen for årets oppgjør. Målet er at de ansatte skal ha om lag 4,4 prosent lønnsøkning i år. De sentrale tilleggene er kun deler av dette. Det betyr at det fortsatt står igjen noe til lokale forhandlinger.

Eksempelvis vil en ansatt som nå tjener 280 kroner og har fått 6,50 kroner i år, ha fått cirka

2,3 prosent lønnsøkning. Da er det cirka 2,1 prosent igjen for å nå en økning på 4,4. For å få 4,4 prosent må den ansatte få rundt 5,50 kroner i lokale forhandlinger.



MEN HUSK: Gjennomsnittet er ikke et tak. I mange bedrifter kan det være gode grunner til å kreve mer. Hvis bedriften går godt, har gode fremtidsutsikter, har lav lønn sammenlignet med andre, eller sliter med å beholde gode ansatte, kan dere kreve mer enn snittet.

DET VIKTIGSTE ER Å PRØVE. Et lite lokalt tillegg er bedre enn ingen tillegg. Trenger dere hjelp til de lokale lønnsforhandlingene, kan dere ta kontakt på marius@ytf.no.

Retten til lokale forhandlinger gjelder alle YTFs medlemmer med unntak av medlemmer knyttet til Bussbransjeavtalen.



ENIGE UTEN MEKLING:

Administrerende direktør Knut Gravråk i Norges Lastebileier-Forbund takker Harald Hallem, leder for YTF Logistikk, etter at partene kom frem til en enighet.

Foto: Adrian Pracon

Ferdig oppgjørt

Det ene etter det andre lønnsoppgjøret for YTFs medlemmer er landet. Forskuttering av sykepenger var en gjenganger i årets oppgjør. Her er noen av resultatene så langt.

Tekst: Øyvind Henriksen og Adrian Pracon

Godsoverenskomsten

Godssjåførene i YTF ga et klart ja til resultatet etter årets forhandlinger med Norges Lastebileier-forbund og NHO Logistikk og Transport. I uravstemningen stemte 88,15 prosent *ja*, mens 10,33 prosent stemte *nei*. Da forhandlingene startet, hadde YTF 665 medlemmer knyttet til tariffavtalen.

Partene ble blant annet enige om:

- 6,50 kroner i generelt tillegg fra 1. april
- 4 kroner i godstillegg fra 1. april
- Fagbrevtillegget økes med 2 kroner fra 1. april
- Minstelønnsatsene økes med 5 kroner fra 1. august
- Matpengesatsen økes til 114 kroner

- Forskutting av sykelønn, pleiepenger og foreldrepenger i inntil fire måneder
- I tillegg til de sentrale forhandlingene skal det forhandles lokalt. YTF anbefaler at tillitsvalgte og medlemmer bruker denne muligheten på egen arbeidsplass.

Logistikk-, havn- og speditøroverenskomsten

YTF varslet streikeuttak av 220 medlemmer hos PostNord etter at det tidlig i mai ble brudd i forhandlingene med NHO Transport og Logistikk om Logistikk-, havn- og speditøroverenskomsten. Oppgjøret gikk til meklings-, og en streik nærmet seg i det partene kom frem til en enighet sent på kvelden med kun en time igjen av meklingsfristen.

Dette ble hovedpunktene i oppgjøret:

- 6,50 kroner i generelt tillegg (totalt med februar-justeringen øker lønnen med 13,62 kroner)
- Forskutting av sykepenger, pleiepenger og foreldrepenger
- Sikret et bredt utvalg som skal arbeide med arbeidstidsbestemmelsene

Kranoverenskomsten

Like før midnatt på dagen som var satt av til forhandlingene kom YTF og Virke til enighet i årets oppgjør for Kranoverenskomsten.

Resultatet innebærer blant annet:

- Generelt tillegg: 6,50 kroner til alle på avtalen fra 1. juni 2026
- Bransjetillegg: 1,50 kroner til alle på avtalen fra 1. juni 2026
- Riggere og maskinflyttere tas inn som egen lønnskategori i avtalen, med grunnlønn på 257 kroner og tillegg på 21 kroner
- Diett på overnatting økes med 50 kr på begge satsene (nye satser blir 400 og 500 kroner)
- Forskutting av sykelønn, pleiepenger og foreldrepenger i inntil fire måneder

Miljøoverenskomsten

YTF og Norsk Industri kom i midten av juni frem til enighet om Miljøoverenskomsten. Resultatet gir alle på avtalen 10,50 kroner mer i timen fra 1. april.

Partene ble blant annet enige om:

- 6,50 kroner i generelt tillegg fra 1. april
- 4 kroner i bransjetillegg fra 1. april
- Minstelønssatsen økes med 10,50 kroner
- Fagbrevtillegget økes med 3 kroner
- Forskutting av sykelønn, pleiepenger og foreldrepenger i inntil fire måneder

Bedriftsavtalen

YS Kommune og Samfunnsbedriftene er enige i årets lønnsoppgjør på Bedriftsavtalen. YTF deltok i forhandlingene gjennom YS Kommune.



FORNØYD TIL SLUTT: Marius Træland (i midten), forhandlingsleder i YTF, ledet forhandlingene på YTFs vegne i møtet med Norges Lastebileier-Forbund. Foto: Adrian Pracon



Partene ble blant annet enige om:

- Stillinger uten særskilt krav til utdanning får 18 100 kroner
- Fagarbeiderstillinger og tilsvarende fagarbeiderstillinger får 18 800 kroner
- Stillinger med krav om fagbrev og ettårig fagskoleutdanning får 21 100 kroner
- Det settes av 1 prosent til lokale forhandlinger

De lokale forhandlingene skal gjennomføres innen 1. november.

Bergindustrioverenskomsten

Partene i Bergindustrioverenskomsten kom

til enighet uten mekling i starten av juni. I tillegg til lønn, ble det denne gangen også forhandlet om ullsokker.

Partene ble blant annet enige om:

- 6,50 kroner i generelt tillegg fra 1. april
- Minstelønssatsen økes med 15 kroner
- Fagbrevtillegget økes til 18 kroner per time
- Forskuttering av sykelønn, pleiepenger og foreldrepenger i inntil fire måneder
- Arbeidstakerne skal få dekket ullsokker dersom det er nødvendig for arbeidsforholdet •

Harde forhandlinger for lageransatte

Frontene har vært steile i de to tarifforhandlingene for lageransatte. I det ene tariffområdet ble partene først enige etter seks timer med mekling på overtid. I det andre endte forhandlingene med et tidlig brudd.

Tekst: Øyvind Henriksen og Adrian Pracon Foto: Adrian Pracon



SEKS TIMER OVERTID: Etter seks timer med mekling etter fristen fant partene til slutt frem til en enighet. YTFs Josefine Wærstad takker Virkes Torgeir Kroken etter at forhandlingene kom i mål.

Lageransatte organisert i YTF er tilknyttet to forskjellige tariffavtaler. Medlemmer som jobber for arbeidsgivere organisert i Virke er tilknyttet Grossistoverenskomsten. Medlemmer som jobber for arbeidsgivere organisert i NHO Service og Handel er knyttet til Grossistavtalen.

YTF organiserer mange ansatte blant annet hos Alliance Healthcare og Brødrene Dahl tilknyttet tariffavtalen med Virke. Sammen med representanter fra Fellesforbundet og

Parat gikk YTF i starten av mai inn i forhandlinger om denne avtalen med Virke.

Til tross for det som YTFs forhandlingsleder Josefine Wærstad beskrev som en «god og konstruktiv dialog» klarte ikke partene å komme frem til en løsning YTF kunne godta. Forhandlingene endte i brudd, og partene ble kalt inn til mekling hos riksmekleren. YTF varslet at 268 medlemmer kunne bli tatt ut i en eventuell konflikt. Av disse ville 21 medlemmer bli tatt ut i det en eventuell mekling ble avsluttet uten enighet. Men slik ble det ikke. Etter to dager med mekling, pluss seks timer overtid, kom partene frem til en løsning klokken 06:00 den tredje dagen.

– Vi kom til meklingen med krav som handlet om lønn, tillegg og trygghet ved sykdom og permisjon. Nå har vi fått et resultat vi kan stå inne for. Det gir konkrete forbedringer for medlemmene på avtalen, sa YTFs forhandlingsleder Josefine Wærstad etter at partene kom til enighet.

Partene ble blant annet enige om:

- Generelt tillegg på 6,50 kroner.
- Det gis et minstelønnstillegg på ytterligere 1,50 kroner
- Arbeidsgiver skal forskuttere syke- pleie og foreldrepenger i 4 måneder

Et av de viktigste kravene var at arbeidsgiver skal forskuttere syke-, pleie- og foreldrepenger.

Det betyr at arbeidsgiver betaler ut pengene til arbeidstakeren, og får refusjon fra Nav når vilkårene er oppfylt. Mange bedrifter har allerede slike ordninger. Nå kommer det inn i Grossistoverenskomsten, slik at retten ikke blir avhengig av hvor du jobber.

– Dette er penger arbeidstaker har krav på og arbeidstaker skal slippe å gå uten inntekt mens Nav behandler saken. Flere har allerede denne tryggheten lokalt. Nå får vi den inn i avtalen for alle som omfattes, sier Wærstad.

Tre dager etter at YTF og Virke kom frem til



BRUDD: I forhandlingene med NHO Service og Handel ble det brudd allerede første dag. YTF stilte med Josefine Wærstad (YTFs sekretariat), Kenneth Langdalen (Rema Distribusjon Østlandet) og Øystein Håland Pettersen (Kolly).

en enighet, startet YTF forhandlingene med NHO Service og Handel om Grossistavtalen. Mange av YTFs medlemmer på avtalen jobber i Reitan-gruppen og leverer varer til Rema-butikker, kiosker og bensinstasjoner.

Forhandlingene startet klokken 11.00 mandag 22. juni. Partene hadde satt av 22. og 23. juni til forhandlingene, men allerede første dag ble det klart at det ikke var mulig å komme til enighet ved forhandlingsbordet.

– Vi skulle gjerne ha løst dette ved forhandlingsbordet. Når arbeidsgiversiden ikke ønsker å imøtekomme oss på kravene våre, må vi ta oppgjøret videre til Riksmekleren, sa YTFs Josefine Wærstad etter at forhandlingene endte i brudd.

Partene møtes til mekling hos Riksmekleren 4. september. YTF har sendt inn varsel om plassoppsigelse for 252 medlemmer. ●

KURS- OG MØTEKALENDEREN

YTF-konferansen 2026

Oslo: 24. og 25. november

Yrkestrafikkforbundet arrangerer den årlige YTF-konferansen i slutten av november. I år legges konferansen til Scandic Holmenkollen Park hotell.

Konferansen gir deltagerne faglig påfyll og sosialt samvær med andre tillitsvalgte i YTF.



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

Årsmøte og fagdag i Tromsø



Foto: Vegard Stien

Tromsø: 4. og 5. oktober

Rundt 40 tillitsvalgte samles i starten av oktober til fagdag og årsmøte i YTF Funksjonær. Årsmøtet holdes på søndag, mens mandagen er satt av til fagdag. Temaet for fagdagen er beredskap, og det planlegges blant annet tur til Tromsø Forsvarsmuseum.

Dato	Kurs / møte	Målgruppe	Sted	Landsdel
22.-23. september	Kommunikasjonskurs	Tillitsvalgte	Gardermoen	Hele landet
4.-5. oktober	Årsmøte og fagdag for YTF Funksjonær	Tillitsvalgte funksjonærer	Tromsø	Hele landet
13.-15. oktober	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Stjørdal	Nord- Norge og Midt-Norge
26.-27. oktober	Kvinnesamling	Tillitsvalgte kvinner	Oslo	Hele landet
28.-29. oktober	Hovedavtalekurs	Bedriftstillitsvalgte som har trinn 1	Gardermoen	Hele landet
3.-5. november	Trinn 2	Tillitsvalgte som har Trinn 1-kurs	Bergen	Sør-, Vest- og Østlandet
17.-19. november	Trinn 3	Bedriftstillitsvalgte	Gardermoen	Hele landet
24.-25. november	YTF-konferansen	Tillitsvalgte	Oslo	Hele landet
Desember	Ung-konferansen	Medlemmer under 35 år	Ikke bestemt	Hele landet

YTF hjelper deg

RETT PÅ SAK

Hvordan beregnes feriepengene?

Det kan være vanskelig å forstå hvordan feriepengene beregnes. Her er oppskriften.

Feriepenger skal erstatte lønnen du mister når du tar ferie. Feriepengene beregnes ut fra det du tjente året før ferieåret, det som kalles opptjeningsåret.

Etter ferieloven skal feriepengene utgjøre minst 10,2 prosent av feriepenges grunnlaget.

Mange arbeidstakere har imidlertid fem ukers ferie gjennom tariffavtale eller arbeidsavtale.

Da er feriepengesatsen normalt 12 prosent. Arbeidstakere over 60 år har krav på høyere sats.

Eksempel: Har du et feriepenges grunnlag på 600 000 kroner fra i fjor og en feriepengesats på 12 prosent, blir feriepengene:
 $600\,000 \times 0,12 = 72\,000$ kroner.

Mange blir overrasket over at lønnen i juni ser annerledes ut enn ellers i året. Det skyldes at arbeidsgiver ofte utbetaler feriepengene samlet og samtidig trekker lønn for feriedagene som skal avvikles. Derfor kan utbetalingen bli både høyere eller lavere enn en vanlig månedslønn, avhengig av lønnsnivå, ferieordning og når ferien tas.

Feriepengene beregnes ut fra det man har fått som arbeidsvederlag (lønn m.m.) i opptjeningsåret.

Ikke alle utbetalinger inngår i beregningen. Det skal for eksempel ikke beregnes feriepenge av utbetalinger som gjelder reiseutgifter, losji eller feriepenge som er utbetalt i opptjeningsåret, eller andel av nettoutbytte.



Siri K. Dannevig
Advokat i YTF

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.

Sykdom og ferieavvikling

Jeg har vært sykemeldt i lengre tid og er fortsatt 100 prosent sykemeldt. Nå sier arbeidsgiver at jeg må avvikle ferie. Jeg ønsker egentlig ikke å ta ferie så lenge jeg er syk, og er usikker på hva som er riktig. Kan arbeidsgiver pålegge meg å ta ferie mens jeg er sykemeldt?

Svar: Dersom du er 100 prosent sykemeldt har du ikke plikt til å ta ut ferie.

Arbeidsgiver kan altså ikke pålegge deg å gjennomføre ferie mens du er fullt sykemeldt. Hensikten med ferie er hvile og fritid, og dersom du er arbeidsufør vil ikke ferien oppfylle dette formålet.

Hvis du likevel ønsker å ta ferie, kan du velge dette selv. I så fall må det avklares med arbeidsgiver og Nav, fordi du ikke har krav på både sykepenger og feriepengen samtidig.

Ferie som ikke lar seg avvikle i løpet av året på grunn av sykdom, skal som hovedregel overføres til neste år.

Dersom arbeidsgiver opprettholder kravet om at du må avvikle ferie mens du er 100 prosent sykemeldt, anbefaler vi at du tar kontakt med oss igjen. Send gjerne over eventuell skriftlig kommunikasjon med arbeidsgiver, så kan vi vurdere saken nærmere.

Må man ta ferie?

Det er mye kjøring i sommer, arbeidsgiver trenger derfor flere folk. Kan jeg velge å jobbe i stedet for å ta ut ferie? Jeg har behov for litt ekstra penger i år.

Svar: Etter ferieloven skal ferie avvikles. Arbeidstaker har plikt til å ta ut ferie, og arbeidsgiver har en tilsvarende plikt til å sørge for at ferien faktisk blir tatt. Det er derfor ikke adgang til å avtale at lovbestemt ferie skal erstattes med utbetaling i stedet for avvikling.

Dersom ferie ikke blir avviklet i løpet av ferieåret, skal den lovpålagte ferien som

– Etter ferieloven skal ferie avvikles.

ikke er avviklet overføres til neste år. Den lovbestemte ferien er fire uker og en dag.

For den avtalefestede delen av ferien – det som ofte omtales som den femte ferieuken – kan det avtales at dagene ikke overføres, men i stedet kompenseres økonomisk. Ikke alle arbeidstakere har rett til en femte ferieuke. Denne retten følger normalt av tariffavtale eller individuell arbeidsavtale. For de som har slik rett, utgjør den femte ferieuken som regel fire arbeidsdager.



VÅRE ADVOKATER



JEANNETTE KVAMME
Advokat



JOSEFINE WÆRSTAD
Advokat



MARIUS TRÆLAND
Advokat



NORA ARNKVÆRN
Advokat



SIRI DANNEVIG
Advokat

Plassering av ferien

Hvem bestemmer egentlig når jeg skal ta ferie?

Svar: Fastsettelsen av ferietid skal drøftes mellom deg og din arbeidsgiver, eller med din tillitsvalgte, i god tid før ferien begynner. Hvis dere ikke blir enige, er det arbeidsgiver som bestemmer tidspunktet for ferien. Ferieloven gir deg imidlertid noen rettigheter når det kommer til fastsetting av ferietiden:

Du kan kreve at tre av ferieukene legges i perioden 1. juni til 30. september, og at disse tre ukene gis som en sammenhengende ferie.

Du kan kreve at «restferien» på 1 uke + 1 dag ikke deles opp, men gis som en samlet ferie. Dette gjelder også for den ekstra ferieukene for arbeidstakere over 60 år.

For de som har tariffestet rett til ekstra ferie, vil tariffavtalen angi om du kan kreve å få denne i en sammenhengende periode. Hvis dette ikke er spesifisert i tariffavtalen, gjelder avtalefrihet, og arbeidsgiver har da siste ordet.

Sykdom i ferien

Hva skjer hvis jeg blir syk i ferien?

Svar: Blir du 100 prosent sykmeldt før ferien, kan du kreve at ferien utsettes. Du må dokumentere sykdommen med legeerklæring og gi beskjed om at du ønsker ferien utsatt senest siste arbeidsdag før ferien skulle startet. Vi anbefaler å gjøre dette skriftlig.

– *Blir du 100 prosent sykmeldt i løpet av ferien, kan du kreve at de sykemeldte dagene utsettes og gis som ny ferie senere samme år.*

Blir du 100 prosent sykmeldt i løpet av ferien, kan du kreve at de sykemeldte dagene utsettes og gis som ny ferie senere samme år. Dette må også dokumenteres med legeerklæring, og du må gi beskjed til arbeidsgiver om at du ønsker å utsette ferien straks du er tilbake på jobb. Også dette anbefaler vi å gjøre skriftlig.

Er du delvis sykmeldt, har du ikke krav på å få utsatt ferien.



Tror flere sjåførere får lavere lønn enn de har krav på

Dårlig kjennskap til tariffavtalene blant arbeidsgivere kan koste sjåførere tusenvis av kroner i tapt lønn. Sjåfører hos underleverandører er særlig utsatt for feil, mener Ole Moen i YTFs avdeling 17.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Trebussjåførere i Trones Persontransport har til sammen fått etterbetalt over 200 000 kroner i lønn etter at de fikk hjelp fra avdelingsleder Ole Moen i YTFs avdeling 17 (les mer på side 10).

Ifølge Moen er saken med sjåførene i Trones Persontransport ikke unik. Han har de siste årene hørt flere historier om sjåfører ansatt hos underleverandører som går glipp av lønn de har krav på.

– De store selskapene har automatiske løsninger på plass og har stort sett god kontroll på dette, men det har ikke nødvendigvis underleverandørene.

Ifølge Moen er kjennskapen til bussbransjeavtalen variabel og ofte svak hos underleverandørene.

– Jeg har hatt flere runder med forskjellige underleverandører, og utfordringen er at eierne ikke har satt seg godt nok inn i Bussbransjeavtalen, sier Moen.

Han tror at manglende forståelse for tilleggene i Bussbransjeavtalen gjør at flere underleverandører beregner for lave lønnskostnader når de inngår avtaler med operatørene.

Moen har møtt underleverandører som ikke har praktisert deltidstillegg, selv om de ansatte har jobbet med delt skift. Moen har også møtt underleverandører som ikke kjenner reglene for ansiennitetstillegg eller kompetansetilleggene som utløses for bestått YSK og bedriftsinternt kurs.

Moen kjører selv buss for Vy i Namsos. Selskapet har siden 2021 vært operatør på en avtale som dekker 10 kommuner nord i Trøndelag. Selskapet bruker i dag rundt 10 underleverandører i dette området.

I de sakene der Moen har bistått sjåførere hos underleverandører, har det endt med utbetalinger på flere tusen kroner til hver av sjåførene. I et tilfelle fikk en sjåfør over 150 000 kroner. For flere av selskapene har utbetalingene gjort en allerede presset økonomi enda vanskeligere. Da det i 2021 ble igangsatt et nytt anbud, valgte to av underleverandørene å ikke bli med videre.

Moen mener oppdragsgiverne, altså de fylkeskommunale selskapene, må kreve at operatørene forsikrer seg om at

Gjelder dette deg?

Dersom du jobber i et selskap som mangler bedriftsinterne kurs, bør du kontakte din lokale tillitsvalgte eller YTF sentralt.



GOD HJELP:

Avdelingsleder Ole Moen (lengst til venstre) har gitt verdifull hjelp til Eirik Fjerdingsøy, Knut Jostein Nyeng og Petter Mathisen. De tre sjåførene kjører alle for en underleverandør til Vy Buss i Trøndelag.

underleverandørene følger Bussbransjeavtalen.

– Dette er jo ikke enestående for vårt område. Jeg har hørt om sjåfører flere steder i landet som kjører for underleverandører og som ikke får det de skal ha.

Avdelingslederen mener oppdragsgiverne må sette krav til at operatørene aktivt forsikrer seg om at underleverandørene forstår Bussbransjeavtalen.

– Det er et problem dersom underleverandørene ikke vet hva de skal legge inn i prisen. Da beregner de alt for lave lønnskostnader, og man kan jo forstå at ting skjærer seg når det «plutselig» viser seg at du skulle betale sjåførene dine 12 kroner mer i timen.

Ifølge Moen er det flere underleverandører som er usikre på hvordan de skal tilby sjåførene interne kurs. Disse kursene utløser et tillegg på 3 kroner per time.

– Bedriftseierne vet ikke hva dette er, eller de vet ikke hvordan de skal gjøre det. Jeg

lagde derfor i fjor høst en mal for bedriftsinterne kurs og har nå – via operatørselskapet – fått sendt malen ut til underleverandørene i vårt område, sier Moen. ●

Fastlønn bussjåfør, årslønn

Beregningen tar utgangspunkt i en fulltidsstilling med en arbeidsuke på 37,5 timer. Tallene gjelder sjåfører utenfor Oslo og Akershus.

Ansiennitet	Minstelønn	Minstelønn + YSK	Minstelønn + YSK og internt kurs
0-3 år uten fagbrev	487 282	504 886	510 754
0-3 år med fagbrev	514 666	532 270	538 138
3-6 år uten fagbrev	497 062	514 666	520 534
3-6 år med fagbrev	524 446	542 050	547 918
6-9 år uten fagbrev	502 932	520 534	526 402
6-9 år med fagbrev	530 314	547 918	553 786
9 år+ uten fagbrev	508 798	526 402	532 270
9 år+ med fagbrev	539 182	553 786	559 654

* Oversikten inkluderer den ansattes egenandel i pensjonssparingen på 2 %.

Frokost og Pride-tog i Oslo

YTF-leder Trude Sande og YS-leder Hans-Erik Skjæggerud ledet an da YTF for første gang deltok i Pride-toget i Oslo. Før toget inviterte YTF, sammen med YS, til frokost ved kontoret i Lakkegata. Parolen til YTF i toget var «Arbeidslivet er for alle».



MER SOL: Da YTF besøkte Langhus i fjor, var været hakket bedre enn under årets arrangement. Foto: Nicklas K. Sørbel

Fyrte opp grillen på Langhus for tiende år på rad

For tiende året på rad inviterte YTF til grilling på Regnbuen næringspark på Langhus en onsdag i midten av mai.

Grillen ble satt opp utenfor lageret til Brødrene Dahl, og det var en god plassering. I løpet av dagen ble det delt ut over 500 burgere og pølser til ansatte som var på jobb på Langhus. Selv om sola glimret med sitt fravær, var stemningen god.

– Det er veldig hyggelig å møte folk der de faktisk er på jobb. Denne grilldagen har blitt en fin tradisjon, og det betyr mye for oss å kunne komme ut, snakke med medlemmene og gi litt tilbake, sier Tor Arne Korsmoe, verve- og organisasjonsrådgiver i YTF.

Pizzakveld i Drammen

En lørdag i midten av juni samlet avdeling 604 seg til en uformell og – ifølge sikre kilder – «utrolig hyggelig» pizzastund på Lizzis Pizzeria i Drammen.

Arrangementet ble dratt i gang av styremedlem Stian Moen Derouette. Totalt 21 personer koste seg sammen med både kjente og nye fjes denne ettermiddagen.

Med på arrangementet var også Wilhelm Thon Wicklund og Anne Celine Moen Derouette fra YTF Ung.



Foto: Stian Moen Derouette

Forbundslederen flippet 300 burgere



Det rapporteres om god stemning da YTF fyrte opp grillen hos Rema Distribusjons lager på Vinterbro.

Rundt 300 burgere gikk unna i løpet av besøket. Bak grillen stod forbundsleder Trude Sande godt hjulpet av sekretariatets egne grillmestere: Håvard Bovim Galtestad og Tor Arne Korsmoe.

Vil du at YTF besøker din bedrift også? Send oss en e-post på post@ytf.no.

Logistikk Innlandet dro til utlandet

22 medlemmer fra avdeling 633, Logistikk Innlandet, seilte i juni tur-retur Kiel. Turen inneholdt en god blanding av faglig innhold, hyggelig sosialt samvær og kanskje en runde eller to innom taxfree-butikken for noen. Både Kiel-ferga og danskebåten er populære når YTFs avdelinger, særlig på Østlandet, skal på tur.



Foto: Tor Arne Korsmoe

YTF Pensjonist på turné i Trøndelag

Budskapet var enkelt da YTF Pensjonist inviterte til informasjonsmøter fire steder på rad i Trøndelag: Det lønner seg raskt å være med i pensjonistforeningen.

Tekst og foto: Øyvind Henriksen

Karsten A. Larsen og Terje Austmo fra styret til YTF Pensjonist fikk møte både pensjonerte og yrkesaktive sjåfører da pensjonistforeningen i mai inviterte til informasjonsmøter i Namsos, Verdal, Trondheim og på Støren.

På møtene, som ble arrangert i samarbeid med de lokale avdelingene, fikk deltakerne servert mat og et enkelt budskap: Det lønner seg å være medlem i YTF Pensjonist.

I sin presentasjon kunne Larsen vise til de økonomiske fordelene for medlemmene. Et medlemskap i pensjonistforeningen koster 500 kroner i året. Kontingenten gir medlemmene tilgang til YTFs støttekasse. Det inkluderer inntil 1200 kroner i støtte til bril-ler annet hvert år, eller inntil 600 kroner for linser per år. Medlemmer kan også få inntil 700 kroner i støtte til fysikalsk eller kiropraktisk behandling hvert år.

Med på kjøpet får medlemmer i YTF



DET GLADE BUDSKAP:

Leder for YTF Pensjonist, Karsten A. Larsen, gikk gjennom fordelene for de som melder seg inn i foreningen.

Pensjonist også medlemskap i Pensjonistforbundet. Sistnevnte har egne fordeler og mange aktive lokalavdelinger med gode tilbud for pensjonister.

Ifølge lederen for YTF Pensjonist, Karsten A. Larsen, skjer det jevnlig at pensjonerte YTF-medlemmer tror at de automatisk også blir medlem i YTF Pensjonist. Det er ikke så merkelig, men slik er det ikke. Å være pensjonistmedlem i YTF og det å være medlem i **YTF Pensjonist** er nemlig ikke det samme.

Alle som er medlem i YTF når de går av med pensjon, blir pensjonistmedlem på livstid. Som pensjonistmedlem får du blant annet Yrkestrafikk i posten og du har tilgang på fordeler som rabattert forsikring. Men du mister tilgangen til støttekassen.

I YTF er det også en del yrkesaktive pensjonister. Disse betaler medlemskontingenten etter vanlige satser, altså ut fra lønnen de mottar. ●



BUSS OG GODS: På møtet i Verdal møtte både bussjåfører og lastebilsjåfører.



Nordea

Medlemstilbud på billån fra Nordea

Som medlem av YTF får du et av
Norges beste billån, med rente fra 6,35 %

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

150.000 kr o/5 år. Flytende nom 6,35 % / eff. 8,36 %,
egenkapital 78.081 kr, kostnad 31.937 kr totalt 181.937 kr



Jakter den **gule ledertrøya** for
elektrifisering av tungtransporten



TRUCK