

Foreningens leder

Gjennomgang av Team, ny bransjelønn, AFP og lønnsopp- gjøret, overtid og advarsler på mappa.

Av Ole Roger



BSF har krevd at vi får en evaluering/gjennomgang av Teamorganiseringen på TT. Bakgrunnen for dette er den stadige misnøyen med ordningen som kommer til uttrykk blant mange medlemmer. Det er ikke tvil om at mange medlemmer ikke liker at det har blitt 10 flere "sjefer" på jobben. Årsaken til dette kan være mye forskjellig. Noe kan være knyttet til personene som utfører jobben, noe kan være knyttet til måten jobben utføres på og noe til selve systemet med flere sjefer tilstede. Vi tar signalene på alvor og her bedt om en grundig gjennomgang av ordningen fra bedriftens side. I tillegg må vi ta en diskusjon/gjennomgang om hvordan ordningen fungerer sett fra sjåførenes side.

Vi må huske at mange arbeider som sjåfør her fordi det har vært en ganske "fri" jobb, i den forstand at så lenge du gjør jobben din så er det ingen som legger seg bort i, og du kan glemme jobben når du går hjem. Samtidig er det noen som opplever en bedre oppfølging i forbindelse med sykdom og lignende, som er positivt. Vi minner om at vi støttet innføringen av Team, med et håp om at mindre grupper ville kunne føre til at flere fikk litt mer

innflytelse på og ansvar for sin egen arbeidsdag. Det var BSF som for mange år siden tok initiativet til de første prøveprosjektene med egne grupper.

En evaluering bør ta utgangspunkt i dette med innflytelse og ansvar, men samtidig må vi se på den totale resursbruken knyttet til ordningen og hvordan ordningen påvirker turnuser, trivsel og miljø bla. a.

Uten å forgripe en gjennomgang av systemet må jeg få påpeke noen forhold. Mange så for seg Teamlederne som en slags koordinatører som skulle sørge for at det daglige fungerte bedre på hvilebuer, med oppfølging av vogner og lignende. Nærmest en slags talsmenn for sjåførene overfor en ledelse som for mange var lite synlig. Mange av Teamlederne så vel også på seg selv på denne måten. Vi har fått en utvikling der Teamlederne blir mer og mer sjef/leder og mindre koordinator; og i tillegg er de kolleger. For Teamlederne er dette ikke noen enkel situasjon. De skal være både kollega og sjef, og det er en rolle der du ofte kommer mellom barken og veden. Men slik er det ofte å være leder på første plan.

Jeg vil også påpeke noen tendenser til å skape skiller mellom teamene. Oppslaget om at sjåførene på linje 8 var best på KTI'en fikk veldig mange negative reaksjoner. Lite gjennomtenkt av teamleder, men endra mindre gjennomtenkt av de som bestilte undersøkelsen med denne oppdelingen basert på team. Jeg vet at det finnes krefter som ønsker seg sterkere skiller og konkurranse mellom teamene. Vi som ansatte må ta stilling til om det er det en slik utvikling vi ønsker, og bedriften

må spørre seg om den er tjent med slikt.

Jeg håper vi får en brei gjennomgang av ordningen og en grundig diskusjon der mange deltar.

Bransjeavtalen fra 1. januar

Når

bransjeavtalen

trer i kraft fra 1.

januar vil alle få en

brukbar økning i

timelønna, på mellom 5 og 6 kr.

Deretter vil det i løpet av kort tid

bli anledning til å ta

kompetansemodulene som vil

gi inntill 8 kroner i økning av

timelønna. Nå har årets

lønnsoppgjør skapt en del

problemer i forhold til bransje-

avtalens mål om å komme til-

nærmet opp på gjennomsnittlig

industriarbeiderlønn. For det

første ble lønnsoppgjøret ve-

sentlig dårligere for oss enn for

mange andre grupper. Gapet

opp til industriarbeideren øker

altså. I tillegg ble bransjeavtalen

kun økt med kr. 2,50 i årets

oppgjør (uten reelle forhand-

linger, fordi ingen går på avta-

len), mens dagens tariff ble økt

med 3,50 for de fleste. Begrun-

nelsen er at Bransjeavtalen lå

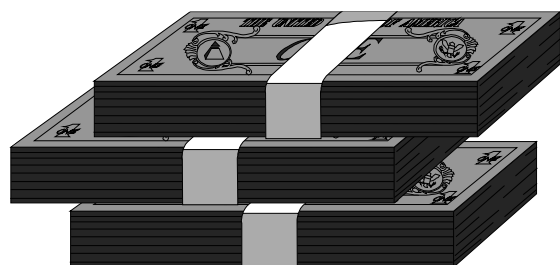
over lavlønnsgrensa, slik at vi

ikke fikk med de ene lav-

lønnskrona.



Dette skaper problemer med målsettingen om å komme opp mot industriarbeideren. Hovedproblemet er todelt. Den såkalte frontfagsmodellen som det forhandles etter, og arbeidskjøpernes holdning til lønnsjusteringen av Bransjeavtalen. Dersom vi ikke får endret forhandlingsmodellen, der industrien lager en sentral mal for oss andre (og så tar de ut alle tilleggen sjøl i lokale forhandlinger), må vi finne andre mekanismer som sikrer at Bransjeavtalen blir spist opp på kort tid. En skulle tru at arbeidskjøperne våre var interessert i dette også, når vi ser problemene med å få tak i og beholde folk? Time will show. Vi har i alle fall tatt initiativ til å få til en felles tariffkonferanse for alle forbundene der dette problemet skal diskuteres. Det skal også foregå et "toppmøte" med arbeidskjøperne i november. Da får vi kanskje svar på hva de mener.



AFP og lønnsoppgjøret 2008

Mange uttrykker vilje til å ta en fight for lønna ved oppgjøret i 2008. Både den ene og den

andre forbundstoppen slår i bordet og sier at nå blir det kamp. Men det er ikke sikkert det blir så enkelt. For hovedspørsmålet ved neste års tariffoppgjør kan fort bli AFP. Bjarne Håkon har nå nedsatt et utvalg som skal komme med forslag på ny AFP, som er tilpasset den nye pensjonsreformen, også kalt pensjonsranet. Mandatet for dette utvalget står nokså mye i motstrid til vedtaket om pensjon på LO kongressen i 2005. Det kan bety at man ikke blir enig og at eneste mulighet til å bevare en god AFP vil bli lønnsoppgjøret. Fordi AFP er så viktig for mange fagforeningsmedlemmer er det en fare for at lønnsøkninger vil komme i annen rekke. Og det vil etter min mening være en helt nødvendig prioritering, dessverre. Men jeg frykter faktisk ennå mer at utvalget (inkludert LO lederen) faktisk blir enig om en redusert/dårligere AFP ordning. Det vil være en virkelig katastrofe for oss alle. Da har vi tapt kampen om en god tidligpensjon for alltid.

Utvidet overtidsgrense

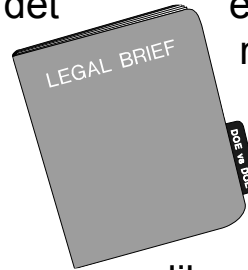
Denne saken har vi behandlet på to medlemsmøter og resultatet i siste møtet ble at medlemsmøtet sa nei til å utvide overtidsgrensene. Dette førte til at bedriften søkte Arbeidstilsy-

net om dispans direkte, noe vi på forhånd sa de kunne komme til å gjøre. I dag (24.09) har vi fått brevet fra Arbeidstilsynet, der de har innvilget TT rett til å utvide overtidsgrensen. Når BSF i første omgang var skeptisk til å utvide grensene, har dette sammenheng med at vi tidlig i år ba bedriften finne løsninger som gjør at vi får spredd overtida på flere, eller sørger for bemanning slik at behovet for overtid ble mindre. Dette har TT ikke gjort noe særlig med, og dermed ble det til at styret ville at medlemmene selv skulle avgjøre saken. Nå har Arbeidstilsynet avgjort saken, og dett var dett. Men måten dette er behandlet på i Arbeidstilsynet er en annen skål. En merkelig saksbehandling spør du meg, og vi vil følge opp dette overfor tilsynet. For det første er det merkelig at tilsynet ikke kontakter verken BSF eller HVO før tillatelsen gies. For det andre er det merkelig at tilsynet ikke sjekker bruken av overtid

på TT frem til nå. Det hadde vært naturlig å kontrollere om bedriften hadde fulgt reglene så langt når man utvider grensene.

Advarsel på mappa i 3 år

Etter lang tid, der TT har prøvd å få Nettbuss konsern til å komme med noen sentrale retningslinjer, har vi lokalt blitt enig om en ordning om hvor lenge en advarsel eller lignende skal bli liggende på mappa di. Dette har vi prøvd å få på plass, fordi det



er viktig for våre medlemmer å vite hva som kan "brukes mot" den enkelte. Nå er vi enige om at slike saker blir "forældet" etter 3 år. Dette betyr at når det er gått 3 år siden forseelsen, så har du "gjort opp" for deg. Den aktuelle saken kan da ikke brukes mot deg igjen. Dette er en meget ryddig ordning, som gir medlemmene forutsigbarhet.

AFP-opprøret sprer seg

Opprørerne i LO sliper knivene til det store slaget om ordningen med avtalefestet pensjon – AFP. De krever klare garantier for at folk som velger å gå av med tidligpensjon ved fylte 62 år ikke taper i forhold til dagens ordning. Flere og flere LO-medlemmer er i ferd med å innse hva som står på spill, sier «opprørsleder» Stein Aamdal til Avisenes Nyhetsbyrå (ANB).

Bedriftsklubber og fagforeninger i LO har hittil stilt 3,4 millioner kroner til rådighet for Aksjonen Forsvar AFP, som Aamdal står i spissen for. Han er til daglig klubbleder ved Aker Verdal og varsler at AFP også kommer til å stå sentralt på Fellesforbundets landsmøte i begynnelsen av neste måned.

– Landsmøtet blir en kraftig manifestasjon av viljen til å forsvare en ordning som de fagorganiserte selv har betalt for gjennom flere tariffoppgjør, sier han. Det er sendt inn hele 70 forslag fra klubber og fagforeninger med krav om forsvar av dagens AFP.

Det store AFP-slaget

Før jul skal et offentlig utvalg legge fram sin innstilling om den framtidige AFP-ordningen. Den rød-grønne regjeringen har gjentatte ganger forsikret at staten skal bidra med sitt til at arbeidstakernes økonomiske rettigheter skal opprettholdes. Men det tar ikke LO-opprørerne

for god fisk. Dessuten blir spørsmålet hva NHO gjør, som den tredje part i avtalen. Torsdag samles rundt 230 LO-tillitsvalgte fra hele landet for å legge strategien for det store oppgjøret om AFP. Aksjonen Forsvar AFP krever at regjeringen med mye større tydelighet og grundighet må forklare hvordan pensjonsytelsene for 62-åringene skal opprettholdes på dagens nivå når den nye pensjonsreformen settes ut i livet i 2010.

Rammer kvinner

En utredning som kunnskaps-senteret De Facto la fram før sommeren konkluderer med at morgendagens pensjonister vil tape betydelig på omleggingen. Det gjelder ikke minst folk som har jobbet mye deltid eller hatt sin yrkeskarriere avbrutt, for eksempel på grunn av omsorgsarbeid i hjemmet. De rammes særlig hardt når størrelsen på pensjonen skal regnes ut på grunnlag av inntekten

gjennom hele arbeidslivet, og ikke bare de beste inntektsårene som i dag. Dette vil i særlig grad ramme mange kvinner.

- Hva skjer hvis AFP-utvalget legger fram en innstilling før jul som dere ikke er fornøyd med?
- Da mener jeg at LO må bryte samarbeidet om AFP og kjøre pensjonsspørsmålet fram ved hovedtariffoppgjøret til våren under full streiketruassel.

Omkamp

Lederen for LO i Oslo, Kleiv Fiskvik, som arrangerer torsdagens stormønstring om AFP, sier at det strategiske målet er å reversere hele pensjonsreformen.

- Det viktigste nå er kampen for AFP. Men lykkes vi med det, har vi fått slått inn en kile i hele pensjonsreformen, som egentlig var helt unødvendig, sier Fiskvik. (ANB)

Minimumskraven til en ny AFP må være:

Når du går av med AFP skal du få beregnet et AFP tillegg som gir deg samme livsvarige pensjon fra ordinær pensjonsalder (67), som om du hadde stått i full jobb til 67.

Dersom vi må jobbe lenger for å kompensere for levealderjusteringa, må beregningsgrunnlaget for AFP heves tilsvarende.

AFP pensjonister skal fortsatt skattes som pensjonister

Deltidsarbeidende og andre med gjennomsnittlig årslønn under 4,3 G i snitt, må sikres like gode muligheter til å benytte AFP som i dag.

Underreguleringa av ny pensjon må ikke starte før etter ordinær pensjonsalder (67), og må bare virke for pensjon ut over minstepensjonen.



Anbud er sosial dumping!

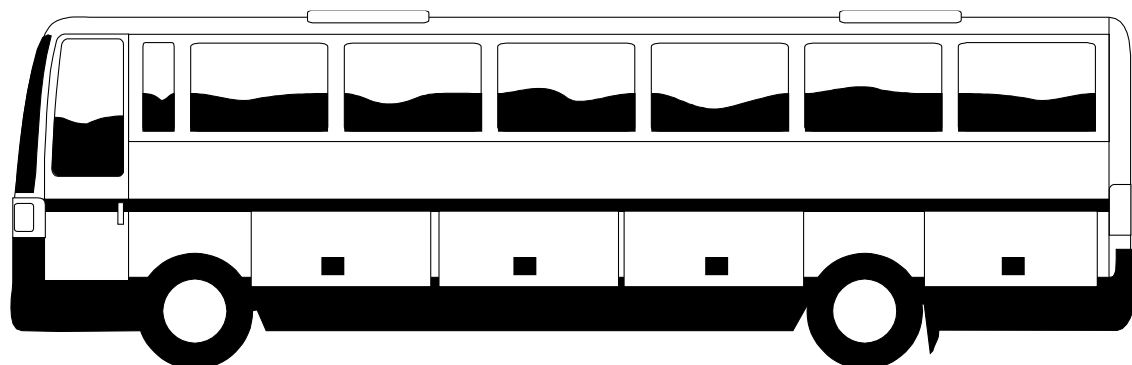
Stadig flere sektorer innenfor viktige samfunnsområder/infrastruktur utsettes for anbud. Dette godt kjent fra renhold, kollektivtransport og innen deler av helsevesenet. Nå er det ambulansesjåførene som får merke virkningen. De ansattes lønns- og arbeidsvilkår er som oftest blitt dårligere ved anbudsutsettelse. Rene lønnsreduksjoner forekommer ofte der det finnes forskjellige tariffer for samme type arbeid, slik vi ser i ambulansesaken. Gode offentlige pensjonsavtaler forsvinner og erstattes med usikre private ordninger. Lokale avtaler utviklet gjennom mange år viskes ut med et pennestrøk, slik at arbeidet må starte helt på nytt. Ansiennitet og andre opptjente sosiale rettigheter forsvinner.

Et annet problem er at anbud går ut over kvaliteten på tjenestene, fordi kjøper bestandig legger mest vekt på prisen. Arbeidsgivere som kjøper av tjenester skal spare penger på å bruke anbud. Det er som regel den eneste målsettingen med anbudet. Og hvis man da ikke tror at ansatte som får en ny arbeidsgiver plutselig blir 20 % mer effektive, så vil man måtte kutte ned på andre ting.

Nå må vi få stoppet dette. Vi krever at de rødgrønne partiene, både sentralt og lokalt, setter en stopp for all bruk av anbud innenfor områder som er et offentlig ansvar. Vi må stoppe dette både av hensyn til arbeidstakerne og av hensyn til publikum/brukere som har krav på tjenester av høy kvalitet.

Vi som jobber i disse sektorene må samarbeide og slåss sammen for å stoppe uvesenet.

Ole R. Berg



BSF på nett flere steder

Vi prøver å holde oss oppdatert på det som foregår på mange områder, og har derfor opprettet flere grupper og diverse kontaktpunkter på nettet, i tillegg til vår hjemmeside. Tanken er å få til mer toveis kommunikasjon og kommunikasjon på tvers, enn det vi oppnår bare med en hjemmeside.

En gruppe for medlemmer på Facebook, **BSF** , som du kan bli med i. Gå inn på <http://www.facebook.com/login.php> og registrer deg hvis du finner dette interessant. Se etter min profil, så vi du finne alt det andre jeg nevner her. Her kan medlemmer ta opp og diskutere alt de ønsker, og alle som har tilgang til en pc kan delta. **BSF** er en lukket gruppe, så du må søke om få bli med. Den er kun åpen for medlemmer, og ingen andre får innsyn i hva som foregår der. Vi håper dette kan gi oss enda bedre kontakt med medlemmene og ikke minst kan medlemmer opprettholde kontakt med hverandre. I tillegg er det en bra norsk gruppe som heter **Bussjåfører**, som gir kontakt med andre i bransjen i Norge. **Forsvar AFP** og **Nei til anbud i kollektivtrafikken** er andre grupper vi har opprettet. Masse spennende på nettet.

De som bruker MSN/Windows Live Messenger kan også finne oss der under Fagforbundet **BSF**. Sjekk denne adressen: <http://bsfbuss.spaces.live.com>

Dessuten har jeg opprettet en egen privat blogg, som jeg håper å få opp å gå ganske snart. Den har ingen ting med fagforeninga å gjøre, det er mine helt private ideer. Sjekk ut: <http://nypolitikk.blogspot.com/>.

Må selvsagt gjøre oppmerksom på at alt dette ikke vil fortrenge vanlig godt gammeldags fagforeningsarbeid. Vi håper derimot at dette kan gjøre interessen for fagforeninga større blant flere medlemmer og at det blir enda bedre kommunikasjon internt i foreninga.

Ole Roger

Fakta eller bare en myte?



The Difference Between Women & Men

Er det sant at kvinner er forferdelig opphengt i om rompa er for stor, mens menn ikke makter å innse at ølmagen stenger for utsikten til 6-packen?

At de færreste menn ser attraktiv ut i Speedo bør derimot være en allmenngyldig sannhet.

Det lønner seg å lese Holdeplassen nøye

Rett før ferien ble vi enige om at alle som hadde vært med å betale for kaffe på hvilebuene skulle få en gratis frokosttallerken på kantina. Det er overskuddet av kaffesalget som brukes til slike tiltak. Etter 14 dager var det kun 90 personer som hadde benyttet seg av dette gratis tilbudet. Det kan bety at det er mange som ikke betaler sin kaffe på hvilebuene, og dermed ikke hadde samvittighet til å ta ut "belønningen". Men er det sannsynlig? Det kan også bety at det er kun 90 personer som liker frokosttallerken, men er det sannsynlig? Jeg frykter at forklaringen heller ligger i at veldig mange ikke leser Holdeplassen. Og det viser seg altså å være ganske dumt. **Orb**

Pacemaker.

Du vet hva det er, gjør du ikke? Pace er engelsk, og betyr noe sånt som fart, driv, drive framover. En pacemaker driver hjertet vårt i en viss hastighet framover, altså opprettholde farten, så den ikke gjør det motsatte, stopper opp, eller slow down. Pacemaker får vi når hjertet vårt begynner å fuske til gagns. Mitt hjerte tikker aldeles utmerket, ikke bare det, det løper nesten løpsk enkelte ganger, når jeg passerer den nye rundkjøringa ved Havstadveien i Byåsveien, eller rundkjøringa nede i Ila, eller over Elgeseterbrua på tur til byen, akkurat der kjørefeltet vårt svinger på seg. Når det ligger snø slik at den hvite sperrelinja blir skjult så bilistene kommer inn i sida på deg så du må svinge inn i sykkelfeltet. For ikke å snakke om det ekstra lyskrysset ved Høyskolebakken, like etter holdeplassen Samfunnet, i rushtida på Fredag ettermiddag. Da går pumpa. Hardt. Når jeg tenker på de som konstruerer slike trafikkfeller.

Er det en mal de bruker, eller er det avhengig av hvilke humør de er i? Etter at de har kranгла med ektefellen, eller elskerinna, eller sjefen? Man må jo lure, når man sammenligner rundkjøringer, feks den i Håkon 7.gata ved Nilsson, sett opp mot rundkjøringa i Klæbuveien, rundkjøringa ved Eklesbakken, og rundkjøringa ved Nidarvoll skole. Alle disse har totalt forskjellig utforming, og du må legge deg inn på forskjellige måter for å komme deg igjennom dem på en trafikksikker måte. Det er fullt av trafikkfeller i denne byen, og vi må vite om dem. Vi må simpelthen memorere dem, slik at vi hjelper uvitende bilister, lørdagsbilister, frekke bilister, turister, idioter og andre slik at vi unngår ulykker. Når vi tillegg må passe på fotgjengerne som dukker opp på skrå bakfra i hele midtbyen, samt de som springer over på rødt lys, samt syklistene med rullegardina nede, er det kanskje ikke så rart blodpumpa går?

Satte jeg det på spissen, sa du? Tenk etter. Men vanligvis går det bra. Vi er profesjonelle, de fleste av oss. Men nå har jeg funnet på det. I stedet for pacemaker, skal jeg operere inn en slow down. En dings som holder farten ned, helt nede på 30 slag i minuttet. Jeg skal ta patent på den. Jeg tror jeg kommer til å bli rik. For det kommer til å bli bruk for en slik dings. Tror du ikke? Jeg blir en riking. Men i mellomtiden får jeg kjøre buss. Så du vil nok treffe meg bak rattet og på kantina ennå en stund. Håper jeg.

Vennlig hilsen 89 Kufås. Snart rik.

Holdeplassannonsering

Det er synd at TT nå, mot vår vilje utvider kravene til annonseringen. Men det er nok noen og enhver som må gå litt i seg selv i denne saken. Da vi i fjor ble enige med TT om et minimum, så forventet vi at alle forhold seg til dette. Vi ville være føre var, og sikre at temaet ikke kom opp igjen gang på gang. Men så viser det seg at det er noen som overhodet ikke annonserer en eneste holdeplass, og da oppstår det selvsagt et problem. Vår mening er at dersom alle hadde annonsert litt, det minimumet vi ble enige om, så hadde dette ikke vært noe tema nå. Men fordi noen rett og slett ikke bidrar med noe som helst, har vi nå fått dette problemet i fanget på nytt. Noen har laget ris til vår felles bak. Selvsagt finnes det situasjoner der trafiksikkerheten tilsier at man ikke skal prioritere annonsering, men mesteparten av tiden vil det være mulig å gjøre dette innenfor lovens rammer. Det er heller ingen som vil bli hengt dersom vi misser en og annen holdeplass, bare vi prøver så godt vi kan.

Det er faktisk en del av jobben vår å sikre informasjon til publikum, og jeg er stygt redd for at vi vil få både advarsler og det som verre er, dersom noen fortsatt vegrer seg. La oss slippe dette.

Spesielt i nåværende situasjon, der tilbud igjen er tema, er det viktig at vi ikke blir tatt på at vi ikke gjør jobben vår. Jeg har ingen vansker med å forstå at man kan bli lei av å annonsere hele dagen, men vi ber om at alle holder ut, så skal vi jobbe så hardt som mulig for å få på plass et automatisk system.

Vi har for sikkerhets skyld bedt våre advokater om en juridisk vurdering av den nye instruksen om holdeplassannonsering.

Ole R



Hovedverneombudets hjørne



Om holdeplassannonsering og utgitte rutiner

Det er et "følsomt" emne dette med holdeplass annonsering. Det har vært lagt på et middels nivå tidligere, og det har vært åpnet for å bruke skjønn. Det er noen av oss som har brukt dette skjønnnet dårlig. Det har vært for mange av oss som har droppet å gi selv den enkleste informasjon til våre reisende. Melding fra ledelsen om at det ville komme sterkere "krav" til annonsering kom derfor egentlig ikke som noen overraskelse. BSF ble forelagt teksten, men returnerte med beskjed om at dette ville de ikke være med på. Jeg som HVO ble ikke forelagt noen tekst i det hele tatt. Jeg spurte ikke heller... Når den kom så konstaterte jeg at den var som forventet, men at det dessverre manglet en åpning for at det kan være årsaker for i noen situasjoner holdeplasser ikke kan bli annonsert. Man kan her si at bedriften har brukt styringsretten når denne instruksen ble utarbeidet. Jeg mener at det finnes situasjoner, hvor sjåføren må bruke fokus på trafikksikkerhet istedenfor annonsering. Men jeg vil ikke

overdramatisere denne sikkerhetstenkingen, tross alt så kan instruksen stort sett følges, og glipper noen holdeplasser fordi du prioriterte sikkerheten så kan ikke det føre til at du får problemer.

Et motiverende moment er selvfølgelig at det jobbes fram mot et automatisk annonseringsystem som kommer i forbindelse med nytt billettsystem. Bare et lite rykte om et slikt system i framtiden ville ha vært kjempemotiverende.. men det er ikke vi som skal informere om slike ting, det skal og bør bedriften gjøre.

En karamell kan være så mangt. Noen ganger er det som ei "ørtæv"..andre ganger noe godt å suge på. Over bordet på kantina kommer så mangt, men forleden dag kom en karamell av det gode slaget. Det var snakk om buss, og plutselig var det en som sa at han hadde kjørt vogn 893, de siste Scania Center, og at det var noe av det beste han hadde kjørt! Umiddelbart var det flere som hengte

seg på den konklusjonen! Før noen andre rakk å koble noen negative "vibber" ba jeg mine kollegaer om å suge på den gode karamellen ut dagen. Personlig mener jeg at de siste 2 års leveranser, inkl de 9 som kommer i november er så nære den optimale bybuss vi kan komme! ..nå også med klimaanlegg!

Det er nok fortsatt ting som kan bli bedre hos

oss, men vi skal være såpass ærlige å sette fokus på det som er bra også. Det er dessverre kollegaer som går fra kantina før pausen er over, fordi de ikke vil høre på de negative elementer rundt bordet. Det er lov å si ifra, hvis du mener vi har det bedre enn det som kastes ut over bordet. Men det er selvfølgelig også lov og kritisere, men da bør det være noen forslag til forbedring i luften også.

Et rykte kan være så mangt.

I Rogaland er det anbudskjøring, og stadig nye ruter legges ut for anbud. Avisene i Rogaland er "proppfulle" av siste nytt om anbudskjøringa der nede. Kolombus som er administrasjons selskap får spalteplass som langt overgår

hva Adresseavisen greier å kaste opp mot oss. Adressa ville nok ikke brukt spalteplass på dette uansett. For det er absolutt ikke positivt for anbudskåte høyrefolk det som avisene der nede setter fingeren på og melder om. Fra annet hold får vi noen drypp og rykter om den arbeidsdagen våre kollegaer der nede opplever. Hvilebuer er visstnok historie, og hele økter på opp til 4 timer uten noen definert pause. Toalettbesøk på bensinstasjoner og kafeer er foreløpig uaktuelt for oss, men visstnok en virkelighet der nede. Mange slutter i tapende selskap, noe som fører til at det nye selskapet (som allerede mangler mannskap) ikke har nok sjåførere når neste anbudsoppstart trår inn ved årsskiftet. Nok å gjøre for de som blir igjen med andre ord. Og selskapene betaler "bøter" til oppdragsgiver fordi de ikke greier å kjøre turer. I Sandnes måtte Nettbuss legge over 200 avganger hver dag over til undertransportører/maxitaxier. Årsaken er at Nettbuss har tapt anbud, og sjåførene finner seg andre arbeidsgivere. Ved årsskiftet skal Nettbuss Vest ha avviklet arbeidsforholdet med 266 personer, og 115 kjøretøy skal omdisponeres eller frigjøres.

Som dere skjønner så skjer dette stort sett fordi sjåførene IKKE vil være med i det nye selskapet...

De tankene er det vel

noen av oss som også gjør når vi hører om dette. Kanskje vi allerede nå skal gå ut i fellesskap å si ifra at vi, uansett arbeidsgiver vil ha minimum den standard og de rettigheter/avtaler vi har pr. dags dato. Får vi ikke det så finner vi en annen hobby. Den meldinga bør gå både til vår nåværende, og evt. framtidige arbeidsgivere.

"Positive" nyheter for framkommeligheten.

Trikken kommer til Piren! Noen kollegaer kom da med et forslag: Da slipper vi å kjøre dit! Kjø fra piren, via Sentralstasjonen, Søndre og OT er historie. Team kan utnytte buss og mannskap til å frakte passasjerer, nå med bussen i bevegelse. Trikken venter på hurtigbåten, og den håndterer områdene på Brattøra. (i dårlig vær svinger den sikkert noen bort til hurtigruta også) Vi får Prinsenkrysset som knutepunkt og har da Elgeseter bru som eneste hinder!! Resten går omtrent ..på skinner..for bussene! Jeg regner med at det var dette

politikerne tenkte på når deres siste planer er lagt fram. Parallellkjøring kan vel umulig ha noe for seg? Kostnader mht holdeplasser med universell utforming for trikken, og de litt lavere for bussen er også spennende. For øvrig synes jeg at Team bør lever inn et anbud på trikkekjøringa. All kollektivtrafikk skal legges ut, inkl trikk. Artig om Nettbuss/Team hadde både El-buss og trikk i Trondheim.

El-buss! Tre år etter at Solem lovte byen el-buss så blir det endelig...i Nettbuss regi!! Noen ganger er setningen "fryder meg" virkelig illustrerende. Bra jobba av våre ledere mht å matche et anbud som kunne virke ferdigsydd for noen andre enn oss!

Fører kortbeslag!

Atter en gang har politiet fratatt en av våre sjåførere muligheten til arbeid og inntekt. Når du leser dette skal du ikke se bort i fra at vår sjåfør har fått igjen førerkortet. Det gjør våre sjåførere alltid når saken havner i Tingretten. Jeg tror det er på tide at Team Trafikk kjører regress sak mot politiet. Det er de i sin fulle rett til.

Parkering på Sorgenfri:

Dette er en kopi av en kopi av en kopi av en gammel tekst som lyder slik: Når du parkerer på Sorgenfri så sørg for å parkere på riktig plass, steng takluker og sjåførwindu, åpne stengte kraner, koble luft og strøm! Gjør DU dette så gir du

MEG en god start på dagen. *(gjør du det ikke så vurderer jeg sterkt..noen ganger..når setene er bløte...eller alt er bunnspekt...rett å slett å ringe deg!)*

Ha en fin høst!

HVO Harald 480 13 847

Noen slutter med stil

Vi har stadig medlemmer som går av etter mange års tjeneste i selskapet og med mange års medlemskap i fagbevegelsen. To av disse ser du her, Roar og Ivan. Vi håper de får mye å glede seg over i sin nye tilværelse som pensjonister. De har sannelig gjort sin del i arbeidslivet og kan nyte sitt otium.



Stort og smått

Her er noen av saken som er tatt opp eller diskutert internt på TT siden sist.

Arbeidsmiljøutvalget

Avviksrapportering

Gjennomgang av avviksrapporter. Fortsatt en del "åpne" avvik. Noen avdelinger er rimelig å jour. Til neste AMU må alle avvik være lukket såfremt det er over 14 dager siden avd.leder har mottatt avviket.

Støymåling i bussene

Ligger fortsatt hos HVO, forslag fra BHT er kommet. En del forberedelser må til for å få utbytte av undersøkelsen. Ole Roger Berg ønsker undersøkelsen utført på vinterføre for å få med de ekstra vibrasjoner det medfører.

Turnstenger på hvilebuene

Verneombudene i samarbeid med teamlederne vurderer plassering i lokalitetene.

Støv i bussene

Er det for lange intervaller mellom service på lufteanlegget, skifting av filter etc?

Ettersyn gjøres etter anbefalte intervaller. De nyeste bussene har elektrostatiske filter. Dette vil etter hvert som vognparken byttes ut føre til forbedringer.

Vi utfordrer BHT om å lete frem evt. tidligere undersøkelser som er relevante for oss.

Sikkerhetssele i buss

Prisen utgjør ingen hindring for montering. Ved evt. utprøving av buss med monterte seleser må vi forholde oss til konsekvensene ved annen bruk av bussen. Sjåføren er ansvarlig for at alle under 15 år har selene på seg. Team kjøper busser uten sikkerhetssele så

lenge dette ikke blir definert som et krav fra lovgiver eller tjenestekjøper.

”Sjåførbur” – ønsker vi dette?

foreløpig liten etterspørsel fra sjåførene -muligheter for montering sjekkes/ kostnadsspørsmålet utredes. Prøvemontering i noen nye busser.

Skilt på skolebusser - saken stresses.

Bedriftsutvalget

Forbedringsarbeid verksted

Etter en lang diskusjon i BU ble det enighet om at Jon Olav og HVO setter seg sammen og blir enige om hvordan vi skaffer oss status for vognparken og hvilke forbedringstiltak vi går for.

Sikkerhet for sjåfører/kontrollører

Kontrollørene må skrive avviksrapport etter en truende hendelse på bussen.

Det må innkalles til møte i sikkerhetsgruppen for å drøfte tiltak for å få alle til å skrive avviksrapport også ved fyll, vold og trakassering i bussen.

Status fremtidige avtaleforhold

Avtalen med TK for 2007 er politisk godkjent. Avtalen med STFK om Klæbu er også på plass for 2007. Det jobbes fortsatt mot STFK om langsiktige avtaler fra 2008, og vi søker å få til parallellitet for Trondheim og distriktene.

Kontroll

Kvalitetskontroll av vognparken i regi av KH og HVO/VO fredag 8. juni.

Veolia i Stavanger er anmeldt for overforbruk av overtid.

Status for EBIT.

Det er etablert et innføringsprosjekt. Full installasjon 1.5.2008, deretter opplæring. Full drift fra 1.7.2008.

Status for Hastus.

Aktuelle brukere er i gang med opplæring, trening og testing, og fremdriftsplanen tilsier at vi tar Hastus i bruk fra kommende årsskifte.

Turnover i 2007.

Pr. august har vi en netto tilgang på 3 sjåførere i 100% stilling, og en avgang på 1 i 10% stilling. Med tilgang og avgang resten av året, vil ved årsskiftet ha netto tilgang på 18 i 100% stilling og 3 i 10% stilling. Hovedårsaken til bemanningsproblemene våre er at sjåførere i 10% stilling kjører vesentlig mindre enn tidligere.

Egenandel på frikort.

Egenandel er kr 80,- pr. frikort fra 2008, som en del av bransjeavtalen. Vi finner praktiske løsninger på dette.

Disiplinærsaker

Disiplinærsaker som arkiveres i personalmappene blir foreldet etter 3 år. Dette er en endret praksis og vil bli kommunisert ut til alle. Dette er noe vi har jobbet med i lang tid.

Konstruktivt møte med verkstedet.

Det ble gjort noen felles erkjennelser, og verkstedet vil i et nytt møte i neste uke legge frem planer for forbedringstiltak.

Vintervedlikehold

På spørsmål fra Børge informerte Jon Olav om vedlikehold som gjennomføres som forberedelser til høst og vinter.

Børge minnet om EU-kravene til opplæring og kompetanse. Disse er omfattet av opplæringsmodulene i Bussbransjeavtalen.

Torbjørn etterlyste opplæring og utlevering knyttet til personlige ferdsskriverkort, og Jon Olav meddelte at arbeidet med dette går sin gang.

Kontaktmøter

Verneombudssamling arrangeres i slutten av august. HVO ønsker holde kvartalsvise samlinger.

Vold/trusler

Etter sommerferien arrangeres oppsummerings- og fremdriftsmøte vedr. vold/trusler.

Røyking

Flytting av askebegre på hvilebodene (bort fra inngangsdør) skjer i sommer.

Markise planlegges montert over vindu til hvilerom verksted syd for klargjøringshallen. Askebeger flyttes dit fra kroken (hvor røyking blir forbudt) ved "skiltkontoret". Nattbussverter følger opp røykeforbud ved Grotten.

Veskekontroller iverksettes systematisk etter oppstart vinterruter, både som stikkprøver og basert i mistanke om uregelmessigheter. For å sikre god dokumentasjon må noe saksbehandlingstid påregnes ved slike kontroller.

Info fra Teamledere

Tillitsvalgte ønsker mer jevnlig info fra teamleder om hva som rører seg i teamene.

Klippetenger kjøpes inn. Sjåfør som oppdager at tang mangler i bussen gir beskjed til trafikkleder. Ordningen kunngjøres i Holdeplassen.

Lås skiftes i oppbevaringsskap Dr.gt. , og system for utkvittering av nøkkel via kantinekjøkkenet etableres.

Rullestolinstruks

Nytt forslag til rullestolinstruks + barnevogner + sykler ferdigstilles snarest

Holdeplassooversikt deles ut denne uka. Folder med oversikt over billettyper

gjøres tilgjengelig for den som har behov.

Ebit

Egen prosjektplan utarbeides for vår innføring av Ebit. Ansattes representanter er

selvfølgelige medspillere ved vurdering og implementering.

Bussanbud

Trondheim Parkerings anbudsinnbydelse for el-shuttlebuss Marienborg – St. Olav kan ha stor betydning rent markedsstrategisk. Konsernet er koplet inn, anbud regnes i regi av Nettbuss Trøndelag.

Ekspressbuss

Utvidelse av ekspressbusskonseptet vurderes. Eksakt passeringstid på ruteoppslag er under utarbeidelse med basis i Hastus

Vintersjekk

På gang. Webastoer er kontrollert. Varmesystem er i gangsatt, slik at skal slå inn ved kalde dager.

50% vogner

Lite vogner noen dager til de som må ha spesialtilpasset vogn/stol. Flere gode stoler monteres inn.

Billettoversikt

Folder med oversikt over alle kort og billettyper gjøres tilgjengelig igjen

Holdeplassannonsering

Manglende lys og plass til holdeplassoversikt skaper problemer i mørket.

Dørproblemer 880 serien

Ny programvare monteres i to vogner for å prøve å løse problemet

Hengende pedal

Noen korte personer har meldt om problemer med hengende pedal. HVO tar kontakt og søker løsninger.

Ole R

Free Osanloo

Ansatte i kollektivtrafikken bærer i perioden 15.-21. oktober et merke hvor det kreves løslatelse av den iranske bussarbeiderlederen Mansour Osanloo.

Mansour Osanloo er leder for 17 000 medlemmer i bussarbeidernes fagforening i Teheran og omegn. Han ble arrestert på gata den 10. juli av landets hemmelige politi, og sitter fortsatt fengslet.

Mansour Osanloo er fengslet fordi han stilte seg i spissen for bussarbeiderne i Iran og deres krav om forbedringer i lønns- og arbeidsvilkår. Han er én av mange demokrati-forkjempere som har blitt arrestert de siste månedene.

Flere andre i bussarbeidernes fagforening i Teheran har blitt arrestert ti ganger eller mer, og familiemedlemmer, barn inkludert, har blitt slått og trakassert på forskjellige måter.

Osanloo har tidligere sittet sju måneder i det beryktede Evin-fengselet etter en streik i 2005. Fengslingen førte også den gang til kraftige internasjonale protester. Da bussarbeiderne iverksatte en ny streik i januar 2006, ble streiken knust av sikkerhetspolitiet. Flere hundre streikende ble arrestert.

Etter fengslingen i 2005 ble Osanloo først løslatt da arrestasjonen ble klaget inn for Den internasjonale arbeidsorganisasjonen, ILO. Internasjonale protester nytter!

Nå er Mansour Osanloo fengslet på nytt, og han har sittet fengslet i nær tre måneder. Fagforeninger over hele verden engasjerer seg for å få satt Osanloo fri. Og vi ber om din moralske støtte.

Vi aksepterer ikke at demokratiske rettigheter brytes. Vi aksepterer ikke at fagbevegelsen undertrykkes. Vi sier: **FREE OSANLOO!**



Frikort for Pensjonister

Den nye Bussbransjeavtalen i Norge gjøres gjeldende for Team Trafikk AS fra 1. januar 2008. I denne avtalen er det fastsatt en egenandel på kr. 80,- pr. utstedt frikort. Dette gjelder både for ansatte og pensjonister.

Pensjonister som omfattes av frikortordningen og som ønsker frikort gjeldende for året 2008, må altså kjøpe disse til kr. 80,- pr. stk.

Av praktiske årsaker vil frikortene selges over disk ved salgskontoret i Dronningens gate 40 i tiden 5. - 25. november 2007.

Frikort for ansatte

For oss som er i arbeid blir det en motsatt praksis. Den som IKKE ønsker å motta frikort, melder fra om dette innen 1.11.2007 til Mari-Ann Johansen på salgskontoret, helst på e-post: mari.ann.johansen@team-as.no. Alternativt på telefon: 480 13 896.

For dem som ikke reserverer seg innen ovennevnte dato, vil det bli trukket i lønn på januar eller februar 2008 for det antall frikort som mottas på vanlig måte i desember.

Vittige tungar mener etter dette at **frikort** ikke lenger er korrekt betegnelse. Hva bør da barnet hete?

orb

Pensjonene på TT

Mange er opptatt av pensjon i disse dager, så det er kanskje litt viktig å se på hva slags pensjonsordninger vi har på TT. Det er 3 forskjellige tjenestepensjonsordninger som er i funksjon nå, og etter nyttår kommer en fjerde ordning som følge av bransjeavtalen.

Pensjonene du får på TT vil bestå av to hoveddeler. En del som kommer fra folketrygden, som administreres av NAV. Folketrygdens alderspensjon gjelder fra 67 år. Uførepensjonen fra folketrygden gjelder fra du får et vedtak om pensjon og frem til du kommer over på alderspensjon.

Den andre delen av pensjonen er knyttet til de forskjellige pensjonsordningene – tjenestepensjonen vi har via tariffavtalen. Det er her forskjellene kommer inn.

66%. Alle som er ansatt før **01.01.2003** skal etter et gammelt styrevedtak ha en brutto ordning lik den gamle ordningen i den kommunale pensjonskassen. Hovedregelen for denne ordningen er at du minimum skal få en alderspensjon som utgjør 66% av brutto lønn (ikke overtid) når du går av. På denne ordningen har vi en særaldersgrense som er 65 år. Det

vil si at du kan gå av med full pensjon når du er 65 år, så fremt du har 30 års opptjening i ordningen. I tillegg gjelder 85 års regelen, som sier at du kan gå av ved 62 år, dersom du har full opptjening i 30 år OG summen av opptjeningstida di og alderen er 85 år.

Alle på denne ordningen er også sikret minst 66% uførepensjon, dersom det blir aktuelt. **Denne ordningen er den vi kaller den lukkede ordningen, fordi den kun gjelder for de som er inne på denne nå, og ingen andre kan komme med i denne ordningen.**

63%. Når Nettbuss tok over ble alle nyansatte etter **01.01.03** meldt inn i Nettbuss sin konsernordning. Denne skal garantere deg minst 63% av brutto lønn (ikke overtid) når du går av. Denne ordningen har ingen særaldersgrense, slik at pensjonsalderen er 67 år. Ufø-

repensjon er for disse også på 63%.

63% +. De som ble ansatt mellom **01.07.2001** og **01.01.2003** skulle egentlig vært med i 66% ordningen, men dette gikk ikke an, av formelle grunner. De ble derfor meldt inn i 63% ordningen til Nettbuss. Disse fikk derfor en kompensasjon gjennom en livrente som skulle utgjøre 3% slik at de til sammen fikk 66%. I år ble regelverket forandret, slik at dette ikke lenger var lovlig. De har derfor fått en kompensasjon i form av et lite lønnstillegg, som da kan brukes til å tegne en privat tilleggspensjon, for om mulig å sikre nivået. Ordningen skal ellers være lik 66% ordningen.

Ny pensjon. Så kommer da bransjeavtalen inn fra 01.01.2008. Den har en helt annen type pensjonsordning – en innskuddsbasert tjenestepensjon, som da ikke garanterer et bestemt lønnsnivå når du går av. Alderspensjonen du får fra 67 år er et direkte resultat av det som er betalt inn og avkastningen på disse midlene. Du betaler selv inn 2% av lønna, som i dag. TT betaler inn 3% av lønna, slik at det til sammen avsettes 5% av brutto

lønn (ikke overtid) på din pensjonskonto. Du får selv delvis avgjøre hvordan pengene skal investeres, dvs profilen på investeringen. Dette kommer vi tilbake til senere. Uførepensjonen på den nye ordningen er 62%.

Denne nye ordningen berører ikke de medlemmene som er på den lukkede 66% ordningen, men alle andre skal i utgangspunktet over på den nye innskuddsbaserte ordningen, med noen få unntak. De som er over 57 år skal få en individuell vurdering om de risikerer å tape på å gå over på den nye ordningen. I så fall skal dette kompenseres.

Det vil bli laget grundig informasjonsmateriell og det blir avholdt infomøter om den nye bransjeordningen når vi nærmer oss overgangen.

AFP

Til slutt må vi ta med AFP – Avtalefestet pensjon. Vi den har alle foreløpig rett til å gå av fra 62 år, under visse forutsetninger. Det viktigste er at du har arbeidet i bedriften de siste 3 årene, eller ved flere bedrifter med AFP avtale sammenhengende de siste 5 årene.

Vi jobber nå sammen med bedriften for å sikre at de "gamle" ordningene fungerer slik de skal etter at vi skiftet pensjonsselskap.

Vi jobber også hardt for å berge AFP ordningen, som nå er under angrep. Det er nedsatt et utvalg av regjeringa, som skal "tilpasse" AFP til det nye pensjonsforliket som flertallet på stortinget vil innføre. Dette er nesten umulig uten at AFP blir dårligere enn i dag. Og det kan vi ikke akseptere. Vi regner med at AFP blir en av de viktigste saken ved vårens tariffoppgjør.

Etterlysning 50% uføre

Til slutt en liten etterlysning. Når du blir delvis ufør blir pensjonen litt mer komplisert. Vi har noen tilfeller der medlemmer har hatt mistanke om at de har fått feil pensjon. Har du som er 50% den minste mistanke om at det er noe som ikke stemmer med din pensjon, så ta kontakt med meg eller Tore Norum, slik at vi får sjekke om alt er i orden.

Ole R

Midtlivskrise?

Etter å ha vært gift i 44 år, tok jeg en dag et kritisk blikk på kona og fortalte henne dette :

"Elskling, for 44 år siden hadde vi en billig leilighet, en billig bil, vi sov på sofaen i stua, og så på en 10-tommer svart-og-hvit TV, men jeg gikk hver dag til sengs med et heitt kvinnfolk på 25 år !"

"Nå har jeg et hus til 4 millioner, en bil til 750.000, en kjempesvær dobbelt-seng, og et 50-tommers flat-TV, men jeg må hver kveld gå til sengs med et trøtt kvinnfolk på 65 ! Så vidt jeg kan se har ikke du fulgt opp her !"

Kona mi er i grunnen et ganske fornuftig kvinnfolk. Hun sa bare : "Gå bare du ut og finn deg et heitt støkke på 25 år, så skal jeg sporenstreks sørge for at du igjen får : En billig leilighet, en billig bil, en sofaseng og et billig svart-hvitt TV !"

Er ikke gamle jenter flotte? De sørger for å løse dine midtlivskriser på sekundet !

Hilsen 3069 - Bård Svenningsson.

Team Trafikk råkjører ved skoler

Bussene til Team Trafikk har i løpet av de to siste ukene fått fire bøter for å ha kjørt for fort i Trondheim.



Det er beklagelig at Team Trafikk ikke overholder

fartsgrensene, mener politiet.

Bøtene har blitt skrevet ut i forbindelse med Aksjon skolevei hvor politiet gjennomfører fartskontroller ved barneskoler rundt om i byen.

I dag tidlig ble nok en buss stoppet ved Markaplassen skole på Vikåsen hvor det er 30-sone. - Det er beklagelig at offentlig kommunikasjonsmidler ikke holder fartsgrensa. Den ene av bussene vi stoppet var til og med en ren skolebuss, sier politiførstebetjent Tor Egil Langtind. Til sammen skrev politiet ut 18 bøter i løpet av fartskontrollen.

Denne stod i nett Adressa for litt siden. Selvfølgelig kan vi forbanne avisa som henger oss ut i tide og utide, men det hjelper nok ikke så mye. Vi kan si opp abonnementet og late som om det hjelper at vi selv ikke kan lese det som skrives. Men det er omtrent som å stikke hodet ned i sanden. Det hjelper ikke når 100 000 andre leser det som skrives. Hva er det som hjelper da?

Det finnes bare en måte å unngå slike oppslag på, og det skjønner selvsagt alle. Så skal vi da bli enige, kamerater, om at dette ikke skal gjenta seg? Dersom vi ønsker å fremstå som profesjonelle og seriøse sjåførere, så må vi gå i oss selv litt, de fleste av oss. Vi vet alle hvor fort gjort det er å bikke over fartsgrensa eller hvor fort gjort det er å smette over på rødt. Men det ødelegger så utrolig mye, både for oss som yrkesgruppe og for bedriften, at dette har vi ikke råd til. Ønsker vi å få hevet statusen, ønsker vi å få bedre rykte, ønsker vi at andre skal se på oss med mer respekt, så må vi rett og slett skjerpe oss.

Ole R

Splittelse?

I holdeplassen nr 22 2007 står det et innlegg fra teamleder Thomassen, hvor han tar den gode scoren på linje 8 til inntekt for sitt team. Jeg håper og tror at dette er gjort i beste mening. Han sier ikke med rene ord at team 8 er best, men slik vil det leses og bli oppfattet av de fleste som leser det. Nå synes jeg at gode tilbakemeldinger og ros er noe det aldri kan bli nok av, men ikke av denne typen som jo faktisk sier at vi er bedre enn de andre.

Først og fremst er ikke KTI'en nøyaktig nok for å konkludere slik. Jeg bladde raskt gjennom tjenesteboka og fant ut at ca 4 av 10 skift på linje 8 kjøres av andre enn team 8, i tillegg har linje 8 en høy avgangshyppighet, en grei trasè og gode vogner noe som også bidrar til den høye scoren. Jeg var på infomøte med Arne Nymo hvor KTI ble framlagt og han klarte å unngå blunderen med å kalle en sjåførgruppe bedre enn en annen.

Denne typen tilbakemeldinger kan føre til splittelse og misnøye sjåfører imellom og jeg er bekymret for det psykososiale arbeidsmiljøet på TT dersom det utvikler seg en kultur hvor gode resultater på en gruppe eller linje brukes på denne måten. Det bør etter min mening aldri brukes ting som KTI, sykefravær, skader, passasjertall eller liknende til å sammenligne de ulike teamene på noen måte. Vi må heller satse på å trekke i samme retning hele sjåførgruppa på Team. Vi må samlet bli bedre på å gi og ta ros og ris uten å sette grupper opp mot hverandre.

Rune Magnussen



Nytt fra styret juli – september

John-Peder Denstad
Sekretær



Nedenunder gis en oversikt over noen av de vesentligste saker styret har behandlet. Enkelte saker som ikke nevnes eller kun er kort omtalt her, er omtalt i innlegg andre steder i dette eller siste nummer av Frontruta.

Avlønning av trafikklederassistenter i Team Trafikk AS.

Forhandlinger ble avholdt 19.06.07 mellom BSF og Team Trafikk AS. Partene er enige om at trafikklederassistenter med virkning fra 1.7.2007 skal avlønnes som trafikkledere i hele den tiden de utfører tjeneste i driftssentralen.

Oppfølging prøvetid.

Styret har med enkelte kommentarer sluttet seg til et forslag fra Team Trafikk om oppfølging av ansatte under prøvetidsperioden. Dette gjelder rutiner for forhold knyttet til kontakt og konkrete samtaler mellom ansatt på prøvetid og bedriften.

Rullestol og barnevogn i buss.

Styret har akseptert et forslag fra Team Trafikk AS av



20.08.07 om konkrete forhold knytta til transport av rullestolpassasjerer og barnevogn i buss. Vi vil også ha med noe om sykler i instruksjonen.

Avtale om utvidet overtid ved Team Trafikk AS – Arbeidsmiljølovens (AML) kap. 10 – 6.

Ledelsen i Team Trafikk AS har ønske om å inngå en avtale med BSF og YTF om utvidet overtid iht. Arbeidsmiljølovens kap. 10-6. Styret drøftet i møte 28.08.07 utkast til protokoll. Styret var enig om at det må tas kontakt med ledelsen i Team Trafikk AS for å drøfte andre løsninger, jfr. vedtak i styresamling i BSF 20. – 21. februar 2007 om ekstra kompensasjon for overtid. Styret vedtok å legge fram saken til behandling på medlemsmøtet i BSF 4. september 2007. Saken ble avsluttet på medlemmøtet den 18.

sept, da medlemmene gikk inn for å utvide overtidsgrensene. Som en slags kompensasjon gikk bedriften med på å bidra med 30 000 ekstra til sosiale tiltak, som f.eks julebordet.

Lønnskompensasjon for bortfall av pensjonsordning – kollektiv 3 % livrente for 57 personer ansatt i Team Trafikk AS i perioden 01.07.01 – 31.12.02

Pensjonsordning med 3 % livrente omfatter 57 personer som ble ansatt i Team Trafikk AS i perioden 01.07.01 – 31.12.02. Storebrand har meddelt at ordningen med kollektiv livrente, som følge av endring i lov / forskrifter, skal behandles som lønn fra 01.01.2007. I forhandlingsprotokoll av 05.06.07 mellom BSF og Team Trafikk AS framgår det at partene er enige om: *"Årets premiebetaling for den enkelte, multiplisert med 1,34 tillegges den enkeltes brutto årslønn fra 1.1.2007. Alle som omfattes av dette skal informeres gjennom eget brev fra bedriften."*

Styret drøftet i møte 28.08.07 de ulike pensjonsordningene som finnes i Team Trafikk AS. "Lukket ordning" skal være minst like god som tidligere ordning i Trondheim Pensjonskasse (TPK).

Styret vedtok å følge opp saken, blant annet med en gjennomgang av de ulike pensjonsordningene i Team Trafikk AS slik at medlemmene kan informeres om disse.

Forhandlingsmøte 27.06.07 mellom Norsk Transportarbeiderforbund og Transportbedriftenes Landsforening vedrørende tvist i Team Trafikk AS om krav til overtid ved veskeoppgjør og avsløring for Børge Tingstad.

I protokollen framgår følgende: *"Det ble vist til lokal protokoll og annen underliggende doku-*



mentasjon. Partene er enig om at saken avsluttes ved utbetaling av 7 ordinære timelønninger basert på 2002-tariff uten å ta endelig stilling til de konkrete omstridte problemstillingene. Andre eventuelle diskusjoner knyttet til disse problemstillingene fra 2002 er med dette henlagt. Man er enige om å fortsette den gode dialogen

partene har lokalt om spørsmål knyttet til planarbeid.”

BSF deltok i forhandlingene. Styret drøftet forhandlingsresultatet i møte 28.08.07. BSF fikk ikke gjennomslag for at det var forsinkelser som utløste rett til kravet.

Kommunevalg 2007 – Fagbevegelsens Trondheimsmanifest 2007 – krav til de politiske partiene.

Styret har drøftet notat fra LO i Trondheim sendt fagforeningene 18.08.07 med oversikt over svarene fra de 12 politiske partiene som stiller til valg i Trondheim til Fagbevegelsens 50 konkrete krav i Trondheimsmanifestet 2007. LO i Trondheim og LO Kommune Trondheim hadde på grunnlag av svarene anbefalt fagorganiserte å stemme på AP, SV, RV, De Grønne eller NKP. Brosjyre om dette ble delt ut til medlemmene som ble oppfordret om å bruke stemmeretten.

Styret har drøftet BSFs rolle i valgkampen og deltakelse fra BSF på de ulike valgarrangementene som fagbevegelsen i byen arrangerte forut for kommunevalget 2007. Saken sto på sakslista i medlemsmøte i BSF 4. september 2007.

Forsvar AFP konferanse på Sørmarka 13. september 2007.

Aksjonen forsvarAFP og LO i Oslo arrangerer AFP-konferanse på Sørmarka torsdag 13. september 2007. Konferansen vil ta opp følgende tema: 1) Pensjonsreformen og forsvaret av velferdsstaten; 2) Uførepensjonsutvalgets innstilling; 3) Hvilke krav er nødvendige for å berge AFP; 4) Orientering om aksjon forsvar AFP.

Leder i LO i Trondheim Arne Byrkjeflot skal lede debatten. Ole Roger Berg og John-P. Denstad er påmeldt fra BSF.

Tariffoppgjøret 2008

Fagforbundet har satt 20. oktober 2007 som frist for å fremme krav til neste års tariffoppgjør. Tariffkrav fra BSF vil ble lagt frem til behandling på medlemsmøte i BSF 2. oktober 2007.



**Landsomfattende aksjonsdag
torsdag 08.11.07 for å bevare**

Avtalefestet pensjonsordning AFP – oppfordring fra aksjon forsvar AFP.

Styret i BSF har behandlet brev fra styringskomiteen for aksjon forsvar AFP. I brevet vises det til den vellykkede aksjonsdagen for AFP 9. mai 2007. Det sies videre at aksjonsdagen 8. november 2007 blir viktig for å vinne kampen om AFP i tariffoppgjøret 2008. Informasjon må spres og det må vekkes til debatt over hele landet. Styringskomiteen aksepterer ikke et diktat gjennom forhandlinger mellom LO, NHO og regjeringa før tariffoppgjøret 2008 som gir som resultat at regjeringa får gjennomslag for sitt krav om at AFP i framtida skal gis som et likt samla tillegg til alle som har AFP-avtale. Et slikt resultat har Uførepensjonsutvalget lagt til grunn.

Styret har vedtatt at eventuell tilslutning til aksjonen legges fram for behandling på medlemsmøtet i BSF 2. oktober 2007.

Konferanse om etnisk mangfold i LO.

Styret har vært representert ved Frobisher Kasirye på konferanse om etnisk mangfold i LO. Styret har i etterkant av konferansen drøftet følgende: Hva har Fagforbundet og LO tenkt å gjøre med rasisme (diskrimine-

ring) på arbeidsplassen? Det foregår diskriminering på bus-sen. Det er ønskelig med kursing i kommunikasjon, motivasjon, verving, taleteknikk. Godkjenning av fagbrev fra andre land er et problem i forbindelse med vektlegging.

Kvinner på tvers konferanse lørdag 22. og søndag 23. september 2007 i Oslo.

Styret har bekjentgjort invitasjonen fra Kvinner på Tvers, og et av våre kvinnelige medlemmer har sagt ifra at hun ønsker å delta på konferansen. Styret har vedtatt at BSF dekker kostnader for reise og deltakelse for kvinnelige medlemmer som ønsker å delta.



Økonomisk støtte

Styret har behandlet søknad fra Fagforbundet Sør-Trøndelag av 29.05.07 om økonomisk støtte til ungdomsarbeid i Sør-Trøndelag. Styret foreslo å bevilge kr. 10.000,- og forventer tilbakemelding om hva midlene blir brukt til.

Styret har behandlet søknad fra Norsk Folkehjelp Trondheim av 10.06.07 om støtte til sommerleir for Russiske Barnehjemsbarn 2007. Styret vedtok å bevilge kr. 1.000,-.

Styret har behandlet søknad om økonomisk støtte fra Ho-

mouka i Trøndelag 2007. Styret vedtok å ikke bevilge økonomisk støtte.

Andre saker

Styret har blant annet også drøftet følgende saker: 1) Holdplassannonsering; 2) Forbedringsarbeid – verneombud; 3) Medlemsmøte BSF tirsdag 5. juni 2007; 4) Medlemsmøte BSF tirsdag 4. september 2007; 5) Grilling på Lian torsdag 6. september 2007; 6) Møteplan BSF 2007 – 2008; 7) Mål og handlingsplan 2007 for BSF – styremedlemmenes rolle og an-

svarsoppgaver – forventninger til oppgaven; 8) Mål og handlingsplan 2007 for BSF – styremedlemmenes rolle og ansvarsoppgaver – BSF fokusområder; 9) Innkalling til årsmøte 04.06.07 i Arbeidernes Økonomiske Fellesorganisasjon (AØF); 10) Invitasjon fra Palestinakomiteens faglige utvalg til deltakelse på faglig delegasjonsreise til Palestina; 11) SOS barnebyer – Angola prosjekt; 12) Takkebrev fra Norsk Folkehjelp for økonomisk støtte til "Solidaritet i praksis"; 13) Båtførerkurs.

Har du fått ny E-post eller nytt mobilnummer ?

Vi gir deg direkte informasjon om viktige saker direkte på mobilen og eller E-post. Send oss en SMS om nytt mobilnummer + navn til **91188789**, så legger vi deg inn på lista.

Send melding om din nye E-post adresse til **buss@broadpark.no**, så blir du lagt inn på vår mailingliste, og vi kan oppdatere deg om det som skjer.

Er du på nett kan du også få informasjon på vår hjemmeside **www.fagforening.no**

Spøkelset rører på seg igjen

Vi vet av erfaring at spørsmålet om anbud dukker opp hver gang det er snakk om nye avtaler/kontrakter med fylket eller kommunen. Og nå, når fylket tar tilbake ansvaret for kollektivtrafikken fra 1. januar 2008, og valget er over, så kommer spøkelset frem igjen for fullt. Ikke nok med at hele høyrefløyen, som vanlig går inn for anbud uansett, og at de såkalte sentrumspartiene støtter opp om dette standpunktet, til tross for at vi er mange som har prøvd å forklare konsekvensene. Nei, nå får vi også høre at sterke krefter i Arbeiderpartiet vil gå inn for å ta i bruk anbud i Trondheim og muligens i hele Sør - Trøndelag. Vi vet også at administrasjonen i fylket som vanlig jobber for anbud, som de har gjort i alle år. Dessverre ser det ut til at det er kun småpartiene på venstresida som vi kan stole på i disse tider.

Men vi har tatt i bruk og mobilisert alle de alliansepartnere vi har, både i fagbevegelsen sentralt og lokalt, for å få disse kreftene i AP til å forstå at dette er galskap. Et parti som har arbeider i navnet sitt, kan da ikke med viten å vilje ødelegge en stor arbeidsplass, der faktisk utrolig mange trives. For det blir resultatet uansett hvem som vinner anbudet, TT blir en saga blått. Vi må finne oss en ny arbeidskjøper, og bygge opp både det gode miljøet, fagforeninga, lokale avtaler, pensjonsavtalen osv helt på nytt. Så spørres det hvor mange som orker være med på det da, og om det i det hele tatt er mulig. Et stort problem er at det blir opprettet et administrasjonsselskap som skal styre både ruter og resten av opplegget. Overfor dette byråkratiet vil vi ikke engang ha forhandlingsrett. Jeg tror at en stor del av våre medlemmer vil benytte anledningen til å finne seg noe annet å gjøre, dersom anbud blir vedtatt. Og hvem skal da kjøre bussene i Trondheim?

Vi må nå sette oss ned
arbeidet vårt.



å diskutere videre strategi for
Dette må vi prioritere
fremfor alt annet, da det
dreier seg om vår felles
fremtid, både som ansatte
i TT og som
fagforeningsmedlemmer.
Fagforbundet Buss- og
Sporveisbetjeningens

Forening vil ikke
overleve et
så

anbud,

alternativet
blir å starte
forbund, og

være bekjent

for oss
på nytt i et annet
hvem av oss har ork til det? Slik
fagforeningsknusing kan ikke AP
av, eller?

Det siste nå er
ekspertgruppe,
kollektivtrafikk. De
et
(der kommunen skal
Fagerbakke i avisa).
Og nå leser vi i avisa at
muligheten av et felles
ST. Det hadde vært noe,
om at kollektivtrafikken er
dermed et offentlig ansvar.
og farer. Vi skal fortsette vår
mende myndigheter og prøve å
så godt vi kan.

at fylket skal nedsette en
som skal utrede fremtidens
har også vedtatt å danne
ruteplanleggingselskap
delta med sin kompetanse, i følge
Hvilken kompetanse spør no jeg?
fylkesordføreren vil utrede
fylkeskommunalt busselskap i
helt i tråd med vårt synspunkt
en viktig del av infrastrukturen og
Så her er det både muligheter
jobbing overfor de bestem-
påvirke utviklingen i rett retning

Ole R

Fagbrevkurs

Opplæringskontoret for Transportfag starter
Fagbrevkurs

Onsdag 15 November 2007 kl 1700-2015

Påmelding til opplæringskontoret for
transportfag telefon 72 89 58 90 eller mob.
920 26 617

Arb nr 160 Børge Tingstad opplæringsansvarlig

Har du ledig leilighet eller hybel?

Eller kjenner noen som har?

Et av våre medlemmer trenger et sted å bo raskt.

Kontakt

Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens
Forening på 911 88 789.

En røverhistorie fra virkeligheten

RMT – The National Union of Rail, Maritime and Transport Workers – og de andre forbundene som organiserer de ansatte i London Underground varslet flere streiker i begynnelsen av september.

Bakgrunnen for streikevarselet er at etter at Metronet ble satt under administrasjon, har RMT stilt krav om garantier for de ansattes jobbsikkerhet og lønns- og arbeidsbetingelser, uten å få tilfredsstillende svar. I skrivende stund kan fortsatt det totale kaos unngås i London ved at myndighetene går inn med troverdige garantier. På tross av motstand ble London Underground pålagt å oppgradere gjennom OPS-kontrakter (offentlig-privat samarbeid).

Metronet, eid av flere store private selskap inngikk den største kontrakten på 17 milliarder pund, eller nær 200 milliarder kroner om fornyelse og oppgradering av stasjoner, infrastruktur og vognpark i 2003. Oppgraderingsprogrammet går fram til 2017, med hovedtyngden fram til OL i 2012. I sommer hadde Metronet mottatt nær 40 milliarder kroner, og tatt ut 3,5 milliard kroner i profitt. Skandalene var mangel på framdrift og på kvalitet. Etter framdriftsplanen skulle 35 stasjoner vært ferdig oppgradert, mens Metronet kun hadde klart 14. Budsjettet for sporfornyelse og tunneloppgradering hadde en overskridelse på nær 100 prosent.

Metronet krevde ytterligere 25 milliarder kroner for å utføre sine forpliktelser. Kravet ble avslått, og da eierne heller ikke var villige til skyte inn ny aksjekapital, ble Metronet satt under administrasjon.

Denne sørgelige historien fra virkeligheten viser for n'te gang at offentlige tjenester som samfunnet har behov for må utføres av det offentlige. Private operatører er primært opptatt av bunnlinje og fortjeneste. Når fortjenesten ikke er der, trekker de seg ut og overlater tapene til det offentlige, de ansatte og dem som bruker tjenestene.
