



2025 - 2029

Politisk dokument



INNHold

Et arbeidsliv med plass til folk.....	02
DEL 1: ET RETTFERDIG OG TRYGT ARBEIDSLIV.....	06
Et arbeidsliv for hele livet.....	07
Utfordringer i dagens transportsektor.....	07
Midlertidige ansettelser og vikarbyrå.....	08
Det organiserte arbeidslivet.....	09
Sykefravær og arbeidsliv – trygghet, tilrettelegging og ansvar.....	10
Arbeidstid, kjøre- og hviletid.....	11
Rekruttering og trygghet gjennom hele yrkeslivet.....	12
Kompetanse og tilrettelegging.....	13
DEL 2: TRYGG OG BÆREKRAFTIG TRANSPORTSEKTOR.....	14
Kollektivtransport – en bærebjelke for mobilitet og klima.....	15
Det grønne skiftet – på veien og i virkeligheten.....	16
Automasjon og fremtidens kollektivtransport.....	19
DEL 3: VEINETTET.....	20
Bedre sikkerhet på norske veier.....	21
Døgnhvileplasser og fasiliteter for sjåfører.....	22
Bærekraftig utvikling av veinettet.....	23
Bedre planlegging og finansiering av veiprosjekter.....	24
Arbeidsvilkår og trygghet for sjåfører.....	24
Digitalisering og automatisering.....	25
Autonome kjøretøy.....	26
Personvern i et teknologisk arbeidsliv.....	27
DEL 4: EN SERIØS OG SAMFUNNSKRITISK BRANSJE.....	28
Samfunnssikkerhet i transportsektoren.....	29
Økt kontroll for en seriøs transportbransje.....	30
Skatt og internasjonalt ansvar.....	31
Cybersikkerhet og etisk teknologi.....	32

INNLEDNING:

Et arbeidsliv med plass til folk



Transport- og logistikksektoren er selve livsnerven i samfunnet.

Våre medlemmer sørger for at folk kommer seg på jobb, varer kommer frem i tide, og at samfunnet går rundt – hver eneste dag, døgnet rundt. Samtidig opplever bransjen et økende press: på tid, lønn, sikkerhet og bemanning. Et mer uforutsigbart og kommersialisert arbeidsliv setter både rekruttering, helse og trygghet under press.

Yrkestrafikkforbundet (YTF) kjemper for et arbeidsliv med plass til folk – ikke bare tall og budsjetter. Vi jobber for faste, hele stillinger og et sterkt organisert arbeidsliv, der tariffavtaler, fagbrev og sikkerhet ikke sees på som kostnader, men som investeringer i kvalitet og bærekraft.

Vårt mål er et samfunn der sjåførere, lagerarbeidere og andre i transportsektoren får anerkjennelsen og tryggheten de fortjener. Der unge får en fremtid, erfarne arbeidstakere får respekt, og ingen faller utenfor når helsen svikter eller teknologien endrer hverdagen.

Dette programmet viser hva YTF mener – og hva vi **kjemper** for.



DEL 1:

Et rettferdig og trygt arbeidsliv

ET ARBEIDSLIV FOR HELE LIVET

Yrkestrafikkforbundet (YTF) mener at arbeidslivet må ha rom for at vi som arbeidstakere har ulike behov gjennom livets faser. Unge i etableringsfasen møter andre utfordringer enn eldre arbeidstakere som nærmer seg pensjon. Derfor må arbeidslivet være fleksibelt og inkluderende – tilpasset mangfoldet blant oss som jobber.

I en tid med rask teknologisk utvikling og kontinuerlig omstilling, er det avgjørende å sikre arbeidstakernes rettigheter og trygghet. Et rettferdig arbeidsliv handler ikke bare om lønn, men også om forutsigbarhet, medbestemmelse og et arbeidsmiljø man kan leve med over tid.

I dette kapittelet presenterer vi YTFs politiske prioriteringer innen blant annet pensjon, midlertidighet, digitalisering, personvern og det organiserte arbeidslivet. Vårt mål er klart: Et trygt og bærekraftig arbeidsliv med plass til alle – i dag og i fremtiden.

UTFORDRINGER I DAGENS TRANSPORTSEKTOR

Et anstendig arbeidsliv med gode lønns- og arbeidsvilkår kommer hele samfunnet til gode. Når kostnadskutt og effektivisering får dominere, presses arbeidstakerne – med flere midlertidige ansettelser, lavere lønn og en mer stressende arbeidshverdag. Transportbransjen er ikke noe unntak.

Kamper vi en gang trodde var vunnet, må fortsatt kjempes. Både sykelønnsordningen og retten til faste, hele stillinger er stadig under press. Som sjåfører vet vi hvor utsatt vi er når opparbeidede rettigheter trues. Skal vi sikre gode vilkår i morgen, må vi handle i dag.

I bussbransjen er mangel på kvalifiserte sjåfører en alvorlig utfordring. Lave lønninger og krevende arbeidstider gjør det vanskelig å rekruttere, og presset på de som er i jobb øker. Digitale verktøy brukes i økende grad til overvåkning, og mange steder mangler fortsatt toalett- og pausefasiliteter.

I lastebilsektoren opplever vi økende press på kjøre- og hviletid. Lange dager og få døgnhvileplasser gjør arbeidshverdagen krevende og lite trygg – både for sjåføren og for trafiksikkerheten.

På lagrene fører digitalisering og automatisering til nedbemanning og økt bruk av midlertidig arbeidskraft. Selv om ny teknologi har potensial, må den ikke gå på bekostning av trygghet og rettigheter. Overvåkning og manglende medbestemmelse er reelle utfordringer for mange ansatte.

I varebilbransjen har økt konkurranse og lave etableringsbarrierer bidratt til sosial dumping og lovbrudd. Etter stor innsats fra YTF ble det innført allmenngjort minstelønn i 2025 – en viktig seier. Nå må vi øke tariffdekningen og sikre fortsatt oppmerksomhet om bransjens utfordringer.

MIDLERTIDIGE ANSETTELSESR OG VIKARBYRÅ

Transportsektoren preges av store svingninger i etterspørsel, men dette må ikke bli en unnskyldning for å svekke arbeidstakernes rettigheter. YTF ser med uro på at midlertidige ansettelser og innleie i økende grad brukes som varige løsninger, snarere enn midlertidige unntak. Dette svekker tryggheten for arbeidstakerne og undergraver det organiserte arbeidslivet.

I mange tilfeller handler bruken av midlertidighet om å spare kostnader og svekke fagorganisering. Det gir lavere lønn, færre rettigheter og mer uforutsigbarhet – særlig i bransjer med fysisk belastning, skiftarbeid og ustabile oppdragsmengder, som buss, lager og godstransport.

Bruken av bemanningsbyråer blir også stadig mer utbredt som en måte å omgå kravet om faste ansettelser. Selv om Vikarbyrådirektivet åpner for innleie i visse situasjoner, må det ikke brukes som et verktøy for å bygge et løsarbeidersamfunn.

YTF krever sterkere regulering, bedre kontroll og reelt ansvar for arbeidsgivere. Transportbransjen trenger trygghet, kompetanse og kontinuitet – ikke kortsiktige løsninger som svekker hele arbeidslivet.



YTF MENER:

- At faste og hele stillinger skal være hovedregelen i arbeidslivet.
- At midlertidige ansettelser kun skal benyttes ved reelle, kortvarige behov som sykdom og permisjon.
- At bruk av vikarbyrå skal være underlagt strengere kontroll, og at misbruk skal medføre sanksjoner.
- At oppdragsgivere som bruker useriøse bemanningsbyråer må holdes solidarisk ansvarlige for brudd på lov og avtale.
- At lovverket må skjerpes slik at det blir enklere å oppnå fast ansettelse etter lengre tids midlertidig arbeid eller innleie.





DET ORGANISERTE ARBEIDSLIVET

Et sterkt og organisert arbeidsliv er grunnlaget for gode arbeidsvilkår og et rettferdig samfunn. YTF jobber for flere fordeler for fagorganiserte, som høyere fagforeningsfradrag og tydeligere synliggjøring av tariffbedrifter. Tariffavtaler bidrar til rettferdig konkurranse og forhindrer sosial dumping. Et organisert arbeidsliv er ikke bare viktig for medlemmene våre – det gagnar hele samfunnet.

Samtidig som organisasjonsgraden synker, ser vi stadig flere angrep på arbeidstakernes rettigheter i et arbeidsliv i rask omstilling. YTF mener det trengs aktive tiltak for å styrke fagbevegelsen og sikre arbeidstakerne en tydelig stemme.



YTF MENER:

- At skattefradraget for fagforeningskontingent må bevares og økes på sikt.
- At fagforeningene må få større innflytelse i politikkutforming og i prosesser som gjelder arbeidstakernes situasjon – særlig i omstilling knyttet til digitalisering og automasjon.
- At rettigheter i arbeidslivet må være en del av opplæringen i skolen.



Psykisk belastning er en økende årsak til sykefravær.

SYKEFRAVÆR OG ARBEIDSLIV – TRYGGHET, TILRETTELEGGING OG ANSVAR

Transport- og logistikksektoren har høyt jobb-relatert sykefravær. Innen passasjertransport sier to av fem at fraværet skyldes forhold på jobben. Hver femte langtidssykemeldte forlater yrket. Også i lager og logistikk ser vi fysiske belastninger, ensformig arbeid og lite rom for tilrettelegging. Dette er alvorlig i en bransje med rekrutteringskrise og høye krav til effektivitet.

YTF mener at sykefravær må møtes med bedre arbeidsmiljø og mer tilrettelegging – ikke kutt i sykelønn. Våre medlemmer har samfunnskritiske jobber som ikke kan gjøres fra hjemmekontor. Når helsen svikter, må det være mulig å stå i jobb – helt eller delvis – uten å miste inntekt eller verdighet.

Psykisk belastning er en økende årsak til sykefravær. Tidspress, konflikter, ensomhet og ansvar for andres sikkerhet setter spor, men møtes ofte med liten forståelse fra ledelsen. Dette må anerkjennes som reelle arbeidsmiljøutfordringer.

Mange ønsker å fortsette i jobb selv med redusert arbeidsevne, men dagens regelverk åpner ikke for varig, redusert stilling. Dermed faller folk ut av arbeidslivet – selv i bransjer med stort behov for arbeidskraft.

Forebygging er også arbeidsgivers ansvar. Virksomheter som lykkes, jobber systematisk med arbeidsmiljø og involverer de tillitsvalgte. Sykelønnsordningen er ikke problemet – den er en forutsetning for et trygt og fleksibelt arbeidsliv.

YTF MENER:

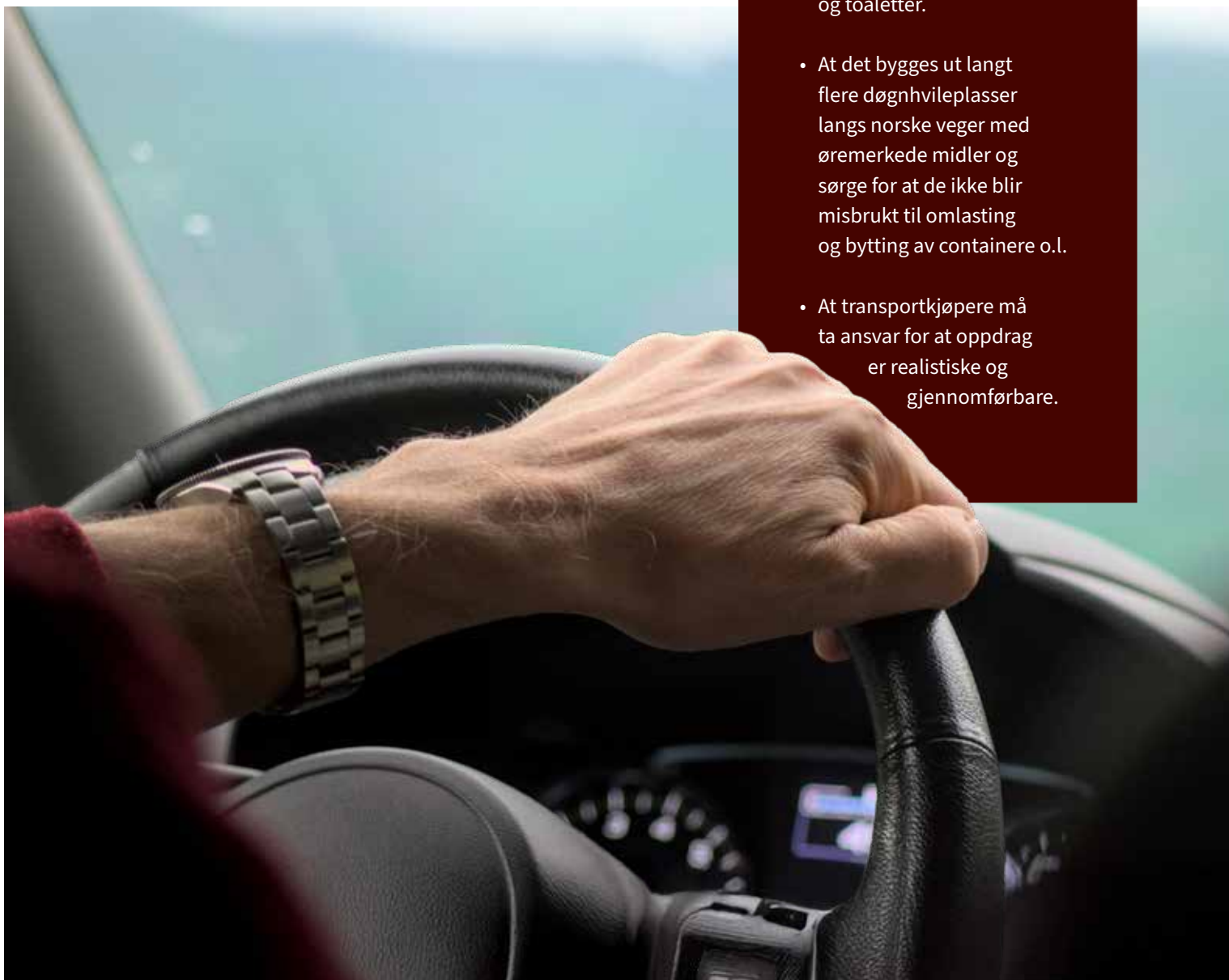
- At sykelønnsordningen må bevares. Full lønn under sykdom gir trygghet og fremmer tidlig og gradvis tilbakevending.
- At ansatte med varig nedsatt arbeidsevne må få rett til fast, gradert stilling og beskyttelse mot oppsigelse.
- At samfunnskritiske yrker uten hjemmekontor krever praktiske løsninger – ikke svekkede rettigheter.
- YTF ønsker at arbeidstaker skal ha rett til tilrettelegging ved varig redusert arbeidsevne.
- At psykisk sykdom og belastning må anerkjennes som like alvorlig som fysisk sykdom.
- At forebygging og oppfølging må styrkes, med mer opplæring i sykefraværarbeid og konfliktforebygging for ledere og tillitsvalgte.
- At AMU og SU må brukes aktivt – også på lager og terminal – for å avdekke utfordringer og iverksette tiltak.

ARBEIDSTID, KJØRE- OG HVILETID

Rammer for arbeidstid og hvile er avgjørende for sikkerheten i transportsektoren. Likevel ser vi at arbeidsgivere stadig utfordrer grensene, med lange skift, for korte pauser og pressede ruter. Det svekker både trafiksikkerheten og arbeidstakernes helse. YTF vil verne om dagens regelverk og styrke kontrollen med at det faktisk etterleves.

YTF MENER:

- At arbeidstider og skift/turnus må legges opp slik at den ansattes naturlige og personlige behov for pause og tilstrekkelig hvile blir ivaretatt.
- At oppdragsgiver sørger for tilfredsstillende pauserom og toaletter.
- At det bygges ut langt flere døgnhvileplasser langs norske veier med øremerkede midler og sørge for at de ikke blir misbrukt til omlasting og bytting av containere o.l.
- At transportkjøpere må ta ansvar for at oppdrag er realistiske og gjennomførbare.





REKRUTTERING OG TRYGGHET GJENNOM HELE YRKESLIVET

Transportnæringen trenger flere fagfolk, men rekrutteringen må skje trygt og ansvarlig. Unge må få tilgang til gode opplæringsløp, mens eldre arbeidstakere må få stå i jobb så lenge de er i stand til det – uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. YTF mener rekrutteringspolitikken må bygge på kvalitet, trygghet og likeverdige muligheter, og at det må satses helhetlig på hele utdanningsløpet – fra ungdom til voksenopplæring.



YTF MENER:

- Norge skal ikke senke aldersgrensen under 20 år uten at det etableres sikre og kvalitetssikrede opplæringsordninger.
- 24-årsgrensen må strykes og sidestilles med 21-årsgrensen for klasse C, for å sikre rekruttering på like vilkår.
- At det jobbes for en mer allsidig yrkesutdanning til ulike yrker innen transport og logistikk hvor yrkessjåførutdanning inkluderer førerkort både C og D.
- All opplæring må utvikles i samråd med partene i arbeidslivet.
- Unge førere bør i starten av karrieren få tilgang til mindre komplekse kjøreoppdrag og få oppfølging fra mentor.
- Rekruttering skal skje innenfor trygge rammer, og myndighetene skal ikke kompromisse med sikkerhet og opplæring for å dekke sjåførmangelen.
- Det er ikke nok å senke aldersgrenser eller åpne for utenlandsk arbeidskraft – det må satses på hele utdanningsløpet i Norge.
- Rekrutteringstiltak må inkludere arbeidsmiljø, lønn og sikkerhet som sentrale komponenter.
- Eldre arbeidstakere bør få stå i arbeid så lenge de er i stand til det, men uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten.
- Aldersgrensen for kjøreseddel på 75 år bør økes i lys av økt levealdersjustering, men med jevnlig, streng helsekontroll, og bør inkludere en fysisk kjøretest med sensor.

KOMPETANSE OG TILRETTELEGGING

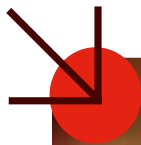
Et kompetent arbeidsliv gir tryggere arbeidsplasser, bedre tjenester og høyere status for yrkesgruppene i transportsektoren. Likevel mangler mange formell utdanning, og særlig voksne arbeidstakere møter for høye barrierer for å ta fagbrev.

Yrkestrafikkforbundet mener at fagbrev må være tilgjengelig for alle. Praksiskandidatordningen må styrkes – den skal være gratis, fleksibel og mulig å gjennomføre ved siden av jobb. Samtidig må det gis bedre tilrettelegging for arbeidstakere med lese- og skrivevansker, blant annet gjennom digitale og visuelle læringsverktøy.

YTFs fagbrevprogram viser at tett oppfølging og økonomisk støtte gir resultater. Nå må myndighetene ta sin del av ansvaret. Flere yrkesfaglærere, bedre kapasitet og økt støtte til virksomheter som satser på kompetanseheving, er avgjørende.



Et kompetent arbeidsliv gir **tryggere arbeidsplasser**, bedre tjenester og høyere status for yrkesgruppene i transportsektoren.



YTF MENER:

- At alle ansatte i transportsektoren bør ha reell tilgang til fagbrev.
- At praksiskandidatordningen skal være gratis, fleksibel og tilpasset arbeidstakernes hverdag.
- At personer med lese- og skrivevansker må få nødvendig tilrettelegging i både opplæring og arbeid.
- At rekruttering av yrkesfaglærere og sensorer må prioriteres for å møte etterspørselen.
- At tilrettelagt opplæring prioriteres på lik linje med ordinær opplæring og eksamen, slik at alle får reell mulighet til å fullføre utdanningen.
- At arbeidsgivere har ansvar for å legge til rette for kompetanseutvikling og livslang læring.
- At myndighetene må gi økonomisk støtte til virksomheter som investerer i de ansattes kompetanse.

DEL 2:

Trygg og bærekraftig transportsektor

Transportsektoren er avgjørende for både hverdagslogistikk og nasjonal verdiskaping. Samtidig står den overfor store endringer knyttet til klima, teknologi og arbeidsliv. For Yrkestrafikkforbundet handler fremtidens transport om mer enn fremkommelighet – det handler om trygghet for de ansatte, bærekraftige løsninger og rettferdig omstilling.

KOLLEKTIVTRANSPORT – EN BÆREBJELKE FOR MOBILITET OG KLIMA

Kollektivtransport er en nøkkel for å sikre et bærekraftig og rettferdig samfunn. Den gir folk mobilitet i hverdagen, reduserer klimagassutslipp og frigjør plass i byer og tettsteder. Likevel kuttes det i tilbudet i mange fylker – stikk i strid med både klimamål og befolkningsvekst. Dette truer ikke bare kollektivandelen, men hele tilliten til kollektivsystemet.

Før pandemien var kollektivtrafikken i sterk vekst. Nå er passasjerene tilbake, og bussene fylles igjen. Samtidig presses operatørene økonomisk, og politisk vilje til å styrke tilbudet varierer. Dette øker risikoen for en negativ spiral der redusert tilbud gir færre reisende og ytterligere kutt.

Kollektivtrafikken er ikke bare et transportmiddel – det er en samfunnsinvestering. Det krever langsiktig finansiering, stabile driftsvilkår og et tilbud som dekker hele dagen – ikke bare rush-tidene. I tillegg må sikkerhetskravene holde tritt med utviklingen, særlig innen kollisjonssikkerhet og batteriteknologi i busser. Brukerne fortjener et trygt, enkelt og velfungerende system, og det forutsetter nasjonale løsninger som blant annet felles billettløsning og tydelige krav til kvalitet.

YTF MENER:

- At kollektivtrafikken må styrkes, ikke svekkes, for å nå Norges klima- og mobilitetsmål.
- At staten må ta et større ansvar for finansieringen av kollektivtrafikken – spesielt i overgangsperioder og ved uforutsette kostnadsøkninger.
- At operatørene må tilbys bærekraftige rammevilkår, med bedre risikoavlastning og realistiske krav.
- At kollektivtrafikk må planlegges ut fra reisemønstre gjennom hele dagen – ikke kun med fokus på rushtiden.
- At frekvens, punktlighet og fremkommelighet er nøkkelen til å øke kollektivandelen – ikke nødvendigvis lavere billettpris.
- At fylkeskommunene må sikres forutsigbare midler som gjør dem i stand til å opprettholde og utvikle tilbudet.
- At det må etableres en nasjonal billettløsning med enkel brukertilgang og rettferdig prisstruktur – ikke bare løsninger tilpasset operatørene.
- Evakuering og gode rømningsveier må sikres i utvikling av kjøretøy, spesielt når det ikke er takluker.
- At YTF skal sammen med myndighetene fortsette å jobbe for bedre kollisjonssikkerhet og batterisikkerhet i busser, og at dagens krav videreutvikles i takt med teknologi og trafikkforhold.



DET GRØNNE SKIFTET – PÅ VEIEN OG I VIRKELIGHETEN

Transportsektoren står for en betydelig andel av Norges klimagassutslipp, og er samtidig avgjørende for å nå våre klimamål. Frem mot 2030 skal Norge halvere utslippene, og innen 2050 skal vi være et lavutslippssamfunn. For at dette skal lykkes, må det grønne skiftet gjennomføres med ansatte – ikke på bekostning av dem.

Elektrifisering og nullutslippsteknologi gir store muligheter, særlig innen persontransport og bynær varetransport. Men utviklingen krever mer enn teknologi. Det trengs forpliktende politiske grep, stabile rammevilkår og investering i kompetanse. Offentlige anbud og innkjøp må brukes aktivt for å fremme utslippsfrie løsninger, og støtteordninger må sikre at klimaomstilling ikke går utover ansatte eller passasjerer.

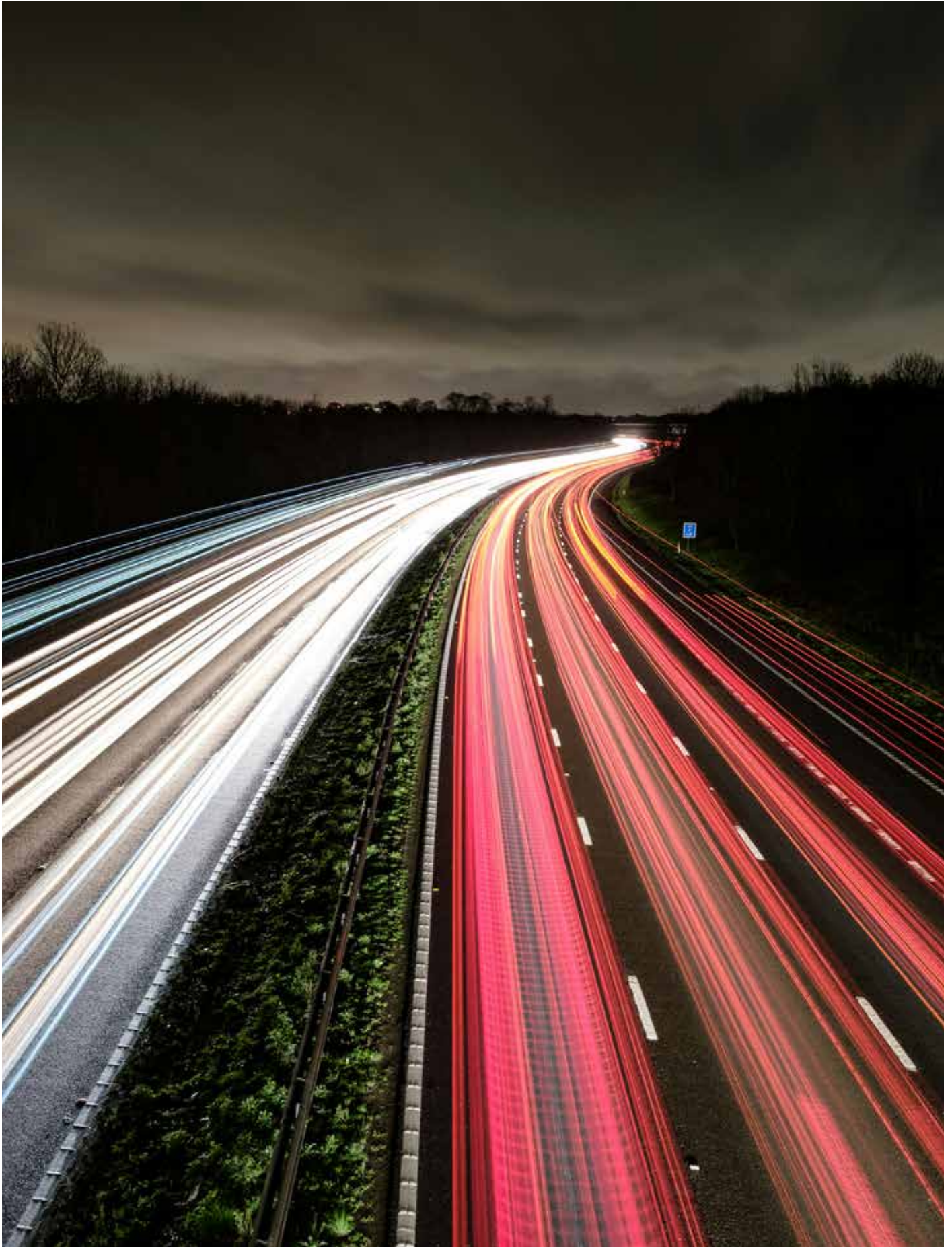
Samtidig må vi unngå at det grønne skiftet fører til svekket lønnsomhet eller dårligere tjenester. Mange selskaper presses økonomisk, og uten tilstrekkelig kompensasjon i kontrakter kan ikke overgang til ny teknologi realiseres. For å lykkes må vi sikre rettferdig omstilling – med trygghet for arbeidsplasser og vilkår, og plass til alternative løsninger der elektrifisering foreløpig ikke er mulig.





YTF MENER:

- At det grønne skiftet må skje rettferdig og i dialog med de ansatte – ikke på bekostning av arbeidsvilkår eller sikkerhet.
- At offentlige innkjøp og anbud skal kreve utslippsfrie løsninger der det er teknisk og økonomisk mulig.
- At statlige støtteordninger må sikre at det er mulig å investere i nullutslippskjøretøy og infrastruktur – uten at kostnadene veltes over på ansatte, passasjerer eller medfører rutekutt.
- At kompetanseutvikling og etter- og videreutdanning må inngå som en del av den grønne omstillingen, og finansieres der det er behov.
- At vi av beredskapshensyn må ha tilgang til alternative energikilder, blant annet diesel.



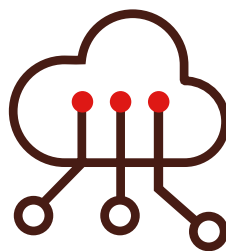
AUTOMASJON OG FREMTIDENS KOLLEKTIVTRANSPORT

Teknologisk utvikling endrer raskt hverdagen for ansatte i kollektivsektoren. Selvkjørende busser, fjernstyring av trikker og automatiserte signalsystemer i t-banen er ikke lenger fremtidsvisjoner – de er allerede i ferd med å fases inn i det ordinære kollektivtilbudet flere steder i landet. Denne utviklingen gir nye muligheter for effektivisering, bærekraft og drift, men reiser også grunnleggende spørsmål om sikkerhet, beredskap og arbeidsvilkår.

Yrkestrafikkforbundet mener at automasjon ikke må svekke de ansattes rolle i kollektivtrafikken. De som har vært med på å bygge kollektivsektoren skal også ha en plass i fremtidens kollektivtransport. Teknologien må være et supplement, ikke en erstatning for menneskelig kompetanse – og sikkerheten må alltid stå først.

Innføring av nye løsninger må skje gjennom trepartssamarbeid mellom myndigheter, arbeidsgivere og arbeidstakere. Det må utvikles en nasjonal strategi for omstilling, med konkrete tiltak for etter- og videreutdanning. Personell som påvirkes av teknologiske endringer skal ha førsterett til nye oppgaver og funksjoner, og kostnaden for opplæring må ikke skyves over på den enkelte.

Automatisering må bidra til å styrke et inkluderende og klimavennlig kollektivtilbud. Samtidig må det stilles tydelige krav til at systemene ivaretar passasjerenes og de ansattes sikkerhet, personvern og tillit.



Teknologien må være et supplement, ikke en erstatning for menneskelig **kompetanse** – og **sikkerheten** må alltid stå først.

YTF MENER:

- At automasjon ikke skal gå på bekostning av sikkerhet, beredskap eller arbeidsvilkår.
- At ansatte skal ha førsterett til nye roller som følger av teknologisk utvikling.
- At ansatte skal få økt kompetanse innenfor automatisering, samt tilpasse utdannelsen til dette både i grunnutdanningen og fagbrev.
- At det må etableres en nasjonal strategi for kompetanseheving og omstilling i kollektivsektoren.
- At overvåking og kontroll må reguleres for å sikre ansattes personvern og integritet.
- At teknologisk utvikling skal bidra til et bedre og mer tilgjengelig kollektivtilbud for alle.

DEL 3:

Veinettet

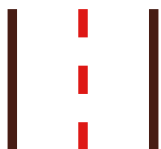
Et trygt, effektivt og velutviklet veinett er avgjørende for å sikre god fremkommelighet, styrke trafiksikkerheten og opprettholde konkurransedyktige transportvilkår i Norge. For Yrkestrafikkforbundet (YTF) er det en prioritet at norske veier oppfyller høye standarder for sikkerhet, komfort og tilgjengelighet, slik at våre medlemmer får en trygg og forutsigbar arbeidshverdag.

BEDRE SIKKERHET PÅ NORSKE VEIER

Trafikksikkerhet er en grunnpilar i arbeidet for trygge arbeidsplasser i transportsektoren. Våre medlemmer tilbringer store deler av arbeidsdagen på veien, og deres sikkerhet må stå øverst på agendaen.

Et trygt veinett redder liv, forhindrer ulykker og reduserer sykefravær og belastning i bransjen.

YTF mener at myndighetene må ta større ansvar for å sikre at norske veier holder en høy standard, med særlig fokus på utsatte områder og kjøretøy med høy ulykkesrisiko. Ras- og skredsikring, tunellsikkerhet, vinterdrift og krav til utenlandske kjøretøy må styrkes gjennom nasjonale prioriteringer og bedre kontroll.



Trafikksikkerhet er
en grunnpilar i arbeidet for
trygge arbeidsplasser
i transportsektoren.



YTF MENER:

- At det må gjennomføres systematisk utbedring av ras- og skredutsatte veier, og at nye prosjekter bygges med robuste sikringstiltak.
- At tuneller må oppgraderes med bedre belysning, ventilasjon, rømningsveier og tilstrekkelig bredde for trygg ferdsel.
- At midtdelere og andre trafikksikkerhetstiltak må etableres på alle nye hovedveier og flere eksisterende strekninger for å redusere alvorlige ulykker.
- At vintervedlikeholdet må styrkes med økte ressurser til brøyting og strøing, og at vedlikeholdskontrakter må skjerpes for å sikre trygg fremkommelighet året rundt.
- At antallet ulykker med tunge kjøretøy må reduseres gjennom økt føreropplæring, godt veivedlikehold og hyppigere teknisk kontroll.
- At det må stilles høyere krav til utenlandske kjøretøy og sjåførere, inkludert dokumentert kompetanse på norske forhold, samt økt grensekontroll og ansvarliggjøring av oppdragsgivere og arbeidsgivere.

DØGNHVILEPLASSER OG FASILITETER FOR SJÅFØRER

God hvile er en forutsetning for trafiksikkerhet og et forsvarlig arbeidsliv. Sjåfører i både gods- og persontransport trenger trygge, tilgjengelige og verdige forhold for pauser, søvn og nødvendige behov. I dag er tilbudet for svakt mange steder i landet, og hvileplasser holder ofte for lav standard.

YTF mener at det må etableres flere og bedre døgnhvileplasser, og at disse skal være universelt utformet, trygge og driftes med offentlig ansvar. Tilrettelegging for begge kjønn, god hygiene og tilgjengelig service er avgjørende.

YTF MENER:

- At det må etableres flere hvileplasser med god kapasitet særlig langs hovedfartsårer og nye veiprosjekter.
- At nye døgnhvileplasser og rasteplasser må planlegges med tanke på lengre kjøretøykombinasjoner som modulvogntog.
- At alle hvileplasser og stoppesteder skal være kjønnsnøytrale og tilrettelagt for både mannlige og kvinnelige sjåfører.
- At det må sikres tilgang til toaletter, mattilbud og hvilemuligheter på sentrale steder som terminaler, busslommer og trafikkerte hovedårer.
- At staten må ta et større ansvar for drift, vedlikehold og kvalitet på døgnhvileplasser, slik at flere kan være åpne hele året, som en del av samfunnets ansvar for trafiksikkerhet og sjåførenes arbeidsmiljø.
- At det skal være flere egne plasser der termo kan parkere, hvor det er tilrettelagt strøm, i henhold til Statens





BÆREKRAFTIG UTVIKLING AV VEINETTET

Et moderne transportsystem må være både effektivt og miljøvennlig. Utslipp, støy og slitasje på natur og omgivelser må reduseres, samtidig som veinettet må utvikles for å møte fremtidens transportbehov. Dette krever smarte investeringer og teknologi som støtter både klima og næringstransport.

YTF mener at ny veiutbygging må kombinere god fremkommelighet med hensyn til miljø, og at nye teknologiske løsninger må integreres allerede i planleggingsfasen.

YTF MENER:

- At drift og vedlikehold av veinettet må bli mer miljøvennlig, blant annet ved å redusere bruken av veisalt og utvikle alternative metoder for snø- og isfjerning.
- At kapasiteten på hovedveier og transportkorridorer må styrkes for å møte økende transportbehov og sikre god fremkommelighet for næringstransport.
- At kø og forsinkelser må reduseres ved å etablere flere kollektivfelt og prioritere tungtransport på utvalgte strekninger.
- At all ny veiutbygging må planlegges med tanke på fremtidens teknologi, herunder ladeinfrastruktur, og tilrettelegging for autonome kjøretøy.
- At myndighetene øker utbyggingen av ladestasjoner for tungtransport.

BEDRE PLANLEGGING OG FINANSIERING AV VEIPROSJEKTER

Et godt utviklet veinett forutsetter ikke bare investeringer, men også langsiktig og helhetlig planlegging. Altfor ofte ser vi at veiprosjekter er fragmenterte, underfinansierte eller dårlig koordinert med andre deler av transportsystemet. Dette går ut over både fremkommelighet, trafikk-sikkerhet og driftssikkerhet – særlig i distriktene.

YTF mener at veiprosjekter må planlegges i sammenheng med kollektivtrafikk, jernbane og næringstransport. Staten må ta et større ansvar for å sikre forutsigbar finansiering og løfte fylkesveiene opp som en nasjonal prioritet.

YTF MENER:

- At det må sikres langsiktig og forutsigbar statlig finansiering til vedlikehold og utbedring av veinettet, med særlig vekt på trafikk-sikkerhet og fremkommelighet.
- At transportplanlegging må være helhetlig, der vei, bane og kollektivtrafikk sees i sammenheng for å sikre et effektivt og bærekraftig transportsystem.
- At fylkesveiene må styrkes med økt statlig støtte, ettersom disse ofte er helt avgjørende for godstransport og daglig persontransport i distriktene.

ARBEIDSVILKÅR OG TRYGGHET FOR SJÅFØRER

En trygg arbeidshverdag for sjåfører krever mer enn gode kjøretøy – det handler også om infrastruktur, hvilemuligheter og ivaretagelse av helse. Mange sjåfører har ansvar for passasjerer eller store godstransporter under krevende forhold. Dette stiller høye krav til både tilrettelegging og håndheving av regelverk.

YTF mener at bedre stoppesteder, tilpasset infrastruktur og respekt for kjøre- og hviletidsbestemmelser er nødvendig for å sikre gode arbeidsforhold i bransjen. Arbeidsgivere og myndigheter må bidra til en arbeidshverdag der trafikk-sikkerhet og førerens velferd går hånd i hånd.

YTF MENER:

- At busslommer og stoppesteder må utformes slik at sjåførene kan utføre sitt arbeid på en trygg måte, uten risiko for påkjørsler eller farlige situasjoner for passasjerer.
- Kantstopp i 60-soner eller høyere bør ikke tillates.
- At langrutestopp må ha tilstrekkelig plass for både passasjerer og håndtering av bagasje.
- At kontrollen med kjøre- og hviletidsbestemmelser må styrkes, slik at reglene etterleves i hele bransjen.
- At det må legges til rette for fysisk og psykisk helse blant sjåfører, gjennom tilgang til velferdsordninger, gode fasiliteter og målrettede tiltak på arbeidsplassen.

DIGITALISERING OG AUTOMATISERING

Digitalisering og automatisering endrer transportsektoren i raskt tempo. Ny teknologi gir muligheter for økt sikkerhet, verdiskaping og bedre arbeidsverktøy – men kan også true arbeidsplasser og rettigheter hvis endringene ikke skjer kontrollert.

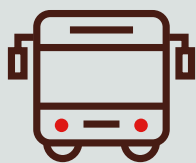
Utviklingen innen kunstig intelligens og digital kommunikasjon gjør mange funksjoner mer automatiserte. Dette kan effektivisere arbeidsdagen og løse praktiske utfordringer, men må ikke brukes som et påskudd for nedbemanning eller uthuling av ansattes vilkår.

For YTF er det avgjørende at ansatte får ta del i gevinstene av digitaliseringen. Det krever investering i kompetanse og en rettferdig fordeling av ansvar. Arbeidsgivere må ta ansvar for opplæring lokalt, mens myndighetene må sikre nasjonale rammer for livslang læring.

YTF MENER:

- At bedrifter som digitaliserer og automatiserer, skal skolere og videreutdanne egne ansatte.
- At alle arbeidstakere skal ha reell tilgang til etter- og videreutdanning.
- At arbeidsgiver har ansvar for opplæring og omstilling på arbeidsplassen.
- At myndighetene og arbeidslivets parter må legge til rette for livslang læring og kompetanseheving.





Teknologien må reguleres med tanke på sikkerhet, rettferdig omstilling og nasjonal verdiskaping.

AUTONOME KJØRETØY

Autonome kjøretøy er i ferd med å endre transportsektoren. Selvkjørende busser testes allerede i norske byer, og teknologien utvikler seg raskt. Automatisering kan bidra til å løse sjåførmangelen – men reiser også spørsmål om trafiksikkerhet, arbeidsplasser og ansvar.

Bilkjøring er en kompleks oppgave som krever vurderingsevne, risiko-forståelse og raske beslutninger. Det må derfor stilles strenge krav til teknologi som skal erstatte menneskelig føring. Samtidig må innføringen av autonome kjøretøy skje i dialog med partene i arbeidslivet, slik at arbeidstakere blir ivarettatt.

YTF mener at automatisering skal styrke transportsektoren – ikke svekke rettigheter, fagkunnskap eller arbeidsvilkår. Teknologien må reguleres med tanke på sikkerhet, rettferdig omstilling og nasjonal verdiskaping.

YTF MENER:

- At sjåfører skal ha førsterett til nye oppgaver, som personale om bord eller operatører ved trafikksentraler.
- At det må etableres trepartssamarbeid for etter- og videreutdanning i møte med automatisering.
- At berørte arbeidstakere skal tilbys reell omskolering og videreutdanning.
- At ingen skal miste jobben grunnet ny teknologi uten tilgang til alternative stillinger.
- At fagforeninger må inkluderes i utformingen av nasjonale retningslinjer for teknologisk omstilling.
- At kostnader til kompetanseheving må dekkes av arbeidsgiver og stat – ikke enkeltansatte.
- At yrkesfag innen transport må moderniseres med opplæring i ny teknologi og digitale verktøy.
- At utførere av tjenester for digitaliserte transporttjenester og plattformer må omfattes av norsk arbeidslivslovgivning og tariffsystem.

PERSONVERN I ET TEKNOLOGISK ARBEIDSLIV

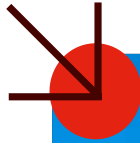
Digitaliseringen av transportsektoren gir arbeidsgivere økt tilgang til persondata og overvåkingsverktøy. For ansatte handler personvern ikke bare om lovverk – men om tillit, kontroll over egen arbeidshverdag og respekt i en ofte krevende jobb.

Selv om dagens regler er tydelige, svikter etterlevelsen. Overvåking skal være lovlig, begrunnet og drøftet med tillitsvalgte – men dette skjer for sjelden i praksis. Det er behov for bedre kontroll, raskere sanksjoner og økt kompetanse.

YTF mener at Datatilsynet må styrkes, og at partene i arbeidslivet må samarbeide tettere for å sikre ansvarlig bruk av teknologi. Våre tillitsvalgte trenger bedre verktøy og opplæring for å ivareta personvernet på arbeidsplassen.



For ansatte handler personvern ikke bare om lovverk – men om **tillit**, **kontroll** over egen arbeidshverdag og **respekt** i en ofte krevende jobb.



YTF MENER:

- At overvåking på arbeidsplassen må være lovlig, forholdsmessig og drøftet med tillitsvalgte.
- At kontrollmekanismer og sanksjoner for brudd på personvern må styrkes.
- At Datatilsynet må få økte ressurser og prioritere saker om arbeidslivsovervåking.
- At arbeidsgivere og tillitsvalgte må få bedre opplæring i personvern.
- At det innføres sterkere krav til dokumentasjon og protokollføring ved bruk av persondata.

DEL 4:

En seriøs og samfunns- kritisk bransje



SAMFUNNSSIKKERHET I TRANSPORTSEKTOREN

Russlands invasjon av Ukraina har tydeliggjort behovet for en robust og beredskapsklar transportsektor. Transport er en kritisk samfunnsfunksjon – avgjørende både for sivil beredskap og totalforsvaret. Trusler fra fiendtlige aktører, klimaendringer og energikriser krever bedre beredskap, fleksible transportløsninger og sterkere nasjonal kontroll.

Turbilene har vist seg å være avgjørende i krisesituasjoner, men bransjen er i dag preget av sterk konkurranse og utenlandsk dominans. Norske turbilselskaper med tariffavtale er best egnet til å ivareta beredskapen i krisesituasjoner og bør derfor være bærebjelken i bransjen.

Transportsektoren må sikres mot energisvikt, digital sårbarhet og svekket nasjonal styring. Fylkeskommunene og staten må ta et større ansvar for å ruste transportberedskapen for krise og krig.

YTF MENER:

- At myndighetene må sikre alternative transportmidler og energikilder ved bortfall av én eller flere.
- At fylkeskommunene skal ha ansvar for regional transportberedskap, og at beredskap må vektlegges i anbudsprosesser.
- At innkjøp av busser må ta høyde for rekkevidde, cybersikkerhet, egnethet for evakuering og leverandørmangfold.
- At rekruttering av sjåfører bosatt i Norge styrker nasjonal beredskapsevne.
- At norske turbilselskaper med tariffavtale skal være fundamentet i turbilbransjen.

ØKT KONTROLL FOR EN SERIØS TRANSPORTBRANSJE

Transportbransjen er blant de mest utsatte for useriøse aktører og systematiske regelbrudd. Varebilsektoren har vært særlig uregulert, men også turbil- og lastebilbransjen rammes. Grenseoverskridende transport preges i økende grad av aktører som opererer på eller utenfor lovens rammer.

Dette svekker norske arbeidsplasser, trafiksikkerheten og konkurransevilkårene. YTF mener at myndighetene må styrke kontrollen med kabotasje og allmenngjøring, og sikre at norske og utenlandske transportører følger samme regler.

Bransjen trenger flere kontroller, bedre samarbeid mellom etater, strengere sanksjoner og tydeligere ansvar i hele transportkjeden. Seriøse aktører må beskyttes – og useriøse aktører må bort.



YTF MENER:

- At Statens vegvesen og Arbeidstilsynet må få mer ressurser til økt tilstedeværelse og kontrollkapasitet, spesielt ved grenseovergangene.
- At det må være tettere samarbeid mellom kontrollorganer nasjonalt og internasjonalt.
- At gjentatte brudd må føre til strengere sanksjoner som bøter, kjøreforbud og utestengelse fra markedet.
- At det må finnes enkle og effektive systemer for varsling og oppfølging av ulovlige forhold.
- At oppdragsgivere og tredjeparter må holdes ansvarlige for å sikre lovlige og trygge vilkår.





SKATT OG INTERNASJONALT ANSVAR

Internasjonale teknologiselskaper får økende innflytelse i transportsektoren. Det utfordrer skattesystemet, konkurransevilkårene og nasjonal styring. Selskaper som opererer i Norge må betale skatt her – uavhengig av hvor de er registrert.

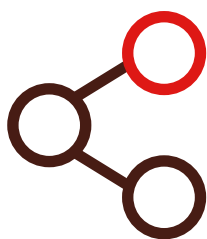
For å sikre rettferdig verdiskaping må Norge være en aktiv deltaker i internasjonale fora der teknologi og automasjon reguleres. Norske myndigheter må arbeide for regelverk som ivaretar norske forhold, arbeidstakerrettigheter og samfunnsinteresser.

Tidligere feil må ikke gjentas. Norge må sørge for at gevinster i det grønne og digitale skiftet kommer fellesskapet til gode – ikke kun globale konsern.



YTF MENER:

- At selskaper som opererer i Norge skal betale skatt i Norge.
- At utenlandske aktører skal ha samme rammevilkår som norske selskaper.
- At Norge skal være pådriver i internasjonalt regelverksarbeid.



CYBERSIKKERHET OG ETISK TEKNOLOGI

Digitaliseringen av transportsektoren øker risikoen for angrep mot kjøretøy, kontrollsystemer og infrastruktur. Sårbarheter i teknologien kan true både trafiksikkerheten og beredskapen i samfunnet.

Samtidig skaper automatisering og kunstig intelligens nye etiske dilemmaer. Hvem har ansvaret når maskiner tar beslutninger? Hvordan brukes data? Og hvilke konsekvenser får det for arbeidstakerne?

YTF mener at teknologisk utvikling må skje i åpenhet og i samarbeid med arbeidslivets parter. Teknologien må kontrolleres – ikke bare eies. Risikoer må vurderes, ansvar må avklares, og fagforeningene skal med på laget.



YTF MENER:

- At digitale styringssystemer må vurderes for sårbarhet og være under nasjonal kontroll.
- At fagforeninger skal involveres ved innføring og bruk av ny teknologi.
- At ansvar for skader og ulykker ved bruk av automatiserte systemer må være tydelig regulert.





